

Barriere/*Barriers*



MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 16 / 2018



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Pescara, 1 dicembre 2017

Barriere/Barriers

a cura di
Marina Fuschi



Barriere/*Barriers* è un volume delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-908926-4-6

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

Certificazione scientifica delle Opere

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

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Vittorio Amato, Silvia Aru, Giacomo Bandiera, Simone Bozzato, Bernardo Cardinale, Giacomo Cavuta, Francesco Citarella, Raffaella Coletti, Dante Di Matteo, Francesco Dini, Valentina Evangelista, Fabrizio Ferrari, Giovanna Galeota Lanza, Andrea Giansanti, Marco Grasso, Teresa Graziano, Fulvio Landi, Maria Giuseppina Lucia, Pierluigi Magistri, Fausto Marincioni, Daniele Mezzapelle, Giovanni Modaffari, Chiara Rabbiosi, Filippo Randelli, Dionisia Russo Krauss, Rosy Scarlata, Lucia Simonetti, Luca Zarrilli, Sergio Zilli



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

L'immagine di copertina è un'elaborazione grafica di Dante Di Matteo

© 2018 Società di Studi Geografici
Via San Gallo, 10
50129 - Firenze

PRESENTAZIONE

Mi è gradito il compito di presentare il volume delle Memorie della Società di Studi Geografici che raccoglie i risultati degli interventi alla giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione” incentrata sulla “parola” guida “barriere/barriers”, la quale, come di consueto, ha richiamato l’attenzione e la partecipazione di un’ampia schiera di geografi, soprattutto giovani.

La giornata si è svolta a Pescara, organizzata dall’Università degli Studi “G. d’Annunzio” di Chieti-Pescara, dove Piergiorgio Landini ed il suo team di collaboratori, primi fra tutti Marina Fuschi e Bernardo Cardinale, hanno costituito un nucleo importante per i lavori di Geografia Economica.

Un ringraziamento, non soltanto doveroso ma sentito, va al gruppo di colleghi che con entusiasmo e molto lavoro hanno reso possibile l’evento e che hanno di fatto convinto ancora di più il Consiglio Direttivo della Società di Studi Geografici a continuare ad organizzare la giornata di studio presso gli Atenei Italiani. Sperando di non dimenticare nessuno, mi rivolgo al comitato organizzatore e alla segreteria del Convegno: Bernardo Cardinale, Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari, Marina Fuschi, Piergiorgio Landini, Luca Zarrilli, Dante Di Matteo, Valentina Evangelista, Daniele Mezzapelle; a coloro che hanno proposto e coordinato sessioni tematiche: Vittorio Amato, Silvia Aru, Giacomo Bandiera, Simone Bozzato, Bernardo Cardinale, Giacomo Cavuta, Francesco Citarella, Raffaella Coletti, Dante Di Matteo, Francesco Dini, Valentina Evangelista, Fabrizio Ferrari, Giovanna Galeota Lanza, Andrea Giansanti, Marco Grasso, Teresa Graziano, Fulvio Landi, Maria Giuseppina Lucia, Pierluigi Magistri, Fausto Marincioni, Daniele Mezzapelle, Giovanni Modaffari, Chiara Rabbiosi, Filippo Randelli, Dionisia Russo Krauss, Rosy Scarlata, Lucia Simonetti, Luca Zarrilli, Sergio Zilli; ai colleghi che hanno animato la sessione plenaria: Marina Fuschi, Piergiorgio Landini, Joseph Salukvadze, per porgere i ringraziamenti miei e del Consiglio.

La stampa degli interventi è stata resa possibile grazie all’opera di un nutrito gruppo di colleghi, i quali, come da consuetudine, hanno permesso la presentazione delle Memorie che raccolgono i contributi della giornata 2017, a ridosso della Ottava Giornata di studio in Geografia economico-politica del 7 dicembre 2018. La “parola” guida sarà “mosaico/mosaic” e la giornata si terrà a Novara, in occasione del XX anno della fondazione dell’Università del Piemonte Orientale.

Lidia Scarpelli
Presidente della Società di Studi Geografici

Firenze, novembre 2018

INTRODUZIONE

MARINA FUSCHI

BARRIERE, OLTRE LA GLOBALIZZAZIONE

In un momento storico quanto mai delicato, segnato da processi recessivi propri di una crisi lungamente perdurante, lo scenario della società globalizzata costruito e confermato dal potere tecnologico e finanziario sembra avvalorarsi nella sua portata ideologica e territoriale, pur a fronte di evidenti fattori destabilizzanti quali insicurezza economica, instabilità politica, vulnerabilità socio-culturale, fattori tutti che, per altro verso, possono essere interpretati in termini di scarsa incisività dei processi di sviluppo economico locale e di abdicazione dall'interventismo statale di matrice keynesiana, soprattutto da parte di molti Paesi occidentali.

Nel contempo, dalla scala globale a quella locale, le processualità del “sistema-mondo” costruito operativamente in termini di convergenza spazio-temporale e tecnologica tendono a produrre e a riprodurre contro-traiettorie che creano ambiti di resistenza capaci di confermare regioni privilegiate, di esaltare territori di autodeterminazione identitaria, di generare spazi di produzione intelligente o di limitare processi aggregativi e di sviluppo.

Ambiti di resistenza che la riflessione geografica ha voluto associare al concetto di barriera, concetto che da sempre, nella sua polisemia esaltata dal frequente uso in forma plurale, è da considerarsi fulcro dell'evoluzione delle relazioni tra uomo e ambiente, ben noto fin dagli studi biologici e antropologici di matrice evolucionista.

Muovendo da un'accezione sostanzialmente deterministica, basata sull'osservazione dell'impatto delle barriere morfologiche sull'adattamento biologico e insediativo dell'uomo, il concetto ha assunto progressivamente nuove valenze, affermandosi in eterogenei ambiti di applicazione fino ad approdare, in maniera per niente anacronistica, nello scenario della globalizzazione, trovando in esso un alveo particolarmente fecondo per la sua (ri)generazione: dalle barriere di natura politica ed economica considerate come un ostacolo da rimuovere e/o un limite da superare, caricando il termine di una semantica essenzialmente negativa, alle barriere necessarie e opportune da (ri)costruire per contenere la progressione di un “sistema-mondo” organizzato su una nozione di spazio indifferente, dell'assoluto, lontano dalla reale territorializzazione di processi elaborati dalla tradizione e dalla produzione sociale e politica.

D'altro canto, non sfugge la tendenza – più o meno latente, ma in molti casi del tutto manifesta – a costruire barriere per far riemergere quel senso di identità e appartenenza che la società globale, nella sua fluidità, ha contribuito a far smarrire, anche con riguardo alla perdita di ruoli socialmente definiti: aspetto, questo, che si lega alla crisi economica laddove la struttura produttiva ha finito progressivamente per identificarsi con il capitale finanziario e per marginalizzare quello umano. La globalizzazione, dunque, si confronta con le barriere, siano esse tangibili o intangibili, ed anzi – possiamo dire con Salukvadze (v. oltre) – procede di pari passo con esse, a dimostrazione di una unità dialettica degli opposti.

La presenza (o l'assenza) di barriere permane dunque oltre la globalizzazione: in senso fisico-morfologico (si pensi al Mediterraneo quale alveo naturale per le migrazioni dal Nord Africa e dal Vicino Oriente), economico (con il riaffermarsi di tendenze protezionistiche), tecnologico (con la pratica del *geo-blocking* nel dominio dell'*e-commerce*), culturale (con la riscoperta delle identità locali contro l'appiattimento delle diversità) ed in molteplici ulteriori contesti, fino ad assumere nuovi, rinnovati e ambivalenti valori di “difesa” e “tutela” di ambiti almeno potenzialmente carichi di plusvalore (dalla perimetrazione dei parchi naturali a quella dei parchi scientifici e tecnologici, dalla delimitazione delle zone economiche speciali a quella delle aree oggetto di incentivi, dalla individuazione delle aree metropolitane a quella delle aree programma).

A fronte della numerosità e complessità delle interpretazioni che il tema delle barriere evoca, il Convegno svoltosi a Pescara nel dicembre 2017, nell'ambito della settima Giornata di Studio “Oltre la Globalizzazione” promossa dalla Società di Studi Geografici, ha inteso stimolare la riflessione sulle nuo-



ve e vecchie configurazioni di “barriere”, nelle loro controverse e dinamiche accezioni, e sul significato della loro permanenza o della loro assenza. In tale ottica, l’invito a confrontarsi e a ragionare sulle tante tipologie di barriere si è declinato attorno ad alcuni interrogativi (1) a cui geografi e studiosi di altre discipline hanno provato a dare risposta e i cui risultati sono raccolti in questo volume.

La ricchezza di studi teorici ed empirici e la varietà di prospettive di analisi hanno dato vita a 14 sessioni di lavoro precedute dal contributo scientifico di Joseph Salukvadze, professore di Geografia Umana dell’Università Statale di Tbilisi (Georgia) che, nella sua relazione introduttiva, ha ricostruito in chiave storica il significato e il ruolo delle barriere nella riconfigurazione degli spazi territoriali e di vita, prevedendo, nei prossimi decenni, la conferma di vecchie barriere e la domanda di nuove barriere per motivi ascrivibili al consolidamento dei divari socio-economici, sia a scala globale che nazionale; al successo dei numerosi movimenti separatisti; alla avanzata delle economie emergenti, la cui primazialità, prevista entro il 2050, potrebbe causare cambiamenti significativi negli assetti geopolitici mondiali, finendo per riconfigurare spazi politici, economici e culturali e per introdurre nuove barriere di rilevanza globale e/o regionale.

Le sessioni, coordinate da numerosi colleghi e dagli stessi organizzatori della Giornata, hanno declinato il tema delle barriere in ambiti differenti, da quello economico-produttivo a quello politico, da quello ambientale a quello migratorio, da quello turistico a quello sportivo, mentre ben quattro sessioni hanno messo al centro della propria riflessione la città, quale sede territoriale privilegiata di composizione e scomposizione di barriere a fronte di molteplici sollecitazioni globali e locali, confermando la città stessa quale metafora del mondo, luogo dove si finisce per esaltare e riprodurre i processi evolutivi ed involutivi della società.

Nello specifico delle diverse sessioni (al cui dettaglio di contenuti si rinvia) si coglie la tensione interpretativa di un mondo sempre più complesso e sfaccettato, capace di prospettare nuovi e accresciuti panorami competitivi a fronte di repentini cambiamenti nelle logiche produttive e negli scenari geopolitici. Questi ultimi riconsegnano una articolazione regionale sempre più vulnerabile, scarsamente elastica, carica di sfide e sollecitazioni che spingono a rimuovere barriere, per certi aspetti, e a crearne di nuove, per altri, mentre appare del tutto ineludibile la necessità di riconsiderare il rapporto uomo/ambiente e con esso l’opportunità di aderire a un modello valoriale del reale autocentrato sull’uomo e sulle dinamiche societarie.

(1) Di seguito gli interrogativi proposti nella circolare del Convegno:

Barriere fisico-morfologiche. Rappresentano ancora un ostacolo o quanto meno un condizionamento allo sviluppo di un territorio o alle processualità insite nella globalizzazione, o sono state del tutto “abbattute” dalle dinamiche impresse dalla evoluzione storica del capitalismo post-moderno di matrice essenzialmente tecnologica?

Barriere insediative. Il fenomeno migratorio ha sempre prodotto forme di frammentazione e segregazione degli spazi, a partire da quelli urbani. Particolarmente, oggi, l’ampliarsi e l’infittirsi di tale movimentazione ha portato a configurare nuove forme insediative nucleari autotone alla scala urbana e più ampi profili di isolamento insediativo a quella extraurbana. Come le barriere insediative si collocano e interpretano nel più ampio scenario della globalizzazione? E quale tipo di esperienza territoriale e di spazio vissuto raccontano rispetto all’idea dello spazio indifferente proprio della ideologia della globalizzazione?

Barriere culturali. Possono prefigurare una positiva esaltazione del mosaico territoriale come espressione valoriale dei diversi luoghi o assumono esclusivamente la connotazione negativa “di conflitto”? La globalizzazione ha davvero realizzato lo “spazio delle diversità”? Come le barriere culturali si intersecano con i percorsi politico-economici regionali?

Barriere sociali. L’accreciuta produzione di ricchezza tende ad ampliare i divari sociali. Quali forme assumono oggi le barriere sociali e su quali scale esplicano i propri effetti? Contemporaneamente, i movimenti di persone, particolarmente esaltati dalla fenomenologia della globalizzazione, hanno davvero prodotto società senza territorio?

Barriere istituzionali. Il ruolo delle Istituzioni – non più considerato “residuale” per lo sviluppo economico dei territori – come può contribuire allo stesso? E quanto possibili forme di contrasto fra i diversi livelli amministrativi ne ostacolano le processualità? E, ancora, il nesso tra Istituzioni e Comunità civile può tradursi in forme di demarcazione territoriale utili ai fini di un più ampio disegno di riordino amministrativo?

Barriere politiche. I confini politico-amministrativi rappresentano ancora oggi barriere in alcuni contesti territoriali, mentre in altri tornano ad esprimere una rinnovata centralità come esaltazione del ruolo e della sovranità dello Stato. Che rilevanza assumono in particolare i confini statali? Quale relazione può intravedersi tra economia e riposizionamento della sovranità?

Barriere economiche. Le nuove “palizzate” protezionistiche che sembrano emergere nelle più recenti agende politiche rappresentano una nuova fase della globalizzazione o indicano la fine della stessa? In tal senso si sta superando la dicotomia locale /globale con il riaffermarsi della scala regionale quale dimensione dell’agire economico, oppure si prospettano nuove supremazie economiche nazionali? Le forme di demarcazione economica che caricano il territorio di valore aggiunto sono in grado di sfruttare le potenzialità e di veicolarle nel medio-lungo periodo?

Barriere tecnologiche. Quali sono i divari tecnologici riscontrabili a livello transcalare, quali le loro implicazioni economiche ed il loro impatto sulla società? I nuovi paradigmi tecnologici hanno favorito il rafforzarsi delle specializzazioni regionali e/o rappresentano nuove barriere all’equità?

Nel dettaglio, ben tre sessioni affrontano la tematica delle barriere in chiave economico-produttiva. La prima, coordinata da Francesco Citarella e Maria Giuseppina Lucia e dal titolo “Dinamiche geo-economiche e tecnologiche dell’internazionalizzazione dei servizi bancari a sostegno delle PMI nei mercati esteri”, ha discusso, in varie prospettive di analisi e con interessanti proposte tecnico-scientifiche, le barriere che ostacolano lo sviluppo e i processi di internazionalizzazione delle piccole e medie imprese, nell’intento di comprendere il ruolo e le modalità con le quali il sistema creditizio è chiamato ad accompagnare e a sostenere l’ingresso delle stesse nei mercati internazionali. Le altre due sessioni, proposte nell’ambito dell’affermazione di un nuovo modello produttivo quale quello dell’Industria 4.0, hanno affrontato il tema delle barriere alla logistica (“Le barriere ai flussi logistici tra economia globalizzata e industria 4.0”, sotto il coordinamento di Vittorio Amato, Giovanna Galeota Lanza e Lucia Simonetti), e quello delle barriere alla digitalizzazione (“Industria 4.0: i sistemi produttivi locali e le barriere dell’economia digitale”, sotto il coordinamento di Bernardo Cardinale e Rosy Scarlata). Entrambe le sessioni hanno evidenziato come alle tante potenzialità che il nuovo scenario produttivo offre si frappongano vecchie e nuove barriere (istituzionali, economiche, tecnologiche) che tendono a produrre effetti inerziali sui processi di competitività e sviluppo, confermando marginalità territoriali e disparità settoriali.

Un altro settore economico in continua e inarrestabile crescita come il turismo ha stimolato il dibattito nell’ambito della sessione coordinata da Dante Di Matteo, Valentina Evangelista, Fabrizio Ferrari e Giacomo Cavuta, su “Turismo e squilibri territoriali: opportunità e barriere allo sviluppo”, con una impostazione tesa, da un lato, a cogliere le diverse accezioni assunte dal concetto di barriera in ambito turistico e, dall’altro, ad evidenziare le strategie per il superamento degli squilibri territoriali connessi al turismo stesso. Ne è derivato un fertile confronto, con proposte originali ed eterogenee volte a indagare casi studio ma nondimeno a formulare interpretazioni teoriche e metodologiche, dalle quali traspare, come in filigrana, la necessità di immaginare un nuovo turismo, condiviso da tutti gli attori coinvolti, capace di far crescere in armonia e in mutua esperienza sia la comunità ospitante che quella ospitata, caricando la fenomenologia turistica di una dimensione valoriale forse utopica, ma di grande suggestione, come quella dello scambio culturale e di conoscenza degli altri, oltre le “barriere”.

Tale dimensione valoriale è, invece, da sempre connaturata alla pratica sportiva, laddove lo sport è in grado di favorire il dialogo, le pari opportunità, la convivenza tra culture diverse, rimuovendo barriere culturali e sociali, ma anche di svolgere un ruolo politico e diplomatico, incidendo nelle relazioni internazionali e influenzando, in alcuni casi, nella geopolitica regionale. Su queste e su altre interpretazioni, costruite intorno al rapporto “Sport e barriere: opportunità per superarle oppure ostacoli da affrontare?”, si è incentrata la sessione coordinata da Andrea Giansanti, giungendo ad interpretare il fenomeno sportivo quale diritto alla cittadinanza e a proiettare la geografia dello sport oltre la mera dimensione culturale per rilevarne la portata spaziale riguardo alle interconnessioni tra luoghi, all’evoluzione dei territori e alla diversa modalità di fruizione degli spazi esistenti.

L’ottica della geografia politica ha, invece, improntato la sessione coordinata da Luca Zarrilli e Daniele Mezzapelle, dedicata a “Sovranità, identità e confini nell’era (post)globale, tra vecchie e nuove barriere”: questioni sempre più presenti nel dibattito politico e nelle agende di molti governi occidentali, anche europei. In particolare, il concetto di identità ha assunto una indubbia centralità nei contributi proposti, declinato di volta in volta in termini di “collante” nazionale e fattore di integrazione, ma anche – e sempre più spesso – in termini di barriera difensiva e presupposto per azioni di rivendicazione territoriale, mentre la questione confinaria e le barriere di vario genere sono state interpretate in chiave multiscalare, giacché gli effetti di un confine non si esauriscono nelle immediate vicinanze della sua delimitazione, ma spaziano e si riproducono in ambiti non direttamente percepibili.

Ancora la geografia politica, ma con una lettura condotta a scala italiana, ha alimentato il confronto nella sessione coordinata da Francesco Dini e Sergio Zilli su “Territori amministrati: Regioni, Città metropolitane, Aree vaste e la nuova geografia politica dell’Italia”, muovendo dai dettami della legge 56/2014 e dalle sue problematiche. L’obiettivo di monitorare lo stato di attuazione della legge e, in particolare, il ruolo con il quale le Regioni e le Città metropolitane, ma nondimeno i Comuni, vanno organizzandosi in risposta alla progressiva attuazione della normativa è alla base dell’analisi geografica proposta dai contributi, con l’intento di ri-discutere il ruolo e l’adeguatezza della nostra rete urbana e regionale e, con essa, la natura del fenomeno metropolitano, anche alla luce delle articolate strategie e politiche comunitarie.

Le barriere poste alle questioni ambientali e la necessità di pervenire ad un paradigma olistico capace di raccordare processi naturali e socio-economici – segnatamente, quest’ultimo, alla opportunità di ridurre il rischio di calamità – hanno alimentato il dibattito interdisciplinare di due sessioni, curate rispettivamente da Marco Grasso e Filippo Randelli, la prima, e da Fausto Marincioni, la seconda. A fronte di questioni ambientali che non conoscono confini, la prima sessione, dedicata a “La transizione verso la sostenibilità come modello analitico/teorico per il superamento delle barriere poste alle questioni ambientali”, ha offerto spunti e considerazioni assai interessanti sugli approcci teorici ed empirici aderenti a un modello integrato di sostenibilità come superamento delle barriere artificialmente poste alle questioni ambientali; la seconda ha invece indagato “Le strategie per la riduzione del rischio di disastri: barriere ad un approccio interdisciplinare”, con contributi ispirati sia all’individuazione sia al superamento delle tante barriere che ostacolano la riduzione del rischio: tra queste, le barriere cognitive, istituzionali e comunicative giocano un ruolo che potrebbe davvero risultare condizionante nella fase preventiva e in quella emergenziale.

Altro fenomeno capace di costruire, nel tempo, barriere artificiali via via più incidenti è quello migratorio, associato sempre più frequentemente – anche negli approcci accademici ai Cultural Studies – al concetto di confine. Proprio alle “Migrazioni: tra radici e approdi, oltre le barriere” è dedicata la sessione curata da Silvia Aru, Teresa Graziano, Fulvio Landi e Pierluigi Magistri, con una lettura capace di cogliere tutta la complessità e problematicità di un processo che, lungi dall’aver trovato nel mondo globalizzato uno spazio dell’accoglienza senza limiti, ha finito per riattualizzare i concetti di identità, cittadinanza, spazio della legittimità. In particolare, la territorializzazione del fenomeno migratorio in ambito urbano e a scala nazionale, pur con prospettive tematiche differenti, ha assunto una indubbia centralità nel dibattito, con lo scopo di analizzare criticamente le molteplici questioni sollevate dall’immigrazione e dalla sua organizzazione e gestione.

Ampiamente complementare alla suddetta sessione e alle sue interpretazioni, quella dedicata a “Barriere insediative: segregazione etnica e marginalità sociale negli spazi urbani”, coordinata da Dionsia Russo Krauss, ha dichiaratamente messo al centro della riflessione la città, con l’intento di indagare le trasformazioni dello spazio intra-urbano nell’ottica delle diverse forme di polarizzazione sociale e di segregazione residenziale, nonché della loro struttura e distribuzione spaziale. La risposta dei diversi contributi, nella varietà di analisi teoriche ed empiriche, ribadisce la complessità di un fenomeno, quello migratorio, che racconta di esperienze urbane di integrazione e inclusione (anche a scala internazionale), ma soprattutto di esclusione, precarietà e ghettizzazione. La città plurale contabilizza i limiti e le parzialità delle azioni di governo urbano volte a elaborare programmi di integrazione, tanto più vulnerabili quanto meno situati, laddove il protagonismo dello spazio – nelle dinamiche di differenziazione, delimitazione e/o apertura – conferma la sua centralità quanto alla definizione delle politiche e delle pratiche contro la marginalità sociale.

Sempre la dimensione urbana è alla base della riflessione di ulteriori tre sessioni, a ribadire un ruolo territoriale privilegiato, metafora della mobilità, complessità, discontinuità e ricomposizione. In particolare, nella sessione curata da Giovanni Modaffari su “Barriere fluide: le città cosmopolite” il confronto su queste ultime, con una lettura in chiave storica, porta a rimodulare il concetto di barriera nella sua fluidità e ad avvalorare la città da snodo privilegiato di civiltà a sistema di riferimento dei nodi di interconnessione globale propri del contemporaneo, laddove la città cosmopolita moderna recide il suo legame con la definizione tradizionale per ritrarre il mondo nel proprio disegno e nella propria composizione.

Tra le città, sicuramente, quelle mediterranee sono rappresentative di un cosmopolitismo di lunga data; in particolare, quelle costiere si pongono al centro della riflessione sollecitata da Simone Bozzato e Giacomo Bandiera nella sessione “Waterfront delle città del Mediterraneo. Barriere: confini o frontiere?”. L’intento è quello di rispondere alla domanda cercando di capire quale tipo di esperienza raccontino i territori waterfront, pervenendo a definirli come workshop creativi dell’arte del vivere, come aree di congiunzione e transitorietà e, persino, come una sorta di paradigma geografico con cui misurare l’essenza relazionale e comportamentale di un intero territorio e di una comunità tutta.

Infine, la sessione “Nuove forme di rigenerazione urbana tra pratiche e politiche: superare barriere, costruire barriere”, coordinata da Raffaella Coletti e Chiara Rabbiosi, si è strutturata attorno a precisi interrogativi volti a capire se le politiche e le pratiche di rigenerazione urbana siano in grado di rimuovere e ridefinire o, piuttosto, rischino di creare barriere. Il dibattito muove da una revisione del termine

“rigenerazione”, che si è progressivamente arricchito di nuove dimensioni interpretative e operative, proponendosi come un insieme di pratiche – o, se si vuole, di “traiettorie” – capaci di svincolarsi dalle politiche pubbliche più consolidate e di tradursi in esperienze autonome di rinnovamento dal basso. Come elemento concreto, si arriva proporre una interessante panoramica di storie di rigenerazione che ne evidenzia ruoli, metodologie, problematiche ed effetti territoriali, tratteggiandone velatamente le capacità di rimozione e/o creazione di barriere, queste ultime considerate persino intelligenti nella loro capacità di promuovere una fruizione piena del territorio.

Il non facile tentativo di trovare un filo conduttore tra le diverse sessioni all’interno di un piano interpretativo omogeneo del Convegno, se da una parte vuole valorizzare la ricchezza delle riflessioni e la varietà delle chiavi di lettura che ne hanno alimentato il dibattito, anche in senso interdisciplinare, dall’altra non può non segnalare l’opportunità – per non dire l’urgenza – di una razionalizzazione della ricerca geografica e di una sua ridefinizione epistemologico-paradigmatica, come richiamato da Piergiorgio Landini nell’intervento introduttivo.

Resta il successo di una Giornata di Studio che, siamo certi, continuerà a stimolare il dibattito e la sperimentazione sulle tematiche intraprese, come da molti peraltro già segnalato, favorendo un sempre più ampio confronto in ambito scientifico e non, capace di contribuire e, auspicabilmente, anche di incidere sulla costruzione di un mondo migliore, più equilibrato e responsabile, la cui complessità può essere efficacemente colta e interpretata attraverso la lente della sintesi geografica.

INTERVENTO

PIERGIORGIO LANDINI

INTERVENTO

Cari Colleghi e Amici, questo intervento, volutamente privo di intitolazione e pensato in conclusione del mio percorso accademico, corrisponde alle affettuose sollecitazioni della Società di Studi Geografici e del Gruppo di geografi abruzzesi che hanno organizzato l'evento odierno. Non amo le occasioni celebrative, mentre sono lieto di cogliere questa occasione di lavoro per proporvi alcune riflessioni derivanti da un'esperienza durata quasi mezzo secolo, che ha attraversato fasi tanto diverse nell'evoluzione – e poi, purtroppo, involuzione – non solo della Geografia ma dell'intero sistema formativo in cui essa si colloca, come pure del complessivo sistema-Italia e del sistema-Mondo che enfaticamente si continua a definire globalizzato ma che ci pone di fronte a vicende politiche, economiche, culturali e sociali cui mai avremmo pensato di dover assistere. Tali vicende, tuttavia, non devono né possono scalfire i valori che ciascuno di noi porta in sé, ed è per questo che dedico la prima parte alla memoria e agli affetti.

Un ringraziamento, allora, alla Società di Studi Geografici brillantemente presieduta da Lidia Scarpelli, allieva, come me, della Scuola di Geografia economica nata da Ferdinando Milone e transitata sotto la guida del nostro comune grande Maestro Ernesto Massi, che ricordo con venerazione, e che ha annoverato i miei fraterni amici Attilio Celant e Giorgio Spinelli, generosi fautori della mia cooptazione dopo la rottura con la mia originaria Scuola di Geografia generale, discendente, *per li rami*, da Roberto Almagià e dove avevo avuto come primo Maestro il rigoroso Elio Migliorini.

E un riconoscimento all'Università "Gabriele d'Annunzio", nata solo nel 1965 e protagonista di una ancora breve ma intensa ed orgogliosa storia di provincia, che ho percorso per i due terzi, trovandola "adolescente" nel 1983, quando mi sono trasferito qui, e avendo l'onore di coordinarvi, da Decano, le manifestazioni scientifiche celebrative del 50° anniversario, nel 2015. Una crescita sorprendente, all'interno della quale mi è stato possibile fondare quella che Berardo Cori, proprio nella "Rivista Geografica Italiana", battezzò come Scuola pescarese, dove hanno iniziato o sviluppato il loro brillante percorso, fra gli altri, Franco Salvatori, Claudio Cerreti, Claudio Smiraglia e Carlo Lefebvre, quest'ultimo proveniente dalla Facoltà romana di Architettura, dove lo aveva scoperto Calogero Muscarà, il Maestro cui devo la fiducia e il sostegno decisivi per la svolta della mia vita accademica, nel concorso del 1980 che mi vide fra i nuovi cattedratici.

Scuola – se così si vuole continuare a chiamarla – in cui si sono formati i miei allievi giovani, poi colleghi: Marina Fuschi, Bernardo Cardinale, Giacomo Cavuta, cui si è aggiunto Luca Zarrilli, proveniente, attraverso il suo Maestro Ernesto Mazzetti, dalla Scuola napoletana di Geografia politica che fu di Francesco Compagna e che ebbe vicino lo stesso Muscarà; e ancora, fra i miei allievi, Fabrizio Ferrari e Silvia Scorrano, prima costretti alla diaspora e ora nuovamente con noi, e i tanti Dottori di ricerca, fra i quali, per tutti, cito e ringrazio Valentina Evangelista (oggi Assegnista di ricerca), Dante Di Matteo (oggi Borsista di ricerca) e Daniele Mezzapelle (l'unico, non per inciso, laureato in Geografia), che benissimo hanno lavorato per l'organizzazione di questo evento.

Non da ultime, altre due figure voglio ricordare, di coloro che chiamo affettuosamente i miei allievi anziani e che, per molti aspetti, mi sono stati Maestri di vita e di scienza: Filippo Di Donato e Gerardo Massimi, che – insieme a Michelangelo Ruggieri, Orlando Veggetti e Paola Mazzara – hanno tenuto in vita la disciplina nella fase pionieristica della allora Libera Università Abruzzese degli Studi "Gabriele d'Annunzio" e hanno dunque permesso di costruire ciò che è venuto dopo. Due figure splendide per capacità, intelligenza e sentimento, che porto sempre nel mio cuore.

Torno ora al merito del mio intervento.

In mezzo secolo la Geografia è passata da disciplina basilare, chiara e indiscussa, a disciplina resa "inutile" dalla coesistenza di Scienze della Terra, Sociologia ed Economia: così sentenziò Luigi Berlinguer, Ministro della Pubblica Istruzione dal 1996 al 2000, affiancato nel 1998 da Ortensio Zecchino



all'Università e Ricerca Scientifica e Tecnologica, entrambi artefici di quelle riforme che hanno innescato una delle fasi più critiche nella storia della Scuola e dell'Università italiane, in cui la Geografia ha rischiato di essere travolta.

Cosa abbiamo fatto, noi geografi, per meritare tanto? La risposta non può essere univoca, meno che mai distaccata, offesa o pietistica, come troppe volte è accaduto, e neppure, al contrario, aggressiva o arrogante. Sicuramente abbiamo sbagliato più di qualcosa.

Obiettivamente, due fattori sono stati particolarmente sfavorevoli: la formazione eterogenea e la mancata definizione di una figura professionale. Entrambe si legano all'ampio spettro di competenze che la Geografia racchiudeva in sé prima che la divisione del lavoro scientifico, ovvero la specializzazione disciplinare, iniziasse a dilaniarla.

Quanto alla formazione, pur esistendo nell'ordinamento universitario, fin dal Regio Decreto del 1938, un Corso di laurea in Geografia, esso veniva generalmente a sostanzarsi nell'innesto di un biennio di studi geografici su un percorso iniziale in Scienze Naturali, in Lettere, in Scienze Politiche o Economiche, e dunque veniva frequentato per il conseguimento di una seconda Laurea da un numero oggettivamente limitato di studenti. Per il resto, i geografi provenivano – e provengono tuttora – direttamente dalle branche appena dette. Nella riforma recente le Classi di laurea specifiche, sia di primo che di secondo livello, sono state mantenute più per inerzia che per convinzione, dovrei dire, date le condizioni di contesto, a cominciare dalle affermazioni di matrice ministeriale che ho richiamato poc'anzi. Inizialmente, nella proliferazione di Corsi universitari scatenata dal Decreto del 1999 c'è stato spazio anche per la Geografia, ma successivamente la contrazione della disciplina nei livelli scolari medi e superiori, l'incertezza degli sbocchi lavorativi e la riduzione di numero dei docenti universitari della materia, in un quadro generale di crisi dell'Università italiana per scarsità di risorse e diminuzione delle iscrizioni, ha sensibilmente ridimensionato i numeri: nel 2012-2013 i Corsi di primo livello erano ridotti a due, quelli di secondo livello a tre. Basterebbe tuttavia la sola considerazione “di mercato” per convincere che, allo stato attuale, non è questo il fronte sul quale insistere.

Diverso sarebbe il discorso del Dottorato, che potrebbe far convergere e “omogeneizzare” le diverse provenienze formative e culturali in un titolo di terzo livello, comunque meglio spendibile. Ma i parametri dettati dall'ANVUR prevedono un livello quantitativo di risorse inarrivabile, per la Geografia, nelle singole sedi e un meccanismo di consorzio macchinoso e poco premiale. Su questo fronte, però, si deve continuare a lavorare, soprattutto da parte di un'AGeI finalmente rinnovata.

Tutto ciò non ha favorito il consolidamento di un ruolo professionale dei geografi, peraltro minato alla base dalla mancanza – nonostante i ripetuti tentativi di ottenerlo, almeno fino agli anni '80 del secolo scorso – di un Ordine o Albo che li abilitasse a svolgere specifiche attività: basti pensare alle occasioni perdute nel campo della pianificazione territoriale. Lo sfacelo del territorio, dal dissesto fisico al degrado sociale, il disordine edilizio messo a dura prova dalle calamità naturali e i ripetuti collapsi delle opere infrastrutturali dimostrano quanto sia stata dannosa l'assenza di una figura con funzioni di coordinamento tra le professioni più marcatamente tecniche e la *governance* politica.

E allora, senza nostalgismo, mi sentirei di riproporre, adeguatamente modernizzata, quella competenza trasversale che stava, *in nuce*, nel concetto di “sintesi geografica” proposto da Umberto Toschi, una delle figure di geografi del passato il cui pensiero abbiamo impropriamente abbandonato, perdendo, in troppi, la regola di far studiare ai neofiti la storia del pensiero geografico.

In tal modo abbiamo smarrito un riferimento fondamentale, il paradigma disciplinare. La rivoluzione concettuale guidata da Adalberto Vallega negli anni '70 del secolo passato, oltre a rinnovare e adeguare il quadro epistemologico, aveva avuto proprio il merito di convogliare il lavoro scientifico e didattico dei geografi sui temi fondamentali della regione e del territorio, filtrati attraverso i concetti di matrice culturale e conseguente paradigma, che diveniva allora funzionalista e sistemico: sul finire del decennio una ricognizione dell'AGeI mise in luce una larghissima convergenza in quella direzione, uno sforzo collettivo di adeguamento teorico, ovviamente non univoco ma animato da un dibattito intenso e di ampio respiro, anche internazionale.

Perché, va detto, alla rigidità descrittivista di un paesaggio fisico ed antropico sostanzialmente statico rischiava di sostituirsi una forma speculare di dogmatismo: dalla classica e superata monografia regionale all'utilizzo indiscriminato del modello. Ma la Geografia critica che vi si opponeva, nata dalla pregevolissima corrente radicale francese, degenerava ben presto in atteggiamenti politicizzati e pre-

clusivi (non voglio necessariamente ricordare solo la Geografia democratica di matrice sessantottesca) e si appoggiava a un postmodernismo di maniera, cercandovi una sorta di riaccreditamento culturale, quasi che non fosse possibile trovare l'equilibrio all'interno del quadro disciplinare, come normale dopo eccessi opposti.

Così, invece di mantenere viva la tensione epistemologica interna, la comunità ha sprecato una quantità di occasioni congressuali e infracongressuali (mi riferisco alle Giornate della Geografia) nel compiacere discussori esterni scelti con criteri quantomeno parziali: perché tanti politologi o sociologi e mai un economista o un ingegnere? Sempre in funzione di quel riaccreditamento da cui gli stessi ospiti, al di là degli atteggiamenti di circostanza, erano subito dopo – come erano stati prima – pronti ad escludere la Geografia.

Nell'aprire, con considerazioni analoghe, il mio intervento (che, nei tempi passati, si sarebbe chiamato relazione) al Congresso Geografico di Firenze, nel 2008, dove ero stato chiamato ad affiancare Giuseppe Dematteis nel coordinamento della Sezione dedicata a *Geografia e organizzazione del territorio*, dichiarai con forza la mia perplessità di fronte all'estrema eterogeneità dei contributi presentati dai geografi che vi avevano aderito: dato indubbiamente negativo dal punto di vista paradigmatico, in quanto forniva un'immagine scarsamente decifrabile dei metodi e delle finalità di una disciplina che volesse candidarsi ad affrontare concretamente i problemi dell'assetto territoriale.

Certamente diverso, anzi speculare, è il caso odierno di *Barriere*, dove l'interesse verte proprio sulla declinazione, da parte dei geografi, di un tema trasversale, e lontano da me l'intento di muovere critiche a una formula che, anzi, ha rappresentato una delle non molte positive novità nel quadro disciplinare degli ultimi anni. È pur vero che 14 Sezioni non sono davvero poche, denotando un tessuto disciplinare composito, potenzialmente fecondo, ma che ha necessità di essere razionalizzato e reindirizzato verso obiettivi più precisi.

Mi chiederete: dove è finito, allora, l'ampio spettro delle competenze geografiche? Rispondo: non confondiamo le competenze con le concezioni che le ricomprendono. Se avessimo continuato a lavorare sul fronte teorico, avremmo dato seguito alla geniale intuizione di Vallega – purtroppo da lui stesso abbandonata nell'ultimo periodo della sua vita – che l'epistemologia servisse non alla Geografia antropica piuttosto che economica, urbana, sociale, culturale e poi percettiva, simbolica, filmica, di genere e chi più ne ha più ne metta, ma a stabilire i fondamenti della disciplina nel suo complesso.

Mi chiederete ancora: sei arrivato, alla fine, a riproporre la Geografia monolitica del tuo primo Maestro? Certamente no, vi rispondo, innanzi tutto perché Elio Migliorini era nato nel 1902. E poi perché la divisione del lavoro scientifico e la conseguente articolazione del quadro formativo sono nell'ordine del progresso umano, fino a quando potremo chiamarlo così. È vero, invece, che la riunificazione concorsuale dei nostri settori scientifico-disciplinari ha destato sconcerto soprattutto perché eravamo riusciti a creare uno steccato ideologico fra i due e non sarà certo una riunificazione strumentale ed eterodiretta a risolvere il problema. Come è vero che i due settori erano già unificati nell'appartenenza all'Area 11 CUN, letale per la Geografia delle Facoltà economiche (ora Dipartimenti) ma non ottimale neanche per la Geografia delle Facoltà umanistiche, cui l'Area 11 attiene, come dimostra esemplarmente la mancanza del nome nella dizione ufficiale: Scienze storiche, filosofiche, pedagogiche e psicologiche.

Su questo quadro, sempre più cristallizzato ed obsoleto, la mia generazione non è riuscita a incidere proprio perché incapace di proporre con forza una posizione unitaria e univoca, fondata appunto su una solida base teorica, che va recuperata al più presto nella probabile – e, a questo punto, auspicabile – eventualità di una prossima revisione dei settori scientifico-disciplinari, di fronte alla quale non andranno per l'ennesima volta subite le decisioni prese da altri bensì sostenute posizioni autonome e solide, senza condizionamenti inerziali o sterili arroccamenti corporativi, ma guardando ai contenuti e avendo fiducia nelle capacità competitive del sapere geografico, nelle sue ragionevoli articolazioni e relazioni interdisciplinari.

Sotto quest'ultimo profilo, suggerisco di coltivare rapporti con settori operativi e/o innovativi, come la Geologia, verso la quale abbiamo lasciato esodare i geografi fisici, o l'Economia industriale, regionale e dei trasporti, che si è impadronita della *New Economic Geography* di Paul Krugman perché noi, invece, non la abbiamo capita o, peggio, non abbiamo avuto la voglia e l'umiltà di studiarla; come l'Urbanistica, con la quale non abbiamo saputo valorizzare i tanti punti di contatto nell'analisi e pianificazione del territorio, o l'Ingegneria applicata ai *Geographical Information Systems*, innovazione che

abbiamo sottovalutato invece di investire tempo ed energie per appropriarcene e gestirla.

Il geografo si presenterebbe, così, meglio inserito di fronte ai nuovi sbocchi che proprio l'emergenza territoriale può aprire, come è accaduto per il geologo, la cui presenza è tornata obbligatoria negli uffici territoriali degli enti pubblici. Perché non pensare a qualcosa di analogo per il geografo, nell'analisi del territorio? Ennesima illusione, direte: come il geografo si potrebbe accreditare per coprire una figura del genere? E qui si torna al nodo della professionalità, che non si scioglie coltivando nobili quanto astratti interessi culturali, semiologici o filosofici, ma riproponendo – per esempio – quell'Albo degli esperti in pianificazione territoriale (oggi potrebbe essere, appunto, analisi) che fu istituito per legge, la 507/1968, presso il Ministero dei Lavori Pubblici e che, in una situazione ormai di emergenza conclamata, potrebbe ricevere dalla parte politica più attenzione di quanta ne abbia avuta in passato, quando si è, di fatto, perduto nel nulla. In quell'Albo eravamo riusciti a inserirci, oggi dovremmo addirittura farcene promotori.

Un ultimo richiamo va al confronto internazionale, altro limite della mia generazione (e mio, in particolare): dalla conoscenza approfondita delle scuole di pensiero e delle posizioni istituzionali più favorevoli che la Geografia ha ereditato o costruito in altri Paesi potranno venire un sostegno alla rifondazione e nuovi sbocchi per l'espansione della Geografia italiana.

Alle condizioni dette, credo davvero che una nuova stagione si possa aprire. La mia convinzione si fonda sulla fiducia che ho maturato verso le nuove generazioni: quella dei giovani professori e ricercatori che hanno sofferto gli effetti della crisi, disciplinare e generale, e quella degli ancor più giovani studiosi che, nonostante la condizione di precarietà, non desistono dal praticare una disciplina in cui credono. E sono entrambe, fortunatamente, generazioni ancora numerose e valide, come ho avuto modo di constatare nella mia ultima esperienza importante all'interno della comunità geografica, quella di Commissario nell'Abilitazione Scientifica Nazionale, che mi ha permesso di valutare ben 400 geografi ai vari livelli, con esito positivo per circa i due terzi. Ho ritrovato, in molti di loro, la ricerca di un metodo e l'interesse per il lavoro sul campo, ma soprattutto quella concretezza che non può mancare al nostro mestiere o, se si preferisce, arte, nella più nobile dizione di Peter Haggett, del quale tutti faremmo bene a (ri)leggere la monumentale *Modern Synthesis*, perché forse è da modelli simili che dovremmo ripartire.

Con questo, auguro a tutti buon lavoro per la giornata odierna e un futuro migliore, non so se del passato ma certamente del presente.

RELAZIONE

JOSEPH SALUKVADZE

BARRIERS OF THE PAST AND FUTURE: (RE)CONFIGURING SPACES AND LIVES

1. INTRODUCTION: ON GLOBALIZATION AND BARRIERS. – The contemporary inquiry in social theory largely agrees on gradual replacement of modern and postmodern problematic by the notion of globalization (Albrow, 1997; Tomlinson, 1999; Lizardo & Strand, 2009). In scholarly discourse related to globalization, despite different interpretations and assessments of progressivity of this overwhelming process, globalization is mostly taken to mean the process of increasing interconnection between countries or societies, says “the integration of the world economy” (Gilpin in Baylis, 2007, p. 49,) and “an intensification of worldwide social relations which link distant localities in such a way that local happenings are shaped by events occurring many miles away and vice versa” (Giddens, 2000). Indeed, the concept of globalization besides the dimensions such as internationalization, liberalization, universalism and westernization (Moghaddam et al. 2012) is also expressed in deterritorialization, meaning geographical boundaries lose their earlier significance (Baylis, 2007).

In this context, recent decades have witnessed counter-processes hindering the pace and influence of globalization, diverting its trajectory and creating areas and spheres of resistance – globalization, in other words, faces barriers. The happenings like the Russo-Ukrainian war, Syrian crisis, Brexit, unilateral declaration of independence by Catalans, etc., evoke feeling of uncertainty and unpredictability, and put under question the rightfulness of trust in global development trends and progress. In other words, the global process of growing economic, social, cultural, political and spatial interconnection is accompanied and challenged by the process of isolation, separation and enclosure.

The term ‘Barrier’, in general, has a negative semantics and is applied to something that separates, hinders, stops, prevents, obstructs, makes difficult or impossible of doing, happening and/or achieving. The purpose of this article is to retrospect how barriers configured political and socioeconomic spaces in the 20th century under the Cold War politics, to explore how they reshape world in modern times and what could be expected in the forthcoming future in terms of their impact on globalization. The article is an adaptation of a key-note speech presented to the Society of Geographical Studies (Florence, Italy) in December 2017 in Pescara and has a format of desk research. It is based on analysis of scholarly literature and periodical sources related to globalization and barrier-making.

2. BARRIERS OF THE PAST: DIVISION OF THE WORLD UNDER THE COLD WAR. – Barriers existed long before globalization – apparently they existed always since the earth was created. The construction of walls and fences on international borders and within states, especially around cities and settlements, was a typical measure for sustaining sovereignty and preventing enemy’s aggression throughout ages, though very few of barriers, if any, have guaranteed eternal security and protection to builders.

Yet, the Cold War confrontation was by far the largest in scale and most uncompromising of all times in the human history. Never before the world was divided by barriers into two hostile camps to such a scale, so totally. The main reason of such division laid far beyond the national or state interests and acquired primarily ideological and civilizational dimension (Huntington, 2011). Exactly the latter factor turned the confrontation into a collision of large groups of countries, embracing almost the whole world.

To be more specific, the Soviet Union, the country that emerged on the ruins of the Russian Empire after the Bolshevik Revolution of 1917, became a global project altering any system of statehood and societal organization seen before. It considered the communist system superior to any other, namely to the obsolete and inhuman capitalism in its imperialist phase, and tried to prove its superiority both scientifically and practically. Consequently, it aimed at introducing the communist rule not only in the limits of the former Russian Empire, i.e. on its own territory, but worldwide. The hyper-goal of the USSR was fighting with its opponents and enemies until the eventual victory of communism in the entire wor-



ld. For achieving this goal the Soviet Union targeted at the creation of uniform and egalitarian communist society based on unchallenged Marxism-Leninism ideology, led by one-party political system with extremely centralized decision making and strongly militarized economy, and creation of a New Soviet Person, a new type of modern and advanced people, sarcastically called '*Homo-Sovieticus*', that did not recognize national, religious or cultural diversities.

The strength, especially military strength, of the USSR reached its pick after the WWII. In the aftermath of the victory over Nazi Germany the Soviet Union not only extended its territories and hardened them by strong system of borderisation, but also succeeded to create a buffer from the Eastern European countries between itself and Western Europe. In the Eastern European countries the USSR brought to the rule loyal communist governments, making them allies in this confrontation. Consequently, the Soviet Union became the second strongest power in the world for several decades, acting as a geopolitical counterbalance to the USA, making bipolar the world of that time.

The main division line between two worlds ran predominantly inside the European continent along post-WWII borders of the Eastern European countries. This was a rigid barrier metaphorically called the 'Iron Curtain' after Sir Winston Churchill's famous speech in Fulton, Missouri on March 5, 1946. Actually this very speech is considered one of the opening volleys announcing the beginning of the Cold War.

Consequently, straight after the WWII a division line emerged between the West and the East, capitalist and communist worlds, NATO and Warsaw Pact. The division was materialized fundamentally in forms of barriers crossing Europe and dividing it into two. The most symbolic item of those barriers was the Berlin Wall erected in 1961. Importantly, those barriers aimed not only at obstructing military actions of the opposing side and preventing physical movement of people, but also and perhaps foremost, the spread of hostile ideology and undesirable information, as well as outflow of population from communist camp to western countries.

Under the Cold War the competition and confrontation went beyond the two groups of countries and embraced also the Third World or developing countries, especially in the course of decolonization of the 1960s. The hunt for getting allies in the post-colonial states and regions was marked with military, political and economic interventions and often resulted in separation of territories with new barriers and borders like between North and South Korea, North and South Vietnams, etc. Thus, in the course of the Cold War barriers have been multiplied and covered very different parts of the world (see fig. 1).

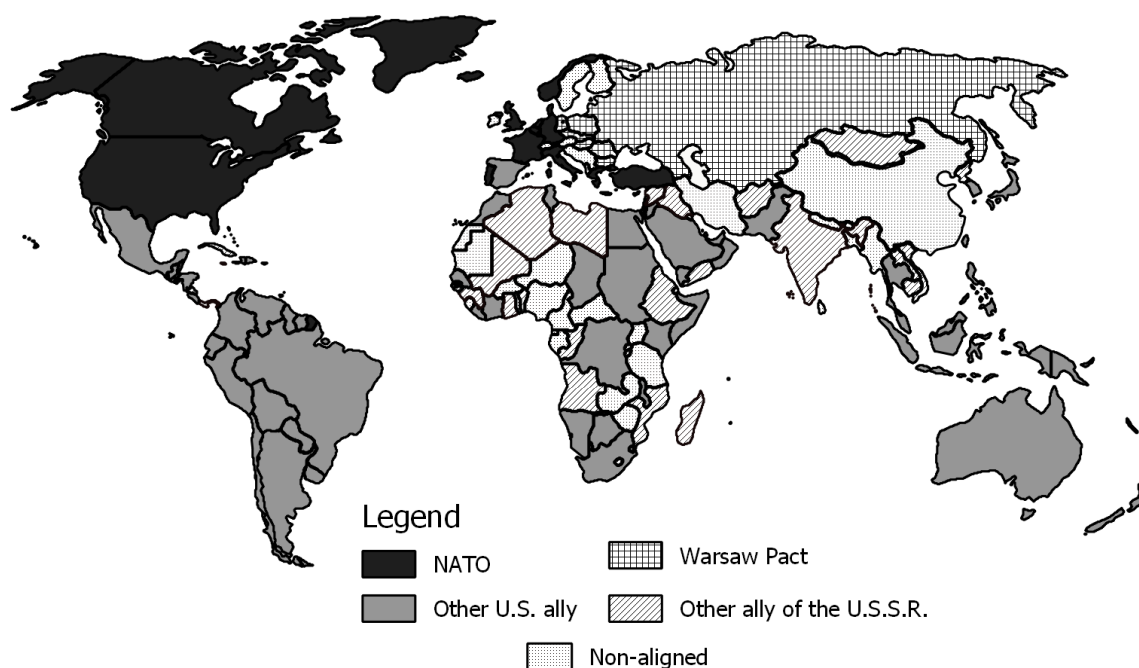


Fig. 1 – Cold War and the bipolar world.

Source: Compiled by the author based on https://en.wikipedia.org/wiki/File:New_Cold_War_Map_1980.png.

3. BARRIERS IN ACTION: THE SOVIET EXPERIENCE. – The Soviet Union, apparently, was the world champion in barrier-making over the last century. The ‘Iron Curtain politics’ in performance of the Soviet Union was targeted at enclosure of the country, in order to resist an influence from outside world. Barriers were used as important tools for assuring efficiency of propaganda and they embraced all spheres of human activities and human lives.

Consequently, barriers have had a great impact on different population groups and individuals, shaping and often determining their lives and fates.

The dichotomy of ‘Self(ness)’ and ‘Other(ness)’ was in the very essence of the Soviet state; therefore, it applied to rigid and harsh politics of controlling territories and people’s movement not only externally but also internally. Any deviation from the directives of the Communist Party was strictly reacted and punished. The implementation of such a system was strongly based on severe regulations and application of different kind of barriers, including intangible ones such as policies and laws. Below in the text some of them are discussed.

3.1 *Economic barriers.* – Building on its huge territorial, natural and human resources the Soviet Union had created internally strongly integrated territorial-economic complex. Its economic self-sufficiency and high degree of independence from outside world was maintained by means of centralized administrative planning, state ownership of the means of production, abolition of private property and ignorance of free market mechanisms based on competition. Consequently, the external economic contacts and integration in global economy were quite limited. For instance, in 1985 foreign trade comprised only 8 per cent of GNP of the USSR.

Along with high degree of autarchy of the Soviet economic system, large imbalance between different production sectors had been observed. Namely, in order to achieve fast industrialization, military strength and modernization, the production of capital goods (i.e. production in heavy industries) was highly prioritized at the cost of production of consumer goods. As import of consumer goods was also very limited, the population systematically faced insufficient supply, called *deficit*, which, in turn, created queues for almost all sorts of consumer products, so that despite efforts of the planning system “queues remained the central part of the existence in the USSR” (Tšernov, 2018). In general, ‘Shortage Economy’ became a synonym of the USSR and other communist countries (Kornai, 1980) which strongly stimulated the growth of second (shadow) economy and seriously distorted the effects of central planning (Trembl & Alexeev, 1993). Hence, the Soviet economic policy itself became a barrier for the population’s welfare and strongly shaped their mentality and lifestyle. Furthermore, the inconsistency of the Soviet economic system became the main reason of the collapse of that superpower in 1991.

3.2 *Movement/mobility barriers.* – Emigration and any travel abroad from the Soviet Union were not allowed without an explicit permission from the government. According to the Soviet Criminal Code, a refusal to return from abroad was treason, punishable by imprisonment for a term of 10–15 years, or death with confiscation of property (de Boer et al., 1982). Although the situation gradually changed towards the 1970s and especially after the ‘*Perestroika*’ (1), travel abroad, even touristic trips in countries of the communist bloc, was considered as luxurious and remained non-available for most of soviet citizens. Furthermore, there were people who were not allowed to leave the country for ideological or professional reasons (e.g. workers in military industries, nuclear scientists, geodesists and cartographers, etc.). Additionally, travel abroad was extremely centralized and took place only from few cities; for instance, nearly all foreign flights had been carried out from and to the capital city of Moscow, while even the centers of Soviet republics were denied such a privilege.

In order to permanently maintain control on its own population the Soviet Union used several systems of internal mobility restriction. Inside the country people’s movement was regulated by so called ‘*propiska*’ (inscription) system, which actually was both a residency permit and migration recording tool. Each Soviet citizen had to have such permit to live, work, study and acquire housing in a designated

(1) *Perestroika*: a political movement for reformation within the Communist Party of the Soviet Union during the 1980s policy reform.

settlement. When citizens were given working (or study) places in other settlements, they had to get 'temporary *propiska*'. Despite substantial rates of urbanization, for many individuals it was quite complicated to change a place of residency, especially if one wanted to settle attractive big Soviet cities like Moscow, Leningrad (present Saint-Petersburg) or capital cities of Soviet republics. As a consequence, "the residence permit often [became] the basis for discrimination and bribes" (Bovt, 2013), significantly limiting citizens' voluntary mobility, choice of residency, and right of movement.

Besides ordinary mobility regulations the Soviet Union has created specific spaces with hardened mobility regime and territories of complete enclosure. Across own territory it built 'closed settlements' for allocation of enterprises developing military technologies, nuclear program, spacecraft industry, and other strategic branches. Entire cities were built and kept a closely guarded secret using barbed wire and guards, so that no one was allowed to come or go without authorization which was as inconvenient as many modern rigorous visa regimes (Atomic Heritage Foundation, 2017). According to some sources more than 100 of such settlements have been built and many of them remain closed to this day. The estimated number of their citizens was at least 1.5 mln people (Kaser, 2006, p. 3). Likewise, the physical approach to 'border settlements' was also strongly or completely restricted.

Yet, the most radical and dramatic cases of barrier-enclosure of vast territories were places of imprisonment known as corrective 'labor camps of exile' or *Gulag*. Hundreds of camps were built by the Soviet state over communist time, many of them in severe climatic conditions of the Russian north. Consequently, today's major industrial cities of the Russian Arctic, such as Norilsk, Vorkuta, and Magadan, were originally camps built by prisoners and run by ex-prisoners (Applebaum, 2003). Generally speaking, the *Gulag* system, especially before WWII, created a Soviet 'camp economy' (Ivanova, 2000). Several millions of soviet people, from petty criminals to political prisoners, had passed thru this ugly and inhuman system, and a total of over 1 mln people died in the *Gulag* (Getty et al., 1993).

3.3 *Information barriers.* – Driven by the policy of furtiveness and ideology of overall control, information barriers were introduced in forms of information censorship and data secrecy. They maintained strong monopoly of the ruling elite on information production and dissemination, and implemented strict regulations for its usage by citizens and institutions. Culture, science and education were parts of the restrictive system. Along with statistical data geographic or spatial information was considered as one of the most sensitive and fell under barriers and restrictions. Geoinformation became partially luxurious and partially dangerous item for many Soviet people who needed to produce and work with spatial data. Geographers, city planners, land arrangers and others could hardly if at all get basic detailed large scale maps for their research and inquiries, while systematic labor in the fields of geodesy, cartography, photogrammetry, and related professions made people ineligible to travel abroad for several years because of access to secret information. The whole cartographical production of certain map scales and thematic contents had been 'closed', i.e. restricted in usage, by the argument of their secrecy. No need to say that even precise topographic maps didn't show so called 'strategic objects' that were supposed to have defense or security functions, 'closed cities', *Gulag* places, etc. – they were removed from documents and maps (Salukvadze & Chkhaidze, 2014).

In order to show soviet life in a positive light and prove its superiority over non-communist lifestyles, government explicitly controlled and decided what books were published, what music was heard, and which works of art were displayed.

3.4 *Identity barriers.* – Under Soviet rule the unification and creation of a new Soviet nation was largely based on 'sovietization' and 'russification', which were intended to ensure state control over a diverse population. "Russification and sovietization were often considered to be intrinsically linked to modernization... Among the spheres most affected by russification were politics, administration, and education, though Russian was becoming ever more dominant in the economic sphere" (Weeks, 2010, p. 1). Russians were considered as a titular nation of the USSR and often in the entire world all Soviet people had been identified as Russians. Meantime, inside the country there was a clear distinction between Russians and non-Russians which often determined career opportunities and social status of citizens in favor of Russian population. Consequently, by many minority ethnicities (e.g. Lithuanians, Estonians, Georgians, etc.) the Soviet nationality policy was perceived as a barrier for self-identification,

and the ownership of the Soviet Union was not shared by them equally with Russians. “In the end, the spread of Russian culture throughout the USSR did not engender a new Soviet identity... Non-Russians used in their own struggles for political independence the rhetoric of liberation and national self-determination espoused by the Soviet leadership” (*ibidem*).

4. BARRIERS OF THE MODERN TIMES. – The collapse of the Soviet Union, end of the Cold War and removal of the Iron Curtain, despite expectations, did not eliminate or even reduce the necessity of building barriers. In contrast, new barriers in forms of walls and fences are becoming increasingly widespread. According to Rosiere and Jones (2012, p.218-219) “[the] contemporary world is now characterised by the massive development of barriers on international borders.” Their total length is estimated differently and vary from 18,000 km (Foucher, 2007) to 41,000 (Ballif & Rosiere, 2009), and three quarter of all post-WWII barriers were initiated after 2000 (Hassner & Wittenberg, 2009, p. 4).

Why barriers do not lose their importance in the contemporary world which, at the first sight, is not as confronted and ideologically antagonistic as during the Cold War? Making reference to several scholarly analyses one has to accept the hypothesis that new spin of barricading of spaces is strongly correlated with the distribution of wealth (Fig. 2), which shows dramatic increase under the globalization process (Rosiere & Jones, 2012). According to Baldwin et al. (2001) at the end of 19th century an estimated difference between the wealthiest and poorest countries was 900%, while in the end of 20th century it grew to 4,500% and, supposedly, continues growing further. Consequently, in our times the purpose of barriers “has shifted to become a site where privilege is protected and undesirable movements are prevented. Indeed most of barriers are erected to fight against illegal migrations, even if this dimension is often mixed with other concerns such as terrorism and security” (Rosiere & Jones 2012, p. 221).

It is hard to deny that in many cases barriers indeed have functions of securing, protecting and regulating different processes, including population movements, that otherwise would be chaotic, irregular and threatening. However, their application in mass way without considering individual cases confuses situation and makes such applications unfairly protectionist, dividing people in ‘Selves’ and ‘Others’. Indeed, if all persons of the same nation or citizenship are considered eligible to enjoy mobility

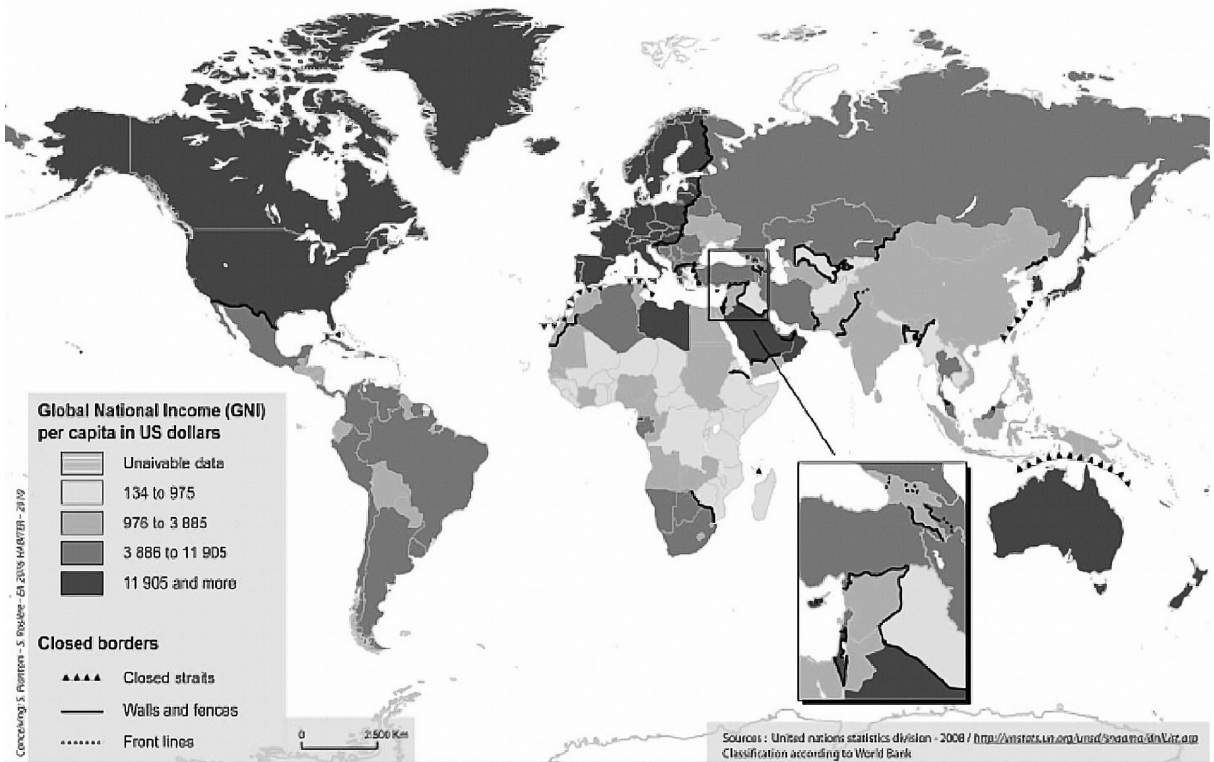


Fig. 2 – Economic disparities and border barriers.

Source: Rosière, S. & Jones, R. 2012, p. 230.

privileges, while *all persons* of another nation or citizenship are denied from the same privilege, such an approach cannot be considered sufficiently fair and efficient, as personal merits are ignored and replaced by highly questionable status of ‘rightness’ of their passport.

Sparke (2006) rightfully argues that increasingly the right to move is now in fact reserved for a ‘privileged business class civil citizenship’ living in the Global North. This privileged class is allowed to travel wherever it wishes when the huge majority of the world’s population remains in poorer countries – and are expected to remain there (Rosiere & Jones, 2012, p.229). Naturally, this privileged class having a fear of privilege disappearing will try to retain those privileges, even if building of more physical barriers will be needed.

The privileges of wealthy people are secured by barriers not only on national but also internal, local levels. For instance, it is almost universal practice worldwide to build enclosed residencies inside settlements, especially in large cities and metropolitan areas, in order to separate wealthy urban districts in form of ‘gated condominiums’ from deprived neighbourhoods. The application of such policies of exclusion, although condemned by guiding documents of influential international organizations like the United Nations (e.g. Sustainable Development Goals, 2015 or New Urban Agenda, 2016), are not stopped and even acquire faster pace in many regions. On the other hand, we observe systematic separation and isolation of poor neighborhoods and vulnerable groups of population by walls and fences, which aggravate segregation and promote inequality in many societies.

It is not only the immigration policies of the Global North and urban metropolises that stipulate creating and installing new barriers. Another important aspect of modern barrier-building is separation process in the contested regions and areas of several sovereign states, the most explicit examples of which are presented in the post-Soviet countries of Azerbaijan, Georgia, Moldova and Ukraine (see Fig. 3). Significant spatial reconfigurations occurred there in the aftermath of the collapse of USSR as a result of violent (ethno)political conflicts. Separation movements are not limited to the ex-Soviet space and have a broader manifestation (e.g. Syrian case). Usually triggered by self-determination and/or identity-building agendas of small ethnicities or other groups of population, they are instigated and supported (politically, militarily and economically) by powerful countries, e.g. the Russian Federation in case of the former Soviet conflicts. Therefore, this process is often seen as an attempt of geopolitical reconfiguration and establishing a new political order by means of fixing areas of influence by major political players. Meantime, territorial separation, border enclosure and barricading that accompany and characterize this very process, creates ‘frozen conflicts’ with generation of ‘asymmetric spaces’ (2). Although separatist regions have acquired little or no international recognition, their de-facto existence is universally considered as a barrier to peace and development, as well as evokes threat of a new Cold War (Jones, 2017).

5. CONCLUSIONS: WHAT IS AHEAD? – The discussion presented above may lead to the following main conclusion - it does not seem likely that the coming decades will dramatically change the importance of the old barriers nor the demand for new barriers for the following reasons:

First, in the foreseeable future a significant change in wealth distribution (i.e. a reduction of the gap between rich and poor) is not probable neither on the international level nor inside most countries (Lindert & Williamson, 2003). This means that barriers will further demarcate wealth discontinuity and protect the economic advantages of the rich.

Second, the relative success of several separatist movements, which have taken *de-facto* control over contested territories of sovereign countries, with terrestrial enclosure and border hardening are creating long-term ‘frozen conflicts’, which in turn may well have additional and unanticipated effects elsewhere. Even though these territories have not been recognized by the international community, the latter didn’t prove so far to be efficient in stopping such cases and resolving conflicts. Such a disability of international organizations and peace implementing actors may encourage new groups – independent seekers and their powerful supporters – for applying similar forceful methods of taking control on contested areas

(2) As Ritaine (2009) argues, “asymmetric because of the power to decide upon the separation, which is monopolised by the most powerful party, while the other becomes de facto separated”.

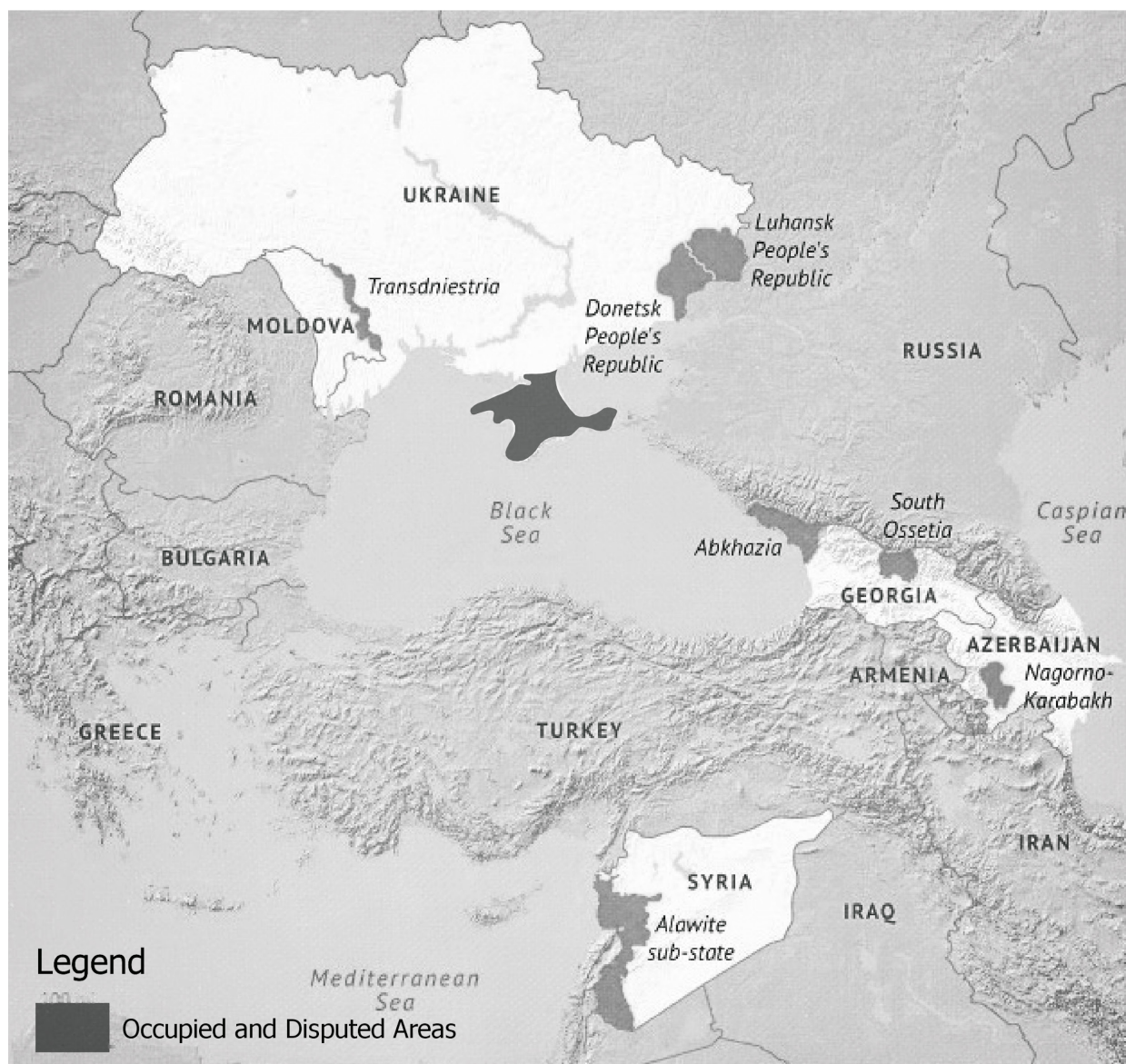


Fig. 3 – Separation and spatial reconfiguration in the Post-Soviet space and beyond.

Source: Produced after Reva Goujon. 2015. The Logic and Risks Behind Russia's Statelet Sponsorship. Geopolitical Weekly. (15-09-2015). <https://worldview.stratfor.com/article/logic-and-risks-behind-russias-statelet-sponsorship>.

with enclosing and barricading them, thus producing 'Broken windows' (3) effect (Wilson & Kelling, 1982).

Third, emerging economies like China, India, Brazil, etc. are going to overtake the existing advanced economies by 2050 (PwC, 2017), which also may cause significant changes in global geopolitical arrangements. Taking into consideration civilizational diversity of upcoming nations, it is possible that they will try to accommodate their interests by reconfiguring political, economic and cultural spaces and introducing new barriers of global and regional importance.

Hence, it is very much expectable that in the foreseeable future our world will observe further reconfiguration of spaces by means of territorial enclosure, which means that globalization will proceed in parallel with barrier-making to demonstrate a dialectical unity of opposites.

(3) The broken windows theory is a criminological theory. It says that if a building has a few broken windows and if the windows are not repaired, the tendency is to break a few more windows and eventually, squatters may even break into the building and occupy it.

REFERENCES

- ALBROW M., *The Global Age: State and Society Beyond Modernity*, Stanford, Stanford University Press, 1997.
- APPLEBAUM A., "A History of the Soviet Camps", *The Washington Post*, 4/10/2003, <http://arlindo-correia.com/041003.html>.
- ATOMIC HERITAGE FOUNDATION, *Soviet Closed Cities*, 15/08/2017, <https://www.atomicheritage.org/history/soviet-closed-cities>.
- BALDWIN R., MARTIN P., OTTAVIANO G., "Global Income Divergence, Trade, and Industrialization: The Geography of Growth Take-Offs", *Journal of Economic Growth*, 6, 2001, n. 1, pp. 5-37.
- BALLIF F., ROSIÈRE S., "Le défi des teichopolitiques. Analyser la fermeture contemporaine des territoires", *L'Espace Géographique*, 2009, n. 3, pp. 193-206.
- BAYLIS J., 2007. *The Globalization of World Politics: an Introduction to International Relations*, Oxford, Oxford University Press, 2007.
- DE BOER S.P., DRISSEN E.J., VERHAAR H.L., *Biographical Dictionary of Dissidents in the Soviet Union, 1956-1975*, The Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1982.
- BOVT G., "The Propiska Sends Russia Back to the U.S.S.R.", *The Moscow Times*, 17/01/2013, <https://themoscowtimes.com/articles/the-propiska-sends-russia-back-to-the-ussr-20668>.
- FOUCHER M., *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin, 2007.
- GETTY A., RITTERSPORN G., ZEMSKOV V., "Victims of the Soviet penal system in the pre-war years: a first approach on the basis of archival evidence", *American Historical Review*, 98, 1993, n. 4, pp. 1017-1049.
- GIDDENS A., *The Consequences of Modernity*, Cambridge, Polity press, 1990.
- HASSNER R., WITTENBERG J., *Barriers to Entry: Who Builds Fortified Borders and Why?*, working manuscript, 2009.
- HUNTINGTON S.P., *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, New York, Simon& Schuster, 2011.
- IVANOVA G.M., *Labor Camp Socialism: The Gulag in the Soviet Totalitarian System*, Armonk (NY), Sharpe, 2000, pp. 69-126.
- JONES B., "Order from Chaos The New Geopolitics", *Brookings*, 28/11/2017, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/11/28/the-new-geopolitics/>.
- KASER G., "Motivation and Redirection: Rationale and Achievements in the Russian Closed Nuclear Cities", in DIAMOND D.J., APIKYAN S., KASER G., (eds), *Countering Nuclear and Radiological Terrorism*, Dordrecht, Springer, 2006, pp. 1-29.
- KORNAI J., *Economics of shortage* (Vol. 2), North Holland, 1980.
- LINDERT P.H., WILLIAMSON J.G., "Does Globalization Make the World More Unequal?", in BORDO M.D., TAYLOR A.M., WILLIAMSON J.G. (eds), *Globalization in Historical Perspective*, Chicago, University of Chicago Press, 2003.
- LIZARDO O., STRAND M., "Postmodernism and Globalization", *Proto Sociology*, 26, 2009, pp. 36-70.
- MOGHADDAM A.A., ABD RAHMAN A., "Three of concepts: Modernism, Postmodernism and globalization", *Elixir Social Science*, 43, 2012, pp. 6643-6649.
- PWC (PRICEWATERHOUSECOOPER), "The long view: how will the global economic order change by 2050?", <https://www.pwc.com/gx/en/world-2050/assets/pwc-the-world-in-2050-full-report-feb-2017>.
- ROSIÈRE S., JONES R., "Teichopolitics: Re-considering Globalisation Through the Role of Walls and Fences", *Geopolitics*, 17, 2012, n. 1, pp. 217-234.
- RITAINE E., "La barrière et le checkpoint : mise en politique de l'asymétrie", *Cultures et Conflits*, 73, 2009, pp. 15-33.
- "Russian prisons: Slave labour and criminal cultures", *The Economist*, 19/10/2013, <https://www.economist.com/news/europe/21588130-russias-prison-colonies-resemble-old-soviet-camps-slave-labour-and-criminal-cultures>.
- SALUKVADZE J., CHKHAIDZE V., "Geoinformation and Development in Transitional Economies: Case of Georgia", in JANKOWSKA M., PAWELCZYK M. (eds), *Geoinformation: Law and Practice*, Warsaw, IUS Publicum, 2014, pp. 202-221.
- SPARKE M., "A Neoliberal Nexus: Citizenship, Security and the Future of the Border", *Political Geography*, 25, 2006, pp. 151-180.
- TOMLINSON J., *Globalization and Culture*, Cambridge, Polity, 1999.
- TREML V.G., ALEXEEV M.V., "The Second Economy and the Destabilizing Effect of its Growth on the State Economy in the Soviet Union: 1965-1989", *Berkeley-Duke occasional papers on the second economy in the USSR*, December 1993, n. 36.
- TŠERNOV K., "Back in the USSR - The Art of Soviet Queues", *Qminder*, 17/01/2018, www.qminder.com/queues-in-ussr.
- WEEKS T.R., "Russification / Sovietization", *European History Online*, 12/03/2010, <http://ieg-ego.eu/en/threads/models-and-stereotypes/russification-sovietization#Conceptsanddefinitions>.
- WILSON J.Q., KELLING G., "Broken Windows", *The Atlantic Monthly*, 249, 1982, n. 3, pp. 29-38.

Tbilisi State University, Georgia: joseph.salukvadze@tsu.ge

SUMMARY: Barriers are hindering pace and influence of globalization. Besides the political realm, barriers shape and affect economics, population movement, information flows and, more generally, human lives. During the Cold War the politics of the 'Iron Curtain' implemented barriers for separating capitalist and communist realms. The post-Cold War period has not witnessed barriers becoming unnecessary and anachronistic - new barriers in forms of walls and fences are becoming increasingly widespread, with the purpose today shifting more towards preventing undesirable movements from poorer regions to wealthier parts of the world. The separation movements triggered by self-determination and identity-building in contested areas also induce barricading and territorial reconfiguration. Expectedly, globalization and barrier-making will coexist and proceed in parallel, demonstrating a dialectical unity of opposites.

RIASSUNTO: Le barriere stanno ostacolando il ritmo e l'importanza della globalizzazione. Oltre che il contesto politico, le barriere condizionano ed influenzano l'economia, i movimenti di popolazione, i flussi di informazione e, più in generale, le vite umane. Durante la Guerra Fredda, la politica della "cortina di ferro" ha prodotto barriere per separare il capitalismo dal comunismo. Nel periodo post-Guerra Fredda le barriere non sono divenute inutili e anacronistiche – nuove barriere, sotto forma di muri e recinzioni, stanno diventando sempre più diffuse, e il loro scopo, oggi, è sempre più quello di prevenire movimenti indesiderati di popolazione dalle regioni più povere a quelle più ricche del mondo. Anche i movimenti separatisti ispirati ai principi dell'autodeterminazione e della costruzione identitaria in aree contese generano barricate e riconfigurazioni territoriali. Verosimilmente, globalizzazione e creazione di barriere coesisteranno e procederanno di pari passo, a dimostrazione di un'unità dialettica degli opposti.

Keywords: barriers, globalization, conflict

Parole chiave: barriere, globalizzazione, conflitto

Sessione 1

DINAMICHE GEOECONOMICHE E TECNOLOGICHE DELL'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI BANCARI A SOSTEGNO DELLE PMI NEI MERCATI ESTERI

FRANCESCO CITARELLA, MARIA GIUSEPPINA LUCIA

INTRODUZIONE

La Sessione “Dinamiche geo-economiche e tecnologiche dell’internazionalizzazione dei servizi bancari a sostegno delle PMI nei mercati esteri” ha inteso focalizzare l’attenzione sulle importanti tendenze internazionalizzanti e globalizzanti delle economie – tra cui l’interesse degli Istituti di Credito verso i mercati esteri, l’aumento degli scambi commerciali, la finanziarizzazione dell’economia e delle politiche economiche, la diffusione delle *start-up* tecnologiche, la crisi del debito, la digitalizzazione della moneta, lo sviluppo di programmi europei a supporto delle imprese, il crescente ruolo della Banca Europea degli Investimenti, la riconfigurazione degli equilibri geo-politici mondiali e l’emergere di fenomeni di *frontier finance*, l’affermarsi dei *Big Data* con le tecnologie ed i metodi analitici specifici per l’estrazione di valore – e sulle strategie economico-politiche tese al superamento della dicotomia locale/globale con il riaffermarsi delle potenzialità della scala regionale e l’emergere di nuovi paradigmi tecnologici per la diffusione delle specializzazioni delle PMI sui mercati globali.

I contributi presentati nella Sessione hanno analizzato, in varie prospettive, le barriere che ostacolano lo sviluppo e i processi di internazionalizzazione delle Piccole e Medie Imprese (PMI), nell’intento di comprendere se e con quali modalità il sistema creditizio può elaborare nuovi strumenti per accompagnare e sostenere il loro ingresso nei mercati internazionali.

Il saggio di Francesco Citarella contiene interessanti proposte tecnico-scientifiche per eliminare gli ostacoli allo sviluppo delle PMI, delineando un modello di supporto innovativo basato sul coinvolgimento *bottom up* dei contesti territoriali. Gli attori protagonisti del processo di innovazione sono identificati nelle Università e nei Centri di ricerca di eccellenza. L’obiettivo da perseguire, indicato dall’Autore e condiviso dal Dr. Lino Olivastri (Presidente *Consulta Servizi Innovativi* Confindustria Abruzzo), è la creazione di un *asset* strategico finalizzato alla valorizzazione di selezionate specificità del contesto territoriale di riferimento. In altri termini, l’Autore ravvisa nelle innovazioni di prodotto e di processo strumenti per “innovare” produzioni tradizionali e/o creare PMI che, sulla base dei saperi e delle risorse indigene, producano beni ad alto valore “intrinseco” che, come noto, sono particolarmente apprezzati sul mercato internazionale. Pertanto, l’innovazione e l’introduzione delle tecnologie digitali nell’organizzazione di impresa non rappresenta più una scelta o un’opzione strategica, ma si configura come una necessità che coinvolge gli attori di un contesto territoriale. Nelle conclusioni sono state delineate le linee guida dello studio di fattibilità per la realizzazione del *cluster* tecnologico STRIDE (SISTEMA TERRITORIALE INTEGRATO E DEFINITO), che integra gli assunti dell’architettura del *Digital Innovation Hub* (DIH) con il modello di *governance* per la definizione degli indirizzi strategici, tattici e operativi e con il modello di business per gestire e creare valore per gli *stakeholders*, strutturato con l’utilizzo di GIS (*Geographical Information System*), *Analytics* e con un sistema *software* di supporto alle decisioni (*Decision Support System* - DSS), che accresce l’efficacia delle analisi per assumere decisioni strategiche rispetto a problemi che non possono essere risolti con i modelli della ricerca operativa.

Successivamente, l’attenzione si rivolge agli impatti della stretta creditizia determinata dalla crisi finanziaria con il conseguente aumento dei tassi di interesse e la richiesta di maggiori garanzie per il finanziamento delle PMI. Ancora oggi, l’ammontare delle risorse erogate dal sistema bancario, sia a livello comunitario sia nazionale, rimane al di sotto dei livelli registrati nei periodi precedenti il *default* finanziario e, contestualmente, diminuisce il numero delle imprese considerate bancabili. Tale situazione ha dato avvio alla ricerca di fonti alternative al canale bancario e all’affermazione del *crowdfunding*, che ha conseguito un aumento consistente anche nel nostro Paese. Il lavoro di Maria Giuseppina Lucia dedica particolare attenzione alle relazioni di competitività/complementarità tra *crowdfunding* e sistema bancario, al fine di esplorare la possibilità di ristabilire proficue relazioni tra Istituti di Credito, PMI e processi di sviluppo territoriale. L’intervento di Andrea Massitti, Responsabile Mercato, Imprese e Small



Business di Banca Sella SpA, completa la trattazione illustrando la rilevanza del *crowdfunding* e, in particolare, i fattori per una campagna di raccolta fondi di successo.

Sulla base di punti di vista interdisciplinari, il lavoro di Christian Sellar svolge riflessioni sulla nozione di barriera nella *governance* delle imprese. Esaminando i cambiamenti economici e istituzionali avvenuti in Italia tra il 1920 e 1990, l'Autore dimostra che all'evoluzione delle strategie geo-economiche dello Stato, determinate dalle trasformazioni nell'organizzazione imprenditoriale, sono seguite iniziative per supportare l'internazionalizzazione delle imprese, quali l'Istituto per il Commercio Estero (ICE) nel 1926 e di altre Agenzie negli anni Novanta del Ventesimo secolo.

Il problema dell'internazionalizzazione delle PMI è affrontato da altri punti di osservazione. Così Gianfranco Battisti esamina il ruolo degli strumenti di pagamento, affermando che gli ostacoli alla penetrazione dei mercati esteri da parte delle PMI non sono costituiti tanto dalla competizione globale sulla qualità dei beni e dei servizi prodotti, quanto dal carattere sostanzialmente speculativo dell'operatività della finanza, insieme ai recenti orientamenti protezionisti delle maggiori potenze mondiali. All'impegno degli Istituti di Credito è affidato il compito di ripristinare e mantenere la fluidità delle transazioni internazionali a favore delle PMI.

I processi di internazionalizzazione delle PMI sono spesso rallentati o frenati dalla cosiddetta *liability of outsidership*, ossia da una situazione iniziale di svantaggio rispetto ai concorrenti locali in possesso di più informazioni e, quindi, di maggiori opportunità di *business*. Ma tali difficoltà – come è documentato nell'analisi di un *single case study*, svolta da Stefano Valdemarin – possono essere rimosse dall'impegno di gruppi bancari internazionali nella gestione di una rete di relazioni con clienti, partner e Istituzioni locali. Emblematico, infatti, è l'esempio del *Crédit Agricole* nella sua azione di accompagnamento e di costruzione di una rete di relazioni per le PMI italiane nei processi di penetrazione dei mercati francesi.

Il lavoro di Roberto Schiesari, Luigi Bollani ed Enrico Battisti presenta i risultati di una ricerca sui problemi che affrontano le PMI a conduzione familiare per superare i confini nazionali. Il campione esaminato è formato da imprese, selezionate dalla rete degli Studi Integrati ABC, che hanno affrontato o si preparano ad avviare il processo di internazionalizzazione. Dall'analisi degli esiti del questionario somministrato si rileva che le PMI sono più propense ad adottare “modelli leggeri” di internazionalizzazione, quali le forme consortili o di reti di imprese, e collaborazioni strategiche. Inoltre, si evidenzia, da un lato, la difficoltà di finanziamento e, dall'altro, la carenza di supporto consulenziale-professionale. Inoltre, le unità produttive del campione avvertono, come barriere all'internazionalizzazione, più gli aspetti istituzionali, fiscalità, burocrazia, scarsa flessibilità del mercato del lavoro, che non le carenze e i limiti dell'organizzazione interna correlati spesso agli scarsi investimenti in Ricerca & Sviluppo.

I processi di internazionalizzazione, naturalmente, coinvolgono anche il settore dei servizi, tema rilevante perché si tratta di attività strategiche, ad alto valore aggiunto. Lo studio di Maria Antonietta Clerici esplora, in particolare, la circolazione delle pratiche progettuali e le relative implicazioni nella ri-articolazione delle gerarchie di potere fra territori, nella crescente omologazione dei paesaggi urbani, nella replica di soluzioni formali e tecnologiche indifferenti alla varietà dei luoghi. In questo quadro generale, si inserisce l'analisi della geografia dell'interscambio commerciale e delle modalità di internazionalizzazione dei SERVIZI DI ARCHITETTURA E INGEGNERIA (SAI) all'interno della Comunità Europea.

FRANCESCO CITARELLA

TECHNOLOGICAL CLUSTERS TO LIMIT BARRIERS TO SME INTERNATIONALISATION*

1. COMPETITIVITY AND INNOVATION FOR SME INTERNATIONALISATION. – The beginning of the XXI Century saw the rise of a new technological paradigm distinguished by relations between enterprise, finance, University and Research Centres and the Institutions guiding policies relative to socio-economic activities, the transformation of goods produced, work intensive knowledge and productive and market systems (1).

Industrial policies have therefore had to pivot on the evolutionary nature of technological change, fostering knowledge intensive learning processes, strengthening relations and networks and strategic cooperation between Institutions and Public Entities, Small and Medium Sized Enterprises (SMEs), Banks and relevant stakeholders. Their points of strength and integration foster innovative performance enhancing information available relative to opportunities, ensuring coordination of public and private decision-making for new investments and knowledge dissemination.

Innovation, crucial for SMEs, enhances competitiveness. Moreover, it imposes governance models that define territorial goals, dynamic local players and high added value contexts in which to invest.

Internationalisation involves identifying suitable foreign markets – adapting offers to changed demand – putting in place risk analyses on evolving trends in target markets and project design by SMEs based on the sustainable use of local specifics targeting a strategic knowledge-structured vision. For project sustainability, specialist skills and competence are fundamental to ascertain key factors for competitiveness, potential foreign trade partners and financiers not to mention legal and fiscal support for SMEs.

2. THE EUROPEAN UNION (EU) AND ITALIAN STRATEGIC VISION OF SME INNOVATION. – The EU has placed Innovation and the Knowledge Economy at the core of the Lisbon Strategy and the ‘Europe 2020 Strategy’s’ (2) three pillars: intelligent growth, inclusive growth and sustainable growth in a perspective of planned or contemplated credit facilitations for SMEs (3).

To encourage research and technological knowhow transfer, particularly in late developing Regions, the European Commission, through its I4MS (*ICT Innovation for Manufacturing SMEs Programme*) promotes Regional Digital Manufacturing Innovation Hubs, for acquiring skills, access to innovation networks and financial support with SMEs urged to devise measures for governing digital transformations. A series of local points of access to guide SMEs towards digital transformation and the Industry 4.0 (I4.0) Plan, considered the ‘Fourth Industrial Revolution’, is underway. The process involves the use of data and information, Computer Technology and Data Analysis of new material, components and di-

* The outcome of Applied Scientific Research and Development on the subject constituting brief initial considerations is the result of studies carried out by the AGEI’s Research Working Group on the *Internationalisation of the Italian Economy and the Role of Banking in Reshaping the SME Value Chains* (Coordinator Prof. Francesco Citarella - University of Salerno).

(1) This implies changes in places where competence is acquired and stored and changes in enterprise reach – i.e. outsourcing productive phases and Company functions – and in the territorial dimension of innovation and production.

(2) To reach set goals and to promote innovation, the European Community Institutions have approved various Programmes, including seven broad-ranging flagship initiatives.

(3) Additional Programmes governed by Community Institutions and by National States in the context of the European Regional Development Fund include the European Social Fund, the European Agricultural Fund for Rural Development and Fisheries Fund and European Investment Bank (EIB) Funds for Innovation. In support of innovation for the Initiative i2i - *Italians to Italians*, the EIB has allocated 50 billion Euro for 2010-2020. It is also responsible for three additional Initiatives: SME Risk Capital, Funding allocated for the Competitiveness and Innovation Framework Programme (CIP) and Risk Sharing Finance Facilities (RSFF).



gital-connected systems (Internet of Things and Machines). Italy in particular, supports innovative Companies through the Legislative Decree 24 January 2015, no. 3, converted by the Law 24 March 2015, no. 33, «Urgent Measures for the Banking System and Investments», known as the ‘Investment Compact’. A quota of funding allocated for innovative startups is also addressed to innovative SMEs (4). Furthermore, in line with Community Directives, the Italian Industry Plan 4.0 entails support for investments, digitised productive processes, enhancement of worker productivity and education and training for new product development and processes (5). The measures based on three basic guidelines: operate in a logic of technological neutrality; intervening at horizontal level and acting on enabling factors.

The I4.0 Plan includes nine enabling technologies (*Advanced Manufacturing solutions; Additive Manufacturing; Augmented Reality; Simulation; Horizontal Integration, Vertical Integration; Industrial Internet; Cloud; Cyber Security; Big Data Analytics*) (6) and a crucial role for Digital Innovation Hubs (DIHs) and Competence Centers (CCs) (Fig. 1).

DIHs prevalently represented by Confindustria (7) are technological clusters providing innovative support to enterprises. Acting as a ‘*Bridge between firms, Companies and finance*’, they involve territories, Universities and Research Centres of Excellence.

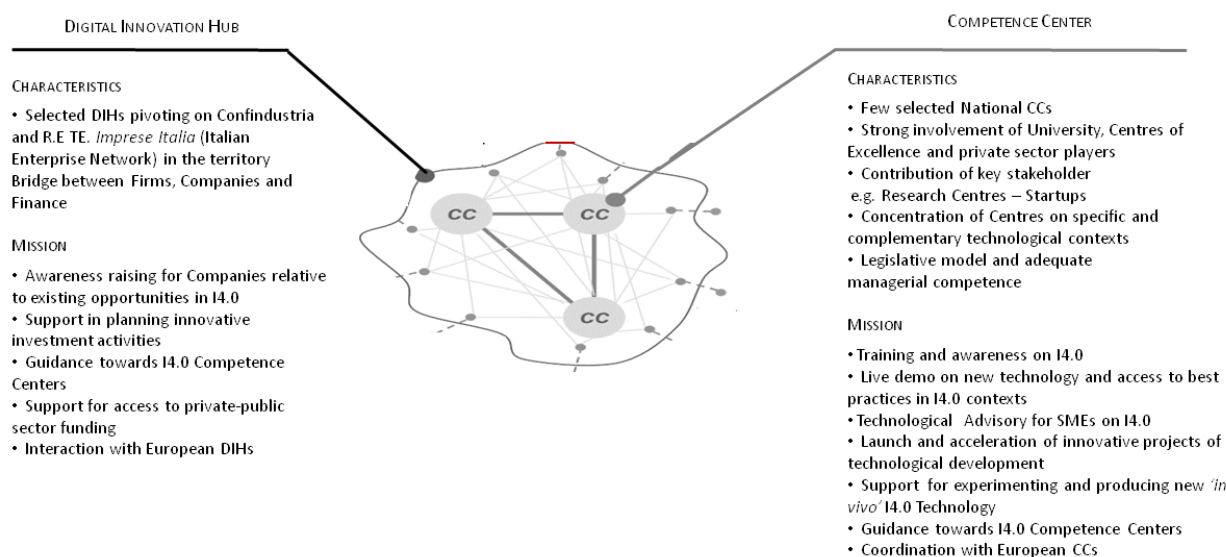


Fig. 1 – Interrelations between DIHs and CCs.

Source: See Ministero dello Sviluppo Economico (8).

The DIH mission is to raise awareness of the opportunities of I4.0, support innovative investment planning and offer guidance relative to CCs, facilitate access to private and public sector funding, mentoring, training and interaction with European DIHs.

(4) From approval of the Legislative Decree to date, gauging the impact of the measures accurately is not yet viable. However, notable progress within the national eco-system of innovation has enabled competition at international scale and the launch of the SME modernisation process.

(5) For details <http://www.governo.it/approfondimento/il-piano-nazionale-industria-40-2017-2020/6711>.

(6) *Advanced Manufacturing Solutions* for more efficient and productive processes entail the integration of robots; *Additive Manufacturing* produces 3D objects, from a 3D digital model; *Simulation* models and optimises productive processes; *Augmented Reality* accentuates and enriches sensorial perception through information and/or 3D reconstructions in support of productive processes; *Horizontal Integration* expands Company activity to products, processes and knowhow linked to the technological productive chain; *Vertical Integration* enables the manufacturing or assembling Company to integrate ‘intermediate phases’ for the end product; *Industrial Internet* uses, on a wide scale, interconnected machines and devices by means of smart analytical systems; *Cloud*, a paradigm of ICT resource delivery available on demand, enables data archiving, data processing and data transmission; *Cyber Security* involves protection measures to reduce threat-provoked damage; *Big Data Analytics* collects and processes huge volumes of data to extract information and predict trends.

(7) The idea for DIH originates from the *Digitising European Industry Programme*. <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/policies/digitising-european-industry>.

(8) See http://www.sviluppoeconomico.gov.it/images/stories/documenti/2017_01_16_Industria_40_Italianorev.pdf.

CCs which include startups, SMEs and large firms (9), involve Universities and Research Centres of Excellence and private sector enterprises via Public and Private Partnership. They promote and support applied research, technological transfer and Hi Tech training.

2.1 *The limits of DIHs for territorial enhancement.* – Findings from our technico-scientific analysis show that DIHs are limited by constraints, in particular regarding territory enhancement both as concerns technological innovation and socio-economic aspects. Furthermore, a lack of synergies with Credit Institutions is highlighted albeit envisaged as an integral part of the organisational model and undervaluing their proactive role as agents of local development. Moreover, of the DIHs analysed, none offers consolidation services to support SMEs in the territory and/or their penetration onto international markets.

From a technological perspective, some DIHs promote the use of integrated platforms (DIH Piemonte for the plastic industry) and Open Innovation to support the management of innovation. Others focus on reviewing the processes of the Global Value Chain (Cicero Hub) and on the readiness of companies with respect to I4.0 (Digital Compass).

Mentoring, escorting and training services are provided in cooperation with CCs. As regards value added services, those in common concern design support services, technology investments and access to public and private financing initiatives.

Targeted support is crucial for planning investments, in using CCs, access to finance, defining the medium-long term corporate mentoring programme and for leadership and interaction with European DIHs. Clearly, digital innovation for technological and economic enhancement can be successful only if SMEs are aware of the global challenges involved.

3. AN INNOVATIVE MODEL OF SUPPORT FOR SMEs: DIHs FOR THE ENHANCEMENT OF LOCAL TERRITORY. – Applied scientific research and development has paved the way for putting in place a strategic asset to enhance selected regional specificities and product/process innovation (making traditional products ‘new’ and/or creating innovative SMEs). The focus on ‘artisan skills’ targets the use of local resources for the manufacture of intrinsically high value goods, particularly appreciated at international scale.

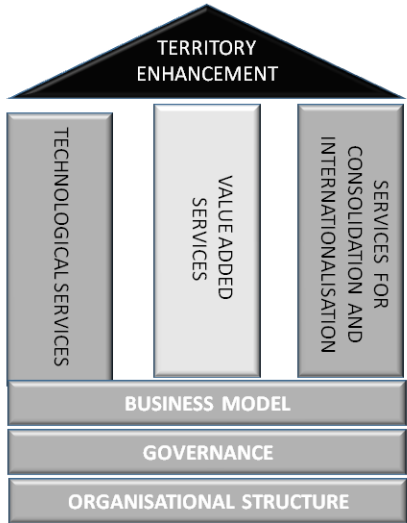


Fig. 2 – DIHs for local territory enhancement.

Source: Author.

(9) The Government in the startup phase commissioned the *Politecnico* of Milan, Turin and Bari, Sant’Anna School of Advanced Studies, University of Bologna, University of Naples ‘Federico II’, Universities of Venice, and Conference of Rectors of Italian Universities (CRUI).

Above all, DIHs should devise an organisational structure to select which stakeholders (Credit Institutions, Research and Technology Transfer Centres, Training Bodies, Industry Unions, Public Administration) to involve in Hub creation and a governance model to delineate long-medium-short-term goals and strategic, tactical and operational guidelines. Hubs function as a useful support in defining modes of value creation and economic/corporate social responsibility models for stakeholders, in addition to SME Business Plans.

The local territory enhancement process built on three pillars has to include a model, methodology and one or several enabling technological platforms, for the pertinent areas of interest.

DIHs targeting territorial enhancement provide: technology supplies to assist production processes (advanced robotics and additive manufacturing); digital transformation of interaction processes upstream and downstream in the Global Value Chain; Material infrastructure (networks, internal business infrastructure) and intangible assets (external platforms, services enabling I4.0 applications); Cyber Security; Artificial Intelligence and Big Data; a combination of Business and Location Analytics for Big Data territory analysis and to support stakeholder decision-making; Observatory on Key Enabling Technologies (KET).

Besides providing corporate assistance on access to regional, national and European funding, DIHs support the I4.0 Plan accessing the network of national and European CCs, promoting the acquisition, dissemination and use of the best technologies of corporate interest and identifying suitable digital transformation projects for corporate processes. Furthermore, DIHs contribute to the enhancement of existing products, support SMEs in corporate innovation, offer skills, knowledge and ideas from researchers, students, end users or other companies in the High Tech sector or provide services for the creation of new and/or diverse companies.

In particular, DIHs stress the role of Credit Institutions for the consolidation of SMEs or penetration onto international markets with support ranging from the initial phase of expansion project definition to providing competence on transactional services, world trade dynamics and SME needs (non-banking professional services, research on counterparts and assessment, selecting banks for Trade Finance transactions or for the delivery of on-site banking services, business networks etc.). This is put in place through partnership agreements with major international Credit Institutions and primary local operators and with direct presence on international markets and subsidiaries in foreign countries. Credit Enhancement, short-term international Factoring and services for internationalisation are particularly important, via a structured network of institutional relations (such as ICE, SACE, SIMEST, the International Chamber of Commerce) and collaboration with a qualified group of professional providers.

4. THE TECHNOLOGICAL CLUSTER STRIDE (DEFINED INTEGRATED TERRITORY SYSTEM) (10). – Several studies have highlighted the importance of proximity, which depends on cognitive and social space (Boschma, 2005, Capello, 2009; Citarella, 2013) and spatial conditions, in the link between knowledge creation and use-enabling territorial areas to activate connections, diversify use and potential knowledge spillover functions (11).

Local territorial production factors are equally important (financial capital, information, consolidated technologies). Tacit knowledge however – continuously created, exchanged and applied to the local production system – creates strategic business ideas in the real market (Camagni and Capello, 2009; 2013). Interdisciplinary scientific research is also essential in devising SME innovation models, structured on local specificities.

An endogenous Government and Credit Institutions supported innovation model within scientific/

(10) Interdisciplinary scholars and technical experts of the USART (University of Salerno Advanced Research Team) have long been engaged in a Feasibility Study, under the supervision of the Research Lead, Prof. Francesco Citarella (Scientific Coordinator of the OBSERVATORY FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND TERRITORY PLANNING - OPSAT), Department of Information and Electrical Engineering and Applied Mathematics (DIEM), Faculty of Engineering, University of Salerno and in conceiving and designing the architectural system of the Technological Cluster STRIDE.

(11) Spillovers of knowledge, already studied at length (Jaffe *et al.*, 1993; Acs *et al.*, 1994), support the generating of new knowledge processes and as part of R&D, are strategic in activating the process of innovation. Local SMEs have frequently benefited from knowledge spillovers from multinational companies.

technological networks is one of creative application, implying cross fertilisation of ideas and knowledge, designed for innovative technical territorial problem solving (Foray, 2009).

Theoretical and technico-scientific considerations foster our intent to design a technological platform for developing and testing an SME innovative support tool by integrating DIH architecture with a governance model to define strategic, tactical and operational guidelines and a business model for stakeholder value creation and management. By applying the specific technical and scientific skills of territorial contexts, Universities and Research Centres of Excellence, knowledge of the Credit Institutes, acquired also in international areas and with the advanced technologies for SME development available, innovative growth scenarios and decision-making processes can be simulated.

STRIDE a catalyst for stakeholders, is an open and modular platform, structured with Geographical Information System (GIS), Analytics and one or several decision support system(s) (Decision Support System - DSS), augmenting decision-making efficacy compared to traditional problem-solving research models (Fig. 3).

STRIDE will provide services for enhancing local specifics facilitating the use of technologies linked to productive processes; digital transformation of interactive dynamics in the Global Value Chain; digital solution infrastructure and Cyber Security measures; scenarios and performance delineated by Artificial Intelligence and Big Data and finally; Big Data Analytics to combine corporate/geographical analysis and decision-making process support.

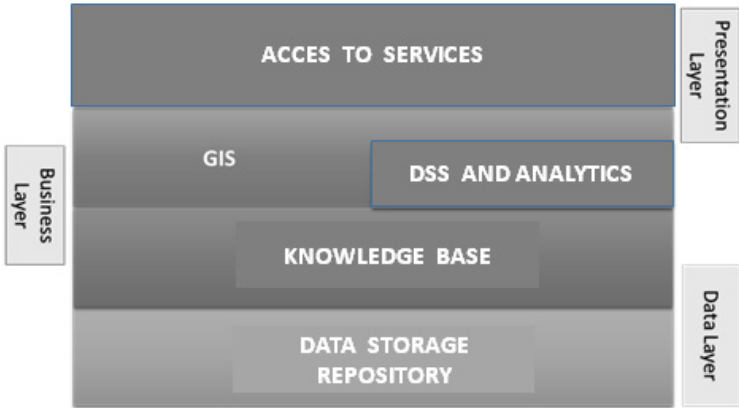


Fig. 3 – The Architecture of STRIDE.

Source: Author.

STRIDE's innovative virtue is its modularity and replicability. The model can be updated, perfected and adapted in line with strategies, tactics and indications sanctioned by relevant governance and business model subjects/structures, stakeholder interests, Institutions (Laws and Regulations) and local territory. The analysis level based on blended technological solutions, will potentially create GeoBusiness intelligence applications to support Credit Institutions with Asset and Liability Management functions, Credit and Liquidity/Operational risk information, Trend predictions and Econometrics and the socio-economic dynamics of specific territory contexts.

In conclusion, STRIDE constitutes an integrated system, characterised by an applicative architecture typical of information systems utilising complex schema. Non-functional objectives hold particular relevance and are subject to constant incrementing and updating over the medium-long term, given that information sources change continually.

REFERENCES

- ACS Z., AUDRETSCH D., FELDMAN M., “R&D Spillovers and Recipient Firm Size”, *Review of Economics and Statistics*, n. 76, pp. 336-340, 1994.
- APRILE S., *Strategie d'internazionalizzazione: competenze e organizzazione per nuovi vantaggi competitivi. La migliore internazionalizzazione nasce dall'organizzazione interna*, Milano, FrancoAngeli, 2015.
- ACQUATI E., BELLINI C. (a cura di), *Digital Italy 2016. Per una strategia nazionale dell'innovazione digitale*, Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2016.
- BASILE R., CAPELLO R., CARAGLIU R., “Technological Interdependence and Regional Growth in Europe”, *Regional Science*, 2012, n. 91, pp. 697-722.
- BENTIVOGLI C., CHERUBINI L., IUZZOLINO G., *L'attrattività dei territori: i fattori di contesto*, Roma, Mimeo, Banca d'Italia, 2014.
- BOSCHMA R., “Proximity and Innovation. A Critical Survey”, *Regional Studies*, 2005, n. 39, pp. 61-74.
- CAMAGNI R., CAPELLO R., “Knowledge-based Economy and Knowledge Creation: The Role of Space”, in FRATESI U., SENN L. (eds), *Growth and Competitiveness in Innovative Regions: Balancing Internal and External Connections*, Berlin, Springer Verlag, 2009, pp. 145-166.
- CAMAGNI R., CAPELLO R., “Regional Innovation Patterns and the EU Regional Policy Reform: Towards Smart Innovation Policies”, *Growth and Change*, 2013, n. 44, pp. 355-389.
- CAPELLO R., “Spatial Spillovers and Regional Growth: A Cognitive Approach”, *European Planning Studies*, 2009, n. 17, pp. 639-658.
- CITARELLA F., “Prossimità e innovazione per il vantaggio competitivo dei sistemi turistici locali”, in *Memorie Geografiche*, Firenze, 2013, n. 11, pp. 91-99.
- CITARELLA F., “Internationalization of Italian Banking System and Foreign Trade Patterns of Italian SMEs: a Co-development Case Study”, Paper presented at the *American Association of Geographers' Annual Meeting*, Boston, Massachusetts, 5-9 Aprile 2017.
- CITARELLA F., “Internationalisation of the Italian Economy and the Role of Banking in Reshaping the SME Value Chains”, in *XXXII Congresso Geografico Italiano “L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme”*, Roma, 7-10 Giugno 2017, in corso di pubblicazione.
- CITARELLA F., “Internationalization of the Italian Economy and the Role of Banking in Reshaping the SME Value Chains”, *Financial Geography Lab 2017*, Frankfurt School of Finance & Management, Frankfurt am Main, 9-10 Novembre 2017.
- CORSI C., MIGLIORI S., *Le PMI italiane: governance, internazionalizzazione e struttura finanziaria*, Milano, FrancoAngeli, 2016.
- JAFFE A., TRAJTENBERG M., HENDERSON R., “Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidenced by Patent Citations”, *The Quarterly Journal of Economics*, 1993, n. 108, pp. 577-598.
- LIPCZYNSKI J., WILSON J.O., GODDARD J., *Economia industriale. Concorrenza, strategie e politiche pubbliche*, Milano, Pearson, 2016.
- MANOVA K., “Credit constraints, heterogeneous firms and international trade”, *Review of Economic Studies*, 2013, n. 80, pp. 711-744.
- MAZZUCATO M., *Lo Stato innovatore*, Roma-Bari, Laterza, 2014.
- NEIL M.C., HESS M., YEUNG WAI-CHUNG H., DICKEN P., HENDERSON J., “Globalizing regional Development. A Global Production Networks Perspective”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2004, n. 29, pp. 468-484.
- NIGHTINGALE P., COAD A., “Muppets and gazelles: Political and Methodological Biases in Entrepreneurship Research”, *Industrial and Corporate Change*, September, 2013, pp. 12-26.
- PAGANETTO L., *Il piano Juncker per l'Europa in crisi. Verso industria 4.0 e crescita verde?*, Roma, Eurilink, 2016.
- PFOESTL E., *Innovazione e competitività delle PMI in Italia. Metodi e modelli di mercato*, Roma, Editrice Apes, 2012.
- PONTIKAKIS D., CHORAFAKIS G., KYRIAKOU D., “R&D Specialization in Europe: from Stylized Observations to Evidence-Based Policy”, in PONTIKAKIS D., KYRIAKOU D., VAN BAVEL R. (eds), *The Question of R&D Specialisation*, Brussels, European Commission, DG for Research, 2009, pp. 71-84.

University of Salerno: f.citarella@unisa.it

SUMMARY: The aim of this paper is to devise and illustrate a model of support for innovation in Small and Medium Sized Enterprise (SME) involving bottom up territory, Universities and Research Centres of Excellence. From a strategic asset perspective, the goal is to enhance particular sections of regional specifics through innovative products and processes, rendering 'new' traditional production and/or creating innovative SMEs with a focus on 'competence' in exploiting local resources for the manufacture of intrinsically high value goods particularly appreciated on international markets. The process of digital innovation for technological and economic enhancement on the part of SMEs however, can occur only with awareness of the implications of global challenges.

RIASSUNTO: L'intento scientifico è di implementare un modello di supporto innovativo per le Piccole e Medie Imprese (PMI) – con il coinvolgimento *bottom up* di contesti territoriali, Università e Centri di ricerca di eccellenza – per un *asset* strategico finalizzato alla valorizzazione di selezionate specificità regionali, utilizzando innovazioni di prodotto e di processo, cioè rendendo “nuove” le produzioni tradizionali e/o creando innovative PMI incentrate sulla “manualità” nell'utilizzo delle risorse indigene per la manifattura di beni ad alto valore intrinseco, particolarmente apprezzati sui mercati internazionali. Ma

è evidente che l'innovazione digitale per la valorizzazione tecnologica ed economica sarà attuata dalla PMI soltanto se sussiste la consapevolezza delle sfide globali.

Keywords: internationalisation of economies, Small and Medium Size Enterprises (SMEs), digital platforms

Parole chiave: internazionalizzazione dell'economia, Piccole e Medie Imprese (PMI), piattaforma digitale

MARIA GIUSEPPINA LUCIA

MODELLI EMERGENTI DI INTERMEDIAZIONE PER LE PMI E LE SFIDE PER IL CREDITO TRADIZIONALE

1. INTRODUZIONE. – Negli anni ottanta del ventesimo secolo alle direttive di eliminazione dell'ingerenza dello stato nel sistema economico, sostenuta sia dai teorici di ispirazione monetarista sia dagli studiosi di stampo liberista, consegue l'affermazione della necessaria *deregolamentazione* del sistema bancario e finanziario per un'operatività efficiente in un mercato divenuto globale e perciò più concorrenziale. La deregolamentazione, si configura anche come *despecializzazione*, ossia rimozione delle barriere tra i settori del sistema finanziario – istituti di credito, imprese di intermediazione finanziaria, assicurazioni – determinando un composito mondo dell'intermediazione secondo una logica dell'operatore "polifunzionale". A ciò si aggiungono fattori di ordine tecnologico che operano con i caratteri di un'autentica rivoluzione, comportando una progressiva smaterializzazione dei servizi finanziari e delle relazioni tra i vari attori finanziari. Tuttavia, nella complessa realtà sinteticamente rappresentata, sono pur sempre le istituzioni ad emanare normative di liberalizzazione del sistema finanziario, mentre lo sviluppo dell'informatica e delle tecnologie di comunicazione hanno svolto un ruolo di supporto, sebbene di primaria importanza (Lucia, 1999).

In altre parole le "rivoluzioni" informatiche degli anni ottanta e novanta del secolo scorso sono guidate dallo stesso sistema finanziario, mentre al giorno d'oggi la crisi di fiducia nel sistema istituzionale e i bassi livelli di capital gain in seguito al default finanziario del 2007-2008, hanno realmente introdotto una pratica tecnologica della finanza capace di porsi come alternativa a quella convenzionale, la tecnofinanza – o come più comunemente conosciuta - *FinTech*.

Un'analisi semantica sull'espressione *FinTech* dimostra che la locuzione è in uso già dai primi anni settanta del secolo scorso ed è stata impiegata in così molteplici accezioni da rendere problematica una definizione puntuale. Infatti, dall'originaria indicazione delle tecnologie informatiche applicate a servizi di back office, il termine indica tutte le innovazioni dell'universo finanziario, dalle modalità di transazione del denaro, alle criptovalute, fino ai nuovi attori che operano in vario modo nel sistema (Schueffel, 2016).

Per maggiori approfondimenti sul tema generale della *FinTech* si rinvia allo studio di David Basens, Reijer Hendrikse e Michiel van Metereen, (2017), mentre nella prospettiva di analisi seguita in questa sede si riporteranno gli esiti della prima fase di una ricerca in progress sul *nuovo* sistema finanziario, il *crowdfunding*, e segnatamente l'*equity crowdfunding* che - più delle altre tipologie in cui si configura - consente di verificare se lo strumento della raccolta di fondi on line rappresenta un congegno di inclusione finanziaria per le piccole e medie imprese

2. IL CROWDFUNDING: LA MODERNA COLLETTA ON LINE. – Il *crowdfunding* è un metodo di raccolta di finanziamenti attraverso una *open call in internet* rivolta indistintamente a tutti i soggetti - *crowd* - che intendono partecipare (Belleflamme *et al.*, 2013; Mollik, 2013) e si è affermato in modo particolare in seguito alla restrizione del credito bancario causato dalla crisi del 2008 e del 2011. Originato da iniziative intraprese da gruppi musicali, attivisti filantropi e ambientalisti, il *crowdfunding* ha immediatamente interessato piccole e medie imprese, in particolare le start up, nonché società di investimenti immobiliari, acquisendo insieme a tutte le modalità di servizi finanziari in internet rivolti a un grande pubblico, una posizione di rilievo nella categoria della *FinTech* (Langley e Leyshon, 2017).

In ultima analisi è lo stesso congegno di trasferimenti di risorse dai soggetti in surplus ai soggetti in deficit che, in forza del progressivo affermarsi di politiche liberiste degli anni novanta del ventesimo secolo, possono essere gestiti da attori diversi da quelli tradizionali. Ma occorre ancora una volta preci-



sare che la finanza digitale - e nello specifico il *crowdfunding*, - seppure possa essere considerata a tutti gli effetti una conseguenza dei processi di disintermediazione, le differenze sono sostanziali. Infatti, negli anni novanta, come già si ricordava, è il web ad assumere una funzione protagonista nell'organizzazione di servizi finanziari e ai pubblici poteri si domanda l'elaborazione di adeguate normative della nuova organizzazione del sistema finanziario (Salomon, 2017). Molti paesi, infatti, si sono dotati di normative per rimuovere problemi di asimmetria informativa e i fattori di rischio, in particolare il rischio di frode per gli investitori (Bethlendi e Végh, 2014).

TAB. I – PAESI CHE SI SONO DOTATI O SI STANNO DOTANDO DI REGOLAMENTAZIONE PER IL CROWDFUNDING

REGIME SPECIALE IN ATTO			REGIME SPECIALE IN CORSO	
Canada	Giappone	Spagna	Australia	Messico
Cina	Corea	Taiwan	Brasile	Thailandia
Francia	Malesia	Regno Unito	India	Vietnam
Germania	Olanda	Stati Uniti		
Indonesia	Nuova Zelanda			
Israele	Portogallo			
Italia	Singapore			

Fonte: Rielaborato da Research Office legislative Council Secretariat, 2017. (1)

Tra le principali tipologie di *crowdfunding* si distinguono il *lending* o *debt based crowdfunding*, ossia quando il denaro viene prestato a un'impresa che emette un'obbligazione e che restituirà il capitale con gli interessi concordati. La formula dell'*equity crowdfunding*, invece, comporta la partecipazione alle quote societarie da parte di diversi investitori. L'analogia con l'intermediazione tradizionale e con l'operatività dei mercati azionari indica queste due tipologie come *crowdfunding finanziario*. Una seconda categoria, invece, come il *rewards* e il *donation crowdfunding* raccolgono fondi da privati per un progetto o un'attività imprenditoriale o a scopo caritatevole in cambio non già di un ritorno finanziario, ma di una ricompensa di carattere simbolico ed emozionale. Inoltre, sono numerosi i casi in cui una stessa piattaforma offre la possibilità di praticare più tipi di crowdfunding (EC, 2015a).

A livello globale, negli anni più recenti i flussi di capitali movimentati attraverso il *crowdfunding* hanno registrato una rapida e consistente espansione passando dai 500 milioni di dollari del 2009 ai 2,7 miliardi del 2012 e ai 34 del 2015, e le stime per gli anni futuri prevedono un trend decisamente espansivo. I paesi più attivi in questo business sono gli Stati Uniti e in Europa il Regno Unito, dove si concentrano le piattaforme specializzate che operano come veri e propri intermediari finanziari tra gli investitori e i soggetti alla ricerca di fondi per la realizzazione dei loro progetti (Langley e Leyshon, 2017). Ma già si affaccia sullo scenario internazionale l'area asiatica che potrebbe collocarsi nel breve termine ai primi posti della classifica mondiale per volume di affari (Crowdfundung Buzz, 2017; Statista, 2017).

In Italia la prima piattaforma di *crowdfunding donation/reward* è stata attivata nel 2005, ma l'affermazione del fenomeno prende avvio nel 2011 e un consistente sviluppo si registra solo nel 2016 a seguito della revisione delle normative emanate dalla Consob. Nel 2017 sono operative circa 70 piattaforme con una prevalenza della tipologia *reward* (45%), seguite dalle *equity* (21%). Proprio queste ultime hanno registrato l'incremento maggiore, se si considera che alla fine del 2012 rappresentavano solo il 6% del totale. Le risorse finanziarie raccolte dalle piattaforme – che hanno prevalentemente sede legale (60%) nelle regioni settentrionali – segnatamente in Lombardia – alla fine del 2015 hanno quasi raddoppiato la

(1) I grafici e le carte sono state elaborate dall'Architetto Paola Guerreschi e dall'Architetto Maurizio Inzerillo del LARTU, DIST, Università e Politecnico di Torino.

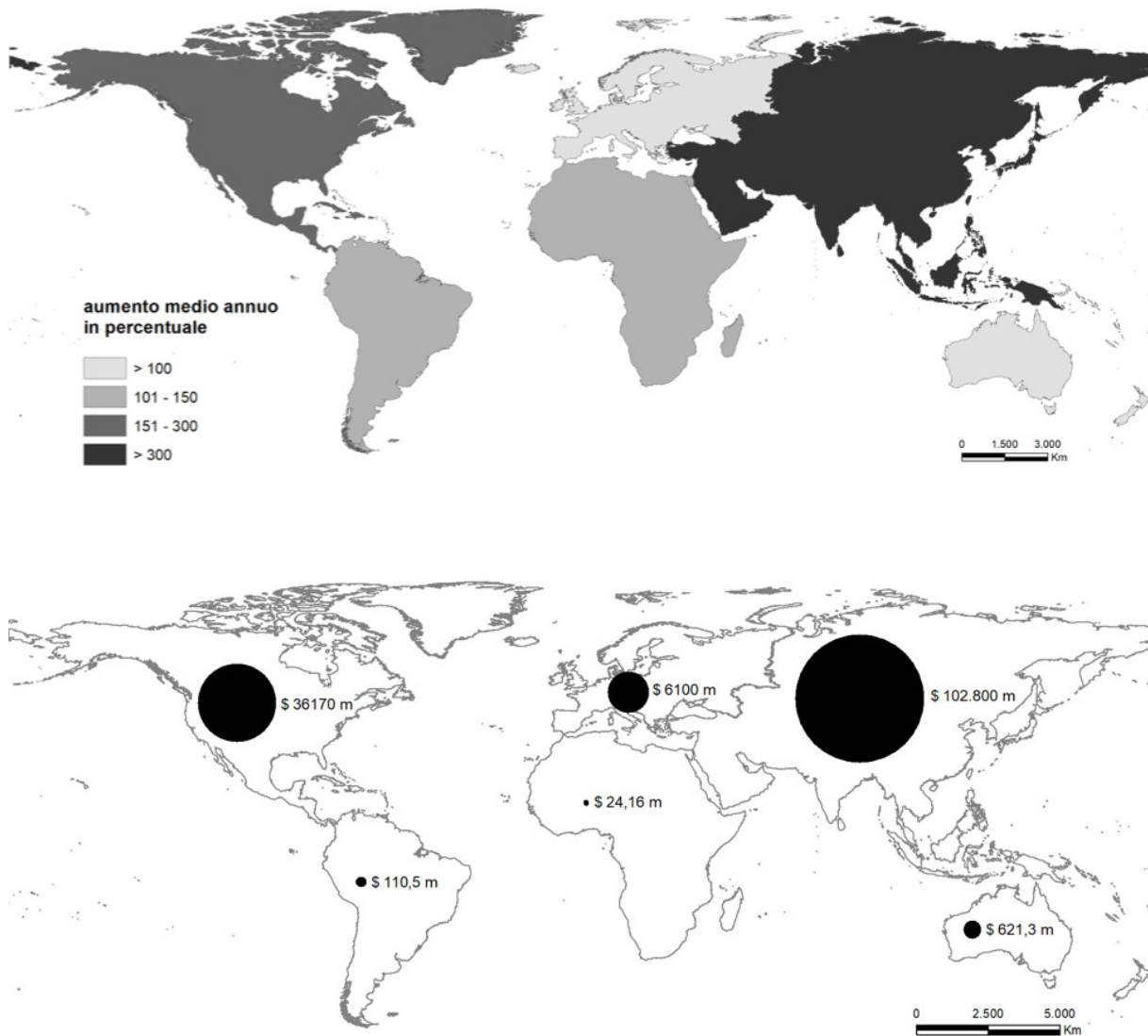


Fig. 1 – Il *crowdfunding* nel mondo: aumento medio annuo in % e volume di fondi raccolti in milioni di dollari.
 Fonte: Rielaborato da Jenik *et al.* 2017.

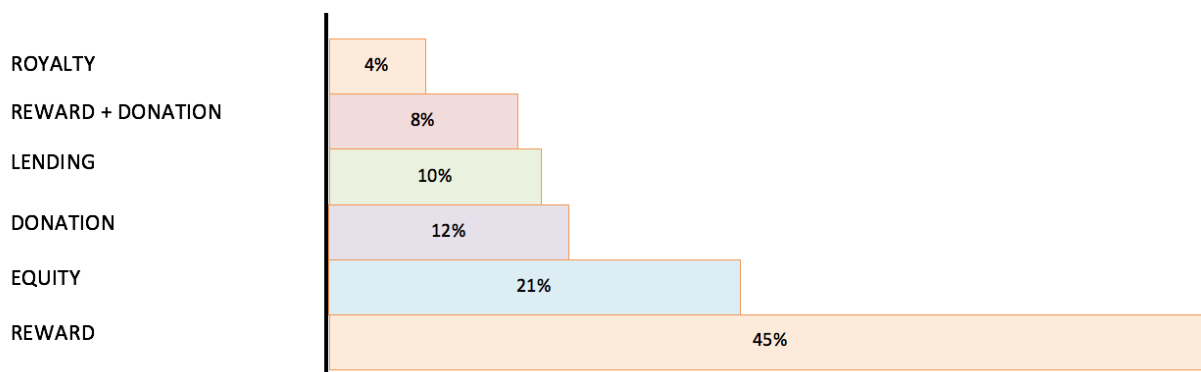


Fig. 2 – Piattaforme attive in Italia all'inizio del 2017.
 Fonte: Rielaborato da Stardeed, 2018.

consistenza dei fondi (poco più di 60 milioni di euro) rispetto all'anno precedente (Osservatorio Crowdfunding, 2017). Tuttavia a fronte della situazione dell'Europa il *crowdfunding* nel nostro paese registra valori meno elevati rispetto alla media europea (Ziegler *et al.*, 2018).

3. IL CONCETTO DI DISTANZA NEL CROWDFUNDING. – L'*intermediario piattaforma* opera nell'organizzazione dello spazio geografico con contestuali dinamiche di dispersione e agglomerazione. La caratteristica più palese del *crowdfunding* è la *dispersione geografica* degli investitori. Infatti, se nelle sue prime apparizioni nel campo musicale è stato calcolato che la distanza tra l'artista-imprenditore e gli investitori si aggirava attorno alle 3 mila miglia a fronte delle 70 tra il venture capital e gli investitori, in soli pochi anni tali operazioni hanno rimosso la frizione connessa alla distanza geografica. Una ricerca sulle maggiori piattaforme riferisce per esempio che gli investitori di Sellaband, piattaforma con sede ad Amsterdam, sono dislocati in 80 paesi del mondo, con una maggiore concentrazione negli Stati Uniti (Agraval *et al.*, 2011). Ma alla geografia non può sfuggire che, mentre la raccolta dei fondi avviene in uno spazio virtuale, la realizzazione dei progetti finanziati hanno certamente effetti sul contesto economico e sociale di riferimento del soggetto che si rivolge alla folla per le risorse necessarie alla concretizzazione di idee innovative.

Sempre in riferimento alle dinamiche di dispersione e agglomerazione geografiche del *crowdfunding* si deve riferire che da una ricerca sulla localizzazione delle più importanti piattaforme attive nell'erogazione di servizi digitalizzati di intermediazione, si evince che le sedi si concentrano nei centri finanziari globali, rimanendo perciò invariata la tendenza delle funzioni più qualificate a convergere in quei luoghi dotati di risorse umane altamente specializzate e di avanzate infrastrutture tecnologiche.

Così l'incontro tra tecnologie innovative e capacità degli operatori finanziari di elaborare sempre più sofisticati strumenti ha dato vita a una agglomerazione di imprese tecnologiche e di imprese finanziarie innovative nell'area urbana di Londra, la *Silicon Roundabout*, nota anche come *East London Tech City* che ben corrisponde alla formula di "combinazione tra l'abilità tecnologica della Silicon Valley con il talento finanziario di Wall Street e della City di Londra" (Mac Williams, 2015).

Inoltre, le relazioni finanziarie attivate dalla piattaforma danno vita a una comunità virtuale e perciò a una diversa concezione della nozione di *prossimità* tra soggetti lontani nello spazio ma aggregati attorno alla realizzazione di un progetto condiviso e all'attesa di un capital gain. Ancora una volta alla disciplina geografica si presenta la considerazione che anche il sistema finanziario digitalizzato, sempre più libero da qualsiasi vincolo, è organizzato da attori che operano in un determinato ambito sociale e territoriale.

4. IL CROWDFUNDING: UN'OPPORTUNITÀ PER LE PMI. – In una prospettiva di analisi a diversa scala di osservazione del fenomeno, un settore di ricerca per la geografia è certamente costituito dalle opportunità che il *crowdfunding* rappresenta per le piccole e medie imprese, tematica che richiama immediatamente la natura delle relazioni tra settore creditizio tradizionale, finanziamenti gestiti dalle piattaforme informatiche e territorio.

Le piccole e medie imprese che, come è noto, costituiscono la struttura portante del sistema economico europeo sia in termini di valore aggiunto sia in termini di quota di occupazione, è stato il settore più coinvolto nel fenomeno della restrizione del credito praticato dal sistema bancario a seguito della crisi finanziaria. Basti pensare che i prestiti bancari in Europa sono passati dai 95 miliardi di euro del 2008 ai 54 del 2013- 2014. E nonostante la ripresa economica l'ammontare delle risorse erogate dal sistema bancario rimane al di sotto dei livelli registrati nei periodi precedenti il default finanziario.

La situazione è ancor più critica nel nostro paese dove l'intermediazione creditizia ha sempre rappresentato il canale privilegiato dei finanziamenti e fino agli anni più recenti le iniziative commisurate alle esigenze delle PMI – avviate già negli anni novanta del ventesimo secolo e mai realizzate – comprovano le difficoltà che hanno da sempre contraddistinto la raccolta di capitali finanziari da parte di tale

categoria di impresa (2).

La stretta creditizia determinata a seguito della crisi con conseguente aumento dei tassi di interesse, la richiesta di maggiori garanzie insieme alle nuove regole che impongono agli istituti bancari una maggiore riserva monetaria (Basilea 3), hanno ancor più accentuato gli ostacoli per l'accesso al credito alle aziende di piccole e medie dimensioni (3). Di conseguenza nel 2009 le erogazioni dei prestiti bancari hanno registrato una significativa flessione attestandosi a poco più del 20% del fabbisogno degli investimenti delle imprese contro il 70% del biennio 2005- 2007. Nel periodo 2007-2008 non è stato accordato il prestito domandato all'8,1% del totale delle imprese richiedenti, valore che rimarrà elevato fino ai nostri giorni, nonostante la lieve ripresa del sistema economico. Infatti, il rapporto del centro studi Unimpresa (2018), riferisce che i prestiti delle banche hanno registrato un ulteriore segno negativo (circa il 6%, rispetto all'anno precedente) e solo l'11% delle aziende con meno di nove addetti sono state ammesse al finanziamento (Business Community, 2018).

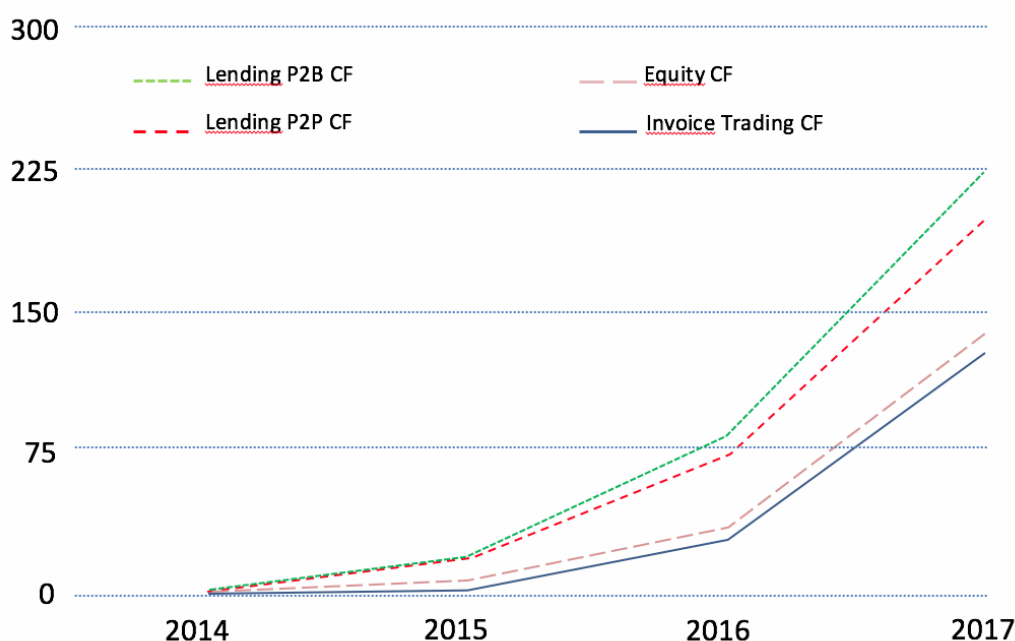


Fig. 3 – Andamento dei volumi del *financial crowdfunding* in Italia 2014-2017.

Fonte: Rielaborato da Giordanino, 2016-2107.

Tale situazione ha dato avvio alla ricerca di fonti alternative al canale bancario e all'affermazione del *crowdfunding* finanziario anche nel nostro paese che ha conseguito un aumento consistente tra il 2014 e il 2017. In modo particolare un trend ascendente significativo dell'*equity crowdfunding* si è registrato nel periodo 2016-2017 con una raccolta di fondi pari a quasi 19 milioni di euro di cui 5 milioni sulle piattaforme autorizzate dalla Consob.

Alla Commissione di Vigilanza, infatti, il Decreto Crescita Bis ha delegato il compito di disciplinare

(2) Infatti, negli anni novanta del ventesimo secolo la programmazione di “mercati azionari locali per le piccole e medie imprese”, basato su un disegno di insieme volto a individuare aree unitarie indipendentemente dall'appartenenza amministrativa, prefigurando un sistema di “reti interconnesse”, non è stato realizzato. Lucia, 1999. Si deve tuttavia ricordare la ripresa di interesse delle istituzioni verso il finanziamento delle PMI. In particolare occorre segnalare l'istituzione dei Piani Individuali di Risparmio (PIR) che riservano una quota dei loro investimenti alle piccole e medie imprese. Borsa Italiana, 2018.

(3) Per le regole di Basilea 3 si rinvia a Borsa Italiana, 2018.

alcuni specifici aspetti del *crowdfunding* (4) con l'obiettivo di creare un "ambiente" affidabile in grado di creare fiducia negli investitori. Il regolamento della Consob è stato adottato il 26 giugno 2013 con un aggiornamento al 24 febbraio 2016 che estende a tutte le PMI innovative l'utilizzazione dello strumento dell'*equity crowdfunding* (5). Ad oggi operano in Italia 20 piattaforme di *equity crowdfunding* autorizzate e nel 2017 alcune hanno concluso completamente le offerte pubblicate come per esempio Investi-re e Cofyp. Come casi di successo si possono ricordare le start up Shinssoftware che ha raccolto finanziamenti sulla prima piattaforma autorizzata dalla Consob Assiteca Crowd, la Diaman Tech (attive nel settore dell'informatica) e la BIOerg che ha avviato la produzione di un versatile polimero di sintesi naturale (Osservatorio CrowdInvesting, 2017).

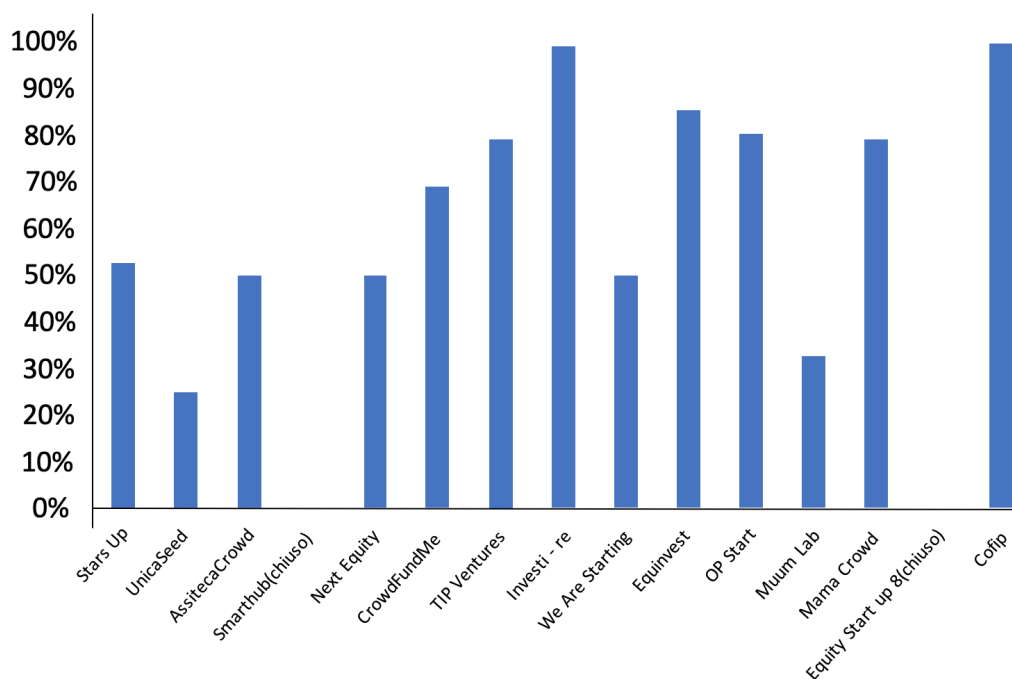


Fig. 4 – Le percentuali di successo delle raccolte di equity crowdfunding sulle piattaforme autorizzate dalla Consob, 2017.

Fonte: Rielaborato da Osservatorio CrowdInvesting, 2017.

Anche se in Italia il fenomeno è ancora agli inizi dimostra grandi potenzialità di sviluppo. Tuttavia - come avvertono alcuni osservatori - nonostante il nostro paese si sia già dotato di normative di regolamentazione del *crowdfunding* e vi sia un'offerta consistente da parte di piccole e medie imprese e di start up la difficoltà vera per l'affermazione e il consolidamento della "moderna colletta" è riferibile alla creazione di una community di sostenitori e investitori che implica ovviamente un non facile e immediato cambiamento del comportamento del risparmiatore. In tal senso è auspicabile che la creazione di partnership tra piattaforme di *crowdfunding* e istituti di credito bancario possa sostenere e agevolare l'orientamento di un target di piccoli risparmiatori verso forme innovative di investimento. Le modalità di cooperazione tra piattaforme e banche, inoltre, potrebbe offrire agli istituti credito opportunità per un ri-avvicinamento al territorio e alla ri-costruzione di fiducia con la clientela, mentre il crowdfunding potrebbe a sua volta beneficiare delle professionalità, dei servizi e prodotti più sofisticati che il mercato tradizionale può erogare. A conclusione di queste pagine si delinea una breve analisi delle diverse interpretazioni delle possibili relazioni tra banche e piattaforme fornite dalla letteratura di materia.

(4) Il decreto legge n.179/2012 (convertito nella legge 17 dicembre 2012, n.221), misure urgenti per la crescita del Paese (Decreto crescita bis).

(5) Si rinvia alle linee guida della Commissione europea per l'utilizzazione del crowdfunding da parte delle PMI. EC, 2015.

5. IL CROWDFUNDING: SFIDE E OPPORTUNITÀ PER LE BANCHE. – Le nuove modalità di incontro tra domanda e offerta sulle piattaforme informatiche sono state variamente interpretate e sono tutt'ora oggetto di indagine della scienza economica e manageriale, della sociologia, della geografia e della scienza della comunicazione. In quest'ultimo settore disciplinare i lavori di Jose van Dijcken (2013) rappresentano un punto di riferimento per tutti gli studiosi interessati al fenomeno della *FinTech*.

Tra le analisi dall'economia aziendale particolare interesse assumono quelle indagini che si interrogano sul ruolo del credito bancario in una fase contrassegnata ormai irreversibilmente dall'affermarsi di un'organizzazione rivoluzionaria dei servizi finanziari.

Ad analogia di quanto avvenuto in passato, non mancano pubblicazioni recenti che con titoli ad effetto - ancorché in forma dubitativa - fanno riferimento alla "fine delle banche" (Roux, 2015). Da una lettura più attenta emerge però che l'obiettivo è di segnalare le difficoltà del sistema bancario connesse da un lato all'incapacità (o alla mancanza di volontà) di trarre lezioni di comportamenti prudentziali dalla crisi e dall'altro lato alle sfide lanciata da una *finance otherwise* (6). Da più parti, infatti, si suggerisce agli istituti bancari di adottare modelli di business adeguati al nuovo contesto configurato dai ritmi estremamente rapidi dei nuovi player nella produzione e nell'erogazione di servizi finanziari innovativi e dall'evoluzione del comportamento dei consumatori, per conservare o aumentare la loro performance.

Se si guarda alle riflessioni svolte sulla natura delle relazioni tra il credito tradizionale e le piattaforme informatiche emerge un evidente contrasto di opinioni. Alcuni studiosi, infatti, sostengono che allo sviluppo della digitalizzazione finanziaria consegue una *disruption* dei sistemi tradizionali (Mac Williams, 2014), termine coniato per indicare un'innovazione dal basso che rende un servizio e/o un prodotto accessibile a un numero sempre maggiore di consumatori (7). Altri, invece, pensano che la contrapposizione tra il sistema creditizio bancario e il *crowdfunding* sia solo apparente e che i due congegni possano coesistere, per esempio differenziando il target della clientela. Inoltre non si esclude che investitori istituzionali possano attivare e gestire una piattaforma per la raccolta di fondi per piccole e medie imprese innovative. In tal caso nello scenario finanziario farebbe il suo ingresso un nuovo player istituzionale, la *piattaforma informatica* (Langlay e Leyshon, 2017).

Nella disciplina geografica già è stata elaborata una ricca bibliografia sulle implicazioni socio-spaziali della digitalizzazione della finanza. Seguendo ancora una volta l'orientamento di pensiero di David Harvey, il fenomeno è stato indagato in una prospettiva critica, come una evoluzione del capitalismo che, grazie all'utilizzo di internet e perciò al coinvolgimento di una sconfinata e generica platea di investitori, dissimula una finanza democratica e redistributiva. In tal senso è significativo il lavoro di David S. Bieri (2015) che esamina il *crowdfunding* come uno strumento del sistema capitalista per deviare i flussi di risorse finanziarie dal comparto produttivo al settore immobiliare urbano e alla costruzione di infrastrutture, con tutte le conseguenze sociali rilevate nelle numerose opere dello stesso Harvey.

Il nuovo sistema di credito – e più in generale la *FinTech* – è considerato perciò come l'esito di una particolare combinazione di pratiche socio-tecniche e di business capitalista e indicato con il neologismo *platform capitalism* (8), per precisare che in sostanza il *crowdfunding* opera in rete con strumenti propri della finanza tradizionale, come per esempio il *venture capital*.

Ma qualunque sia l'opinione degli studiosi il sistema creditizio tradizionale deve necessariamente confrontarsi con il *crowdfunding*, in modo particolare l'*equity crowdfunding* - ossia la forma di investimento con il quale si acquisisce un vero e proprio titolo di partecipazione in una società - perché sempre più rappresenta uno strumento a cui aziende e privati ricorrono per finanziare le loro attività o per investire i loro risparmi. Infatti, le banche hanno avviato modalità di partnership con le piattaforme di *crowdfunding* o addirittura organizzano piattaforme per un particolare target di clientela. In Francia la Banque Postale ha acquisito una delle maggiori piattaforme di *reward* e *lending crowdfunding*, la banca

(6) Come si ricorderà, sempre alla svolta degli anni novanta del ventesimo secolo, allorché le radicali trasformazioni connesse ai processi di globalizzazione, all'integrazione dei mercati e alla pervasiva presenza di strumentazioni tecnologiche che consentiva di svolgere operazioni finanziarie in situazioni di indifferenza al luogo fisico, alcuni studiosi avevano teorizzato la fine della geografia (O'Brien, 1992).

(7) Il termine *disruption* si deve a Christensen che nel 1997 lo ha utilizzato nel suo libro *The innovator's dilemma* per connotare l'era digitale, ad analogia dell'espressione *creative destruction* usata da Joseph A. Schumpeter per indicare l'evoluzione dell'economia capitalista. Langlay e Leyshon, 2017.

(8) Termine ideato dal blogger tedesco Sascha Lobo. Langlay e Leyshon, 2016.

digitale tedesca Fidor, fondata nel 2009 proprio con il preciso obiettivo di ricreare fiducia con i clienti, ha istituito una partnership con la piattaforma di *equity crowdfunding* inglese Seedres, con l'approvazione del Financial Conduct Authority (FCA). In Canada la banca ATB Financial con sede a Edmonton ha messo on line una propria piattaforma di crowdfunding. In Italia la Banca Popolare di Cividale ha istituito la piattaforma Civibanca 2.0 per finanziare imprese ed enti sul suo territorio di radicamento come pure Eticarim della Banca Carim di Rimini e Banca Prossima del Gruppo Intesa San Paolo.

Sono già piccoli ma significativi segnali di strategie volte a *ricomporre* le relazioni tra banca e territorio deteriorate negli ultimi anni non solo dalle conseguenze della crisi globale, ma anche da metodi di governance poco lungimiranti se non addirittura da operazioni finanziarie azzardate che hanno minato in molti casi la fiducia dei risparmiatori, rafforzando ancor più la stretta creditizia verso le piccole e medie imprese (9).

BIBLIOGRAFIA

- AGRAWAL A.K., CATALINI C., GOLDFARB A., *The geography of crowdfunding*, NBER Working Paper, 2011, n. 16820, <http://www.nber.org/papers/w16820.pdf>, ultimo accesso 23 settembre 2017.
- BASSENS D., HENDRIKSE R., VAN MEETEREN M., *The appleization of finance. Reflections on the FinTech (r)evolution*, *Financial Geography Working Papers*, 2017, http://www.fingeo.net/wordpress/wp-content/uploads/2017/07/WP2_The-Appleization-of-Finance_i-1.pdf, ultimo accesso 3 ottobre 2017.
- BELLEFLAMME P., LAMBERT T., SCHWIENBACHER A., *Crowdfunding: tapping the right crowd*, *Journal of Business Venturing*, 2013, n. 5, pp. 585-609, <https://perso.uclouvain.be/paul.belleflamme/papers/JBV2013.pdf>, ultimo accesso 3 settembre 2017.
- BETHLENDI A., VÉGH R., "Crowdfunding – could it become a viable option for Hungarian small business?", *Financial and Economic Review*, 2014, n. 4, pp. 100-124, <http://english.hitelintezetiszemle.hu/letoltes/5-bethlendi-vegh-en.pdf>, ultimo accesso 23 settembre 2017.
- BIERI D.S., "Crowdfunding in the city: the end of "cataclysm money"", *Environment and Planning A*, 2015, n. 12, pp. 2429-2435.
- BORSA ITALIANA, *Basilea3: nuove regole per il mondo finanziario*, 2018, <http://www.borsaitaliana.it/notizie/speciali/unione-bancaria-europea/nuovereg>.
- BUSINESS COMMUNITY, *Il credit-crunch in Italia non rallenta e continua a impattare sulla produttività*, 2018, <http://www.businesscommunity.it/m/20180307/fare/il-credit-crunch-in-italia-non-rallenta-e-nua-a-impattare-sulla-produttivita.php>, ultimo accesso 9 aprile 2018.
- CENTRO STUDI UNIMPRESA, *Rapporto sul credito*, 2018, <https://www.unimpresa.it/banche-unimpresa-prestiti-aziende-crollati-di-45-miliardi-in-12-mesi/16318>, ultimo accesso 9 aprile 2018.
- CROWDFUNDING BUZZ, *Report Massolution sul crowdfunding nel mondo*, 2017, <http://www.crowdfundingbuzz.it/about/>, ultimo accesso 10 ottobre 2017.
- EUROPEAN COMMISSION, *Cowdfunding explained. A guide for small and medium enterprises on crowdfunding and how to use it*, 2015, <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/10229/>, ultimo accesso 10 ottobre 2017.
- EUROPEAN COMMISSION, *Value added tax committee*, WP, 2015a, n. 836, <https://circabc.europa.eu/sd/a/c9b4bb6f-3313-4c5d-8b4c-c8bbaf0c175a/836%20-%20VAT%20treatment%20of%20Crowd%20funding.pdf>, ultimo accesso 8 aprile 2018.
- GIORDANINO D., *L'evoluzione degli strumenti di finanziamento in Italia. Lo sviluppo del crowdfunding dalla crisi del 2008 ad oggi*, Tesi di Laurea magistrale in Economia e Direzione delle Imprese, Torino, Università di Torino, a.a. 2016-2017.
- JENIK I., LYMAN T., NAVA A., *Crowdfunding and financial inclusion*, WP, 2017, CGAP, <https://responsiblefinanceforum.org/wp-content/uploads/2017/04/Working-Paper-Crowdfunding-and-Financial-Inclusion-Mar-2017.pdf>, ultimo accesso 10 ottobre 2017.

(9) A completamento dell'argomento si riportano le riflessioni del Dottor Andrea Massitti, Responsabile Mercato Imprese Small Business di Banca Sella SpA. Il dottor Massitti ha segnalato i fattori che attribuiscono rilevanza nell'era digitale al fenomeno del crowdfunding, illustrando poi i fattori di una campagna di raccolta di successo. Gli ingredienti di una campagna di successo sono: - AMBIZIONE (il progetto deve portare un elevato impatto, tale da attrarre un numero notevole di finanziatori) – TRASPARENZA (le informazioni condivise con i finanziatori devono essere complete, chiare e non nascondere fini occulti o troppo egoistici); - BENE COMUNE (le persone che partecipano ad una campagna di *crowdfunding* lo fanno perché ne vedono un ritorno diretto o indiretto; non lo fanno per il solo bene dell'imprenditore); - BUONA FEDE E SENSO DI RESPONSABILITÀ (al netto dei rischi del progetto, è necessario dar seguito a quanto promesso una volta raccolti i fondi necessari; non si torna indietro, oppure si restituiscono tutti i fondi raccolti). Altri fattori rilevanti:- APERTURA (chiunque può iniziare una campagna); - PROGETTUALITÀ A TERMINE (la campagna ha durata limitata nel tempo); - AZIONE CONNETTIVA (il successo dipende dalla capacità di comunicare con gli utenti); - RELAZIONE DIGITALE (i proponenti molto seguiti online hanno più possibilità di successo); - REPUTAZIONE (i primi donatori conoscono bene il proponente e donano anche per la stima che hanno nei suoi confronti); - CODA LUNGA (nicchie di pubblico possono finanziare, da sole, intere campagne); - RICOMPENSE: chi partecipa riceve in cambio "qualcosa".

- LANGLEY P., LEYSHON A., "Platform capitalism: the intermediation and capitalization of economic circulation", *Finance and Territory*, 2016, pp. 1-21, <http://eprints.nottingham.ac.uk/37514/1/Platform%20capitalism%20Finance%20%26%20Society%20Pre-Publication%20Version.pdf>, ultimo accesso 5 ottobre 2017.
- LANGLEY P., LEYSHON A., "Capitalizing on the crowd: the monetary and financial ecology of crowdfunding", *Environment and Planning A*, vol. 45, 2017, n. 5, pp.1019-1039.
- LUCIA M.G., *La geografia finanziaria. Mercati e territorio*, Bologna, Pàtron, 1999.
- O'BRIEN R., *Global financial integration: the end of geography*, London, The Royal Institute of International Affairs, 1992.
- MCWILLIAMS D., *The Flat White Economy: How the Digital Economy Is Transforming London and Other Cities of the Future*, London, Duckworth Overlook, 2015, cit. in LANGLEY E LEYSHON, 2017.
- MASSOLUTION CROWDFUNDING INDUSTRY, *2015CF Crowdfunding industry report*, 2015, http://reports.crowdsourcing.org/index.php?route=product/product&product_id=54, ultimo accesso il 10 ottobre 2017.
- MOLLIK E., "The dynamics of crowdfunding: an exploratory study", *Journal of Business Venturing*, 2013, n. 1, pp. 1-16, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2088298, ultimo accesso 2 ottobre 2017.
- OECD, *New approaches to SME and entrepreneurship: broadening the range of instruments*, 2015, <https://www.oecd.org/cfe/smes/New-Approaches-SME-full-report.pdf>, ultimo accesso il 10 ottobre 2017.
- OSSERVATORIO CROWDINVESTING, *Secondo report italiano sul crowdInvesting*, Milano, Università Bocconi, 2017.
- RESEARCH OFFICE OF LEGISLATIVE COUNCIL SECRETARIAT, *Regulation of crowdfunding in selected places*, 2017, <https://www.legco.gov.hk/research-publications/english/1617in17-regulation-of-crowdfunding-in-selected-places-20170721-e.pdf>, ultimo accesso 7 settembre 2017.
- ROUX M., "Finance otherwise: the end of banks", in BARNETT W.A., JAWADI F. (eds), *Monetary Policy in the Context of the Financial Crisis: New Challenges and Lessons*, Bigley, Emerald Group Publishing Limited, 2015, pp. 517-536, <http://www.emeraldinsight.com/doi/abs/10.1108/S1571-038620150000024027>, ultimo accesso 3 settembre 2017.
- SALOMON V., *L'industrie financière en transition: une approche territoriale et institutionaliste des innovation financière*, Thèse de Doctorat, Neuchâtel, Université de Neuchâtel Faculté de Lettres et Sciences Humaine, 2017.
- SCHUEFFEL P., *Taming the beast: a scientific definition of fintech*, 2016, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3097312, ultimo accesso 8 aprile 2018.
- STARDEED, *Il crowdfunding in Italia. Il report 2017*, 2018, <http://www.crowdfundingreport.it>, ultimo accesso 8 aprile 2018.
- STATISTA, *Value of funds raised by crowdfunding platforms worldwide from 2012 to 2014*, 2017, www.statista.com/statistics/757449/leading-crowdfunding-platforms-usa-by-value-of-funds-raised, ultimo accesso 3 ottobre 2017.
- VAN DIJCK J., *The culture of connectivity: a critical history of social media*, Oxford, Oxford University Press, 2013, cit. in LANGLEY P., LEYSHON A., 2016.
- WALL STREET ITALIA, <http://www.wallstreetitalia.com/trend/fintech>, ultimo accesso 13 ottobre 2017.
- ZIEGLER T., SHENOR R., GARVEY K., WENZLAFF K., YEROLEMON N., HAO R., ZHANG B., *Expanding Horizons. The third European alternative finance. Industry report*, 2017, www.jbs.cam.ac.uk/fileadmin/user_upload/research/centres/alternative-finance/downloads/2018-02-ccaf-exp-horizons.pdf, ultimo accesso 9 aprile 2019.

Università di Torino: mariagiuseppina.lucia@unito.it

RIASSUNTO: Il lavoro analizza la diffusione della FinTech, in particolare il crowdfunding, nell'intento di segnalare eventuali opportunità di finanziamento per le piccole e medie imprese e le sfide per il sistema creditizio tradizionale. Attenzione speciale è dedicata alle relazioni tra banche e crowdfunding al fine di verificare se sia possibile la ricomposizione del rapporto tra aziende di credito, PMI e sviluppo territoriale

SUMMARY: The paper analyses the widespread of FinTech, namely the crowdfunding, with the aim to highlight funding opportunity for small and medium enterprises SMEs and the challenges for the traditional credit system. Special attention is devoted to relationship between banks and crowdfunding in order to verify if there is any chance to rebuild interactions between credit companies and territorial development.

Parole chiave: FinTech, crowdfunding, banche, sviluppo territoriale
 Keywords: FinTech, crowdfunding, banks, territorial development

CHRISTIAN SELLAR

CONCEPTUAL BARRIERS IN ANGLO AMERICAN GEOGRAPHY'S TREATMENTS OF THE STATE: EXAMPLES FROM 20TH CENTURY ITALY

1. INTRODUCTION. – This paper addresses the notion of barriers from a conceptual standpoint, arguing that artificial boundaries between academic disciplines may hinder a fuller understanding of globalizing processes. Such boundaries are obvious in Anglo-American human geography: ‘political’ and ‘economic’ geography evolved in independent sub-disciplines that do not speak to each other. More specifically, this paper discusses how Global Value Chains (GVC) - an interdisciplinary approach to the study of economic globalization comprising economic geographers, sociologists, and management scholars – uses notion of ‘State’ disconnected from the conceptual reflections of political geographers. In a nutshell, for the most part GVC research emphasize that states play a key role in value chains governance; they also acknowledge that the international political system is changing; however, they have yet to systematically explore the extent to which changes in value chains affect states, especially with respect to how states project political power beyond their borders.

On the other hand, under the rubric of geo-economics, political geographers and other scholars discussed the role of markets in larger political decisions (Cowen and Smith, 2009), but without explicitly discussing how value chains restructuring affects territoriality (Sellar *et al.*, 2017). *This paper argues that the independent and disconnected treatment of the State in GVC research and geo-economics is not merely a duplication of concepts. Instead, it creates disciplinary blind spots in which the mutual influences of re-territorializing states and re-structuring value chains are not adequately analyzed.* In developing the argument, the paper first offers a long term perspective in the discussion of the mutual influences between firms and states; and second, it focuses on the case study of Italian agencies supporting firms abroad to analyze these relations.

Scholars emphasized the long term nature of economic globalization, dating it back either to the 15th or 18th century (Robertson, 1990). For practical purposes, the last one hundred years witnessed two moments of systemic change in the global economy: first, the closure of the first phase of globalization, involving a curtailing of international trade and the rise of economies for the most part contained within national boundaries (Goetzmann *et al.*, 2005; James and James, 2009); and second, the opening up of the world market following Reagan and Thatcher’s free trade policies and the fall of the Soviet Union (Harvey, 2007). Thus, the two moments to best study the relationship between changes in firms value chains and state structures are on the one hand, the years following the first World War, and second, the 1990s. In order to collect appropriate data, the author conducted archival research in the ICE library in 2017, accessing laws, reports to the Italian parliament, and minutes of meetings from 1926 to 1930. Second, in 2014 and 2015 he conducted interviews with key policy makers involved in establishing new state agencies in the early 1990s as well as business consultants supporting internationalization.

The argument is structured as follows. The first section of the paper discusses the engagement with notions of state in the GVC literature and institutional economic geography. The second section lays out the discussions in geo-economics and more in general political geography, arguing that the action of firms is the ‘elephant in the room’ of at least part of the literature. The third section lays out the empirical case, comparing firms’ influence in the establishment of INE (National Institute for Export), later renamed ICE in 1926, with the responses given by the State to the end opening up of the market of Central and Eastern Europe in 1991. The conclusion answers the research questions and summarizes the findings.



2. GVC, GEOPOLITICS, AND GEO-ECONOMICS: A DIALECTIC BETWEEN VALUE CHAINS AND THE STATE. – A GVC refers to “the full range of activities, including coordination, that are required to bring a specific product from its conception to its end use and beyond” (Ponte and Gibbon, 2005, p. 77) . GVC provides “a holistic view of global industries from two contrasting vantage points: top down and bottom up.” (Gereffi, 2014, p. 14). From the top down, ‘governance’ is concerned with relative power between buyers and producers and how lead firms manage the structure of the chains (Gereffi and Mayer, 2004; Humphrey and Schmitz, 2002). From the bottom-up perspective, ‘upgrading,’ focuses on the strategies used by countries, regions and other economic stakeholders to maintain or improve their positions in the global economy” (Fernandez-Stark *et al.*, 2011; Gereffi, 2014, p. 14). States play an important role in both upgrading and governance. Gereffi and Mayer (2004) developed a new framework to take account of the government institutions in GVCs. The role of the state in GVCs was identified as facilitative, regulatory and distributive (of tax and social welfare), and the functions of the state were analyzed across local, national and international scales. More recently, Gereffi and Lee (2014) noticed the confluence of various forms of governance. Later, Birch and Siemiatycki (2015) presented a more detailed analysis of the emergence of public-private partnerships as source of governance.

GVC research suggests a dialectic relations between firms and value chains structure on the one hand and state structures on the other. Such view is consistent with historical analyses of the State (Agnew, 1994, 2010) pointing out that the modern territorial state has a specific geo-historic context, and that the relationships between states and their territories is constantly evolving (Moisio and Paasi, 2013). Within the history of the territorial state, the emergence of geo-economics in the early 20th Century marked a new way in which nation-states externalize their influences beyond national borders, marking a shift from military to economic interstate competition. Cowan and Smith (2009, p. 24) traced the emergence of geo-economics as a “spatialization of political, economic, and social power that lead beyond geopolitics”. Thus, geo-economics recasts, rather than replaces, geopolitics (*ibid.*, p. 25). Alongside their work, other geographers discussed the tensions between geopolitics and geo-economics arguing that national borders, together with territoriality and sovereignty, are neither disappearing nor staying the same (Sparke, 1998; Smith, 2002; Cowen and Smith, 2009; Smith, 2015).

3. ITALY 1926: THE GEO-ECONOMICS OF INE AS AN EFFORT TO KEEP CLOSING MARKETS OPEN. – The emergence of Italy’s support to exporting firms by establishing the Italian Institute for Foreign Trade (ICE), is an example of the early articulation between geopolitics and geo-economics. In her work on the history of ICE Federica Nocentini showed convincingly that the emergence of ICE was an attempt to keep export opportunities open to Italian firms, in an age in which the world was progressively turning towards protectionism (Nocentini, 2005). In part mimicking similar earlier initiatives by the US, UK and Germany, the Italian government established a new agency aimed at maximizing Italian firms exports, while at the same time implementing tariffs to curtail imports (*ibid.*). The new entity was called ‘*Istituto Nazionale per le Esportazioni*’ (INE), later renamed ICE. Most important to the aims of this paper, the new agency was not implemented by career state officials, but by two of the leading entrepreneurs of the prewar period: Alberto Pirelli and Guido Jung. The joint character of a geo-economic initiative by the State and a service agency driven and managed by entrepreneurs becomes clear when looking at the new agency internal documents of 1926-27.

The law establishing INE – The Royal Decree 800, April 18, 1926 – gave the new institute goals that still carries to this day, as shown in Article 1:

[INE] has the goal to promote the development of export of products of the Italian soil and industry. To this goal it will provide a systematic study of foreign markets, and it will collect all information about these markets that can be of interest for Italian exporters. It will also promote a better knowledge abroad of Italy’s productive capacity and of Italian products, through an effective propaganda work, and by disciplining the Italian participation to trade fairs. It will also favor initiatives to better organized the financial and credit aspects of export, the related services, and tariffs (Royal Decree 800, 1926).

These goals – i.e. the collection of information about foreign markets, the promotion of the ‘made

in Italy' brand abroad, financial assistance, and participation to trade fairs, acquire a distinct geo-economic character in Luttwakian sense when analyzed in context of other Italian policies of the 1920s. First, the contemporary promotion of export and higher tariffs to imports are a distinctively mercantilist approach in which the Italian State attempted to compete with other states by maximizing revenues from foreign commerce. Second, the goal of the institute is to establish a synergy between private firms and the State to achieve such goal: the state is supposed to promote the reputation of Italy's firms, while at the same time 'disciplining' them. The disciplining components of INE emerge from the minutes of the meetings of the Technical Committee, the eight-members governing body of the institute. In the minutes of January 13, 1927, on p. 7, paragraphs 3-4 read:

3. ... Once established the calendar [of a limited number of international trade fairs targeted for promotional activities] INE will select with great care what sectors of the Italian economy shall be represented, and, within each sector, what products will be promoted.

4. INE will try to select the firms that will participate, in order to ensure the seriousness of such participation, involving as much as possible the main business associations in the decision (Technical Committee, January 13, 1927).

The paternalistic attitude of INE 'disciplining' the private sector by selecting firms and products that ought to represent Italy abroad was not limited to trade fairs. It also extended to prohibitions for certain firms to export key agricultural products to certain markets. 1920s Italy was chiefly a food exporter, competing for the high end of specific markets, as shown in the following provision on the export of lemons to the United States, as shown in the following excerpt from the annual report by INE to the Italian parliament of 1929, titled *Relazione sull'attività dell'INE presentata al Consiglio Generale dell'Assemblea del 31 maggio 1929*. On p. 70, under the heading 'Disciplining export' the report lists export laws adopted in 1928, including:

Prohibition to export to the Americas lemons that do not have a 'national brand' ['marchio nazionale' i.e. a special recognition issued by the State to producers of high quality products; italics in the original text], establishing the obligation for unauthorized exporters to apply for the national brand after, passing a quality control [by INE officials] (Relazione 1929).

The document follows up explaining the reasons why the new law was introduced:

It is well known that, in the United States market our exported lemons must compete against the highly efficient production and distribution of local lemons; we can win only by focusing on quality (ibid.).

Even though INE had a paternalistic, top down approach in which the state 'disciplined' firms, it also had a strong 'bottom up' feature in the fact that the idea of constituting the agency, its implementation, structure, and early leadership were spearheaded by businessmen that were attempting to maintain exports against the backdrop of post-World War One protectionism. The inaugural speech, given by INE Founding president Alberto Pirelli – himself the second generation leader of the largest Italian automotive tires manufacturer – shows the motives behind private sector support of INE:

For our country the problem export is an essential problem, due to the demographic, economic and financial reasons that together do not favor our balance of payments... [in the current situation] it is possible to find new commercial outlets, without neglecting our old export markets... Our work to expand our exports has thus far focused on the easiest markets, but it is time to reach further and lesser known markets (Speech, 1926).

The speech continues highlighting the priorities of the new institute: it recognizes the key role of agriculture in Italy's export, advocates for maximizing high value added productions; I values the

growing role of industrial exports and it highlights two key goals: the need to improve the financial and distribution infrastructure to export, and targeting assistance to smaller firms, because “some large agricultural and manufacturing enterprises are well organized not only to produce, but also to sell abroad; but it is necessary to help others, especially the small and medium sized producers and the commercial enterprises” (*ibid.*).

The entrepreneurial mission of INE continued under the second director, Guido Jung, also an established entrepreneur (Raspagliesi, 2012). Together, Pirelli and Jung worked hard to blend within INE the professional cultures of state officials and private sector managers, because “state officials are often too bureaucratic, while private employees have too narrow competences and lack knowledge of the variety of markets and products” (*ibid.*, p. 175). Their efforts were only in part successful: only a few months after the establishment of INE, the Sicilian economist Vella wrote a critical piece about INE, accusing it to be a cushy job for bureaucrats and a monopolistic organization that would cherry-pick and limit exporters rather than promoting Italy’s economy (*ibid.*, pp. 176-177). In a nutshell, the protectionist tendencies in the global economy that followed World War One pushed key Italian entrepreneurs to actively pursue the organization of a new State Agency, that soon acquired a paternalistic attitude towards business and a larger geo-economic role in a mercantilist strategy aimed at curtailing imports and expanding exports to strengthen Italy’s balance of payments and, in broader sense, Italy’s weight in the international community.

4. ITALY 1991: POST-COLD WAR GEO-ECONOMICS AS EFFORT TO ENTER NEWLY OPENED MARKETS. – In the middle of the Twentieth Century INE – later renamed ICE – remained the backbone of the Italian government support to international trade. In the 1970s it added a second public agency – SACE – to provide credit insurance to export. Together, these two agencies supported a system of export oriented manufacturing firms that had emerged after World War Two, based on large firms located in Italy’s North West and clusters of small and medium sized enterprises in the North East and Center – the so called industrial districts (Becattini, 1979). For the most part, this system was based on short supply chains contained within Italy and the export of medium to high end finished products. In the 1990s, the fall of the USSR and downward pressure on prices caused by globalization and the emergence of lower cost producers posed two challenges and opportunities to both firms and the State: first, the need to contain costs through offshoring – i.e. the adoption of long, international supply chains; the necessity to explore new markets, and the political need to re-establish relations with Italy’s former communist Eastern neighbors.

Italian policymakers seized the new opportunities. In rapid succession, the Italian parliament approved three new laws establishing public agencies aimed at both political cooperation and market expansion. Law 100/1990 established Simest, a state agency providing financial services to internationalization. Law 19/1991 established Finest, a second agency providing financial services, but with a more focused scope: it served firms headquartered in the Northeastern regions close to the former Iron Curtain. Moreover, Finest financing was specific to projects in CEE and the former Soviet Union (FSU). The same law established Informest, a public-private partnership initially conceived as a knowledge-based support structure for Finest: firms would acquire information about opportunities in CEE from Informest, and then apply for funding from Finest. Law 212/1992 expanded both agencies and established grant programs, financed by the Italian government, managed by the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Foreign Commerce, providing assistance to economic development in CEE.

A closer look at one of these agencies – Informest – sheds some light on the specific intertwinement between firms’ needs and geo-economic strategies of the Italian State in the new international system emerging after the dissolution of the USSR. The Law 19/1991 that established the agency was titled ‘for the development of the Italian Eastern border regions’. The appointed founding institutions, i.e. the regional authorities of Friuli Venezia Giulia and of Veneto and the national agency ‘Istituto per il Commercio Estero (Institute of Foreign Trade, ICE), enacted Informest in December 1992. Informest was the first of several new state agencies and public private partnerships that had to extend their jurisdiction beyond national boundaries – usually by establishing branch offices abroad, and in some cases by formally appointing foreign consultants or officials as collaborators. Informest draw from national, transnational, and local scales from the very beginning. Gianni Bravo, who was the actual founding Pre-

sident of Informest, described the process of planning and establishing the agency as follows:

I was invited to be part of the team that wrote Law 19/1991 ... At the very beginning, Informest was just a name I invented, meaning 'to inform the East' and [a provision of] social capital. Thus, I established a high level scientific committee to design the institution: it included a representative from OECD in Paris, a representative from Trento University, lawyers expert in international law, the president of the Adenauer Foundation from Germany, and the former Italian Ambassador in Moscow... The Adenauer Foundation inspired me greatly: ...[following its example] we decided to give Informest the task of producing and regularly updating business guides for each country in Central Eastern Europe and Former Soviet Union – and selling them to Italian firms and consultants (Interview founding President, Informest, June 20, 2014).

This interview excerpt reveals both the role of individual initiative – the entrepreneurship – involved in starting a new public agency, and also the extensive transnational networks of experts involved in its development. It also shows that at the micro-level the new agency did not only draw from state resources: constituting the agency involved an advisory board that drew from private associations (Adenauer Foundation), universities (Trento) and international organizations (OECD).

More in general, the excerpt illustrates the wide array of issues leading to a renewed public support to firms' internationalization since the early 1990s. Mr Bravo started the agency because he was able to make good use of the grand geopolitics of the Cold War, and even the local politics of Italy's region bordering the iron curtain. The lesson of Informest is that State support to internationalization is not only a function of firms interests, but can also play an active role in interpreting firms' needs within much broader (geo)political issues.

5. DISCUSSION AND CONCLUSION. – The Italian case is important because it shows clearly the connections between the transformations of firms' value chains with structural transformations within the State, resulting in the establishment of new agencies. At least in two historical moment changes in Italy's foreign and domestic policies was explicitly tied with issues related to firms' value chains – in turn caused by changes in export markets. First, the years following the conclusion of World War One and immediately preceding the Great depression of 1929, and second, in the years following the end of the Cold War in 1991, global changes affected firms' exports as well as value chains, pushing the government to set up new state agencies to promote Italian firms beyond the national borders.

In the first instance, Italy was chiefly an agricultural exporter, threatened by the widespread protectionist policies that followed WW 1 began disrupting international trade. As a reactive measure, the Italian government established INE (National Institute for Export), later renamed ICE, in an attempt to keep export markets open to Italian firms. Key entrepreneurs – Alberto Pirelli and Guido Jung – played a key role in the establishment and management of the new agency. However, INE soon assumed a paternalistic stand towards firm, and became part of a broader mercantilist geoeconomic strategy in which the State attempted to minimize import and maximize exports in order to gain political relevance in the world order. In the second case, Italy was an established exporter of middle and high end manufacturing products. At the end of the Cold War opened up new opportunities in Central and Eastern Europe, while globalization pushed firms' to a race to the bottom to contain costs. The State responded proactively, establishing new agencies as both a foreign policy tool to aid re-establishing relations with CEE as well as a development tool to support firms. Once again, geoeconomic strategies were a clear driver of the decision to start new agencies.

From a value chains perspective, the two historical moments represent the two ends of a spectrum: the first was the end of the early phase of globalization, and the rise of nationally (relatively) contained value chains. The second represented the birth of the new phase of globalization, the rise of productive delocalization, deverticalization, and of global value chains. In both cases, entrepreneurs within the bureaucracy and the private sector set up state agencies to assist firms in their internationalization efforts. However, such 'support' was not chiefly driven by firms, but was part of a broader geoeconomic strategies, of which the interests of firms were only one among many strategic considerations, ultimately driven by foreign policy. Therefore, this paper treats the qualitative changes in Italian firms' value chains and changes within the Italian State as mutually constitutive, but does not overstate the importance of firms.

REFERENCES

- AGNEW J., "The territorial trap: The geographical assumptions of international relations theory", *Review of International Political Economy*, 1, 1994, n. 1, pp. 53-80.
- AGNEW J., "Still Trapped in Territory?", *Geopolitics*, 15, 2010, n. 4, pp. 779-784.
- BECATTINI G., "Dal 'settore' industriale al 'distretto' industriale. Alcune considerazioni sull'unità d'indagine dell'economia industriale", *Rivista di economia politica e industriale*, 1, 1979, n. 1, pp. 7-21.
- BIRCH K. AND SIEMIATYCKI M., "Neoliberalism and the geographies of marketization The entangling of state and markets", *Progress in Human Geography*, 40, 2016, n. 2, pp. 177-198.
- COWEN D. AND SMITH N., "After geopolitics? From the geopolitical social to geoeconomics", *Antipode*, 41, 2009, n. 1, pp. 22-48.
- FERNANDEZ-STARK K., BAMBER P. AND GEREFFI G., "The offshore services value chain: Upgrading trajectories in developing countries", *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4, 2011, n. 1-3, pp. 206-234.
- GEREFFI G., "Global value chains in a post- Washington Consensus world", *Review of International Political Economy*, 21, 2014, n. 1, pp. 9-37.
- GEREFFI G. AND MAYER F.W., *The demand for global governance*, Terry Sanford Institute of Public Policy Working Paper, Duke University, 2004.
- GOETZMANN W.N., LI L. AND ROUWENHORST K.G., "Long-term global market correlations", *Journal of Business*, 78, 2005, n. 1, pp. 1-38.
- HARVEY D., *A brief history of neoliberalism*, Oxford (USA), Oxford University Press, 2007.
- HUMPHREY J. AND SCHMITZ H., "How does insertion in global value chains affect upgrading in industrial clusters?", *Regional studies*, 36, 2002, n. 9, pp. 1017-1027.
- JAMES H. AND JAMES H., *The end of globalization: lessons from the Great Depression*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2009.
- MOISIO S. AND PAASI A., "Beyond State-Centricity: Geopolitics of Changing State Spaces", *Geopolitics*, 18, 2013, n. 2, pp. 255-266.
- NOCENTINI S., "Alle origini dell'Istituto nazionale per il commercio estero", *Passato e presente*, 66, 2005, n. 1, pp. 1-24.
- PONTE S. AND GIBBON P., "Quality standards, conventions and the governance of global value chains." *Economy and society*, 34, 2005, n. 1, pp. 1-31.
- RASPAGLIESI R., *Guido Jung: imprenditore ebreo e ministro fascista*. Volume 88, Milano, FrancoAngeli, 2012.
- ROBERTSON R., "Mapping the global condition: Globalization as the central concept", *Theory, Culture & Society*, 7, 1990, n. 2-3, pp. 15-30.
- SELLAR C., LAN T., POLI U., "The geo-economics/politics of Italy's investment promotion community", *Geopolitics*, 2017 published online August 8, 2017.
- SMITH A., "Imagining geographies of the 'new Europe': geo-economic power and the new European architecture of integration", *Political Geography*, 21, 2002, n. 5, pp. 647-670.
- SMITH A., "The state, institutional frameworks and the dynamics of capital in global production networks", *Progress in Human Geography*, 39, 2015, n. 3, pp. 290-315.
- SPARKE M., "From geopolitics to geoeconomics: Transnational state effects in the borderlands", *Geopolitics*, 3, 1998, n. 2, pp. 62-98.

University of Mississippi: csellar@olemiss.edu

SUMMARY: This paper addresses the notion of barriers from a conceptual standpoint, arguing that artificial boundaries between academic disciplines may hinder a fuller understanding of globalizing processes. Specifically, it discusses how Global Value Chains (GVC) uses notion of 'State' disconnected from the conceptual reflections of political geographers. The empirical section adopts a long term view comparing the influence of firms on Italy's state structures in the 1920s and 1990s, culminating with the establishment of the Italian Institute for Foreign Trade in 1926 and new agencies in 1991.

RIASSUNTO: Il presente contributo discute l'ostacolo posto alla comprensione della globalizzazione dalle barriere concettuali tra la geografia economica Americana – prendendo come esempio lo studio interdisciplinare *Global Value Chains*, che include geografi economici – e la geografia politica. Analizzando cambiamenti economici e istituzionali in Italia negli anni 1920 e 1990, questo contributo dimostra come cambiamenti nelle strategie geoeconomiche dello stato dipesero in parte da cambiamenti nel mondo dell'impresa, culminanti nell'apertura dell'ICE nel 1926 e di nuove agenzie di supporto all'internazionalizzazione nel 1991.

Keywords: global value chains, political geography, Italy, geo-economics

Parole chiave: catene globali del valore, geografia politica, Italia, geo-economia

GIANFRANCO BATTISTI

DOPO LA GLOBALIZZAZIONE. VERSO UN RITORNO ALLE “GABBIE D’ORO”?

1. **PREMESSA.** – Il problema delle imprese – specie delle PMI, che costituiscono il tessuto portante dell’economia italiana – non è tanto, come si vuole far credere, quello di produrre beni e servizi di qualità, capaci di competere validamente sui mercati (o meglio, sul mercato globale). Il vero problema è vendere effettivamente le loro produzioni e venderle con profitto. Riducendo all’osso il ragionamento, come del resto fanno concretamente gli operatori, tutto si risolve nel farsi pagare o, se si preferisce, farsi remunerare il lavoro compiuto. È, questa, una delle principali barriere che si frappongono alla crescita degli scambi e dunque della produzione. Una barriera che poggia su elementi sovente intangibili, in quanto si colloca a valle del processo produttivo vero e proprio.

Parlare di pagamenti significa introdurre il tema degli strumenti di pagamento, in buona sostanza della moneta. Essa costituisce la risposta ad un’altra barriera, quella rappresentata dalla potenziale infinità dei rapporti di scambio che si possono configurare in un orizzonte economico dominato dal baratto. Sembra una banalità, ma qui si rischia di spalancare il vaso di Pandora, rappresentato dall’intreccio dei meccanismi (e degli interessi che li hanno elaborati) che compongono i mercati monetari e finanziari. Nel contesto di un’economia dove la finanza è penetrata in ogni ganglio vitale, si tratta di portare alla luce i pilastri che reggono l’intero apparato economico mondiale.

2. **QUALI MEZZI DI PAGAMENTO?** – Una quindicina di anni or sono, nel corso di un colloquio avvenuto con un operatore commerciale, il discorso cadde sull’oro, i cui prezzi si stavano allora mettendo in movimento. Ad un certo punto, il nostro interlocutore se ne uscì con questa lapidaria affermazione: “L’oro non è una merce, è moneta”. Proprio così: non disse “era usato come moneta” ma esattamente che “è moneta”, anche al giorno d’oggi (1). Con buona pace della finanziarizzazione dell’economia conseguente ad una serie di provvedimenti quali la fine del gold standard (1971), la “Reaganomics” con la liberalizzazione di Wall Street (1975), il Big Bang di Londra (1982-86), la nascita della BCE (1998) e l’abolizione negli Stati Uniti del Glass-Steagall Act (1999). Tutti eventi che hanno spinto il metallo giallo ai margini dell’attività economica, fino a farlo considerare un “reperto archeologico” che le Banche centrali (che ne detenevano tradizionalmente grandi quantità nelle loro riserve), si sono affrettate a vendere sul mercato.

Come si è detto, il problema dei pagamenti diviene più in generale un problema di moneta, intesa quale moneta generalmente accettata nelle transazioni. Un aspetto che solitamente si trascura quando si parla (e si straparla) di un’uscita dell’Italia dall’euro. Su questo punto è doveroso un richiamo storico, che ci rammenta un caso eclatante di barriera al commercio verificatasi in Asia nella prima metà dell’800. Ci riferiamo alle “guerre dell’oppio” (1839-1842; 1856-1860) scatenate dalla Gran Bretagna contro la Cina. Un precedente che l’Europa (che fa tuttora riferimento ai media britannici) ha dimenticato, ma stiamo pur certi che in materia i Cinesi hanno la memoria lunga.

All’epoca, i commercianti britannici si erano lanciati nel commercio delle “cineserie”, come venivano chiamate (si trattava di porcellane, sete, mobilio, giade, ecc.); acquistate a buon prezzo dai produttori, venivano rivendute con grande profitto in Europa. Il traffico “tirava”, ma ad un certo punto ci si trovò ad affrontare un problema del tutto nuovo: la mancanza di mezzi di pagamento. Com’è noto, il commercio internazionale si regge sostanzialmente attraverso un duplice scambio di merci, nel quale

(1) Negli USA le monete metalliche d’oro e d’argento rimasero in circolazione fino al 1933.



la moneta assume la funzione di compensare i temporanei sbilanci tra importazioni ed esportazioni. Questo meccanismo si inceppò ben presto, in quanto i cinesi, chiusi nella loro secolare autosufficienza, non dimostravano altrettanto interesse verso i prodotti europei. Di conseguenza pretendevano di essere pagati in metalli preziosi, più precisamente in argento. All'epoca l'argento costituiva la base monetaria non solo dell'Europa ma anche del Medio Oriente e delle Americhe. Le miniere erano poche e questo ne condizionava la disponibilità. I commercianti britannici si trovarono pertanto di fronte ad un problema irrisolvibile, fino a quando non riuscirono a identificare una merce capace di sollecitare la domanda cinese. Questa merce fu l'oppio, che veniva prodotto in Birmania, in un'area sotto controllo britannico. Il resto è storia nota: l'uso della droga si diffuse rapidamente nella società cinese, soprattutto nelle classi dirigenti. Il governo imperiale cercò di interrompere questo traffico che stava letteralmente distruggendo il paese, ma a questo punto la Gran Bretagna inviò per due volte navi e uomini per impedire al "celeste impero" di difendersi.

Il caso di specie è una illuminante dimostrazione dei motivi per i quali il mondo industrializzato ha deciso di sganciarsi dall'oro quale mezzo di pagamento, condannandolo in certo qual modo ad una sorta di *damnatio memoriae*: la scarsità di metallo rispetto alle crescenti esigenze dell'economia moderna. Da qui il titolo del saggio di Barry Eichengreen: Gabbie d'oro. Il "gold standard" e la Grande depressione 1919-1939. Negli USA la depressione inizia appena nel 1929, ma l'autore (oggi il massimo studioso del gold standard) si concentra sul ruolo svolto dall'oro quale parametro di riferimento per la creazione dei mezzi di pagamento nel commercio internazionale (2).

3. IL DOLLARO COME VALUTA GLOBALE. – Facciamo adesso un salto in avanti nel tempo e focalizziamoci sul mercato petrolifero. Nei cruciali anni '70 del secolo scorso, quasi da un giorno all'altro i paesi produttori (allora prevalentemente concentrati nell'area del Golfo) si sono trovati letteralmente inondati di dollari, che in realtà non sapevano come utilizzare. Privi di un apparato economico degno di questo nome e senza un'organizzazione bancaria, essi si trovavano indifesi di fronte alla continua perdita di valore dei loro introiti, denominati – con il loro consenso (1973-4) – nella valuta più deprezzata del mondo. Da qui il ricorso all'indispensabile intermediazione delle banche occidentali (specie degli USA), le quali svolgeranno una complessa attività di riciclaggio dei crescenti surplus commerciali di questi paesi. Tale attività consentirà agli stessi di continuare ad incassare, anno dopo anno, il controvalore delle loro esportazioni.

Considerate le difficoltà che l'approvvigionamento di dollari comportava, viene spontaneo chiedersi perchè mai i paesi europei, le cui economie prima degli shock petroliferi navigavano in buone acque, non abbiano usato le loro riserve auree per finanziare le proprie importazioni anzichè impegnarsi nell'assai più oneroso pagamento in dollari. Dopotutto, il sentimento dei sovrani arabi era (e rimane, in tutta l'area che gravita sull'Oceano Indiano) fortemente legato all'oro.

Gli studiosi che indagano le politiche attuate in quegli anni sostengono che vi sia stata un'opposizione da parte degli USA, e non solo in quanto ciò li avrebbe penalizzati data l'emorragia di metallo registrata nel corso degli anni '60 nei confronti dell'Europa. La cosa è comprensibile, dato che gli USA si stavano allora convertendo (sia pure con la forte opposizione dei produttori interni) ad una politica di importazioni massicce dal M.O. Per altro sappiamo che per diversi anni queste sono avvenute sostanzialmente a costo zero (o almeno senza alcun esborso monetario correlato), trattandosi in effetti del controvalore – in termini di forniture di greggio - della cessione dei diritti di sfruttamento dei giacimenti mediorientali ai paesi produttori, effettuata da parte delle compagnie che li avevano valorizzati.

Queste forniture sarebbero state rivendute – all'interno degli USA ma soprattutto in Giappone e nell'Europa occidentale – agli astronomici prezzi dell'epoca (3). Per cui si registra il paradosso apparente del boom dei bilanci delle multinazionali petrolifere – con utili superiori al 100% annuo – proprio negli anni in cui il mondo viveva sotto l'incubo del petrolio scarso e carissimo. Questo fatto chiarisce ancor meglio l'accordo stilato all'epoca tra gli esportatori del Golfo ed il governo americano. Quest'ultimo si è

(2) In realtà, la rigidità del sistema aureo è solo una delle cause della Grande depressione, che deriva da una profonda incapacità – soprattutto culturale - di afferrare i termini essenziali dell'economia moderna.

(3) Tra il 1973 e il 1974 il prezzo del greggio salì da 2 a 10 \$ al barile (quotazioni WTI).

fatto forte della duplice posizione degli USA sul mercato – essendo contemporaneamente grande esportatore e potenzialmente grande importatore – per ottenere dagli stati petroliferi la garanzia che d’ora in poi avrebbero accettato di farsi pagare soltanto in dollari. Il risultato primario che si voleva ottenere era appunto il sostegno del dollaro, una valuta non più ancorata all’oro dal 1971, e quindi esposta alla concorrenza delle monete emesse da paesi che, a differenza degli USA, non erano in bancarotta.

In effetti, l’accresciuta domanda di dollari ha consentito di riportare l’equilibrio in un mercato monetario inflazionato da una spesa pubblica andata fuori controllo per i costi della guerra del Vietnam. Il mancato utilizzo diretto delle riserve auree europee ha contribuito al raggiungimento di questo obiettivo. Difatti, si è verificata una vendita di valute (e in parte di oro) contro dollari, che sono stati ceduti ai paesi produttori in cambio di greggio. Questi ultimi hanno a loro volta utilizzato i dollari sia per acquisire prodotti industriali ed agroalimentari, sia depositandoli nelle banche occidentali, che li hanno collocati sotto forma di prestiti ai paesi in via di sviluppo non esportatori di petrolio. Il tutto ha provocato un fortissimo incremento nella domanda di dollari nel mondo intero, a spese delle altre valute e dello stesso oro. Si può allora comprendere le ragioni della crisi che ha investito l’economia mondiale, le cui cause apparenti sono state all’epoca attribuite all’avidità dei paesi dell’OPEC (4).

4. L’ORO SUL MERCATO. – Come sopra ricordato, da allora grandi vendite di oro sono state effettuate dalle Banche centrali e dalle istituzioni finanziarie internazionali. A pochi anni dallo sganciamento del dollaro dall’oro, in una situazione di diffuse difficoltà di bilancio, apparve consigliabile mettere a frutto le riserve, non più vincolate al sostegno della moneta nazionale e il cui valore di mercato era salito frattanto in maniera consistente. Tecnicamente, le Banche centrali occidentali hanno alleggerito i loro forzieri per due vie: a) attraverso aste ufficiali e b) mediante operazioni coperte (contratti di leasing, swaps, repos, depositi, prestiti, ecc.).

Relativamente alle aste, queste si sono succedute in tre tranches (Katsanov, 2013). Nella seconda metà degli anni ‘70 - inizio anni ‘80, a cura del Tesoro americano e del FMI; tra il 1999 e il 2009, da parte di 17 banche centrali; aste isolate sono poi state effettuate da singole banche centrali e organizzazioni internazionali. Nel nuovo millennio le vendite sono avvenute nel tempo, prevalentemente a seguito di un’azione concertata in tre accordi tra le banche (Washington Gold Agreements), intervenuti rispettivamente nel 1999, 2004 e 2009; nell’ultimo caso si era nel culmine della crisi finanziaria globale.

Va sottolineato che si è trattato di decisioni squisitamente politiche. Si può citare ad es. la vendita di metà delle riserve auree della Bank of England, decisa dal cancelliere dello scacchiere Gordon Brown nel 1999, sembra contro il parere degli esperti della banca. Londra completò la cessione di 395 tonnellate di oro a un prezzo medio di 275 dollari all’uncia nel giro di due anni. Come contropartita il Tesoro britannico incassò 2,3 miliardi di sterline, una cifra considerevole all’epoca, ma l’operazione si rivelerà in seguito un pessimo affare. Il prezzo del metallo si aggirava allora attorno ad un minimo ventennale, ma poco dopo la maxi-vendita le quotazioni presero a salire, in quanto il deteriorarsi dell’economia mondiale innescò una corsa all’acquisto di beni-rifugio. Confrontate con i prezzi registrati nel nuovo millennio, tutte le vendite effettuate in quegli anni possono pertanto considerarsi economicamente disastrose (5).

L’azione dei banchieri centrali si giustificerebbe piuttosto con l’intento di contenere, attraverso vendite mirate di oro, l’inarrestabile crescita economica degli esportatori di petrolio e successivamente dei BRICS, impedendo a questi paesi di scalzare la posizione dominante degli Stati Uniti nella finanza internazionale, proteggendo così il sistema stesso.

Quanto alle operazioni coperte, queste sono avvenute in particolare negli anni ‘90, attraverso contratti reversibili con le cosiddette Bullion Banks, le quali acquistano e vendono lingotti sul mercato. Si cominciò con il concedere il metallo, tramite operazioni di leasing, a delle società minerarie, interessate a mantenere inalterato il loro giro d’affari nonostante le inevitabili fluttuazioni della produzione. L’interes-

(4) Le differenze geografiche nelle ricadute economiche degli accordi intervenuti in quegli anni si precisano ancor meglio quando si consideri che gli extraprofiti derivanti dalla retrocessione delle concessioni hanno riguardato anche le compagnie petrolifere britanniche e olandesi.

(5) Tali vendite hanno dunque causato consistenti perdite a carico delle Banche centrali. Ciò induce alcuni analisti a sostenere che la motivazione reale non sia stata quella di fare cassa, ma piuttosto di influire sulle quotazioni.

se aziendale è di far fronte a una domanda crescente anche se la messa in produzione di nuovi giacimenti richiede mediamente dai 3 ai 5 anni. Ciò presuppone una domanda continua e la disponibilità di capitali in cerca di investimento. Tali esigenze si incontrano con quelle delle banche centrali: per esse infatti le periodiche scarsità di metallo rappresentano occasioni di turbativa dei mercati, un'interferenza con la stabilità monetaria che esse sono chiamate a tutelare. Nel corso del decennio oltre 80 banche centrali avrebbero prestato all'incirca il 15% delle proprie riserve (Katasonov, 2007).

Dal punto di vista tecnico, le Banche centrali prestano l'oro delle riserve a breve termine, quindi a tassi bassissimi (0,72 – 2%) alle Bullion Banks, che agiscono da intermediari assumendosi il rischio di mercato. Queste vendono l'oro sul mercato spot e investono i ricavi a tassi più elevati (5-7%). Avendo una posizione "corta" sul metallo, rimangono però esposte rispetto all'aumento dei prezzi alla scadenza del leasing. Sono quindi costrette a coprirsi sul lungo periodo: utilizzando parte dei guadagni, acquistano promesse di consegna di oro fisico a termine. Se la controparte è formata da produttori di oro, questi impegnano parte delle future estrazioni; se non lo sono, corrono gli stessi rischi della Bullion Bank e quindi devono coprirsi allo stesso modo. A tal fine entrano in gioco gli hedge funds. A partire da ogni singola operazione di leasing prende dunque avvio una catena di contrattazioni, che fanno crescere vorticosamente il traffico dei certificati rappresentativi del metallo.

Il mercato dell'oro ha così subito modifiche sostanziali, in senso sia qualitativo che quantitativo. Sotto quest'ultimo profilo, è cresciuto dalle 900 tonnellate di metallo fisico sottostante nel 1990 alle circa 5.230 a fine decennio. L'affare coinvolgeva allora 27 grandi banche internazionali, operanti tramite una dozzina di contratti-tipo (Cross, 2000), che rientrano nella categoria dei derivati. In condizioni normali, una volta che i prestiti giungono alla scadenza le banche centrali sono soliti rinnovarli, ma il fatto non è garantito. Quando Putin è salito alla presidenza (2000) ha scoperto che mancavano 12 miliardi di once, 3/4 delle riserve auree nazionali ed ha imposto il rimpatrio del metallo (Heller, 2017).

Con il leasing, le banche centrali si dispossessano dell'oro, rimanendo titolari di un semplice credito nei confronti di qualsiasi bullion bank ne abbia la detenzione. In realtà, i meccanismi di mercato provocano l'emissione di una grande quantità di titoli basati sulla medesima quantità di metallo, che viene così a corrispondere a diversi creditori (BullionStar, 2017). La difficoltà di recuperarne in tempi brevi quantitativi anche cospicui, che in genere sono stati trasformati in prodotti commerciali distribuiti nel mondo intero, spiega le preoccupazioni che sono sorte presso gli operatori privati. I dubbi sono stati rinforzati dall'osservazione del comportamento dei prezzi sul mercato, che sono oggetto di un attento monitoraggio da parte degli stessi. Si parte dalla constatazione che la dinamica dei prezzi dell'oro rimane costantemente indietro rispetto all'andamento delle quotazioni delle altre attività, rappresentate dagli indici di borsa e dai valori immobiliari, che appaiono in qualche modo sostenuti artificialmente. Da qui la denuncia di un cartello internazionale, il cui nucleo sarebbe rappresentato dal Tesoro americano, la Federal Reserve Bank di New York, le principali banche d'affari (fra le quali emerge Goldman Sachs) oltre a 10-20 banche centrali (Katasonov, 2007). La segretezza che ricopre le operazioni sull'oro (6) ha portato alla costituzione, nel gennaio 1999, della GATA (Gold Anti Trust Association), che svolgerà un'azione continuativa volta ad accertare e far accertare quanto sta accadendo (Powell, 2001, 2007, 2008, 2017).

Non si contano le azioni legali mosse contro le autorità di regolazione del mercato, (7) che chiamano in causa perfino il governo americano per violazione del Freedom of Information Act. L'accusa è che l'insieme dei fornitori (Federal Reserve, BIS, FMI, altre banche centrali) si muova coordinatamente al fine precipuo di alterare il mercato, se non addirittura di "sopprimerlo" (Powell, 2008, Vaughan, 2014). La stessa prassi di sovrastimare le riserve in loro possesso, rilasciando informazioni non corrette sull'effettiva liquidità del mercato costituirebbe un elemento di turbativa.

Un analista giunge a calcolare che l'intervento delle banche centrali avrebbe depresso la domanda di mercato di 1.600 tonn l'anno (contro un'offerta di circa 4.000 tonn.) Delle oltre 35.000 tonn. dichia-

(6) Le normative non impongono agli Istituti coinvolti la distinzione tra oro fisico e certificati sostitutivi.

(7) V. i segg. casi discussi alla Corte Distrettuale di Southern New York.: Case 1:14- cv 05682 – VEC, Document 43 (filed 11/25/14) - causa alla London Silver Fixing Ltd. per violazione della legislazione anti trust ed ingiusto arricchimento, che riguardano altri 8 casi di class action; Case 1:14- m-d, 025 48 -VEC, Document 15 (filed 10/03/16) - causa di un gruppo di operatori della Commodity Exchange Inc. contro l'UBS, la London Gold Market Fixing Ltd. e altre 5 banche implicate, per manipolazioni effettuate tra l' 1/1/2001 e il 30/6/2013.

rate all'epoca dalle istituzioni occidentali, si stima ne fossero rimaste in loco non più di 18.000, una situazione che avrebbe dovuto creare i presupposti per una salita irresistibile delle quotazioni (Veneroso, 1998). Ciò non si è verificato evidentemente perchè le autorità sono riuscite a mantenere il controllo dei canali finanziari, una condizione che viene interpretata in modo ambivalente. Per le autorità monetarie si tratta di semplice controllo della stabilità dei mercati, per gli operatori interessati a profittare della loro dinamica sarebbe invece un comportamento illegale.

Al di là dell'interesse degli operatori, siamo tuttavia di fronte ad un problema strutturale. Secondo diverse fonti (Veneroso, 1998; Katasonov, 2013, etc.) la continua emorragia di metallo determinata dalle operazioni coperte avrebbe depauperato drasticamente le riserve delle Banche centrali dell'Occidente. Attualmente esse consisterebbero in prevalenza di certificati sostitutivi, che sarebbe impossibile tradurre in metallo in caso di necessità, non essendoci abbastanza oro disponibile sul mercato. Lasciando libero corso al gioco della domanda e dell'offerta le autorità monetarie avrebbero quindi accumulato un potenziale esplosivo che solo in parte si è riflesso sulle quotazioni.

Non casualmente queste ultime hanno registrato una fortissima ascesa tra il 2006 e il 2013, in conseguenza del crollo di Wall Street (8). Questa interpretazione, che viene cavalcata dai mercanti di metallo, si alimenta appunto dalla mancata distinzione tra oro fisico ed oro cartaceo (9).

Se i dati pubblicati rappresentassero le effettive disponibilità di metallo nei caveau, (10) si dovrebbe concludere che la relazione profonda e (finora) inscindibile tra il metallo ed i mercati a termine abbia retto alla prova del tempo. L'unica conseguenza effettiva sarebbe un passaggio dell'oro dalle istituzioni "pubbliche" alle banche private. Resta naturalmente da chiarire in che misura le banche centrali possono realisticamente considerarsi delle istituzioni "pubbliche".

5. IL RITORNO DEL GOLD STANDARD? – Dal 2009 le banche centrali sono diventate a loro volta acquirenti netti, con ciò alimentando la salita delle quotazioni: era ormai scoppiata la crisi mondiale e il metallo venne riscoperto come bene-rifugio. Va tuttavia rilevato che la quasi totalità di tali acquisti è stata effettuata al di fuori del mondo occidentale, che è stato pesantemente colpito nelle sue capacità finanziarie. Questa scelta, che accomuna paesi come la Russia, la Cina, la Turchia, il Kazakistan, ecc., esprime tutta la sfiducia sull'andamento dell'economia occidentale e sul futuro delle principali valute. Una forte domanda proviene altresì, un po' dovunque, dai privati, (Sprott e Baker, 2012).

Lungi dall'essere un fenomeno interno al mercato dell'oro, la redistribuzione internazionale delle riserve attualmente in corso è il risultato naturale dei mutamenti intervenuti nella ripartizione del lavoro a livello planetario. I soli BRICS rappresentano attualmente il 43 % della popolazione mondiale e il 23 % del pil globale. Non deve allora meravigliare se attualmente un gruppo di paesi, in particolare Russia, Cina ed Iran, puntano ostentatamente alla costruzione di un nuovo sistema monetario internazionale, basato non più sul dollaro bensì sull'oro, del quale stanno facendo incetta quanto meno dal crollo di Wall Street del 2007. Si tratta di una prospettiva credibile di fronte all'impossibilità di modificare il sistema vigente (11), nonostante l'inarrestabile deprezzamento della valuta americana e l'incapacità di questa economia di ritornare a saldi positivi nella bilancia commerciale.

Se ne è avuta un'eco al vertice annuale dei BRICS (apertosi il 25 settembre 2017), nel corso del quale il presidente Putin ha affermato "La Russia condivide le preoccupazioni sull'ingiustizia del sistema finanziario mondiale, che non tiene conto del crescente peso delle economie emergenti. Siamo pronti a lavorare coi nostri partner per superare l'eccessivo dominio di poche valute di riserva". In questa prospettiva vanno collocate le misure adottate da numerosi paesi negli ultimi anni. Spicca fra queste la costituzione dell'Asian Infrastructure Development Bank (12), un'istituzione finanziaria (con sede a Pechino) che si contrappone al FMI, all'Asian Development Bank ed alla World Bank, egemonizzate dagli

(8) La quotazione massima è stata di 1.809,90 \$/oncia, realizzata il 12 settembre 2013.

(9) Si sostiene ad es. che la discesa delle quotazioni alla fine del 2013 sia stata volutamente provocata tramite la vendita di un'enorme quantità di futures in oro (Durden, 2014).

(10) Al 31 marzo 2017 la LBMA denunciava presso i suoi caveau di Londra la presenza di 7.449 tonn. di metallo.

(11) Nel 2016 alla Cina, che l'anno successivo diventerà la prima economia mondiale, è stato consentito di aumentare la propria quota nel FMI. Ciò è però avvenuto a spese dei paesi europei, senza che il predominio statunitense nell'organizzazione sia stato scalfito.

(12) Fondata nel 2014, l'anno dopo riuniva già 57 paesi.

USA ed i loro alleati. Un'ulteriore iniziativa multilaterale (2015) è poi la New Development Bank (sede: Shanghai), che riunisce, su base paritaria, i BRICS (Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa).

Va poi ricordata la creazione di agenzie nazionali di credit ranking, come la Dagong Global Rating Ranking (Pechino, 1994) e la Rus Rating (Mosca, 2001). La prima è stata registrata negli USA nel 2009 e nel 2012 si è consorziata con la seconda e con l'americana Egan-Jones nell'Universal Credit Rating Group, un'organizzazione – multilaterale ma con sede a Hong Kong - in grado di sfidare l'oligopolio mondiale controllato da Standard&Poor's, Moody's e Fitch.

Tra i paesi produttori di petrolio, l'Iran ha tentato nel 2011 di riaprire a Kish una Borsa del petrolio mentre nel Venezuela, di fronte alle sanzioni americane, è stata annunciata la quotazione del greggio in yuan e non più in dollari (13). Diversi paesi africani stanno poi cominciando a controllare le esportazioni di valuta ed imporre alle imprese attive sul loro territorio l'uso delle monete locali.

Relativamente al mercato aurifero, l'India ha liberalizzato gli acquisti nel 1990; più in generale, già dopo la crisi del 1997 i paesi asiatici hanno cominciato ad acquistare metallo per ridurre la dipendenza dal dollaro. Quanto alla Cina, è diventata il massimo produttore mondiale, seguita dalla Russia. Dal 2009 entrambi i paesi si sono lanciati in una politica di acquisti dall'estero, che nel caso cinese per accumulare riserve ultimamente metterebbe in campo i privati.

Secondo Bloomberg (Van der Walt, 2018) negli ultimi 3 anni la Russia ha effettuato acquisti ogni mese (mentre la Cina non ha effettuato acquisti all'estero dal terzo trimestre 2016). La differenza di comportamento si spiega con la posizione internazionale dei due paesi. La Russia subisce le sanzioni imposte dagli USA dopo lo scoppio della crisi ucraina, che ne limitano le transazioni bancarie e sta bassa sui titoli di stato americani (fra i paesi detentori, figura al quindicesimo posto). La Cina è invece vincolata al rinnovo dei bond emessi da Washington per garantirsi le esportazioni sul mercato americano. La conseguenza è stata per la Russia il raggiungimento del record storico nelle riserve auree, che nel febbraio 2018 hanno superato quelle della Cina (1.843 tonn.) collocando il paese al quinto posto nella graduatoria mondiale (Benavidez, 2018).

Parallelamente ad una “fuga” dell'oro dall'Occidente (Macleod, 2013), gli operatori del settore si trovano di fronte all'emergere di una nuova rete di commercializzazione del metallo (Manly, 2017), che si allontana dai centri tradizionali di Londra e New York. Dal 2007 la maggiore borsa del mondo per gli scambi fisici di oro è divenuta la Shanghai Gold Exchange (Cammarosano, 2017). Istituita 15 anni fa, oggi conta oltre 250 membri, di cui 69 stranieri, comprese banche importanti nel settore aurifero, quali Hsbc, Ubs e Standard Chartered. Operando in cooperazione con le istituzioni finanziarie locali e quelle di Hong Kong, può mobilitare una massa finanziaria di dimensioni enormi. È altresì da segnalare l'iniziativa della Borsa dell'oro di Hong Kong che intende lanciare, assieme all'Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), un mercato del metallo nella zona franca di Shenzen (Yiu, 2016), nei cui pressi è operativo un grande deposito (Qianhai Storage Center). Come se non bastasse, in una Cina che è diventata il massimo importatore petrolifero, il mercato future di Shanghai ha lanciato un contratto future sul greggio - denominato in yuan e garantito in oro – un'operazione che si pone in aperta sfida ai contratti per il North Sea Brent e il West Texas Intermediate (14).

È facile prevedere cosa succederebbe una volta che i progetti incentrati sull'oro elaborati da Russia e Cina vengano pienamente implementati. La creazione di un sistema di scambi sostenuti dall'oro, vale a dire un nuovo gold standard all'interno dei BRICS (in aggiunta all'impiego dell'euro all'interno della UE), significherebbe la perdita della funzione internazionale del dollaro. Non a caso oggi si parla apertamente di “guerra finale” tra l'oro e il dollaro. Significherebbe altresì la fine delle transazioni di oro cartaceo, che nel 2016 hanno toccato sul mercato COMEX di New York le 179.000 tonn, laddove l'intero volume degli scambi sul mercato OtC di Londra equivale a soli 1,5 tonn (rt.com, 2017) (15). Se si considera che la prima cifra è vicinissima alle stime sull'ammontare della intera produzione aurifera dagli albori dell'umanità, si comprende come il sistema sia tecnicamente prossimo al collasso. Si è infatti

(13) Ciò spiega perché il presidente Obama abbia denunciato il Venezuela come una “minaccia per la sicurezza degli S.U.”.

(14) Lanciato il 26 marzo 2018, per 15,4 milioni di barili di greggio con consegna a settembre.

(15) Nello stesso anno, il metallo ritirato a New York toccava le 222 tonn., contro le 1.970 a Shanghai (Cammarosano, 2017).

creato un mercato totalmente virtuale dove oltre al metallo sono scomparsi financo i titoli che lo rappresentano: difatti, appena 1 ogni 2.500 dei contratti sul COMEX comporta il trasferimento di warrant, tutto il resto viene regolato in denaro (BullionStar, 2017), trattandosi di pure operazioni speculative.

6. CONCLUSIONI. – Se qualcuno volesse “vedere il gioco”, si verificherebbe un vero e proprio terremoto nell’economia mondiale, le cui conseguenze appaiono catastrofiche. Volendo limitarci all’ambito economico, sono da prevedere effetti fortissimi sui rapporti di cambio tra le valute espresse dalle grandi aree economiche incluse nel paniere dei DSP. Ciò segnerebbe l’inizio di un periodo caratterizzato da elevati gradi di incertezza circa il controvalore reale delle merci scambiate, che porrebbe forti ostacoli al commercio internazionale e metterebbe in difficoltà specialmente le pmi. Ciò significa il ritorno di una ulteriore tipologia di barriere che verrebbe ad aggiungersi alle istanze protezioniste che premono sempre più nei paesi già industrializzati, sia nella UE che negli USA (per tacere della Cina).

In tali circostanze il sistema bancario sarebbe chiamato ad uno sforzo eccezionale per mantenere ed alla fine ripristinare la fluidità delle transazioni internazionali, modificando più volte un meccanismo estremamente complesso che coinvolge altresì i flussi di investimenti ed i debiti sovrani. La conseguenza finale sarebbe comunque la disarticolazione dell’attuale sistema globale, che introdurrebbe una nuova divisione del mondo in macroaree economico-valutarie. Ciò equivarrebbe ad uscire dall’unica “gabbia” dell’attuale sistema monetario/finanziario per rinchiudersi in nuove gabbie, che sarebbero poi null’altro se non la riedizione di modelli più antichi.

BIBLIOGRAFIA

- BATTISTI G., “Mercato globale e valute regionali. Un equilibrio conflittuale”, in AA.Vv., *Oltre la globalizzazione Prossimità/ Proximity*, Firenze, Società di studi geografici. Memorie geografiche NS 11, 2013, pp. 81-90.
- ID, “La moneta quale global common della modernità”, in AA.Vv., *Commons/Comune*, Firenze, Società di studi geografici. Memorie geografiche NS 14, 2016, pp. 393-398.
- BELLOMO S., “Londra come Fort Knox: montagne di oro nei caveaux delle banche”, *Il Sole24Ore*, 2 agosto 2017.
- BENAVIDEZ C., *Russian Gold Reserves Hit Record High Amid Rising Tensions with the West*, March 22, 2018, <https://safehaven.com/article/45142/> (Lettura 24.3.2018).
- BLANCHARD O., *Macroeconomia*, Bologna, Il Mulino, 2006.
- BULLIONSTAR P.TE, Ltd, *What sets the Gold Price – Is it the Paper Market or Physical Market?* March 29, 2017, <https://www.bullionstar.com/blogs/bullionstar/> (Lettura: 22.2.2018).
- CAMMAROSANO L., *Shanghai Gold Exchange Headed Towards Third Best Year Ever*, Novembre 14, 2017, <https://smaulgld.com/> (Lettura: 30.3.2018).
- CAMMAROSANO L., *China’s Crude Futures Launch With 10 Billion Yuan Traded In First Hour*, March 26, 2018, <https://safehaven.com/article/45160/> (Lettura: 27.3.2018).
- CROSS J., *Gold derivatives: the market view*, London, Center for Public Policy Studies, Worl Global Council, 2000.
- DURDEN T., *Gold Plunges Back Below \$1300 As “Someone” Dumps \$2.3 Billion In Futures*, July 15, 2014, <http://www.zerohedge.com/news/2014-07-15/> (Lettura: 15.1.2018).
- EICHENGREEN B., *Golden Fetters*, New York-Oxford, Oxford University Press, 1992.
- FEDORINOVA Y., TANAS O., *Russia’s 10-Year Gold Itch Sends Its Hoard to Putin-Era Peak*, October 2, 2017, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-10-01/> (Lettura 18.1.2018).
- HELLER P., *Gould in vault, yes or no?*, June 1, 2017, www.numismaticnews.net/article/ (Lettura 10.1.2018).
- KATASONOV V., “IMF Information Leaks: Central Banks Gold Manipulations”, *Online Journal Strategic Culture Foundation*, <https://www.strategic-culture.org/pview/2013/02/07/imf> (Lettura 13.1.2018).
- ID, *The Central Banks’ Gold: A Story of Silent Expropriation*, May 13, 2013, www.globalresearch.ca/ (Lettura: 21.6.2016).
- O’CONNOR F.A., LUCEY B.M., BATTEN J.A., BAUR G., “The Financial Economics of Gold: A Survey”, *International review of Financial Analysis*, 41, 2015, pp. 186-205.
- HAUPTFLEISCH M., PUTNINS T.J., LUCEY B., *Who sets the price of gold? London or New York*, May 15, 2015, https://acfr.aut.ac.nz/_data/assets/pdf_file/0009/29790/ (Lettura: 30.3.2018).
- MACLEOD A., *There Is Too Little Gold in the West. The history of gold’s flight to the developing world*, December 6, 2013, <https://www.peakprosperity.com/blog/83626/> (Lettura: 18.8.2017).
- MANLY R., *Russia, China and BRICS: A New Gold Trading Network*, December 2, 2017, <https://www.bullionstar.com/blogs/ronan-manly/> (Lettura: 20.3.2018).
- PHILLIPS J.D. W., *Of course the Gold Price is manipulated, that’s the point! – The “London Gold Pool” – 1961 to 1968*, September 19, 2014, <https://www.goldforecaster.com/> (Lettura: 5.2.2015).
- POWELL C., *Federal Reserve lawyer can’t remember talking about gold swaps*, July 22, 2001, <http://www.gata.org/node/1181> (Lettura: 6.11.2017).
- ID, *New Treasury documents reveal loans, swaps of U.S. Gold*, October 16, 2007, <http://www.gata.org/node/5637> (Lettura:

- 22.3.2012).
- ID, *Chris Powell: There are no markets anymore, just interventions*, April 18, 2008, <http://gata.org/node/6242> (Lettura: 25.3.2010).
- ID, *Central banks kept conspiring against gold long after it left the financial system*, May 16, 2017, <http://www.gata.org/node/17372> (Lettura: 8.7.2017).
- ID, *Russia-China real gold standard means end of US dollar dominance*, December 9, 2017, <https://www.rt.com/business/412546> (Lettura 14.1.2018).
- VAN DER WALT E., *Russia's Central Bank Gold Hoard Is Now Bigger Than China's*, February 21, 2018, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-21/> (Lettura 18.3.2018).
- VAUGHAN L., *Gold fix study shows signs of decade of bank manipulation*, February 2, 2014, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-02-28/> (Lettura: 4.4.2016).
- VAULT HOLDINGS DATA, <http://www.lbma.org.uk/london-precious-metals-physical-holdings-statistics> (Lettura 30.3.2018).
- VENEROSO F., *The 1998 Gold Book Annual*, Los Angeles, Jefferson Financial, 1998.
- YIU E., "Honk Kong's local gold exchange to work with ICBC in launch of Shenzen services", *South China Morning Star*, 24 April, 2016.

Università di Trieste: gbattisti@units.it

RIASSUNTO: Gabbie d'oro è la definizione che Barry Eichengreen dà del "gold standard" che caratterizzò le economie mondiali nella grande depressione 1919-1939. Esso istituzionalizzava una serie di barriere economiche che nelle condizioni dell'epoca ostacolavano seriamente il commercio internazionale. Negli ultimi decenni, la rinuncia a basare le monete sull'oro ha indubbiamente aiutato lo sviluppo del commercio internazionale, ma nelle attuali contingenze questa condizione rischia di venir meno. Ciò consegue all'inarrestabile deprezzamento della valuta americana ed al rapporto insano che è venuto a stabilirsi tra l'oro metallico e l'oro cartaceo, entrambi contrattati, in modo quasi indistinto, sugli stessi mercati specializzati.

La problematica rientra nel tentativo, da parte dei BRICS, di costruire un nuovo ordine finanziario internazionale. Di conseguenza, un gruppo di paesi, in particolare Russia, Cina ed Iran, puntano ostentatamente alla costruzione di un nuovo sistema monetario basato non più sul dollaro bensì sull'oro, del quale stanno facendo incetta quanto meno dal crollo di Wall Street del 2007. Il risultato sarebbe un vero e proprio terremoto nell'economia mondiale, con effetti fortissimi sui rapporti di cambio tra le valute espresse dalle grandi aree economiche.

SUMMARY: Golden fetters is the definition that Barry Eichengreen gives of the "gold standard" that characterized the world economies in the Great Depression 1919-1939. It institutionalized a series of economic barriers that seriously hampered international trade under the conditions of the time. In recent decades, the decision to no longer base the dollar on gold has undoubtedly helped the development of international trade, but now this condition risks to get lost. This follows the unstoppable depreciation of the American currency and the insane relationship that has come to settle between metallic and paper gold, both traded, almost indistinctly, on the same specialized markets.

The problem is part of the attempt by the BRICS to build a new international financial order. As a result, a group of countries, in particular Russia, China and Iran, openly aim to build a new monetary system again based on gold, which they are buying at least since the collapse of Wall Street in 2007. The result would be a drastic depreciation of the dollar - a real earthquake in the world economy - with very strong effects on the exchange ratios between the currencies expressed by the large economic areas.

Parole chiave: geografia finanziaria, gold standard, sistema monetario, guerre valutarie

Keywords: financial geography, gold standard, monetary system, currency wars

STEFANO VALDEMARIN

CREATORI DI INSIDERSHIP: IL RUOLO DI CRÉDIT AGRICOLE NELL'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE PMI ITALIANE IN FRANCIA*

1. INTRODUZIONE. – Lo studio dei processi d'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese (PMI) e, più in generale, della trasformazione di imprese nazionali in multinazionali, è da più di cinquant'anni al centro dei dibattiti e delle discussioni di studiosi ed esperti di International Business. Nel corso degli anni sono state proposte diverse teorie il cui obiettivo era quello di definire tale processo come sequenziale e progressivo (Johanson e Vahlne, 1977), come concomitante con la creazione di un'impresa a vocazione internazionale sin dalla nascita (Oviatt e McDougall, 1994), come dipendente dall'acquisizione di vantaggi di diversa natura afferenti l'impresa stessa, la sua localizzazione e le dinamiche legate all'internalizzazione di diverse operazioni (Dunning e Lundan, 2008). Tali studi si fondano sull'assunto che le aziende che intendono espandere la loro attività al di fuori dei confini nazionali traggano da questo processo un vantaggio superiore ai costi e ai rischi legati alla creazione di attività internazionali (Taussig, 2017). Secondo alcuni studi recenti (Blankenburg Holm, Johanson e Kao, 2015; Johanson e Vahlne, 2009), il principale ostacolo all'espansione internazionale delle imprese non sarebbe, di per sé, il fatto di essere un attore straniero nel Paese ospite (*liability of foreignness*), ma quello di essere un outsider rispetto alla rete di relazioni sociali e professionali preesistente (*liability of outsidership*).

In questo contesto il processo di integrazione nei network relazionali all'estero riveste, per le PMI come per le multinazionali, un'importanza primaria ed in alcuni Paesi è una *conditio sine qua non* per superare barriere formali e informali all'ingresso (Björkman e Kock, 1995; Milliot, 2016; Velez-Calle, Robledo-Ardila e Rodriguez-Rios, 2015). Alla luce di queste considerazioni la ricerca presentata in quest'articolo si interessa al ruolo degli istituti di credito nello sviluppo internazionale delle PMI italiane attraverso una prospettiva incentrata sui network relazionali. Se è vero che le banche possono offrire un supporto finanziario all'internazionalizzazione, è altresì vero che, essendo esse stesse imprese operanti nel settore dei servizi (*service companies*) presentano una forte vocazione allo sviluppo di una rete di relazioni con gli attori presenti nel loro ecosistema (Collin, 2012). In questo senso la ricerca presentata qui di seguito si interessa a tutte le attività di supporto che i gruppi bancari possono offrire alle imprese che mirano a creare una filiale all'estero e, di conseguenza, a costruire una rete nel Paese ospite. Per fare ciò è stato realizzato un case study su Crédit Agricole, uno dei più importanti gruppi bancari europei, leader sul mercato francese per quanto concerne il numero di clienti, presente in Italia attraverso la sua filiale Cariparma, per comprenderne il ruolo nel supporto all'internazionalizzazione delle PMI italiane.

2. INQUADRAMENTO TEORICO: LA LIABILITY OF OUTSIDERSHIP E L'INTEGRAZIONE NEI NETWORK. – Durante tutto il processo d'internazionalizzazione, le imprese devono valutare i vantaggi legati alla creazione di un'attività all'estero comparandoli con i costi e i rischi che questa comporta (Sethi e Judge, 2009). Se i vantaggi, che rappresentano il fattore decisivo per la decisione da parte delle imprese di effettuare investimenti diretti esteri (IDE), sono stati esaurientemente descritti da Dunning e Lundan (2008), per quanto riguarda i costi e i rischi legati all'internazionalizzazione, i diversi tentativi di stilare una lista esaustiva (Petersen e Pedersen, 2002; Taussig, 2017; Zaheer, 1995) non hanno portato, finora, al raggiungimento di un consenso in ambito accademico. Appare tuttavia evidente, sin dai primi studi, che le imprese stra-

* Si ringraziano il Dottor Jean-Luc Estrade, Responsabile dei Partenariati Istituzionali e Non Bancari all'interno del Polo Accompagnamento Internazionale CA-CIB, il Dottor Mattia Grisi, dell'International Desk Italia (CA-CIB), e il gruppo Crédit Agricole per la loro collaborazione e la loro disponibilità che hanno reso possibile la realizzazione di questo studio.



niere sono generalmente svantaggiate al loro ingresso sui mercati stranieri rispetto alle aziende locali. Tale svantaggio, in origine noto come *liability of foreignness* (Zaheer, 1995), dipenderebbe da una moltitudine di fattori, esterni ed interni all'impresa, di natura culturale, sociale e relazionale (Calhoun, 2002).

Nel corso degli anni successivi, ulteriori studi si sono concentrati sugli elementi fondamentali della *liability of foreignness* e sulle strategie messe in atto dalle imprese per mitigare tale svantaggio e competere ad armi pari coi concorrenti locali. Il più significativo di questi studi è stato condotto dalla Scuola di Uppsala, e ha permesso di identificare la difficoltà principale che le imprese devono superare per entrare con successo in un mercato estero: la *liability of outsidership*. Nel loro articolo intitolato: "The Uppsala internationalization process model revisited: From liability of foreignness to liability of outsidership" i professori Johanson e Vahlne (2009, p. 1411) definiscono testualmente il fatto di essere un outsider come "the root of uncertainty" per le imprese.

Secondo la Scuola di Uppsala e il mainstream della Business Network View, l'impresa operante su uno o più mercati internazionali può essere considerata come una rete, o network, tanto da un punto di vista inter-organizzativo quanto da un punto di vista intra-organizzativo (Forsgren, Holm e Johanson, 2006), come mostra l'immagine seguente.

Da un punto di vista interno, l'azienda si configura come una rete di relazioni fra la direzione (HQ), i diversi business (GBU), le filiali, le funzioni, le équipes, i collaboratori e tutti gli attori che gestiscono i processi che reggono il funzionamento stesso dell'impresa (Forsgren *et al.*, 2006). È importante notare che nel network i legami sono bilaterali, pervasivi e aggrovigliati e che più attori possono essere collegati fra loro in diversi modi (Valdemarin e Lucia, 2018). Senza questi legami l'impresa stessa non potrebbe

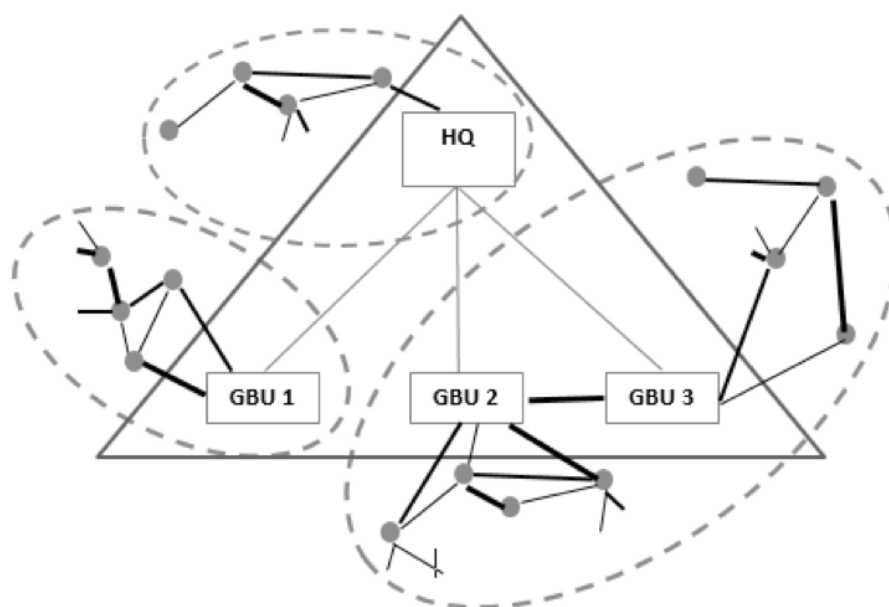


Fig. 1 – L'impresa come rete interna ed esterna.

Fonte: Adattato sulla base di Forsgren (2008) da Valdemarin e Lucia (2018, pag. 19).

sussistere, poiché non sarebbe possibile coordinare fra loro le diverse attività che ne determinano il funzionamento prima ancora che il successo. Allo stesso tempo l'azienda è immersa in una rete di relazioni esterne con clienti, fornitori, partner strategici, finanziatori, concorrenti, Stati ed altri attori. Anche questa rete è di vitale importanza per le imprese, e ciò è ancora più vero in un contesto internazionale in rapido cambiamento.

È alla luce di queste considerazioni che la *liability of outsidership* si manifesta come la radice dell'incertezza, la difficoltà principale nel processo d'internazionalizzazione. Se la gestione dei network rappresenta la chiave del successo per l'internazionalizzazione, il fatto di essere un outsider sul mercato estero

preclude all'impresa la possibilità di reperire informazioni e opportunità (Johanson e Vahlne, 2009; Vahlne e Johanson, 2013). La Business Network View e il modello elaborato dalla scuola di Uppsala possono essere utilizzate come strumenti interpretativi per quanto riguarda i processi di internazionalizzazione della PMI attraverso una crescente integrazione nei network (Blankenburg Holm *et al.*, 2015).

Allo stesso modo, anche le attività dei gruppi bancari e degli istituti di credito possono essere analizzate attraverso questo inquadramento teorico. In quanto *service companies* le banche sono estremamente sensibili alle dinamiche dei network e il coordinamento di una rete di relazioni dinamiche costituisce l'essenza della loro attività (Collin, 2012). Di una rete bancaria fanno parte, insieme con gli altri attori, tutte le imprese che affidano a tale banca il finanziamento e l'accompagnamento delle loro operazioni e degli investimenti diretti all'estero. Tuttavia, le ricerche concernenti gli istituti di credito si sono finora focalizzate soprattutto sulle loro attività di finanziamento nei confronti delle imprese o sull'accompagnamento inteso come servizio, trascurando l'importanza di quest'ultimo come strumento di integrazione nei network per superare la *liability of outsidership*. Per questi motivi e alla luce delle considerazioni riportate in questa sezione possiamo formulare la nostra questione di ricerca come segue: "In che modo i gruppi bancari internazionali possono aiutare le imprese a superare la *liability of outsidership* in un nuovo mercato?". In maniera più specifica ci concentreremo sulle attività di accompagnamento da parte di Crédit Agricole nei confronti delle PMI italiane che hanno scelto di impiantarsi sul mercato Francese e che devono costruire un network in questo nuovo mercato. Di conseguenza, la questione di ricerca può essere così specificata: "In che modo Crédit Agricole accompagna il processo di integrazione delle PMI italiane nel mercato Francese?".

3. METODOLOGIA E CONTESTUALIZZAZIONE. – Per rispondere alla questione di ricerca precedentemente sollevata è necessario applicare una metodologia di ricerca rigorosa e contestualizzare la problematica oggetto del presente studio. A tal fine si è deciso di eseguire un'analisi qualitativa (Ghauri e Grønhaug, 2005) realizzando un case study (Yin, 2009) sul ruolo di Crédit Agricole nell'accompagnamento del processo d'integrazione delle PMI italiane in Francia. Poiché ci si concentrerà su un unico istituto di credito, l'analisi si configura come un single case study (Siggelkow, 2007). Questo tipo di ricerca non si concentra sulla generalizzazione dei risultati ottenuti, pur costituendo generalmente la base da cui possono muovere analisi successive, ma sull'unicità e sulla conoscenza approfondita dei fenomeni osservati (Thiéart, 2001).

I metodi impiegati per realizzare questo studio, in linea con gli obiettivi prefissati, si basano sulla raccolta di fonti qualitative di varia natura. In primo luogo, per fornire la contestualizzazione necessaria, è stata eseguita un'analisi basata su documenti ufficiali quali report aziendali, relazioni finanziarie, e altri dati pubblicati da Crédit Agricole sul sito del gruppo e della filiale italiana Cariparma. Sono stati realizzati poi alcuni colloqui esplorativi, necessari per definire la possibilità di una collaborazione. Infine sono state sottoposte al gruppo delle domande sotto forma di intervista semi-direttiva, formulate alla luce dell'inquadramento teorico presentato precedentemente e della problematica di ricerca oggetto di questa analisi, per ciascuna delle quali è stata fornita una risposta scritta.

La rilevanza del caso di studio è da attribuirsi in primo luogo ad una considerazione quantitativa relativa ai flussi commerciali internazionali: la Francia è il secondo partner commerciale, ossia il secondo fornitore e il secondo cliente, dell'Italia dopo la Germania e un gradino sopra la Cina (Direction Générale du Trésor, 2017). Questo mercato rappresenta, nel 2016, il 10,5% delle esportazioni italiane e, viceversa, le importazioni dalla Francia rappresentano l'8,9% delle importazioni nel nostro Paese. La bilancia commerciale italiana registra, nei confronti del Paese in questione, un saldo positivo e in progressivo aumento, ammontante a 11,4 miliardi di Euro.

In secondo luogo il caso di studio è rilevante ed interessante proprio in virtù dell'istituto di credito oggetto di quest'analisi. Crédit Agricole è uno dei primi gruppi bancari e assicurativi in Europa, presente in 49 Paesi nel mondo con più di undicimila filiali e 52 milioni di clienti (Crédit Agricole, 2017, s.d.). Il gruppo opera nei seguenti settori: french retail banking, international retail banking, sistemi di pagamento, raccolta asset, servizi finanziari specializzati e grandi clienti. I primi due settori riguardano i servizi bancari di retail destinati ai correntisti francesi e internazionali, mentre le restanti attività sono considerate delle "specialised business lines" (Crédit Agricole, 2017, p. 3). Gruppo francese di nascita, Crédit Agricole è presente in Italia attraverso le seguenti attività: retail banking (di cui fanno parte gli

sportelli Cariparma, FriulAdria e Carispezia), servizi finanziari specializzati (comprendenti credito al consumo, leasing e factoring), assicurazioni, asset management e, infine, corporate and investment banking (Gruppo Bancario Crédit Agricole Italia, 2017). Nel caso di studio trattato in questa sede ci si concentrerà proprio sull'accompagnamento delle PMI italiane, clienti di Cariparma, sul mercato francese.

La collaborazione con una banca come Crédit Agricole è, infine, motivata dall'importanza che il gruppo stesso assegna alle relazioni. L'analisi qualitativa dei termini ricorrenti sulla home page del gruppo (Crédit Agricole, s.d.) ha permesso di evidenziare il ricorso estremamente frequente a parole chiave come relationship, network, together, relations, che hanno una rilevanza fondamentale tanto per il nostro studio quanto per la banca, come riassunto da Philippe Brassac, Chief Executive Officer di Crédit Agricole:

“Our close relationship with our customers helps us move forward together. Our innovative Strategic Ambition 2020 program confirms our role as a universal customer-focused retail bank. We are universal because we have all the necessary business lines and activities to respond to the needs of our customers. By adopting a global approach to their professional and personal assets, we help them to ask the right questions and make informed decisions about the future with regard to asset management, savings, insurance, pensions and real estate” (Crédit Agricole, s.d.).

4. PRESENTAZIONE E DISCUSSIONE DEI RISULTATI. – Nell'accompagnamento delle PMI italiane clienti di Cariparma nel processo di internazionalizzazione in Francia intervengono i seguenti attori: l'International Desk Italia, il team di Specialisti Estero e i partner non bancari, privati o pubblici, per lo sviluppo all'estero. Il primo attore è l'International Desk Italia che, come rilevato nell'intervista:

“è un ufficio multiculturale e multilinguistico composto da un team di 5 persone che si dedica principalmente all'accompagnamento della clientela del gruppo Credit Agricole Italia verso la Francia e verso il resto del mondo e che viceversa recepisce le richieste di clienti del gruppo Credit Agricole ricevute dalla Francia e dal resto del mondo e li accompagna sul mercato italiano. Il Desk fornisce un'assistenza e un accompagnamento sia bancario (apertura conti correnti, erogazione finanziamenti, assistenza sui prodotti bancari locali e così via) sia non bancario [...] e interviene quindi facilitando tutti i processi e semplificando/fluidificando le relazioni tra le varie parti (sia internamente al gruppo sia con i nostri partner). L'international Desk Italia fa parte di una rete di International desk del gruppo Credit Agricole sparsi per il mondo, rete che riesce a coprire più di 90 paesi” (Intervista del 24/04/2018).

Questi primi elementi mostrano fin da subito che l'accompagnamento offerto da Crédit Agricole non è esclusivamente legato ai servizi bancari tradizionali ma al processo stesso di internazionalizzazione attraverso le relazioni. La rete di International desk condivide informazioni sia internamente, che con le imprese che intraprendono un processo di internazionalizzazione.

Per quanto riguarda le attività estere delle PMI italiane, all'International Desk Italia si affiancano altri attori di primaria importanza: un team di 14 Specialisti Estero sul territorio, a cui si aggiungono 5 sales support a Parma, e un insieme di partner privati o pubblici non bancari di sviluppo all'internazionale. Per quanto concerne questi ultimi:

“Il gruppo Credit Agricole ha stretto, da diversi anni, degli accordi di partnership con alcune delle principali società di advisory che si occupano di accompagnare la clientela corporate che desidera espandere la propria attività all'estero. Il nostro partner privato per l'accompagnamento verso la Francia (e il resto del mondo) è Altios International” (Intervista del 24/04/2018).

I partner della banca legati all'advisory possono essere messi in relazione coi clienti. In questo modo, alle PMI italiane, viene fornito un contatto qualificato dotato di una rete internazionale, la cui missione specifica è l'accompagnamento all'estero. Tuttavia, il supporto di Crédit Agricole nella creazione di una rete all'estero non si ferma qui. Le PMI italiane che si rivolgono a Cariparma vengono accompagnate nella prima fase del processo di internazionalizzazione dall'International Desk Italia che:

“verifica le necessità del cliente, fornisce un primo livello di risposta ai bisogni presentati e in seguito prende contatto con il Responsabile Affari Internazionali di Credit Agricole più appropriato sul territorio francese referenziando l’azienda e presentando le sue necessità. Sarà poi il Responsabile Affari Internazionali in Francia che si farà carico di individuare il gestore clienti francese o la società prodotto verso cui indirizzare il cliente” (Intervista del 24/04/2018).

In questo processo, Cariparma continua a seguire e monitorare l’operazione fino alla sua conclusione. In questo processo, il gruppo Crédit Agricole fornisce un insieme di strumenti e di prestazioni che comprendono non solo i prodotti generalmente offerti degli istituti di credito ma anche un vasto insieme di servizi che mirano a favorire l’integrazione delle PMI nel tessuto locale, come rilevato nel corso dell’intervista.

“Il gruppo Credit Agricole Italia offre tutta la gamma di prodotti tipici legati all’attività estera quali apertura di conti all’estero, finanziamenti erogati localmente e contro garantiti dall’Italia, sistemi di incasso e pagamento, garanzie internazionali, lettere di credito import-export, soluzioni di import-export finance, forfaiting, operazioni con garanzia SACE, operazioni con Simest, servizi di cash management internazionale. Altri strumenti sono i servizi di netmatching, l’attività di advisory e la messa a disposizione di informative commerciali, fiscali e normative sui vari paesi. Inoltre la banca porta avanti un’attività di animazione commerciale quale l’organizzazione di eventi o la partecipazione a conferenze e seminari riguardanti l’internazionalizzazione e l’estero con focus dedicati a particolari paesi [...]” (Intervista del 24/04/2018).

Tali strumenti permettono dunque alle PMI italiane di fruire di servizi bancari tradizionali e di integrarsi più facilmente nel mercato francese, migliorando le possibilità di cogliere nuove opportunità e recuperare informazioni strategiche. In questo senso, la banca stessa offre informazioni e contatti adatti al profilo di ogni clienti attraverso le sue attività. In particolare, il servizio di netmatching sembra avere una notevole rilevanza, in quanto permette alle imprese di testare la propria propensione all’internazionalizzazione, di entrare in contatto con aziende italiane ed estere con un profilo simile o complementare, di accedere a informazioni e documenti selezionati in tema di internazionalizzazione e ad ulteriori servizi del gruppo Crédit Agricole (Crédit Agricole, 2018). Inoltre il gruppo Crédit Agricole mette a disposizione le informazioni in possesso della sua rete di filiali ai clienti, diventando un vero e proprio alleato delle PMI nel superare la *liability of outsidership*:

“La banca può offrire informative bancarie, commerciali, fiscali e normative sulla Francia direttamente o tramite la rete di partner in Italia e Francia. Inoltre la capillare rete del gruppo in Francia ci dà la possibilità, caso per caso, di contattare i Responsabili Affari Internazionali sul territorio francese per ottenere informazioni specifiche sulla normativa locale, sul mercato o su delle controparti francesi clienti del gruppo. Abbiamo inoltre accesso attraverso il nostro sistema informatico ad una serie di dati riguardo le aziende francesi assimilabili ai dati che si possono ritrovare sulle visure camerali italiane. Oltre al partner ufficiale sull’accompagnamento internazionale dall’Italia (Altios) la Banca ha un partenariato anche con Business France e mantiene e sviluppa relazioni con molteplici organismi e istituzioni sia in Italia che in Francia quali le camere di commercio, Confindustria, studi legali, agenzie pubbliche di promozione degli investimenti delle diverse regioni francesi, fiscalisti, banche partner, società prodotto partner, incubatori, ecc.; tutta la nostra rete di contatti e partnership può essere sollecitata a seconda delle necessità della clientela che ce lo richiede” (Intervista del 24/04/2018).

Alla luce di questi elementi è possibile concludere che la banca si configura come una vera e propria creatrice di *insidership* per le PMI italiane. Essa offre ai suoi clienti, tanto direttamente quanto attraverso i suoi partner e la sua rete di contatti, un accompagnamento nel processo d’internazionalizzazione che va oltre il supporto finanziario. Sulla base di queste considerazioni è possibile affermare che il gruppo Crédit Agricole assiste le PMI italiane nel superamento della *liability of outsidership* fornendo i due elementi essenziali per avere successo nei mercati stranieri: informazioni e relazioni (Johanson e Vahlne, 2009).

Le informazioni sono fornite sia direttamente, tanto attraverso l’offerta di prestazioni tradizionali quanto attraverso servizi complementari (formazioni, seminari, informativa sulle altre aziende...), sia

tramite la rete di International Desk nel mondo e i dati in possesso della casa madre, sia indirettamente, dai partner e dai contatti che la banca presenta ai suoi clienti. I contatti, per l'appunto, possono essere di quattro tipi. Anzitutto le filiali del Gruppo nel Paese ospite: con una presenza capillare in Francia, il gruppo Crédit Agricole accompagna fisicamente le imprese, tramite il Responsabile Affari Internazionali in Francia e il gestore clienti francese. Vi è, in effetti, una differenza sostanziale fra un accompagnamento diretto e l'accesso a un mercato in cui la banca dell'impresa non possiede una sede. In secondo luogo i partner, come Altios e Business France, capaci di offrire consulenza e informazioni chiave, che si configurano per le PMI come fornitori di servizi. Non meno importanti sono i contatti delle altre imprese simili o complementari, con cui è possibile essere messi in relazione attraverso il servizio di *netmatching*, che possono configurarsi per le PMI come clienti, fornitori o partner strategici nel processo di internazionalizzazione. Infine è necessario menzionare la rete di contatti della banca, che "può essere sollecitata a seconda delle necessità della clientela che ce lo richiede." (Intervista del 24/04/2018), il cui ruolo potrebbe essere approfondito in ulteriori studi.

5. CONCLUSIONI. – Lo studio presentato in questa sede ha permesso di comprendere in maniera più approfondita il ruolo che il gruppo Crédit Agricole ha nel supporto all'internazionalizzazione delle PMI italiane in Francia. Alle funzioni principali della banca, Cariparma affianca la creazione di una prima relazione sul mercato locale: quella con la casa madre Crédit Agricole. Il gruppo inoltre accompagna l'impresa in Francia aiutandola ad inserirsi in network di relazioni con partner potenzialmente strategici per l'impresa, capaci di fornire alle PMI italiane informazioni e conoscenza di opportunità. In questo senso Crédit Agricole contribuisce in maniera significativa al superamento della difficoltà principale legata all'internazionalizzazione: la *liability of outsidership*. Di conseguenza, si può dire che uno dei ruoli di questo gruppo bancario è quello di aiutare le PMI a diventare insider nel nuovo mercato, contribuendo a creare un ecosistema favorevole allo sviluppo imprenditoriale internazionale.

La ricerca qui presentata soffre tuttavia di alcune limitazioni, anzitutto poiché si è prestata attenzione al processo di internazionalizzazione delle PMI italiane clienti di Crédit Agricole esclusivamente verso la Francia, in cui il gruppo ha una presenza particolarmente forte. I risultati potrebbero variare se si considerasse l'accompagnamento delle imprese da parte di altri istituti di credito, italiani o esteri. Inoltre potrebbe essere interessante analizzare processi analoghi intrapresi da imprese provenienti da Paesi diversi dall'Italia, o verso mercati differenti in Europa e nel Mondo, potenzialmente da un punto di vista comparativo.

In definitiva lo studio presentato in questa sede e le proposte formulate nel corso della trattazione intendono costituire una base per future ricerche sul ruolo degli istituti di credito come creatori di *insidership*. Tale analisi richiederebbe anzitutto uno o più studi qualitativi aventi come oggetto diversi istituti bancari internazionali, necessari per approfondire la comprensione dei meccanismi e dei processi esistenti. In seguito un'analisi quantitativa potrebbe permettere di raggiungere un maggior grado di generalizzazione attraverso la costruzione di un modello basato su studi precedenti.

BIBLIOGRAFIA

- BJÖRKMANN I., KOCK S., "Social Relationships and Business Networks: the Case of Western Companies in China", *International Business Review*, 4, 1995, n. 4, pp. 519-535.
- BLANKENBURG HOLM D., JOHANSON M., KAO P., "From outsider to insider: Opportunity development in foreign market networks", *Journal of International Entrepreneurship*, 13, 2015, n. 3, pp. 337-359.
- CALHOUN M.A., "Unpacking liability of foreignness: identifying culturally driven external and internal sources of liability for the foreign subsidiary", *Journal of International Management*, 8, 2002, n. 3, pp. 301-321.
- COLLIN P.M., "The construction of networks by MNCs: an analysis of the banking sector", in MAYRHOFER U. (a cura di), *Management of Multinational Companies: A French Perspective*, New York, Palgrave Macmillan, 2012, pp. 204-220.
- CRÉDIT AGRICOLE, *Crédit Agricole Key Figures 2017*, Paris, Crédit Agricole, 2017, p. 6, <https://www.credit-agricole.com/en/finance/finance/key-figures-credit-agricole-s.a#>
- CRÉDIT AGRICOLE, *NetMatching: Catalogo dei Servizi e Modalità Operative per la Registrazione e la Fruizione dei Servizi*, www.netmatching.eu, 2018.
- CRÉDIT AGRICOLE (S.D.), *Discover the Crédit Agricole Group*, <https://www.credit-agricole.com/en/group/discover-the-credit-agricole-group>, 10 aprile 2018.
- DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR, *Italie – le commerce extérieur italien en 2016*, Paris, Ministère de l'économie et des finances,

- 2018, p. 6, https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/16555_italie-le-commerce-exterieur-italien-en-2016.
- DUNNING J.H., LUNDAN S.M., *Multinational Enterprises and the Global Economy*, Cheltenham, Edward Elgar, 2008.
- FORSQREN M., *Theories of the Multinational Firm: A Multidimensional Creature in the Global Economy*, Cheltenham, Edward Elgar, 2008.
- FORSQREN M., HOLM U., JOHANSON J., *Managing the Embedded Multinational: A Business Network View*, Cheltenham, Edward Elgar, 2006.
- GHAURI P. N., GRØNHAUG K., *Research Methods in Business Studies: A Practical Guide*, London, Pearson Education, 2005.
- CRÉDIT AGRICOLE, *Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata*, Parma, Gruppo Bancario Crédit Agricole Italia, 2017, p. 81.
- JOHANSON J., VAHLNE J.E., “The Internationalization Process of the Firm-A Model of Knowledge Development and Increasing Foreign Market Commitments”, *Journal of International Business Studies*, 8, 1997, n. 1, pp. 23-32.
- JOHANSON J., VAHLNE J.E., “The Uppsala internationalization process model revisited: From liability of foreignness to liability of outsidership”, *Journal of International Business Studies*, 40, 2009, n. 9, pp. 1411-1431.
- MILLIOT E., “The Pivotal Role of Guanxi for Economic Intelligence in the People’s Republic of China”, *Management International*, 20, 2016, n. 4, pp. 133-145.
- OVIATT B.M., MCDUGALL P.P., “Toward a Theory of International New Ventures”, *Journal of International Business Studies*, 25, 1994, n. 1, pp. 45-64.
- PETERSEN B., PEDERSEN T., “Coping with liability of foreignness”, *Journal of International Management*, 8, 2002, n. 3, pp. 339-350.
- SETHI D., JUDGE W., “Reappraising liabilities of foreignness within an integrated perspective of the costs and benefits of doing business abroad”, *International Business Review*, 18, 2009, n. 4, pp. 404-416.
- SIGGELKOW N., “Persuasion with Case Studies”, *Academy of Management Journal*, 50, 2007, n. 1, pp. 20-24.
- TAUSSIG M., “Foreignness as both a global asset and a local liability: How host country idiosyncrasies and business activities matter”, *Journal of International Business Studies*, 48, 2017, n. 4, pp. 498-522.
- THIÉTART R.A., *Doing Management Research: A Comprehensive Guide*, London, SAGE, 2001.
- VAHLNE J.E., JOHANSON J., “The Uppsala model on evolution of the multinational business enterprise – from internalization to coordination of networks”, *International Marketing Review*, 30, 2013, n. 3, pp. 189-210.
- VALDEMARIN S., LUCIA M.G., *Integrazioni Verticali di Successo e Riorganizzazione dei Network Relazionali. Il Caso del Gruppo Solway*, Milano, FrancoAngeli, 2018.
- VELEZ-CALLE A., ROBLEDO-ARDILA C., RODRIGUEZ-RIOS J.D., “On the Influence of Interpersonal Relations on Business Practices in Latin America: A Comparison with the Chinese Guanxi and the Arab Wasta”, *Thunderbird International Business Review*, 57, 2015, n. 4, pp. 281-293.
- YIN R.K., *Case Study Research: Design and Methods*, Thousand Oaks, SAGE Publications, 2009.
- ZAHEER S., “Overcoming the Liability of Foreignness”, *Academy of Management Journal*, 38, 1995, n. 2, pp. 341-363.

University of Lyon: stefano.valdemarin@univ-lyon3.fr

RIASSUNTO: I processi di internazionalizzazione delle piccole e medie imprese (PMI) sono spesso segnati da difficoltà relative all'integrazione sui mercati esteri. Tali difficoltà sarebbero da attribuirsi principalmente alla *liability of outsidership* (Johanson & Vahlne, 2009), ossia ad una situazione iniziale di svantaggio rispetto ai concorrenti locali nel reperire informazioni chiave e opportunità di business, dovuta alla scarsa integrazione nella rete di relazioni sul mercato obiettivo. Tuttavia, alcune organizzazioni, come i gruppi bancari internazionali, le cui attività si basano principalmente sulla gestione di una rete di relazioni con clienti, partner e istituzioni potrebbero aiutare le PMI a ridurre la *liability of outsidership* mettendole in contatto con alcuni attori locali.

A partire da questi presupposti è stato costruito un single case study avente come oggetto l'accompagnamento da parte del gruppo Crédit Agricole delle PMI italiane che s'internazionalizzano in Francia. I risultati mostrano in che modo Crédit Agricole svolge il ruolo di “creatore di *insidership*” sul mercato Francese, favorendo degli investimenti delle PMI italiane all'estero. Questo articolo offre una nuova prospettiva sui gruppi bancari internazionali in cui, al ruolo tradizionale di Istituti di Credito, si affianca una funzione non meno importante: quella di fornire ai propri clienti una rete di relazioni.

SUMMARY: In a global shifting world, one of the main issues that small and medium size enterprises (SMEs) must face during their internationalization processes is the integration in foreign markets. In fact, a foreign company may be affected by the liability of outsidership (Johanson & Vahlne, 2009), as it's always perceived as an outsiders in the new market which is not well integrated in local networks. In this context, international banking groups, managing a set of complex relationships with clients, institutions and local actors (Collin, 2012) may help SMEs in reducing their liability of outsidership.

Moving from those considerations and from the mainstream of the business network view, this study focuses on the role of Crédit Agricole in supporting Italian SMEs in their internationalization process in France. Our results show that Crédit Agricole facilitates the integration of Italian SMEs in the local market, helping them in reducing their liability of outsidership. This article offers a new perspective about the role of international banking groups supporting internationalization and networking processes by giving access to local contacts to their clients.

Parole chiave: internazionalizzazione, gruppi bancari internazionali, network, liability of outsidership, PMI italiane
Keywords: internationalization, international banking groups, networks, liability of outsidership, italian SMEs

ROBERTO SCHIESARI, LUIGI BOLLANI, ENRICO BATTISTI

PMI ED INTERNAZIONALIZZAZIONE: UN'INDAGINE EMPIRICA SULLE IMPRESE ITALIANE A CONDUZIONE FAMILIARE

1. INTRODUZIONE. – Per le PMI italiane a conduzione familiare l'internazionalizzazione è cruciale per sviluppo e sostenibilità, come è dimostrato dagli studi relativi al periodo di crisi finanziaria. Le aziende saldamente presenti nei mercati esteri hanno saputo affrontare meglio il crollo della domanda interna e ridurre il rischio finanziario affidandosi all'innovazione. Ma anche se questa è la base necessaria per competere nel mercato globale, le PMI familiari sono costrette ad affrontare altre sfide per poter trascendere i confini nazionali. Uffici di rappresentanza, accordi strategici con partner locali o investimenti diretti attraverso sussidiarie sono strategie di internazionalizzazione che richiedono però competenze e investimenti. Condividere investimenti e risorse umane attraverso alleanze strategiche (siano esse sotto forma di joint ventures, networks o accordi specifici) può accelerare il processo.

Lo scopo di questa relazione è investigare il ruolo dell'internazionalizzazione delle PMI italiane per identificare opportunità e limiti riscontrabili sul percorso strategico internazionale. La ricerca si basa su un sondaggio somministrato ad un campione di PMI a conduzione familiare coinvolte in un processo di internazionalizzazione o in procinto di esserlo; il questionario investiga differenti aspetti legati a ambiente, obiettivi, rischi percepiti e modelli di business. L'analisi dei dati raccolti evidenzia un aumento della consapevolezza del ruolo centrale della capacità di innovazione e dell'internazionalizzazione attraverso investimenti diretti nel contesto delle strategie di business. Lo studio suggerisce che le risorse umane qualificate possono essere percepite come un elemento essenziale ma al tempo stesso critico, con possibili implicazioni nei programmi di formazione; al tempo stesso emerge la necessità di un'internazionalizzazione maggiormente strutturata ed aperta ad accordi strategici di collaborazione con altri partner.

2. OBIETTIVI, METODOLOGIA E RISULTATI DELLA RICERCA. – Il lavoro si propone una prima riflessione sul tema dell'internazionalizzazione come fonte di competitività aziendale, al fine di identificare, nell'attuale arena competitiva di riferimento, alcune tendenze evolutive ed esigenze future delle PMI italiane e di delineare alcuni profili strategici delle imprese anche in considerazione di variabili dimensionali delle aziende coinvolte. Lo studio si basa su un campione di PMI, selezionate in collaborazione con la rete degli Studi Integrati ACB, che hanno già affrontato, o sono in fase di valutazione di processi di internazionalizzazione; per tali imprese si è proceduto a somministrare un questionario inerente i temi dell'internazionalizzazione e a valutarne i risultati.

Si riportano di seguito gli aspetti di maggiore rilevanza emersi dall'analisi dei questionari sottoposti alle imprese, allo scopo di acquisire una prima visione di insieme degli aspetti di maggior rilievo, ma anche di criticità, in tema di internazionalizzazione.

In particolare si fa riferimento ai seguenti temi:

Obiettivi ritenuti strategici nell'attuale contesto competitivo: vengono indicate soprattutto fiscalità, burocrazia e scarsa flessibilità del mercato del lavoro vengono indicati, come principali elementi di freno allo sviluppo aziendale. I limiti di "sistema" risultano essere più sentiti rispetto alle carenze "interne" in termini di competenze e struttura organizzativa.. In riferimento ai modelli strategici di Michael Porter, si evidenzia, in un processo di internazionalizzazione, il passaggio da un concetto di "leadership di costo" a quello di "focalizzazione/differenziazione" anche per la concorrenza percepita di competitor internazionali con minor costo della manodopera. Inoltre la survey evidenzia la necessità, soprattutto per le imprese di minori dimensioni e di più recente costituzione, di maggior controllo per diminuire il rischio e limitare il "costo dell'errore" che potrebbe essere significativo affrontando nuovi mercati.



Caratteristiche delle imprese che si aprono a processi di internazionalizzazione: vengono indicate soprattutto leadership, propensione all'innovazione e all'internazionalizzazione, capacità organizzative come caratteristiche distintive che, al giorno d'oggi, deve possedere un imprenditore di successo in grado di perseguire processi di internazionalizzazione. In particolare le imprese "storiche" riconoscono l'importanza di un'imprenditorialità innovativa. Organizzazione, capacità d'innovazione tecnologica e risorse finanziarie rappresentano alcuni tra gli elementi prioritari per il successo di un'impresa; tuttavia, emerge una scarsa attenzione e sensibilità sui relativi investimenti (ad esempio, Research & Development, Human Research, Information, Communication and Technology), che sarebbero opportuni per rafforzare le imprese. In particolare la solidità patrimoniale e la disponibilità di adeguate risorse finanziarie rappresenta, sovente, un elemento percepito come prioritario soprattutto per le imprese di medie dimensioni, consapevoli del maggior rischio e dei più lunghi pay-back di investimenti in strutturati processi di internazionalizzazione.

Motivi delle imprese per internazionalizzarsi: si tratta soprattutto di una risposta alle maggiori tensioni concorrenziali per *competitors* esteri e/o maggiormente innovativi. Le imprese più piccole sono maggiormente sensibili soprattutto alle minacce provenienti dai Paesi emergenti e in via di sviluppo, mentre le imprese di medie dimensioni risultano più sensibili alla concorrenza di prodotti innovativi, alla luce della carenza di investimenti in ICT. I modelli attualmente adottati evidenziano la prevalenza di forme "leggere o poco strutturate" di internazionalizzazione (specialmente rivolte alla esportazione di prodotti), per decenni tipiche delle nostre imprese, mentre la maggiore dimensione aziendale ha permesso la realizzazione di investimenti diretti, anche tramite joint ventures o alleanze strategiche).

Opzioni strategiche in prospettiva per l'internazionalizzazione: i modelli adottabili in prospettiva si presentano più strategici e strutturati, denotando la consapevolezza crescente di investimenti a sostegno dei processi di internazionalizzazione; le imprese di minori dimensioni ritengono prioritario realizzarli tramite collaborazioni strategiche (probabilmente per l'opportunità/necessità di condividere costi e rischi), mentre le imprese di maggiori privilegiano investimenti diretti e joint venture pur non trascurando l'importanza di collaborazioni strategiche. Quanto alle principali difficoltà del processo di internazionalizzazione emergono dai questionari la carenza di informazioni e la difficoltà di stabilire rapporti di collaborazione, nonché l'elevato rischio di investimenti e la carenza di personale adeguato. Tali difficoltà sono ritenute prioritarie anche rispetto a difficoltà di finanziamento. Per le imprese di minori dimensioni tra quelle del campione oltre ai problemi riscontrati dalle altre imprese emergono come molto rilevanti le difficoltà di finanziamento, la difficoltà a reperire personale adeguato e la carenza di supporto da un punto di vista consulenziale-professionale. Per esse risultano vie preferenziali per ridurre le difficoltà le forme consortili e le reti di imprese.

3. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – Da questa prima analisi esplorativa condotta su un campione di PMI italiane, emergono alcuni significativi spunti di riflessione sul tema dell'internazionalizzazione.

Le imprese intervistate manifestano, innanzitutto, una crescente consapevolezza nel considerare l'internazionalizzazione, e anche l'innovazione, come parte integrante dei propri modelli di business. Tale scelta assume una valenza strategica differenziante basata sulla ricerca e consolidamento di nuovi vantaggi competitivi, ma fa emergere più significative implicazioni a livello aziendale e manageriale. In tal senso, in un processo di internazionalizzazione, le risorse umane interne ed esterne rappresentano un elemento cruciale di successo soprattutto nel medio-lungo periodo, unite ad un miglior accesso ad informazioni su mercati e possibili partners. L'accesso a finanziamenti, pur importante, è comunque nella maggior parte dei casi ritenuto meno rilevante rispetto ad una riduzione delle asimmetrie informative ed alle risorse umane.

Si evidenzia la consapevolezza della rilevanza di alleanze strategiche "equity" e "non equity" al fine di acquisire e condividere conoscenze, esperienze ed investimenti, in un'ottica anche di riduzione del rischio. Le forme consortili sono quelle preferite dalle imprese di minori dimensioni, interessate anche al modello delle reti di imprese.

Tali considerazioni, sebbene emergano dalle interviste effettuate, non possono essere generalizzate, ma permettono di evidenziare la crescente esigenza da parte delle PMI italiane di una internazionalizzazione più strutturata e "strategica", non limitata al modello delle esportazioni dirette.

In quest'ottica le imprese, specie di piccola dimensione, hanno manifestato anche l'esigenza di un

adeguato e proattivo supporto consulenziale che fornisca loro competenze qualificate ed integrate a personale qualificato e motivato per supportarle in un processo coordinato e sistemico di internazionalizzazione.

BIBLIOGRAFIA

- BRESCIANI S., VRONTIS D., THRASSOU A., “Change through Innovation in Family Business: Evidence from an Italian Sample”, *World Review of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development*, 9, 2013, n. 2, pp. 195-215.
- HAGEN B., DENICOLAI S., ZUCHELLA A., “International entrepreneurship at the crossroads between innovation and internationalization”, *Journal of International Entrepreneurship*, 12, 2014, n. 2, pp. 111-114.
- O’CASS A., WEERAWADENA J., “Examining the role of international entrepreneurship, innovation and international market performance in SME internationalisation”, *European Journal of Marketing*, 43, 2009, n. 11/12, pp. 1325-1348.
- ZUCHELLA A., HAGEN B., “The internationalization of SMEs in Italy”, in GHOURI P. AND KIRPALANI M. (eds), *Handbook of Research on International Entrepreneurship Strategy: Improving SME Performance Globally*, Elgar, 2015, pp. 309-333.

Università di Torino: roberto.schiesari@unito.it, luigi.bollani@unito.it, enrico.battisti@unito.it

RIASSUNTO: Il lavoro presenta i risultati di una ricerca sui problemi che affrontano le PMI a conduzione familiare per superare i confini nazionali. Dall’analisi degli esiti del questionario somministrato a un campione di piccole e medie imprese si rileva che sono più propense ad adottare “modelli leggeri” di internazionalizzazione, quali le forme consortili o di reti di imprese, e collaborazioni strategiche. Ma in particolare emerge che le difficoltà di accesso al credito, gli aspetti istituzionali, fiscalità, burocrazia, scarsa flessibilità del mercato del lavoro, costituiscono le barriere più difficili da superare per il processo di internazionalizzazione.

SUMMARY: The paper presents the results of a research on the problems faced by family SMEs to expand their business beyond the Italian borders. Analyzing the results of the questionnaire given to a sample of small and medium enterprises, it is noted that they are more likely to adopt “light models” of internationalization, such as the consortium forms or networks of companies, and strategic collaborations. But in particular, it emerges that the difficulties in accessing credit, institutional aspects, taxation, bureaucracy, poor labor market flexibility, are the most difficult barriers to overcome for the internationalization process.

Parole chiave: PMI, business familiare, modelli di internazionalizzazione
Keywords: SME, family business, internationalization models

MARIA ANTONIETTA CLERICI

VERSO EST. LE RETI DEL COMMERCIO DEI SERVIZI DI ARCHITETTURA E INGEGNERIA DI ITALIA E GERMANIA NELL'UNIONE EUROPEA

1. PREMessa. – Al pari di altri *knowledge-intensive business services* (Kibs), anche i servizi di architettura e ingegneria (SAI) tendono ormai a estendere la loro operatività al di là dei mercati domestici (Rimmer, 1991; McNeill, 2008; Faulconbridge, 2010; Pflanz, 2013). L'innovazione tecnologica, la liberalizzazione del commercio di servizi ad opera del *General Agreement on Trade in Services* (GATS) siglato nel 1995, la semplificazione delle norme che regolano l'esercizio delle professioni tecniche nei vari paesi, sono i principali fattori d'impulso all'internazionalizzazione dei SAI. In aggiunta, nel caso dell'Unione europea (UE), va considerata l'entrata in vigore della "Direttiva Bolkestein" o "Direttiva Servizi" (2006/123/Ce) (1): essa ha ridotto le barriere normative alla libera circolazione dei SAI e di molti altri servizi non finanziari che, nel loro complesso, generano ben il 40% del Pil dell'UE-28. Il mercato unico dei servizi, già prefigurato nel 1956 dal "Rapporto Spaak" (2), è a lungo rimasto marginale rispetto a quello delle merci. Ciò dipende dalla natura di molti servizi che, per essere erogati, necessitano della prossimità fisica fra offerente e acquirente, ma contano anche i quadri normativi vigenti nei singoli paesi che, benché all'apparenza sempre più liberisti, continuano a ostacolare l'accesso al mercato degli operatori stranieri. L'impatto della "Direttiva Bolkestein" è stato inferiore alle aspettative per gli effetti della crisi economica del 2008, tuttavia il rafforzamento del mercato unico dei servizi è ritenuto un passaggio essenziale per aumentare la competitività e la coesione dell'UE (Santagostino, 2017).

L'internazionalizzazione dei SAI è un tema rilevante per almeno due ragioni. Anzitutto essi rientrano nella categoria dei Kibs, attività strategiche nell'economia post-fordista, che agiscono come "ponti" di conoscenza e innovazione rispetto a molti altri settori (Doloreux *et al.*, 2016). La stessa UE, fin dalla "Strategia di Lisbona" (2000), sostiene con forza queste attività ad alto valore aggiunto che alimentano la competitività nell'economia globalizzata. In secondo luogo, la circolazione delle pratiche progettuali è uno dei canali della globalizzazione: insieme ai progetti tecnici, circolano conoscenze altamente specialistiche, idee, modelli culturali. Ciò è denso di implicazioni: si riarticolano le gerarchie di potere fra territori e si produce una crescente omologazione dei paesaggi urbani, legata alla realizzazione di edifici iconici e alla replica di soluzioni formali e tecnologiche indifferenti alla varietà dei luoghi.

In questo quadro generale, il contributo analizza la geografia dell'interscambio commerciale di SAI all'interno dell'UE, nel periodo 2005-2015, soffermandosi sui casi della Germania e dell'Italia (3). Il problema di fondo, affrontato nel saggio, è quello dell'integrazione fra paesi dell'Ovest e dell'Est Europa, connotati da una diversa struttura economica che ne condiziona l'inserimento nel mercato unico (Daniels *et al.*, 2010; Ciéslik *et al.*, 2016). Nel settore dei SAI – come si vedrà nel §2 – l'ingresso nei mercati esteri avviene spesso tramite accordi temporanei con partner locali finalizzati alla realizzazione di un progetto (Peh, Low, 2013): ciò dà vita a forme "leggere" di internazionalizzazione, tracciabili seguendo i flussi di export/import di servizi tecnici fra paesi (4). Il commercio di SAI è una nicchia nell'interscambio complessivo di servizi nell'UE, ma è cresciuto sensibilmente nel tempo, qualificandosi come agente di

(1) Recepita negli ordinamenti nazionali entro il 28 dicembre 2009.

(2) Documento sulla creazione della CEE e dell'EURATOM, redatto da un Comitato intergovernativo presieduto da Paul Henry Spaak e presentato alla Conferenza di Venezia del 29 maggio 1956.

(3) Questo lavoro è parte della ricerca "Nuovi metodi per lo studio dell'urbanistica e dell'architettura transnazionali", finanziata con Fondi FARE 2016 del Politecnico di Milano; una versione più ampia del saggio è in corso di pubblicazione sulla *Rivista Geografica Italiana*.

(4) Censiti nella bilancia dei pagamenti dei singoli paesi e relativi alla vendita *cross-border* di servizi e al movimento temporaneo di persone: si tratta, rispettivamente, delle modalità 1 e 4 identificate dal GATS.



integrazioni fra mercati. Il processo vede Germania e Italia in prima fila: pur partendo da posizioni assai diverse, entrambi i paesi si sono proiettati con forza – più di altre grandi economie – verso l’Est europeo.

2. DIVERSE PRATICHE PROGETTUALI. – Nel variegato universo delle attività terziarie, i SAI hanno alcune specificità che ne condizionano le modalità d’internazionalizzazione. Va considerata, anzitutto, la natura del servizio offerto. Secondo von Nordenflycht (2010), i SAI rientrano nella famiglia dei servizi professionali classici che combinano alta intensità di conoscenza, bassa intensità di capitale e forza-lavoro professionalizzata (5). Tuttavia, a differenza di altre attività della medesima categoria, i SAI sono *focalizzati sul progetto* – più che sul prodotto o sulla tecnologia – e ciò implica una forte attenzione alle esigenze del cliente, che limita il grado di standardizzazione dell’attività. Ogni progetto prende forma nell’interazione con un cliente specifico, i suoi bisogni, il suo budget. Il principale vantaggio competitivo dei SAI risiede nell’unicità, legata al possesso di un “capitale culturale” adeguato a fronte delle esigenze dei clienti, che può essere costruito in due modi: massimizzando la distintività delle pratiche, oppure sviluppando un’*expertise* che consenta di qualificarsi come referenti privilegiati per certi tipi di consulenze, progetti e problemi. In base a ciò è possibile suddividere le imprese di servizi tecnici in due macro-categorie: da un lato, quelle che adottano pratiche basate su idee forti (*strong ideas*); dall’altro, quelle che privilegiano l’esperienza (*strong experience*). Come sottolineano Winch e Schneider (1993), questa distinzione condiziona la struttura delle imprese ma anche le loro modalità di crescita sui mercati internazionali. Le imprese che si muovono nel solco della *strong experience*, specializzate in certi tipi di consulenze o edifici complessi (grattacieli, centri commerciali, aeroporti, stadi, ospedali...), tendono a seguire i clienti oppure a entrare in nuovi mercati esportando le competenze specifiche maturate in quelli d’origine. Esse cercano una presenza stabile all’estero, sfruttando un ampio ventaglio di forme *equity* (filiali, *joint venture*, gruppi di accordo economico...). La prossimità fisica ai clienti è fondamentale: essere immersi nei brusii locali e conoscere il sistema di regole vigenti in un paese – magari culturalmente molto diverso da quella d’origine – assicurano una maggior prontezza nel cogliere le opportunità di business. Per queste imprese è importante sfruttare vantaggi di costo (legati alla specializzazione) e costruire reti di relazioni interne ai singoli mercati, con l’impiego di forza-lavoro locale, che deve comunque condividere la filosofia della sede madre. Sono queste le imprese a cui Taylor e Knox (2005) guardano per delineare la geografia degli studi di progettazione internazionali.

Le imprese basate su idee forti sono più reattive e orientate a percorsi di crescita basati sulla reputazione, connessa alla creazione di edifici unici, con alto valore simbolico, non di rado iconemi che marcano in modo permanente i paesaggi urbani. È quest’ultimo il caso tipico delle *archistars*. La partecipazione a concorsi è un canale privilegiato per affacciarsi in nuovi mercati, per ottenere visibilità e consolidare la propria reputazione. Conta molto anche vincere premi e inserirsi, con voce autorevole, nel dibattito sui grandi temi urbani, attraverso libri, mostre ed eventi. A fama acquisita, l’entrata nei mercati esteri avviene spesso per incarico diretto da parte di committenti (pubblici o privati) che decidono di non ingaggiare tecnici locali. La flessibilità è un fattore chiave per questo tipo di imprese. Esse sono più generaliste, con un portfolio diversificato di progetti e raramente lavorano due volte per il medesimo cliente. Aprire filiali all’estero, in questo caso, ha una limitata rilevanza; contano, piuttosto, la visibilità e la reputazione conquistate attraverso lo sviluppo di soluzioni innovative e l’ideazione di edifici iconici, con un’immagine capace di “circolare” nelle reti globali, attirando l’attenzione dei media e di nuovi potenziali committenti. Tutto ruota attorno alla sede d’origine del progettista che funge da incubatore di idee e la presenza in altri paesi – limitata al tempo di realizzazione del progetto – si avvale soprattutto di forme *non equity*, come uffici temporanei e accordi con imprese locali, forme poco onerose che non richiedono l’iscrizione nel paese ospitante.

Anche la dimensione delle imprese condiziona le modalità d’internazionalizzazione. I SAI tendono ad essere più piccoli, in termini di addetti, rispetto ad altri servizi professionali (legali, di pubblicità, contabili...) attivi nei mercati internazionali. Ciò vale in particolare nell’UE, dove spicca il caso dell’Italia, con una media di soli 1,3 addetti/impresa nel 2015. La piccola impresa non ha un’organizzazione

(5) I tre requisiti non sono compresenti nelle altre categorie individuate dall’autore: *neo-professional services*, *professional campus* e *tech developers*.

adeguata per assumere decisioni complesse: tutto ruota attorno al progetto e sono carenti quelle competenze manageriali necessarie per operare in mercati allargati. Di fronte alla sfida di internazionalizzare il proprio business, il piccolo studio tecnico tende a rifiutare operazioni che richiedono ingenti risorse finanziarie e una presenza diretta all'estero, più alla portata delle grandi imprese. Si privilegiano, piuttosto, alleanze strategiche, ovvero forme di collaborazione temporanea con partner di altri paesi, finalizzate alla realizzazione di un progetto. Si fa leva sulla creazione di reti come mezzo per controllare i rischi connessi all'internazionalizzazione, per accedere a risorse e capacità altrimenti precluse, ma indispensabili per operare nei mercati extra-domestici, caratterizzati da dinamiche e regole proprie. La piccola impresa è inoltre più sensibile al sostegno istituzionale: politiche pubbliche di promozione *ad hoc*, fiere specializzate, delegazioni e accordi bilaterali siglati dalle associazioni professionali, sono importanti per costruire quelle reti che aprono le porte di nuovi mercati (Leonidou *et al.*, 2007). Rispetto al quadro finora delineato, seguire l'interscambio commerciale di SAI fra i paesi, consente di tracciare le forme "leggere" di internazionalizzazione, quelle non *equity*, a cui fanno ampio ricorso le imprese più piccole e quelle più vicine al profilo operativo *strong ideas* (per il caso italiano: OICE, 2016).

3. IL COMMERCIO DEI SAI NELL'UE. – I SAI sono un piccolo *cluster* nell'interscambio complessivo di servizi dell'UE (6): nel 2015, essi rappresentano solo il 3,5% delle esportazioni e il 2,5% delle importazioni totali. Purtuttavia, si tratta di un *cluster* assai dinamico che, fra 2010 e 2015, ha registrato una crescita media annua – nell'export come nell'import – superiore a quella dei servizi nel loro complesso (Tab. I). Il trend è in linea con quello di altre attività professionali, con le quali il confronto è più pertinente, che nelle statistiche ufficiali sono ricomprese nella categoria degli *other business services*. Nel 2015, il mercato UE assorbiva solo il 38,4% delle esportazioni totali di SAI, una quota in lieve riduzione rispetto a cinque anni prima e più bassa a confronto con il dato riferito all'intero aggregato dei servizi, nonché alla famiglia degli *other business services*. Ciò riflette occasioni di lavoro in paesi extra-UE, dove la forte crescita economica induce anche un notevole fervore edilizio (Cina, paesi del Golfo...), ma risente verosimilmente anche della permanenza di barriere normative e culturali interne all'UE che, a dispetto degli sforzi del legislatore, ostacolano la creazione di un mercato integrato dei servizi. C'è una forte asimmetria fra paesi nella capacità di sostenere il flusso delle esportazioni (Fig. 1). A differenza del commercio di beni, quello di servizi è dominato da poche realtà e la tendenza si accentua nel caso dei SAI, per la loro natura di attività rare, ad alto contenuto di conoscenza. Regno Unito, Francia e Germania assumono un ruolo di leadership controllando, nel 2015, ben il 53,3% dell'export di SAI intra-UE. Le loro quote di mercato sono simili, con uno scarto da quelle di altri paesi notevole. Molto esigue le quote di mercato dei paesi dell'Est europeo.

4. LE RETI DEL COMMERCIO DEI SAI DI ITALIA E GERMANIA. – Rispetto al processo di integrazione fra economie europee in un unico mercato dei servizi, Germania e Italia hanno svolto un ruolo chiave. Pur partendo da posizioni assai diverse, entrambi i paesi si sono proiettati con forza verso la "nuova Europa". Quel ruolo di "ponti" fra Ovest e Est Europa (UE-15 e UE-13), assunto fin dai primi anni Novanta nell'interscambio di merci e nelle pratiche di delocalizzazione produttiva (Giovannetti, Lucchetti, 2008), tende a replicarsi nel commercio di servizi, ivi compresi i SAI.

C'è una marcata differenza, fra i due paesi, nella recente performance del comparto dei servizi tecnici (Tab. II). Già incamminata lungo una traiettoria divergente rispetto alle maggiori economie europee, dopo la crisi economica del 2008 l'Italia è rimasta intrappolata in una lunga recessione dalla quale si è ripresa a fatica. Ne ha risentito anche il comparto dei SAI, con un forte calo di addetti (-12,7% fra 2010 e 2015), imprese (-11,7%) e fatturato (-5,3%). Diversa la situazione della Germania, più resiliente allo shock della crisi economica e con una dinamica del Pil tale da farne la locomotiva d'Europa; fra 2010 e 2015 anche il comparto dei servizi tecnici attraversa una fase espansiva, con una rilevante crescita del fatturato (+45,6%). Un ulteriore elemento di differenza riguarda la struttura dei SAI: l'Italia ha molte più imprese della Germania, ma il fatturato e il carico di addetti sono assai inferiori. In un paese domi-

(6) Salvo diversamente indicato, d'ora in poi si farà riferimento all'UE a 28 paesi.

nato dalle piccole imprese, i SAI non fanno eccezione. In tale settore le micro-imprese (fino a 9 addetti) concentrano l'87,1% dell'occupazione: un'anomalia nel panorama europeo che abbassa la dimensione media a 1,3 addetti/impresa. In Germania la ripartizione fra grandi e piccole imprese è più equilibrata e la dimensione media (4,7 addetti/impresa) è una delle più alte nell'UE. È diverso inoltre il grado di apertura internazionale nel campo dei servizi tecnici, misurato dall'incidenza del commercio di SAI sul PIL: l'indice tedesco (0,7%) è il doppio di quello italiano (0,3%), con un divario più marcato rispetto al commercio di servizi nella sua totalità.

La dinamica dei SAI esportati nel mercato unico, fra 2005 e 2015, pone i due paesi su fronti opposti (Tab. III). L'Italia mobilitava, nel 2005, un volume di export pari a circa la metà di quello tedesco e nell'arco di un decennio il divario è aumentato. Già prima della crisi economica, le esportazioni italiane crescevano lentamente; nel 2009 c'è un crollo e solo nel 2012 si ritorna ai livelli del 2005. Il risultato è una modesta crescita dell'export di SAI nel decennio 2005-2015 (+6,6%), sottotono anche rispetto alla media UE. Nel caso tedesco la frenata del 2009 è attenuata, la ripresa più rapida, cosicché l'export cresce sensibilmente nel lungo periodo (+87,1%). Anche nelle importazioni si conferma la maggior dinamicità dell'economia tedesca, mentre in Italia, con un mercato edilizio in crisi, i flussi si riducono (-13,3%). Nel complesso, si evidenzia come la Germania abbia mantenuto pressoché inalterato il proprio peso nel mercato europeo – nell'export come nell'import – polarizzando circa ¼ dei flussi circolanti. Non altrettanto si può dire per l'Italia che ha dimezzato le proprie quote di mercato (dal 10,3% al 5,6% nell'export; dal 12,7% al 5,7% nell'import).

Al di là del diverso trend, è evidente come l'Italia abbia ri-orientato i propri flussi di esportazione in direzione dei mercati dell'UE-13. Nel periodo 2005-2010 essi assorbivano solo il 7,9% delle esportazioni (in valori cumulati), ma nel quinquennio successivo la quota è salita al 16,2%. Il mutamento nella trama delle relazioni è davvero significativo: la ripartizione dell'export fra le arene UE-15 e UE-13 diventa simile a quella della Germania, che vanta una storica presenza nei mercati dell'Est europeo, consolidata negli anni più recenti. La forte proiezione verso l'UE-13 pone la Germania e l'Italia in una posizione singolare: fra le maggiori economie europee, nessun'altra indirizza, verso Est, quote altrettanto elevate del proprio export di SAI. Anche nelle importazioni i due paesi hanno rafforzato nel decennio in esame i propri legami con l'UE-13, pur ricevendo da queste realtà flussi modesti.

Sono visibili significative differenze nelle reti d'interscambio di Italia e Germania. Quelle dell'Italia sono polarizzate e ciò assume massima evidenza per le esportazioni, indirizzate in larga misura verso il mercato tedesco, il cui potere attrattivo cresce nel tempo (Tab. IV). La gerarchia si attenua nelle importazioni, pur restando comunque forte: fra 2010 e 2015, oltre alla Germania, si impone, come secondo partner rilevante, la Francia; seguono il Regno Unito e, a notevole distanza, tutti gli altri paesi UE. I flussi di export della Germania disegnano una rete più spiccatamente multipolare (Tab. V): Regno Unito, Paesi Bassi, Francia e, in subordine, Italia e Austria rappresentano, nel periodo 2010-2015, i maggiori mercati di sbocco delle imprese tedesche. La multipolarità è visibile anche sul fronte delle importazioni; in questo caso, si accentua il peso dell'Austria (che scavalca l'Italia e diventa il quarto partner) e non è trascurabile – per quanto limitato – quello dei paesi dell'Est Europa (in particolare Ungheria e Polonia). Ai flussi di esportazione si accompagna una diversa capacità di penetrazione nei mercati. La Germania possiede alte quote di mercato, in modo diffuso nell'Europa occidentale e orientale; per molti paesi è proprio il primo partner commerciale. Sono più impenetrabili il Belgio – dove l'Italia controlla circa ¼ delle importazioni – e le repubbliche baltiche, più aperte a relazioni con i paesi dell'area scandinava. I mercati maggiormente integrati con quello tedesco sono Austria e Ungheria: qui, addirittura, nella fase più recente (2010-2015), la metà (o più) delle importazioni di SAI proviene dalla vicina Germania. Una maggior disimmertia nella distribuzione delle quote di mercato caratterizza l'Italia. Verso l'Ovest Europa, essa indirizza alti flussi di export ma, alle prese con forti *competitors*, deve accontentarsi di modeste quote di mercato (le più alte in Belgio e Grecia). È nell'arena dell'Europa orientale che l'Italia riesce ad essere più competitiva: il suo potere cresce fino a raggiungere una posizione di monopolio in Slovacchia, dove controlla il 55,3% delle importazioni cumulate 2010-2015. L'interesse per l'UE-13 è confermato anche dal fatto che proprio qui, nella maggior parte dei paesi, l'Italia ha aumentato nel tempo le proprie quote di mercato, mentre nell'UE-15 ciò è avvenuto solo in pochi casi. Anche la Germania ha incrementato le proprie quote, ma con un maggior equilibrio fra Ovest ed Est Europa. Spesso i SAI specializzano l'export di servizi, qualificandosi come primari agenti di integrazione fra mercati.

5. CONCLUSIONI. – Seguire i flussi d’interscambio commerciale dei SAI fra paesi consente di delineare una mappa dell’internazionalizzazione di queste attività. Sfugge l’operatività connessa all’apertura di filiali nei mercati esteri e non è chiaro il rapporto (di complementarità o sostituzione) fra questi presidi stabili e i più discontinui flussi di export/import. Purtuttavia, si coglie una parte non trascurabile dell’internazionalizzazione dei SAI: quella basata su forme non *equity*, come gli accordi con imprese di altri paesi, finalizzati alla realizzazione di un progetto. Forme “leggere”, predilette dalle imprese di minori dimensioni (molto presenti nell’UE) che per la loro struttura organizzativa non possono permettersi una rete di filiali all’estero, oppure da quelle che, in virtù una strategia di business più centrata sulla creatività, non ne hanno bisogno. Nell’UE, il potenziamento del mercato unico dei servizi ad opera della “Direttiva Bolkestein” ha avuto effetti positivi anche sul commercio dei SAI che, fra 2010 e 2015, nonostante la crisi economica, è cresciuto sensibilmente. Germania e Italia, in particolare, hanno costruito forti reti di relazione con i paesi dell’Est Europa, ma va rilevata una differenza sostanziale: mentre la Germania ha consolidato la propria posizione di forza nell’UE, l’Italia, pur dilatando le proprie reti di export verso Est e pur con una bilancia commerciale dei SAI che tende ad essere positiva, ha perso peso nel mercato europeo. Per l’Italia, alle prese con una forte crisi del mercato delle costruzioni, l’internazionalizzazione dei SAI è una scelta quasi obbligata ma è anche una sfida, sia per la ridotta dimensione delle imprese – che non favorisce lo sviluppo di quell’approccio manageriale utile per operare nei mercati esteri –, sia per la mancanza di un’adeguata politica di sostegno da parte delle istituzioni e degli ordini professionali.

BIBLIOGRAFIA

- CIESLIK E., BIEGANSKA J., SRODA-MURAWSKA S., “Evaluation of trends in foreign trade development in the post-communist countries of Europe in the years 2000-2012 following their accession to the Eu”, *Quaestiones Geographicae*, 35, 2016, n. 4, pp. 35-48.
- DANIELS P.W., RUBALCABA L., STARE M., BRYSON J., “How many Europes? Varieties of capitalism, divergence and convergence and the transformation of the European services landscapes”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 102, 2010, n. 2, pp.146-161.
- DOLOREUX D., FREEL M., SHEARMUR R. (eds), *Knowledge-intensive business services. Geography and innovation*, London and New York, Routledge, 2016, 2nd ed.
- FAULCONBRIDGE J.R., “Global architects: learning and innovation through communities and constellations of practice”, *Environment and Planning A*, 42, 2010, n. 12, pp. 2842-2858.
- GIOVANNETTI G., LUCCHETTI F., “Trade and foreign direct investment: Italy, Germany and the new Europe”, in QUADRIO CURZIO A., FORTIS M. (eds), *The Eu and the economies of eastern European enlargement*, Heidelberg, Physica-Verlag, 2008, pp. 73-84.
- KNOX P.L., TAYLOR P.J., “Toward a geography of the globalization of architecture office networks”, *Journal of Architectural Education*, 58, 2005, n. 3, pp. 23-32.
- LEONIDOU L.C., KATSIKEAS C.S., PALIHAWADANA D., SPYROPOULOU S., “An analytical review of the factors stimulating smaller firms to export: implications for policy-makers”, *International marketing review*, 24, 2007, n. 6, pp. 735-770.
- MCNEILL D., *The global architect: Firms, fame and urban form*, London and New York, Routledge, 2008.
- OICE-ASSOC. ORGANIZ. DI INGEGNERIA, DI ARCHITETTURA E DI CONSULENZA TECNICO-ECONOMICA, *Rapporto sulla presenza delle società di ingegneria e di architettura all'estero*, Roma, OICE, 2016.
- PEH L.C., LOW S.P., *Organization design for international construction business*, Berlin, Springer, 2013.
- PFLANZ K., “Seeking opportunities: International market selection by European engineering consultancies”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 104, 2013, n. 5, pp. 556-570.
- RIMMER P.J., “The global intelligence corps and world cities: Engineering consultancies on the move”, in DANIELS P.W. (ed), *Services and metropolitan development. International perspectives*, London and New York, Routledge, 1991, pp. 66-106.
- SANTAGOSTINO A. (ed), *The single European market and trade policy*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, 2017.
- VON NORDENFLYCHT A., “What is a professional service firm? Toward a theory and taxonomy of knowledge-intensive firms”, *The Academy of Management Review*, 35, 2010, n. 1, pp.155-174.
- WINCH G.M., SCHNEIDER E., “Managing the knowledge-based organization: The case of architectural practice”, *Journal of Management Studies*, 30, 1993, n. 6, pp. 923-937.

RIASSUNTO: Nell'Unione europea, benché con flussi ancora modesti, il commercio di servizi contribuisce all'integrazione fra paesi in un unico mercato. Il *paper* analizza il caso dei servizi di architettura e ingegneria, vettori di conoscenze altamente specialistiche. Nel quadro di flussi di interscambio molto polarizzati, con un ruolo egemone dei paesi dell'Europa occidentale, spiccano i casi di Italia e Germania. Nel decennio 2005-2015, questi due paesi, più di altri, hanno costruito solidi legami con l'Est Europa, replicando quanto già avvenuto nel commercio di beni e nelle pratiche di delocalizzazione produttiva.

SUMMARY: In the European Union, although with still modest flows, trade in services contributes to integration between countries in a single market. The paper analyzes the case of architecture and engineering services, which disseminate highly specialized knowledge. The exchange flows of these technical services are very polarized, with a hegemonic role of the Western European countries. In this context, Italy and Germany stand out. In the period 2005-2015, these two countries, more than others, have built strong ties with Eastern Europe, replicating what has already happened in the trade of goods and in the delocalization of industrial production.

Parole chiave: commercio di servizi, servizi di architettura e ingegneria, Unione europea

Keywords: trade in services, architecture and engineering services, European Union

ALLEGATI

TAB. I – COMMERCIO DI SAI E DI ALTRI SERVIZI DELL'UE-28 (2010-2015)

Area	Export			Import			Destinazione Export	
	2010 (mil.€)	2015 (mil.€)	AAGR ¹ 2010-2015	2010 (mil.€)	2015 (mil.€)	AAGR ¹ 2010-2015	2010 (%)	2015 (%)
<i>Intra UE-28</i>								
SAI	17.037	24.576	+7,8	-	-	-	40,8	38,4
Altri servizi business	147.472	232.245	+9,6	-	-	-	51,3	49,7
Totale servizi	733.433	1.016.761	+6,8	-	-	-	56,3	55,0
<i>Extra UE-28</i>								
SAI	24.744	39.376	+9,8	9.208	16.075	+12,6	59,2	61,6
Altri servizi business	140.182	235.003	+10,9	122.198	207.350	+11,4	48,7	50,3
Totale servizi	568.699	831.529	+7,9	460.537	685.657	+8,3	43,7	45,0
<i>Mondo</i>								
SAI	41.782	63.952	+8,9	25.393	39.524	+9,6	100,0	100,0
Altri servizi business	287.654	467.248	+10,2	296.172	464.959	+9,6	100,0	100,0
Totale servizi	1.302.132	1.848.289	+7,3	1.138.890	1.608.789	+7,2	100,0	100,0

Nota: 1. Annual average growth rate.

Fonte: elaborazioni su dati EUROSTAT.

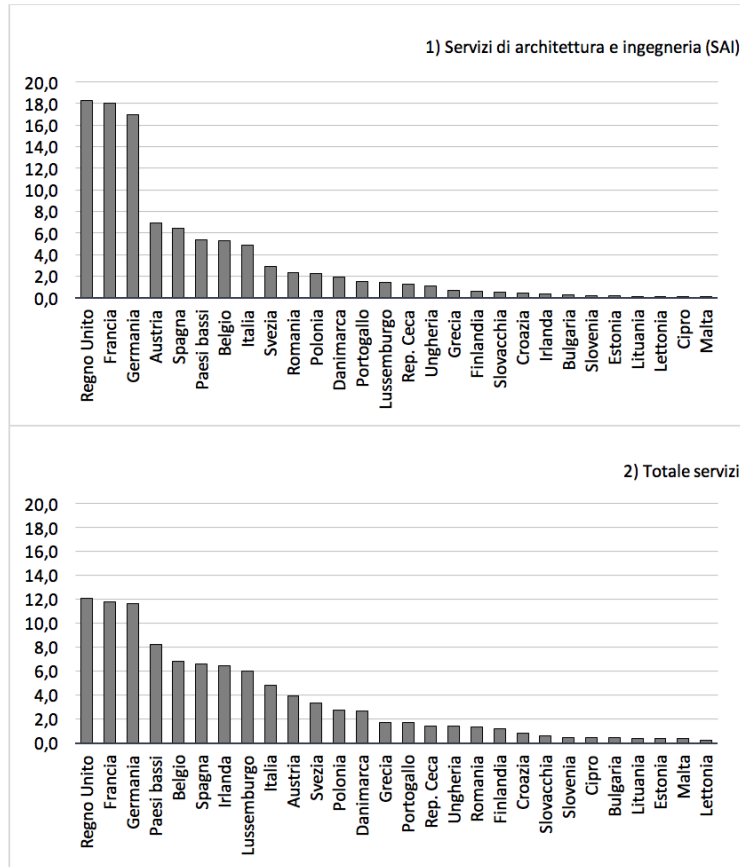


Fig. 1 – Esportazioni di SAI e di servizi nell'UE-28: quote % per paese (2015).

Fonte: elaborazioni su dati EUROSTAT.

TAB. II – IL COMPARTO DEI SAI IN ITALIA E GERMANIA (2010-2015)

Indicatori	Italia	Germania
Imprese		
V. ass., 2015	193.176	122.662
$\Delta\%$, 2010-2015	-11,7	+28,5
Addetti		
V. ass., 2015	251.533	572.606
$\Delta\%$, 2010-2015	-12,7	+26,7
Fatturato		
V. ass., mil. Euro, 2015	20.317	64.267
$\Delta\%$, 2010-2015	-5,3	+45,6
Addetti/Impresa, 2015	1,3	4,7
% Addetti per classi dim. imprese, 2015		
>250 addetti	6,0	14,1
50-249 addetti	3,4	15,1
20-49 addetti	1,7	13,9
10-19 addetti	1,8	14,6
2-9 addetti	18,3	31,4
0-1 addetti	68,8	10,9
Commercio SAI (% PIL), 2015	0,3	0,7
Commercio servizi tot. (% PIL), 2015	10,9	16,8
Variaz. media annua PIL, 2010-2015	0,5	3,3
Service trade restrictiveness index, Architettura, 2016	0,236	0,203
Service trade restrictiveness index, Ingegneria, 2016	0,160	0,204

Fonte: elaborazioni su dati EUROSTAT, OECD e Banca mondiale.

TAB. III – FLUSSI E QUOTE DI MERCATO NEL COMMERCIO DEI SAI INTRA UE-28: ITALIA E GERMANIA (2005-2015)

Paesi	Flusso intra UE-28 (mil. €)			Quote intra UE-28 (%)			Verso/Da: UE-15 val. cum. (%)		Verso/Da: UE-13 val. cum. (%)	
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2010	2010-2015
<i>Export SAI</i>										
Italia	1.294	876	1.379	10,3	5,1	5,6	92,1	83,8	7,9	16,2
Germania	2.587	3.996	4.841	20,6	23,5	19,7	85,1	84,8	14,9	15,2
<i>Import SAI</i>										
Italia	1.548	756	1.343	12,7	4,7	5,7	92,3	88,5	7,7	11,4
Germania	3.266	4.603	6.727	26,7	28,4	28,7	85,5	82,0	14,5	17,7

Fonte: elaborazioni su dati EUROSTAT.

TAB. IV – ITALIA: ESPORTAZIONI E IMPORTAZIONI DI SAI NELL'UE-28 (2005-2015)

Paese (PIL de- crescente al 2015)	Export di SAI Val. cumul., % (UE-28=100)		Import di SAI Val cumul., % (UE-28=100)		Potere di mercato ¹ Val. cumul. %		Specializzazione Export SAI ² (X = Sì)	
	2005-2010	2010-2015	2005-2010	2010-2015	2005-2010	2010-2015	2005-2010	2010-2015
<i>UE-15</i>								
Germania	29,2	34,2	24,0	28,9	7,5	6,1	X	X
Regno Unito	14,8	8,6	25,8	13,5	7,2	3,0		
Francia	22,5	13,0	20,6	25,5	7,2	6,0	X	
Spagna	2,5	1,9	5,7	5,3	3,1	2,7		
Paesi Bassi	6,3	6,5	3,0	2,7	5,6	3,7	X	X
Svezia	2,0	3,0	1,5	0,8	2,7	1,6	X	X
Belgio	6,5	10,9	2,4	2,8	16,0	21,1	X	X
Austria	0,9	0,2	4,3	3,3	4,4	3,0		
Danimarca	0,2	0,7	1,0	1,4	2,3	3,1		
Irlanda	0,5	0,1	1,2	1,1	1,2	0,4		
Finlandia	2,8	2,2	1,0	0,9	10,3	7,1	X	X
Portogallo	0,8	1,2	0,5	1,2	2,9	7,0	X	X
Grecia	2,4	1,0	0,4	0,8	nd	16,8	X	
Lussemburgo	0,6	0,4	1,2	0,4	4,8	2,7		
<i>UE-13</i>								
Polonia	5,5	5,7	2,7	2,6	17,8	21,6	X	X
Rep. Ceca	0,1	0,4	0,2	0,4	2,7	1,9		
Romania	0,5	2,0	2,0	3,0	10,3	15,8		X
Ungheria	0,5	0,1	0,3	0,4	1,6	2,3		
Slovacchia	0,1	4,8	0,1	1,2	2,6	55,3		X
Bulgaria	0,3	1,4	0,1	0,4	11,5	22,0		X
Croazia	0,4	0,5	0,5	0,8	30,3	22,2		
Slovenia	0,1	0,1	1,5	0,3	11,1	7,6		
Lituania	0,04	0,01	0,01	-	1,6	3,5		
Lettonia	-	-	-	0,01	-	-		
Estonia	-	0,1	0,01	0,01	1,2	2,9		
Cipro	0,2	1,0	-	2,1	3,8	21,3	X	X
Malta	0,2	0,1	0,2	0,1	10,6	4,1		

Note: 1. % import dall'Italia su totale import dichiarato dal Paese; in corsivo valori stimati; nd = dati non disponibili. 2. Valori >1 dell'indice (Export di SAI verso il paese / Export SAI intra UE-28) / (Export di servizi verso il paese / Export di servizi intra UE-28).

Fonte: elaborazioni su dati EUROSTAT.

TAB. V – GERMANIA: ESPORTAZIONI E IMPORTAZIONI DI SAI NELL'UE-28 (2005-2015)

Paese (PIL de- crescente al 2015)	Export di SAI Val. cumul., % (UE-28=100)		Import di SAI Val cumul., % (UE-28=100)		Potere di mercato ¹ Val. cumul., %.		Specializzazione Export SAI ² (X = Sì)	
	2005-2010	2010-2015	2005-2010	2010-2015	2005-2010	2010-2015	2005-2010	2010-2015
<i>UE-15</i>								
Regno Unito	15,8	18,9	16,8	15,6	25,9	21,8		
Francia	11,5	14,0	16,2	12,8	33,9	32,8		X
Italia	8,3	7,6	7,5	6,1	24,0	28,9	X	X
Spagna	8,0	5,1	6,1	4,3	33,8	24,1	X	X
Paesi Bassi	16,9	15,1	9,4	13,8	17,9	20,8	X	X
Svezia	3,6	4,0	3,1	2,9	26,2	27,4		nd
Belgio	4,7	4,2	4,7	3,0	13,2	10,8		
Austria	6,6	7,0	13,3	12,1	53,0	48,5		X
Danimarca	1,5	1,9	1,8	2,5	25,7	34,0		
Irlanda	2,3	3,0	1,7	3,5	18,5	32,0		
Finlandia	2,2	1,5	1,6	2,6	27,4	15,7	nd	nd
Portogallo	2,4	1,1	1,0	0,8	27,1	20,1	X	X
Grecia	0,7	0,7	1,2	0,9	nd	15,8		
Lussemburgo	0,8	1,1	0,9	0,8	21,2	23,8		
<i>UE-13</i>								
Polonia	2,9	3,0	4,2	3,8	30,2	28,0		
Rep. Ceca	2,5	2,7	3,4	3,1	50,6	36,0	X	X
Romania	1,6	1,3	0,9	1,5	19,6	22,0	nd	nd
Ungheria	3,2	3,6	2,3	3,9	38,8	54,9	X	X
Slovacchia	1,7	2,3	1,3	2,6	21,5	21,2	X	X
Bulgaria	1,0	0,4	0,8	0,8	18,8	36,4	X	
Croazia	0,5	0,2	0,3	0,4	13,9	13,5	X	
Slovenia	0,3	0,4	0,3	0,6	16,3	24,6	nd	nd
Lituania	0,4	0,2	0,2	0,1	17,0	19,5	nd	nd
Lettonia	0,1	0,1	0,1	0,1	17,2	10,5	nd	nd
Estonia	0,2	0,3	0,1	0,2	7,9	18,4	nd	nd
Cipro	0,2	0,2	0,3	0,4	15,3	11,7		
Malta	0,2	0,2	0,4	0,6	48,7	39,6		X

Note: 1. % import dalla Germania su totale import dichiarato dal Paese; in corsivo valori stimati; nd = dati non disponibili. 2. Valori >1 dell'indice (Export di SAI verso il paese / Export SAI intra UE-28) / (Export di servizi verso il paese / Export di servizi intra UE-28); nd = dati non disponibili.

Fonte: elaborazioni su dati EUROSTAT.

Sessione 2

LE BARRIERE AI FLUSSI LOGISTICI TRA ECONOMIA GLOBALIZZATA E INDUSTRIA 4.0

VITTORIO AMATO

INTRODUZIONE

Questa sezione del volume *Memorie Geografiche* raccoglie i contributi proposti nell'ambito della sessione "Le barriere ai flussi logistici tra economia globalizzata e industria 4.0", nata sulla base di una riflessione sulle dinamiche principali che caratterizzano l'economia internazionale.

Gli anni d'oro della globalizzazione sembrano essere ormai superati, sia sul fronte politico che su quello legato al funzionamento dei sistemi economici. Le catene globali del valore sembrano infatti accorciarsi, sulla base delle nuove competenze acquisite dalle economie emergenti da un lato, e dalle esigenze di maggiore velocità e flessibilità richieste dalle manifatture delle economie avanzate dall'altro. Al contempo emergono *hub* di economie regionali in competizione tra loro e si rafforzano sempre più i mercati interni delle economie emergenti, dove, a seguito della crescita dei salari, il ceto medio in via di espansione comincia a rivestire un ruolo fondamentale nei consumi globali.

Si generano, in tal modo, nuove convenienze localizzative, mentre sembrano affermarsi i prodromi di un nuovo modello produttivo, definibile come Industria 4.0, che vedrebbe un riavvicinamento delle produzioni ai mercati tradizionali.

Queste differenti tendenze hanno tuttavia un risultato comune, che consiste nell'ulteriore intensificarsi degli scambi di materie prime, prodotti finiti, semilavorati e informazioni. Ne discende la crescente rilevanza strategica assunta dai flussi logistici che si avvalgono di vie d'acqua, trasporti terrestri e aerei e infrastrutture a rete. Si tratta di flussi che per loro natura si confrontano con i limiti imposti da barriere istituzionali (si pensi alla opposizione delle comunità locali ai progetti di infrastrutture culminanti in conflitti ambientali); barriere economiche (potenziali limitazioni ai traffici commerciali derivanti da atteggiamenti protezionistici); barriere tecnologiche (ad esempio l'applicazione delle tecnologie ICT al sistema logistico).

Sulla base di tali premesse, i contributi raccolti delineano dapprima il nuovo scenario competitivo, illustrando i cambiamenti in atto nel commercio internazionale, nelle logiche produttive industriali e anche nello scenario dei panorami politici. Successivamente, si affrontano temi inerenti le maggiori barriere e opportunità ai flussi logistici, che si frappongono al pieno dispiegarsi delle potenzialità implicite ai flussi stessi. Ciò in un contesto in cui si realizzano e si annunciano nuove infrastrutture o il potenziamento di quelle esistenti, come ad esempio i nuovi progetti di gasdotti ed oleodotti, l'allargamento dei canali di Panama e Suez, la realizzazione della nuova Via della seta e l'estensione di reti a larga banda a supporto dell'Industria 4.0.

In chiusura, viene proposta una riflessione sul ruolo delle Zone Economiche Speciali, considerate nella loro dimensione internazionale e nelle loro possibili ricadute.

Gli anni della grande globalizzazione e della crisi economica hanno infatti lasciato in eredità un ampliamento delle disparità nei risultati economici delle imprese dei paesi più avanzati, per le quali si è considerevolmente accresciuta la difficoltà di fronteggiare il mercato. La politica, e in particolare la politica industriale, deve riuscire appunto a superare le barriere che l'economia globalizzata ha creato, imponendosi come fattore chiave per consentire la costruzione di strategie di sviluppo vincenti e permettere una competizione efficace in uno scenario sempre più complesso e sfaccettato.



LUCIA SIMONETTI

TRA GLOBALIZZAZIONE E PROTEZIONISMO. OSTACOLI E APERTURE NELLA GEOGRAFIA DEI FLUSSI COMMERCIALI INTERNAZIONALI

1. INTRODUZIONE. UNA NUOVA NORMALITÀ DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE? – Negli ultimi decenni molti paesi in via di sviluppo sono riusciti a sfruttare le potenzialità di un sistema commerciale aperto, promuovendo le esportazioni di beni manifatturieri e servizi a scapito delle tradizionali materie prime, e riuscendo così a realizzare buoni tassi di crescita del PIL.

Il successo di tali modelli *export led* è legato a una serie di fattori che hanno completamente cambiato l'economia mondiale. In particolare, il processo di liberalizzazione degli scambi, la caduta dei costi di trasporto e le nuove tecnologie di comunicazione hanno reso possibile lo sfruttamento di rilevanti differenziali di costo tra economie, creando le condizioni per un massivo trasferimento di segmenti produttivi. La conseguente formazione di catene del valore globalmente frazionate ha permesso a molti paesi emergenti di specializzarsi nella produzione di singole componenti, comunemente quelle a maggiore intensità di lavoro, senza dover necessariamente sviluppare una rete produttiva completa. Si è così generata una nuova tipologia di commercio internazionale, che ha rivoluzionato la visione tradizionale in cui ogni paese esporta beni finali destinati al consumo. Nella realtà odierna, tale tipo di scambi rappresenta ormai una frazione minoritaria del totale, composto invece per oltre la metà di beni intermedi, che entrano poi come input nei processi industriali.

Tra il 1995 e il 2011, i paesi in via di sviluppo hanno aumentato il loro contributo alle catene globali del valore del 13,1%, dando grande impulso agli scambi con l'estero. Ciò ha determinato una base produttiva geograficamente molto più diversificata, contribuendo a rimodulare le traiettorie degli scambi mondiali sulla base di criteri legati alle logiche di produzione.

Per avere un'idea del grande processo di apertura commerciale verificatosi durante gli anni d'oro della globalizzazione è possibile considerare il rapporto tra commercio e prodotto interno lordo. Come si vede in figura 1, a partire dagli anni Settanta, a livello globale e per tutte le economie selezionate,

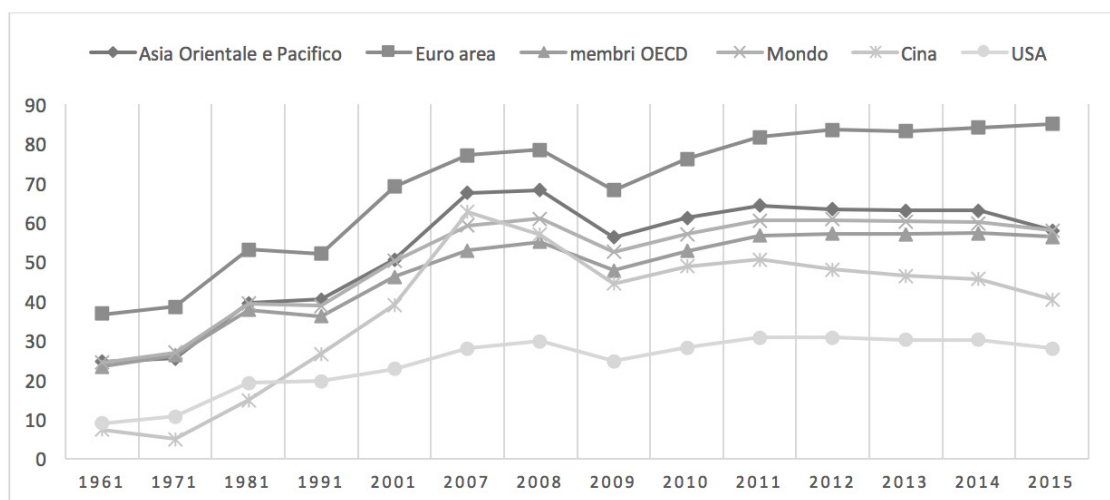


Fig. 1 – Commercio in percentuale del Prodotto interno lordo.

Fonte: elaborazione su dati WTO.



il commercio internazionale in percentuale del Pil mostra un trend estremamente positivo. Risalta in particolar modo il dato della Cina, soprattutto dal 2001, anno di adesione al WTO. La crisi economico finanziaria fa segnare, nel 2009, il punto più basso del rapporto tra commercio e prodotto interno lordo, che mostra poi una tendenza alla ripresa. Dal 2011 in poi, il trend si mostra stabile o negativo, evidenziando poi un declino vero e proprio a partire dal 2014.

In effetti, a livello globale, nel periodo 2012-16 il commercio è cresciuto ad un tasso del 3%, contro un tasso medio del 7% tra il 1987 e il 2007. La peculiarità del dato sta nel riscontro di una minore sensibilità (elasticità) del commercio rispetto al Pil, dopo decenni in cui gli scambi erano cresciuti più velocemente rispetto alla produzione e al reddito.

La crisi finanziaria globale del 2008-09 potrebbe dunque aver cambiato il modello del commercio internazionale. Le ragioni di tale cambiamento sono oggetto di un grande dibattito in letteratura e rispondono a fattori interconnessi, di ordine sia ciclico, sia strutturale.

Se è vero che molti risultati empirici (tra tutti Banca d'Italia, 2017a) indicano che, negli anni più recenti, la dinamica dei flussi commerciali internazionali è stata compressa soprattutto dalla debolezza della ripresa globale, a livello strutturale è possibile individuare differenti fattori causali. Si possono citare, tra gli altri, il rallentamento della crescita delle catene globali del valore, dovuto a fattori quali la normalizzazione della crescita di Cina e altri emergenti, che mostrano un maggiore contributo della domanda interna e dei servizi e, quindi, un minore apporto della domanda estera. Un'ulteriore motivazione risiede nelle recenti tendenze al *reshoring* o al *nearshoring*, che rispondono sia a nuove strategie imprenditoriali, sia ad elementi di ordine geopolitico, a cui non è estraneo il maggior ricorso a misure protezionistiche, alimentate dal ritorno di sentimenti nazionalistici.

Obiettivo di questo contributo è mostrare i nuovi *pattern* geografici del commercio internazionale alla luce di queste nuove tendenze, evidenziando in particolare i cambiamenti nelle dinamiche tra economie sviluppate ed economie in via di sviluppo.

2. ELEMENTI CICLICI ED ELEMENTI STRUTTURALI. – La minore intensità attuale dei flussi commerciali può parzialmente essere ricondotta ad un cambiamento nella logica dello sviluppo industriale affermata negli anni d'oro della globalizzazione, che ha portato all'imponente ascesa di un gruppo di paesi emergenti come produttori manifatturieri.

Nel 2015 ben il 58% del Pil a parità di potere d'acquisto faceva capo alle economie emergenti e in via di sviluppo, e si stima che tale percentuale salirà di altri quattro punti almeno entro il 2020. Si tratta di un capovolgimento netto rispetto al decennio precedente, in cui si riscontrava una netta prevalenza delle economie avanzate (dati IFM).

Analoghe considerazioni possono essere fatte in relazione al commercio internazionale globale, e in particolare allo scambio di merci, in cui la quota delle economie in via di sviluppo è stata praticamente pari alla metà delle esportazioni e al 41% delle importazioni mondiali.

Emergono inoltre, all'interno di questo mutato scenario, nuove traiettorie geografiche. Sempre con riferimento al 2015, infatti, oltre la metà del commercio delle economie emergenti e in via di sviluppo è stata destinata agli stessi emergenti, con un aumento di ben 11 punti percentuali rispetto al 1995.

Questo profondo processo di riequilibrio del peso tra economie emergenti ed economie mature in atto negli ultimi decenni può consentire una prima interpretazione strutturale del rallentamento del commercio internazionale. Oltre a condizionare la direzione degli scambi, esso influisce infatti anche sul suo livello di crescita potenziale, in considerazione del fatto che gli emergenti conservano, al momento, un potenziale di import ancora ridotto rispetto alle economie sviluppate.

Nel gruppo *emerging* e *developing* un ruolo principale è giocato dalle economie asiatiche. In effetti, considerando i tre principali blocchi commerciali, Nord America, Europa e Asia, è possibile notare la grande espansione dell'export asiatico e il ridimensionamento di quello europeo e nordamericano (figura 2).

Ed è proprio nelle economie asiatiche che, negli anni successivi alla crisi economico-finanziaria, ha cominciato a manifestarsi una tendenza all'accorciamento delle catene di fornitura, in virtù delle nuove competenze acquisite da alcuni paesi.

In ragione della sua posizione centrale nelle reti produttive internazionali, la Cina ha giocato un ruolo centrale in tali cambiamenti strutturali. Dopo la crisi economica internazionale, l'economia cinese

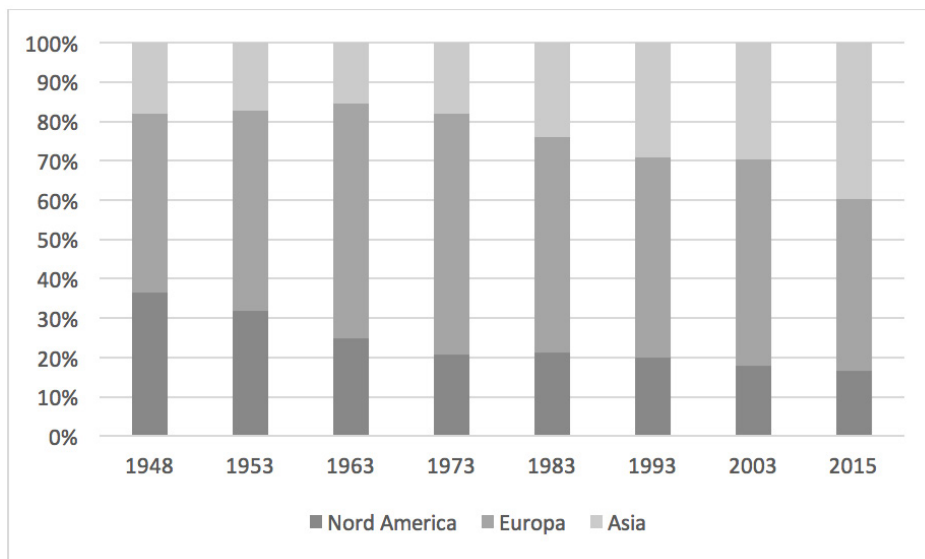


Fig. 2 – Esportazioni di merci per regione (quota percentuale sulle esportazioni globali).

Fonte: elaborazione su dati WTO.

ha infatti proseguito nella transizione verso un nuovo modello economico, in cui viene attribuita maggiore importanza a fattori di crescita quali i consumi e i servizi. Grazie anche all'avanzamento tecnologico degli ultimi anni, una quota sempre maggiore di esportazioni cinesi ha cominciato ad essere basata su input nazionali invece che su beni intermedi importati. A partire dalla prima metà degli anni duemila, inoltre, la quota dei prodotti ad alto contenuto tecnologico sul totale delle esportazioni ha superato quella dei beni a basso contenuto tecnologico. La Cina sembra dunque aver intrapreso un processo di *upgrading* lungo le catene globali del valore.

Tale riposizionamento è stato accompagnato da un cambiamento nell'orientamento geografico delle esportazioni cinesi, che si sono dirette in misura maggiore verso i paesi emergenti, e da una modifica delle caratteristiche e delle dinamiche degli scambi internazionali del Paese, i cui tassi di crescita si sono

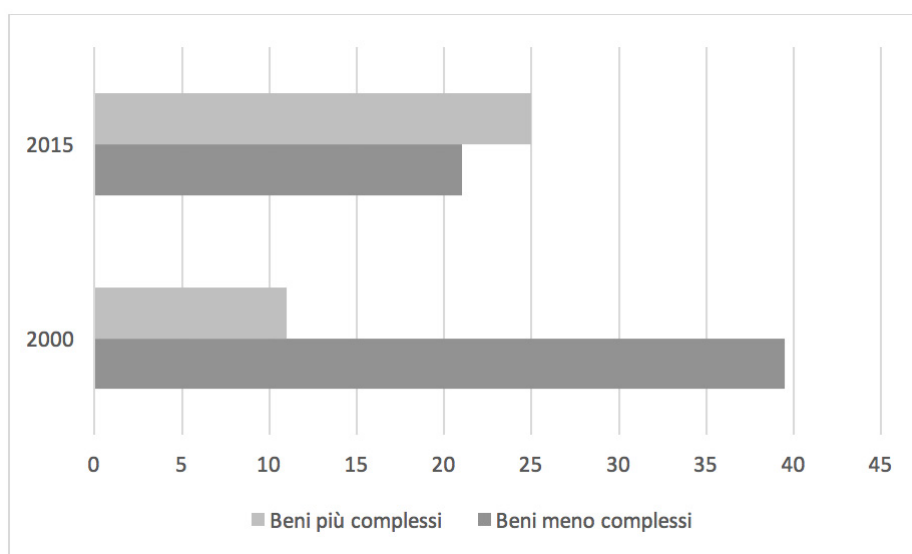


Fig. 3 – Quota percentuale di beni esportati dalla Cina per grado di complessità tecnologica.

Fonte: WTO.

ridimensionati (1). Hanno sicuramente contribuito a tale situazione anche la debole domanda da parte dei paesi OCSE, che rappresentano la principale destinazione delle esportazioni cinesi, e il restringimento del differenziale salariale tra la Cina e le economie avanzate, che riduce l'incentivo per le imprese a spostare la fase di produzione ad alta intensità di manodopera in Cina. Questi fenomeni sono ancora in corso e possono essere pertanto analizzati solo nelle loro fasi iniziali, ma stanno provocando enormi effetti a catena su altre economie emergenti, in ragione del forte legame commerciale regionale esistente nel *cluster* asiatico.

Un altro potente motore di crescita del commercio internazionale che sembra attualmente aver esaurito la sua spinta propulsiva è rappresentato dal processo di abbattimento delle barriere commerciali. Dopo l'intenso processo di liberalizzazione degli scambi avvenuto dai primi anni Novanta fino agli anni della crisi economico finanziaria, il numero di accordi di liberalizzazione promossi si è andato riducendo. Il 2016, nello specifico, ha rappresentato un anno particolarmente critico, con il venir meno, in seguito all'insediamento dell'amministrazione di Donald Trump negli Stati Uniti, della prospettiva del *Trans-Pacific Partnership Agreement* (TPP) tra i 12 maggiori paesi affacciati sul Pacifico esclusa la Cina, e la sospensione dei negoziati sul *Transatlantic Trade and Investment Partnership Agreement* (TTIP) tra Stati Uniti ed Unione europea.

Questo fenomeno, che in una certa misura può essere considerato fisiologico, riflette al contempo anche l'affermarsi di posizioni scettiche sulle politiche di integrazione internazionale nell'opinione pubblica dei paesi avanzati. Se è vero, infatti, che la paura di un ritorno al protezionismo era stata particolarmente sentita all'indomani del grande crollo commerciale del 2009, in realtà, nel corso della crisi economico finanziaria, il protezionismo ha svolto un ruolo marginale, frenato probabilmente proprio dalla presenza pervasiva delle catene globali del valore, all'interno delle quali un aumento del prezzo all'importazione, oltre a creare un danno per i consumatori, si trasmette parzialmente alla competitività delle esportazioni. Va inoltre considerato che la libertà di azione nazionale nell'ambito delle politiche commerciali è oramai contenuta, a causa dell'esistenza di una rete intricata di accordi multilaterali e bilaterali. Per questi motivi, le misure protezionistiche adottate durante la Grande crisi sono state principalmente temporanee misure antidumping, con soltanto poche eccezioni più gravi (ad esempio Russia e Turchia). La situazione è tuttavia cambiata negli anni seguenti, poiché la maggior parte delle misure transitorie implementate non sono state poi rimosse e lo stock di misure protezionistiche è aumentato nel tempo.

Il ricorso a strumenti protezionistici più o meno palesi sembra attualmente essere in aumento in molti paesi che cercano di reindustrializzare o di posizionare le loro economie e i loro settori manifatturieri in segmenti a maggior valore aggiunto. Analizzando il trend delle tariffe medie applicate dalle economie avanzate e da quelle emergenti, è possibile infatti notare come la netta tendenza alla diminuzione degli anni novanta e duemila (evidente soprattutto nelle economie emergenti, che sono ancora più protette rispetto a quelle avanzate), si sia poi arrestata proprio dopo la crisi economica.

Guardando invece alle misure non tariffarie, si nota una tendenza all'innalzamento per entrambi i gruppi. I paesi membri del G-20 sono responsabili di più dell'80% di queste misure, ascrivibili soprattutto alle tipologie dei sussidi pubblici e delle misure che favoriscono prodotti, o parti di prodotto, di origine interna (*local content requirement*).

Un ulteriore fattore di rallentamento del commercio internazionale, immediatamente collegato alla questione del protezionismo, sembra infine essere il fenomeno del *reshoring* (rilocalizzazione) o *nearshoring* (avvicinamento) delle attività produttive nei paesi industrializzati. Si tratta di una tendenza dalla notevole risonanza, ma dall'impatto reale ancora incerto, alla quale concorrono i recenti aumenti salariali in paesi già *low cost*, ma anche la necessità di avvalersi di catene produttive più agili e snelle, più facili da coordinare, in cui i tempi di consegna delle merci si riducono e la qualità può essere agevolmente controllata.

(1) È tuttavia importante notare che questa riduzione del commercio internazionale cinese è stata accompagnata da un significativo aumento del commercio interno tra le diverse province cinesi, che ovviamente non viene considerato dalle statistiche del commercio internazionale.

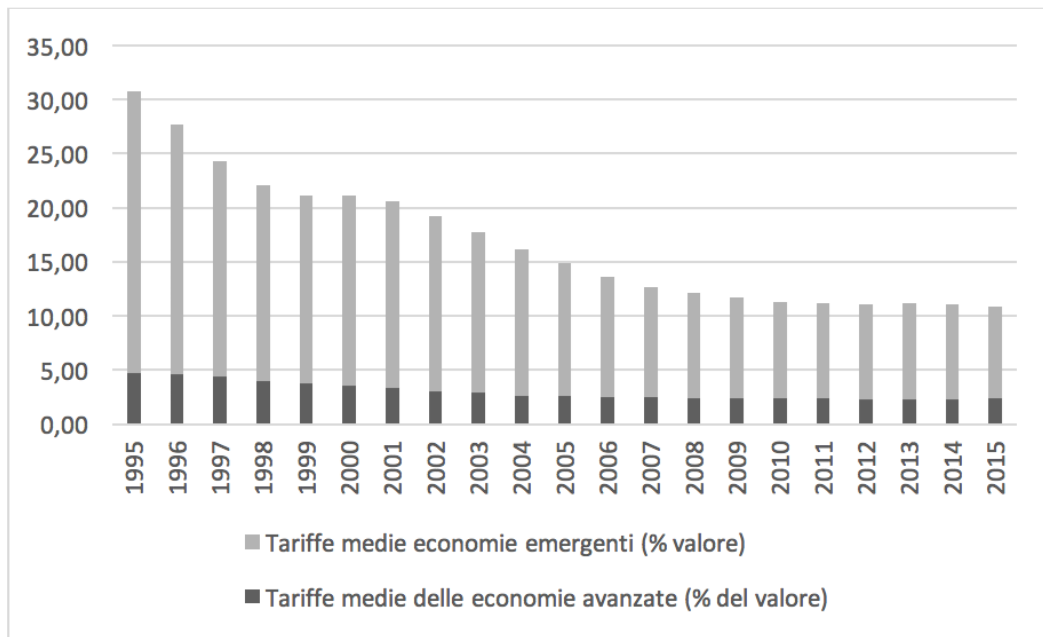


Fig. 4 – Tariffe medie imposte dalle economie emergenti e avanzate.

Fonte: elaborazione su dati Banca d'Italia.

Rilocalizzazioni e riavvicinamenti potrebbero inoltre essere assecondati e spinti dall'innovazione tecnologica. Le nuove tecnologie, e in particolare l'*additive manufacturing*, potrebbero avere un significativo impatto sulla gestione della *supply chain*, influenzando le traiettorie industriali a livello globale. Un maggior focus sull'automazione e la tecnologia digitale 3D potrebbe infatti contribuire a ridurre il peso del costo del lavoro, producendo al contempo un'occupazione diversa e più qualificata e limitando ulteriormente la convenienza alle delocalizzazioni. Anche in questo caso, il ruolo della geografia risulta particolarmente importante. Le nuove tendenze del *nearshoring* o del *backshoring* favoriscono, infatti, regioni e paesi collocati in prossimità dei maggiori mercati, anche per produzioni particolarmente sensibili ai costi, come ad esempio la moda.

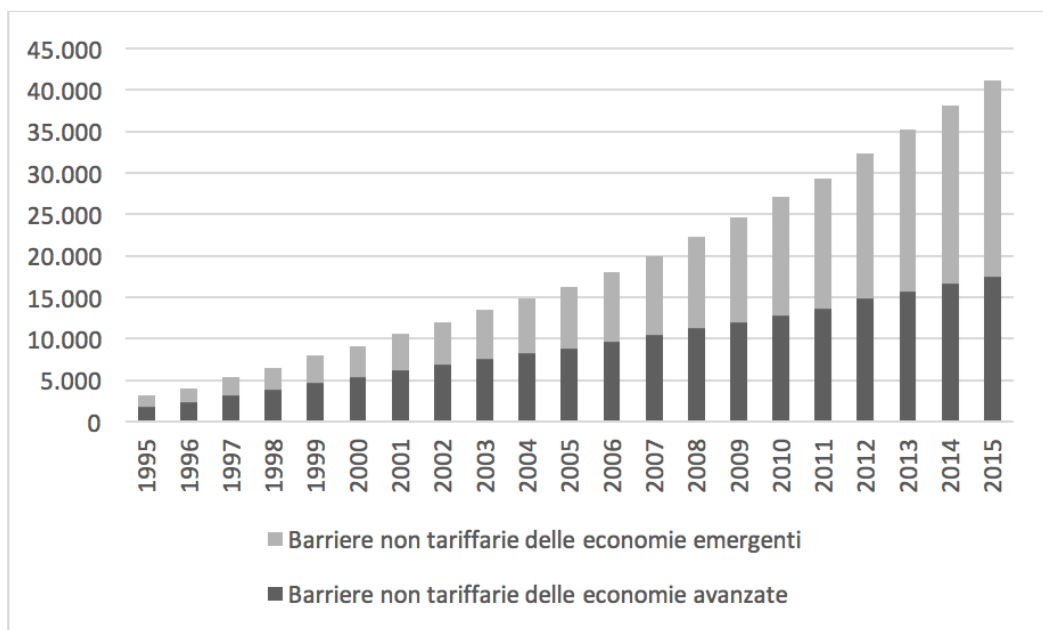


Fig. 5 – Barriere tariffarie e non tariffarie delle economie emergenti e avanzate.

Fonte: elaborazione su dati Banca d'Italia.

3. CONCLUSIONI. – La lunghezza, la complessità e la pervasività delle future GVC sono incerti. Nello scenario internazionale, sono infatti presenti al contempo una serie di elementi che fanno propendere per una situazione di *new normal*, e numerosi altri fattori che sembrano favorire per uno scenario di *business as usual* (OECD, 2017).

Nella direzione di una nuova normalità si inseriscono alcune tendenze, quali i cambiamenti in corso in Cina e negli altri paesi emergenti asiatici, dove, con l'aumento del reddito di una parte crescente della popolazione, il contributo della domanda interna alla crescita è superiore rispetto al passato e la produzione si rivolge maggiormente verso il mercato interno. Vi sono poi le strategie di impresa che tendono a realizzare un'integrazione a monte e a valle, la crescente digitalizzazione delle produzioni e i recenti orientamenti di politica commerciale che mirano ad una maggiore protezione delle industrie nazionali.

Nella direzione *business as usual* si inseriscono invece considerazioni di diverso ordine. È possibile notare, ad esempio, come non necessariamente le attività rilocalizzate dalle economie emergenti divenute ad alto costo ritorneranno nelle economie OECD. Molte continueranno invece a spostarsi alla ricerca di nuove convenienze localizzative, dirigendosi in particolare verso i cosiddetti *Mighty Five*, Malesia, India, Thailandia, Indonesia e Vietnam (MITI-V), che potrebbero divenire una "Nuova Cina" in termini di disponibilità di manodopera a basso costo, capacità produttive e crescita economica e demografica.

Va anche precisato che i salari in aumento negli *hotspot* della produzione globale non rappresentano solo un costo, ma anche una nuova opportunità. Le enormi potenzialità dei mercati *developing* ed *emerging*, con la loro classe media in costante aumento, determinano infatti la necessità, da parte delle imprese, di disporre di stabilimenti di produzione più prossimi ai nuovi consumatori. Queste traiettorie si affiancano e in parte contrastano i rientri o i riavvicinamenti della produzione da parte delle imprese europee o statunitensi. *Proximity matters*, dunque, e non soltanto in Occidente.

Infine, la tendenza all'accorciamento delle catene globali del valore potrebbe essere contrastata anche dall'integrazione di aree geografiche al momento poco coinvolte nelle reti produttive internazionali, determinando la creazione di una *Factory Africa* o di una *Factory Latin America*.

È comunque probabile, come sottolinea l'OECD (2017), che questi fattori atti a ulteriormente promuovere l'espansione delle GVC faranno avvertire il proprio impatto soprattutto sulla distribuzione geografica della produzione e del commercio globale, che sposterà sempre più il suo centro economico in direzione Sud Est, piuttosto che sulla scala complessiva del commercio internazionale.

Il rimodellamento delle *Global Value Chains* segue dunque le nuove convenienze economiche da un lato e le eccellenze produttive e tecnologiche espresse dai nuovi grandi paesi industrializzati dall'altro, generando tendenze dicotomiche all'accorciamento e all'allungamento (Simonetti, 2018).

La vera partita si giocherà sul fronte dell'innovazione e saranno probabilmente le nazioni *high skilled* e quelle che hanno il maggior livello di intensità tecnologica delle esportazioni a trarre i maggiori vantaggi. Man mano che l'industria manifatturiera diventa sempre più avanzata e sofisticata, i tradizionali Paesi produttori del XX secolo (Stati Uniti, Germania, Giappone e Regno Unito), che hanno continuamente investito nello sviluppo di tecnologie di produzione avanzate, potranno finalmente assistere ad una ripresa di competitività del loro commercio, sfruttando i loro punti di forza fondamentali, quali innovazione, competenze e l'esistenza di ecosistemi della conoscenza ricchi di relazioni immateriali. La sfida, tuttavia, in uno scenario in cui alcuni emergenti vanno già migliorando i loro posizionamenti nelle catene del valore, è completamente aperta e si farà molto probabilmente ancora più accesa nei prossimi decenni.

BIBLIOGRAFIA

BANCA D'ITALIA, *La ciclicità dell'elasticità del commercio rispetto al PIL*, Temi di discussione, 2017a.

BANCA D'ITALIA, *Relazione annuale sull'anno 2016*, 2017b.

BANCA D'ITALIA, *Appendice statistica alla Relazione annuale 2016*, 2017c.

COLLIERS INTERNATIONAL, *Global Manufacturing Shifts: An EMEA Perspective*, 2016.

CUSHMAN & WAKEFIELD, *Manufacturing Risk Index 2017*, 2016.

CRISCUOLO C., TIMMIS J., *The changing structure of GVC. Are central hubs key for productivity?*, Conference of the Global Forum on productivity, Budapest, 26-27 giugno 2017, Background paper, 2017, pp. 97-109.

DE BACKER K., "Reshoring: Myth or Reality?", *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, n. 27, 2017.

FRATOCCHI L. ET AL., "When manufacturing moves back: Concepts and questions", *Journal of Purchasing & Supply Management*,

- Elsevier, 20, 2014, pp. 54-59.
- GEREFFI G., STARK K., *Global value chains analysis. A primer*, Durham (NC), Duke University publisher, 2016.
- HORNER R., "A New Economic Geography of Trade and Development? Governing South-South Trade, Value Chains and Production Networks", *Territory, Politics, Governance*, 4, 2017, n.4, pp. 400-420.
- OECD, *The future of Global Value Chains. Business as usual or New Normal?* STI Policy note, 2017.
- CSC, *I nuovi volti della globalizzazione*, Roma, Centro Studi Confindustria, 2017.
- CSC, *Innovazione. Gli effetti sul lavoro e performance delle imprese. La posizione dell'Italia nelle catene globali del lavoro*, Roma, Centro Studi Confindustria, 2017.
- DELOITTE, *2016 Global Manufacturing Competitiveness Index*, 2017.
- GLOBAL TRADE ALERT, *The 21st Global Trade Alert Report*, 2017.
- I-COM ISTITUTO PER LA COMPETITIVITÀ, *Thinking the Future of European Industry. Digitalization, industry 4.0 and the role of EU and national policies*, I-Com – Istituto per la Competitività, 2017.
- ILO, *Global Wage Report (2016-2017). Wage inequality in the workplace*, 2017.
- INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT/THE WORLD BANK, *Global Value Chains Development Report*, 2017.
- KHARAS H., *The unprecedented expansion of the global middle class*, Washington (D.C.), Brookings, 2017.
- SIMONETTI L., "Il settore manifatturiero. Evoluzione della supply chain internazionale", in SRM (a cura di), *Un Sud che innova e produce. Il valore delle filiere produttive nel nuovo contesto competitivo e innovativo, tra Industria 4.0 e Circular economy*, Napoli, Giannini, 2018.
- TIMMER M.P., *An Anatomy of the Global Trade Slowdown based on the WIOD 2016 Release*, GGDC Research Memorandum 162, 2017.
- TIMMER M.P., "Slicing Up Global Value Chains", *Journal of Economic Perspectives*, 28, 2014, n. 2, pp. 99-118.
- UNCTAD, *Key statistics and Trends in International Trade*, Ginevra, United Nations, 2016.
- UNCTAD, *Trade and Development Report 2016*, Ginevra, United Nations, 2016.
- UNCTAD, *World Investment Report 2017*, Ginevra, United Nations, 2017.
- WORLD BANK GROUP, *Make trade an engine of growth for all*, The World Bank, 2017.
- WTO OMC, *Report on G20 trade measures*, WTO OMC, 2017.
- WTO, *World trade statistical review*, WTO, 2017.
- Wto, *Global value chains in a changing world*, WTO, 2013.

Università degli Studi di Napoli Federico II: lucia.simonetti@unina.it

RIASSUNTO: Durante la seconda fase della globalizzazione, in particolare a partire dagli anni Novanta, la crescente interazione economica ha determinato una rilevante crescita del commercio internazionale. Questo trend sembra essersi recentemente interrotto, tanto da far parlare di un *Global Trade Slowdown*, ovvero del raggiungimento di un picco fisiologico del commercio internazionale (come percentuale del PIL). Le cause del rallentamento sono oggetto di grande dibattito in letteratura e sono probabilmente il risultato di diversi trend in atto. Obiettivo di questo lavoro è comprendere se e in quale misura questo new normal possa determinare anche dei cambiamenti nella geografia del commercio internazionale, soprattutto nei rapporti tra economie sviluppate ed economie emergenti.

SUMMARY: During the second wave of globalization, particularly since the Nineties, the growing economic interaction has led to a significant increase in international trade. The post-Crisis decline of the ratio of global trade to GDP has been cause for some concern that global trade has peaked, and that we are now reaching a *new normal* in which trade levels will be weaker. The question has been a prominent area of recent research. This paper aims to understand if this *new normal* also brings with it some changes in the geography of international trade, especially in the relationships between developed economies and emerging economies.

Parole chiave: commercio, economie emergenti, catena del valore globale
Keywords: trade, emerging economies, global value chains

VIVIANA D'APONTE

LA BREXIT UNA BARRIERA NELL'INTERSCAMBIO DI FORZA LAVORO E BENI CON L'UK

1. OBIETTIVI DI RICERCA. – La più recente letteratura internazionale che ha analizzato il “fenomeno Brexit”, converge nel ritenere, per più versi, l’esito del Referendum del 23 giugno 2016 solo marginalmente espressivo di un sentimento popolare di evidente avversità nei confronti dell’Unione Europea (Minford P., *et al.*, 2015; Sampson T., 2017; De Vries C.E., 2017). Diversamente, la maggioranza dei consensi per il “leave”, molto più realisticamente, esprimerebbe una manifestazione di malcontento nei confronti della politica del Primo Ministro David Cameron (Glencross A., 2016). Invece, un’ampia componente della compagine laburista di governo, solidale con il suo leader, avrebbe ritenuto che, valutando la prospettiva del divorzio dall’Europa per nulla maggioritaria nel Paese, proprio attraverso lo strumento referendario, il “labour” avrebbe potuto riappropriarsi del consenso popolare.

Gli eventi hanno contraddetto ogni previsione favorevole al “remain” e, quindi, costretto Cameron a cedere la guida del paese ai conservatori della Sig.ra May, mentre, di fronte all’esito della consultazione, numerosi studi, hanno evidenziato la complessità di una soluzione dei problemi interni alla base del reale malcontento popolare, rilevando, allo stesso tempo, effetti difficilmente prevedibili della “Brexit” (Armstrong K.A., 2017), in termini di futuri vantaggi per il RU, quanto meno sul piano economico complessivo (Welfens P.J.J., 2017).

In altri termini, tra gli studiosi appare prevalente la preoccupazione che la Brexit possa rappresentare una scomoda “barriera” al prosieguo di vantaggiose relazioni con l’Europa, oltre che allo sviluppo stesso del benessere economico nazionale (da Costa Cabral N. *et al.*, 2017).

Questo contributo, al fine di ricostruire lo scenario di riferimento a cui più opportunamente richiamarsi, analizzerà succintamente le considerazioni che emergono dalla valutazione della percezione delle “convenienze” nazionali e delle opinioni formatesi all’interno dei principali partner europei nei confronti della permanenza del RU nella UE. Più in particolare, sarà individuato, a scala geografica, il nesso tra esito del voto referendario e livello d’interazione economica del RU nel contesto europeo. Con l’obiettivo di porre in evidenza che dalla stessa natura dei reciproci interessi emergano orientamenti politici in grado di indirizzare gli sviluppi delle future relazioni e lo stesso percorso dei negoziati per la regolamentazione dei rapporti futuri in prospettiva di un più cauto e progressivo processo di definitivo “leave”.

Sul piano metodologico, dopo aver fornito un quadro del più recente andamento dei rapporti economici tra RU e principali partner dell’UE, anche alla luce degli assetti che emergono in ordine all’intensità dei relativi flussi commerciali, il contributo, sulla base di significativi indicatori economici e motivazionali, rivolgerà attenzione alle evidenze che emergono dalle attese espresse dai principali attori della politica e dell’economia.

Le conclusioni tenderanno a lasciare trasparire la centralità della dimensione geoeconomica dell’intera questione, unitamente ai riflessi di ordine geopolitico conseguenti ad un modello di Unione Europea in cui il Regno Unito, dopo 45 anni dall’originaria adesione, si collochi al di fuori del relativo contesto istituzionale.

2. LO SCENARIO SOCIALE E LA CONSAPEVOLEZZA DELLA SCELTA REFERENDARIA. – Di fronte ad un diffuso sentimento di autonomia decisionale e all’aspirazione ad opzioni politiche non condizionate da orientamenti dipendenti da scelte maturate in contesti sovranazionali, non vi è dubbio alcuno che, specialmente nell’attuale fase critica che caratterizza il dibattito sull’unificazione europea, l’atteggiamento del popolo britannico non possa affatto ritenersi estraneo ad un diffuso fermento antieuropeista. Secondo taluni, persino sotteso a mai sopiti sentimenti elitari, tradizionalmente radicati nella cultura nazionale



britannica (Glencross A., 2016). A tale contesto, poi, si aggiunge un insieme di timori derivanti da numerose incertezze che si manifestano all'orizzonte, tra cui, non indifferenti, quelle che derivano dal difficile equilibrio tra mobilità della forza lavoro, immigrazione proveniente dall'UE e pressione esercitata, dall'esterno, da popolazioni extraeuropee, per le quali il RU rappresenta una meta ambita. Sul piano geografico sussistono sensibili differenze nell'articolazione della struttura sociale, nel senso che nei maggiori agglomerati urbani, prima d'ogni altro la regione della Capitale, la densità demografica produce problemi di congestione a scala urbana, che si riflettono su di una diffusa carenza di abitazioni, a cui il governo non riesce a porre argine, adottando politiche, dotate di adeguati finanziamenti pubblici, di edilizia residenziale popolare. Nello stesso tempo, almeno ai livelli intermedi e in determinate regioni del paese, le condizioni del mercato del lavoro restano alquanto precarie, ponendo non rari problemi di disuguaglianza estrema e di conflitto d'interessi tra popolazione locale e popolazione immigrata (Bardutzky S., 2017; Portes J., 2016; Gietel-Basten S., 2016).

Il problema del welfare resta al centro del dibattito politico, mentre le conseguenze della stretta sul bilancio statale imposta da condizioni di relativa contrazione delle entrate fiscali, si palesano con esplicita evidenza in settori cruciali quali la sanità e l'assistenza sociale (Ntampoudi I., 2017).

Una ricerca indipendente condotta in collaborazione con la fondazione Bertelsmann, curata da De Vries ed Hoffmann ha analizzato in due sondaggi, prima e dopo il voto, cioè ad aprile e ad agosto 2016, l'atteggiamento assunto da diverse categorie di cittadini nei confronti della consultazione referendaria. L'esito del riscontro empirico appare piuttosto interessante per almeno due ordini di problemi che potremmo definire la consapevolezza di un sentimento d'incertezza crescente, tra prima e dopo l'esito del confronto referendario, e la diversa valutazione espressa circa effetti negativi o positivi della "Brexit", a seconda della condizione occupazionale, piuttosto che delle classi demografiche degli intervistati.

Il risultato più rilevante è rappresentato da un diffuso convincimento circa la prevalenza di effetti negativi per il RU dal divorzio con l'UE, contro una percentuale inferiore al 40% di quanti immaginano conseguenze positive per la nazione dalla "Brexit" (De Vries C.E., 2017).

Ma, ancora più significativo appare il diverso atteggiamento espresso da tutte le classi sociali, sia pure maggiormente preoccupato da parte della classe medio-alta, complessivamente propense a ritenere piuttosto negativi gli effetti attesi dalla separazione del RU dall'UE.

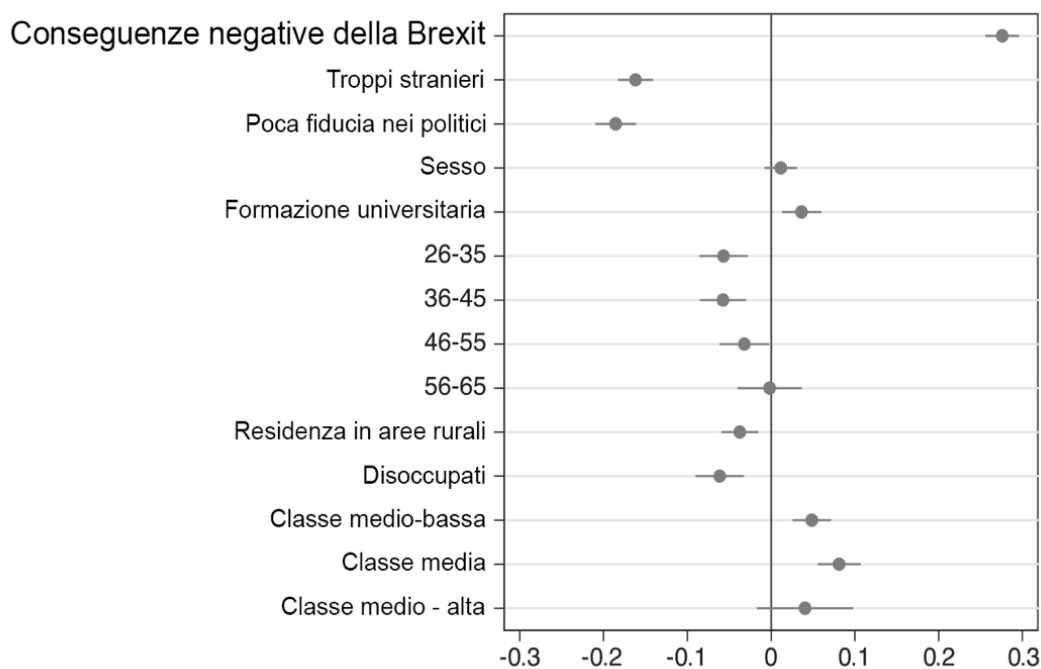


Fig. 1 – Esito del sondaggio Bertelsmann sulle conseguenze della Brexit.

Fonte: Ns. elab. su De Vries, cit., p. 45.

Tuttavia, a conferma di quanto osservato, circa la presenza di fattori di politica interna maggiormente incisivi rispetto a posizioni euroscettiche emergenti nell'elettorato, non sfugge come la Brexit venga interpretata positivamente proprio in rapporto a fattori espliciti, quali una presenza, ritenuta eccessiva, di stranieri, ma ancor più dall'insoddisfazione per l'azione politica di governo. Infine, vale osservare che i più giovani, i disoccupati e la popolazione rurale, compongano il mosaico di quanti si attenderebbero vantaggi dal definitivo divorzio dall'UE. Questioni tutte, queste, evidenziate da numerose ricerche (Bardutzky S., 2017; Portes J., 2016; Vargas-Silva C., 2016), particolarmente attente agli aspetti del fenomeno migratorio che, come si dirà, rappresenteranno uno dei principali nodi da sciogliere negli accordi che, alla fine del periodo transitorio, regoleranno le reciproche posizioni a valle della Brexit.

Per quanto risulta emergere allo stato, l'evidente divergenza che si manifesta tra le valutazioni, in prevalenza negative, circa l'abbandono della compagine Europa e gli esiti, favorevoli alla Brexit, della consultazione referendaria, può difficilmente spiegarsi se non proprio attribuendo rilevante peso alle questioni interne (Welfens P.J.J., 2017) e all'evidenza di una scarsa coesione politica, all'interno del "labour" guidato da J. Corbyn, per più aspetti critico, insieme a molti membri dello stesso Governo, nei confronti della politica sociale praticata dal Premier.

Inoltre, non va sottovalutato il significativo e convinto appoggio all'idea del "remain" manifestata dalle principali cancellerie occidentali, oltre che, molto significativamente, dal Presidente USA, Barack Obama che il 22 aprile 2016, alla vigilia del referendum, nella conferenza stampa congiunta con il Primo Ministro britannico, aveva dichiarato che "il risultato del referendum è di grande interesse per gli Stati Uniti perché gli Stati Uniti vogliono un Regno Unito forte e il Regno Unito dà il suo meglio quando è all'interno di un'Europa forte".

Del resto, dal grafico tratto dal sondaggio condotto dalle due studiose britanniche, emerge molto esplicitamente come in tutti i paesi analizzati, oltre che nell'insieme dei 27 partner UE, prevalga un posizionamento sempre maggioritario a favore del mantenimento dello status europeista del RU; posizione ulteriormente rafforzata, con livelli di consenso ancor più espliciti, all'indomani della vittoria del "leave".

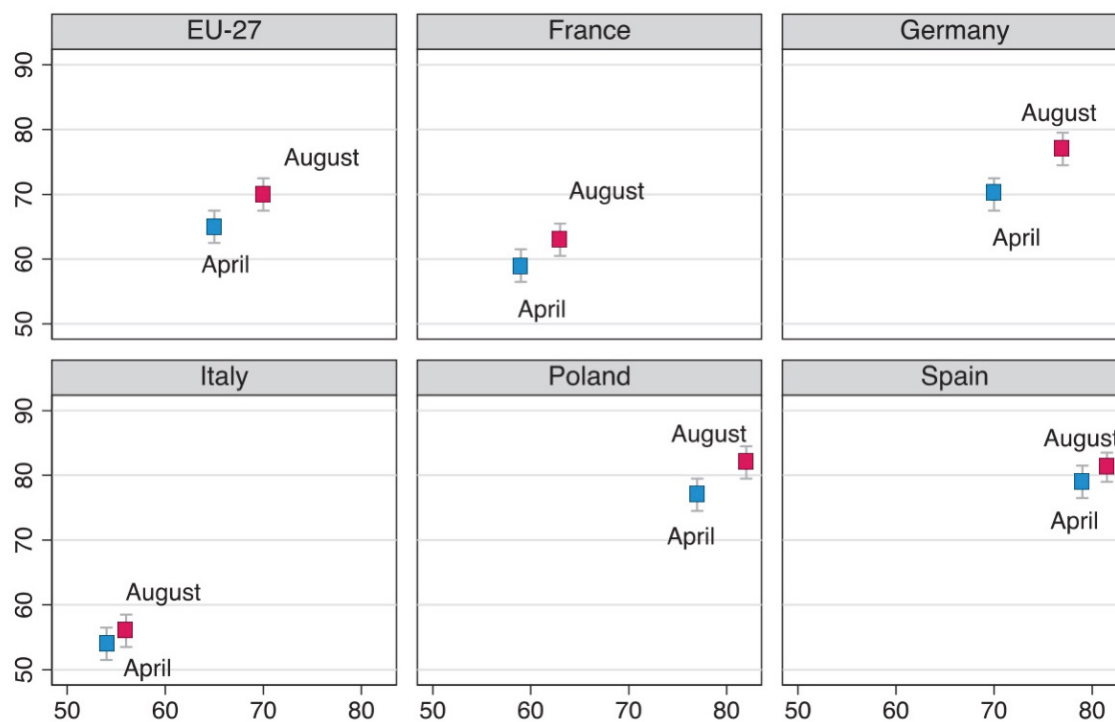


Fig. 2 – Atteggiamento dei principali partner commerciali del RU in rapporto alla propensione per il "remain" prima (aprile) e dopo (agosto) la consultazione.

Fonte: Ns. elab. su De Vries, cit., pag. 44.

3. LO SCENARIO ECONOMICO E ALCUNE PROIEZIONI REGIONALI. – Sin dall’inizio della campagna elettorale per il referendum le principali organizzazioni economiche del RU presero una netta posizione in direzione del mantenimento dello status di membro dell’UE. L’Associazione dei banchieri britannici, sin da qualche anno prima della formalizzazione da parte di Cameron di attuare una consultazione popolare sul tema dell’adesione all’UE, aveva sostenuto l’assoluta contrarietà alla fuoriuscita dal mercato unico, sottolineando come per il settore finanziario, prima d’ogni altro comparto economico, l’eventuale divorzio dall’Europa avrebbe prodotto conseguenze del tutto imprevedibili e, in ogni caso, negative (B.B.A., 2014; The City UK, 2015). Del resto, sempre nell’area della grande finanza internazionale, l’organismo di settore operante nell’ambito dell’allocazione degli investimenti, aveva ribadito come la presenza di regole certe, l’estensione di mercato, la libera circolazione dei capitali, costituissero fattori di enorme rilievo per lo sviluppo delle relazioni incentrate sull’attività della London Stock Exchange e che un isolamento dall’Europa avrebbe prodotto danni all’economia britannica anche nei confronti del mercato globale (I.M.A., 2014).

Allorchè si rifletta sull’evidente contrasto che si determina tra posizioni assunte dai principali attori dell’economia britannica e dalle più autorevoli cancellerie politiche in relazione ad un voto favorevole al “remain” e l’esito referendario, sia pure di stretta misura, a favore della Brexit, non sono praticabili conclusioni diverse dalla convinzione del sopravvento di fattori di politica interna, pur senza sottovalutare il peso attribuibile a quello stesso euroscetticismo sospinto da un populismo sempre più diffuso all’interno della compagine comunitaria.

Tuttavia, rapidamente archiviata l’ipotesi di un ripensamento, acclarata l’inattualità di un ritorno al voto, ovvero dell’inconsistenza di ogni ipotesi di assetti regionali independentisti, la realtà della separazione dall’Europa del partner britannico appare come un’ingombrante “barriera” allo sviluppo di relazioni, quanto meno, in continuità rispetto alla più recente condizione contemporanea.

Per molti comparti dell’industria, che operano in sinergia, ovvero in complementarità, con analoghi comparti produttivi del continente, quali il tessile, l’abbigliamento, i rami ad elevata specializzazione del design e della moda, rinunciare alla libera circolazione delle merci, senza dazi doganali, costituisce un vincolo in termini di maggiori costi sia sul mercato interno, sia nella competizione internazionale (The CityUK, 2016). Anche nei confronti dei prodotti agricoli, il passaggio dal regime UE a quello del WTO rappresenta una “barriera” che inciderà per almeno un 10% sui valori di mercato, in conseguenza dell’applicazione delle clausole vigenti per il commercio agricolo globale.

Ma è essenzialmente il comparto dei servizi, tradizionalmente vivace ed espansivo nel RU a suscitare le maggiori preoccupazioni degli addetti ai lavori (The CityUK, 2015; Whyman, 2016). Del resto, con l’adesione alla Comunità Europea negli anni Settanta, ben presto la City londinese divenne approdo preferenziale per le maggiori banche d’oltre oceano e per le principali multinazionali che, in tal modo, poterono ampliare le proprie attività in un contesto di libera circolazione di prodotti finanziari e di relazioni industriali, favorite dal grande mercato unico europeo. Per tali motivi, le conclusioni dello studio citato, prodotto dalla società di consulenza Wyman per conto della City, paventano danni per oltre 20 miliardi di sterline, per mancate compensazioni con l’UE, e un impatto negativo sull’occupazione diretta del settore per 35.000 posti di lavoro e per ulteriori 30/40.000 nell’indotto. Nello stesso tempo, per quanto attiene alla posizione dei paesi dell’UE nei confronti del RU, inteso come principale base finanziaria di area strategica, le imprese europee sono legate a fil doppio al mercato dei capitali governato dalla borsa londinese, sia per liquidità disponibile, sia per competenza e talento degli operatori del settore attivi nella City, sia in funzione di ampie opportunità d’accesso al mercato mondiale degli investimenti. Circostanza confermata dall’ammontare degli IDE che trovano allocazione nel RU da parte di paesi quali Olanda, Lussemburgo, Francia e Irlanda che, insieme a Germania, Belgio, Svezia ed Italia, contribuiscono per oltre l’80% al totale degli investimenti dell’UE nel Regno Unito che, a sua volta, rappresenta un attore finanziario sul mercato europeo, pressochè insostituibile (D’Aponte T., 2017).

L’eventualità di un’intesa che non prevedesse una regolamentazione di reciprocità, adeguata ad evitare il pur minimo contraccolpo ad un sistema così delicato e suscettibile di imprevedibili volatilità, costituirebbe una “barriera” insostenibile per il complessivo sistema economico britannico ed europeo, nel suo insieme unitario.

Altrettanto centrale nella struttura delle relazioni tra Regno Unito e Continente si rivela il settore del commercio estero che, con progressivo andamento crescente negli ultimi anni, dopo la crisi del 2008,

costituisce un importante pilastro nel contesto delle relazioni tra le economie britannica ed europea.

TAB. I – FLUSSI COMMERCIALI TRA RU ED ALCUNI PARTNER UE ANTE E POST CRISI ECONOMICA 2008

PAESE	2007			2009			2011		
	EXPORT	IMPORT	SALDO	EXPORT	IMPORT	SALDO	EXPORT	IMPORT	SALDO
ITALIA	9,11	13,19	-4,08	8,33	12,32	-3,99	9,94	14,21	-4,26
GERMANIA	24,50	44,24	-19,74	24,88	39,86	-14,98	33,24	50,45	-17,21
FRANCIA	17,95	21,67	-3,71	18,09	20,50	-2,41	23,27	23,29	-0,02
UE28	51,56	79,10	-27,53	51,31	72,69	-21,38	66,46	87,95	-21,49
PAESE	2013			2015			2017		
	EXPORT	IMPORT	SALDO	EXPORT	IMPORT	SALDO	EXPORT	IMPORT	SALDO
ITALIA	8,40	15,33	-6,93	8,41	15,82	-7,41	10,25	18,72	-8,48
GERMANIA	30,67	55,94	-25,27	30,48	60,86	-30,38	36,13	68,37	-32,24
FRANCIA	22,39	24,98	-2,59	17,84	24,05	-6,21	25,53	26,85	-1,32
UE28	61,47	96,25	-34,78	56,73	100,73	-44,00	71,90	113,94	-42,03

Fonte: Ns. elab. su : HM Revenue & Custom, 2018.

Infatti, pur in un contesto caratterizzato da un andamento ampiamente negativo del saldo commerciale del Regno Unito nei confronti dell'UE, desta non poche perplessità la dissimetria che traspare tra il risultato elettorale, a favore del "leave", proiettato a scala regionale, e l'innegabile interazione commerciale con l'UE, che caratterizza la posizione delle stesse economie regionali.

Ed è proprio in rapporto all'assoluta rilevanza che assumono i flussi commerciali tra i reciproci sistemi industriali, oltre che per il ruolo di principale hub finanziario svolto dalla City nei confronti dell'insieme delle regioni europee, che appare ancor più contraddittorio il comportamento elettorale del Regno Unito, allorchè se ne analizzi il risultato disaggregandone gli esiti alla scala regionale (D'Apon- te-Rinaldi, 2017), come emerge, in termini assolutamente espliciti, dall'elaborazione grafica di fig.4 e dal confronto con la fig.3.

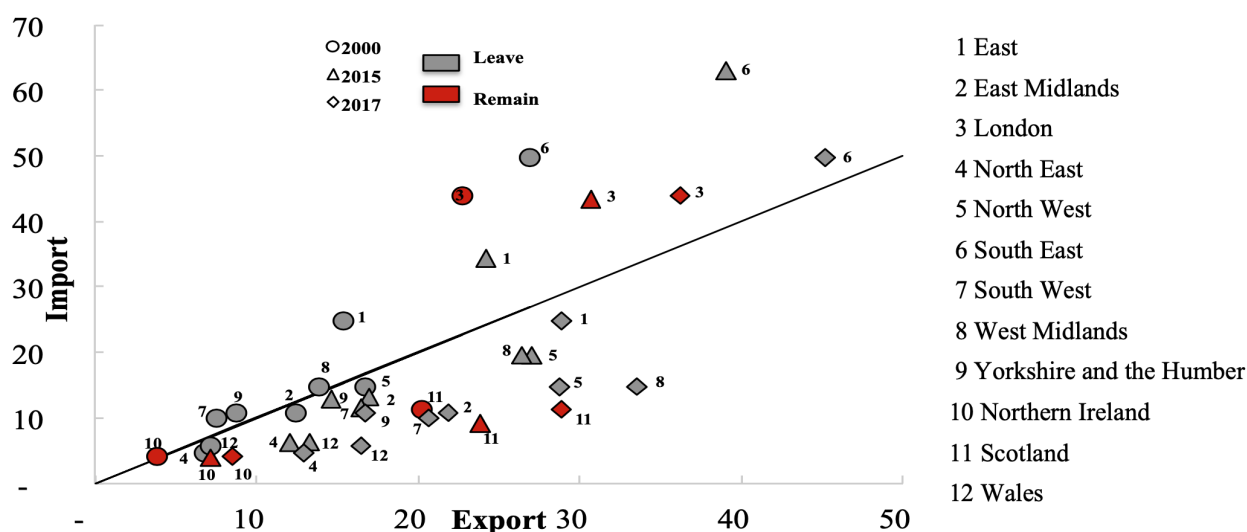


Fig. 3 – Commercio estero globale delle Regioni del RU negli anni 2000, 2015 e 2017.

Fonte: Ns.elab. su dati HM Revenue & Custom, 2018. Valori in miliardi di sterline. Gli anni considerati esprimono: il 2000 una base di confronto; il 2005 e il 2007, rispettivamente, la situazione ante e post Brexit.

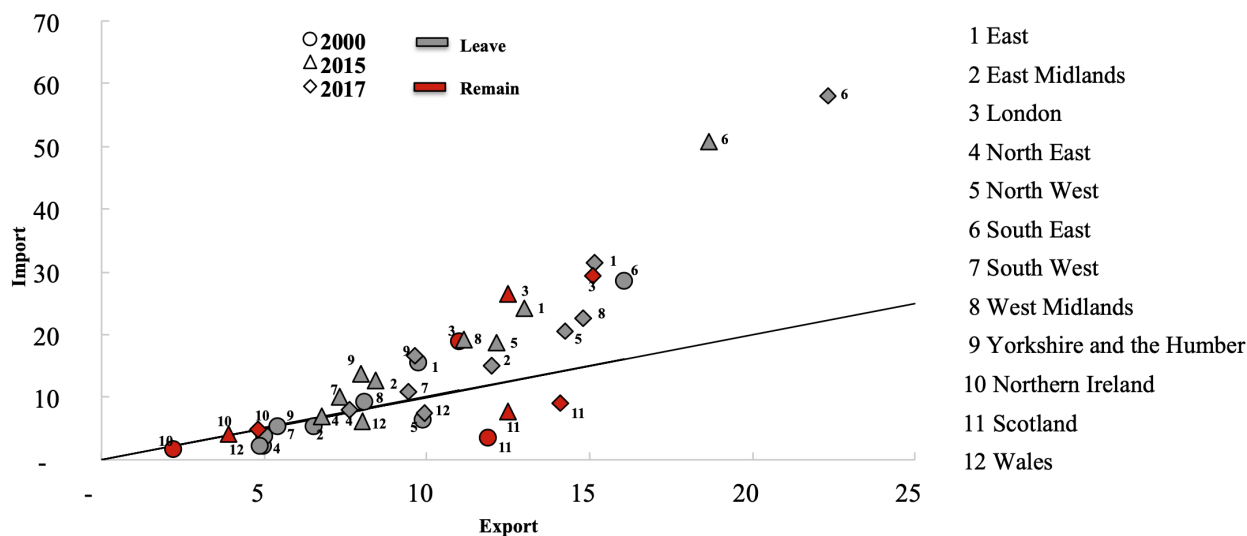


Fig. 4 – Commercio estero delle Regioni del RU con l’UE negli anni 2000, 2015 e 2017.

Fonte: ns.elab. su dati HM Revenue & Custom, 2018. Valori in miliardi di sterline. Gli anni considerati esprimono: il 2000 una base di confronto; il 2005 e il 2007, rispettivamente, la situazione ante e post Brexit.

4. UNA “BARRIERA” NECESSARIAMENTE DA “RIMUOVERE”. – Se le relazioni commerciali e le convenienze che scaturiscono dalle opportunità del mercato finanziario governato dal London Stock Exchange rappresentano due dei principali pilastri che contraddicono ogni possibile forma di insuperabile “barriera” tra Regno Unito e Unione Europea, è pur vero che, sul piano politico, molte altre ragioni possano spingere il negoziato nelle secche di una difficile intesa (Bardutzky S., 2017).

Certamente, il problema della soluzione da adottare nella definizione degli accordi di reciprocità richiede una formulazione assolutamente originale, ovvero, affatto assimilabile alle precedenti regolamentazioni, sia di modello scandinavo, sia di ispirazione svizzera, già operanti in ambito UE (De Sousa *et al.*, 2012; Ottaviano *et al.*, 2017). In quanto le dimensioni e le interazioni molto strette che nel tempo si sono costruite tra i due sistemi, industriale e finanziario, presuppongono, per la stessa prosecuzione vantaggiosa del reciproco interesse, la possibilità di eliminare del tutto ogni possibile “barriera” tariffaria e normativa (Sampson T., 2017). Anche se, in taluni settori, come quello bancario, insormontabili vincoli imposti da regole di garanzia sancite dalla BEI, inevitabilmente, costringeranno non pochi operatori a trasferire le proprie sedi legali oltre Manica per approdare in territorio UE (D’Aponte T., 2017).

Molto probabilmente, considerato il rilievo che assume l’aspetto della posizione dei lavoratori comunitari già impiegati nel RU in diverse posizioni, non escluse responsabilità di livello affatto routinario, e la problematica complessiva dell’immigrazione di stranieri, il governo britannico potrebbe essere spinto ad alcune concessioni di favore nell’ottica degli interessi europei, per negoziare uno status di vantaggio nei confronti della circolazione di beni e servizi in regime di esenzione da vincoli di varia natura, non escluso quello doganale (Baimbridge M., *et al.*, 2017; Ntampoudi I., 2017).

Del resto, anche per l’UE la perdita del RU dalla sua compagine comporta conseguenze tutt’altro di scarso rilievo che, oltre la dimensione meramente geoeconomica, si riflettono su di un posizionamento internazionale che la priva di un significativo tramite col mondo atlantico, lasciandola maggiormente esposta, sul piano geopolitico all’influenza della Federazione Russa, non solo per motivi di approvvigionamento energetico, bensì anche per l’esigenza di più intensi partenariati di ordine economico e commerciale.

Una sintesi molto efficace, riassunta in meno di dieci punti, sulle conseguenze della Brexit per il commercio e gli standard di vita nel Regno Unito (Dhingra, S., *et al.*, 2016) ribadisce come anche se non essendo più obbligata a contribuire al bilancio dell’UE, tale economia sarebbe ampiamente annullata da un calo complessivo del PIL che, a seconda del modello di accordo conseguito, oscillerebbe tra una riduzione di 26 e 55 miliardi di sterline, mentre per i paesi dell’UE il corrispondente danno derivante dalla

fuoriuscita del RU dal proprio mercato libero costerebbe tra i 12 e i 28 miliardi di sterline. Alla fine, per il RU, a fronte di una contrazione affatto marginale del reddito netto delle famiglie, la Brexit potrebbe solo offrire maggiori libertà di scelta politica, semmai svincolando il Paese dagli obblighi comunitari in materia di strategie per la riduzione delle emissioni o di vincoli sull'orario di lavoro. Aspetti affatto di grande impatto economico, tuttavia, per quanto è emerso dalla ricerca di cui in questa sede si riferisce, di estremo interesse per un'opinione pubblica che percepisce la propria indipendenza come estremo valore autonomo, ma mal digerisce imposizioni dall'esterno, mostrando di temere più i vincoli politici, piuttosto che le "barriere" di natura economica. Forse anche per quell'inizialmente ricordato "spinto elitarismo" di cui il Paese si sente portatore (Glencross A., 2016, p.8).

BIBLIOGRAFIA

- ANHEIER H., FALKNER R., "Europe Challenged: An Introduction to the Special Issue.", *Global Policy*, 8, 2017, n. 4, pp. 5-8.
- ARMSTRONG A., PORTES J., "Commentary: The economic consequences of leaving the EU", *National Institute Economic Review*, n. 236, London, Sage Publ., 2016, pp. 2-6.
- ARMSTRONG K.A., *Brexit Time: Leaving the EU – Why, How and When?*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.
- BAIMBRIDGE M., WHYMAN P.B., "Economic Implications of Alternative Trade Relationships: Post-Brexit Options for the UK", in DA COSTA CABRAL N. ET AL. (a cura di), *After Brexit*, Cham, Canton Zugo, Springer Int. Publ., 2017, p. 209, https://doi.org/10.1007/978-3-319-66670-9_10.
- BALDINI G., *La Gran Bretagna dopo la Brexit*, Bologna, Il Mulino, 2016.
- BARDUTZKY S., "The Position of EU Citizens in the UK and of the UK Citizens in the EU27 Post-Brexit: Between Law and Political Constitutionalism", in DA COSTA CABRAL N. ET AL. (a cura di), *After Brexit*, Cham, Canton Zugo, Springer Int. Publ., 2017, pp. 231-35.
- C.O.B.C.O.E. (COUNCIL OF BRITISH CHAMBERS OF COMMERCE IN EUROPE), *Brexit - The Voices of European Business*, London, Hogan Lovells, Report sept. 2017.
- CAMPOS N.F., CORICELLI F., *The Economics of UK-EU Relations. From the Treaty of Rome to the Vote for Brexit*, Cham, Canton Zugo, Palgrave Macmillan, Springer Int. Publ., 2017.
- CASTELLS M., "Information Technology and Global Capitalism", in HUTTON W., GIDDENS A. (a cura di), *On the Edge: Living with Global Capitalism*, London, Jonathan Cape, 2000, pp. 52-75.
- COX M., "Europe – Still between the Superpowers.", *Global Policy*, 8, 2017, n. 4, pp. 9-17.
- D'APONTE T. (a cura di), *Europa: un "territorio" per l'Unione*, Rapporto 2006 di Scenari Italiani della Società Geografica Italiana, Roma, 2006, pp. 11-118.
- D'APONTE T., RINALDI C., "Per una lettura in ottica geografica del dopo Brexit", *Documenti Geografici*, 2017, n. 1, pp. 1-36.
- D'APONTE T., "Tramonta il "sogno" delle Borse Europee di sostituirsi alla City?", *Memorie geografiche (S)radicamenti*, Società di studi geografici, 2017, n. 15, pp. 597-605.
- DA COSTA CABRAL N., GONÇALVES R.J., RODRIGUEZ N.C., *After Brexit*, Cham, Canton Zugo, Palgrave Macmillan, Springer Int. Publ., 2017.
- DE SOUSA J., MAYER T., ZIGNAGO S., "Market access in global and regional trade", *Regional Science and Urban Economics*, 42, 2012, n. 6, pp.1037-1052.
- DE VRIES C.E., "Benchmarking Brexit: How the British Decision to Leave Shapes EU Public Opinion", *JCMS (Journal of Common Market Studies)*, 55, Annual Review, 2017, pp. 38-53.
- DHINGRA S., OTTAVIANO G., SAMPSON T., VAN REENEN J., *The impact of Brexit on foreign investment in the UK*, paper n. CEPBREXIT03, Centre for Economic Performance, London School of Economics and Political Science, 2016, (<http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/brexit02.pdf>).
- GIEBEL-BASTEN S., "Why Brexit? The Toxic Mix of Immigration and Austerity", *Population & Development Review*, 42, 2016, n. 4, pp. 673-681.
- GLENCROSS A., "Why the UK Voted for Brexit. David Cameron's Great Miscalculation, Palgrave Studies", *European Union Politics*, Cham, Canton Zugo, Springer Int. Publ., 2016, pp. 47-60.
- NTAMPOUDI I., "Post-Brexit Models and Migration Policies: Possible Citizenship and Welfare Implications for EU Nationals in the UK", in DA COSTA CABRAL N. ET AL. (a cura di), *After Brexit*, Cham, Canton Zugo, Springer Int. Publ., 2017, pp. 265-67.
- LAMOND I.R., REID C., *The 2015 UK general election and the 2016 EU referendum*, London, Palgrave Macmillan, 2017.
- MINDUS P., *European Citizenship After Brexit*, Palgrave Studios in European Union Politics, Cham, Canton Zugo, Springer Int. Publ., 2017.
- MINFORD P., GUPTA S., LE V.P.M., MAHAMBARE V., XU Y., "Should Britain leave the EU?", in IEA, ELGAR E. (a cura di), *Economic Analysis of a Troubled Relationship*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2015.
- OTTAVIANO G.I.P., PESSOA J.P., SAMPSON T., VAN REENEN J., "Brexit of Fixit? The trade and welfare effects of leaving the European Union", *London School of Economic, CEP Policy Analysis*, Paper 016, Centre for Economic Performance, 2014.
- PORTES J., "Immigration After Brexit", *National Institute Economic Review*, Sage Publ., London, 2016, n. 238, pp. 13-21.
- PRICEWATERHOUSE COOPERS LLP (PwC), *Leaving the EU: Implications for the UK Economy*, London, 2016.
- SAMPSON T., "Brexit: The Economics of International Disintegration", *Journal of Economic Perspectives*, 31, 2017, n. 4, pp.

163-184.

SINN H., "A Brexit Lesson: Is a Single Currency Not Worth the Gamble?", *International Economy*, 30, 2016, n. 3, pp. 42-48.

STAIGER U., MARTILL B., "Rethinking the futures of Europe", *Brexit and Beyond*, London, Martill & Staiger, UCLPress, 2018

THE CITYUK, *Capital Markets Unio, The Prospective of European Growth Companies*, London, 2015.

THE CITYUK, *Brexit and the Industry*, London, 2016.

UK ELECTORAL COMMISSION, *EU referendum result*, UK, 2016.

VARGAS-SILVA C., "EU Migration to and from the UK After Brexit", *Intereconomics: Review of European Economic Policy*, 51, 2016, n. 5, pp. 251-255.

WELFENS P.J.J., *An Accidental Brexit, New EU and Transatlantic Economic Perspectives*, Cham, Canton Zugo, Palgrave Macmillan, Springer Int. Publ., 2017.

WYMAN O., *The Impact of the UK's Exit from the EU on the UK-based Financial Service Sector*, 2016, (http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliver-wyman/global/en/2016/oct/Brexit_POV.PDF).

WHYMAN P.B., PETRESCU A. I., *The Economics of Brexit. A cost-Benefit Analysis of the UK's Economic Relationship with the EU*, Cham, Canton Zugo, Palgrave Macmillan, Springer Int. Publ., 2017.

Università di Napoli "Parthenope": viviana.daponte@uniparthenope.it

RIASSUNTO: La recente scelta referendaria operata nel Regno Unito di David Cameron che ha condotto alla decisione dei britannici di uscire dall'Unione Europea ha aperto la strada ad un clima di profonda incertezza sulle future dinamiche del mercato del lavoro e degli scambi commerciali a scala internazionale, entrambi fortemente favoriti e sostenuti dai principi cardine sui quali è nata e si è ampliata la compagine europea.

Partendo da queste considerazioni il lavoro intende presentare una riflessione sull'evoluzione vissuta nel Regno Unito dagli scambi commerciali tra quest'ultimo e il nostro paese anche in termini di flussi di lavoratori stranieri, evidenziando il ruolo della Brexit quale barriera ad una crescita futura delle relazioni internazionali tra i due paesi.

SUMMARY: David Cameron's recent referendum selection in the UK that led to the decision by the British to leave the European Union paved the way for a climate of deep uncertainty about future labor market dynamics and international trade, both strongly favored and supported by the cardinal principles on which the European team was born and has expanded.

Starting from these considerations, this paper propose a reflection on the evolution experienced in the United Kingdom by commercial exchanges between the latter and our country also in terms of flows of foreign workers, highlighting the role of Brexit as a barrier to future growth of relations international relations between the two countries.

Parole chiave: Brexit, UE, commercio estero

Keywords: Brexit, UE, foreign trade

STEFANO DE FALCO

PARADIGMS AND BARRIERS IN THE AFRICAN TRANSITION FROM II TO IV INDUSTRIAL REVOLUTION

1. INTRODUCTION. THE HUMAN CAPITAL BEFORE INNOVATION. – In the recent G7 meeting held in Taormina (Italy), the Italian Council President Paolo Gentiloni opened the “outreach” session by announcing that the discussion would focus on the need for a comprehensive partnership between the G7 countries, international organizations, and the countries of Africa.

Attended by 5 Heads of State and Government of African Countries, and 6 international organizations, the topics at the center of the “outreach” session of the Taormina G7 meeting concerned innovation in production, innovation infrastructures including energy, and the development of human capital (so-called soft skills).

Although President Gentiloni did not say new things about this last point, in fact, theoretical explanations of entrepreneurial interest abound in the literature (Osakede *et al.*, 2017) such as Becker’s human capital theory (Becker, 1964), Shapero and Sokol’s (1982) entrepreneurial event theory, Bandura’s (1986) theory of social learning and Ajzen’s (1991) theory of planned behavior. The human capital theory, by Becker, mainly assumes that formal education is essential and necessary to improve the productive capacity of a population. It emphasizes the role of education in increasing the individual’s productive capacity and self-efficacy by enhancing their reasoning capability. Entrepreneurial human capital in this light is defined in terms of an individual’s entrepreneurial abilities and attitudes. Entrepreneurial abilities capture opportunity recognition, viability screening and creative problem-solving skills, while entrepreneurial attitudes refer to the autonomy, risk, work, and income of the individual. According to Shapero and Sokol’s theory of entrepreneurial event, the desire to be self-employed depends on the individual’s perception of desirability and feasibility in relation to entrepreneurship. An individual first needs to see the act of self-employment as desirable before the formation of interest and hence engagement. Feasibility relates to an individual’s perception of available resources: knowledge, financial support, and skill. On the other hand, desirability relates to the individual’s attitude, values, and feelings, which are shaped by the social environment consisting of family, friends, and colleagues. Bandura’s social learning theory, also referred to as the social cognitive theory, identifies human behavior as an interaction of personal factors, behavioral factors, and the environment. The focus of personal factors is on having low or high self-efficacy. Behavioral factors refer to the reaction the individual receives after performing a particular behavior, which could be positive or negative. Environmental factors capture the influence from the environment in carrying out an activity. Other theories such as Ajzen’s theory of planned behavior (TPB) predict that intent is dependent on three factors: attitude, subjective norm, and perceived behavioral control. These factors give rise to the intention and hence engagement in a particular behavior. Attitude is defined as the degree to which an individual has desirable or undesirable appraisal of the behavior in concern. It measures the value the individual places on a behavior type. Subjective norm, on the other hand, refers to social pressure or influence from one’s parents, peers, and other respected relatives to engage or to not participate in an act or behavior. Perceived behavioral control captures the individual’s perception of his or her ability to perform the behavior, and if there are resources to do so. Most studies have modeled entrepreneurial intention in-line with the TPB. This is due to the fact that the TPB is most recent among behavioral theories in literature and encompasses variables in other theories of entrepreneurial intention. There are mixed findings on factors that influence entrepreneurial intention. In most cases, not all TPB variables significantly determine the intention to own a business. For instance, in examining responses of undergraduate students to the question of entrepreneurial interest, Adnan *et al.* (2012) showed that attitude and perceived behavioral control are major determinants of entrepreneurial intention with significant positive effect. The implication, therefore, is that subjective norm has insigni-



ficant impact on entrepreneurial intention among university undergraduate students. Study findings were provided with simple regression analysis between entrepreneurial intention and TPB variables. In a related study using multiple regression analysis, Tong *et al.* (2011) showed that entrepreneurial intention is predicted by the need for achievement, family business background, and subjective norm. The result suggests that students will choose to become entrepreneurs if there is a need for achievement, when they come from a family that engages in business, and if there is support from close individuals such as family members and friends.

2. INNOVATIVE CLIMATE IN AFRICA. – In Africa the importance of the human factor in the innovation processes has now become a consolidated paradigm and the real data demonstrate this.

In Nigeria, for instance, Ayegba and Omale (2016) provide findings on factors that influence entrepreneurial development among small and medium scale business owners. Using chi square statistics to examine responses on determinants of entrepreneurial development, it was shown that entrepreneurship development in Nigeria depends on environmental factors such as power supply, access to a credit facility as well as to modern technology. Some studies have grouped the factors that influence entrepreneurial interest into categories of push and pull factors. Brownhilder (2014), for instance, showed that in Cameroon push factors such as unemployment, poverty, and job security were predominant determinates of students' engagement in various forms of entrepreneurship. In a related study, Malebana (2014) showed that South African rural university students were pulled rather than pushed into entrepreneurship. In other words, students were interested in entrepreneurship mainly as a result of positive factors such as the opportunity to make use of creative talents, independence, and prospects for higher earnings rather than through negative factors such as a high prevalence of unemployment.

Despite the various problems that affect the continent, such as the absence of electricity in various areas that stagnated after the second industrial revolution, Africa is keeping pace with technological evolution.



Fig. 1 – The Innovation Hub Pretoria.

Fonte: Google maps.

In 2017, one-third of the African population is estimated to have a smartphone and these individuals are increasingly the ones who use digital services to meet the needs of life: paying at the supermarket or for bus tickets, financial loans, transferring money with lower commissions, banking, health counseling, insurance services, digital database-based interaction at the service of education, online film distributions. In the various incubators of the great African capitals, mobile applications are offered each day as solutions to every type of problem. Thousands of applications, with the help of an increasingly powerful internet connection, improve the daily lives of millions of Africans. Yabacon Valley, in the Yaba district on the outskirts of Lagos, Nigeria, occupies the first place where technology companies attracted an investment of about \$110 million in 2016. South Africa has received investments of more than \$96 million. Last year, in Silicon Savannah, Kenya, 21 start-ups were awarded \$92 million. In fact, many areas could claim the title of “African Silicon Valley” where hundreds of start-ups emerged in several fields such as trade, agriculture, information, and even renewable energy.

Today there are over 300 technology hubs located in 93 cities within 42 countries in the continent, compared to zero only a decade ago. The Innovation Hub of Pretoria (figure 1) is an excellence example of this. Nigeria, South Africa, and Kenya are the largest start-up business centers and represent the fastest growth of the continent’s innovation centers.

3. BARRIERS TO INNOVATION IN AFRICA. – Innovation may change the face and the future of Africa, helping to eradicate profound socio-economic problems, but it is a process that needs to be carefully managed.

There is a need to build a totally new culture, both at a public and private level. This is an approach that facilitates investments and focuses on energy.

There are at least three types of barriers that are opposed to the continent’s innovation process, although it is a very dynamic process.

The first type of barrier is that of the geographical, social, cultural, and technological gradient which characterizes the African continent. One of the most pressing challenges is to be able to connect even the most difficult and poor areas of the continent, such as rural areas, through the use of technologies and devices that cut costs and overcome geographical barriers.

From the purely technological point of view, one of the investments to be implemented quickly is related to fiber optic coverage projects, including more isolated areas and projects related to the use of satellite instruments.

But even before such projects are developed in some areas, the level of technology, as already highlighted above, became stagnant after the second industrial revolution; before moving to the fourth industrial revolution it is necessary to make electricity available to every area of the African continent.

Another barrier is to optimize the flow of knowledge among citizens, businesses, and institutions. In this scenario, African universities play a key role.

In recognizing the importance of public research organizations and industry interactions, several authors have focused on identifying the most important determinants of those interactions from the firms’ perspective (De Fuentes *et al.*, 2016; Eom *et al.*, 2009; Giuliani *et al.*, 2009), from the researchers’ perspective (Perkmann *et al.*, 2009; D’Este *et al.*, 2010; Muscio, 2013), or from both perspectives (De Fuentes *et al.* 2012; Dutrénit *et al.*, 2010). As underlined in the previous paragraph, the authors address individual, behavioral, and structural factors as being important determinants for collaboration. Recent studies point out that geographic proximity is significant only when it is associated with high-quality universities or university departments (Laursen *et al.*, 2011). In addition, several authors have found that firms investing highly in R&D are more prone to have higher absorptive capabilities, and that they prefer to interact with high-quality universities independent of their locations (Laursen *et al.*, 2011).

As in other contexts (Wright *et al.*, 2008), public universities, especially in South Africa, were established in distinct periods to meet specific economic and political purposes and these origins shaped their ‘path-dependent’ nature. A strongly politicized and racialized society negatively influenced the degree of flexibility and pluralism possible. Highly polarized intellectual traditions were promoted in different types of universities that served specific racial and ethnic groups of students, defined by legislation and unequally resourced. The current higher education system remains strongly differentiated, segmented, and hierarchical, in contrast to many others in the context of a developed economy.

Kruss and Visser (2017) mapped and analyzed the heterogeneity of academic engagement, focusing on firms, through principal component analysis of an original dataset derived from a survey of individual academics. Their research design was a mixed-methods comparative case study approach. Interviews with institutional university leaders and managers, national datasets, and analysis of strategic documents were used to analyze each university's history, mandate, and institutional culture, shaping its position in the national system. This qualitative data was used to analyze universities' reputational standings.

A survey of a large, generalizable sample of academics based at five universities spread across South Africa was conducted in 2010 (Kruss and Visser, 2017).

It concludes that the incentives driving academics and blocking university–industry interaction in contexts such as South Africa are strongly related to universities' differentiated natures as reputational controlled work organizations, and to the ways in which they balance and prioritize their roles in national development.

As D'Este and Patel (2007) pointed out, if policy makers understand the wider range of forms concerning academic engagement in addition to the main entrepreneurial forms, initiatives can be created to build university and academic capabilities which more effectively link to knowledge users in firms, and on a wider scale.

4. POLICY IMPLICATIONS FOR ADDRESSING INCENTIVES AND BARRIERS. – What then are the policy implications for addressing incentives and barriers to interaction with firms in the South African higher education system? First, policy interventions are required to break down segmentation and hierarchies, and enhance knowledge flows, flexibility and mobility across the higher education system, and within the national system. Mechanisms to promote the mobility of academics, the circulation of ideas and theories, and the academic value of intellectual collaboration can all address major barriers to the promotion of all forms of interaction. Second, firms and policy makers need to put ways to engage that address intellectual imperatives, lead to academic benefits, and promote the reputational nature of universities into the foreground, while at the same time addressing firms' knowledge and technology needs.

In conclusion, if linkages with firms are to be strengthened across a system of innovation in order to promote national development, it is critical to take into account a historically contextualized view from inside the higher education system, and unpack the complex intersection of individual and institutional incentives and barriers. Strategies for intervention need to be informed by the heterogeneity of intellectual, financial, and developmental imperatives, which are shaping patterns of academic engagement in diverse types of universities.

The last main type of barrier is the absence of a developmental state in post-apartheid South Africa as a consequence of neo-liberal incentive structure.

The country's rapid integration into global financial markets after the democratic transition has rendered policy making dependent on access to short-term liquidity. The shift to financialization in South Africa, which was linked to global trends, facilitated the formation of a domestic coalition around an economic incentive structure that militated against the easing of an inflation-targeting regime and the imposition of controls on portfolio capital. Different factors and causal mechanisms have been responsible for the persistence of a specific cluster of economic policies and for the persistence of neo-liberal orthodoxy in post-apartheid South Africa. Whether international actors choose to exert this influence, however, depends to a large degree on the level of liquidity available in developing countries. As Koelle and LiPuma (2008) have written, "Emerging market nations, such as South Africa, Brazil, Thailand and Indonesia, are particularly choice targets because their currency float is sufficiently large and liquid that speculative capital can take large and directional positions." On the other hand, the authors note that developing nations "such as El Salvador, Malawi and Cambodia, no matter how vulnerable, have currencies whose float is too small and markets too thin to provide any profitable opportunities". Despite initial promises of a Keynesian-inspired redistribution program by the African National Congress, macroeconomic policy making in South Africa has been shaped largely by market orthodoxy ever since the 1996 Growth, Employment, and Redistribution program was unveiled by the finance ministry. As argued by Shaukat Ansari (2018), the failure of the developmental state to materialize during the post-apartheid era can be attributed to a convergence of interests between the national treasury, the business sector, and global financial actors. More specifically, Ansari (2018) shows that capital account liberaliza-

tion reduced the exchange rate risk for international investors by strengthening the Rand, thereby generating a decline in South Africa's 10-year bond yield and facilitating the treasury's access to international finance at reduced interest rates.

5. FINAL REMARKS AND CONCLUSIONS. – There currently exists a period in which the balance between the different plans of society has been lost due to the strongly superior dynamics of technology as compared to other plans. The transition from Neanderthal to Homo sapiens was the beginning of society, as we know it today, that is, it consists of four characteristics, that of being politically centralized, socially stratified, economically complex and technologically advanced. At this time, the fourth feature far exceeded the top three.

In this scenario, this balance can be advantageous especially for emerging countries, enabling them to grow no longer linearly but rather parabolically and thus move directly from the second to the fourth industrial revolution.

Like all transitions, however, it is appropriate to manage and govern such rapid steps and to understand what are the paradigms of reference in current phenomena.

As synthesis of the proposed analysis, a first issue emerged regarding the importance of the theme as evidenced by the extensive scientific literature dealing with this theme. Then two features that balanced each other emerged: a great tendency for innovation, especially among the young yet contemporary Africans, with the presence of some barriers and some obstacles mainly related to physical geography and the new role that universities and public research organizations have to play, and, finally politics, crushed in recent years by new liberalist pushes after the apartheid, must be more present in the programs of innovation.

The centrality of the topics dealt with is obvious, as well as the role of Africa in the global scenario of economic growth and innovation.

REFERENCES

- ADNAN I., YAHYA M., HUSAM K., "Readiness of the University Students towards Entrepreneurship in Saudi private university: An Exploratory Study", *European Scientific Journal*, 8, 2012, n. 15, pp. 37-46.
- AJZEN I., "The theory of planned behavior", *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 1991, pp. 179-211.
- ANSARI S., "The neo-liberal incentive structure and the absence of the developmental state in post-apartheid south", *Africa African Affairs*, 116, 2017, n. 463, pp. 206-232.
- AYEGBA O., OMALE S.A., "A study on factors affecting entrepreneurial development in Nigeria. European", *Journal of Business and Management*, 8, 2016, n. 12, pp. 43-51.
- BANDURA A., *Social foundations of thought and action: a social cognitive theory*, Englewood Cliffs (NJ), Prentice-Hall, 1986.
- BECKER G.S., *Human capital*, New York: The National Bureau of Economic Research, New York, Columbia University Press, 1964.
- BROWNHILDER N.N., "An assessment of entrepreneurial intention among university students in Cameroon", *Mediterranean Journal of Social Sciences*, Rome, MCSER Publishing, 5, 2014, n. 20, pp. 542-552.
- D'ESTE P., PATEL P., "University-industry linkages in the UK: What are the factors underlying the variety of interactions with industry?", *Research Policy*, 36, 2007, pp. 1295-1313.
- D'ESTE P., PERKMANN M., "Why do academics engage with industry? The entrepreneurial university and individual motivations", *Journal of Technology Transfer*, 36, 2010, pp. 316-339.
- DE FUENTES C., DUTRÉNIT G., "Geographic proximity and university-industry interaction: the case of Mexico", *Journal of Technology Transfer*, 41, 2016, pp. 329-348.
- DE FUENTES C., DUTRÉNIT G., "Best channels of academia-industry interaction for long-term benefit", *Research Policy*, 41, 2012, pp. 1666-1682.
- DUTRÉNIT G., DE FUENTES C., TORRES A., "Channels of interaction between public research organizations and industry and benefits for both agents: Evidence from Mexico", *Science and Public Policy*, 37, 2010, n. 7, pp. 513-526.
- EOM B.-Y., LEE K., "Modes of knowledge transfer from PROs and firm performance: The case of Korea", *Seoul Journal of Economics*, 22, 2009, n. 4, pp. 499-528.
- GIULIANI E., ARZA V., "What drives the formation of 'valuable' university-industry linkages? An under-explored question in a hot policy debate", *Research Policy*, 38, 2009, n. 6, pp. 906-921.
- KOELBLE T.A., LIPUMA E., "Democratizing Democracy: A Postcolonial Critique of Conventional Approaches to the 'Measurement of Democracy'", *Democratisation*, 15, 2008, pp. 1-28.
- KRUSS G., VISSER M., "Putting university-industry interaction into perspective: a differentiated view from inside South African universities", *Journal of Technology Transfer*, 42, 2017, pp. 884-908.
- LAURSEN K., REICHSTEIN T., SALTERS A., "Exploring the effect of geographical proximity and university quality on university-

- industry collaboration in the United Kingdom”, *Research Policy*, 45, 2011, n. 4, pp. 507-523.
- MALEBANA J., “Entrepreneurial intentions and entrepreneurial motivation of South African Rural University”, *Journal of Economics and Behavioral Studies*, 6, 2014, n. 9, pp. 709-726.
- MUSCIO A., “University–industry linkages: What are the determinants of distance in collaborations?”, *Regional Science*, 92, 2013, n. 4, pp. 715-739.
- OSAKEDA U.A., LAWANSON A. O., SOBOWALE D.A., “Entrepreneurial interest and academic performance in Nigeria: evidence from undergraduate students in the University of Ibadan”, *Journal of Innovation and Entrepreneurship*, 2017, n. 12, pp. 6-19.
- PERKMANN M., WALSH K., “The two faces of collaboration: Impacts of university–industry relations on public research”, *Industrial and Corporate Change*, 18, 2009, n. 6, pp. 1033-1065.
- SHAPERO A., SOKOL L., “The social dimensions of entrepreneurship”, *Encyclopedia of Entrepreneurship*, 1982, Englewood Cliffs, NY: Prentice-Hale, pp. 72-90.
- TONG X.A., TONG D.Y.K., LOY L.C., “Factors influencing entrepreneurial intention among university students”, *International Journal of Social Sciences and Human Studies*, 3, 2011, n. 1, pp. 487-496.
- WRIGHT M., CLARYSSE B., LOCKETT A., KNOCKAERT M., “Mid-range universities’ linkages with industry: Knowledge types and the role of intermediaries”, *Research Policy*, 37, 2008, n. 8, pp. 1205-1223.

Istituto di Ricerca sulla Geografia della Innovazione Territoriale: sdefalco@unina.it

SUMMARY: In Africa today there is a real startup explosion of remarkable value. For example, in 2015, Nigeria equaled Germany for its quantity of new startup activities.

Twenty-six million funds have been allocated to create new businesses on the African continent, and there are several research and innovation hubs, such as Silicon Cape, South Africa, and Silicon Savannah, Kenya, where more than 20,000 researchers reside. Which are the paradigms that are already driving and that will must drive in the next future the African continent from being a developing continent, with yet some areas without electricity, to become an innovative continent overcoming its barriers and internal obstacles?

In response to this question, this article aims to bring useful reflections to highlight an issue that will concern the new worldly geography of innovation, in which, in the coming years, the African continent, both in terms of number of people and both of rapid growth compared to leading countries, will be imposed in a very relevant way.

RIASSUNTO: In Africa oggi si assiste ad una vera e propria esplosione startup di notevole valore. Ad esempio, nel 2015, la Nigeria ha eguagliato la Germania per numero di start up.

Ventisei milioni di fondi sono stati stanziati per creare nuove imprese nel continente Africano, dove stanno proliferando diversi centri di ricerca e innovazione, come Silicon Cape, Sud Africa e Silicon Savannah, in Kenya, dove risiedono oltre 20.000 ricercatori. Quali sono i paradigmi già in atto e quelli che dovranno governare nel prossimo futuro il continente africano dall’essere un continente in via di sviluppo, caratterizzato dalla paradossale coesistenza ancora di alcune aree senza elettricità, dunque ferme alla II rivoluzione industriale, per diventare un continente innovativo superando le barriere e gli ostacoli interni diventando un continente in piena quarta rivoluzione?

In risposta a tale interrogative scientifico, il presente lavoro intende fornire utili riflessioni per evidenziare un problema che riguarderà la nuova geografia mondiale dell’innovazione, nella quale, nei prossimi anni, il continente Africano, sia in termini di numero di popolazione e sia in termini di rapidità di crescita rispetto ai paesi leader, si imporrà in modo molto rilevante.

Keywords: geography, innovation, knowledge, barriers, technology

Parole chiave: geografia, innovazione, conoscenza, barriere, tecnologia

TERESA AMODIO

ALLEANZE STRATEGICHE E BARRIERE DI ACCESSO NEL TRASPORTO MARITTIMO COMMERCIALE A SCALA GLOBALE

1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO. – Il sistema economico globale, a partire dal Ventesimo secolo, è stato pienamente coinvolto dallo sviluppo di modelli produttivi improntati alla massima flessibilità che hanno dato impulso, da un lato, alla delocalizzazione di attività economiche in aree dotate di fattori produttivi a basso costo e, dall'altro, allo spostamento dell'asse economico di riferimento da quello atlantico a quello pacifico, con effetti sulla riorganizzazione dello scenario economico mondiale (Labrianidis, Kalantaridis, Dunford, 2011).

Tale processo, nel quale i limiti alla mobilità storicamente imposti dallo spazio fisico si sono progressivamente ridotti a favore della costituzione di poteri economici dipendenti dal collegamento a reti, materiali ed immateriali, ha comportato un incremento significativo del commercio internazionale, e, in particolare, dei traffici marittimi (Tadini, 2017).

Questi ultimi, a partire dal 2009, anno di superamento della crisi economica globale, hanno percorso un trend, lento ma positivo, che li ha portati, nel 2015, a superare per la prima volta la soglia di 10 milioni di tonnellate annue di merci trasportate via mare (Fig. 1), con previsioni, stimate per il 2030, che fanno ipotizzare il raggiungimento di una quota pari a 17 miliardi di tonnellate (UNCTAD, 2016).



Fig. 1 – Merci trasportate via mare (milioni di tonnellate).

Fonte: Unctad, 2016.

L'intensificarsi degli scambi è stata favorita dall'impatto derivante dallo sviluppo del trasporto containerizzato (1) che, attraverso l'unitarizzazione delle spedizioni e la maggiore affidabilità dell'organizzazione dei traffici, ha consentito di generare importanti riduzioni di costi in relazione alla percorrenza nelle tratte marittime, alla gestione delle stive e ai costi delle operazioni di carico e scarico in porto (Florin, 2016; Levinson, 2007).

Oltre all'aumento dei volumi di traffico e alle innovazioni nelle modalità di trasporto, il settore commerciale marittimo è stato interessato da altri importanti cambiamenti connessi con il dimensionamento delle navi, la riorganizzazione delle rotte commerciali, la specializzazione dei porti oltre che con l'evoluzione della logistica e del ruolo dei porti, anche in relazione all'integrazione con le aree retro-por-

(1) Il container è un'unità di carico standard che può essere trasferita da una modalità di trasporto all'altra, senza sottoporre la merce contenuta a manipolazioni o a rotture di carico.



tuali (Schepler *et al.*, 2017).

Per quel che riguarda il dimensionamento delle navi si è assistito all'ampliamento progressivo della loro stazza, indicata con l'espressione di "gigantismo navale" che molto bene rende l'idea della capacità raggiunta in termini di quantitativi trasportabili per tratta.

A partire dalla prima generazione di navi, le *converted cargo vessel*, di portata limitata, molti progressi sono stati realizzati fino ad arrivare alla settima generazione di imbarcazioni, classificate come *Ultra Large Container Vessel* (2), costruite per poter garantire una capacità di carico superiore ai 14.000 TEU (3) (Tab.1).

TAB. I – TIPOLOGIE DI NAVI PORTACONTAINER

tipologia	capacità (TEU)	lunghezza	larghezza	altezza
Ultra Large Container Vessel	oltre 14.501	366 m. ed oltre	49 m. ed oltre	15.2 m.
New Panamax	10.000–14.500	366 m.	49 m.	15.2 m.
Post-Panamax	5.101–10.000			
Panamax	3.001 – 5.100	294.13 m.	32.31 m.	12.04 m.
Feedermax	2.001 – 3.000			
Feeder	1.001 – 2.000			
Small feeder	meno di 1.000			

Fonte: Containership Market Outlook, 2016.

Al contempo, si è registrata la diffusione di una nuova dinamica dei flussi, dovuta al forte incremento di passaggi provenienti dalla Cina e diretti verso la costa orientale degli Stati Uniti, che ha contribuito in maniera significativa alla saturazione del Canale di Panama (Deandreis, 2016) e all'utilizzo, in alternativa, di rotte cosiddette *pendulum* (4) tra Far East e Mediterraneo, come primo tratto, e, come continuazione del transito, dal Nord Europa al Nord America (Couer, 2015).

L'esigenza di gestire tratte marittime di lunga percorrenza e di consistenza per quel che riguarda i carichi, ha determinato, da parte delle compagnie di navigazione, un processo di revisione delle scelte strategiche con riferimento alla scelta dei porti da scalare selezionati, oltre che in base alla posizione geografica, anche sulla base dell'efficienza offerta in termini di servizi e di costi portuali (Guerrero, Rodrigue, 2014; Notteboom *et al.*, 2017).

In maniera naturale, quindi, i fenomeni descritti oltre ad aver prodotto numerosi impatti sul mercato dello *shipping* nel suo complesso, hanno influito sulla gestione dei porti. Molti di questi hanno dovuto prevedere massicci investimenti infrastrutturali finalizzati a realizzare sia la modernizzazione delle strutture, compresi interventi sui fondali così da renderli adeguatamente profondi e compatibili con la stazza delle nuove mega navi, sia il miglioramento gestionale della logistica, affinché lo smistamento delle merci risultasse sempre più rapido, efficiente ed economicamente sostenibile, in relazione alla crescente e più esigente domanda del commercio mondiale (Lin *et al.* 2017).

Tali trasformazioni hanno contribuito a ridisegnare il ruolo e le funzioni dei porti e delle regioni portuali, determinando un processo di selezione naturale che ha avvantaggiato le realtà dove è stato possibile realizzare condizioni di maggiore attrattività, e dove, al contempo, si sono sviluppate condizioni retro-portuali incentrate su sistemi logistici ed intermodali adeguati a supportare le esigenze di filiera (Ghiara, Musso, 2007).

Si è generata, così, una nuova configurazione in termini di *range* portuali dominanti nella geografia

(2) Tra le navi più grandi al mondo, varate di recente, vi sono la Madrid della Maersk, lunga 399 m., larga 58,6 m. e capienza di 20.568 TEU, e la MOL della Triumph, con lunghezza pari a 470 m., larghezza di 8,8 m. e capacità di carico pari a 20.170 TEU.

(3) Acronimo di *Twenty-foot Equivalent Unit*, la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, corrispondente a circa 20 *foot*, ossia 40 metri cubi totali.

(4) Le rotte *pendulum* sono strutturate per generare un'andata e un ritorno sullo stesso percorso, seguendo l'asse Suez-Gibilterra.

degli scambi, caratterizzata da una netta distinzione tra scali hub per il *transshipment* (5), con vocazione internazionale e deputati al trasbordo di container su rotte *deep-sea* (6), e scali di livello prevalentemente regionale impegnati nello *short sea shipping* (7) (Bernhofen, El-Sahli, Kneller, 2016).

È scattata, inoltre, una rigorosa competizione fra i porti della stessa tipologia, in termini di allocazione di risorse e di intercettazione dei flussi, dato che i ridotti costi di trasporto rendono gli scali più facilmente sostituibili, privandoli, in tal modo, dei monopoli geografici tipici del passato (Fontes, Da Costa, Goncalves, 2017).

Nella nuova configurazione spaziale del ranking portuale a scala mondiale, che vede i principali noli localizzati in Asia, con il podio del porto più grande al mondo assegnato a Shanghai, anche i porti del Mediterraneo sono stati coinvolti appieno nelle dinamiche del settore.

L'area, infatti, a partire dall'apertura del Canale di Suez, avvenuta nel settembre 1869, ma, soprattutto dal suo successivo allargamento completato nel 2015, è stata interessata da una ritrovata centralità che ha restituito al Bacino un ruolo mondiale sottratto, in passato, dalle aperture atlantiche, dalla circumnavigazione dell'Africa e dal raggiungimento del continente americano (Amato, Galeota Lanza, 2016).

Tale centralità è stata da sempre al centro di riflessioni che hanno ben evidenziato come il Bacino fosse più che un mare, quanto, piuttosto, un ambito territoriale complesso, di cui, partendo dall'analisi dei confini, sono state tentate definizioni e concettualizzazioni che potessero offrire visioni geografiche connesse con la valenza stessa del mare nelle dinamiche ambientali, socio demografiche ed economiche di volta in volta trattate (Amato, 2017).

Su questa base, con riferimento alla ritrovata centralità del Bacino in ambito commerciale marittimo, è proposta una visione di Mediterraneo ulteriormente "allargato" (D'Aponte, 2017), che fa riferimento ad un ambito geografico nei confronti del quale esistono interessi geoeconomici e geopolitici tali da posizionarlo al centro dell'attenzione di Paesi che, pur non essendo direttamente bagnati da questo mare, hanno coinvolgimenti specifici nelle vicende che lo riguardano.

Esemplare è, in tal senso, l'evoluzione degli investimenti della Cina in porti e terminal marittimi nel Mediterraneo e nel Nord Europa; fenomeno che, verosimilmente, proseguirà ancora per lungo tempo in attuazione dell'ingente piano di investimenti infrastrutturali denominato *One Belt One Road*. Il progetto, che mira a promuovere il ruolo della Cina nelle relazioni globali, favorendo i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni nazionali, si basa sulla creazione di una rete globale di infrastrutture, terrestri e marittime, così da poter garantire un completo attraversamento dall'Asia, fino al Mediterraneo, coinvolgendo anche l'Italia (NG *et al.*, 2014).

2. FLOTTE, ECONOMIE DI SCALA E VASSEL SHARING AGREEMENT. – Nell'ambito dello scenario appena delineato, per il segmento del trasporto marittimo si è assistito ad un fenomeno di integrazione verticale e orizzontale, tra alcuni operatori del settore, che ha prodotto sia una forte concentrazione delle flotte, sia la stipula di alleanze strategiche di impronta oligopolistica.

Con riferimento al primo aspetto, l'aumento esponenziale del dimensionamento delle flotte e dalla relativa capacità di carico, grazie all'abbattimento dei costi di trasporto per unità containerizzate, ha reso possibile, anche in questo specifico segmento di trasporto, l'introduzione di economie di scala.

Attualmente la flotta mondiale si attesta su un valore pari a più di 6 mila navi.

Per quel che concerne le dotazioni armatoriali per il 2017, sono state censite 6.043 navi impiegate in servizi di linea in tutto il mondo, con una crescita dell'1,5% ed una capacità complessiva di circa 20,2 milioni di TEU.

Di queste navi, ben 5.125 sono di categoria full container ossia progettate per avere una capacità di 19.455.058 di TEU (8).

(5) I porti *hub*, la cui quota totale di trasbordi superi il 50%, sono funzionali a una gestione ottimale delle operazioni delle società di navigazione quando comportano minime deviazioni dalle rotte di base, sono localizzati in un'area commercialmente dinamica ed hanno fondali profondi ed una lunga banchina.

(6) Trasporto tra Continenti diversi.

(7) Trasporto marittimo a corto raggio.

(8) La classifica relativa alle prime cento compagnie al mondo prende in considerazione sia la flotta attuale, composta da navi di proprietà e quelle noleggiate, sia gli ordinativi in attesa di essere consegnati agli armamenti.

Sulla base dei dati relativi agli ordinativi, forniti da Alphaliner al 1° gennaio 2017 (9), la flotta mondiale delle navi container, in prospettiva per il 2019, è destinata a crescere del 31,5% se si considerano le mega-carrier, tra 18 e 21mila TEU, dell'11% per le navi da 13-18mila TEU e del 9,7% tra 10-13mila TEU. La tendenza ad una crescita stimata intorno al 6,6% medio annuo, in termini di TEU, permarrà fino al 2050.

Se da un lato, la progressiva containerizzazione dei carichi e la globalizzazione delle produzioni hanno portato alla nascita di diverse compagnie di navigazione, dall'altro, la presenza di grandi carrier, a partire dal 2008, con la nascita del fenomeno del gigantismo navale, ha fortemente ridotto i margini di intervento delle società minori (OECD, 2016).

Le maggiori società, che forniscono servizi adeguati alla movimentazione di elevati quantitativi di merce tra le diverse aree produttive mondiali, sono divenute le principali beneficiarie degli incrementi di produttività derivanti dalla progressiva unitizzazione dei carichi nella logistica internazionale (Gattuso, Cassone, 2014).

A testimonianza del significativo fenomeno di concentrazione imprenditoriale va detto che le trenta maggiori compagnie, con riferimento al 2017, hanno gestito carichi di 18.544.597 TEU, per una capacità di stiva pari al 93,2% del totale mondiale (Tab. 2).

TAB. II – QUOTA CAPACITÀ FLOTTA TOP 30 SULLA FLOTTA MONDIALE

1980	1992	2003	2006	2015	2017
26%	42%	58%	71%	88%	93,2

Fonte: elaborazione su dati Alphaliner.

Se si analizza la distribuzione geografica delle sedi legali relative alle prime trenta compagnie armatoriali, si osserva che la maggiore concentrazione è localizzata nei paesi asiatici, detentori, in assoluto, del primato armatoriale mondiale (Fig. 2).

Di queste, altamente specializzate nel trasporto container, le prime sei, che superano ciascuna il milione di TEU trasportati, hanno una capacità di carico pari, complessivamente, a 12.376.393 ossia al 62,2% del totale mondiale.

Sul fronte occidentale ben cinque carrier, con sede legale in Europa, e precisamente a Copenaghen, Ginevra, Marsiglia, Amburgo ed Aharaus in Danimarca, con un totale di 10.234.898 TEU, detengono il 51,2% della flotta mondiale.

Al primo posto si trova il gruppo danese APM-Maersk con 635 navi e 3.326.964 di TEU, con una percentuale del 16,8% del mercato mondiale.

La seconda posizione è occupata dalla Mediterranean Shipping Company, società con sede legale Ginevra, ma di proprietà di armatori di Sorrento, che con 503 unità e 3.020.7052 di TEU copre il 15,2% del mercato.

Terzo posto assegnato alla compagnia francese Cma Cgm che vanta una flotta di 317 navi e 2.236.062 di TEU ed uno share dell'11,2%.

Seguono dalla quarta alla decima posizione le compagnie Hapag-Lloyd, Evergreen Line, Cosco, Hamburg Süd, Hanjin Shipping e Oocl, con flotte composte dalle 108 alle 199 navi ed una capacità di carico che va dai 591 ai 958 mila TEU.

Prima tra le compagnie di navigazione italiane, al 32 posto della classifica, vi è Gruppo Grimaldi di Napoli con una flotta di 29 navi, pari a 40.675 TEU di capacità. La posizione n. 43 è assegnata alla Linea Messina (15 navi e 30.676 TEU), mentre al 92esimo posto vi è la Tarros (4 navi con 5.770 TEU).

(9) Alphaliner Orderbook shipping, 2007, <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>.

formata da Maersk ed MSC+HMM, oggi controllano circa il 90% del mercato, a fronte di quote del 40% controllato vent'anni fa dalle prime compagnie esistenti all'epoca (Wang *et al.*, 2016).

Questi accordi stanno progressivamente modificando la global grid dei servizi containerizzati mondiali e rappresentano lo strumento strategico attraverso il quale sono create nuove alleanze delle compagnie marittime nel settore container a livello mondiale che si dividono il mercato attraverso fusioni e alleanze (Rodrigue *et al.*, 2016).

Le grandi alleanze sono presenti soprattutto sulle rotte principali East-West che nel 2015 hanno avuto un incremento dell'1,2% raggiungendo 52,5 milioni di TEU (Tab. 3).

TAB. III – CONTAINER MOVIMENTATI DALLE ALLEANZE SULLE PRINCIPALI ROTTE EAST-WEST, 2014-2015 (MILIONI DI TEU)

	Trans Pacifico		Europa - Asia		Trans Atlantico		principali rotte Est-Ovest
	Est Asia-Nord America	Nord America-Est Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	Europa-Nord America	Nord America-Europa	
2014	15,8	7,4	15,2	6,8	3,9	2,8	51,9
2015	16,8	7,2	14,9	6,8	4,1	2,7	52,5
var. % 2014-2015	6,6	-2,9	-2,2	0	5,4	-2,4	1,2%

Fonte: elaborazione su dati Unctad, 2016.

Tali alleanze, in uno scenario caratterizzato da un rallentamento della domanda, hanno il fine di usufruire della costruzione di navi di dimensioni sempre maggiori, adeguate ad abbattere i costi di trasporto per singolo TEU, livellare i costi portuali attraverso la promozione di economie di scala, ottimizzare l'utilizzo del naviglio e il riempimento delle navi, di ridurre contemporaneamente i costi di trasporto relativi alle maggiori rotte mondiali e di scegliere i porti da scalare valutando l'efficienza e la tempestività dei servizi portuali, così da realizzare le maggiori economie di scala (Schepler *et al.*, 2017; Midoro, Parola, 2011).

La combinazione di questi elementi ha accresciuto la forza negoziale dei *carrier* anche nei confronti dei porti, sottoposti alla pressante necessità di investimenti infrastrutturali per approfondire i fondali e potenziare l'organizzazione di banchina per fare fronte ai picchi di carico generati dalla toccata delle navi di maggiori dimensioni (Rau, Spinler, 2016).

Tuttavia, va osservato che gli accordi relativi alle alleanze sono circoscritti ai servizi di trasporto via mare; ciò significa che nei porti ciascun operatore mantiene gli accordi specifici concordati con i terminal, con la ferrovia, con l'autotrasporto, che possono risultare differenti ed in concorrenza con quelli degli altri (10).

I margini di interesse riguardano tutta la gestione dell'integrazione delle catene logistiche e la visione integrata di un ciclo *door to door* in grado di offrire alla clientela quel valore aggiunto di efficienza determinante per realizzare un salto di qualità necessario per sostenere l'innovazione dei cicli produttivi ed industriali.

In sintesi, alla luce della configurazione assunta del comparto del trasporto marittimo containerizzato, con riferimento all'offerta basata su strategie poste in essere dai grandi consorzi e dalle alleanze che stanno nascendo soprattutto sulle rotte Est-Ovest, si è delineato uno scenario nel quale il mercato del *transshipment*, o, dal punto di vista dell'offerta, sia divenuto, progressivamente, connotato da un processo di concentrazione, basato sulla presenza di poche grandi compagnie, le sole in grado di operare su scala mondiale soprattutto in base alla capacità contrattuale rafforzata dalla stipula di accordi commerciali di tipo oligopolistici.

(10) Bologna S., *Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale*, Approdi, Roma, 2017.

BIBLIOGRAFIA

- AMATO V. (a cura di), *La nuova centralità del Mediterraneo*, Roma, Aracne, 2017.
- AMATO V., GALEOTA LANZA G., “The Mediterranean as a Hub of Maritime Trade and the Role of the New Suez Canal”, *Sphere of Politics*, 24, 2016, pp. 86-102.
- BERNHOFEN D.M., EL-SAHLI Z., KNELLER R., “Estimating the effects of the container revolution on world trade”, *Journal of International Economics*, 98, 2016, pp. 36-50.
- BOLOGNA S., *Le multinazionali del mare*, Milano, Egea, 2010.
- COUER A.D., *The Geography of sea Transport*, London, Routledge, 2015.
- D’APONTE T., “Nuovi scenari di un Mediterraneo allargato”, *Atti della Giornata di Studi “La sicurezza del Mediterraneo opzione geopolitica prioritaria per l’Unione Europea”*, Napoli Università Parthenope, 9/05/2017, pp. 1-30.
- DEANDREIS M., “The Geo economic effect of the expansion of the Panama Canal on world maritime trade”, *International Relations and Diplomacy*, USA, David Publishing Company, 4, 2016, n. 9, pp. 584-587.
- FLORIN N., “The time factor in maritime transport and port logistics activities”, *Scientific Bulletin “Mircea cel Batran”*, Naval Academy, 19, 2016, n. 1, pp. 127-133.
- FONTES F., DA COSTA F., GONCALVES G., “A new hub network design integrating deep sea and short sea services at liner shipping operation”, *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 5, 2017, pp. 580-600.
- GATTUSO D., CASSONE G.C., *I nodi della logistica nella supply chain*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- GHIARA H., MUSSO E., *Ancorare i porti al territorio*, Milano, McGraw-Hill, 2007.
- GUERRERO D., RODRIGUE J.P., “The waver of containerization: shifts in global maritime transportation”, *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 34, 2014, pp. 151-164.
- HAYUT Y., “Containerization and the load center concept”, *Economic Geography*, 57, 1981, n. 2, pp. 160-176.
- LABRIANIDIS L., KALANTARIDIS C., DUNFORD M., “Delocalization of economic activity: agents, places and industries”, *Regional Studies*, 45, 2011, n. 2, pp. 147-151.
- LEVINSON M., *The box. La scatola che ha cambiato il mondo*, Milano, Egea, 2007.
- LIN D.Y., HUANG C.C., NG M., “The cooperation game in international liner shipping”, *Maritime Policy & Management*, 44, 2017, n. 4, pp. 474-495.
- MCKINSEY H., *Landside operations: The next frontier for container-shipping alliances*, London, McKinsey & Company, 2015.
- MIDORO F., PAROLA F., *Le strategie delle imprese nello shipping di linea e nella portualità*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- NG A.K.Y., DUCRUET C., JACOBS W., MONIOS J., NOTTEBOOM T., RODRIGUE J.P., SLACK B., TAM K.C., WILMSMEIER G., “Port geography at the crossroads with human geography: between flows and spaces”, *Journal of Transport Geography*, 41, 2014, pp. 84-96.
- NOTTEBOOM Y., PAROLAE F., SATTAE G., PALLIS A.A., “The relationship between port choice and terminal involvement of alliance members in container shipping”, *Journal of Transport Geography*, 64, 2017, pp.158-173.
- OECD, *The Impact of Mega-Ships*, Paris, 2015.
- PAROLA F., RISITANO M., FERRETTI M., PANETTI E., “The drivers of port competitiveness: a critical review”, *Transport Reviews*, 37, 2017, n. 1, pp. 116-138.
- RAU P., SPINLER S., “Investment into container shipping capacity: A real options approach in oligopolistic competition”, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 93, 2016, pp. 130-147.
- RODRIGUE J.P., COMTOIS C., SLACK B., *The Geography of Transport Systems*, Abingdon, Taylor & Francis Group, 2016.
- SCHLEPLER X., BALEVN S., MICHEL S., SANLAVILLE E., “Global planning in a multi-terminal and multi-modal maritime container port”, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 100, 2017, pp. 38-62.
- TADINI M., *La geografia del sistema economico globale. Il ruolo dei mercati emergenti*, Roma, Aracne, 2017.
- UNCTAD, *Review of maritime transport*, New York, 2016.
- WANG Z., HU H., ZENG Q., LI X., “Profit Sharing and the Stability of Shipping Alliances Based on Game Theory”, *Journal of Transport Economics and Policy Jtep*, 5, 2016, n. 3, pp. 245-261.

Università degli Studi di Salerno: tamodio@unisa.it

RIASSUNTO: Il contributo prende avvio dall’analisi delle trasformazioni che, nel corso degli anni, hanno riguardato il complesso sistema del trasporto marittimo commerciale sia per effetto dei cambiamenti connessi con la geografia dei flussi, sia rispetto alle ricadute che ne sono derivate in termini di portualità alle diverse scale.

In quest’ambito è approfondito il ruolo delle strategie competitive messe in atto dai grandi *carrier*, principali operatori del *transshipment*, il cui potere contrattuale nella determinazione delle rotte e della scelta dei porti è notevolmente aumentato grazie al consistente processo di concentrazione, orizzontale e verticale, che ha portato questo segmento di trasporto nella sfera di influenza, quasi esclusiva, di sole tre grandi alleanze (2M, la Ocean Alliance e The Alliance).

Tale fenomeno, che ha comportato, di fatto, un sostanziale accentramento delle quote di mercato sulle principali direttrici di traffico mondiale, ha inevitabilmente generato barriere di accesso ai restanti operatori ai quali è lasciata la gestione di percentuali di traffico molto modeste.

SUMMARY: The contribution starts from the analysis of the transformations that have affected the complex system of commercial maritime transport, over the years, both as result of the changes connected with the geography of the flows, and

with respect to the consequences that have derived in terms of ports with different scales.

In this context is examined the role of the competitive strategies implemented by the major *carriers*, the main transshipment operators. Their bargaining power in determining routes and the choice of ports has greatly increased thanks to the consistent concentration process, horizontal and vertical, which has led this segment in the sphere of almost exclusive influence of only three major alliances (2M, the Ocean Alliance and The Alliance).

This phenomenon, which entailed a substantial centralization of the market shares on the main world traffic routes, for which regular transport services are covered, inevitably generated barriers to access to the remaining operators to which the management of very modest traffic rates.

Parole chiave: economie di scala, alleanze strategiche, trasporto commerciale marittimo

Keywords: economies of scale, strategic alliances, maritime commercial transport

ILARIA GRECO, ANGELA CRESTA*

LA GEOPOLITICA DEI MARI E LA “GUERRA” DEI CANALI E DEI NUOVI PASSAGGI MARITTIMI E TERRESTRI

1. PREMessa: VERSO UNA NUOVA GEOPOLITICA DEI MARI E DELLE POTENZE. – Il fronte marittimo rappresenta una via fondamentale per l’accesso a risorse strategiche e la circolazione di beni sostanziali per l’economia, ma, anche, una componente fondamentale per la sicurezza di tutti i Paesi. Ciò fa sì che l’accessibilità e il controllo dei *choke points* – letteralmente “punti di strozzatura” – ovvero stretti, istmi o canali quali “nodi strategici” in quanto punti obbligati di transito o unici punti di accesso a risorse strategiche, costituisca un obiettivo di primaria importanza nel sistema globale dei flussi e fonte principale di quella che viene definita una vera e propria “guerra” dei canali e dei nuovi passaggi marittimi e terrestri (Autieri, Pagni, Rampini, 2015; Valente, 2016; Bencardino, Giordano, 2017).

Il controllo degli spazi marittimi e dei *choke points* rappresenta sempre più, infatti, una componente fondamentale non solo per il rafforzamento del potere economico e commerciale legato ai traffici marittimi ma, anche, per il consolidamento di una geopolitica di potenza dei singoli Stati da cui dipende la supremazia mondiale (Cosentino, Gagliano, Giorgerini, 2004; Painter, Jeffrey, 2009; Hannigan, 2015; Contini, 2016). Gli interessi in gioco sono molteplici e alimentati da una crescente interdipendenza politica ed economica tra aree geografiche sempre più vaste che spinge le “nuove” come le “vecchie” potenze a rivedere le proprie strategie commerciali, ricorrendo sempre più spesso ad investimenti di portata straordinaria per l’ammodernamento o la costruzione *ex novo* di infrastrutture marittime e terrestri – si pensi alla *Belt and Road Initiative* cinese –, preludio di una “nuova geografia commerciale” segnata dalle “nuove rotte concorrenti”.

Nessuna porzione di spazio, marittimo o terrestre, sembra essere esclusa da una nuova “strategia globale” che vede, nel confronto/scontro a distanza tra due “progetti” diversi per il controllo dei traffici lungo le principali rotte da e verso il sistema dell’Asia-Pacifico, il perno intorno al quale definire le nuove regole dell’ordine geopolitico e geoeconomico regionale e mondiale. Attori principali di questa strategia Usa e Cina, il cui rapporto mutevole sembra continuamente alla ricerca di un (ri)equilibrio. Superato, infatti, un primo sistema bipolare fondato sullo strapotere di America e Cina (in ordine di potenza) secondo una visione di “coevoluzione” e poi un secondo di “contenimento” americano all’avanzata cinese (definita “*Pivot to Asia*” e poi “*Rebalancing to Asia*” con Obama), si è passati di recente ad un vero e proprio “rovesciamento” (*rollback*) sul fronte Usa-Cina, con le due potenze alla ricerca di nuove possibili alleanze politiche, economico-strategiche, commerciali (Scaini, 2016; Cuscito, 2017a).

Da un parte gli Stati Uniti d’America, sebbene all’apparenza privi di una strategia commerciale regionale e con un dichiarato atteggiamento protezionistico, cercano di operare un “ribilanciamento verso l’Asia” e di contrastare l’ascesa cinese promuovendo la visione di “una regione Indo-Pacifico libera e aperta”, attraverso il consolidamento del rapporto tra Washington e Delhi ed il rilancio del quadrilatero con Tokyo, Delhi e Canberra (il cosiddetto *quad*), forti del sostegno di Vietnam, Corea del Sud, Filippine e altri “amici e alleati” (Cuscito, 2017b).

Dall’altra parte la Cina e la sua “geopolitica neoimperialistica” sostenuta attraverso il rilancio della *Free trade area of Asia-Pacific (Ftaap)* e il varo a partire dal 2013 di un’ambiziosa strategia di politica commerciale e di sviluppo economico ed infrastrutturale basata sulla costruzione di una fitta rete di collegamenti terrestri e marittimi che dal sistema eurasiatico (dalla Russia e dalle satrapie post-sovietiche in

* Il contributo è frutto di una riflessione comune degli autori, tuttavia le singole parti sono così attribuite: ad Ilaria Greco i §§ 1, 2; ad Angela Cresta i §§ 3, 4.



Asia centrale fin verso il mercato europeo) si estende all’Africa, all’America Latina e potenzialmente al resto del mondo. Il progetto (2) noto come “nuove vie della seta” o “*Belt and Road Initiative*” (Una Cintura – Una Via o *Bri* nell’acronimo inglese) rappresenta il pilastro di «nuova globalizzazione cinese» che, se come teorizzato dall’economista Yifu Lin nel Volume *Against the Consensus Reflections on the Great Recession*, potrebbe innescare un circolo virtuoso di politiche di contrasto alla crisi scoppiata nel 2007, sicuramente è destinato ad eliminare il “collo di bottiglia” nella connettività dell’Asia, generando un “effetto domino” in termini di politiche commerciali ed investimenti infrastrutturali su scala globale (Grappi, 2017).

A partire da queste considerazioni, il contributo tratta nella prima parte alcuni aspetti rilevanti dei processi di cambiamento in atto nel sistema delle rotte e dello *shipping mondiale* per poi approfondire nella seconda parte il complesso tema delle politiche commerciali e degli investimenti che sta alimentando una vera e propria “guerra” lungo i canali e i passaggi marittimi e terrestri, che come sottolineato per la loro strategicità acquisiscono una dimensione di tipo geopolitico, aprendo a diversi scenari dagli importanti risvolti non solo in chiave commerciale (3).

2. POLITICA MARITTIMA, POLITICA COMMERCIALE E SISTEMA MONDIALE DELLE ROTTE. – Da diversi anni ormai l’intensificazione dell’economia mondiale (*World GDP*) e la crescente globalizzazione del commercio (*World merchandise trade*) e dell’attività industriale (*Industrial Production Index* – OECD) (4), insieme ai nuovi equilibri geopolitici e geoeconomici determinati in larga misura dall’emersione sulla scena internazionale di nuovi protagonisti, hanno profondamente mutato la geografia dello *shipping mondiale*, coinvolgendo aree sempre più vaste, per un volume complessivo del commercio marittimo che ha superato nel 2016 i dieci miliardi di tonnellate (crescita del 2,6% rispetto al 2015), pari ad oltre l’80% del commercio totale (*Review of Maritime Transport 2017*, Unctad). Nonostante la “lentezza” di tale crescita (valore ancora al di sotto della media del 3% dell’ultimo decennio) sia indice del perdurare di una forte incertezza per il prossimo futuro, come sottolineato dagli analisti del commercio mondiale, l’importanza del trasporto marittimo per il commercio e lo sviluppo non è in discussione ma, soprattutto, è sempre più evidente che il sistema mondiale delle rotte e la connessa direzionalità e densità dei flussi lungo le diverse direttrici dipenda sempre meno dalla domanda e dall’offerta reale e sempre più dalle marittime *policy choices* operate dai *carriers* globali e dalle politiche di investimento in aree e mercati strategici (*trade policies*) delle grandi potenze economiche.

Aspetti diversi di un unico “sistema” del commercio globale.

In termini di politiche marittime, la debolezza della domanda mondiale e la necessità di migliorare i coefficienti di riempimento e ridurre le pressioni competitive sui prezzi dei noli, ha portato il settore dello *shipping mondiale* ad una crescente concentrazione attraverso alleanze strategiche e fusioni (5) e ad un continuo aumento dimensionale delle flotte mediante la costruzione di *Megaships* (6), accrescendo la forza negoziale dei *carrier* nei confronti dei porti, costretti ad ingenti investimenti per mantenere standard di competitività economica sempre più elevati.

Tali processi, assieme alla forte crescita dei flussi di interscambio della Cina e dell’intera area del

(2) Il progetto, sostenuto finanziariamente dall’*Asian Infrastructure Investment Bank* (AiiB), è stato presentato ufficialmente dal governo cinese in un primo documento intitolato “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*” (<http://en.ndrc.gov.cn>).

(3) Gli argomenti trattati e le considerazioni espresse in questo lavoro sono da leggersi in continuità con i risultati di una ricerca più ampia dal titolo “Ampliamento del Canale di Suez. Possibili benefici per il Sistema Italia e politiche per una loro massimizzazione”, svolta dalle scriventi in collaborazione con i ricercatori dell’ISAG e coordinata dalla Società Geografica Italiana, con il patrocinio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale ed in partnership con diversi Istituti ed Enti di ricerca nazionali. Alla suddetta ricerca si rinvia per una più ampia analisi del tema trattato (Cfr.: Bencardino, Giordano, 2017).

(4) Per il dettaglio sul quadro macroeconomico dei principali indicatori dell’economia e del commercio globale si rimanda a: Srm, *Italian Maritime Economy*, parte prima, pp. 23-67; Unctad, *Review of Maritime Transport 2017*; IHS Markit (2017), *The maritime world in 2017*.

(5) Al 2017 i 3 principali raggruppamenti 2M (Maersk ed MSC + HMM), *Ocean Alliance* (CMA CGM/APL, Cosco Shipping, Evergreen, OOCL) e *The Alliance* (Hapag Lloyd/UASC, NYK, MOL, K-line, Yang Ming) detengono oltre il 50% della flotta container mondiale e il pieno controllo delle rotte principali East-West.

(6) La dimensione media della flotta globale è aumentata ad un tasso annuo del 18,2% tra il 2010-2015 rispetto all’1,9% del periodo 2001-2009. Cfr.: UNCTAD (2016), *Review of maritime transport*.

Pacifico (7), hanno mutato l'assetto del commercio marittimo, determinando da un lato la razionalizzazione delle rotte con la conseguente concentrazione dei flussi su poche principali rotte prevalentemente dedite al *transshipment* e, dall'altro la polarizzazione degli scambi su un numero ridotto di sistemi portuali, soprattutto grandi porti di adduzione che operano come nodi qualificati (*mega-hub*) lungo la rete del trasporto marittimo globale consentendo la realizzazione di *multiproduct economies of scale*.

Il nuovo baricentro della geografia marittima mondiale è ad "est". Ad oggi, l'*East-West trans-Pacific trade line* e l'*Asia-Europe trade line* sono, infatti, le rotte a maggior densità di flussi, movimentando assieme la quasi totalità delle merci containerizzate scambiate lungo la rotta est-ovest, con oltre 52 milioni di TEUs nel 2016 (Cfr. Tab. 1); così come si sono fortemente rafforzate le rotte intraregionali e "sud-sud", a discapito della *Transatlantic line* di collegamento delle aree a maggior sviluppo dell'Europa settentrionale e dell'America del Nord, e le rotte marittime per il trasporto di petrolio e gas dal Medio Oriente e dall'Africa attraverso l'Oceano Indiano e il Mar Cinese Meridionale (circa l'80% del petrolio importato passa da queste rotte prima di raggiungere la Cina). Non è un caso, dunque, la supremazia dei porti asiatici nel segmento del traffico container con la presenza di 9 porti cinesi tra i primi top 20 porti mondiali in termini di TEU movimentati e di altri 5 porti asiatici; così come la Cina si conferma anche nettamente prima nel *LSCI index* dell'UNCTAD che misura la connettività marittima del paese (il primo paese non asiatico del ranking sono gli Stati Uniti che occupano il 6° posto).

TAB. I – CONTAINER MOVIMENTATI SULLE PRINCIPALI ROTTE EAST-WEST, 2014-2015 (MLN DI TEU)

	Trans-Pacific		Europe-Asia		Transatlantic		Major East-West Container routes
	Eastern Asia-North America	North America-Eastern Asia	Asia-Europe	Europe-Asia	Europe-North America	North America-Europe	
2014	15,8	7,4	15,2	6,8	3,9	2,8	51,9
2015	16,8	7,2	14,9	6,8	4,1	2,7	52,5
Var. % 15/14	6,6	-2,9	-2,2	0	5,4	-2,4	1,2%

Fonte: SRM, Italian Maritime Economy, 2017 su dati Unctad, 2016.

Allo stesso tempo, il dinamismo e la proiezione transnazionale delle politiche commerciali di grandi Stati come la Cina e l'India, che non puntano più solo ad uno sviluppo interno ma al controllo delle catene produttive e commerciali globali (si pensi al proliferare di zone economiche, politiche e amministrative speciali), insieme alle rivendicazioni di Stati emergenti e nuove potenze economiche competitive ha, infatti, riaccesso a livello mondiale – dall'Asia Centrale e Orientale, passando per il Medio Oriente, il Caucaso, fino all'Africa Mediterranea, sahariana e subsahariana e all'America Latina – la competizione e la "corsa" alla globalizzazione, attraverso il sottile filo delle alleanze e degli accordi strategici ma, anche e soprattutto, complessi piani e programmi di investimento "a geometria variabile" intra e interregionali, in cui giocano un ruolo fondamentale associazioni, organismi politici e finanziari, investitori internazionali.

I grandi progetti politici, economici e infrastrutturali già realizzati, come l'ampliamento dei due più importanti passaggi strategici lungo le rotte oceaniche quali il Canale di Suez e quello di Panama, e quelli in corso per la costruzione di nuovi *choke points* per lo sviluppo di nuove e concorrenti rotte marittime e terrestri, dal Canale del Nicaragua che di fatto rappresenta un'alternativa al Canale di Panama

(7) Considerando gli indici di crescita dei volumi puri delle merci esportate o importate dal 2000 al 2015, si vedono tassi di crescita tendenziali medi annui molto diversi che vanno dalla crescita minima annua del +2,2% attribuibile alle importazioni dell'Europa, passando per la crescita media annuale del 3,2% delle importazioni in America, per raggiungere il livello massimo delle esportazioni asiatiche (+6,9% di crescita media annuale) e delle importazioni in Africa (+9,5% di aumento medio annuo in volume). Dati UNCTAD. Cfr: SRM, 2017 pp. 41-42.

controllato dagli Usa, alle *Northern Sea Routes* alternative ed in concorrenza con i passaggi di Suez e Panama, al sistema dei *landbridge americani*, al *Dry Canal* colombiano, alla linea ferroviaria *Red-Med* che aprirà un nuovo ponte commerciale tra i mercati asiatici e quelli europei o, ancora, al nuovo corridoio intermodale, il *NEW-Freight Corridor* che potrebbe escludere il *range* portuale sud-europeo dalla rotta est-ovest., se si concretizzeranno (anche solo in parte) porteranno non solo a ridisegnare le mappe dei traffici planetari, ma spingeranno ad un ulteriore necessario riequilibrio geopolitico aprendo a scenari diversi nella futura geografia delle potenze marittime globali.

3. DALLA CONQUISTA DEGLI OCEANI ALLA GUERRA DEI CANALI. – Nel grande gioco del commercio globale, che ha sempre avuto come palcoscenico l’Oceano Pacifico e l’Oceano Atlantico, gli ampliamenti di Suez e di Panama hanno contribuito a ridefinire la geografia delle rotte commerciali mondiali.

Il progetto egiziano, che ha inaugurato un nuovo percorso e ha allargato e dragato il preesistente in risposta alla crescita esponenziale del gigantismo navale, è parte integrante di un più articolato piano di investimenti che ha interessato i porti lungo il Canale ma, soprattutto, i servizi offerti in termini di connessioni con le altre reti di trasporto, il *Suez Canal Corridor Area Project*. Ciò ha inserito l’Egitto tra le principali regioni logistiche europee e mediorientali (Rotterdam, Amburgo e Jebel Ali), scongiurando ambizioni di colonialismo da parte dei paesi emergenti, consolidando l’importanza del passaggio nel sistema mondiale delle rotte e restituendo centralità geostrategica all’area del Mediterraneo (ma anche del Mar Rosso e del Golfo Arabico) nelle rotte Asia-Europa e nei traffici globali (8).

Anche per Panama il progetto di ampliamento (pur mantenendo il limite dimensionale delle *mega-shipping*) ha amplificato le opportunità di scambio tra i paesi caraibici (Cuba potrebbe aspirare a diventare un *hub* portuale di sosta e di rifornimento per le mega navi portacontainer), ha incentivato alla modernizzazione infrastrutturale di porti e ferrovie in Giamaica, Repubblica Dominicana, Bahamas e Haiti, contribuendo al raddoppio delle attività dei settori industriali collegati. In termini geopolitici ha rafforzato il proprio ruolo geostrategico come grande canale panamericano lungo le rotte tra il versante orientale e quello occidentale degli Stati Uniti e del Canada e quelle tra l’Europa e le coste occidentali del Nord e Sud del continente americano (9).

Benché su alcune rotte “Suez e Panama diventano fungibili, e questo crea una competizione non solo sui costi bensì anche su efficienza, sicurezza, garanzie anti-pirateria (Autieri, Pagni, Rampini, 2015), è errato pensare che la guerra dei canali sia esclusivamente quella tra Panama e Suez. Le attuali strategie commerciali e di controllo di Usa e Cina, congiuntamente alle politiche dello *shipping* mondiale, stanno riequilibrando le rotte tra Oriente ad Occidente ridando centralità al Pacifico, recuperando e riabilitando l’Oceano Indiano dalla condizione di “Oceano trascurato” (Sheikh, 2013), oggi sempre più punto nevralgico per il passaggio dei flussi soprattutto energetici non solo per l’Asia Orientale ma, anche, per altre regioni. È proprio lungo queste rotte che insistono *choke point* (stretti, passaggi) obbligati in regioni particolarmente vulnerabili dal punto di vista della sicurezza delle coste e dell’instabilità delle relazioni geopolitiche, al centro di interventi infrastrutturali di enorme portata in una sorta di “*risiko* dei canali” (Deaglio, 2015), dall’Atlantico al Pacifico, passando per l’Area MENA e l’Oceano Indiano.

Nella macro-area dell’Atlantico e del Pacifico, la maggior parte della progettualità a guida cinese punta a bypassare via mare e via terra il *choke-point* di Panama. Attraverso i progetti del *Gran Canal de Nicaragua* e de *El Canal Seco/Dry Canal in Columbia*, la Cina vuole infatti incrementare il commercio con l’America Latina, garantirsi l’approvvigionamento di risorse naturali, affermarsi nei Caraibi (un mercato ancora non saturo e in grande espansione che vale il 10% di quello totale), contrastare l’egemonia americana nel Sud e nel Centro America, ed aprirsi uno sbocco sull’Atlantico (Limes, 2011) (10). Entrambi i progetti vedono altresì la presenza di interessi della Russia, che investe nella scoperta di nuovi giacimenti

(8) Cfr. Bencardino, Giordano (2017), El-Sakty (2014), SRM (2015).

(9) Cfr. Bencardino, Giordano (2017), Ferrante (2007).

(10) A Nord la risposta degli Stati Uniti sono i *Landbridge statunitensi*, linee ferroviarie operative su lunghe tratte per il trasporto di merci sia containerizzate che rinfuse che, con l’alta velocità, collegano le due coste in soli 4/5 giorni, e fanno da asse di connessione con le rotte navali “mare-terra-mare” (intercettando ad esempio i flussi tra il Northern Range europeo ed i porti del Giappone), e da ponte terrestre “parziale” (minibridge) con un percorso a due segmenti “mare-terra” (Northern Range europeo e i porti della West Coast statunitense).

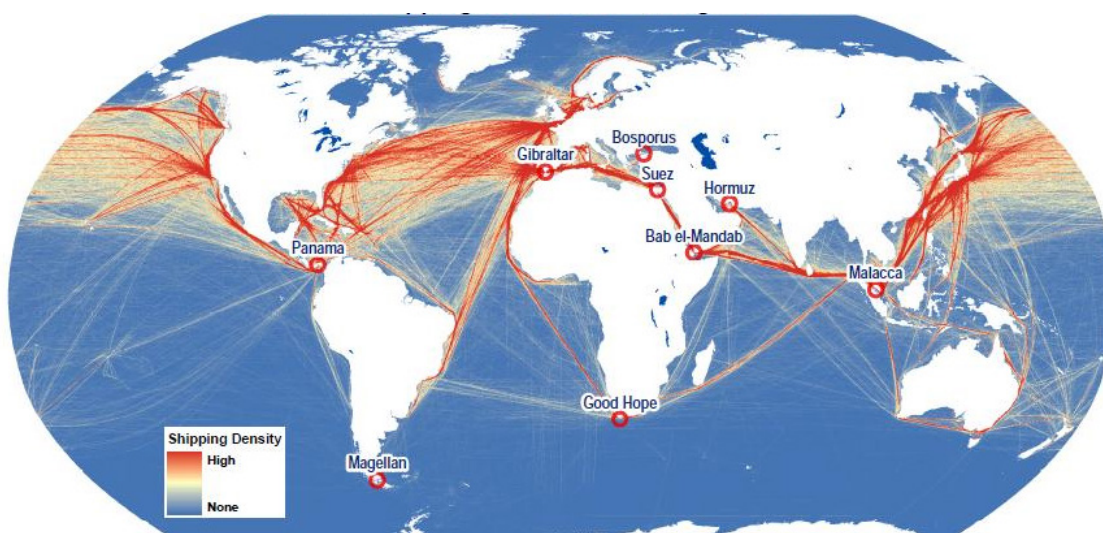


Fig. 1 – Maritime shipping routes and strategic location.

Fonte: Shipping density data adapted from National Center for Ecological Analysis and Synthesis, A Global Map of Human Impacts to Marine Ecosystems. Dr. Jean-Paul Rodrigue. Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University.

petroliferi a Cuba, del Venezuela esportatore di petrolio in Cina e dell'Iran che mira ad una base strategica nella regione (Limes, 2015). Ulteriore alternativa a Panama è il *Passaggio a Nord-Ovest*, una rotta di navigazione che, passando attraverso l'arcipelago canadese e proseguendo attraverso lo Stretto di Bering, consentirebbe di cortocircuitare il Canale con un risparmio del 25% sulla tratta Rotterdam-San Francisco e di aumentare notevolmente il commercio del gas liquido dalla penisola dello Yamal, dove si trovano alcune delle maggiori riserve al mondo, verso il mercato europeo e asiatico.

Nella macro regione bagnata dall'Oceano Pacifico e dall'Oceano Indiano, la *Belt and Road Initiative*, attraverso i corridoi terrestri lungo l'asse Asia-Russia- Nord Europa (*Silk Road Economic Belt*), e marittimi che dall'Asia, toccando l'Africa, giungeranno nel Mediterraneo via Suez (*Maritime Silk Road*), coinvolge 65 paesi (11 di questi concretamente attraversati dalle nuove infrastrutture) e 4,4 miliardi di persone (il 63% della popolazione mondiale con oltre 900 interventi (di cui 266 già finanziati) per quasi 1000 miliardi di investimenti (Spalletti, 2017). La duplice rotta marittima e terrestre sposa appieno la visione mahaniana che già "un secolo e mezzo fa, aveva individuato nel controllo dell'Oceano Indiano la missione fondamentale per controllare il mondo" (Sellari 2016, pag. 132), e tende a rafforzare e aggiornare la *String of Pearls Strategy* superandone i limiti e aprendo (nell'idea iniziale) anche ad un possibile confronto con l'India, da tempo isolata o accerchiata nei suoi rapporti con i Paesi vicini. In realtà l'India, piuttosto che valutare i benefici di un condiviso percorso d'integrazione infrastrutturale e commerciale sino-indiano, ha rigettato apriori il progetto cinese e raggiunto un accordo con l'Iran per il controllo del porto di Chabahar (nel Golfo dell'Oman), secondo Modi un *golden gateway*, che apre le porte all'Afghanistan e all'Asia Occidentale.

Funzionale alla Nuova Via della Seta è l'intervento sul Canale di Kra, un progetto che tagliando in due la penisola thailandese permetterebbe il collegamento del Golfo di Thailandia con il Mar delle Andamane, e che la Cina sarebbe disposta a finanziare per superare il "dilemma Malacca, il *choke point* più congestionato al mondo, attraverso il quale transita il 25% dei traffici marittimi mondiali con una media di 94.000 navi all'anno (Contini, 2016). L'intervento devierebbe più della metà dei traffici che da secoli passano attraverso il "collo di bottiglia" dello stretto, ridisegnando la mappa marittima del Sud-Est asiatico non solo con un cambiamento sostanziale nelle rotte marittime, ma anche nelle economie dei paesi dell'area.

Lungo la rotta est-ovest si snodano altri importanti passaggi strategici per le merci in transito da e verso il Mediterraneo, nella logica di quello che Braudel chiamava il Mediterraneo "allargato" (Marconi, 2016). Innanzitutto lo *stretto di Hormuz* e lo *stretto di Bab el-Mandab*: il primo divide la penisola arabica dalle coste dell'Iran ed è tra i più importanti *oil chokepoint* in quanto arteria fondamentale per il trasporto di petrolio dal Medioriente verso il resto del mondo e perché le strategie di controllo da parte

di Iran e Oman possono rivoluzionare gli equilibri nel Golfo Persico (recente il memorandum d'intesa per la costruzione di un gasdotto sottomarino); il secondo è al centro tra Yemen, Djibouti ed Eritrea, un'area dagli equilibri geostrategici molto precari e particolarmente vulnerabili, altro *choke* obbligato per le risorse (soprattutto petrolio e gas naturale) lungo il corridoio energetico che dal Golfo Persico, attraverso Suez, raggiunge i porti europei e americani. Spostandoci ancora più ad Ovest, nel Mediterraneo, gli *stretti del Bosforo e dei Dardanelli* dividono l'Asia dall'Europa e sono strategici per il transito di risorse petrolifere e di gas naturale provenienti dalla regione del Mar Caspio e del Medio Oriente destinate all'Europa occidentale e meridionale. Infine cruciale anche lo *stretto di Gibilterra*, con una densità di traffico annuale di circa 100.000 imbarcazioni, asse di connessione tra le sponde – nord e sud – del Mediterraneo e l'Oceano Atlantico.

4. SCENARI E GERARCHIE PER UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLE ROTTE. – La guerra dei canali e dei passaggi, ridisegnando le mappe marittime e terrestri, determina un cambiamento sostanziale nelle rotte, in ragione della riduzione dei tempi di percorrenza e dei costi di traversata ma, anche, nell'abbattimento del rischio pirateria, nelle economie dei paesi coinvolti che si avvantaggiano della costruzione di nuove infrastrutture funzionali allo sviluppo dei propri territori, nelle politiche e nelle strategie delle compagnie di navigazione che, sempre più indipendenti dalle politiche degli stati di appartenenza, incidono in maniera significativa sulle sorti di intere aree. Le stesse gerarchie di potere mutano alla luce di nuovi competitor, delle alleanze ritrovate e di un nuovo assetto globale.

Nel breve-medio termine, lo scenario a livello internazionale più probabile vede la nuova Via della Seta contribuire in maniera sostanziale ad una nuova geopolitica globale ma, soprattutto, ad uno spostamento del baricentro dei traffici commerciali nel sistema pacifico-indiano, avvicinando sempre più l'Asia all'Europa e ricentralizzando Suez e il Mediterraneo quale approdo naturale imprescindibile della strategia cinese che già controlla e gestisce il Porto del Pireo. Ciò significa guardare all'Eurasia come ad un'unica macro area in cui avviare nuove alleanze, senza il coinvolgimento della Russia.

Nel medio-lungo periodo prende forza, invece, un secondo scenario quello polare che rischierebbe di impoverire Suez ed il Mediterraneo. Da tempo, infatti, si discute del *North East West Freight Corridor* per collegare la Cina col Nord America passando per il porto di Narvik in Norvegia tagliando fuori i porti del Mediterraneo, dell'*Arctic Bridge* tra i porti artici di Murmansk in Russia e della baia di Hudson in Canada, ma anche del *Passaggio a Nord-Est* quale rotta che dal Mar del Nord raggiunge l'Oceano Pacifico attraverso il Mar Glaciale Artico, dopo aver attraversato lo stretto e il Mar di Bering. Tale nodo ridurrebbe del 30-50% le distanze tra Asia, Europa ed America e aggirerebbe i *choke-points* strategici ma difficili di Suez e Malacca (Fabbri, 2016), divenendo esso stesso "*key point* per il trasporto marittimo globale" (Sellari 2013, p.103). Inoltre, il recente Libro Bianco sull'Artico (*China's Arctic Policy*, 2018) introduce la *Polar Silk Road* che entra nella *Belt and Road Initiative* estendendo il progetto di connessione infrastrutturale tra Asia, Europa e Africa sino ai ghiacci polari (Santoro, 2018), concretizza la strategia avviata già nel 2012 di avvicinamento alle regioni scandinave per impadronirsi delle terre rare della Groenlandia. Considerato che lo scioglimento dei ghiacciai renderà raggiungibili il 13% del petrolio, il 30% del gas naturale e il 40% degli altri combustibili fossili non estratti del globo per un valore di circa 17.000 miliardi di dollari (Myers, 2015), assicurarsi uno sbocco al circolo polare significa affiancare e sostenere la Russia che già da qualche anno ha aperto un nuovo fronte Est-Ovest che guarda al Polo Nord (Tirinnanzi, 2017), per assicurarsi il ruolo strategico nel controllo dei traffici e delle rotte.

Alla luce di queste considerazioni, lo sviluppo delle economie marittime regionali sarà sempre più dipendente dalle reti globali del commercio marittimo, con un ruolo fondamentale non solo delle grandi potenze ma dei "sistemi di alleanze" politiche ed economiche che il prefigurarsi di questi scenari rilanciano su scala globale.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Le nuove reti Eurasiatiche. Il futuro dell'Italia lungo la Via della Seta*, Trento, Il Nodo di Gordio, 2016.

AMATO V., GALEOTA LANZA G., "The Mediterranean as a Hub of Maritime Trade and the Role of the New Suez Canal", *Sfera Politici*, 2, 2016, pp. 86-102.

ASIAN DEVELOPMENT BANK INSTITUTE, *Connecting Asia. Infrastructure for Integrating South and Southeast Asia*, Camberley

- Surrey, Edward Elgar, 2016.
- AUTIERI D., PAGNI L., RAMPINI F., “La guerra dei Canali del commercio globale”, *Le inchieste di Repubblica*, 6/08/2015.
- BENCARDINO F., GIORDANO A. (a cura di), *Ampliamento del Canale di Suez: possibili benefici per il sistema Italia e politiche per una loro massimizzazione*, Collana Ricerche e Studi, 28, Roma, Società Geografica Italiana, 2017.
- CONTINI B., “Choke Point. Le porte vulnerabili dell’Oceano Indiano”, *Gnosis, Rivista italiana di intelligence*, n.1, 2016, pp. 109-115.
- COSENTINO M., GAGLIANO G., GIORGERINI G., *Sicurezza internazionale e potere marittimo negli scenari multipolari*, Como, New Press, 2004.
- COURMONT B., *Cina, la grande seduttrice. Saggio sulla strategia cinese di conquista del mondo*, Roma, Fuoco Edizioni, 2011.
- CUSCITO G., “Cina e globalizzazione arginano Trump in Asia-Pacifico”, *Limes - Bollettino Imperiale*, 14/11/2017, 2017a.
- CUSCITO G., “Xi accoglie Trump per disinnescarlo”, *Limes - Bollettino Imperiale*, 7/11/2017, 2017b.
- FABBRI R., “Nell’Artico è la Russia la Nazione da battere”, *Gnosis, Rivista Italiana di Intelligence*, n.1, 2016, pp. 151-157.
- FERRANTE E., “Il raddoppio di Panama”, *Limes*, 6/06/2007.
- GRAPPI G., “Il confucianesimo logistico che cambia il mondo”, *Limes*, n.1, 2017.
- HANNIGAN J., *The Geopolitics of Deep Oceans*, Cambridge, Polity, 2015.
- IHS MARKIT, *The maritime world in 2017*, https://cdn.ihs.com/www/pdf/M_T-Perspectives-Q2-2017-MaritimeOutlook.pdf.
- LIMES, “Da Panama a Kra, il 2015 è l’anno dei canali (e della Cina)”, *Limes*, 06/02/2015.
- LIMES, “La Cina finanzia l’alternativa al canale di Panama”, *Limes*, 24/02/2011.
- LIMES, “La Cina s’avvicina, l’America s’allontana”, *Editoriale Limes Cina-Usa, la sfida*, 1, 2017.
- LIZZA G., *Geopolitica delle prossime sfide*, Torino, Utet, 2011.
- MARCONI M., “Dallo spazio fisico allo spazio relazionale, Una nuova visione geopolitica per il Mediterraneo allargato?”, *Gnosis*, 1/2016, pp. 33-41.
- MARTELLA E., “Nuova Via della Seta: opportunità di cooperazione o minaccia alla stabilità?”, *www.geopolitica.info*, 21/03/2017.
- MYERS S.L., “U.S. is playing catch-up with Russia in scramble for the Arctic”, *The New York Times*, 29/08/2015.
- OECD, “A Silk Road for the 21st Century: Initial Reflections on new Opportunities for Partnership”, *Internal Document for Silk Road Forum 2015*, Madrid, 2015.
- OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE, *Cina - Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta*, n. 132, Torino, World Affairs Institute, maggio 2017.
- PAINTER J., JEFFREY A., *Political Geography: An Introduction to Space and Power*, Thousand Oaks (CA), Sage, 2009.
- SAKTY K., “Suez Canal Logistics Hub: Competition and Challenges”, *18th International Symposium on Logistics (ISL)*, Vienna, Austria, 2013, pp.395-402.
- SANTORO F., “La China Arctic Policy accende i riflettori sull’Artico”, *www.geopolitica.info*, 1 febbraio 2018.
- SCAINI M., “Evoluzione e tendenze geopolitiche nella regione del Pacifico”, *Gnosis - Geopolitica degli Oceani e Mediterraneo*, n. 1, 2016, pp. 91-97.
- SELLARI P., *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza, 2013.
- SHEIKH S.R., “Evolving Strategic Competition in the Indian Ocean”, *Oriental Review*, 19/04/2013, <https://orientalreview.org/2013/04/19/evolving-strategic-competition-in-the-indian-ocean/>.
- SPALLETTI S., “Porti e ferrovie. La sfida italiana sulla nuova via della Seta”, *AGI*, 4/05/2017.
- SRM, *Gli effetti economici del raddoppio di Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo*, Napoli, Giannini Editore, 2015.
- SRM, *Italian Maritime Economy. Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l’Italia sulla Via della Seta*, IV Rapporto Annuale, Napoli, Giannini Editore, 2017.
- SRM-MED, *Economic Relations between Italy and the Mediterranean Area*, 7th MED Annual Report, 2017.
- TALIA I., AMATO V., *Scenari e mutamenti geopolitici. Competizione ed egemonia nei grandi spazi*, Bologna, Pàtron Editore, 2015.
- TIRINNANZI L., “La geopolitica del ghiaccio”, www.oltre.lefrontierenews.it, 30/11/2017.
- UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva, United Nations Publication, 2017.
- UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva, United Nations Publication, 2016.
- VALENTE S., “Geopolitica degli accessi da Bab el-Mandeb a Suez”, *Gnosis - Geopolitica degli Oceani e Mediterraneo*, 1, 2016, pp. 73-79.
- WOLFF P., *China’s “Belt and Road” Initiative - Challenges and Opportunities*, Bonn, German Development Institute, 2016.

Università degli Studi del Sannio: ilagreco@unisannio.it, cresta@unisannio.it

RIASSUNTO: L’integrazione dell’economia mondiale, unita alla standardizzazione e alla riduzione dei costi delle movimentazioni, fa sì che ogni modificazione nell’utilizzo delle vie marittime abbia conseguenze su scala planetaria. In ambito geografico, un ruolo fondamentale è svolto dai cosiddetti *choke points*, ovvero “punti nodali” di traffico in cui tendono a concentrarsi risorse e interessi politici ed economici. Ragione per la quale il loro controllo e la loro sicurezza diventa una priorità, innescando una vera e propria “guerra” all’interno di un sistema fondato su un equilibrio dinamico che muta continuamente al variare delle trasformazioni che accompagnano i nuovi scenari, adattandosi. Rispetto a tali tematiche, tre gli aspetti approfonditi: gli attori e gli interessi in gioco; le politiche, le strategie e i processi; gli scenari prefigurabili.

SUMMARY: The integration of the world economy, together with standardization and the reduction of movement costs, means that any change in the use of sea routes has consequences on a global scale. In geography, the so-called choke points play

a fundamental role as “traffic nodal points” where resources and political and economic interests are concentrated. Reason for which their control and safety becomes a priority, triggering a “war” within a system based on a dynamic equilibrium that constantly changes with the changes that characterize the new scenarios, adapting. Relatively to these themes, three aspects depth: the actors and their interests; policies, strategies and processes; future scenarios.

Parole chiave: geopolitica dei mari, passaggi marittimi e terrestri, traffici marittimi

Keywords: geopolitics of the seas, maritime and land passages, maritime traffic

GIOVANNA GALEOTA LANZA

ONE BEALT ONE ROAD: IL SISTEMA LOGISTICO ITALIANO TRA NUOVE OPPORTUNITÀ E VECCHIE BARRIERE

1. INTRODUZIONE. – La *Belt and Road Initiative* (BRI) o *One Belt One Road* (OBOR) è l'ambizioso progetto di politica industriale e finanziaria transnazionale cinese che prevede una riorganizzazione della proiezione economico-finanziaria della Cina verso l'esterno lungo due direttrici, una terrestre (*Belt*) e l'altra marittima (*Road*), che collega gli *hub* portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo.

Tuttavia, parlare di espansione del commercio marittimo significa attivare meccanismi di selezione sia delle rotte che dei porti su cui fare scalo. Infatti, il mancato sviluppo di adeguate infrastrutture portuali e di reti logistiche all'interno di un Paese può rappresentare una vera e propria barriera all'entrata. Ciò è vero in particolar modo per l'Italia che necessita di forti miglioramenti del sistema portuale e logistico, ma che allo stesso tempo non può farsi trovare impreparata di fronte alle opportunità connesse alla BRI.

2. ONE BEALT ONE ROAD, LA VIA MARITTIMA E IL MEDITERRANEO. – Nel disegno della BRI, la maggiore connettività nel continente eurasiatico dovrebbe essere favorita da una riorganizzazione della *Going out strategy* cinese, ossia della proiezione economico-finanziaria della Cina verso l'esterno lungo alcune specifiche direttrici. Tra tali direttrici figurano la *Belt*, costituita da sei corridoi terrestri che, partendo dalla Cina, attraversano l'Asia centrale per raggiungere il cuore dell'Europa e la *Road*, ossia la rotta marittima che collega gli *hub* portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo, passando attraverso gli stretti di Malacca e di Suez.



Fig. 1 – One Bealt One Road.

Fonte: Xinhua, 2018.



La BRI si presenta, dunque, anzitutto come vettore di una più ampia strategia volta alla realizzazione del “Sogno Cinese”, ossia la rinascita della nazione cinese attraverso lo sviluppo di una società “moderatamente prospera” entro il 2021 (centenario della costituzione del Partito Comunista Cinese) e la costruzione di un paese “forte e ricco” entro il 2049 (centenario della fondazione della Repubblica Popolare Cinese).

La realizzazione del “Sogno Cinese” prevede l’implementazione in parallelo di due strategie, la prima mira a puntare innanzitutto sul “Made in China 2025” per prevalere sulla concorrenza straniera nei settori tecnologici e nei *network* produttivi di punta in Cina, attraverso l’acquisizioni di aziende strategiche all’estero, il trasferimento tecnologico e gli investimenti massicci nella ricerca. Al contempo, la seconda strategia è tesa a riorganizzare le *supply chains* grazie agli strumenti politici e istituzionali sviluppati nel contesto della BRI, influenzando così il funzionamento dell’economia globale.

Relativamente alla strategia della BRI, la caratteristica fondamentale risiede nella sua dimensione, si tratta, infatti, del progetto di politica infrastrutturale e industriale transnazionale più ambizioso della storia della regione.

La BRI non è altro, dunque, che il segno più evidente di una nuova proiezione globale della Cina, secondo molti osservatori, rappresenterebbe il primo vero tentativo di proselitismo politico-economico cinese ad ampio spettro nel mondo post-ideologico (Ghiselli, Fardella, 2017).

Fra la fine del 2013 e la fine del 2016 il Paese ha investito più di 50 miliardi di dollari nell’iniziativa, nel 2014 gli investimenti nei Paesi BRI erano circa l’11% del totale degli investimenti cinesi all’estero, con un leggero calo (10,5% circa) nel 2015. Benché non siano ancora disponibili i dati ufficiali per il 2016, a metà del 2016 il Ministero del Commercio Cinese ha reso noto che gli investimenti nei paesi BRI durante i primi 7 mesi dell’anno ammontavano a circa il 12% del totale (MOFCOM, 2016).

In termini di volumi, la componente marittima, con le relative infrastrutture logistiche, risulta più rilevante all’interno del progetto rispetto ai corridoi continentali, imperniati sullo sviluppo dei collegamenti ferroviari. In questa cornice il Mediterraneo, in quanto punto di approdo della *Road*, acquisisce nuova valenza strategica.

Il prevalere della “Road” marittima nel quadro della BRI, collegato anche all’importanza dei mercati europei per l’*export* cinese e di quelli mediorientali per gli approvvigionamenti energetici, sottolinea, infatti, la crescente importanza che la regione del Mediterraneo allargato gioca nel futuro del progetto varato dal Presidente Xi.

Nei tracciati ufficiali della BRI, il Mediterraneo viene presentato come la parte terminale della “Via della Seta Marittima” ossia della componente “Road” della BRI, che collega i porti cinesi con quelli dell’Europa meridionale attraverso una serie di scali intermedi nell’Oceano Indiano.

La Cina è uno dei principali partner commerciali della regione, sebbene fino ad oggi la Cina risulti un esportatore netto (Fig.2), negli ultimi anni, soprattutto per i Paesi del Medio Oriente e Nord Africa, il mercato cinese sta diventando un mercato di sbocco sempre più importante.

Relativamente alle importazioni cinesi nell’area, infatti, nonostante un recente calo legato ad una contrazione più generale della domanda interna cinese e malgrado la crescente instabilità regionale, l’interscambio commerciale fra la Cina e la regione è cresciuto sostanzialmente, con un incremento medio del 6% annuo tra il 2011 e il 2015.

Riguardo allo sviluppo delle infrastrutture logistiche connesse al progetto della BRI, risulta particolarmente rilevante l’importanza che, recentemente, sta nuovamente assumendo il Mare Nostrum all’interno dei commerci marittimi internazionali. Secondo i dati riferiti all’anno 2015 del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), negli ultimi anni, infatti, si è verificata una trasformazione dei traffici marittimi a livello globale. Mentre nel 1995 le rotte transpacifiche dominavano il mercato, con il 53% dei traffici globali, la tratta Europa- Estremo Oriente, la rotta commerciale che collega i mercati europei ai centri produttivi cinesi tramite il Mediterraneo e il canale di Suez, contava per solo il 27% del mercato. Nel 2015 il divario tra le due principali tratte si è profondamente ridotto a favore della rotta Europa-Estremo Oriente, che oggi pesa per il 42% del mercato globale contro il 44% della tratta transpacificca. Nello stesso arco temporale (tra il 2001 e il 2015) i volumi di traffico del canale di Suez sono cresciuti del 124%, rendendo il Mediterraneo centrale per il 10% dei transiti globali di merci.

Tale trasformazione, rispetto alla quale il ruolo propulsivo del mercato cinese è evidente, sembrerebbe avere un impatto virtuoso sulle dinamiche commerciali, infrastrutturali e logistiche del Mediter-

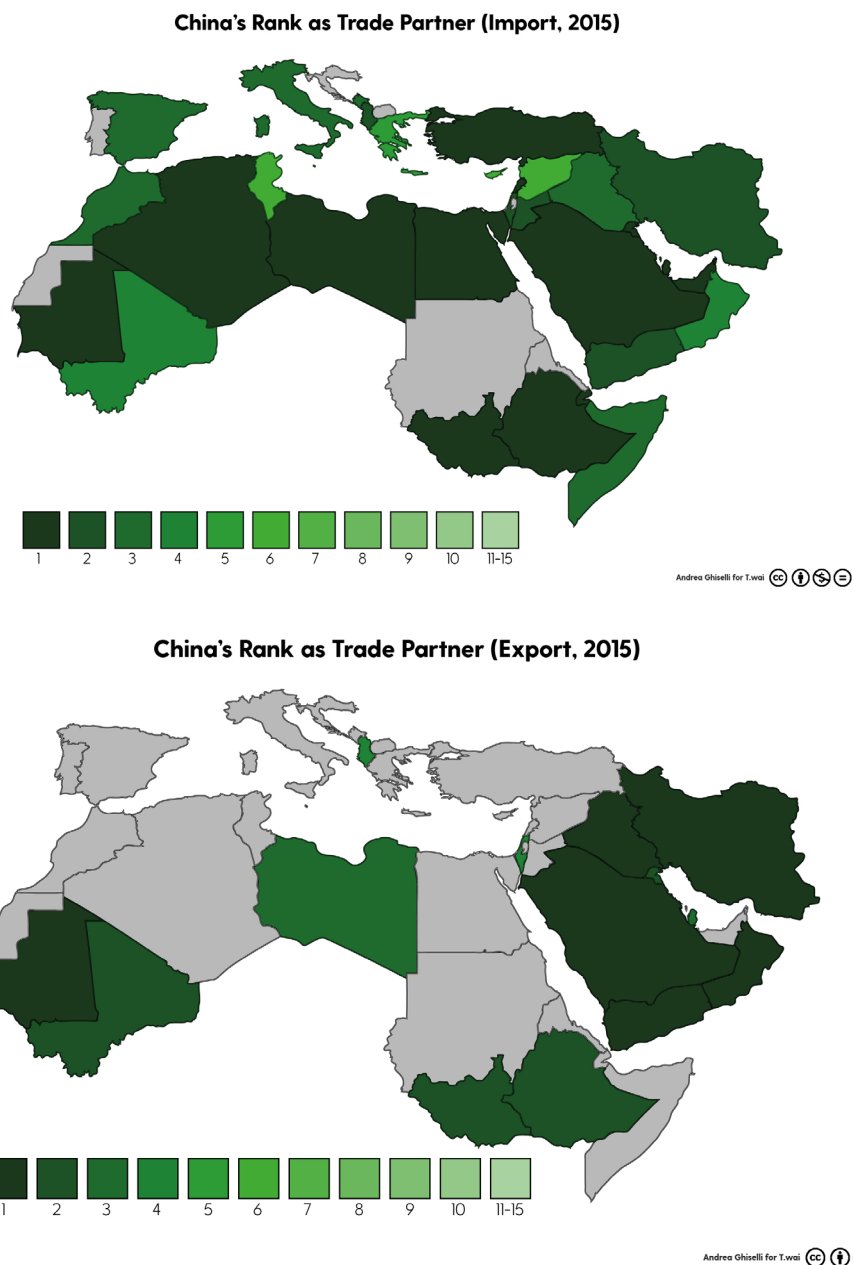


Fig. 2 – Import e Export Cinese da e verso il Mediterraneo, 2015.

Fonte: ChinaMED, 2018.

raneo. Nel 2001, infatti, la maggior parte delle merci che giungevano nell'area tramite Suez fuoriusciva dalla regione attraverso lo stretto di Gibilterra e veniva assorbita da porti nordeuropei come Rotterdam e Amburgo, lasciando solo un 34% del volume di traffico alla gestione dei porti interni al Mediterraneo. Nel 2015 il 56% del traffico che attraversa Suez si ferma nel Mediterraneo e viene movimentato dai porti al suo interno (SRM, 2016).

Il nuovo protagonismo del Mediterraneo potrà essere maggiormente intensificato dall'effetto moltiplicatore creato da tre fattori interrelati. Il primo per importanza è certamente il recente ampliamento del Canale di Suez, inaugurato nell'agosto del 2015, che raddoppia la capacità giornaliera di transito delle navi cargo, abbattendo i tempi di attesa in entrambe le direzioni (Amato, Galeota Lanza, 2017).

Il secondo è connesso all'intensificarsi del fenomeno del gigantismo navale, ossia l'utilizzo sempre più massiccio, da parte delle grandi società di trasporto, di navi di grande portata. A differenza del canale di Panama, anch'esso recentemente allargato, il canale di Suez è l'unico a consentire il transito delle

TAB. I - TEU MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI TRANSHIPMENT DEL MEDITERRANEO DAL 2010 AL 2014

Paese	Porti	2010	2011	2012	2013	2014	Var % 2010/2014
ES	Algeciras	2.806.884	3.602.631	4.111.840	4.337.816	4.554.901	62
ES	Valencia	4.206.937	4.327.371	4.469.874	4.327.838	4.441.949	5,5
ET	Port Said	3.627.813	4.306.468	3.622.821	3.671.870	4.060.500	11
GR	Pireo	885.155	1.679.052	2.734.014	3.163.755	3.585.000	305
MA	Tanger-Med	2.058.430	2.072.948	1.826.313	2.558.426	3.077.750	49,5
IT	Gioia Tauro	2.852.264	2.304.987	2.721.108	3.094.254	2.969.802	4
M	Marsaxlokk	2.370.729	2.360.489	2.540.000	2.750.000	2.900.000	22
IT	Genova	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.994	23
ES	Barcellona	1.931.033	2.013.967	1.749.974	1.718.779	1.893.557	-1,9
IT	Cagliari	629.340	603.236	627.609	702.143	717.016	13
ET	Damietta	1.072.176	929.867	822.867	688.070	nd	nd

Fonte: Assoporti, Statistiche 2014.

porta-container di ultima generazione (di circa 22 mila TEU), che oramai rappresentano le componenti strategiche delle flotte mercantili, soprattutto asiatiche. Il terzo fattore è dato dalle alleanze che le grandi imprese devono stringere per rafforzare le economie di scala. Un caso esemplare a questo proposito è la Ocean Alliance – composta da China Ocean Shipping Company (COSCO), dalla francese CMA CGM, dalla taiwanese Evergreen e dalla OOCL di Hong Kong – protagonista del commercio Europa-Asia, con il 35% del traffico gestito, e della tratta trans-pacifica (40%).

L'ampliamento di Suez, il gigantismo navale e le alleanze dei vettori stanno rafforzando le economie e la competitività della rotta Europa-Estremo Oriente, che è ormai in diversi casi anche più conveniente – soprattutto grazie alle agevolazioni fornite dalla Suez Canal Authority – della rotta transpacifica per i cargo che dalla Cina puntano verso la costa orientale degli Stati Uniti. In sintesi, il Mediterraneo sta diventando sempre più centrale per il commercio cinese, non solo per quello diretto verso l'Europa, ma anche per quello in transito verso la costa orientale del Nord America.

Le imprese cinesi sono consapevoli di tale trasformazione e, anche grazie all'ombrello fornito dalla BRI, stanno investendo in modo massiccio nelle infrastrutture portuali e nella costruzione di zone economiche speciali lungo le coste del Mediterraneo. Gli investimenti compiuti in questi anni da COSCO – la più grande società di stato cinese specializzata in *shipping*, cantieristica e logistica – sono paradigmatici in proposito.

La compagnia ha investito in terminal strategici lungo la via della seta marittima. Ingenti investimenti sono stati effettuati, infatti, ad Abu Dhabi, snodo cruciale della BRI, dove COSCO ha ottenuto in concessione per 35 anni la gestione del Terminal 2 del porto di Khalifa. Inoltre a Port Said, la compagnia ha investito il 20% in una joint venture che controlla il Suez Canal Container Terminal, un centro di trasbordo merci posto all'entrata nord del canale di Suez e dedicato al Mediterraneo orientale. Nel porto di Ambarli in Turchia, invece, COSCO ha acquisito con una *joint venture* il 65% del Kumport Terminal, il terzo più grande della Turchia, in posizione strategica per gli scambi tra Europa e Asia.

L'investimento più importante della *shipping company* è certamente quello del porto del Pireo, non solo dal punto di vista logistico ed economico (5 miliardi di euro tra l'acquisizione del 67% delle azioni dell'autorità portuale e spese di ampliamento dei terminal), ma anche simbolico, per la prima volta, infatti, una società cinese ha il controllo di un'autorità portuale europea (1).

(1) La società cinese gestisce dal 2009 i moli II e III, avendo ottenuto una concessione dal governo greco per un periodo di 35 anni, l'ammontare totale dell'investimento per tutto il periodo avrà un valore di circa 4,3 miliardi di euro. Nel 2013 il governo greco ha stipulato un nuovo accordo con Cosco in base al quale il colosso cinese ha investito altri 230 milioni di euro per incrementare la capacità del terminal a 6,2 milioni di TEU. Cosco ha inoltre investito anche nel miglioramento della capacità intermodale del porto, completando, nel 2013, i collegamenti tra il terminal in gestione e la rete ferroviaria nazionale.

Il Pireo è uno dei più grandi porti commerciali della Grecia, con un traffico di circa 1,4 milioni di tonnellate di merci, nonché il maggiore dell'est del Mediterraneo per traffico di container che ha registrato una crescita considerevole dal 2009 e ancora oggi continua la sua ascesa. La quota di mercato detenuta dall'*hub*, calcolata in base al numero di TEU movimentati, è passata dal 3% nel 2009 al 16% nel 2016. Inoltre ambiziosi obiettivi di crescita del porto sono stati fissati entro il 2020, prevedendo un incremento dei volumi di traffico container prima a 7 milioni di TEU e poi a 10 milioni; un aumento di circa 2 milioni di crocieristi, nonché la gestione e la realizzazione di impianti e siti per la costruzione e la riparazione di navi e la movimentazione delle autovetture (Fig. 3).

Da quando la COSCO ha iniziato a operare nel Pireo, il traffico commerciale del porto è aumentato di ben otto volte, riuscendo ad attrarre giganti come la cinese ZTE –grande realtà nelle telecomunicazioni- e l'americana Hewlett-Packard (HP) (2), che hanno eletto lo scalo greco a *hub* preferenziale per lo smistamento delle loro merci nel Mediterraneo e in Europa. HP nel marzo 2013, ha siglato un accordo con COSCO e Trainose – la società ferroviaria nazionale greca – che lega HP al Pireo come principale gateway marittimo per Sud, Centro e Est Europa, per Asia Centrale, Nord Africa e alcune aree del Middle Est (Tsamboulas, 2013).

La breve analisi del porto del Pireo evidenzia quanto la BRI possa rappresentare un'importante opportunità per lo sviluppo dei porti nell'area mediterranea e, di conseguenza, anche per quelli italiani che, grazie alla favorevole posizione geografica, potrebbero riscoprire una nuova rilevanza e godere di una più marcata competitività.

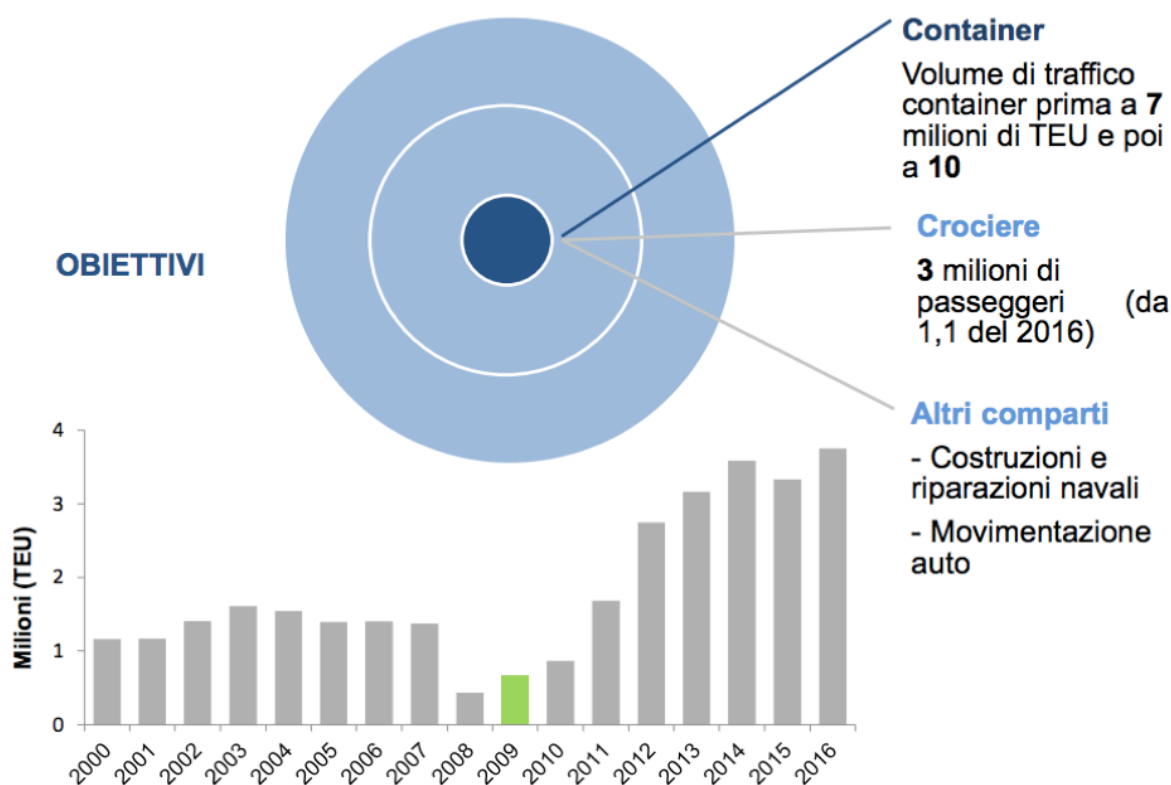


Fig. 3 – Movimentazioni TEU nel Porto del Pireo dal 2000 al 2009 e nuovi obiettivi di crescita.

Fonte: SRM, 2017.

(2) L'Hewlett-Packard (HP) è leader mondiale nella spedizione di PC assemblati in Cina.

3. LA NUOVA VIA DELLA SETA NEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO, LE POSSIBILI BARRIERE ALLO SVILUPPO DEI PORTI. – L’espansione degli interessi cinesi nel Mediterraneo non ha lasciato da parte l’Italia, il cui progetto di punta connesso alla Via della seta marittima è rappresentato dall’alleanza tra cinque dei maggiori porti del Nord Adriatico. Il progetto è cofinanziato dal governo italiano e dal Silk Road Fund, fondo creato nel 2014 per sviluppare la Via della seta cinese. L’iniziativa ha ricevuto il supporto dalle autorità di entrambi i paesi durante il Forum della cooperazione delle città della Via della seta, tenutosi a Venezia nel luglio del 2015 (Casarini, 2016). Il progetto dei “cinque porti”, elaborato e sostenuto dalla North Adriatic Port Association (Napa), interesserà i porti italiani di Venezia, Trieste (che sarà il capolinea della BRI) e Ravenna congiuntamente alle strutture portuali di Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia). Il consorzio mira ad attrarre le enormi navi cargo cinesi che raggiungono il Mediterraneo attraverso il Canale di Suez mediante la realizzazione di una piattaforma multimodale al largo della località portuale di Malamocco, vicino Venezia. L’opera finale comprende la costruzione di cinque terminal, tre in Italia (Marghera, Ravenna e Trieste), uno in Slovenia (Capodistria) e uno in Croazia (Fiume). Il progetto avrà un costo stimato intorno ai 2,2 miliardi di euro di cui 350 milioni già stanziati dal governo italiano per l’inizio dei lavori della piattaforma di attracco al largo della laguna di Venezia. Per quanto riguarda la controparte cinese, diversi investitori hanno già espresso il loro interesse a contribuire al finanziamento dell’opera, ad esempio le autorità portuali di Shanghai e Ningbo, la Cccg Group (la sesta compagnia di costruzioni più grande al mondo) e l’Industrial and Commercial Bank of China (ICBC). Quest’ultima, inoltre, ha recentemente aperto diverse filiali in Italia per finanziare aziende italiane e cinesi interessate a partecipare ai progetti connessi alla realizzazione della BRI. Una volta realizzato, il progetto dei “cinque porti” permetterà all’Italia di competere con il porto greco del Pireo e quello turco di Istanbul, offrendo alle navi cinesi una rotta sud-nord Europa alternativa a quella che dai porti del sud del Mediterraneo passa attraverso i Balcani.

La crescente presenza cinese in Italia ha, pertanto, degli evidenti vantaggi per tutti i paesi interessati. I recenti investimenti, infatti, stanno creando nuovi posti di lavoro e aiutano nella riqualificazione delle infrastrutture, facilitando lo sviluppo di nuove sinergie tra imprese logistiche, portuali e manifatturiere (Srm, 2016). Inoltre, una certa rilevanza va accordata al peso commerciale che i Paesi coinvolti nella BRI rivestono per l’Italia. Nell’anno 2016, infatti, i Paesi coinvolti nel progetto della nuova Via della seta hanno rappresentato il 12% dell’export italiano, per un totale di circa 50 miliardi di euro. Inoltre, dal 2001 al 2016 la variazione percentuale di import-export è cresciuta del 119% (Fig.4)

I progetti di investimento legati alla BRI, dunque, appaiono senza dubbio positivi per i sistemi portuali dei Paesi coinvolti. Tuttavia, una delle conseguenze che potrebbero verificarsi è una più marcata gerarchizzazione dei porti. Le grandi alleanze tra compagnie, infatti, tendono ad essere sempre più selettive nella scelta dei terminal sui quali fare scalo, cancellando quelli che non sono in grado di gestire in modo efficiente gli effetti del gigantismo navale, come è ad esempio accaduto ai porti italiani di Livorno, Venezia e Taranto.

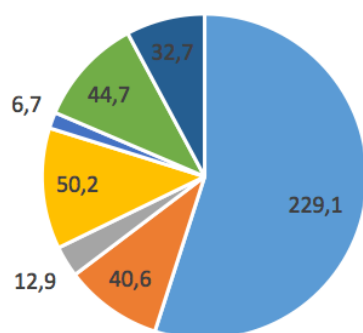
È già possibile ricostruire una gerarchizzazione dei sistemi portuali mediterranei mediante l’indice LSCI (*Linear Shipping Connectivity Index*), elaborato dall’UNCTAD, che misura la competitività di un sistema portuale e logistico (considera 157 paesi) sulla base del *network* e della qualità dei servizi di linea offerti dai porti (3). Un *network* logistico globale e competitivo può essere visto come la struttura portante dei commerci internazionali e, impattando positivamente sull’attività economica dei singoli Paesi, il suo miglioramento può costituire per i *policymakers* un fondamentale obiettivo di sviluppo.

La tabella 2 mostra i primi sei Paesi mediterranei (4) nella graduatoria 2016, e mette in luce come la Spagna sia il Paese con il punteggio più alto con un distacco di circa 20 punti dall’Italia che si posiziona al secondo posto, tallonata da Marocco ed Egitto.

Tuttavia, al di là dei punteggi in sé, ciò che deve essere evidenziato è la rapidità con la quale quasi

(3) L’indice LSCI è elaborato tenendo conto di cinque indicatori: 1. Il numero di navi che usufruiscono del porto, 2. La capacità di carico di queste navi, 3. La dimensione massima delle navi che possono accedere al porto, 4. Il numero di servizi logistici offerti da un Paese, 5. Il numero di compagnie che schierano portacontainer usufruendo dei servizi da e verso i porti di un Paese.

(4) Per rafforzare il senso dell’analisi sono stati presi in considerazione i Paesi mediterranei che hanno ottenuto un punteggio nella classifica LSCI 2016 non inferiore a 45.



Export verso Paesi BRI (2016)	Var. % Export sul 2001
50,2 mld di euro	100%
Peso su Export totale 2001	Peso su Export totale 2016
9%	12%
Import-export verso BRI (2016)	Var. % Import-export su 2001
107,8 mld di euro	119%

Fig. 4 – Il peso dei Paesi Belt and Road Initiative per l'Italia.

Fonte: SRM, 2016.

tutti i Paesi del bacino hanno saputo accrescere la competitività dei propri sistemi portuali nell'arco degli ultimi anni. La tabella, allo scopo comparativo, evidenzia anche i punteggi ottenuti dai Paesi mediterranei nell'anno 2004.

TAB. II - LSCI DEI PAESI MEDITERRANEI (ANNI 2004 E 2016)

Paese	Rank 2016	Rank 2004
Spagna	86	54
Italia	67	58
Marocco	65	9
Egitto	62	43
Turchia	50	26
Grecia	47	30

Fonte: Elaborazioni su dati UNCTAD.

Emerge chiaramente che all'interno dell'area si sia attivato un processo di crescita che ha interessato i sistemi portuali dei Paesi presi in analisi. Nell'arco di dodici anni la Spagna ha visto aumentare il suo LSCI di più di 30 punti (da 54,44 nel 2004 ad 86,13 nel 2016), la Turchia di più di 20 punti (da 26,60 a 49,61), l'Egitto di circa 20 punti (da 42,86 a 62,50) e la Grecia di 17 punti (da 30,22 a 47,41). Ai due estremi si pongono il Marocco e l'Italia. La crescita del Marocco appare degna di nota, il Paese vede aumentare il suo LSCI di circa 56 punti dal 2004, passando dal punteggio di 9,39 a quello attuale di 64,72. Viceversa, l'Italia ha un incremento del LSCI più lento rispetto agli altri, infatti, aumenta di soli 9 punti (da 58,13 a 67,41).

Tale situazione può dirsi connessa alle dinamiche di sviluppo del trasporto marittimo che hanno interessato positivamente le coste del *Mare Nostrum*, come evidenziato precedentemente.

Tutti i Paesi analizzati stanno sperimentando una crescita di competitività dei loro sistemi portuali ma è anche vero che questa crescita non avviene ovunque con la stessa intensità. In tal senso è il Marocco il Paese che tra tutti si distingue per la velocità con cui è riuscito ad ottenere un LSCI alto.

Il Paese mediterraneo che, viceversa, cresce più lentamente è l'Italia. Qui le difficoltà nascono soprattutto dalla mancanza di collegamenti veloci attraverso reti ferroviarie efficienti e da collegamenti stradali che dovrebbero essere riqualificati e resi maggiormente accessibili. Sebbene il recupero delle carenze infrastrutturali sia di fondamentale importanza, un'ulteriore sfida per il Paese è l'eccessiva buro-

cratizzazione sia per ciò che concerne le procedure richieste per l'adeguamento o la realizzazione delle infrastrutture sia per le procedure inerenti al transito merci. Esistono ancora ritardi nelle procedure doganali e nella puntualità delle spedizioni e adeguare il sistema burocratico, snellendolo, significherebbe velocizzare gran parte di queste procedure per riuscire ad attrarre maggiori investimenti privati che richiedono tempi e costi certi.

Una siffatta situazione di arretratezza potrebbe porre numerosi problemi anche nell'ottica di cogliere le opportunità offerte dalla Bri, ponendosi come una barriera allo sviluppo di un sistema portuale italiano integrato, connesso ed efficiente.

4. CONCLUSIONI. – I sistemi portuali e logistici dei Paesi mediterranei appaiono nel complesso pronti a superare le sfide lanciate dallo *shipping* moderno e a cogliere le opportunità connesse al progetto cinese One Belt One Road. La velocità con cui alcuni di essi stanno incrementando la loro competitività è sbalorditiva e in un tale contesto la realtà che appare maggiormente problematica è l'Italia, rischiando così di frapporre delle barriere allo sviluppo dei porti che, viceversa, potrebbero ricavare numerosi benefici dalla BRI.

Risulta evidente, in Italia, la necessità di un'azione strategica che sia capace di favorire investimenti in grado di orientare le scelte dei *carrier*.

I punti chiave che l'Italia deve cercare di migliorare al fine di superare le vecchie barriere e cogliere le nuove opportunità sono strettamente connessi al potenziamento del sistema portuale e logistico; all'adeguamento infrastrutture verso le necessità del gigantismo navale; all'avviamento di un processo in cui il porto diventi un punto di riferimento fisso; al rendere più efficace il sistema logistico intermodale, nonché alla razionalizzazione amministrativa e semplificazione burocratica.

Inoltre, la possibilità di rendere pienamente operativi i retroporti delle principali realtà portuali italiane potrebbe rappresentare un nuovo vantaggio competitivo. I retroporti, infatti, potrebbero essere sfruttati a pieno con la creazione di *distripark* o poli logistici portuali, dove, in aggiunta allo stoccaggio dei container, si possano praticare attività di logistica a valore aggiunto come assemblaggio e finissaggio di processi produttivi a scala globale. Ciò comporterebbe anche una bonifica, rigenerazione e trasformazione urbana delle aree retroportuali attualmente dominate da edifici industriali dismessi e degradati (SMIVEZ, 2015).

In conclusione, se il sistema portuale e logistico italiano continuerà a far leva solo sulla posizione geografica, senza tener conto delle nuove dinamiche competitive che si vanno man mano sempre più intensificandosi nel settore dello *shipping*, anche in prospettiva dei nuovi investimenti promossi dalla Cina, difficilmente potrà approfittare pienamente delle opportunità di sviluppo esistenti, rischiando l'erosione di mercato dei porti e conseguenti ingenti perdite economiche.

BIBLIOGRAFIA

- AMATO V., GALEOTA LANZA G., "La ritrovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi", in AMATO V. (a cura di), *La nuova centralità del Mediterraneo. Fratture, flussi, reti*, Collana di Geografia Economico-politica/ 21, Roma, Aracne editrice, 2017, pp. 93-124.
- CASARINI N., "OBOR and Italy", in VAN DER PUTTEN F. P. (a cura di), *Europe and China's New Silk Roads*, The Hague: Netherlands Institute of International Relations, "Clingendael", 2016, pp. 38-40, <http://www.iai.it/it/node/7178>.
- DEBIN DU, YAHUA MA, "One Belt And One Road: The Grand Geo-Strategy Of China's Rise", *Geographical Research*, 34, 2015, n. 6. pp. 1005-1014.
- FERRARI C., *L'evoluzione dei flussi di traffico nell'area mediterranea e le implicazioni per i porti liguri*, Fondazione IRSO, Genova, Università di Genova, 2011.
- GHISELLI A., FARDELLA E. (a cura di), *Cina - Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta*, Roma, Osservatorio di politica internazionale, 2017, n. 132. pp. 76-102.
- GUERRERO D., RODRIGUE J. P., "The waves of containerization: shifts in global maritime transportation", *Journal of Transport Geography*, 2014, n. 34, p.p. 151-164.
- HONG YU, "Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank", *Journal of Contemporary China*, 26, 2017, n. 105, pp. 623-638.
- IVONA A., "Il porto di Taranto e la nuova centralità del Mediterraneo nel trasporto marittimo", *Geotema*, Bologna, Pàtron, 2011, n. 40, pp. 37-51.
- JIUH B.S., TANMOY K., "Forecasting time-varying logistics distribution flows in the One Belt-One Road strategic context", *Logistics and Transportation Review*, Amsterdam, Elsevier, march 2017, pp. 5-22.

- KAVALSKI E. (a cura di), *China and the Global Politics of Regionalization*, Farnham e Burlington, Ashgate, 2009.
- LIM TAI WEI ET AL. (a cura di), *China's One Belt One Road Initiative*, London, Imperial College Press, 2016.
- LO P., CHIU D.K.W., CHO A., *Inside the World's Major East Asian Collections: One Belt, One Road, and Beyond*, Chandos Learning and Teaching Series, Amsterdam, Elsevier, 2017.
- SIMPENDORFER B., *The New Silk Road. How a Rising Arab World is Turning Away from the West and Rediscovering China*, Basingstoke e New York, Palgrave Macmillan, 2009.
- SRM, *Italian Maritime Economy. Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta*, IV Rapporto annuale, Napoli, Giannini, 2017.
- SVIMEZ, *Rapporto SVIMEZ 2015 sull'economia del Mezzogiorno*, Bologna, Il Mulino, 2015.
- TSAMBOULAS D., "The role of Greece as a transport node in the South Eastern Europe", in SKLIAS P., TZIFAKIS N., *Greece's Horizons: reflecting on the country's assets and capabilities*, Berlin, Springer, 2013, pp. 209-226.
- UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2014*, New York e Genova, United Nation Publication, 2014.

Università di Napoli Federico II: giovanna.galeotalanza@unina.it

RIASSUNTO: La Belt and Road Initiative (BRI) o One Belt One Road (OBOR) è l'ambizioso progetto di politica industriale e finanziaria transnazionale cinese che prevede una riorganizzazione della proiezione economico-finanziaria della Cina verso l'esterno lungo due direttrici, una terraste (Belt) e l'altra marittima (Road), che collega gli hub portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo.

Tuttavia, parlare di espansione del commercio marittimo significa attivare meccanismi di selezione sia delle rotte che dei porti su cui fare scalo. Infatti, il mancato sviluppo di adeguate infrastrutture portuali e di reti logistiche all'interno di un Paese può rappresentare una vera e propria barriera all'entrata. Ciò è vero in particolar modo per l'Italia che necessita di forti miglioramenti del sistema portuale e logistico, ma che allo stesso tempo non può farsi trovare impreparata di fronte alle opportunità connesse alla BRI.

SUMMARY: The Belt and Road Initiative (BRI) or One Belt One Road (OBOR) is the ambitious project of a Chinese transnational industrial and financial policy that provides a reorganization of China's economic-financial projection towards the outside along two lines: a terraste (Belt) and the other maritime route (Road), which connects the Chinese port hubs with the Indian Ocean and the Mediterranean.

However, talking about expanding maritime trade means activating mechanisms for selecting routes and ports to call. Indeed, failure to develop adequate port infrastructures and logistic networks within a country can represent a real barrier to entry. This is especially true for Italy, which requires strong improvements to the port and logistics system, but at the same time can not be caught unprepared in front of the opportunities associated with the BRI.

Parole chiave: infrastrutture portuali, sistemi logistici, competitività
Keyword: port infrastructure, logistics systems, competitiveness

DANIELA LA FORESTA, ARKADIUSZ MODRZEJEWSKY*

TRA TRADIZIONE E INNOVAZIONE. LA SFIDA DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA DELLA REGIONE POMERANIA

1. INTRODUZIONE. – La storia recente della Pomerania, regione baltica della Polonia, è strettamente intrecciata all'evoluzione della cantieristica navale la cui genesi è rinvenibile negli anni Cinquanta del XIX secolo, quando l'intera regione era sotto il dominio della Prussia. Il governo teutonico aveva predisposto piani precisi per lo sviluppo dell'area che avrebbe dovuto fornire, alla costituenda flotta prussiana, le nuove e veloci navi in acciaio. A questo scopo, a Danzica, sorsero i primi cantieri navali dove, tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, oltre alla costruzione di scafi, motori navali, incrociatori e sottomarini, venivano effettuati lavori di manutenzione, ristrutturazione e riparazione (Pavino, 2014).

L'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali, a parte la parentesi del periodo bellico, ha rappresentato uno dei traini di sviluppo della regione fino all'inizio degli anni Ottanta del XX secolo quando la Polonia era ormai diventata un significativo produttore mondiale di navi d'altura. I contraccolpi del passaggio da un'economia pianificata, con forte centralizzazione, ad un regime di libero mercato dominato dai colossi asiatici, ha profondamente penalizzato il comparto cantieristico che, nel breve giro di qualche anno, nonostante gli aiuti e gli incentivi statali, ha vissuto una drastica riduzione delle commesse e dei posti di lavoro (Wrobel *et al.*, 2016).

Da questa crisi ne è derivata l'esigenza di riformare le strategie diversificando le produzioni e concentrandosi sulla qualità e sulla tecnologia che le navi prodotte avrebbero contenuto. Si iniziò così a puntare sulla costruzione di unità navali tecnologicamente sempre più avanzate: navi da crociera, traghetti alimentati da gas naturale liquefatto, navi per costruire campi offshore di generatori a pale eoliche, navi militari, inclusi i sottomarini (UNCTAD, 2005).

La regione Pomerania rappresenta oggi un importante hub logistico e commerciale il cui progresso è principalmente ascrivibile all'industria marittima, ai servizi portuali e alle grandi raffinerie che trattano e distribuiscono i prodotti derivati dal petrolio. Il contributo che si presenta, descrive la correlazione tra il cambio di passo nella struttura produttiva dell'industria navale della Pomerania e l'accelerazione delle performance economiche e commerciali regionali.

2. NUOVI SCENARI PRODUTTIVI DEI CANTIERI NAVALI DELLA POMERANIA. – La cantieristica polacca, messa a dura prova dalle trasformazioni economiche successive alla fine della guerra fredda e dall'impatto della globalizzazione, ha subito un ulteriore rallentamento a seguito della crisi economica globale. Tuttavia, anche se tra il 2007 e il 2009 gli addetti nel settore si riducono di circa il 30%, nel 2013 essi avevano raggiunto nuovamente i valori pre crisi (circa trentamila addetti); un forte incremento si registra parimenti sul *risultato finanziario lordo* che passa da 47 milioni di euro a circa 190 milioni (Ministero dello Sviluppo economico, 2014). Tale risultato conferma l'importanza del comparto cantieristico per l'intera economia polacca ponendosi al primo posto per numero di addetti e al secondo per valore aggiunto lordo prodotto (Commissione Europea, 2013).

La ripresa può essere parzialmente ascrivibile ad una sensibile e radicale riorganizzazione della produzione: dal 2010 l'attività principale dei cantieri polacchi è stata quella della riparazione e dell'ammodernamento di navi, piuttosto che la loro costruzione. Contemporaneamente si è diversificata anche la tipologia dei lavori realizzati: ai contratti per la saldatura di scafi e altre parti metalliche, eseguiti dalle piccole imprese della regione, si aggiungono appalti multimilionari per l'installazione di apparecchiature

* Daniela La Foresta, (par. 1, 2, 3); Arkadiusz Modrzejewsky, (Introduzione).



complesse, come i depuratori per i fumi di scarico delle navi, etc.

Questa scelta organizzativa riflette un'approccio strategico globale: in periodi di crisi e di forti perturbazioni economiche si preferisce minimizzare il rischio di nuovi gravosi investimenti e si sceglie di concentrarsi sulla manutenzione delle flotte sviluppando *nuovi sistemi di manutenzione e di produzione* con una particolare attenzione alla qualità, più che alla quantità (Roberts, 2003).

La mutazione delle attività cantieristiche è evidente confrontando il numero delle navi prodotte e varate nel corso degli anni. Dalle serie storiche consultabili si nota che il picco nella costruzione di nuove navi, in Polonia, è collocabile nei tardi anni Settanta quando si allestivano tra le sessanta e le settanta navi in un anno (Ministero dello Sviluppo economico, 2016). Alla fine della Guerra Fredda il livello della produzione si manteneva ancora alto (poco meno di cinquanta navi). Già prima della crisi finanziaria globale del 2007-2008, però, si era scesi sulle trenta nuove imbarcazioni varate in un anno, fino a scivolare alle sette prodotte nel 2015 (Ministero dello Sviluppo economico, 2016).

Questa redistribuzione delle attività ha comportato una modificazione della composizione occupazionale: nel primo decennio del nuovo millennio, pur a fronte dell'incremento complessivo dell'occupazione del comparto, gli addetti alle costruzioni di nuove navi sono passati da venticinquemila a diecimila unità, riducendosi di circa il 60% (Ministero dello Sviluppo economico, 2014).

TAB. I – PRODUZIONE DI NAVI IN POLONIA E IN POMERANIA DAL 2000 AL 2015

Anno	Polonia	Pomerania	% di imbarcazioni prodotte in Pomerania
2000	34	25	73,53
2001	28	20	71,43
2002	30	24	80,00
2003	14	5	35,71
2004	25	16	64,00
2005	28	18	64,29
2006	24	17	70,83
2007	30	18	60,00
2008	20	16	80,00
2009	25	19	76,00
2010	24	22	91,67
2011	14	13	92,86
2012	15	15	100,00
2013	12	10	83,33
2014	8	6	75,00
2015	7	3	42,86

Fonte: Central Statistical Office of Poland.

TAB. II – RIPARAZIONI NAVALI IN POLONIA E IN POMERANIA, 2009-2015

Anno	Numero di navi sottoposte a riparazioni			Valore delle riparazioni in milioni di euro		
	Polonia	Pomerania	% di riparazioni effettuate in Pomerania	Polonia	Pomerania	% di valore prodotto dalle riparazioni in Pomerania
2009	347	279	80,40	161,9	152,7	94,32
2010	616	356	57,79	229,9	181,8	79,08
2011	624	364	58,33	286,0	256,4	89,65
2012	617	375	60,78	227,5	198,3	87,16
2013	532	405	76,13	232,8	217,6	93,47
2014	599	405	67,61	276,4	255,7	92,51
2015	610	392	64,26	311,8	274,5	88,04

Fonte: Central Statistical Office of Poland.

L'incremento della *complessità* delle produzioni cantieristiche polacche, indicatore del *potenziale* d'innovazione del comparto (Wróbel *et al.*, 2016), chiarisce ulteriormente la svolta impressa dalla cantieristica della Pomerania. L'*indice di complessità* nelle costruzioni navali si ricava dal rapporto tra Stazza lorda compensata e Stazza lorda. La Stazza lorda compensata (*Compensated Gross Tonnage* CGT) è il prodotto del peso in tonnellate dello scafo, per alcuni coefficienti in rapporto al tipo e alla dimensione dell'unità (Daniel *et al.*, 2015). In effetti, l'indice di complessità ha trovato un punto di svolta nel 2010 quando è passato da valori compresi tra 0,6 e 0,8 a 0,9, al valore di 2,3 (Ministero dello Sviluppo economico, 2014).

TAB. III – COSTRUZIONI NAVALI IN POMERANIA PER STAZZA LORDA, STAZZA LORDA COMPENSATA E INDICE DI COMPLESSITÀ DELLE PRODUZIONI NAVALI (CGT/CT), 2000-2015

Anno	Stazza lorda (GT), in migliaia di tonnellate	Stazza lorda compensata (CGT), in migliaia di tonnellate	CGT/GT
2000	431,3	354,3	0,82
2001	422	342	0,81
2002	483,3	402,6	0,83
2003	172	113,2	0,66
2004	379,9	259,4	0,68
2005	464,4	338,2	0,73
2006	469,7	321,2	0,68
2007	305,1	226,3	0,74
2008	399,9	259,5	0,65
2009	189,5	170,2	0,90
2010	37,8	87,2	2,31
2011	36	70,1	1,95
2012	84,8	133,7	1,58
2013	34,6	67,8	1,96
2014	25	43,9	1,76
2015	11,5	21,1	1,83

Fonte: Central Statistical Office of Poland.

Il cambio di passo nella struttura produttiva dell'industria navale della Pomerania ha impresso un'accelerazione alle performance economiche e commerciali della regione.

Lo sviluppo del commercio marittimo in Pomerania che non aveva registrato significative battute

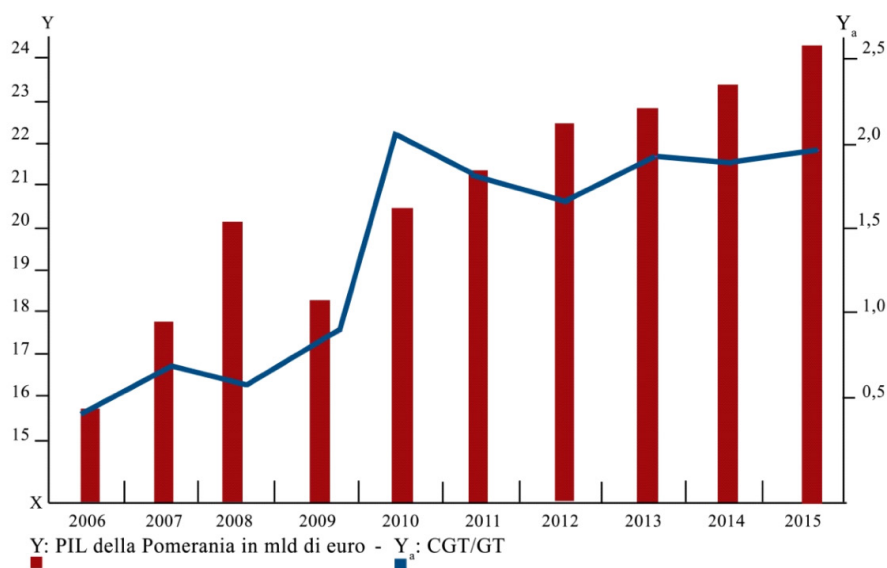


Fig. 1 – PIL della Pomerania (in mld di euro) e rapporto CGT/GT, 2006-2015.

Fonte: Central Statistical Office of Poland.

d'arresto, è passato da circa trentadue milioni di tonnellate di merci scambiate nei suoi porti nel 2004 a quarantasette milioni di tonnellate del 2015, con un incremento di quasi il 47% (Eurostat, 2018). Inoltre, dal 2010, anno della svolta dell'*indice di complessità* per le produzioni navali, fino al 2013 il PIL della Pomerania è cresciuto del 33,71%: più del doppio rispetto a quanto era avvenuto dal 2006 al 2009, quando si era registrato un incremento del 16,24% (Eurostat, 2017).

Ancora più interessante sono i tassi di crescita reali del *valore aggiunto lordo* nella regione di Danzica. Risulta evidente che ad incrementi nella complessità delle produzioni navali, corrispondono incrementi nel tasso di crescita annuo del *valore aggiunto lordo* in Pomerania pari al 5,5% dal 2008 al 2009 e al 5,6% dal 2010 al 2011.

Si può asserire a questo punto che la trasformazione dell'industria cantieristica polacca, concentrata soprattutto in Pomerania, per quanto travagliata e nient'affatto indolore, sia stata la chiave di volta per una svolta positiva del comparto.

Il nuovo asset dell'industria navale polacca è stato favorito anche dall'intervento della Commissione europea che, avendo nel 2008 decretato che gli aiuti statali avevano dato origine a sproporzionate distorsioni della competizione, aveva richiesto interventi compensativi (Kroes, 2008; Commissione Europea, 2008).

3. FONDI COMUNITARI E SVILUPPO. IL RUOLO DELLA UNIONE EUROPEA. – Nella descrizione dell'evoluzione della cantieristica della Pomerania non può essere sottaciuto il ruolo dell'Unione Europea che ha mostrato una notevole attenzione verso la Polonia, accompagnando gradualmente la ripresa delle attività cantieristiche attraverso quella che viene indicata come l'identificazione della – o delle – *smart specialization* della regione di Danzica (Commissione Europea, 2015).

L'espressione *specializzazione intelligente* si riferisce ad uno strumento di pianificazione della *Politica di Coesione* della Commissione europea sviluppato attorno ad un approccio integrato basato sul territorio: esso è caratterizzato dall'identificazione di diverse *aree strategiche di intervento* che sono messe in evidenza sia attraverso l'analisi dei punti di forza e delle potenzialità di una determinata regione, sia mediante un processo di integrazione del sapere imprenditoriale, molto spesso frammentato in diverse organizzazioni o raggruppamenti societari. Un approccio proiettato, almeno nelle intenzioni della Commissione, verso il territorio e i vari contesti sociali che vi si intersecano, abbracciando una visione ampia dell'innovazione che include, ma non si limita, allo sviluppo dei mercati ad orientamento tecnologico, senza trascurare efficaci meccanismi di monitoraggio (Commissione Europea, 2015).

L'individuazione delle *specializzazioni intelligenti*, tuttavia, è solo uno dei tasselli del supporto che l'Unione Europea fornisce alla Polonia. Nell'ambito della *Politica di coesione*, attraverso i suoi *Fondi strutturali e di investimento*, l'Unione ha supportato *priorità strategiche* in molti casi riconducibili al comparto della cantieristica. La Pomerania, inoltre, ha beneficiato efficacemente del *Programma operativo regionale* ad essa riferibile così come di stanziamenti per diversi programmi operativi nazionali per altre regioni e per la cooperazione comunitaria interregionale transfrontaliera.

TAB. IV – SPESA COMUNITARIA PER LA POMERANIA AL 31 DICEMBRE 2014 SUDDIVISA PER PROGRAMMI OPERATIVI DEL CICLO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

Programma operativo	Spesa
<i>Assistenza Tecnica</i>	7.872.144
<i>Cooperazione transfrontaliera del Baltico meridionale</i>	5.909.429
<i>Economia innovativa</i>	263.943.548
<i>Infrastrutture e ambiente</i>	1.366.829.176
<i>Programma operativo regionale del voivodato di Lublino</i>	141.448
<i>Programma operativo regionale della regione della Pomerania</i>	575.979.074
<i>Programma operativo regionale per il voivodato della Varmia-Masuria</i>	346.556
<i>Programma operativo regionale per voivodato della Cuiavia-Pomerania</i>	8.027
<i>Polonia orientale</i>	783.967

Fonte: Commissione europea, Eurostat.

Durante gli ultimi periodi di programmazione, numerosi sono stati i progetti volti a potenziare il background logistico delle zone costiere, che hanno contribuito a migliorare, le performance delle aree cantieristiche di Danzica e Gdynia attraverso investimenti infrastrutturali di supporto alla mobilitazione, veloce ed economica, di merci e persone tra il porto, l'aeroporto e le zone interna (Commissione Europea, 2016).

L'obiettivo accessorio di favorire lo sviluppo delle aree interne trainate dal potenziale attrattivo delle più sviluppate zone costiere, non si è, tuttavia, compiutamente realizzato. La popolazione delle aree interne, attratta dalle opportunità occupazionali, si è riversata nelle cittadine baltiche - dove le rendite urbane, nel breve volgere di un paio d'anni, sono più che raddoppiate - determinando una rarefazione demografica delle aree rurali e la loro progressiva marginalizzazione.

L'impatto positivo dei cicli di programmazione europea, supportato anche dall'efficienza con la quale il Voivado gestisce le opportunità finanziarie europee (a marzo 2018 circa l'80% degli stanziamenti europei è stato già destinato a specifici progetti), è evidente anche con riferimento all'incremento occupazionale (+26,83 tra il 2006 ed il 2014) e al contenimento della disoccupazione (- 22,46%), oggi attestata su valori fisiologici tanto irrilevanti da indurre una rinegoziazione dei finanziamenti europei precedentemente indirizzati alla riduzione della disoccupazione (Eurostat, 2017).

Oltre ad una interessante correlazione esistente tra i considerevoli investimenti europei nel *comparto della ricerca e dell'innovazione tecnologica* (quattrocentodiciotto milioni di euro) e l'*indice di complessità nelle costruzioni navali*, i finanziamenti dell'Unione Europea hanno avuto la loro parte nello sviluppo delle merci movimentate per via marittima. Questi investimenti hanno reso più appetibile la regione a tutte quelle realtà produttive e imprenditoriali che individuano nella Pomerania un formidabile *hub* per l'arrivo e la partenza di merci e persone da e per l'Europa centroorientale e il Baltico. Di fatto, nei porti della regione di Danzica si è passati dai trentaquattro milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2006 ai quarantacinque milioni del 2014, con un incremento percentuale del 33,56%. La correlazione tra investimenti europei in infrastrutture e aumento della quantità di merci movimentata è solida e positiva con un *coefficiente* pari a 0,66.

Il significativo ed efficace contributo dell'Unione Europea, che quantitativamente è traducibile in circa duemila euro di fondi procapite (in Italia lo stesso valore è pari a settecento euro), è un ulteriore conferma dell'attenzione che l'Unione pone verso le problematiche e le opportunità dei paesi dell'Europa centroorientale (Commissione Europea, 2016).

TAB. V – GLI INVESTIMENTI DELL'UNIONE EUROPEA IN POLONIA E IN POMERANIA ATTRAVERSO IL PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE (MLN DI EURO)

Programmazione 2007-2013			Programmazione 2014-2020		
Polonia	Pomerania	% destinata alla Pomerania	Polonia	Pomerania	% destinata alla Pomerania
67000	885	1,3	86000	1800	2,1
Fondi pro capite			Fondi pro capite		
Polonia	Pomerania		Polonia	Pomerania	
1763 €	393 €		2207 €	793 €	

Fonte: Commissione europea, Eurostat.

4. CONCLUSIONI. – Il rilancio del comparto cantieristico polacco passa per un complesso intreccio di investimenti statali ed esteri, soprattutto tedeschi, stanziamenti europei e una maggiore complessità delle attività cantieristiche.

Il prezioso apporto che l'industria manifatturiera della Pomerania, e in particolare quella cantieristica, fornisce all'economia della regione, emerge correlando i dati aggregati del comparto cantieristico – attraverso una variabile che sintetizza la produzione di navi, il numero di occupati del comparto, l'indice di complessità degli interventi sul naviglio – e la performance economica generale della regione di Danzica. Il coefficiente 0,84 indica la correlazione positiva che sussiste tra le due serie di dati. In particolare, l'andamento della produzione navale è correlato all'andamento del PIL nazionale: aumenta fino al 2009,

quando la crisi economica ha colpito la Polonia, per poi entrare in una fase di stallo e di decrescita fino al 2011, anno in cui si registra una nuova crescita. (Eurostat, 2017).

Persistono, tuttavia, fattori di criticità che impediscono il pieno dispiegarsi del potenziale industriale della cantieristica polacca. Uno dei più importanti è quello legato alla carenza di manodopera qualificata: con la chiusura dei cantieri navali più grandi, molti saldatori e altri tecnici altamente qualificati hanno deciso di lasciare il paese centroeuropeo. In più, la perdurante percezione da parte della popolazione di considerare la cantieristica come un'industria al collasso e inserita a pieno titolo nelle cosiddette 3D-Industries – Dirty, Dangerous and Demeaning, ovvero sporca, pericolosa e degradante – non ha aiutato i giovani polacchi ad immaginare un proprio futuro impiego in quel comparto. Di fatto, i cantieri navali e le fabbriche ricorrono sistematicamente all'impiego di operai provenienti dall'Ucraina, dall'India e dalla Corea del Nord.

In estrema sintesi, nonostante le complesse vicende politiche, sociali ed economiche, l'industria cantieristica polacca, in particolare nella regione di Danzica, è in via di ripresa. La crisi economica e l'intervento dell'Unione Europea hanno stimolato i cantieri navali a ritrovare una propria posizione nel sistema competitivo globale. La transizione dagli enormi impianti di epoca sovietica alle snelle strutture del nuovo millennio non è avvenuta in maniera incruenta ma ha trovato il suo equilibrio attraverso una più spinta specializzazione, l'aumento della complessità e del valore aggiunto prodotto.

Ciò che costituisce, e costituirà, motivo di ulteriori ricerche è l'impatto sociale che la trasformazione della cantieristica in Pomerania sta provocando. In altre parole, anche se sul fronte dei dati macroeconomici è stato osservato un evidente miglioramento, rilevato altresì nelle performance produttive dei cantieri navali, si dovrà tuttavia ancora indagare per meglio comprendere tutte le implicazioni connesse alla trasformazione in atto.

BIBLIOGRAFIA

- CENTRAL STATISTICAL OFFICE OF POLAND, *Maritime Economy in Poland In 2012–2014*, Varsavia, 2015.
- CENTRAL STATISTICAL OFFICE OF POLAND, *Polish Seaports and Maritime Shipping in the Years 2005-2007*, Varsavia, 2009.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Commission Decision of 06.11.2008. on State Aid No C 17/2005 (ex N 194/2005 and PL 34/2004), Poland to Stocznia Gdynia*, 6 novembre 2008.
- COMMISSIONE EUROPEA, *European Structural & Investment Funds – Programme: Pomorskie Voivodeship*, Brussels, 2015.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Evaluations of the 2007-2013 programming period – Work package 13: Geography of expenditures*, Brussels, 2016.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Regional Policy – Projects – Better freight rail connection to the Port of Gdansk*, Brussels, 2015.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Regional Policy – Projects – Improved railway connections with port facilities at Gdansk*. Brussels, 2015.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Regional Policy – Projects – Slowacki Route project improves road network between Gdansk airport and sea port*, Brussels, 2015.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Smart Specialisation Platform – Tools – Pomorskie Region*, Brussels, 2015.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Study on Blue Growth, Maritime Policy and the EU Strategic for the Baltic Sea Region: Final Report*, Brussels, 2013.
- EUROSTAT, *Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 2 regions*, 2017.
- EUROSTAT, *Maritime transport of freight by NUTS 2 regions*, 2017.
- EUROSTAT, *Real growth rate of regional gross value added (GVA) at basic prices by NUTS 2 regions*, 2017.
- MASIK G., RZYSKI S., “Resilience of Pomorskie region to economic crisis”, *Bulletin of Geography, Socio-economic Series*, Torun, Nicolaus Copernicus University Press, 2014, n. 25, pp. 132-134.
- ROBERTS K., “What strategic investments should you make during a recession to gain competitive advantage in the recovery?”, *Strategy & Leadership*, Bingley (UK), Emerald Publishing, 31, 2003, n. 4, pp. 31-39.
- KROES N., *State aid decisions on Gdynia and Szczecin shipyards*, Commissione europea, 8 novembre 2008.
- DANIEL L., STRODEL K., *Introduction to CGT Measurement*, Varsavia, OECD, 2015.
- MINISTRY OF ECONOMIC DEVELOPMENT, “Employment in shipbuilding industry”, *Maritime Economy. Statistic Review*, 2012, pp. 324-339.
- MINISTRY OF ECONOMIC DEVELOPMENT, “Production of Shipbuilding Industry in Poland 1976-2013”, *Maritime Economy. Statistic Review*, 2014, pp. 235-263.
- MINISTRY OF ECONOMIC DEVELOPMENT, “Financial results (PLN, millions) and employment in shipbuilding industry”, *Maritime Economy. Statistic Review*, 2014, pp. 124-156.
- PAVINO M., *I cannoni del re: l'industria Armstrong in Italia (1885-1914)*, Scuola di Dottorato in Studi umanistici, Verona, Università di Verona, 2014.
- UNCTAD, *Country Profile – Poland*, 2005.
- UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2016.

RIASSUNTO: La storia recente della Pomerania, regione baltica della Polonia, è strettamente intrecciata all'evoluzione della cantieristica navale la cui genesi è rinvenibile negli anni Cinquanta del XIX secolo, quando l'intera regione era sotto il dominio della Prussia.

L'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali, a parte la parentesi del periodo bellico, ha rappresentato uno dei traini di sviluppo della regione fino all'inizio degli anni Ottanta del XX secolo quando la Polonia era ormai diventata un significativo produttore mondiale di navi d'altura. I contraccolpi del passaggio da un'economia pianificata, con forte centralizzazione, ad un regime di libero mercato dominato dai colossi asiatici, ha profondamente penalizzato il comparto cantieristico che, nel breve giro di qualche anno, nonostante gli aiuti e gli incentivi statali, ha vissuto una drastica riduzione delle commesse e dei posti di lavoro.

Da questa crisi ne è derivata l'esigenza di riformulare le strategie diversificando le produzioni e concentrandosi sulla qualità e sulla tecnologia che le navi prodotte avrebbero contenuto.

La regione Pomerania rappresenta oggi un importante hub logistico e commerciale il cui progresso è principalmente ascrivibile all'industria marittima, ai servizi portuali e alle grandi raffinerie che trattano e distribuiscono i prodotti derivati dal petrolio. Il contributo che si presenta, descrive la correlazione tra il cambio di passo nella struttura produttiva dell'industria navale della Pomerania e l'accelerazione delle performance economiche e commerciali regionali.

SUMMARY: The recent history of Pomerania, a Poland Baltic region, is closely intertwined with the evolution of shipbuilding industry whose origins can be found in the fifties of the nineteenth century, when the entire region was under the dominion of Prussia.

The shipbuilding and repair industry has represented one of the driving forces of the region's development up to the beginning of the eighties of the twentieth century when Poland had become a significant ships producer. The repercussions of the transition from a planned economy, with strong centralization, to a free market regime dominated by the Asian giants, has deeply penalized Pomeranian shipyards which, in the short span of a few years, despite state aid and incentives, has lived a drastic reduction in job orders and employment.

This crisis has led to a reformulation of shipyard productive strategies based on a diversified production, on quality and innovation.

The Pomeranian region is today an important logistic and commercial hub whose progress is mainly due to the maritime industry, port services and large refineries that treat and distribute oil-derived products.

The paper presented here describes the correlation between the change in Pomeranian shipbuilding industry structure and the acceleration of regional economy.

Parole chiave: Pomerania, logistica, porti

Keyword: Pomeranian, logistics, ports

MARCELLO TADINI

IL CORRIDOIO FERROVIARIO EURO-ASIATICO: LE BARRIERE AI FLUSSI LOGISTICI

1. INTRODUZIONE. – Negli ultimi decenni il sistema economico mondiale è stato caratterizzato da un rapido sviluppo delle economie dell'Est e del Sud-est asiatico che ha determinato un significativo aumento dei volumi commerciali scambiati con il resto del mondo e l'Europa in particolare. Tra le economie asiatiche la Cina ha assunto un ruolo di primo piano a livello globale alla luce della configurazione del suo sistema produttivo e del forte incremento dei traffici diretti verso ovest.

La soluzione tradizionalmente adottata per la movimentazione di questi flussi è rappresentata dal trasporto *container* via mare.

L'alternativa ferroviaria lungo il corridoio che connette la Cina con l'Europa centro-orientale (attraversando la Russia e/o l'Asia centrale) è l'oggetto di indagine del contributo che sofferma l'attenzione in particolare sulle potenzialità di sviluppo di questa soluzione superando barriere e limitazioni logistiche.

2. LA CRESCITA DEGLI SCAMBI COMMERCIALI CINESI E I RAPPORTI CON L'EUROPA. – La Cina si è affacciata sulla scena commerciale internazionale nel 1978 (anno di apertura al mercato) e da allora ha registrato un aumento progressivo degli scambi e una crescita esponenziale a partire dal 1992. Negli ultimi diciassette anni (1998-2014) la Cina è stata caratterizzata da una crescita annuale degli scambi commerciali superiore rispetto a quella mondiale; nonostante il calo registrato negli ultimi due anni, ha totalizzato nel 2016 un valore pari a 3.685 miliardi di dollari.

Nel sistema di scambi commerciali che fanno della Cina il paese leader a livello globale, va rivolta specifica attenzione alle relazioni esistenti con l'Europa e l'Unione Europea (UE) in particolare.

I rapporti commerciali tra Cina ed Europa si sono sviluppati lentamente agli inizi degli anni Novanta e, solamente a seguito dell'ingresso del paese nel WTO (dicembre 2001), si è assistito ad un forte incremento degli scambi sino-europei: da un valore di 156,3 miliardi di euro nel 2002 fino ai 567,8 miliardi di euro nel 2016.

Negli anni più recenti altri paesi (soprattutto dell'Est e del Sud-est asiatico ma anche dell'Asia centrale) hanno aumentato in modo più consistente i loro scambi con la Cina; tuttavia l'UE resta il principale partner commerciale della Cina davanti agli Stati Uniti.

Spostando il *focus* dell'analisi sui paesi membri dell'UE protagonisti degli scambi sino-europei, emerge con chiarezza come la direttrice di rapporto prevalente sia quella con origine/destinazione il Nord Europa, con un ruolo forte della Germania nell'import (oltre il 20%) ma soprattutto nell'export verso la Cina (oltre il 45%).

In tema di tipologie di prodotti scambiati tra Cina e UE è possibile osservare come le esportazioni cinesi siano state caratterizzate da una significativa redistribuzione nel corso dell'ultimo decennio: la composizione del settore manifatturiero si è spostata da categorie tradizionali (calzature, prodotti tessili, giocattoli) verso categorie più sofisticate a maggior valore aggiunto, con una rilevanza crescente di macchinari e mezzi di trasporto (Giovannetti *et al.*, 2012).

I dati Eurostat sul recente (2008-2016) andamento degli scambi commerciali tra UE e Cina confermano questa tendenza.

La distanza chilometrica esistente tra Cina ed Europa porta a ipotizzare che, in relazione ai mezzi di trasporto utilizzati per trasferire le merci, la modalità marittima sia quella prevalente; infatti essa ha rappresentato nel 2016 il 60% in termini di valore e più del 90% in termini di peso.

Il traffico marittimo non può essere dissociato dalla containerizzazione e i dati relativi dimostrano che l'UE è un *partner* sicuramente significativo per la Cina (Tab. I).



TAB. I – TRAFFICO MARITTIMO DI CONTAINER TRA UE E CINA (MILIONI DI TEU)

Anno	UE 27 con il mondo	Hong Kong	Cina costiera	Cina totale	Quota Cina
2005	57,74	2,10	6,67	8,77	15,2%
2006	62,36	2,22	8,16	10,38	16,6%
2007	69,89	2,23	10,66	12,89	18,4%
2008	69,71	2,00	10,99	12,99	18,6%
2009	59,17	1,73	9,62	11,35	19,2%
2010	66,41	1,78	11,57	13,35	20,1%
2011	74,64	1,69	12,35	14,04	18,8%
2012	74,43	1,25	10,93	12,18	16,4%
2013	75,41	1,25	11,16	12,41	16,4%
2014	79,86	1,12	12,50	13,62	17,0%
2015	78,66	0,86	11,99	12,85	16,3%
2016	81,91	0,77	12,34	13,11	16,0%

Fonte: elaborazione su dati Eurostat.

3. LA SOLUZIONE TERRESTRE PER GLI SCAMBI COMMERCIALI CINA-EUROPA. – Gran parte del consistente flusso di merci che si muove lungo la rotta Cina-Europa avviene via mare e, in particolare, attraverso le navi portacontainer che salpano dirette verso ovest principalmente in direzione degli scali dell'Europa settentrionale.

La maggior parte della produzione industriale ha luogo nella porzione orientale del paese nei pressi della costa in cui sono localizzati numerosi porti che, con l'avvento del nuovo secolo, sono diventati congestionati (Sahbaz, 2014).

Ciò ha reso interessante il trasporto ferroviario che può svolgere un ruolo complementare (e in alcuni casi alternativo) rispetto a quello marittimo.

Inoltre la Cina, a partire dal 2000, ha promosso una politica “*Look west*”, basata sulla creazione di centri industriali nelle province centrali (Sichuan) e nelle città come Chengdu e Chongqing che sono più lontane dalla costa e pertanto caratterizzate da tempi di percorrenza lunghi per raggiungere i porti più vicini.

Per questi motivi l'opzione ferroviaria verso l'Europa ha guadagnato una significativa importanza per le imprese (cinesi e straniere) localizzate in quelle aree, poiché costituisce una soluzione più veloce rispetto al viaggio per mare e a un costo decisamente inferiore a quello aereo (Pomfret, 2014).

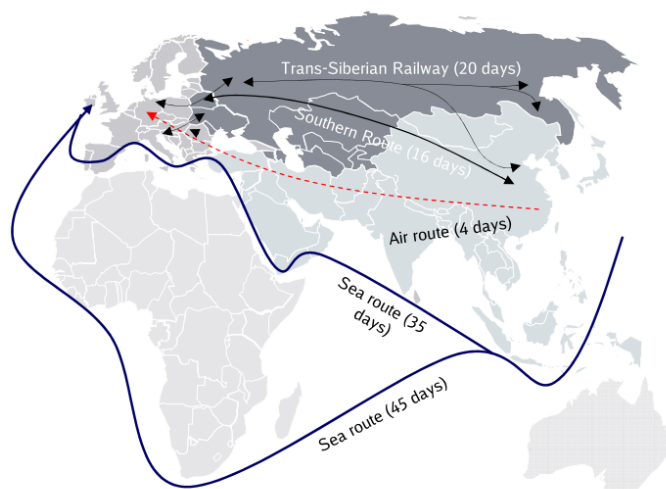
Il trasporto ferroviario consente il trasferimento di poche decine di *container* (a fronte delle migliaia via mare) ed è caratterizzato da un costo più elevato rispetto a quello delle spedizioni marittime, soprattutto per distanze lunghe come quelle che separano Cina ed Europa, ma permette un risparmio sul tempo di viaggio che può arrivare a dimezzarsi (da 35 giorni a 16) (Fig. 1).

Il costo di trasporto ferroviario è più elevato ma, poiché aumenta il valore dei prodotti movimentati, l'incidenza dei costi logistici sul prezzo totale tende a scendere. La Cina ha cominciato a specializzarsi nelle esportazioni di prodotti ad alto valore aggiunto inseriti in filiere internazionali: questo spostamento rende necessaria la capacità di rispondere più rapidamente alle variazioni della domanda e quindi di garantire una soluzione logistica più idonea come quella basata sulla ferrovia (Sahbaz, 2014).

Inoltre il trasporto su rotaia può contare su altri significativi vantaggi: le partenze sono molto più frequenti e i carichi arrivano, nella maggior parte dei casi, direttamente alla destinazione finale; le navi, invece, scaricano i *container* in porti che possono distare centinaia di chilometri dal reale punto di arrivo della merce (Ship to Shore, 2011).

La connessione tra Cina ed Europa richiede necessariamente la realizzazione di un corridoio multimodale (o intermodale) transcontinentale, cioè un sistema di vie di comunicazione per le merci in grado di favorire l'integrazione regionale e di configurare e ampliare spazi economici appartenenti a continenti

Available trade lanes Asia-Europe (lead times¹⁾)



1) Terminal-to-terminal lead times

Comparison of transport modes CN-EU

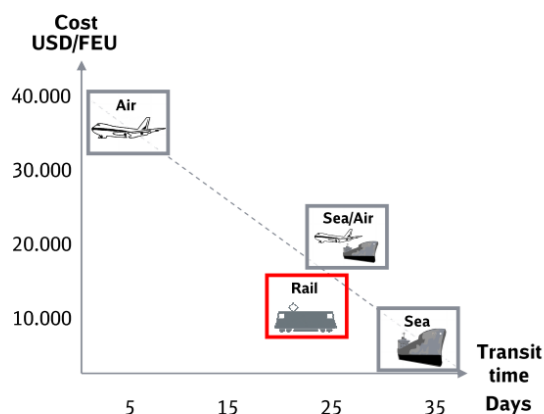


Fig. 1 – Le opzioni modali per il trasporto Cina-Europa e i relativi costi/tempi.

Fonte: DB Schenker, 2012.

differenti attraverso infrastrutture di trasporto terrestre o marittimo/fluviale (Sellari, 2013).

Negli ultimi anni è emersa la rilevanza del cosiddetto “corridoio euro-asiatico”, vale a dire un percorso terrestre (alternativo ad una linea di trasporti marittimi) in grado di connettere il Pacifico con il Mare del Nord (o il Mar Baltico).

La connessione terrestre è resa possibile dalla Transiberiana, cioè la linea ferroviaria (a doppio binario elettrificato) che collega la Russia europea alle regioni centrali della Siberia e a quelle dell'estremo oriente russo.

Questa linea costituisce la spina dorsale degli attuali percorsi alternativi che formano il corridoio euro-asiatico e quindi la principale direttrice di transito per i traffici tra Europa e *Far-East* (Bajor, Erdosi, 2013).

In dettaglio il sistema ferroviario cinese è storicamente connesso con la linea Transiberiana attraverso tre differenti percorsi (Hong, 2011), come sintetizzato in figura 2:

- l'estremità nord-orientale della Cina (province di Heilongjiang e Jilin) è collegata con Vladivostok (e il porto di Vostochny) con sconfinamento a Suifehne;
- attraverso la Manciuria (via Manzhouli/Zabaikalsk), utilizzando la linea ferroviaria che ha origine dalla penisola coreana (con un ramo diretto verso il porto cinese di Dalian) e che si unisce alla Transiberiana presso Chita;
- attraverso la Mongolia via Erenhot/Zamyn-uud con connessione alla Transiberiana presso Ulan Ude.

A partire dal mese di settembre del 1990 è stata realizzata la connessione tra la ferrovia cinese e quella kazaka ad Alashankou/Dostyk che ha reso possibile il collegamento diretto tra l'area centro-orientale della Cina (che risulta più distante dalle direttrici ferroviarie settentrionali sopra menzionate) nonché le zone occidentali e la Transiberiana (Fig. 2).

Quest'ultima linea è stata chiamata “*New Eurasian Land-bridge*” (rispetto al percorso più settentrionale attraverso la Manciuria) e ha segnato la nascita di una nuova opzione di collegamento Cina-Europa su un percorso di 10.900 chilometri (con un risparmio di oltre duemila chilometri di percorrenza e di circa una settimana di tempo rispetto al passaggio in Manciuria) che rappresenta la connessione ferroviaria più breve tra l'Oceano Pacifico e quello Atlantico (Hong, 2011).

Dalla fine del 2012 la linea ferroviaria Cina-Kazakhstan si è arricchita di un'altra opzione con la realizzazione della linea Jinghe-Yining-Khorgos con ingresso in Kazakhstan a sud-ovest di Dostyk, con un collegamento più rapido e diretto verso Almaty.

Spostando l'attenzione verso l'altro capo del corridoio euro-asiatico (cioè l'Europa), va evidenziato come l'ingresso nel territorio dell'UE avvenga principalmente attraverso due nodi ferroviari strategici: Brest (Bielorussia)/Malaszewicze (Polonia). Le opzioni più meridionali attraverso il nodo di Chop sono poco utilizzate a causa del transito in territorio ucraino.



Fig. 2 – I percorsi del corridoio ferroviario euro-asiatico.

Fonte: Géhénot, 2011.

4. LE BARRIERE LOGISTICHE LUNGO IL CORRIDOIO FERROVIARIO EURO-ASIATICO. – Per la realizzazione del corridoio ferroviario euro-asiatico è stata decisiva in primo luogo la strategia di sviluppo economico adottata dal governo cinese basata sul miglioramento della connettività ferroviaria quale fattore capace di attenuare i dislivelli di crescita fra le regioni marittime e quelle continentali. Ciò ha determinato una rapida estensione della rete ferroviaria nella parte occidentale del paese, ha rivoluzionato in poco più di un decennio la condizione della regione frontiera dello Xinjiang e ha consentito di creare le condizioni per lo sviluppo delle connessioni internazionali verso occidente e verso l'Europa (Vielmini, 2005).

Le connessioni suddette non potevano prescindere dal potenziamento dei *terminal* ferroviari esistenti e dalla realizzazione di nuovi attrezzati nella parte occidentale e centrale del paese (Urumqi, Lanzhou, Chengdu, Chongqing, Wuhan) capaci di garantire un'adeguata movimentazione della merce, un'ulteriore penetrazione dei mercati centro-asiatici (Kazakhstan in primo luogo) e un utilizzo di questi ultimi quali piattaforme di transito per l'export cinese verso l'Europa.

Lungo il corridoio euro-asiatico esistevano (e in parte ancora esistono) alcuni vincoli e limiti che ne riducono le potenzialità.

La questione più importante per la capacità del trasporto ferroviario di merci dalla Cina verso l'Europa (e viceversa) è il differente scartamento dei binari nei paesi interessati dal corridoio: 1435 millimetri in Cina ed Europa, 1520 mm in Russia e nei paesi dell'ex Unione Sovietica (Fig. 2). Ciò implica la necessità di nodi ferroviari di confine dotati di terminali che consentano le operazioni di trasbordo della merce per il carico su nuovi vettori.

Tra le altre barriere fisiche vanno segnalate (European Commission, 2012):

- la necessità di miglioramento o di potenziamento delle linee ferroviarie;
- le differenze nei sistemi di elettrificazione e di segnalamento;
- la ridotta dotazione di *terminal* di scambio e l'insufficiente capacità di movimentazione nei nodi di frontiera;

– l’obsolescenza e la carenza di vagoni ferroviari e di locomotive.

Esistono inoltre anche vincoli non fisici, quali ad esempio i tempi per l’attraversamento dei confini nazionali, la lentezza delle procedure di sdoganamento delle merci, il limitato sviluppo delle attività logistiche e delle reti di comunicazione.

I viaggi di prova dei treni *container* sono stati pensati allo scopo di verificare la fattibilità tecnica e operativa delle tratte, per testare gli effettivi limiti e i “colli di bottiglia” legati alle caratteristiche del percorso e ai passaggi di frontiera: cambio di carri ferroviari per il diverso scartamento delle linee, regimi doganali, controlli alle frontiere, dazi, tempi di transito, qualità del materiale rotabile, rischi di sicurezza per le merci.

Il primo viaggio Cina-Europa risale al mese di marzo del 2005; il treno caricato di 101 *container* da 20 piedi è partito da Hohhot (capitale della regione autonoma della Mongolia Interna) per arrivare a Francoforte (attraverso il terminal di Erenhot) dopo 15 giorni.

Tre anni dopo, nel mese di gennaio del 2008, ha avuto luogo il viaggio di prova Pechino-Amburgo gestito dall’operatore ferroviario tedesco Db Schenker. Tra il 2009 e il 2010 l’apertura di nuovi *terminal* ferroviari attrezzati per il trasbordo di *container* in territorio cinese (Chongqing a dicembre del 2009, Chengdu a marzo del 2010, Zhengzhou ad aprile del 2010, Wuhan ad agosto 2010) ha dato il via ad altri viaggi di treni *container* diretti verso l’Europa (Tadini, 2015).

Quindi, il potenziamento dell’infrastruttura ferroviaria cinese unitamente alla scelta di incrementare la produzione manifatturiera nella porzione occidentale del paese (ospitando insediamenti industriali di molte aziende multinazionali) ha portato alla moltiplicazione dei viaggi sperimentali mentre, a partire dal 2011, si è assistito alla progressiva istituzione di servizi regolari tra Cina ed Europa (Pomfret, 2013; Summers, 2013).

Pertanto, lo scenario del traffico *container* ferroviario tra Cina ed Europa ha visto il forte sviluppo dell’offerta di treni blocco da *terminal a terminal* ma anche, negli ultimi due anni, dei servizi multicliente non su treno completo.

Il rilevante aumento dei servizi negli ultimi cinque anni, le previsioni di incremento delle frequenze di quelli già operativi e l’inaugurazione di nuove tratte sono evidenti segnali di una forte volontà di puntare sullo sviluppo di questa opzione logistica.

La maggior parte dei *terminal* prescelti come destinazione/origine dei treni *container* provenienti/diretti in Cina è localizzata in Polonia e Germania.

Attualmente le statistiche del traffico *container* lungo il corridoio euro-asiatico evidenziano una consistenza del fenomeno molto contenuta rispetto al trasporto marittimo (1,15%): nel 2016 sono stati trasferiti oltre 150.000 TEU, in prevalenza attraverso il Kazakistan (105.000 TEU) e poi lungo il percorso che passa da Manzhouli (circa 33.000 TEU) (Emelianov, 2017).

Tuttavia il ricorso al corridoio per il trasferimento delle merci via *container* è in significativo aumento: i TEU trasportati nel 2011 sono stati 14.000.

Queste recenti evoluzioni del traffico ferroviario lungo il corridoio sono fortemente legate al positivo evolversi delle condizioni operative di trasporto, vale a dire alla riduzione delle barriere logistiche.

In tema di modernizzazione delle infrastrutture logistiche va sottolineato come molto sia stato fatto negli ultimi anni sia in Cina che in Kazakistan con la realizzazione di centri logistici e di nuovi *terminal* dedicati al traffico *container* internazionale.

Inoltre la nuova attenzione sulla direttrice ferroviaria euro-asiatica ha condotto i governi dell’area a rivedere le procedure doganali e ciò ha reso più facile attraversare alcune frontiere, in particolare quella Cina-Kazakistan e quella Kazakistan-Russia.

A questo proposito va ricordata l’esistenza dell’Unione Doganale eurasiatica (formata da Russia, Bielorussia e Kazakistan), istituita nel 2010 con l’adozione di tariffe esterne comuni, caratterizzata (da luglio 2011) dall’assenza di controlli doganali alle frontiere tra i paesi membri.

La realizzazione di tale unione è rilevante perché i paesi membri costituiscono la parte centrale del corridoio euro-asiatico e quindi la gestione del trasporto ferroviario nei loro territori come spazio unitario risulta facilitata; infatti è possibile garantire procedure doganali più snelle, minori tempi di attesa, meno irregolarità nel passaggio di frontiera e una riduzione dei documenti necessari per il trasporto (Rastogi, Arvis, 2014; Smirnova, 2014).

Più in dettaglio essa ha comportato un notevole vantaggio per i transiti lungo la direttrice che at-

traversa il Kazakhstan (chè è la più breve in direzione Europa): i passaggi di frontiera si riducono a due come nel caso del tragitto più settentrionale via Manzhouli.

I significativi miglioramenti delle condizioni operative dei traffici container euro-asiatici registrati negli ultimi anni (introduzione di documenti di trasporto *end-to-end*, scambio elettronico dei dati per lo sdoganamento rapido alle frontiere, applicazione rigorosa delle procedure doganali semplificate, monitoraggio *tracking and tracing* per i treni blocco) hanno consentito una notevole riduzione delle barriere non fisiche, che rende più competitiva e attrattiva la soluzione ferroviaria, e vanno considerati come il risultato della collaborazione tra governi e imprese ferroviarie dei paesi interessati dal corridoio, con il rilevante apporto degli operatori logistici internazionali (Tadini, 2015).

5. IL FUTURO DEL CORRIDOIO FERROVIARIO EURO-ASIATICO. – Le previsioni relative al traffico del corridoio euro-asiatico indicano una movimentazione di oltre 800.000 TEU nel 2030 (UIC, Roland Berger, 2017).

La realizzazione di questa potenzialità richiede ulteriori interventi e miglioramenti.

Accanto agli investimenti infrastrutturali previsti (modernizzazione della linea Transiberiana, completamento dell'elettrificazione delle linee cinesi centro-occidentali, potenziamento delle linee kazake) necessari per incrementare la capacità delle tratte e ridurre i tempi di transito, assumono particolare rilevanza le soluzioni finalizzate a migliorare le condizioni di operatività dei treni *container*.

La creazione dell'Unione Doganale eurasiatica ha ridotto drasticamente la frammentazione lungo la *supply-chain*, migliorando di molto la situazione precedente.

Va ricordato, inoltre, come il progetto chiave dello Spazio Economico Comune fosse la creazione di una società che operasse come fornitore integrato di logistica e servizi di trasporto ferroviario di container tra Europa e Cina. Questa società (che riunisce le ferrovie russe con quelle kazake e bielorusse) è stata costituita nel settembre del 2014 ed è la United Transport and Logistics Company (UTLC) a cui è stato affidato il compito di gestire il materiale rotabile, le strutture di stoccaggio e i *terminal* ferroviari. Il percorso intrapreso è sicuramente positivo, tuttavia andrà ulteriormente valutata nei prossimi anni (medio periodo) la capacità di fornire soluzioni di transito attrattive e di ottenere aumenti dei volumi trasportati sulla rotta Europa-Asia.

Le alleanze tra operatori logistici internazionali e ferrovie per promuovere servizi consolidati di linea hanno consentito lo sviluppo dei traffici lungo il corridoio: sarà fondamentale pertanto rafforzare tali alleanze e crearne di nuove al fine di fornire nuovo impulso al trasporto ferroviario.

Inoltre è auspicabile un'ulteriore riduzione dei viaggi di ritorno dall'Europa con *container* vuoti e che il trasporto di contenitori vuoti nei paesi terzi goda di tariffe speciali per consentire un uso più efficiente delle unità di carico a causa del disequilibrio nei traffici Cina-Europa-Cina.

In conclusione è possibile affermare che il traffico ferroviario *container* lungo il corridoio euro-asiatico si è sviluppato molto negli ultimi sei anni (decuplicato dal 2011) e si è progressivamente affermato non tanto come concorrente della rotta marittima in termini di volumi (il suo potenziale di rendimento è solo l'1-2% del trasporto via mare) quanto piuttosto come integrativo per aumentare l'affidabilità delle filiere sensibili al fattore tempo (industria automobilistica o elettronica) caratterizzate dalla diffusione globale della produzione di componenti di alto valore (Rastogi, Arvis, 2014).

Le azioni finalizzate a ridurre le barriere logistiche esistenti nel recente passato hanno contribuito a risultati di crescita significativi e l'impegno dimostrato dai vari attori nel proseguire l'opera di miglioramento delle condizioni tecniche e operative per questi servizi sino-europei consente di delineare uno scenario in cui questa direttrice internazionale di scambio risulta caratterizzata da ulteriori possibilità di sviluppo.

BIBLIOGRAFIA

BAJOR T., ERDOSI F., *Alternative Routes Between the Far East and Europe (With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary)*, Discussion Paper n. 92, Pécs, Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, 2013.

DB SCHENKER, *Rail Based Transports between China and Europe*, Presentazione, Kelsterbach, 28 giugno 2012.

EMELIANOV A., *Current status and prospects of the realization of the Russian Federation's transit potential for the intermodal*

- optimization and development of the Asia-Europe transport connectivity*, Moscow, Ministry of Transport of Russian Federation, June 2017.
- EUROPEAN COMMISSION, *Potential for Eurasia Land-Bridge Corridors & Logistics Developments along the Corridors*, Retrack Project, Deliverable n. 13.2, Brussels, 2012.
- GÈHÈNOT S., *Intercontinental Combined Traffic. Status and prospects of the rail landbridge between Europe and Asia*, Ginevra, United Nations Economic Commission for Europe, Working Party on Rail Transport, 65th session – 3-5 novembre 2011.
- GIOVANNETTI G., SANFILIPPO M., VELUCCHI M., “The “China effect” on EU Exports to OECD Markets: a Focus on Italy”, in GOMEL G., MARCONI D., MUSU I., QUINTIERI B. (eds), *The Chinese Economy. Recent Trends and Policy Issues*, Berlino, Springer-Verlag, 2012, pp. 163-180.
- HONG S.M., “Role of Turkmenistan on the New Silk Road in the 21st Century”, International scientific conference on *Origin of Turkmen People and Development of World Culture*, Ashgabat, 2011.
- POMFRET R., “Central Asia: Landbridge between East Asia and the EU, or Stuck in the Middle?”, *American Economic Association – Annual Conference*, Philadelphia, 2014.
- RASTOGI C., ARVIS J.-F., *The Eurasian Connection. Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*, Washington D.C., World Bank, 2014.
- SAHBAZ U., *The modern Silk Road: one way or another?*, The German Marshall Fund of the United States – On wider Europe Series, Washington D.C., January 2014.
- SELLARI P., *Geopolitica dei trasporti*, Bari, Editori Laterza, 2013.
- SHIP TO SHORE, *La via della seta è in discesa: parte bene l'Eurasian Landbridge*, 28 febbraio 2011, n. 9, pp. 17-18.
- SMIRNOVA L., “Role of Transport Business in Organization and Development of Freight Railcar and Container Transportations by Rail to and from China-Kazakhstan-Europe”, in *VII Astana Economic Forum*, Astana, Kazakhstan National Forwarders Association, 2014.
- SUMMERS T., “China: Still ‘going west’?”, *East Asia Forum Quarterly*, 5, luglio-settembre 2013, n. 3, pp. 25-26.
- TADINI M., “Il corridoio ferroviario euro-asiatico. Soluzioni logistiche e scenario geopolitico”, in MARCONI M. e SELLARI P. (a cura di), *Verso un nuovo paradigma geopolitico*, Roma, Aracne Editrice, 2015, pp. 571-602.
- UIC, ROLAND BERGER, *Eurasian Rail Corridors. What opportunities for freight stakeholders?*, International Union of Railways – Study, Paris, September 2017.
- VIELMINI F., “I corridoi di trasporto trans-eurasiatici: non solo economia”, *Global Watch – ISPI Policy Brief*, novembre 2005, n. 28, pp 1-6.

Università del Piemonte Orientale: marcello.tadini@uniupo.it

RIASSUNTO: Considerando il ruolo della Cina nel commercio internazionale, è facile notare come oggi gran parte delle merci dirette verso l'Europa venga spedita via mare. Di recente ha suscitato un crescente interesse il corridoio ferroviario eurasiatico che collega la Cina con l'Europa centro-orientale. L'obiettivo del lavoro è quello di indagare le caratteristiche di questo *landbridge* e le relative barriere logistiche.

SUMMARY: Considering China's role in international trade, it is easy to notice that today most of the goods directed to Europe are shipped by sea. Recently, the Eurasian railway corridor linking China with Central and Eastern Europe has attracted growing interest. The objective of the paper is to investigate the characteristics of this landbridge and its logistical barriers.

Parole chiave: corridoio euro-asiatico, barriere logistiche, trasporto ferroviario merci
Keywords: eurasian corridor, logistics barriers, railway freight transport

ANTONELLA RINELLA, FRANCESCA RINELLA*

IL CASO DEL GASDOTTO TAP (TRANS ADRIATIC PIPELINE) TRA CONFLITTI LOCALI E PROCESSI DI GOVERNANCE MULTILIVELLO

1. INTRODUZIONE. – Negli ultimi 25 anni, la dipendenza dalle importazioni di gas del nostro Paese è divenuta “sempre più un elemento strutturale e caratterizzante il paniere energetico nazionale” (Bonamici, 2015, p. 3), tanto che nel 2016 la quota di importazioni di metano ha coperto il 92% dell’approvvigionamento (MISE, 2017). Ad oggi l’Italia dipende quasi completamente da Paesi Extra-UE, in particolare da Russia (41,3%), Algeria (29,2%) e Qatar (8,9%) (*Ibidem*). Il 90% dell’importazione di tale fonte di energia è trasportato tramite gasdotto: il nostro Paese può contare sulla presenza di oltre 31.000 km di metanodotti (cfr. Cassa Depositi e Prestiti, 2013, p. 86) che consentono l’allaccio alla rete italiana di quattro infrastrutture sovranazionali:

1. il TTPC-TMPC (*Trans Tunisian Pipeline Company - Transmed Pipeline Company*) (capacità di 34 miliardi di mc/anno), che trasporta il gas dall’Algeria all’Italia (Mazara del Vallo - TP) attraverso la Tunisia e il Canale di Sicilia;
2. il *Greenstream* (10 miliardi di mc/anno), che dalla Libia consente l’arrivo di gas naturale a Gela attraverso il Mar Mediterraneo;
3. il TENP (*Trans Europa Naturgas Pipeline*) - Transitgas (20 miliardi di mc/anno), che collega i Paesi Bassi al passo di Gries (confine italo-svizzero), attraverso la Germania e la Svizzera;
4. il TAG (*Trans Gas Austrian*) (37 miliardi mc/anno), che trasporta il gas russo attraverso l’Austria fino a Tarvisio.

A questi quattro gasdotti si aggiungono gli impianti di rigassificazione situati a Panigaglia (SP) e a Porto Viro (RO) e due terminal di rigassificazione rispettivamente al largo di Rovigo e di Livorno.

Nonostante i fabbisogni di gas nazionale siano pienamente coperti dalle reti esistenti, i temi della sicurezza degli approvvigionamenti e della diversificazione delle fonti sono sempre più al centro del dibattito tra operatori e attori istituzionali. La nuova strategia energetica nazionale del Governo sembrerebbe mettere in discussione gli aiuti alle rinnovabili e porre nuovamente al centro le fonti energetiche tradizionali (Malamocco, 2012; MISE, 2013) con l’obiettivo di trasformare l’Italia in *hub* energetico di smistamento del gas per l’intera UE, soprattutto al fine di ridurre la dipendenza dalla Russia (Vogliano, 2011).

A partire dal 2000, sono stati stilati numerosi progetti che potrebbero addirittura raddoppiare la capacità di ricezione dell’Italia:

1. il gasdotto GALSI (*Gasdotto Algeria Sardegna Italia*) (capacità di 8 miliardi di mc/anno), destinato all’importazione di gas naturale dall’Algeria attraverso la Sardegna (consentendone la metanizzazione) con sbocco finale a Piombino (LI);
2. il gasdotto TGL (*Tauern Gas Leitung*) (10 miliardi di mc/anno), che prevede la realizzazione di un flusso bidirezionale tra Italia (Malborghetto - UD), Austria e Germania, coinvolgendo i mercati della Repubblica Ceca e della Slovacchia;
3. il gasdotto IGI Poseidon (*Interconnessione Grecia Italia*) (10-15 miliardi mc/anno), detto anche EastMed, progettato da Edison, uno dei principali operatori in Italia nel settore dell’energia, e da

* Sebbene l’impostazione metodologica sia da considerarsi comune, i §§ 1 e 3 sono da attribuirsi a Francesca Rinella, i §§ 2 e 4 ad Antonella Rinella.



DEPA, compagnia di proprietà per il 65% dello Stato greco e per il rimanente 35% della 'Hellenic Petroleum SA'; tale gasdotto, che ha completato il suo iter autorizzativo, dovrebbe consentire di collegare i giacimenti offshore di Cipro, Egitto, Libano e Israele alla Grecia e al nostro Paese, con approdo ad Otranto (Lecce);

4. il gasdotto TAP (*Trans Adriatic Pipeline*), che costituisce la parte europea del cosiddetto Corridoio Sud (2). Esso convoglierà verso l'Europa per circa 50 anni 10-20 miliardi di mc/anno di gas naturale estratto dal giacimento di Shah Deniz II in Azerbaijan, consentendo a molti Paesi dell'Europa sud-orientale di non dipendere esclusivamente dalla Russia, mentre altri, come l'Albania, potranno finalmente disporre di una rete interna di distribuzione del gas riducendo il ricorso a carbone e petrolio per soddisfare il proprio fabbisogno energetico. Attraverso la redazione degli studi preliminari di fattibilità, la costituzione del Consorzio TAP AG (3) e gli accordi intergovernativi tra Grecia, Italia e Albania, nel 2009 si giunge alla individuazione del percorso di 860 km che, dopo aver attraversato la Grecia, l'Albania e il Mar Adriatico, approda sulla spiaggia di San Foca (località San Basilio) nel territorio del comune di Melendugno (Le), prosegue per circa 8 km il suo percorso interrato fino a raggiungere l'impianto di depressurizzazione (4) nell'entroterra dello stesso comune.

Nel presente lavoro di ricerca l'attenzione si focalizzerà proprio su quest'ultimo progetto, in quanto l'interesse generale alla realizzazione di tale infrastruttura si è scontrato fin da subito con l'opposizione locale di amministratori, operatori turistici, associazioni ambientaliste mobilitatisi contro il gasdotto, ritenuto pericoloso, invasivo e, comunque, contrario alla traiettoria di sviluppo sostenibile intrapresa dal Comune di Melendugno e da quelli salentini limitrofi, vocati al turismo e all'agricoltura di qualità. Per questo, il 4 febbraio 2012 nasce il Comitato NO TAP e, subito dopo l'incontro pubblico del 16.2.2012 promosso dal Consorzio TAP per discutere della prima bozza di VIA, circa 40 comuni salentini cominciano ad esprimere il loro dissenso approvando apposite delibere consiliari.

Il gasdotto TAP, dunque, può essere considerato come una 'rivalità geopolitica' nell'accezione usata da Lacoste (2007), ossia quella di conflitto territoriale oggetto di rappresentazioni contraddittorie (una autoctona/locale NO TAP, l'altra alloctona/globale 'pro' TAP) largamente diffuse dai media (cfr. Dell'Agnese, 2011), che suscitano dibattito politico fra i cittadini.

Attraverso l'analisi delle informazioni dei new media, sono state ricostruite le principali mosse dell'interminabile partita a scacchi tra le ragioni del no e quelle del sì al progetto. In particolare, digitando su Google le parole chiave 'gasdotto TAP', 'NO TAP', 'interviste TAP', 'articoli TAP', sono stati esaminati i circa 900 risultati ritenuti più pertinenti dal motore di ricerca e, successivamente, selezionati documenti, fotografie, filmati, dichiarazioni utili per ricostruire la cronistoria del conflitto e, soprattutto, l'evoluzione degli spazi reali e 'virtuali' della partecipazione politica informale degli attivisti NO TAP.

2. DALLA PRIMA VIA DEL GASDOTTO TAP AL 'VIA LIBERA' DEL DECRETO DI AUTORIZZAZIONE UNICA. – Nel rapporto VIA presentato dal Consorzio TAP il 15.3.2012, il Salento è rappresentato come un mero insieme di cinque luoghi fisicamente idonei all'approdo del gasdotto: i primi due (località Lendinuso, frazione del Comune di Torchiarolo e Brindisi Cerano) sono stati scartati a causa dell'attraversamento a mare di un'area protetta della Rete Natura 2000 ricca di Posidonia Oceanica, il terzo (Brindisi area petrolchimico) per la forte concentrazione industriale e il quarto a nord dell'abitato (località Casale, frazione del Comune di Brindisi) perché interferisce con la destinazione dei piani urbanistici comunali.

Dunque, l'approdo nella spiaggia di San Foca sembra scelto semplicemente 'per esclusione' (dopo aver esaminato un numero davvero esiguo di ubicazioni concentrate in un tratto di costa di soli 50 km) in quanto secondo il Consorzio TAP in questa località il gasdotto non attraversa aree protette offshore

(2) Lungo circa 3.500 km, il Corridoio Sud è composto dal *Southern Caucasus Gas Pipeline* (che parte dal giacimento Shah Deniz II nel Mar Caspio e attraversa la Georgia), dal TANAP (*Trans Anatolian Gas Pipeline*) che attraversa il territorio turco e infine da TAP (Grecia, Albania, Mar Adriatico, Italia). Il suo costo complessivo è stimato in circa 45 miliardi di Euro di investimento privato.

(3) Il Consorzio TAP ha sede a Baar in Svizzera e dispone di uffici operativi ad Atene, Roma, Lecce e Tirana. Come evidenziato nel sito ufficiale TAP, il Consorzio non è proprietario del gas trasportato; gli accordi per la vendita sono stati negoziati direttamente tra il Consorzio Shah Deniz e gli acquirenti europei.

(4) Tale impianto occuperà circa 12 ha e sarà composto da due macchine termiche a gas della potenza di 3,5 MW per il riscaldamento del gas e da due camini alti 10 m per smaltire il fumo delle combustioni.

e/o onshore, non interferisce con infrastrutture turistiche e il suo tracciato a terra si sviluppa attraverso aree rurali.

La scelta dell'approdo è solo il primo di una lunga serie di punti di debolezza del rapporto VIA, che fin dalla sua stesura iniziale ha registrato il parere negativo della Regione Puglia (11.9.2012). Anche il Ministero dell'Ambiente il 17.12.2012 evidenzia numerose carenze nel progetto TAP e, su richiesta del Consorzio, accorda una sospensione della procedura di rilascio della VIA fino a settembre 2013 per i necessari approfondimenti. Il 10 settembre il Consorzio TAP consegna il nuovo rapporto VIA e il mese successivo l'UE inserisce il gasdotto tra i 250 Progetti di Interesse Comune (PIC) considerandolo opera strategica per ampliare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento e l'interconnessione della rete di distribuzione energetica europea, prevedendo per tali progetti un fondo iniziale di 6 miliardi di Euro di finanziamento. Il Comune di Melendugno in collaborazione con il Comitato TAP consegna in data 9.11.2013 al Ministero dell'Ambiente le proprie osservazioni (ex Dlgs. 152/2006), redatte in forma di vero e proprio 'Contro Rapporto' di VIA da un nutrito gruppo di studiosi coordinati dal prof. Dino Borri, ordinario di Ingegneria del Territorio presso il Politecnico di Bari. Il giudizio espresso sul progetto è pesantemente negativo: basti pensare che, sebbene il fondale marino e il sottosuolo siano interessati più di ogni altra risorsa ambientale dall'impatto dell'opera, il lavoro risulta privo di uno studio idrogeologico; inoltre, alcune parti del Rapporto risultano redatte dall'Ufficio Tecnico TAP e non da un gruppo di ricercatori 'terzi' rispetto al progetto (Comune di Melendugno, 2013).

Il 19.11.2013 nella Commissione Esteri della Camera dei Deputati si svolge l'audizione del Prof. Borri e dell'Ing. De Giorgi sul 'Contro Rapporto di VIA' del Comune di Melendugno, nonché della dott.ssa Gerebizza, ricercatrice dell'Associazione Re:Common sul tema della sostenibilità finanziaria del gasdotto. L'audizione "lascia il tempo che trova": infatti, il 4.12.2013 la Camera dei Deputati ratifica l'accordo trilaterale Italia-Grecia-Albania del 13.2.2013.

Il 14.1.2014 Il Comitato VIA Regione Puglia, tenuto conto anche degli esiti del processo partecipativo avviato dal governo regionale nel novembre 2012 (cfr. www.partecipazione.regione.puglia.it), esprime parere negativo sul Rapporto VIA del gasdotto TAP. Anche questa seconda stesura del rapporto VIA risulta incompleta, tanto che il Ministero dell'Ambiente in data 18.3.2014 in 48 punti chiede ulteriori integrazioni, che vengono fornite dal Consorzio TAP nel giro di un mese, lasso di tempo incredibilmente breve se si considera la portata degli approfondimenti richiesti.

Tutta l'estate del 2014 è caratterizzata da polemiche e manifestazioni locali contro il gasdotto. Nonostante ciò, il 29.8 il Consiglio dei Ministri approva il decreto 'Sblocca-Italia', che prevede l'accelerazione attraverso procedure semplificate di numerose grandi opere, tra le quali risulta inserito il gasdotto TAP. Sempre il 29 agosto la Commissione Nazionale VIA del Ministero dell'Ambiente dà parere favorevole (con 58 prescrizioni) al gasdotto TAP, atto propedeutico al rilascio del decreto di compatibilità ambientale, il quale viene firmato dal Ministro dell'Ambiente Galletti il 12.9.2014, nonostante il parere negativo del MIBAC, consentendo così al sottosegretario allo Sviluppo Economico De Vincenti di recarsi a Baku il 20.9.2014 per la posa della prima pietra del Corridoio Sud, considerato come un progetto "strategico e indifferibile" sia dal governo italiano, sia dalla Commissione Europea, la quale il 17 marzo 2015 raccomanda l'inizio dei lavori in Italia entro un anno. Nel mese di aprile, il Ministro dell'Ambiente firma il decreto che esclude l'applicabilità della direttiva Seveso (relativa ai rischi di incidente rilevante) al terminale di rigassificazione del gasdotto TAP, con parere positivo del Ministero dell'Interno.

Intanto, sono circa tre mesi che, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, s'incontrano quattro volte in Conferenza di servizi i Ministeri competenti, le amministrazioni locali e il consorzio TAP senza riuscire a raggiungere un'intesa. La Regione Puglia chiede con insistenza che si possa discutere di un approdo alternativo nella zona industriale di Brindisi, che consenta di evitare la costruzione dei 55 km dell'allaccio alla rete Snam (che sono a carico della collettività, non del Consorzio TAP) e di utilizzare il metano in arrivo per la decarbonizzazione dell'Ilva di Taranto e della centrale termoelettrica di Cerano. Il Consiglio dei Ministri, a questo punto, decide di superare questa fase di stallo attraverso il decreto 'Sblocca Italia', emanando l'autorizzazione unica, che viene firmata dal Ministro dello Sviluppo Economico Guidi il 4.5.2015: il provvedimento abilita la costruzione e l'esercizio dell'opera, sostituendo ogni altro atto formale di assenso delle amministrazioni intervenute nel procedimento, approvando il progetto e dichiarando altresì la pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'infrastruttura, anche ai fini degli espropri.

Questa decisione segna il tramonto di ogni possibilità di attuazione di una *governance* multilivello sulla questione e la scelta di un approccio di *government* istituzionale *top-down* da parte del Governo italiano che, pur consapevole delle gravi *empasses* accumulate in passato su numerose grandi opere a causa del dissenso locale (5), ‘colonizza’ il sistema locale salentino, sottoponendolo a nuove, forti pressioni di carattere ambientale (6).

3. LE BARRIERE NO TAP. – Negli ultimi mesi del 2014 comincia la ‘costruzione’ di una barriera giudiziaria densa di ricorsi amministrativi e di esposti (contro il decreto di compatibilità ambientale, il rilascio dell’autorizzazione unica, la mancata applicazione della direttiva Seveso, ecc.) intentati dalla Regione Puglia, dal comune di Melendugno e dal Comitato NO TAP contro il governo nazionale.

Nell’aprile del 2016 il Consorzio TAP decide di dare avvio alla fase 0 e di procedere all’espianto dei 211 ulivi presenti nell’area interessata dalla costruzione del microtunnel (7), operazione che viene interrotta per inottemperanza alle disposizioni in materia; il Consorzio, comunque, recinta l’area di cantiere per evitare la decadenza dell’autorizzazione unica (la cui scadenza era prevista per il 16 maggio).

Il 10.8.2016 la VIA viene riaperta a causa di una variante di progetto sul microtunnel, che rende necessario compiere delle prospezioni geologiche (già carenti nella proposta originaria, come già evidenziato nel ‘Contro Rapporto di VIA’ del comune di Melendugno).

Il 28.12.2016 il Ministero dell’Ambiente esprime parere positivo alla VIA della bretella di collegamento tra il depressurizzatore e la rete Snam: nonostante quest’ultima società sia divenuta socia del Consorzio TAP AG (8) nel dicembre 2015, questa parte del tracciato è da sempre considerata ‘terza’ rispetto al gasdotto, estraneità sottolineata nel Contro Rapporto del Comune di Melendugno, poiché è “principio pacifico della giurisprudenza comunitaria e nazionale quello per il quale la VIA necessita di una valutazione unitaria dell’opera” (Comune di Melendugno, 2013, pp. 69).

Il 19.1.2017 viene respinto il ricorso degli enti locali contro l’autorizzazione unica. Intanto, si avvicina la stagione primaverile, favorevole all’espianto degli ulivi: così il 27 marzo 2017 una nota della Direzione del Ministero dell’Ambiente autorizza tale operazione, esautorando la Regione Puglia. Quest’ultima ricorre al TAR, ottiene la sospensiva, ma poi il ricorso viene rigettato il 20 aprile.

A questo punto, nello scenario del conflitto si inserisce una barriera fisica a difesa degli ulivi e del loro valore di simbolo identitario pugliese: si tratta del Presidio permanente di San Basilio, creato dal nascente Movimento No TAP in un terreno incolto nei pressi del cantiere, offerto in comodato d’uso gratuito da un agricoltore locale. Le televisioni locali e nazionali propongono l’immagine degli ulivi capitozzati, sradicati e caricati sui camion e degli scontri tra le Forze dell’Ordine in tenuta antisommossa e i manifestanti del Presidio, sempre affiancati da numerosi sindaci salentini con indosso la fascia tricolore, che si oppongono a mani alzate all’espianto, considerato nefasto per la salute delle 211 piante (e dei complessivi 12.000 ulivi che bisognerà sradicare per costruire i 55 km di collegamento tra l’impianto di depressurizzazione e l’allaccio alla rete SNAM in agro di Mesagne), nonché inopportuno poiché la costruzione del microtunnel non è ancora stata autorizzata. La stessa richiesta viene presentata da circa 100 sindaci salentini in una lettera indirizzata al Presidente della Repubblica e in un sit-in a Roma davanti a palazzo Chigi l’1.5.2017. Intanto, si moltiplicano le manifestazioni locali NO TAP (come quelle del 2 aprile e del 3 giugno a Lecce, l’evento musicale ‘So What Festival’ di Melpignano il 13 agosto, ecc.): il sito facebook del Comitato NO TAP e quello del Movimento No TAP si riempiono di foto di striscioni di solidarietà esposti al di fuori della Puglia, e diventano sempre più numerosi i siti italiani on line indipendenti e le testate giornalistiche nazionali che danno notizia della ‘resistenza’ dei NO TAP. Anche quando i lavori di espianto vengono sospesi dal Consorzio per rispettare l’inizio della stagione balneare,

(5) Cfr. in proposito Bobbio, Zeppetella, 1999; Bobbio, Dansero, 2008; Della Porta, Piazza, 2008.

(6) Come sottolinea il Contro-Rapporto del Comune di Melendugno (2013, p.18), “nessuna attenzione, neanche sintetica, è posta nel Rapporto di VIA del Consorzio TAP alle gravi condizioni di degrado ambientale e della salute umana nelle vaste aree metropolitane di Brindisi e Taranto”. Circa l’impatto ambientale generato dalla centrale termoelettrica di Cerano e dall’Ilva di Taranto, cfr. A. Rinella 1999, 2002.

(7) Il progetto prevede il trasporto degli ulivi a 8 km di distanza presso la Masseria del Capitano e il loro reimpianto dopo la posa sotterranea del collegamento dall’approdo all’impianto di depressurizzazione, procedura che secondo il Consorzio non arrecherebbe alcun danno alle piante (www.tap-ag.com).

(8) La compagine azionaria è attualmente formata da British Petroleum (20%), Socar (società petrolifera di stato azera: 20%), Snam (20%), Fluxys (19%), Enagas (16%), Axpo (5%) (cfr. www.tap-ag.com).

il Presidio continua a vigilare sull'area di cantiere.

Il 10 ottobre, la Corte Costituzionale dichiara inammissibile la richiesta di revoca dell'autorizzazione unica per mancanza d'intesa tra Governo e Regione circa l'ubicazione dell'approdo. Con quest'ultimo pronunciamento, si dissolve la barriera giuridica innalzata dal fronte locale contro il gasdotto; quasi contestualmente, nasce una barriera fisica 'pro TAP': infatti, un'ordinanza del Prefetto di Lecce il 13 novembre 2017 inibisce per 30 giorni l'accesso al cantiere creando intorno ad esso una zona 'cuscinetto', presidiata da centinaia di uomini e donne delle Forze dell'Ordine e dotata di muri in cemento e filo spinato, volta ad isolare il Presidio permanente NO TAP e a consentire al Consorzio di completare i lavori preliminari nell'area.

Le proteste contro il gasdotto diventano sempre più forti: il 6 dicembre i commercianti di Melendugno abbassano le saracinesche dei propri negozi e manifestano insieme ai cittadini al grido di 'Chiusi per dignità'. Il 16 dicembre l'emendamento alla legge finanziaria presentato dal governo nazionale, volto a riconoscere al gasdotto lo status di opera di interesse strategico nazionale, è dichiarato inammissibile dal Presidente della Commissione Bilancio on. Francesco Boccia. E mentre si susseguono manifestazioni e scontri con le forze dell'ordine, nel gennaio 2018 ricominciano le indagini della procura di Lecce sulla mancata applicazione della Direttiva Seveso e, nel mese di febbraio, la Banca Europea degli Investimenti eroga un finanziamento di 1,5 miliardi in favore del gasdotto: la partita a scacchi continua ...

4. ALCUNE CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. – Alla luce delle suesposte considerazioni, sicuramente possiamo definire il gasdotto TAP come un *grande disastro* nell'accezione di Hall (1980), ossia un processo di trasformazione territoriale poderoso (dal punto di vista delle risorse economiche e di quelle ambientali) "in cui le cose, secondo la percezione di molti" stanno andando male (Bobbio, Zeppetella, 1999, p.7). Il peccato originario di tale progetto è comune a tante opere infrastrutturali inquinanti di rilevanti dimensioni: alla comunità locale non è stata data la possibilità di discutere sul 'dove', visto che ha saputo di essere stata scelta solo dopo che la decisione era stata presa (poiché la valutazione delle alternative è avvenuta attraverso una indagine tecnica - non particolarmente rigorosa e approfondita - chiusa al dialogo).

Sempre seguendo il pensiero di Hall (1980, in Bobbio, Zeppetella, 1999, pp.7-8) ci domandiamo: il gasdotto TAP si rivelerà un *disastro negativo* (che non raggiungerà attuazione) o un *disastro positivo* (che sarà realizzato nonostante le critiche e le opposizioni e, in seguito, giudicato come un errore da una parte rilevante dell'opinione pubblica)?

Sebbene i processi di *government top-down* possano essere paragonati alla mossa dell' 'arrocco' nel gioco degli scacchi, tesa a per far trionfare il 'Re TAP' mettendolo definitivamente al riparo dall'opposizione degli enti locali e preparando lo scacco al 'Re Salento', appare chiaro che gli arditi 'pedoni' del Comitato e del Movimento NO TAP non hanno nessuna intenzione di arrendersi, ed hanno mostrato la capacità di modificare la propria strategia, passando dalla semplice azione di *lobbying* (ottenendo a partire dal 2012 l'inserimento nel programma elettorale dell'impegno NO TAP dai candidati alle elezioni amministrative comunali e regionali) al ruolo di vero e proprio attore *trasversale*: infatti, come dichiara in molte interviste il portavoce del Comitato NO TAP Gianluca Maggiore, dal 10 settembre 2014 "No TAP non è più solo uno slogan salentino". Si sceglie di comunicare una visione sistemica NO TAP, mettendo in evidenza non più solo le criticità dell'approdo, ma anche quelle ambientali di Brindisi e Taranto, i problemi connessi al percorso di 55 km per l'allaccio del gasdotto alla rete Snam, nonché sui presunti illeciti interessi economici legati al gasdotto TAP, oggetto delle inchieste giornalistiche di 'Report' (Cicoletta, 21.11.2016) e de 'L'Espresso' (Biondani, Sisti, 1.4.2017).

Il vero punto di forza di ogni movimento sociale, di fronte all'assenza di spazi in cui si viene *invitati* per essere ascoltati, è quello di riuscire a contrapporre una crescente produzione di spazi *inventati* (Cornwall, 2002), sia fisici sia 'virtuali': il gran numero di manifestazioni organizzate, la presenza del Presidio permanente, l'aggiornamento costante dei profili facebook, il moltiplicarsi dei siti on line che si occupano del gasdotto ci fa ritenere che la voce degli attivisti e dei simpatizzanti, assieme a quella di molti attori politici locali, continuerà forte e chiara a ribadire che "*Lu Salentu nun bole la TAP. Nun ci*

serve nun la vulimo. Né San Basili né Otranto. Né mo' né mai. Né quai e né drai" (9).

BIBLIOGRAFIA

- BIONDANI P., SISTI L., "TAP, mafia e soldi sporchi dietro il gasdotto", *L'Espresso*, espresso.repubblica.it, 1.4.2017.
- BOBBIO L., ZEPPESELLA A. (a cura di), *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Milano, Franco Angeli, 1999.
- BOBBIO L., DANSERO E., *La TAV e la Valle di Susa. Geografie in competizione*, Torino, Umberto Allemandi & Co., 2008.
- BONAMICI S., *Le nuove prospettive territoriali della dipendenza energetica italiana*, www.researchgate.net, marzo 2015.
- CASSA DEPOSITI E PRESTITI, *Gas naturale. Il mercato del gas naturale in Italia: lo sviluppo delle infrastrutture nel contesto europeo*, marzo 2013, www.cdp.it.
- CIOLELLA C., "Caviar Democracy", *Report*, www.report.rai.it, 21.11.2016.
- COMUNE DI MELENDUGNO, *Contro-Rapporto di VIA della Trans Adriatic Pipeline (TAP) presentato dal Comune di Melendugno al Ministero dell'Ambiente Italiano sulla proposta di nuovo Gasdotto Trans-Adriatico avanzata da TAP AG (gruppo di lavoro coordinato dal Prof. DINO BORRI)*, novembre 2013, pp. 78, dattiloscritto (disponibile su: www.partecipazione.regione.puglia.it).
- CORNWALL A., "Locating Citizen Participation", *IDS Bulletin*, 33, 2002, n. 2, pp. 49-58.
- DELL'AGNESE E., "Media e geopolitica", in LIZZA G. (a cura di), *Geopolitica delle prossime sfide*, Novara, Utet Università – De Agostini, 2011, pp. 243-273.
- DELLA PORTA D., PIAZZA G., *Le ragioni del no. Le campagne di protesta contro la TAV in Val di Susa e il ponte sullo Stretto*, Milano, Feltrinelli, 2008.
- HALL P., *Great Planning Disasters*, 1980, Hammondsworth, Penguin Books, 1980.
- LACOSTE Y., "Che cos'è la geopolitica", *Eurasia. Rivista di Studi Geopolitici*, www.eurasia-rivista.org, 17.7.2007.
- MALAMOCCO S., *Politica energetica tra rigassificatori e gasdotto: cos'è meglio?*, www.geograficamente.wordpress.com, 16.3.2012.
- MISE (Ministero dello Sviluppo Economico), *Strategia energetica nazionale: per un'energia competitiva e sostenibile*, www.sviluppoeconomico.gov.it, 2013, pp. 139.
- MISE (Ministero dello Sviluppo Economico), *La situazione energetica nazionale nel 2016*, www.sviluppoeconomico.gov.it, aprile 2017, pp. 83.
- RINELLA A., "Energia, ambiente, sviluppo. Il caso della centrale termoelettrica di Brindisi Sud", *Quaderni del Dipartimento di Scienze Geografiche e Merceologiche - Università degli Studi di Bari*, 17, Bari, Progedit, 1999.
- ID., "Oltre l'acciaio. Taranto: problemi e progetti", *Quaderni del Dipartimento di Scienze Geografiche e Merceologiche*, 28, Bari, Progedit, 2002.
- VOGLINO A., "Unione Europea: tra sicurezza energetica comune e il dedalo delle pipelines", in LIZZA G. (a cura di), *Geopolitica delle prossime sfide*, Torino, UTET Università, 2011, pp. 215-220.

www.ansa.it
www.asud.net
www.bari.repubblica.it
www.comune.melendugno.le.it
www.corrieremezzogiorno.it
www.espresso.repubblica.it
www.facebook.com/comitato.notap
www.facebook.com/MovimentoNOTAP
www.igi-poseidon.com
www.ilfattoquotidiano.it
www.ilmessaggero.it
www.ilpaesenuovo.it
www.ilsole24ore.it
www.inchieste.repubblica.it
www.lagazzettadelmezzogiorno.it
www.lastampa.it
www.leccenews24.it
www.lecceprima.it
www.lettera43.it
www.partecipazione.regione.puglia.it
www.quotidianodipuglia.it
www.tnnews.it
www.recommon.org

(9) "Il Salento non vuole il gasdotto TAP. Non ci serve, non lo vogliamo. Né a San Basilio né a Otranto. Né ora, né mai. Né qui né altrove": si tratta del ritornello di un motivo reggae firmato da Antonio Petrachi (in arte "Treble lu Professore"). "Né qui né altrove" è diventato lo slogan del Movimento NO TAP.

www.report.rai.it
www.sviluppoeconomico.gov.it
www.tap-ag.com

Università del Salento: antonella.rinella@unisalento.it
Università degli Studi di Bari Aldo Moro: f.rinella@libero.it

RIASSUNTO: Il presente lavoro analizza l'iter propedeutico alla realizzazione del gasdotto Trans Adriatic Pipeline (TAP), considerato dall'Unione Europea come un Progetto di Interesse Comune (PIC) in grado di garantire l'ampliamento della flessibilità nelle fonti di approvvigionamento e dell'interconnessione della rete di distribuzione energetica europea.

Analogamente a molte altre situazioni italiane inerenti le grandi opere, l'interesse generale alla realizzazione di tale infrastruttura si è scontrato fin da subito con l'opposizione locale di amministratori (Regione Puglia, Comune di Melendugno) e associazioni ambientaliste mobilitatisi contro il gasdotto, ritenuto pericoloso, invasivo e, comunque, contrario alla traiettoria di sviluppo sostenibile intrapresa dal comune di Melendugno e da quelli salentini limitrofi, vocati al turismo e all'agricoltura di qualità.

Questa ricerca mira a delineare i processi di percezione collettiva riguardanti il rapporto "infrastruttura/luogo" attraverso l'analisi delle notizie diffuse dai 'new media' che, secondo diversi lavori geografici, hanno un ruolo determinante nella strutturazione dei comportamenti assunti dai sistemi locali nei confronti di stimoli (come il gasdotto) provenienti dall'esterno, consentendo nel contempo di far luce sui meccanismi competitivi esistenti nella governance multilivello.

SUMMARY: This study aims at showing the preparatory course to the Trans Adriatic Pipeline's carrying out. This European Union's Project of Common Interest (PIC) is able to increase the sources of energy flexibility and also the European distribution networks interconnection.

Such a several Italian situations concerning global strategic facilities, national favour about the pipeline immediately crashed into the local opposition of political authorities (Apulia Region, the Municipality of Melendugno, etc.) and environmentalist associations. All those people feel a strong dislike for the TAP: in fact, it is considered as a dangerous, invasive project, opposed to the agricultural and touristic sustainable development course chosen by all the Salento sub-region.

Thanks to mass-media news reading, this paper focuses on common perception processes about the relationship between global strategical facilities and sectionalisms: in fact, according to many geographical researches, this kind of information plays a decisive role in the organization of local system's behaviours towards external spurs (like the TAP); besides, they are also useful in studying multilevel governance competitive mechanisms.

Parole chiave: gasdotto TAP, opposizione locale, informazioni dei "new media"
Keywords: Trans Adriatic Pipeline, local opposition, mass media news reading

ASTRID PELLICANO

ECONOMIA ED ECOLOGIA: POSSIBILI BARRIERE NELLO SFRUTTAMENTO DEGLI IDROCARBURI LUCANI

Data dall'ultimo decennio del Novecento l'inizio d'una sistematica ed intensa estrazione di idrocarburi dal sottosuolo della Basilicata. Ma assai meno recente è la consapevolezza dell'esistenza dei giacimenti. La storia petrolifera lucana ha inizio nel XV secolo nella piccola valle che ospita il torrente Fossatello ad est dell'abitato di Tramutola. Qui la popolazione lo impiegava per curare piaghe degli animali e alcune malattie della pelle, e contemplava con stupefazione l'apparire delle lingue di fuoco, le "fiaccole", provocate da getti di gas metano. Data al 1921 la perforazione del primo pozzo a scopo industriale (cfr. Tab. I), dopo due studi commissionati dall'Ispettorato del *Regio Corpo delle Miniere* a Cosimo De Giorgi (1879) e Camillo Crema (1902) che avevano successivamente favorito la costituzione della *Società Petroli d'Italia* nel 1912 a Milano e la stipula di contratti di cessione tra questa e ottantasette proprietari terrieri di Tramutola.

Nel 1931 il professore conte Guido Bonarelli, incaricato dal Cnr, individuò sei manifestazioni petrolifere lungo la bassa valle del Caolo ed elaborò una relazione corredata da una carta geologica che inviò in copia al *Consiglio provinciale dell'Economia* di Potenza e all'AGIP per un sondaggio esplorativo. Nel 1933 fu acquisito il Permesso di ricerca *Tramutola* ed effettuato il primo sondaggio Tramutola 1 sulla sponda destra del Rio Caolo che raggiunse livelli produttivi fra i 190 e 270 m. Tra il 1936 e il 1940 l'AGIP perforò nove pozzi, estrasse 96 tp e produsse 2.000 mcg/g. Fra il 1939 e il 1947 ne perforò 47: da 27 estrasse olio, da 6 petrolio e gas, solo gas da altri 2. I 12 residui si rivelarono sterili. La produzione rimase modesta fino al 1958 quando ulteriori perforazioni dell'Eni, presieduto da Enrico Mattei, rivelarono i giacimenti gassiferi di Grottole, Ferrandina, Rotondella e Pomarico. Fu così avviata la costruzione (1961) di una rete di metanodotti da Grottole-Ferrandina a Bari-Monopoli in Puglia. L'aumento del prezzo del greggio dopo la guerra del Kippur (da 7,2 a 27.8 \$/b nel 1974) e lo sviluppo tecnologico indussero AGIP/ENI ad intraprendere una nuova campagna di ricerca (1975-1984), che portò alla Concessione *Costa Molina* (ora *Gorgoglione*), pozzo Costa Molina 1 (AGIP 1981) e al Permesso *Monte Alpi*, pozzo Monte Alpi 1 (Petrex 1988); quindi, negli anni '90, alle Concessioni *Grumento Nova*, *Caldarosa* e *Volturno* (ora *VdA*) (cfr. Tab. I), e alla costruzione nel 2001 di un oleodotto esteso 136 km (di cui 96 in Basilicata) e con diametro di mezzo metro, collegante il COVA alla raffineria Eni di Taranto.

Inizialmente le attività di *upstream* (1) furono viste con favore dalla popolazione e dalle amministrazioni locali, speranzose di un aumento dell'occupazione e di benefici economici connessi alla riscossione delle *royalties* (2) (Legambiente, 2013). Negoziati tra Regione, Ministero e compagnie petrolifere fissarono impegni per interventi nella rete delle infrastrutture e garanzie sull'assorbimento di lavoratori.

(1) In Italia esiste una normativa di regolamentazione dal 1911: L 250/1911, RD 1443/1927, RD 245/1940, che istituì la Direzione Generale delle Miniere; L 6/1957, con il *Bollettino* e all'interno la *Carta dei Titoli Minerari* su base IGM in scala 1:1.000.000; L 613/1967, che divise il sottofondo marino nelle zone da A ad E; D 02/05/1968 e D.lgs 625/1996 che stabilirono le coordinate geografiche sui FF IGM per i titoli in terraferma e IIM, scala 1:250.000 per i titoli in mare, fino al 2009 all'avvento del software GIS MapInfo e al progetto VIDEPI a cura dell'UNMIG in collaborazione con la Società Geologica Italiana e l'Assomineraria. Dagli anni '50, è seguita una normativa a tutela dei lavoratori (DPR n. 547/1955) e dell'ambiente (DPR 886/1979, referendum del 1987 che determinò l'antinucleare e istituì il Ministero dell'Ambiente, che introdusse la VIA; DPR 395/1991, DD.lgs 624 e 625/1996, per il ripristino ad attività mineraria cessata (è seguita la l.r. 47/1996 per il parere regionale di compatibilità ambientale delle attività di *upstream*); LL 9/1991 e 179/2002, DD.lgs 152/2006, 4/2008, 128/2010, DD 83/2012, 09/08/2013, che indica le aree marine in cui sono consentite le attività di prospezione e ricerca, LL 239/2004, 99/2009, 134/2012, 164/2014; L 20/2015 che vieta nuove perforazioni entro le 12 miglia marine; DPCM 04/11/2010 per interventi in caso di inquinamento da incidenti marini; D.lgs 145/2015. Si è arrivati alla diversificazione del mix energetico e alla metanizzazione con L 266/1997 e delib. CIPE 30/06/1999 e 5/2015 (Grandi, 2017).

(2) Eni e Shell, dal 1998 al 2016, hanno versato in Basilicata circa 2 mld/€; nel 2015, 166 ml/€ alla regione e 27 ai comuni (unmig.mise.gov.it). In Italia questo corrispettivo è calcolato ex L 99/2009.



Determinarono anche misure per contenere l'impatto sull'ambiente e sul territorio, fissate nell'Accordo di Programma Quadro (APQ) 1998, in Protocolli d'Intesa e in diverse leggi regionali.

Lo sfruttamento degli idrocarburi in Basilicata ha sensibilmente incrementato la produzione nazionale: il petrolio contribuisce per il 71% al totale dell'estrazione sul territorio italiano; il gas per il 23%, soddisfacendo il 10% circa del fabbisogno. Apprezzabile l'incremento di benessere economico e sociale apportato alla Regione (Grandi, 2017). Ma pressoché contemporaneo all'entrata a regime degli impianti estrattivi, è stato il manifestarsi di effetti collaterali: alterazioni ambientali e, secondo alcune valutazioni, perfino pericoli per la salute delle popolazioni prossime alle aree petrolifere. Delle une e degli altri si sono lamentate in particolare le comunità della Val D'Agri (VdA), zona di Concessione di coltivazione (3) e sede dal 2001 di un impianto di primo trattamento del greggio, il Centro Oli VdA (COVA), ubicato tra i comuni di Viggiano e Grumento Nova in seno al Parco Nazionale dell'Appennino Lucano Val d'Agri Lagonegrese.

Ai timori della popolazione residente di possibili compromissioni dei sistemi acquiferi, dell'ambiente e del paesaggio, si sono aggiunte prese di posizione più specificamente politiche da parte di comitati ed associazioni ambientaliste manifestanti ostilità verso logiche produttivistiche e massimizzazione di profitti a beneficio delle società multinazionali. Insomma, il sorgere di barriere fortemente connotate di emotività da un lato, e di pregiudiziali politiche, dall'altro, avverso il prosieguo e l'ampliamento delle attività estrattive.

Istituzioni, rappresentanti delle società interessate e altre componenti sociali hanno cercato di individuare soluzioni, nella consapevolezza del ruolo fortemente strategico degli idrocarburi nella dotazione energetica del Paese, specie nell'attuale congiuntura economica internazionale (Percoco, 2007) ed anche ai fini dello sviluppo industriale locale con le connesse ricadute occupazionali e logistiche. In questo contesto si pervenne all'accennato APQ siglato nel 1998 tra la Regione Basilicata, il Governo e l'ENI. Significativo che in esso siano state inserite anche misure volte a favorire lo sviluppo del turismo sostenibile e produzioni agricole di qualità, intesi l'uno e le altre quali assi portanti della crescita endogena dell'economia locale.

La forte attenzione che in sede nazionale, prim'ancora che in quella regionale, si rivolge alle potenzialità delle riserve di idrocarburi lucane è suffragata dalla previsione dell'OCSE che i combustibili fossili rimarranno ancora per 20-30 anni le fonti di energia dominanti, in particolare il petrolio i cui consumi sono cresciuti considerevolmente (Morandi, 2013).

Nel 2017 la produzione di idrocarburi in Basilicata è espressa in questi dati: 2,9 ml/ta di greggio su 4,1 ml/ta nazionali; 1,3 mld/mc di gas (4), su 5,6 mld/mc nazionali. La percentuale maggiore proviene dalla Concessione VdA che ha 24 pozzi produttivi (cfr. Tab. I). Rispetto agli anni precedenti si è avuta una flessione nella produzione di greggio, riconducibile a due fermi imposti al COVA nel 2016 e 2017 (5) per presunti danni ambientali. Complessivamente la regione conta 31 pozzi in produzione tra petrolio e gas, e 9 centrali di raccolta e trattamento a terra attive (www.unmig.mise.gov.it); 4.340 addetti medi in 1.139 imprese attive nella filiera gas & oil (di cui 400 nell'estrazione) e 10mila legati alle *royalties* regionali (Unioncamere Basilicata, Fondazione Istituto Guglielmo Tagliacarne, 2017; Unione Petrolifera, 2017).

Altre Concessioni attive che si distinguono sono: *Gorgoglione* (290,59 kmq; Total 75%, Shell e Mi-

(3) È un titolo minerario (regime giuridico a cui sono sottoposte le attività di ricerca e produzione di idrocarburi), insieme ai *permessi di prospezione e permessi di ricerca*, ciascuno rilasciato dal MISE, sentita la CIRM (Commissione per gli idrocarburi e le risorse minerarie) e la Regione interessata per la terraferma; in mare dal MISE dopo l'approvazione del MATTM. Al 2018 in Basilicata sono attivi: 19 concessioni in terraferma – di cui 3 per il petrolio: 1.013,3 kmq – (1.948,07 kmq) su 129 nazionali; sei permessi di ricerca in terraferma (910,7 kmq) su 62 nazionali. Coprono circa un terzo del territorio regionale. Il tm VdA (Eni 61%, Shell, 39%), che ha assorbito nel 2005 le Concessioni Grumento Nova con Caldarosa/Costa Molina e Volturino, si estende per 660,1 kmq (sul più grande giacimento dell'Europa continentale) su 20 comuni potentini: Abriola, Anzi, Armento, Calvello, Corleto P., Grumento N., Guardia P., Laurenzana, Marsico N., Marsicovetere, Moliterno, Montemurro, Paterno, S. Chirico R., S. Martino d'A., Sarconi, Sasso di C., Spinoso, Tramutola e Viggiano (unmig.mise.gov.it).

(4) In media 80.000 bp/g e 3,1 ml/Sm³ aumentabili a 104.000 bp/g e 4,6 ml/Sm³. Un barile di petrolio corrisponde a 159 litri (Unione Petrolifera, 2017).

(5) I fermi, 31/03-12/08/2016 e 15/03-15/06/2017, hanno comportato una perdita di 100 ml/€ per la Basilicata e 600 ml/€ per le aziende estrattive (Unione Petrolifera, 2017).

tsui) (6) dove è prossima l'entrata in esercizio di un nuovo giacimento che incrementerà del 40 % la produzione petrolifera (Grandi, 2017); *Serra Pizzuta* (62,5 kmq; Eni) (7) con un pozzo di petrolio e due di gas in produzione; *Monte Morrone* (29,7 kmq, Gas Plus It) e *Policoro* (164 kmq, Gas Plus It), entrambe con 1 pozzo di gas produttivo. In corso di valutazione al MISE è l'estensione dell'attuale area interessata dalle attività petrolifere (1.013,3 kmq) fino a 2.833 kmq. Nell'ultima Relazione della DGS-UNMIG si legge che il rapporto fra le sole riserve certe (8) e la produzione annuale media degli ultimi cinque anni, indica uno sviluppo pari a 7,2 anni per il gas e 14 per l'olio (unmig.mise.gov.it).

Nonostante gli impegni derivanti dalle misure concordate, negli anni si sono verificati incidenti, in più casi non ufficialmente relazionati (fughe di greggio dal 2001, emissioni maleodoranti, inquinamento acustico, punte elevate di traffico di autocisterne, perdite da trasporto per collisioni o ribaltamenti accidentali causati dalla cattiva infrastrutturazione viaria – le prime nel 1996, 1999, 2000 in VdA). Tutti episodi che si sono rivelati rilevanti in termini di impatti ambientali e danni alla salute. I residenti, diverse associazioni e amministrazioni locali hanno sollecitato adeguate valutazioni. L'ultimo studio di Valutazione di impatto sanitario (Vis) 2000-2014 commissionato al Cnr e pubblicato il 22 settembre 2017, ha dato in parte ragione ai timori manifestati, rilevando incidenze abnormi di mortalità e ricoveri per malattie circolatorie, ischemiche e respiratorie attribuibili ad esposizione ad inquinanti atmosferici di origine industriale (ossido e diossido di azoto, anidride solforosa e acido solfidrico). Anche uno studio dell'Istituto Superiore di Sanità (ISS) del 2015 sulla mortalità nel periodo 2003-2010 e sull'ospedalizzazione nel periodo 2005-2010 nei 20 comuni della VdA, aveva evidenziato un eccesso di mortalità rispetto alle medie nazionali per tumori maligni allo stomaco, infarti e malattie dei sistemi cardio-respiratorio e digerente. Nella VIS è stato tuttavia segnalato che l'affidabilità dei risultati non è tuttavia esaustivo ai fini della prova di causalità, anche se rilevante per indicazioni di prevenzione e sorveglianza (9). Inoltre, in una conferenza stampa tenuta il 14 dicembre 2017 a Potenza, un team di esperti (tra docenti universitari e dirigenti dell'ISS) interpellati da Eni, ha confutato i risultati della VIS per non coerenza con i canoni standard, e mostrato, con l'ausilio di dati Istat, che l'eccesso di mortalità per tumori risulterebbe anteriore all'istallazione del COVA e che le malattie respiratorie sono in calo dal 2004.

Tali problematiche si stanno comunque configurando come barriere (10) alle attività di *upstream*. Potrebbero derivarne conseguenze fortemente negative ad attività finora generate e sostenute dall'attività petrolifera: crisi di imprese, contrazione di redditi ed occupazione; quindi rallentamento allo sviluppo della Regione. La Basilicata risulta già penalizzata dalla morfologia (11), dalla scarsità di altre risorse naturali, da sacche di bassa produttività agricola in corrispondenza di residue proprietà latifondiste, dalla limitata iniziativa industriale e debole terziarizzazione, e da un tasso di disoccupazione elevato (25.000; www.istat.it). Incuneata tra Puglia, Campania e Calabria, con uno sbocco sullo Ionio e uno sul Tirreno, la Basilicata è infatti isolata e remota, attraversata dall'Appennino Lucano, con al centro la piana di Metaponto e in più punti un paesaggio di frane e calanchi. È priva di centri urbani consistenti, estesa su 9.995 km² con una popolazione di appena 570.365 ab., quindi 57 ab/kmq (*Ibidem*), che porta la gran parte dei comuni ad essere classificati come rurali (12).

In significative aliquote delle popolazioni locali è possibile cogliere sentimenti di sfiducia; addi-

(6) Comuni di Anzi, Armento, Castelmezzano, Corleto P., Guardia P., Laurenzana, Missanello, Pietrapertosa (PZ), Accettura, Aliano, Cirigliano, Gorgoglione, Stigliano (MT); comprende le Concessioni Corleto P. e Tempa d'Emma. L'intero territorio è contraddistinto da fragilità per la presenza di argille, processi di alterazione superficiale, sismicità (valutazioneambientale.regione.basilicata.it).

(7) A 10 km da Pisticci, in Contrada Pozzitello nella Val Basento, è situato su 3,5 ha il Centro Olio Pisticci con 8 pozzi allacciati; controlla le Centrali gas Pisticci di 1,5 ha e Grottole-Ferrandina di 1,6 ha (nel comune di Salandra) (unmig.mise.gov.it).

(8) I giacimenti della VdA e di Tempa Rossa (Valle del Sauro) contengono riserve pari a 700 ml/b di olio e 2,5 mld/b di olio in posto. Per questi sono stati siglati i progetti *Trend 1* – Concessione VdA (1998) e *Trend 2 Tempa Rossa* – Concessione Gorgoglione (2004).

(9) Nello Studio si è ritenuto di fornire indicazioni per: migliorare il monitoraggio ambientale; elaborare modelli più sofisticati per valutare gli impatti sulla salute degli inquinanti; vagliare i dati sanitari su base annuale; sviluppare attività permanenti di informazione (Zadig, 2017).

(10) Per esempio: la l.r. 16/2012 ha vietato nuovi permessi di ricerca; le associazioni studentesche e 65 amministrazioni comunali si sono opposte nel 2014 al decreto Sblocca Italia che ha previsto il raddoppio delle attività di *upstream*.

(11) Il territorio lucano è prevalentemente montuoso (47%) -collinare (45%), argilloso-sabbioso flysch, soggetto a frane e smottamenti. La pianura occupa l'8% (Ranieri, 1972).

(12) Il PSN ha diviso il territorio regionale in: Area rurale con problemi di sviluppo (D), la montagna e la collina che ospitano l'88 % della popolazione; Aree rurali ad agricoltura intensiva specializzata (B), la pianura. La SAU copre il 58 %, le aree forestali e naturali il 40 %. L'uso agricolo è noto quale fattore di degrado del suolo.

rittura la sensazione che il loro territorio sia diventato un “non luogo” e che i processi in atto connessi alla produzione di idrocarburi possano in prospettiva determinare impoverimento. Al diffondersi di sentimenti siffatti non è escluso che contribuisca l’insistenza dei media ad enfatizzare aspetti negativi: interviste toccanti a residenti, immagini di un’acqua nera contaminata, di zolle di terra macchiate di idrocarburi putrescenti, di pesci moribondi che galleggiano nel lago Petrusillo in VdA; racconti di prodotti tipici come vino e olio invenduti; decessi per malattie tumorali negli ultimi dieci anni.

A livello di comunicazioni e connessi processi valutativi in seno all’opinione pubblica ci si trova di fronte a posizioni nettamente contrastanti. Da un lato un discorso definibile filopetroliero, rassicurante, svolto anche dalle pubbliche amministrazioni interessate alle *royalties*; dall’altro a processi simbolici volti a fare del petrolio il perno di un discorso pubblico generatore di timore e di angoscia, preludio di disastri ecologici e di disaggregazioni sociali e culturali.

Possibili equilibri sono stati individuati nei Protocolli d’intesa e Accordi già sottoscritti da Stato e Regione, che impongono obblighi di responsabilità collettiva alle compagnie e divieti ambientali più stringenti, ricadendo le Concessioni in un paesaggio naturale ricco di specie vegetali ed endemismi, conservato all’interno dei due parchi nazionali e tre regionali, e di alcune delle 66 zone SIC/ZPS pari al 12,5% del territorio regionale. Lo sfruttamento del petrolio potrebbe risultare rischioso in una misura non diversa dai fenomeni di dissesti provocati in passato da disboscamenti selvaggi. Rischi, quelli ipotizzabili in futuro, così come quelli generati nel passato, tanto più allarmanti a fronte delle ben note condizioni di un territorio regionale esposto a gradi elevati di sismicità, instabilità idrogeologica, subsidenza.

La letteratura tecnico-scientifica internazionale rileva come le attività di *upstream* possono agire su diverse componenti ambientali: atmosfera (con gas *flaring* e gas *venting* che immettono nell’aria gas tossici), clima acustico (emissioni da prospezioni sismiche che usano cariche esplosive o *vibrouses* del terreno; generatori e pompe; movimentazione), suolo e sottosuolo (sversamenti da condotte e pozzi; smaltimento di acque di strato e fanghi; impianti e condotte), ambiente idrico (sversamenti incidentali da condotte e pozzi; contaminazione delle falde acquifere per perdita di fluidi di circolazione; contaminazione dell’ambiente idrico per errato smaltimento di acque e fanghi), vegetazione-fauna-ecosistemi (alterazione allo sviluppo degli organismi in ambiente idrico per dispersione di idrocarburi e sostanze chimiche; malformazioni, danni o decessi per esposizione prolungata ai gas tossici; disturbo alla fauna per emissioni acustiche; entrata di specie invasive e alterazione degli equilibri ecosistemici) (Diatini, 2016).

A fronte delle diverse tipologie di impatto, si individuano le possibili mitigazioni: la manutenzione costante degli impianti e delle installazioni, dei serbatoi e delle vasche; la diminuzione delle prospezioni e del numero di postazioni e condotte; l’incamiciatura adeguata dei fori; l’utilizzo di additivi chimici con minor grado di tossicità; le fasce di lavoro per la posa delle condotte di collegamento in ambiente boschivo ridotte da 25 a 13 m, per una più integra copertura arborea; la pulizia di mezzi e veicoli, e il controllo dei materiali; il monitoraggio costante degli ecosistemi (*Ibidem*).

Allo scopo di attuare un sistema in grado di rassicurare i cittadini e le amministrazioni, Legambiente suggerisce: azioni sinergiche fra Regione ed Enti locali per monitorare ulteriori attività petrolifere nelle aree a forte vocazione naturale o caratterizzate da turismo o agricoltura; un quadro normativo regionale con le linee guida in materia di rischio di incidenti da attività petrolifere; un “Tavolo della trasparenza” regionale sulla questione petrolifera in Basilicata che coinvolga gli *stakeholder* (amministrazioni locali, Enti Parco, enti preposti al controllo, associazioni varie, cittadini) per una condivisione delle scelte; un protocollo tra ENI, MATTM e Regione, per minimizzare gli impatti ambientali e i fattori di rischio ex APQ 1998; un sistema di monitoraggio concreto; una fase di valutazione sulle prospettive di sviluppo economico delle aree interne, in relazione alla attività estrattiva.

Eni ha risposto di aver già preso le precauzioni necessarie per ridurre al massimo l’impatto ambientale: in VdA sottoponendo ogni iniziativa al parere dell’Ente parco (dal 2007) e ubicando in 7 aree pozzo i 13 pozzi ricadenti nel Parco nazionale; riducendo gli impatti dovuti alla movimentazione di mezzi, emissioni o rumore con il trasporto dell’olio a mezzo condotte sotterranee; ripiantumando alberi e specie autoctone nelle aree al termine delle attività produttive; facendo depurare l’acqua di strato all’interno del COVA e smaltendola nei centri di trattamento autorizzati; sottoscrivendo (2012) una convenzione con i comuni di Paterno, Calvello, Ferrandina, Marsico N. e con il Consorzio Sviluppo Industriale Potenza–Zona Industriale di Viggiano per il ripristino della viabilità; interfacciandosi costantemente at-

traverso il DIME (Distretto Meridionale che dal 2008 gestisce l'*upstream* con circa 300 dipendenti) con una serie di soggetti preposti alla verifica, al monitoraggio, alla valorizzazione dell'ambiente in Basilicata, tra cui l'ARPAB (www.eni.com).

Eni ha affermato inoltre di avere sostenuto progetti e attività di ricerca scientifica, analisi tecniche, iniziative di formazione e a favore della sostenibilità, tra cui: un Master di II livello in *Petroleum Geoscience* (2014) promosso dall'Unibas con Total e Shell per formare figure professionali qualificate, come i *field developer* e *petroleum geoscientist*; il progetto AgriBioDiversity (ABD) 2003-2007, che ha descritto lo stato dell'ambiente naturale in VdA e le basi scientifiche per la gestione della tematica della biodiversità. Dal 2008 è partito un Piano d'Azione Biodiversità (BAP), focalizzato a mitigare, monitorare e ripristinare gli effetti associati alle attività operative correnti. A questo progetto Total ha affiancato quello del monitoraggio della biodiversità nell'area di Tempa Rossa, la cosiddetta *BaseLine Ambientale* (www.assomineraria.org), che con il PI sull'occupazione firmato a Potenza a giugno 2017 porterà alla realizzazione del Centro Olio a Corleto P. (www.eni.com).

Sono da individuare, ai fini d'una condivisione di obiettivi con le comunità residenti, investimenti in capitale umano e attività innovative e compatibili con la vocazione del territorio; utilizzo delle *royalties* per stimolare l'imprenditorialità (attraverso il Protocollo Local Content 2012) e per finanziare interventi sulla rete infrastrutturale e nel campo della tutela e conservazione della biodiversità; riaffermazione della centralità dell'Amministrazione regionale per coordinare le traiettorie di sviluppo delle diverse aree della Basilicata (Percoco, 2007); coinvolgimento del cittadino/consumatore nei processi decisionali anche con l'utilizzo di strumenti digitali multicanali (blog, forum e social network); una programmazione per inserire la Regione (con i poli territoriali che ruotano attorno a Melfi, a Matera, alla costa ionica dove le attività turistiche, manifatturiere ed agricole offrono significativi fattori di attrattività economica) nella dinamica di crescita delle nuove tecnologie e della nuova manifattura digitale (Tetta, Vainieri, Zampino, 2017).

La popolazione residente deve altresì essere sollecitata ad una maggiore consapevolezza che l'ambiente fisico, l'isolamento e la montuosità del territorio lucano rappresentano ancora i fattori di fondo che hanno impedito forme di sviluppo idonee a produrre una adeguata armatura urbana e più in generale dei servizi. L'obiettivo è che l'intera regione s'impegno verso l'obiettivo del pieno inserimento nello spazio politico ed economico generato dal processo di allargamento europeo e dalla centralità che ricopre il Mezzogiorno italiano nello scenario Mediterraneo (Sommella, 2007).

La rilevanza e strategicità del comparto non dovrebbe essere messa in discussione, come l'imprescindibilità per lo sviluppo economico del Paese. Bisogna però contemperare legittime esigenze della collettività, mediante l'utilizzo degli strumenti di comunicazione (Bubbico, 2016) per un dibattito concreto e costruttivo, e per chiare scelte politiche circa le attività d'interesse nazionale oltre che regionale.

BIBLIOGRAFIA

- ALLIEGRO E.V., "Crisi ecologica e processi di "identizzazione". L'esempio delle estrazioni petrolifere in Basilicata", *Etnoantropologia*, 2017, n. 2, pp. 5-32.
- BUBBICO D., *L'economia del petrolio e il lavoro*, Roma, Ediesse, 2016.
- DIATINI A., *Petrolio e biodiversità in Val d'Agri*, Padova, Cleup, 2016.
- LEGAMBIENTE (a cura di), *Petrolio in Val d'Agri. Il dado non è tratto*, Potenza, 8 gennaio 2013, www.legambiente.it.
- GRANDI S. (a cura di), *UNMIG 1957-2017. 60° dell'Ufficio Nazionale Minerario per gli idrocarburi e le georisorse*, Roma, UNMIG, 2017.
- MORANDI S., "Esplorazione Petrolifera, Rischio Geologico e Valutazione Geo-mineraria", Atti del 1° Congresso dell'Ordine dei Geologi di Basilicata, Ricerca, *Sviluppo ed Utilizzo delle Fonti Fossili: Il Ruolo del Geologo* (Potenza, 30/11-2/12 2012), Roma, Medoilgas Italia SpA, 2013, pp. 196-207.
- PERCOCO M., *Petrolio e Sostenibilità Analisi Economica e Politiche di Sviluppo Locale per la Val d'Agri*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, 2007, www.old.consiglio.basilicata.it.
- RANIERI L., *Basilicata*, Collana le Regioni d'Italia, Torino, UTET, 1972.
- SEN, *Documento di Consultazione*, 12 giugno 2017, dgsaie.mise.gov.it.
- SOMMELLA R., "La posizione del Mezzogiorno urbano", in VIGANONI L. (a cura di), *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 400-415.
- TETTA G., VAINIERI G., ZAMPINO M. (a cura di), *Basilicata verso il 2017. I dati, le dinamiche ed i grafici del mercato del lavoro lucano*, Potenza, Centro Studi Sociali e del lavoro Basilicata, 2017, www.uil.it.
- UNIONCAMERE BASILICATA, FONDAZIONE ISTITUTO GUGLIELMO TAGLIACARNE (a cura di), *Rapporto sul settore gas & oil nelle regioni*

italiane e in Basilicata, 2017, basilicatadati.regione.basilicata.it.
UNIONE PETROLIFERA (a cura di), *Data book 2017*, www.unione petrolifera.it.
ZADIG (a cura di), *Studi sul territorio e sulla popolazione dei comuni di Viggiano e Grumento Nova in Val d'Agri. Progetto per la valutazione di impatto sulla salute (VIS_VG_VdA)*, Milano, settembre 2017, ambiente-salute.it.

Unmig.mise.gov.it
Valutazioneambientale.regione.basilicata.it
www.arpab.it
www.assomineraria.org
www.eni.com
www.istat.it
www.minambiente.it

Università degli studi della Campania SUN, astrid.pellicano@unina2.it

RIASSUNTO: : Dibattiti ambientalisti e uno studio di Valutazione di impatto sanitario del Cnr possono costituire barriere alle attività di *upstream* in Basilicata. Dallo studio sono emersi possibili rischi alla salute dei residenti per esposizioni agli inquinanti atmosferici derivanti dalle attività di ricerca ed estrazione di idrocarburi, dei quali il sottosuolo della regione s'è rivelato ricco.

Pur nell'ovvia consapevolezza delle esigenze della collettività, dalla quale discende la necessità di operare ogni miglioramento tecnologico per mitigare impatti sull'ambiente e sulla salute, risulta indiscutibile la rilevanza e strategicità del comparto ai fini dello sviluppo industriale e delle possibili ricadute occupazionali e logistiche. Sviluppi finora ostacolati da un ambiente fisico caratterizzato da una orografia per secoli rivelatasi fattore di isolamento e arretratezza.

SUMMARY: Environmental debates and a Cnr Health Impact Assessment study may constitute barriers to upstream activities in Basilicata. The study reveals possible health risks for residents due to exposure to air pollutants deriving from the search and extraction of hydrocarbons, of which the subsoil of the region has proved to be rich.

Despite the obvious awareness of the needs of the community, which include the urgency of making every technological improvement to mitigate impacts on the environment and health, the relevance and strategic nature of the sector is unquestionable for industrial development and possible occupational and logistical consequences. Developments have been so far hindered by a physical environment characterized by an orography that for centuries has proved to be a factor of isolation and backwardness.

Parole chiave: idrocarburi, Basilicata, barriere
Keywords: hydrocarbons, Basilicata, barriers

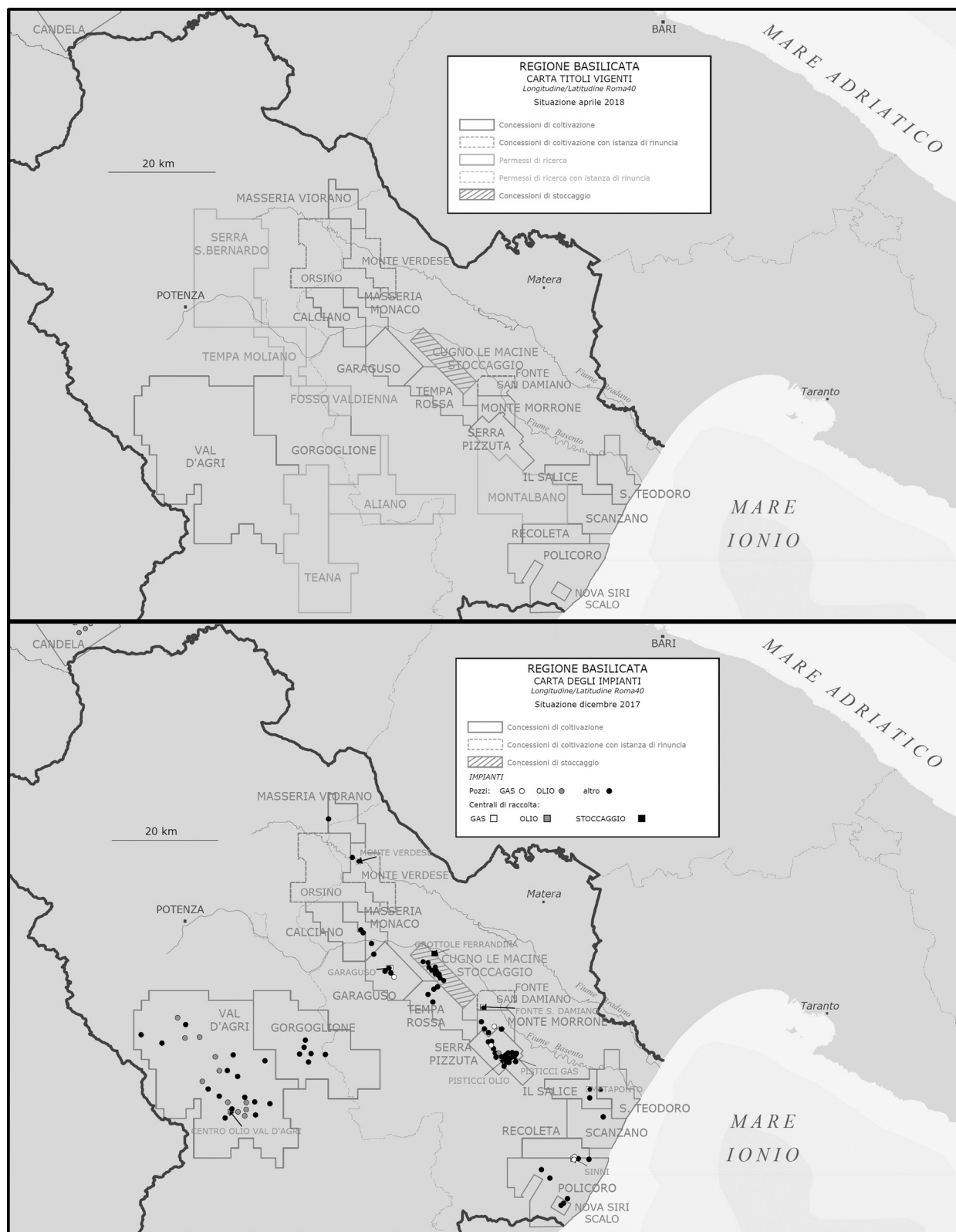


Fig. 1 – Carta dei titoli minerari, aprile 2018 e Carta degli impianti, dicembre 2017.

Fonte: unmig.mise.gov.it.

TAB. I – CONCESSIONI DI COLTIVAZIONE, PERMESSI DI RICERCA E POZZI DI PETROLIO E GAS IN BASILICATA

CONCESSIONI e Permessi di ricerca* – OPERATORI	Pozzi
Baragiano (PZ) ts – ENTERPRIE O.E	Monte Foi 1 (1997) is
CALCIANO (MT) 65,26 kmq (ex Pietrapertosa) anp – ENI	Canaldente 1 (1980) g
Campomaggiore (MT) ts – AGIP	Campomaggiore 1 (1969) g
COLABELLA (PZ) 54,45 np – EDISON, GdC	Colabella 2 (1986) g
CRETAGNA (MT) ts – SNIA	Cretagna 1 (1983) g, Cretagna 2 dir (1987) g
CUGNO LE MACINE (MT) 77,12 kmq ts – AGIP; ora concessione di stoccaggio 48,16 kmq a – GEOGASTOCK	Ferrandina 1 (1959) g, Ferrandina 2 (1959) g, Ferrandina 3 (1959) g, Ferrandina 4 (1959) g, Ferrandina 5 (1959) g, Ferrandina 6 (1959) g, Ferrandina 7 (1959) g, Ferrandina 8 (1959) g, Ferrandina 9 (1959) g, Ferrandina 10 (1959) g, Ferrandina 12 (1960) g, Ferrandina 14 (1960) g, Ferrandina 15 (1960) g, Ferrandina 16 (1960) g, Ferrandina 19 (1961) g, Ferrandina 20 (1961) g, Ferrandina 24 (1995) g, Grottole 1 (1959) g, Grottole 3 (1959) g, Grottole 4 (1959) g, Grottole 5 (1959) g, Grottole 6 (1959) g, Grottole 8 (1959) g, Grottole 9 (1959) g, Grottole 11 (1959) g, Grottole 12 (1959) g, Grottole 13 (1959) g, Grottole 14 (1959) g, Grottole 15 (1959) g, Grottole 17 (1959) g, Grottole 18 (1959) g, Grottole 20 (1960) g, Grottole 21 (1960) g, Grottole 22 (1960) g, Grottole 24 (1960) g, Grottole 24 (1960) g, Grottole 38 dir (1984) g, Grottole 39 dir (1986) g, Grottole 40 (1986) g; STOCCAGGIO: Ferrandina 13 (1960) g, Ferrandina 17 (1960) g, Grottole 19 (1959) g, Grottole 23 (1960) g, Grottole 25 (1960) g, Grottole 26 (1960) g, Grottole 28 (1960) g, Grottole 29 (1960) g, Grottole 30 (1960) g, Grottole 32 (1961) g, Grottole 33 (1977) g, Grottole 34 dir (1977) g, Grottole 35 dir (1977) g, Grottole 36 dir (1977) g, Grottole 37 (1977) g
FIUME BASENTO (MT) ts – SNIA	Fiume Basento 2 (1984) g, Fiume Basento 3 (1985) g, Fiume Basento 4 (1985) g, Fiume Basento 6 (1986) g
FONTE S. DAMIANO (MT) 23,71 kmq (ex Basentello) anp – APENNINE E.	Marciano 1 (1988) g, Marciano 1 dir ST (2008) pne
Accettura (MT) (ora GARAGUSO a) ts – AUSONIA MIN.	Accettura 1 bis (1968) pne, Accettura 2 (1968) pne, Accettura 3 (1968) pne
GARAGUSO (MT) 69,62 kmq (ex Accettura) a – EDISON, GPI	Accettura 4 (1970) pr-g, Accettura 5 (1974) pne, Accettura 5 dir ST (2007) pne
Golfo (MT) ts – RPM	Golfo 1 (1962) g
CORLETO PERTICARA (PZ) 34,05 kmq (ex COSTA MOLINA ora GORGOGGLIONE a) ts – AGIP, TOTAL	Costa molina 3 dir xa (1988) io, Costa molina 3 x (1988) io, Costa molina W 1 dir (1993) pne*, Monte Alpi E I (1996) pr**, Perticara 1 (1997) pne, Tempa La Manara 1 (1996) og
TEMPA D'EMMA (PZ) 149,04 kmq e CAMASTRA 154,19 kmq (ora GORGOGGLIONE a) ts – TOTAL	Tempa d'Emma 1 ST ter (1998) pne
Laurenzana (PZ) ts – FINA	Tempa Rossa 1 dir (1989) o, Tempa Rossa 1 dir ST ter (1992) o
GORGOGGLIONE (PZ) 290,59 kmq (da fusione di CORLETO PERTICARA, GORGOGGLIONE e TEMPA D'EMMA-CAMASTRA; + Laurenzana) a – TOTAL, SHELL, MITSUI	Gorgogglione 1 (1997) pne, Gorgogglione 2 (2012) (101,5 kmq) pne, Tempa Rossa 1 dir ST Quater (2015) pne, Tempa Rossa 2 dir ST (2014) pne
Fiume Agri (MT) (ora IL SALICE e SCANZANO) ts – RIMI, C.P.A., SNIA	Cupoloni 1 (1990) g, Metaponto 1 (1986) g, Salice 1 (1987) g
IL SALICE (MT) 47,15 kmq (in Fiume Agri) anp – GPI	Burraccione 1 (1992) g, Fosso del Brigante 1 dir (1990) pne, Metaponto 1 dir A (2009) pne, Metaponto 2 (1990) g, Pucchieta 1 dir (1995) g
MASSERIA MONACO (MT) 35,93 kmq (ex Masseria Santoro) anp – EDISON, ENI	Appia 1 dir (1995) np, Masseria Santoro (1984) np, Salacaro 1 (1986) np
Masseria Vignola (MT) ts – SELM	Masseria d'Eufemia 1 dir (1986) g
Masseria Sardello (MT) ts – SPI	Montesano 1 dir (1967) g
Serra Spavento (PZ) (ora MASSERIA SPAVENTO) ts – SELM, EDISON	Colabella 1 (1985) og, Serra Spavento 1 (1981) g, Serra Spavento 2 (1982) g, Serra Spavento 3 (1982) g
MASSERIA SPAVENTO (PZ) (con Serra Spavento) ts – EDISON, SELM	Masseria Spavento 1 (1982) g, Masseria Spavento 2 (1983) g, Masseria Spavento 3 (1983) g, Masseria Spavento 4 (1987) g, Masseria Spavento 6 dir (1992) g, Masseria Spavento 7 dir (1992) g, Masseria Spavento 8 dir (1992) g, Serra Spavento 4 (1983) g, Serra Spavento 5 (1987) g, Serra Spavento 6 (1988) g, Serra Spavento 7 dir (1991) g
MASSERIA VIORANO (MT e PZ) 41,61 kmq (ex Serra di Monaco) anp – PENGAS	Masseria Viorano 1 (1987) pne
Metaponto (MT) ts – AGIP	Sansone 1 (1988) ig
Monte Casale (MT) ts – AGIP	Cicorva 1 (1986) g
Monte la Rossa (PZ) ts – EDISON	Vallauria 1 (1994) is
MONTE MORRONE (MT) 29,72 kmq a – GPI	Masseria Galtieri 1 (1988) pne-g, Monte Morrone 1 (1971) g, Pantaniello 1 (1979) g, Torrente Vella 1 (1988) pne, Tredicchio 1 (1979) np, Varisana 2 (1988) g, Varisana 2 (1988) pr-g
Monte Strombone (PZ) ts – AGIP	Strombone 2 dir (1978) o
MONTE VERDESE (MT) 60,02 kmq (ex Calderasi) anp – ROCKHOPPER I, GPI, PETROREP I	Calderasi 2 (1989) pne, Calderasi 3 dir (1991) pne
Rotondella (MT) (ora NOVA SIRI SCALO a) ts – AGIP	Rotondella 3 (1962) g
NOVA SIRI SCALO (MT) 7,5 kmq (in Rotondella) np – GPI	Nova Siri Scalo 1 (1961) np, Rivolta 1 (1987) np
Genzano di Lucania (PZ) (ora ORSINO) ts – AGIP	Orsino 1 (1984) o
ORSINO (MT) 144,89 kmq (ex Genzano di Lucania) anp – GPI	Masseria Pepe 1 (1987) o, Masseria Pepe 1 dir A (1993) g
Rabatana (MT) (ora in POLICORO) ts – SORI, GPI	Colacello 1 (1987) pne, Filici 1 (1988) g
POLICORO (MT) 145,47 kmq 164 kmq (con Rabatana) a – GPI	Policoro 1 (1991) is, Policoro 1 bis dir (1992) pr-g, Filici 1 dir A (2006) pne, Fornaciara 1 (1995) g, Gioia SE 1 dir (1999) g, Gioia SE 1 dir A (2006) pne, Masseria Morano 1 dir (2010) np, Masseria Petruella 1 (2001) g, Tauro 1 (1992) pne
RECOLETA (MT) 44,62 kmq (ex S. Nicola) anp – GPI	Gioia 1 (1997) pne-g, Tricichianello 1 (1992) g
S. TEODORO (MT) 59,25 kmq (ex Masseria Cardillo) anp – CANOEL I	S. Teodoro 1 dir (1988) g, S. Teodoro 1 dir ST (2003) pne
SCANZANO (MT) 70,79 kmq (in Fiume Agri) anp – ROCKHOPPER I	Cupoloni 2 dir (1995) g, Cupoloni 3 dir (1996) pne, Cupoloni 4 dir (1997) pne, Cupoloni 5 dir (1998) g
CASTELLUCCIO (MT) (ora SERRA PIZZUTA) ts – AGIP	Castelluccio 1 (1962) np
Ferrandina (MT) 100mila mq ts – AGIP	Castelluccio Ferrandina 1 (1961) g; Pisticci 1 (1960) o, Pisticci 2 (1961) pne-o, Pisticci 3 (1961) pr-g, Pomarico 2 (1959) g
MASSERIA SPIRITO (MT) (ora SERRA PIZZUTA a) ts – AGIP,	Pisticci 4 (1961) o, Pisticci 5 (1961) pne-o, Pisticci 6 (1961) pne-g, Pisticci 7 (1961) pne-g, Pisticci 8 (1961) g, Pisticci 9 (1961) o, Pisticci 10 (1961) g, Pisticci 11 (1961) o, Pisticci 12 (1961) pne-g, Pisticci 13 (1961) pne-o, Pisticci 14 (1961) o, Pisticci 16 (1962) g, Pisticci 18

ENI	(1962) g. Pisticci 19 (1962) pne-o , Pisticci 21 (1962) np-g, Pisticci 24 (1962) pne-o
MONTE FINESE (MT) (ora SERRA PIZZUTA a) ts – AGIP	Pisticci 17 (1962) pne, Pisticci 20 (1962) pne, Pisticci 23 (1962) pne
Pisticci (MT) ts – RPM, ENI	S. Cataldo 1 (1962) o, S. Cataldo 2 (1962) pne-g, S. Cataldo 3 (1963) o, Dimora 1 (1962) g, Dimora 2 (1963) g
SERRA PIZZUTA (MT) 62,55 kmq (dalla fusione di MASSERIA SPIRITO, MONTE FINESE, FRASCAROSSA, CASTELLUCCIO; + Ferrandina, Pisticci) a – ENI	Pisticci 19 dir a (2007) pne-og , Pisticci 25 (1977) g, Pisticci 25 dir APPR A (1991) pne-g, Pisticci 26 (1977) g, Pisticci 26 dir APPR A (1991) pne-g, Pisticci 27 (1977) g, Pisticci 27 dir APPR A (1991) pne-g, Pisticci 28 dir (1985) pne-o , Pisticci 29 dir (1986) pr-o , Pisticci 30 dir a (1986) pne-o , Pisticci 31 dir a (1988) g, Pisticci 32 dir (1991) pne-g, Pisticci 33 dir (1991) pne-g, Pisticci 34 dir (1991) pne-g, Pisticci 35 (1992) pne-g, Pisticci 36 (1995) pne-g, Pisticci 37 (1995) pne-g, Pisticci 38 dir (1995) pne-g, Pisticci 39 (1996) pr-g , Masseria Venita 1 dir (2002) g, S. Bernardino 1 (1982) o
Serra S. Bernardo (PZ) 268,56 kmq s – RIMI (ENI ru)	Monte Grosso 1 (1999) is
Torrente Salandrella (MT) (ora TEMPRA ROSSA) ts – ENI	Demma 1 (1983) pne, Locantore 1 (1982) pne
TEMPRA ROSSA (MT) 69,05 kmq (ex Torrente Salandrella) anp – ENI, EDISON	Galgano 1 (1987) og, Demma 2 x (1986) pne-g, Locantore 2 x (1986) g, Locantore 3 x dir (1986) pne-g
Tolve (PZ) ts – ITALMINERARIA	S. Chirico 3 (1965) g
Torrente Sauro (PZ) ts – TOTAL	Tempa Rossa 2 (1991) o
Tramutola (PZ) ts – AGIP	Tramutola 1 (1940) og, Tramutola 2 (1939) g, Tramutola 4 (1940) og, Tramutola 5 (1939) og, Tramutola 6 (1940) og, Tramutola 7 (1941) go, Tramutola 8 (1941) o, Tramutola 9 (1940) o, Tramutola 10 (1940) o, Tramutola 11 (1941) o, Tramutola 12 (1941) o, Tramutola 13 (1942) o, Tramutola 15 (1941) o, Tramutola 16 (1941) g, Tramutola 17 (1941) g, Tramutola 18 (1941) o, Tramutola 19 (1942) og, Tramutola 21 (1942) o, Tramutola 22 (1941) o, Tramutola 23 (1942) o, Tramutola 24 (1942) o, Tramutola 25 (1943) o, Tramutola 26 (1942) o, Tramutola 28 (1943) o, Tramutola 30 (1942) o, Tramutola 34 (1943) o, Tramutola 35 (1943) o, Tramutola 37 (1943) o, Tramutola 38 (1943) o, Tramutola 39 (1943) o, Tramutola 41 (1943) o, Tramutola 42 (1943) o, Tramutola CR 1 (1943) se, Tramutola CR 2 (1943) se, Tramutola CR 3 (1943) se
Armento/Costa Molina (PZ) (in CALDAROSA/GRUMENTO NOVA ora VdA a) ts – AGIP	Costa Molina 1 (1981) mo, Costa Molina 2 (1983) o
Viggiano (PZ) (CALDAROSA, ora VdA a) ts – AGIP	Caldarosa 1 (1986) o, Caldarosa 1 dir a (1989) o
CALDAROSA (PZ) (ex Viggiano, con Armento/Costa Molina ora VdA a) ts – AGIP, ENI	Caldarosa 1 dir A ST (1997) pne, Monte Alpi N 1 (1992) og, Monte Enoc 1 (1994) o, Monte Enoc 2 or (1996) pr , Monte Enoc 3 or a (1997) pne, Monte Enoc 4 dir (1999) pr , Monte Enoc 9 or (1997) pne, Monte Enoc NW 1 (1996) og, Monte Enoc NW 1 dir a (1996) pne, Monte Enoc W 1 (1998) o
Monte Alpi (PZ) (GRUMENTO NOVA ora VdA a) ts – PETREX	Monte Alpi 1 (1988) og, Monte Alpi 2 dir (1991) o
GRUMENTO NOVA (PZ) 398,39 kmq (ex Monte Alpi, con CALDAROSA e parte di VOLTURINO, ora VdA a) ts – AGIP, ENI, PETREX	Agri 1 or b (2005) pr , Alli 3 or (2003) pne, Alli 4 or (2004) pr , Monte Alpi 1 or A (2003) o, Monte Alpi 3 dir (1993) pr , Monte Alpi 4 x (1992) pr , Monte Alpi 5 or (1996) pne, Monte Alpi 6 or (1999) pne, Monte Alpi 7 or (1999) pne, Monte Alpi 8 or (2001) pne, Monte Alpi 9 or (2001) pne, Monte Alpi N 1 or a (2003) o, Monte Alpi W 1 (1994) pr , Monte Enoc 1 or a (2006) pne, Monte Enoc 5 or (2004) pr , Monte Enoc 5 or a foro 2 (2005) o, Monte Enoc 10 or (2005) pr, Monte Enoc W 1 or a (2002) pr
Monte Sirino (PZ) (VOLTURINO ora VdA a) ts – PETREX	Castellana 1 (1988) is, Cerro Falcone 1 (1992) o, Cerro Falcone 1 dir a (1992) o
VOLTURINO (PZ) 261,76 kmq (ex Monte Sirino, ora VdA a) ts – AGIP, ENI	Agri 1 (2003) o , Agri 1 or a (2003) pr , Alli 1 (1998) is, Alli 1 or a (1998) pr , Cerro Falcone 1 dir b (1999) pne, Cerro Falcone 2 x (1996) og , Cerro Falcone 2 x dir a (1996) o , Cerro Falcone 2 x dir a/b (1997) o , Cerro Falcone 3 x (1996) o, Cerro Falcone 3 x or a (2000) pne, Cerro Falcone 5 or (2004) pr , Cerro Falcone 6 or (2004) pr , Cerro Falcone 8 or a (2002) pr , Cerro Falcone 9 or (2003) pr , Volturino 1 bis (1998) is, Volturino 1 or a (1998) o
VAL D'AGRI (PZ) 660,15 kmq (dalla fusione di GRUMENTO NOVA e VOLTURINO; + Tramutola) a – ENI, SHELL	Alli 2 or (2013) pr , Cerro Falcone 2 x or c (2007) pr , Cerro Falcone 4 or (2009) pr , Cerro Falcone 4 or a (2009) pr , Monte Alpi 1 or b (2012) pne, Monte Alpi 1 or b Foro 1-2 (2010) pne, Monte Alpi 2 or a (2013) pr , Monte Alpi 3 or b (2014) o, Monte Alpi 9 or a (2008) o, Monte Alpi N 1 or b (2011) pr , Monte Alpi N 1 or b Foro 2 (2010) se, Monte Enoc 3 or a Foro 1-2 (2009) o, Monte Enoc 10 or a (2007) o, Monte Enoc 10 or b (2011) o, Monte Enoc 10 or b Foro 3 (2010) o, Monte Enoc 10 or c (2015) pr , Pergola 1 (2016) pne, Volturino 1 or b (2011) o, Volturino 1 or c (2014) pr
- CONCESSIONE o Permesso SCADUTI E NON, CON POZZI CON ESITO STERILE: Accettura (MT): Accettura 1 (1967), Acerenza (PZ): Arcieri 1 (1987); Andriace (MT): Andriace 1 (1979); Annunziata 1 dir (1987); Aquilonia (PZ): Bellaveduta 1 (1987); Banzi (PZ): Agatiello 1 (1990), Banzi 1 (1964); Basentello (MT): Basentello 1 (1984); Bernalda (MT): Cavone Bernalda 1 (1961), Cavone Bernalda 2 (1962), Recoleta 1 (1959), S. Basilio 1 (1960), S. Basilio 2 (1961); Brindisi Montagna (PZ): Brindisi M. 1 (1968); CALCIANO (MT): Calciano NO 1 (1991); Calderasi (MT): Calderasi 1 (1986); Calvera (PZ): Tempa del Vento 1 (1989); Campanaro (MT) ts: Campanaro 1 (1962); Campomaggiore (MT): Campomaggiore 2 (1970), Campomaggiore 3 (1972); Campo Eni in zona S. Arcangelo (MT e PZ): Caporotondo 1 (1962), Francavilla sul Sinni 1 (1963); Carlillo (MT): Pomarico 7 (1963); Case Santoro (MT): Masseria Cupolo 1 (1999); Castelluccio (MT – ora SERRA PIZZUTA): Castelluccio 2 (1962); Castelsaraceno (PZ): Castelsaraceno 1 (1997); Cersosimo (PZ): Casalnuovo 1 (1963); COLABELLA (PZ): Colabella 3 (1986), Colabella Sud 1 (1987); COGNONE LE MACINE (MT): Elce 1 (1996), Ferrandina 11 (1959), Ferrandina 18 (1961), Ferrandina 21 (1963), Ferrandina 22 (1963), Ferrandina 23 (1964), Ferrandina sud 1 (1988), Grottole 2 (1959), Grottole 7 (1959), Grottole 10 (1959), Grottole 16 (1959), Grottole 27 (1960), Grottole 31 (1960), Marsilio 1 (1992); Ferrandina (MT): Pizzo Corvo 1 (1961), Pomarico 1 (1959), Pomarico 3 (1959), Pomarico 4 (1959), Pomarico 5 (1960), Pomarico 6 (1960), Salandra 1 (1961), Salandra 2 (1963); Fiume Agri (MT – ora IL SALICE): Timpa Rossa 1 (1986); Fiume Basento (MT): Fiume Basento 1 (1980), Fiume Basento 5 dir (1986), Fiume Basento 7 dir (1987), Fiume Basento 8 (1987); Fiume Sarmiento (PZ): Monte Carnara 1 (1996); Forenza (PZ): Forenza 1 (1961), Forenza 2 (1963); GARAGUSO (MT): Garaguso 1 (1969), Garaguso 2 (1972), Masseria Boscone 1 (1988); Genzano (PZ): Genzano 1 (1939), Genzano 2 (1941), Genzano 3 (1943); Genzano di Lucania (PZ – ora ORSINO): Lenne 1 dir (1980), Musacchio 1 (1983), Muscillo 1 (1982); Golfo (MT): Golfo 2 (1963), Golfo 3 (1963); Grassano (MT): Grassano 1 (1962), Grassano 2 (1964); GRUMENTO NOVA (PZ – ora VdA): Monte Enoc 1 or (2006); IL SALICE (MT): Marconia 1 dir (1997); Lago di Rendina (PZ): Rendina 1 (1968), Rendina 2 (1969); Lagonegro (PZ): Lagonegro 1 (1961); Lavello (PZ): Lavello 1 (1961), Lavello 2 (1961), Lavello 3 (1962), Lavello 4 (1962), Lavello 5 (1962), Lavello 6 (1963), Melfi 1 (1963); Maschito (PZ): Maschito 1 (1967), Maschito 2 (1968); Masseria Frisara (PZ): Donna Caterina 1 (1979), Moltone 1 (1981); MASSERIA SPAVENTO (PZ): S. Raffaele 1 dir (1997), S. Raffaele 1 dir A (1997); MASSERIA SPIRITO (MT – ora SERRA PIZZUTA): Pisticci 15 (1961), Pisticci 22 (1962); Masseria Vignola (MT): Masseria Vignola 1 (1984); Matinella (PZ): Matinella 1 (1964); Metaponto (MT): Lamalunga 1 (1985); Miglionico (MT): Miglionico 1 (1962); Monte Caruso (PZ): S. Fele 1 (1993); Monte la Rossa (PZ): Vallauria 1 bis (1995); Monte Rossino (PZ): Rocca Rossa 1 (1999); Monte S. Arcangelo (MT): Tursi Monte S. Arcangelo 1 (1963); Monte S. Vito (MT): Monte S. Vito 1 (1969), Monte S. Vito 2 (1969); Monte Serico (PZ): Spinazzola 1 (1960); Monte Strombone (PZ): Sala 1 dir (1998), Sala 1 dir a (1998), Strombone 1 (1971); MONTE VERDESE (MT): Fiume Bradano 1 (1995); Monte Verrutoli (MT): Monte Verrutoli 1 (1972); Montepiano (PZ): Montepiano 1 (1941), Montepiano cr 2 (1942); Montesano sulla M. (PZ): Giano Pepe 1 (1998); Montesottano (MT): Montesottano 1 (1963), Montesottano 2 (1966); Mulino (MT): Dinnella 1 (1991); Oppido Lucano (PZ): Oppido Lucano 1 (1969); ORSINO (MT) a: Fontana del barone 1 (1974), Forleto 1 dir (2000), Verracine 1 (1992); PIETRA DEL CONTE (MT): Nova Siri Scalo 2 (1964); Pietragalla (PZ): Pietragalla 1 (1965); Pignola (PZ): Pignola 1 (1967); Pisticci (MT): Masseria Canuccio 1 (1963), Masseria Rigirone 1 (1964), S. Cataldo 4 (1963); POLICORO (MT): Filici 1 (2006), Rotondella 3 bis (1991); Potenza (PZ): Potenza 1 (1966); Rapolla (PZ): Rapolla 1 (1921); Ripacandina (PZ): Calvino 1 (1985); Rotondella (MT): Colobaro 1 (1962), Montegiordano 1 (1962), Montegiordano 2 (1964), Rotondella 1 (1961), Rotondella 2 (1962), Rotondella 4 (1965), Tursi 1 (1961), Tursi 2 (1962); S. Arcangelo (PZ): Caporotondo 1 (1962), Francavilla sul Sinni 1 (1963); S. Arsenio (MT): Monte Gargaruso 1 (1999); S. Fele (PZ): Stagliozzo 1 dir (1980); SCANZANO (MT): Cupoloni 2 dir a (2007); Serra d'Olivo (MT): Serra d'Olivo 1 (1967), Serra d'Olivo 2 (1971); SERRA PIZZUTA (MT): Dimora 3 dir (1966), Dimora 4 (1982), Finese 1 dir (1988), Pisticci 31 (1988), Serra Pizzuta 1 (1965); Serra S. Bernardo (PZ): Monte Grosso 1 ST (1999); Serra Spavento (PZ): S. Barbato 1 (1984); Tempa Cisterna (MT): Torrente Gruso 1 (1998); Tempa Petrolia (MT): Frascarsola 1 (1992); Tolve (PZ): S. Chirico 1 (1965), S. Chirico 2 (1965), S. Chirico 4 (1968), Tolve 1 (1962); Torrente Bilioso (MT): Torrente Bilioso 1 (1962); Torrente Cavone (MT): Scanzano 1 (1954), Scanzano 2 (1972); Torrente Salandrella (MT – ora TEMPRA ROSSA): Torrente Salandrella (1978); Torrente Sauro (PZ): Craco 1 (1988); Tramutola (PZ): Tramutola 14 (1942), Tramutola 20 (1942), Tramutola 27 (1942), Tramutola 29 (1943), Tramutola 31 (1943), Tramutola 32 (1942), Tramutola 33 (1942), Tramutola 36 (1943), Tramutola 44 (1943), Tramutola 43 (1943), Tramutola 44 (1943), Tramutola 45 (1959); Tricarico (MT): Basento 1 (1962); VOLTURINO (PZ – ora VdA): Cerro Falcone 8 or (2000); Volturino Permesso (PZ – ora VdA): Volturino 1 (1981).	
- POZZI CON ESITO STERILE E TITOLO NON SPECIFICATO: Cerreto 1 b a (1943), Cerreto cr 1 (1943), Farisi cr 1 (1943), Gaudiano 1 (1953), La Fratta cr 1 (1943), Tramutola 3 (1939).	
- Permessi di ricerca attivi ma sospesi e scaduti – OPERATORI, senza pozzi: Aliano (MT e PZ) 154,56 kmq s – TOTAL, ENI; Fosso Valdienna (MT e PZ) 34 kmq s – TOTAL, SHELL, ENI; Montalbano (MT) 165,04 kmq s – CANOEL I., GIGAM E.I.; Monte Negro (MT) 287,70 kmq ts – APENNINE E.; Pizzo Sciabalone (MT) 96,22 kmq ts – GPI; Teana (PZ) 231,04 kmq s – TOTAL, ENI; Tempa Moliano (PZ) 57,48 kmq s – TOTAL, SHELL, ENI; Torrente Acquafredda (MT) 66,24 kmq ts – ALEANNA; Torrente Alvo (PZ) 84,34 kmq ts – CELTIQUE E.; Torrente La Vella (MT e PZ) 9,65 kmq ts – EDISON, INTEGAS P.	

Fonte: in elaborazione su dati MISE DGS-UNMIG aggiornati al 31 marzo 2018 (unmig.mise.gov.it)

a=concessione di coltivazione attiva, s=titolo sospeso; ts=titolo scaduto; go=gas prevalente e olio, io=indiziato a olio, is=incidentato e/o sospeso, mg=manifestazione di gas, mo=manifestazione di olio, np=non produttivo o=olio, og=olio prevalente e gas, pne=produttivo non erogante, pr=in produzione, se=esito sconosciuto. ** Concessione Val d'Agri

VITTORIO AMATO

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI. DEFINIZIONI, EVOLUZIONE E DIMENSIONE DEL FENOMENO

1. LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI. ENTITÀ A GEOMETRIA VARIABILE. – L’espressione zone economiche comprende un’ampia gamma di tipologie correlate, tra cui è possibile annoverare zone di libero scambio, porti franchi, zone di trasformazione delle esportazioni, zone economiche speciali, zone di cooperazione economica e commerciale, zone di trasformazione economica e zone libere. Nonostante le numerose varianti di nome e forma, tutte queste tipologie richiamano l’idea di aree geografiche delimitate, poste all’interno dei confini nazionali di un paese in cui le regole dell’ambiente economico ed imprenditoriale sono diverse da quelle prevalenti nel territorio nazionale. Questo insieme di norme differenziali riguardano generalmente, in via prioritaria, le condizioni di investimento, le dogane, la fiscalità e il contesto normativo. Alla zona, in sostanza, viene concesso un ambiente per le attività economiche che la scelgono come localizzazione che risulta essere più liberale e complessivamente, di norma, più efficiente dal punto di vista amministrativo rispetto a quello presente nel resto del territorio nazionale.

Anche questa sintetica descrizione, tuttavia, fa solo parzialmente giustizia della realtà, giacché alcuni paesi non fanno distinzioni riguardo alla tassazione nelle loro zone, e altri hanno, in alcuni casi eliminato la componente della delimitata spazialità geografica rendendo le zone uno spazio puramente legale vigente in tutto il territorio nazionale o in sue ampie porzioni. Non sorprende quindi che vi sia poca coerenza nella denominazione e nella classificazione di questo strumento economico-territoriale.

La molteplicità di denominazioni delle zone economiche è il risultato di diversi fattori, tra cui innanzitutto la necessità di distinguere tra tipologie che mostrano differenze tangibili nella forma e nella funzione ma, in certa misura, deriva anche da differenze nella terminologia economica dei vari paesi. A ciò va aggiunto il desiderio dei promotori delle varie zone di differenziare i loro “prodotti” da quelli della concorrenza. Le definizioni variano quindi secondo i paesi e le istituzioni e si evolvono continuamente man mano che vengono sviluppati nuovi tipi di zone e quelli più vecchi scompaiono o vengono adattati. Qualsiasi tentativo di definizione esaustiva delle zone economiche deve quindi essere sufficientemente ampio da comprendere la innumerevole serie di tipologie passate, presenti e future, e, al tempo stesso, sufficientemente preciso da escludere quelle che non mostrano le caratteristiche strutturali essenziali.

Alla luce della disamina della casistica riportata in letteratura – fondamentalmente riconducibile a FIAS (2008) e World Bank (2011) – le principali caratteristiche strutturali delle zone risulterebbero le seguenti:

- In primo luogo, parti del territorio nazionale formalmente delimitate e, in secondo luogo, spazi legali dotati di una serie di norme relative a investimenti, commercio e operatività che sono più liberali ed amministrativamente efficienti di quelle prevalenti nel resto del territorio nazionale. Le zone sono quindi definite da uno specifico regime normativo che può essere contenuto in una o più leggi dedicate o in una serie di misure contenute in differenti testi legislativi.
- L’amministrazione di solito richiede una struttura di *governance* dedicata. Gli attributi di questa struttura variano a seconda della natura del regime di zona, della cultura amministrativa prevalente, del numero di zone esistenti, del ruolo del settore privato e di molti altri fattori. L’obiettivo di questa struttura è quello di garantire una gestione efficiente del regime e assicurare che gli investitori beneficino delle sue disposizioni.
- Sono solitamente dotate di infrastrutture fisiche a supporto delle attività delle imprese e dei soggetti economici che operano al loro interno e comprendono, di solito, immobili, strade, elettricità, acqua e telecomunicazioni. L’area è sovente composta da parchi per attività industriali o ad uso misto e infrastrutture di trasporto che collegano la zona alle sue fonti di approvvigionamento, ai mercati e all’hinterland economico. Anche nei paesi in cui le zone sono solo degli spazi legali, di



norma, esistono parchi industriali o a uso misto per ospitare le imprese.

Queste caratteristiche sono attributi necessari delle zone e, sebbene non tutti i tipi di zone li presentano contemporaneamente, le zone prototipiche (ad es. le *export processing zones*) tendono a includerle tutte. La caratteristica strutturale determinante di una zona è quindi che essa beneficia di un regime normativo diverso da quello del resto dell'economia, mentre le funzioni di *governance* e i caratteri spaziali e infrastrutturali risultano essere relativamente meno importanti.

Un ulteriore importante attributo delle zone è la volontà politica che informa la loro creazione giacché esse esistono in virtù della ragion d'essere politica che ne è alla base e che può esplicitarsi nei valori sociali o nel complessivo sviluppo locale e nazionale che dovrebbero generare. Le zone, infatti, vengono create per generare una trasformazione economica dei paesi ospitanti in modo più rapido o più efficace di quanto accadrebbe in loro assenza; in altri termini vengono sviluppate per fungere da catalizzatori della crescita. Ciò non impedisce, però, che esse possano variare significativamente da un paese all'altro e che si siano notevolmente evolute negli ultimi 30 anni al variare dei contesti economici. Secondo il rapporto FIAS del 2008, le zone vengono create con alcuni specifici obiettivi politici. Al primo posto vi è certamente quello di attrarre investimenti diretti esteri e la maggior parte dei nuovi programmi ZES, in particolare in alcune regioni, come il Medio Oriente, nascono con questo intento.

Di particolare rilevanza è anche la loro funzione di “valvole di pressione” per alleviare la disoccupazione su larga scala. I programmi ZES della Tunisia e della Repubblica Dominicana, in particolare, sono spesso citati come esempi di programmi che non hanno prodotto significative modificazioni strutturali ma che si sono dimostrati, in ogni caso, solide occasioni per la creazione di posti di lavoro.

Ulteriore e non secondario obiettivo è quello di sostenere una più ampia strategia di riforma economica poiché le zone possono essere viste come laboratori sperimentali per l'applicazione di nuove politiche e approcci (Moberg, 2015). Le ZES ad ampio raggio della Cina sono esempi classici, luoghi dove le politiche finanziarie, legali, del lavoro e persino di *pricing* sono state introdotte e testate e poi estese al resto dell'economia del paese (Yuan, 2017).

In termini di meta-denominazione, l'espressione Zona Economica Speciale è il più ampio e il più preciso per descrivere le zone di cui si è sinora fatto cenno. Questa espressione è anche particolarmente utile sia dal punto di vista definitorio sia nella prospettiva di disegnare particolari politiche di sviluppo poiché i termini che la compongono sono tutti sufficientemente ampi ma al tempo stesso precisi: a) *Zona* si riferisce allo “spazio economico” fisicamente o legalmente delimitato che ricade nel territorio nazionale; b) *Economica* si riferisce al più ampio tipo di attività senza pregiudizio per la loro natura e concentrazione; c) *Speciale* si riferisce al regime regolatorio differenziale che distingue la zona dall'economia domestica prevalente.

2. PORTORICO, IRLANDA, MESSICO. IL FIL ROUGE NELLA CREAZIONE DELLE ZES. – Le zone economiche speciali non sono il prodotto di una elaborazione recente. Fin da quando le prime società organizzate si sono impegnate nei commerci con l'estero, vi è stata necessità di aree sicure nei porti o in posizioni strategiche lungo le rotte commerciali dove le merci potessero essere immagazzinate o scambiate (Brundu, 2017).

Si può tuttavia ritenere che l'operazione *Bootstrap* del 1948 (1) nel Commonwealth di Puerto Rico sia stato un momento chiave nello sviluppo delle ZES. L'obiettivo del programma era di attirare le imprese statunitensi per avviare attività produttive che servissero il mercato nordamericano. Questa strategia orientata all'esportazione tentò di generare occupazione evitando l'ancoraggio dell'economia portoricana alle sole piantagioni monoculturali. La premessa centrale del progetto era che le imprese statunitensi operanti in settori a costo del lavoro crescente avessero bisogno di una localizzazione alternativa con costi più competitivi. Il programma si fondava su tre pilastri. In primo luogo, il suo quadro di

(1) L'operazione Bootstrap (in spagnolo: Operación Manos a la Obra) è il nome che venne dato all'ambizioso piano economico per l'industrializzazione di Porto Rico verso la metà del XX secolo. Si ritiene che l'artefice di tale progetto sia stato Teodoro Moscoso, il quale lo avviò nel 1948. L'operazione ebbe un successo incredibile poiché cambiò letteralmente le basi dell'economia portoricana da agricola a manifatturiera. Nacquero numerose fabbriche e gli investimenti stranieri favorirono in particolar modo l'industria petrolchimica e farmaceutica, ed inoltre contribuirono alla crescita della ricerca tecnologica. Il termine in inglese “Bootstrap”, letteralmente ‘calzare le scarpe’, spesso usato in molti significati allegorici e tecnico-pratici, può qui essere interpretato come “mettiamoci in azione”, o “diamoci da fare”.

incentivi si basava principalmente sulle esenzioni fiscali; per le compagnie americane, l'isola era di fatto una zona franca, in quanto faceva parte del territorio doganale degli Stati Uniti e pertanto non si trovava ad affrontare dazi all'importazione o all'esportazione di merci scambiate con la terraferma. In secondo luogo, il *Departamento de Fomento* si concentrò sulla promozione degli investimenti negli Stati Uniti, investendo 10 milioni di dollari l'anno nel processo e creando uffici di rappresentanza. In terzo luogo, la *Industrial Development Company* finanziò la costruzione di edifici industriali modulari che gli investitori potevano prendere in affitto.

Il successivo momento chiave nell'evoluzione delle ZES è stata la già citata zona franca di Shannon in Irlanda. L'approccio di Shannon era originale perché univa gli attributi della zona di libero scambio con quelli del parco industriale in un unico strumento integrato di investimento, industria e commercio. Shannon arrivò a rappresentare il prototipo della *export processing zone*, fornendo il modello per molti sviluppi simili in tutto il mondo nei decenni successivi. Il pacchetto includeva:

- Un regime doganale differenziato
- Un regime di incentivi agli investimenti
- Funzioni di supporto dedicate per facilitare le attività amministrative, dall'investimento al lavoro
- Una zona industriale con un'infrastruttura già pronta
- *Co-location* con un importante hub di trasporto

Il risultato fu la creazione di un'enclave industriale che scambiava capitali, merci e flussi di lavoro con l'economia circostante.

Il programma messicano delle *maquiladoras*, infine, con il suo massiccio orientamento allo sviluppo regionale, è stato un altro momento chiave del percorso evolutivo delle ZES. Il suo obiettivo generale era quello di compensare la cessazione del programma Bracero negli Stati Uniti (2) che lasciò il Messico con una grave carenza di opportunità di lavoro tanto che nelle principali città di confine, la disoccupazione arrivò a toccare il 50%. Il nuovo programma rese disponibili manodopera abbondante e a basso costo alle società di proprietà americana. Lo schema richiedeva una legislazione specifica per incoraggiare le imprese americane ad investire ed operare lungo il confine. Fino ad allora, gli investimenti e le norme commerciali del Messico erano del tipo *import substitution* ma entrambi i paesi apportarono modifiche per facilitare il nuovo programma:

- In Messico, le misure iniziali consentirono l'importazione in franchigia di materie prime, componenti e attrezzature produttive a condizione che il prodotto finito venisse poi esportato e che tali articoli rimanessero viceversa tassati in Messico. Queste operazioni erano consentite solo all'interno di una striscia larga 20 km in parchi industriali di proprietà privata amministrati dal *Programma Nacional Fronterizo* (PRONAF) dove la proprietà straniera non poteva superare il 49% del capitale sociale.
- Negli Stati Uniti modificazioni alle leggi doganali introdotte tra il 1956 ed il 1963 stabilirono che i prodotti importati contenenti componenti realizzati negli Stati Uniti avrebbero dovuto pagare dazi solo sul valore dei componenti prodotti all'estero e sul valore aggiunto estero.

Inizialmente, il programma *maquiladora* ha avuto un effetto limitato sulla disoccupazione ma il governo messicano approvò una serie di atti legislativi nei primi anni '70, e il numero di impianti crebbe fino a 455 nel 1974 con una occupazione pari a 76.000 addetti. Oggi queste cifre si sono moltiplicate per più di dieci volte e si può ritenere che il programma sia stata la base che ha portato alla firma del *North American Free Trade Act* del 1994 (NAFTA).

Viste nel loro insieme, dunque, le innovazioni portoricana, irlandese e messicana tracciano un percorso evolutivo del concetto di zona economica. Il governo di Porto Rico ha, infatti, aperto la strada alla combinazione tra incentivi, promozione ed edifici industriali. Tuttavia, l'isola non ha sviluppato zone industriali specifiche, optando invece per un modello a dispersione. L'Irlanda ha poi sviluppato il modello della *export processing zone* preconfezionata combinando componenti precedentemente tra loro non correlati in un'unica localizzazione geografica strategica finalizzata a generare un impatto economico concentrato. Il Messico, infine, ha adattato questo approccio alle proprie esigenze introducendo un

(2) Il programma Bracero era una serie di leggi e accordi diplomatici, avviati da uno scambio di note diplomatiche del 1942 fra gli Stati Uniti e il Messico, per l'importazione di lavoratori con contratti temporanei provenienti dal Messico negli Stati Uniti.

insieme differenziato di regole per le *maquilas* e limitando gli investimenti alla qualificazione di parchi industriali specializzati in un'area geografica limitata.

In sostanza, queste zone hanno impiegato un sistema di reciproche e complementari preferenze commerciali applicate a livello di paese o di impresa, creando in tal modo guadagni in termini di efficienza che hanno sostenuto investimenti e attività produttive.

3. LA DIFFUSIONE ZES E IL CASO CINESE. – Dalla metà degli anni '60 in poi, l'imperativo della crescita in tutto il mondo in via di sviluppo determinò un enorme impegno nell'industrializzazione, principalmente attraverso politiche di sostituzione delle importazioni e strategie industriali cosiddette di *big push*. Ma all'interno di questo quadro generale si svilupparono varianti significative e le *export processing zones* furono un ingrediente utilizzato per soddisfare vari obiettivi politici, sebbene la ricetta abbia, in linea di massima, utilizzato gli stessi attributi strutturali.

Nessun altro programma di Zone Economiche Speciali ha avuto tanto impatto, a livello nazionale e internazionale, quanto il programma cinese che è stato un momento chiave nello sviluppo delle moderne ZES. Le prime zone furono istituite nel 1978 come test per un processo di ristrutturazione controllata dell'intera economia attraverso l'introduzione del capitalismo e degli investimenti stranieri, dopo oltre 30 anni di isolamento economico e politico. Deng Xiaoping descrisse questo processo come "*crossing the river by feeling the stones*". Si riferiva all'introduzione di un regime liberale per il commercio e gli investimenti in aree del paese che nei secoli precedenti erano state aperte al commercio ma poi chiuse dopo il 1949. Inizialmente stabilito nelle aree costiere del paese (tre nella provincia del Guangdong e uno nel Fujian), il numero di ZES è aumentato negli anni '80 e '90 includendo un gran numero di regioni e città, spostandosi anche verso il cuore del paese.

La strategia si è dimostrata vincente giacché in un breve arco di tempo la Cina è diventata il maggiore esportatore mondiale di manufatti e il principale destinatario di investimenti diretti esteri tra le economie emergenti. Le ZES in questo processo hanno svolto un ruolo chiave visto che tra il 1979 e il 1995, il paese ha ricevuto il 40% degli IDE internazionali nei paesi in via di sviluppo. Il 90% è andato alle aree costiere di cui il 40% nella provincia del Guangdong. Le tre zone del Guangdong assorbivano il 50% di quel totale, il che significa che queste tre ZES tra il 1979 e il 1995 hanno ricevuto uno sbalorditivo 7,2% del volume totale di investimenti diretti esteri verso i mercati emergenti e il 18% di tutti gli IDE in Cina.

Oggi la Cina conta più di 200 zone di vari tipi, dimensioni, e concentrazioni settoriali: zone commerciali, zone industriali, zone tecnologiche e così via. Essa rappresenta il punto di riferimento per l'utilizzo di ZES su vasta scala viste come strumento per la crescita economica e sta espandendo il suo modello a livello globale con investimenti in "zone di cooperazione economica" in tutto il mondo (Bräutigam, Xiaoyang, 2011).

4. LE ZES TRA PUBBLICO E PRIVATO. – Di norma, le ZES degli anni '50, '60 e '70 erano strumenti pubblici. I governi le pianificarono, le finanziarono, promulgarono i regolamenti, amministrarono il regime, condussero la promozione degli investimenti, si interfacciarono con gli investitori e gestirono il lato immobiliare dell'operazione, incluso la costruzione, l'affitto e il mantenimento. Con gli anni '80 e '90 si è assistito ad un radicale cambiamento in questo modello con la massiccia entrata di operatori privati nella creazione e gestione delle ZES.

Sebbene si sia discusso sull'efficacia degli approcci pubblici rispetto a quelli privati, le prove aneddotiche tenderebbero a sostenere l'idea che le ZES private siano più efficaci. Va tuttavia considerato che se una zona privata può essere un'operazione redditizia, viceversa il suo contributo alla crescita economica può risultare marginale o negativo. Al contrario, una zona pubblica può andare in perdita e richiedere sovvenzioni, ma fornire rendimenti socio-economici positivi. Nessuna analisi empirica completa è stata intrapresa per rispondere alla domanda, ma guardando alle diverse esperienze la prospettiva generale presenta una casistica variegata.

In Sud America e nei Caraibi, il passaggio alle zone private negli anni '90 è stato un fattore determinante per il successo di molti programmi. Dal canto suo l'Asia orientale fornisce ampie prove del fatto che le zone pubbliche hanno il potenziale per essere ben gestite e fornire significativi ritorni economici. Tuttavia, l'esperienza positiva in Asia orientale non è limitata alle zone pubbliche. Le Filippine, ad esempio, hanno avuto un grande successo (oltre 200 zone, 3 milioni di occupati, 85% delle esportazioni

dalle ZES) con un programma completamente privato. In Africa, invece, il continuo ricorso alle zone pubbliche può essere stato un fattore alla base delle prestazioni poco brillanti anche se, nella regione, i programmi di zona a guida privata sono egualmente falliti in numerosi casi.

Quale che sia la prestazione, le zone gestite privatamente stanno, però, di fatto, diventando la norma. Secondo FIAS (2008), mentre le zone private rappresentavano solo il 25% del totale mondiale negli anni '80, a metà degli anni 2000 rappresentavano più del 60% del numero, peraltro enormemente aumentato, delle zone.

A partire dagli anni '90, i meccanismi innovativi delle Partnership Pubblico Privato (PPP) hanno offuscato la linea tra strettamente pubblico e strettamente privato (Akhmetshina, Guzelbaeva e Rakhmatullina, 2017). Le PPP cercano di capitalizzare i reciproci punti di forza di ciascun settore e la cooperazione e la divisione dei compiti, piuttosto che la competizione, sono diventati il modello preferito. In tale prospettiva i governi forniscono la strategia e la formulazione delle politiche, la legislazione, la regolamentazione e l'uso dei beni pubblici fondamentali che il settore privato non può o non deve fornire. Un gran numero di progetti ZES sviluppati sulla base di PPP richiede finanziamenti pubblici significativi che possono includere prezzi dei terreni scontati o terreni gratuiti, infrastrutture esterne e spesso un'infrastruttura di base interna, in particolare per ulteriori progetti di sviluppo. Dal canto suo il settore privato sviluppa e gestisce il progetto della ZES, occupandosi di pianificazione generale, investimenti in infrastrutture immobiliari e servizi di base, costruzione, gestione e promozione.

5. LA DIMENSIONE DEL FENOMENO ZES. – La mancanza di consenso sulle definizioni e l'assenza di dati completi e affidabili rendono difficile misurare l'impatto reale delle ZES. Secondo l'International Labour Organization (ILO, Boyenge 2007), il numero di paesi che gestiscono ZES è passato da 25 nel 1975 a oltre 130. Il numero di ZES è esploso, da 79 nel 1975 a oltre 3.500 (comprese le zone in economie sviluppate), con un incremento di oltre il 4.000% in 30 anni con la maggior parte di questa espansione verificatasi negli ultimi 20 anni. FIAS (2008) fornisce una stima di 2.500 zone attualmente attive nelle economie emergenti e in via di sviluppo; dato che esclude le circa 700 negli Stati Uniti e nell'Europa occidentale.

A seconda delle stime le ZES impiegano direttamente tra 63 milioni (FIAS) e 68 milioni (ILO) in tutto il mondo. A ciò va aggiunto l'effetto moltiplicatore sull'occupazione che viene valutato tra 0,25 e 2 a seconda del ricercatore e della regione o del paese di riferimento. Ciò vuol dire che se si utilizza un moltiplicatore medio pari a 1, alle ZES è possibile ascrivere ulteriori 65 milioni di lavori indiretti. Pertanto, in totale, le ZES possono considerarsi alla base di 130 milioni di posti di lavoro in tutto il mondo ovvero circa l'1% dell'occupazione globale totale. La Cina ha la parte del leone, con una occupazione diretta di 40 milioni sebbene l'occupazione nelle ZES stia crescendo più rapidamente nei paesi in via di sviluppo al di fuori della Cina: da 5 milioni nel 1997 a 26 milioni nel 2006, una crescita di cinque volte in meno di 10 anni.

Concentrandosi sulle circa 2.500 zone nelle economie in via di sviluppo ed emergenti censite da FIAS (2008), risulta che più di 1.000 zone sono state identificate in Asia orientale e meridionale, con un gran numero in India, Cina, Vietnam e Filippine. Il 30% di tutte le zone del mondo si trova in America Latina; la maggior parte di queste in America Centrale, Messico e Caraibi. L'Africa subsahariana rappresenta solo il 4% delle zone; la maggior parte di queste sono singole unità produttive, circa la metà delle quali in Kenya.

Anche i modelli di proprietà tra pubblico e privato mostrano forti caratteri regionali. Le zone latino-americane sono dominate dal settore privato mentre le zone africane e asiatiche sono suddivise tra il pubblico e il settore privato e le zone del Medio Oriente e del Nord Africa, nonché dell'Europa orientale e dell'Asia centrale sono principalmente controllate dal settore pubblico.

Le stime delle esportazioni originate dalle ZES sono difficili da trovare ma secondo FIAS dalla metà degli anni 2000, le ZES nei paesi emergenti e in via di sviluppo hanno esportato circa 850 miliardi di dollari in beni e servizi ogni anno. Ciò equivarrebbe a circa il 7-8% delle esportazioni globali complessive e poco meno del 20% delle esportazioni dalle economie emergenti e in via di sviluppo. Se questo valore è corretto, risulta estremamente significativo poiché vuol dire che le ZES contribuiscono in modo sproporzionato alle esportazioni in relazione al loro impatto sull'occupazione. In effetti, il rapporto tra il contributo all'esportazione delle ZES e il contributo diretto all'occupazione nei paesi emergenti e in

via di sviluppo è di circa 40 a 1. Ciò in certa misura non sorprende, poiché le ZES si concentrano principalmente sui mercati di esportazione, ma l'entità del rapporto ha importanti implicazioni per l'impatto economico. In particolare suggerisce che le ZES possono svolgere un ruolo cruciale nell'incrementare le esportazioni dai paesi emergenti e in via di sviluppo, ma il loro ruolo relativo alla creazione di occupazione risulta essere meno pronunciato.

Gli investimenti nelle ZES sono ancora più difficili da valutare. Esistono due serie fondamentali di dati, nessuno dei quali è molto affidabile. Il primo è il flusso annuale di investimenti in ZES mentre il secondo è lo stock di investimenti. Secondo FIAS i dati disponibili suggeriscono che le ZES sono una destinazione importante di IDE in alcuni paesi. Nelle Filippine, ad esempio, la quota di flussi di IDE verso le ZES del Paese è aumentata dal 30% nel 1997 a oltre l'81% nel 2000 (UNCTAD, 2003). In Messico, la quota di FDI annui contabilizzati dalle operazioni nelle *maquiladoras* è aumentata dal 6% nel 1994 al 23% nel 2000 (Sadni-Jallab e Blanco de Armas, 2002). E in Cina, le ZES rappresentano oltre l'80 per cento degli IDE cumulativi. Tuttavia in molti altri paesi le zone hanno avuto un ruolo marginale nell'attrazione degli IDE e la maggior parte degli investimenti è di origine nazionale (FIAS, 2008, 35).

Ciò porta a concludere che se l'impatto statico complessivo delle ZES sembra essere relativamente piccolo esse hanno però un effetto sproporzionato in termini di investimenti esteri diretti ed esportazioni nonché che il loro peso economico è in costante crescita

BIBLIOGRAFIA

- AGGARWAL A., *Performance of Export Processing Zones: A Comparative Analysis of India, Sri Lanka and Bangladesh*, Indian Council for Research on International Economic Relations (ICRIER), New Delhi, 2005.
- AGGARWAL A., "Special Economic Zones: Revisiting the Policy Debate. A Discussion of the Pros and Cons of the Controversial ZES Policy", *Economic and Political Weekly*, 41, November 4–10, 2006, pp. 43-44.
- AGGARWAL A., "Impact of Special Economic Zones on Employment, Poverty and Human Development", *Working Paper 194*, New Delhi, ICRIER, 2007.
- AKHMETSHINA E. R., GUZELBAEVA G. T., RAKHMATULLINA D. K., "European Research Studies", *Anixis*, 20, 2017, n. 2, pp. 346-354.
- AUTY R., PONTARA N., "A Dual-track Strategy for Managing Mauritania's Projected Oil Rent", *Development Policy Review*, 26, 2008, n. 1, pp. 59-77.
- BAISSAC C., *Planned Obsolescence: Export Processing Zones and Structural Reform in Mauritius*, Mimeo, World Bank, September, 2010.
- BALASUBRAMANYAM V. N., "Export Processing Zones in Developing Countries; Theory and Empirical Evidence.", GREENAWAY D., *Economic Development and International Trade*, London, Macmillan, 1988, pp. 157-165.
- BASILE A., GERMIDIS D., *Investing in Free Export Processing Zones*, Paris, OECD, 1984.
- BRÄUTIGAM D., XIAOYANG T., "African Shenzhen: China's special economic zones in Africa", *The Journal of Modern African Studies*, 49, 2011, n. 1, pp. 27-54.
- BOYENGE J.P.S., *ILO Database on Export Processing Zones, Revised*, Geneva, International Labor Organisation, 2007.
- BRUNDU B., *Zone franche: sviluppi e orientamenti geoeconomici. La Sardegna al centro del Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2017.
- CLING J. P., LETILLY G., *Export Processing Zones: A Threatened Instrument for Global Economy Insertion?*, Paris, Development et Insertion Internationale (DIAL), 2011.
- CRESKOFF S., WALKENHORST P., "Implications of WTO Disciplines for Special Economic Zones in Developing Countries", *Policy Research Working Paper*, 4892, Washington DC, World Bank, 2009, pp. 3-40, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/4089/WPS4892.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- DEVEREUX J., CHEN L., "Export Zones and Welfare: Another Look", *Oxford Economic Papers*, 47, 2009, n. 4, pp. 704-714.
- DIN M. U., "Export Processing Zones and Backward Linkages", *Journal of Development Economics*, 43, 1994, pp. 369-385.
- ENGMAN M., ONODERA O., PINALI E., *Export Processing Zones: Past and Future Role in Trade and Development*, Paris, OECD, 2007.
- FAROLE T., *Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experiences*, Washington DC, World Bank, 2011.
- FAROLE T., MOBERG L., *It worked in China, so why not in Africa? The political economy challenge of Special Economic Zones*, Wider Working Paper, 2014/152, 2014.
- FOREIGN INVESTMENT ADVISORY SERVICE (FIAS), *Special Economic Zones. Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development*, Washington DC, World Bank, 2008.
- FU X., GAO Y., *Export Processing Zones in China: A Survey*, Geneva, International Labour Organization, 2007.
- JOHANSSON H., NILSSON L., "Export Processing Zones As Catalysts", *World Development*, 25, 2008, n. 12, pp. 2115-2128.
- KAPLINSKY R., "Export Processing Zones in the Dominican Republic: Transforming Manufactures into Commodities", *World Development*, 21, 1993, n. 11, pp. 1851-1865.
- KUSAGO T., TZANNATOS Z., *Export Processing Zones: A Review in Need of Update*, SP Discussion Paper 9802, Washington DC,

- World Bank, 1998.
- MADANI D., "A Review of the Role and Impact of Export Processing Zones", *World Bank Policy Research Working Paper 2238*, World Bank, Washington, DC, 1999, <http://documents.worldbank.org/curated/en/789981468766806342/pdf/multi-page.pdf>.
- MILBERG W., *Export Processing Zones, Industrial Upgrading and Economic Development: A Survey*, Geneva, International Labor Organisation, 2007.
- MOBERG L., "The political economy of special economic zones", *Journal of Institutional Economics*, 11, 2015, n. 1, pp. 167-190.
- YUAN Y. (a cura di), *Studies on China's Special Economic Zones*, Singapore, Springer, 2015.
- PING H. K., "Birth of the Second Generation of Free Trade Zones", *Far Eastern Economic Review*, (May), 1979, pp. 444-453.
- SADNI-JALLAB M., BLANCO DE ARMAS E., "A Review of the Role and Impact of Export Processing Zones in World Trade: The Case of Mexico", *Post-Print balsbs-00178444_v1*, HAL.
- SAWKUT R., VINESH S., SOORAJ F., "The Net Contribution of the Mauritian Export Processing Zone Using Cost-Benefit Analysis" *Journal of International Development*, 21, 2009, pp. 379-392.
- SCHRANK A., "Export Processing Zones: Free Market Islands or Bridges to Structural Transformation", *Development Policy Review*, 19, 2001, n. 2, pp. 223-242.
- UNCTC-ILO (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT- INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION), *Economic and Social Effects of Multinational Enterprises in Export Processing Zones*, Geneva, UNCTAD-ILO, 1988.
- UNCTAD, *Export Processing Zones in Developing Countries: Implications for Free Trade and Industrialization Policies*, Report No. TD/B/C.2/211 (1983) and Rev 1. United Nations, Geneva, 1985.
- UNIDO (UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION), *Export Processing Zones in Developing Countries*, Unido Working Papers on Structural Changes n. 10, Vienna, Unido International Centre for Science and High Technology, 1980.
- WORLD BANK, *Export Processing Zones*, Policy and Research Series, n. 20, Washington DC, World Bank, 1992.
- WORLD BANK, *Special Economic Zones in Africa. Comparing Performance and Learning from Global Experiences*, Washington DC, World Bank, 2011.
- WORLD BANK, *Special Economic Zones. Progress, Emerging Challenges, and Future Directions*, Washington DC, World Bank, 2011.

Università di Napoli Federico II: vitamato@unina.it

RIASSUNTO: L'espressione zone economiche comprende un'ampia gamma di tipologie correlate, tra cui è possibile annoverare zone di libero scambio, porti franchi, zone di trasformazione delle esportazioni, zone economiche speciali (ZES), zone di cooperazione economica e commerciale, zone di trasformazione economica e zone libere. Nonostante le numerose varianti di nome e forma, tutte queste tipologie richiamano l'idea di aree geografiche delimitate, poste all'interno dei confini nazionali di un paese in cui le regole dell'ambiente economico ed imprenditoriale sono diverse da quelle prevalenti nel territorio nazionale. Questo insieme di norme differenziali riguardano generalmente, in via prioritaria, le condizioni di investimento, le dogane, la fiscalità e il contesto normativo. Alla zona, in sostanza, viene concesso un ambiente per le attività economiche che la scelgono come localizzazione che risulta essere più liberale e complessivamente, di norma, più efficiente dal punto di vista amministrativo rispetto a quello presente nel resto del territorio nazionale.

Alla luce di ciò, il contributo intende analizzare la dimensione del fenomeno ZES, la loro diffusione e le differenti scelte di governance, nonché le eventuali barriere allo sviluppo e alla capacità di divenire attrattori di investimenti diretti esteri.

SUMMARY: The term economic zones includes a wide range of related types, including free trade zones, free ports, export processing zones, special economic zones (ZES), areas of economic and trade cooperation, processing zones economic and free zones. Despite the numerous variations of name and form, all these typologies recall the idea of demarcated geographical areas, placed within the national borders of a country in which the rules of the economic and business environment are different from those prevailing in the national territory. This set of differential rules generally concerns, as a matter of priority, the investment conditions, customs, taxation and the regulatory context. In the area, in essence, an environment is granted for the economic activities that choose it as a localization that appears to be more liberal and generally, more efficiently, more efficient from an administrative point of view than that found in the rest of the national territory.

In light of this, the contribution intends to analyze the size of the SEZ phenomenon, its diffusion and the different choices of governance, as well as any barriers to development and the ability to become attractors of foreign direct investment.

Parole chiave: Zone Economiche Speciali, imprese, competitività, barriere
Keyword: Special Economic Zones, businesses, competitiveness, barriers

Sessione 3

**LA TRANSIZIONE VERSO LA
SOSTENIBILITÀ COME MODELLO
ANALITICO/TEORICO PER IL
SUPERAMENTO DELLE BARRIERE
POSTE ALLE QUESTIONI AMBIENTALI**

MARCO GRASSO, FILIPPO RANDELLI

INTRODUZIONE

Le questioni ambientali non conoscono confini in virtù della loro peculiare pervasività e persistenza. Queste caratteristiche fanno sì che le questioni ambientali tipicamente travalichino le barriere tradizionalmente intese, siano esse fisico-geografiche, che socio-politiche, culturali o temporali. Per questa ragione l'analisi delle questioni ambientali, la loro modellizzazione e le conseguenti proposte di intervento richiedono un approccio integrato. Tale complessa prospettiva di studio trova un contesto particolarmente adeguato nelle analisi e nelle competenze geografiche.

Tuttavia non sono ancora sufficientemente chiare le metodologie analitiche ed empiriche per valutare la (in)sostenibilità dei modelli e dei percorsi di sviluppo dei diversi sistemi socio-economici.

La prospettiva geografica sembra continuare a preferire un approccio statico, che spesso sfocia nel descrittivismo, dedicando scarsa attenzione ai processi e alle dinamiche – culturali, sociali, economiche, politiche, simboliche, materiali, etc. – che caratterizzano la transizione verso la sostenibilità. Il principale problema di ogni approccio statico è la sua tendenza a trascurare la genesi del cambiamento, così da non poter rispondere alle domande centrali della geografia: perché il fenomeno si è manifestato qui e non altrove? Quali processi lo hanno consentito, favorito, determinato?

Viceversa, un approccio sistematico e dinamico deve considerare la multidimensionalità dei fenomeni che caratterizzano le questioni ambientali e, allo stesso tempo, il carattere co-evolutivo delle configurazioni spaziali emergenti, nonché le resistenze al cambiamento di quelle esistenti.

Le sfide poste dalla complessità di tale nuovo approccio richiedono una più attenta disamina e concettualizzazione della transizione verso la sostenibilità dei sistemi socio-tecnologici e della loro dimensione spaziale.

In questa prospettiva, la Sessione 3 'La transizione verso la sostenibilità come modello analitico/teorico per il superamento delle barriere poste alle questioni ambientali' ha offerto spunti e considerazioni assai interessanti sugli approcci teorici ed empirici della transizione alla sostenibilità come superamento delle barriere artificialmente poste alle questioni ambientali.

Stefania Albertazzi nel capitolo 'Conflitti socio-ambientali nella foresta Mau (Kenya)' analizza diversi aspetti dei conflitti socio-ambientali. La area protetta della foresta di Mau è un luogo di accesi conflitti socio-ambientali, in cui gestione delle risorse, rivendicazioni del gruppo indigeno Ogiek e interferenze del potere politico si intrecciano, dando luogo a configurazioni territoriali contraddittorie e controverse. L'autrice declina i conflitti socio-ambientali che attraversano la foresta Mau attraverso il concetto di barriere: metodologiche-disciplinari, confini, *buffer zones*, piantagioni di alberi e *Community Forest Associations*.

Il capitolo di Valerio Bini 'Sostenibilità e giustizia ambientale. I progetti di *New Cities* in Africa' indaga il nesso tra sostenibilità ambientale e segregazione socio-spaziale, attraverso la presentazione di alcuni progetti di *new cities* in Africa occidentale. L'autore opportunamente mette in evidenza nei progetti considerati come le classi ad alto reddito rispondano privatamente alla domanda di qualità ambientale, attraverso la costruzione di città 'sostenibili' separate dal contesto urbano ordinario. Questi nuovi spazi di elevata qualità ambientale, tuttavia, sopravvivono solo perché erigono barriere di diverso tipo per escludere gli strati più deboli della popolazione, con l'ulteriore effetto di penalizzarli ingiustamente.

Adriana Conti Puorger nel capitolo *Antropocene: le barriere nella relazione Uomo Ambiente*' si focalizza sulle problematiche del concetto di barriera nel dibattito sull'Antropocene. L'autrice afferma che per valutare e guidare i cambiamenti è necessario essere consapevoli del sistema di valori cui si fa riferimento. Per giustificare tale assunto, Conti Puorger rilegge criticamente la genesi dei percorsi teorici dell'Economia Ambientale e dell'Economia Ecologica con l'obiettivo di evidenziare quali sono le barriere concettuali delle due diverse prospettive di analisi. Alla luce di tale lettura, l'autrice evidenzia



la necessità di riconsiderare il rapporto uomo/ambiente in modo da favorire una maggiore integrazione tra le discipline ambientali e sociali e umanistiche in modo da superare le letture duali e reciprocamente esclusive.

Il capitolo di Domenico de Vincenzo, intitolato 'Il confine come barriera selettiva. Problemi ambientali nella regione frontaliere tra Messico e Stati Uniti', si concentra sulla funzione di barriera selettiva del confine. Tale attributo del confine riguarda la funzione che lo stesso svolge nel separare due regioni amministrative e, allo stesso tempo, creare condizioni di profonda influenza e interdipendenza tra di esse. Il confine Messico-Stati Uniti è un esempio paradigmatico delle selettività dei confini. L'autore avvalorava empiricamente questa considerazione con riferimento ai flussi migratori; al *Nord America Free Trade Agreement* (NAFTA); agli investimenti transfrontalieri dagli USA verso il Messico; agli impatti ambientali che colpiscono in particolare proprio la fascia messicana a confine tra i due paesi. Il lavoro di de Vincenzo dedica particolare attenzione proprio agli impatti ambientali conseguenza diretta dei processi di interazione tra i due paesi innescati dalla presenza del confine.

Nel suo capitolo intitolato 'Barriere nell'accesso alla terra. Il caso Italiano', Giorgia Iovino affronta un argomento di forte attualità: il lento ma inesorabile processo di concentrazione fondiaria che mette a rischio il modello di agricoltura contadina, che invece potrebbe garantire un utilizzo responsabile del suolo e una gestione sostenibile delle terre. Partendo da una prospettiva ambientale, il contributo analizza le trasformazioni in atto nell'agricoltura italiana, soffermandosi in particolare sulla questione dell'accesso alla terra e sulle principali barriere che ostacolano l'ingresso nel settore dei piccoli agricoltori, barriere legate sia al libero agire delle forze di mercato (si pensi ai differenziali della rendita fondiaria che alimentano i processi di artificializzazione del territorio agricolo) che agli effetti, attesi o inattesi, delle scelte di *policy* attuate.

Il capitolo di Filippo Randelli e Federico Martellozzo intitolato 'L'impatto territoriale del turismo nelle aree rurali. Il caso studio della Toscana' mette in guardia sull'esistenza di barriere fisico-ecologiche allo sviluppo del turismo nelle aree rurali. Gli autori sostengono che la crescita del turismo rurale debba essere totalmente divergente dalle dinamiche che sottendono lo sviluppo del turismo costiero/balneare, il quale tende a creare villaggi turistici e resorts artificiali senza identità che modificano in maniera rilevante e irreversibile il paesaggio circostante. L'incremento dell'edificato per le strutture ricettive nelle zone rurali potrebbe avere un duplice effetto negativo: compromettere la bellezza del paesaggio (risorsa territoriale di base), e sviluppare un turismo rurale di massa. In tale ottica, il contributo propone un monitoraggio dell'impatto del turismo rurale sull'uso del suolo, analizzando in maniera diacronica lo sviluppo di nuove aree edificate in aree rurali mediante metodologia GIS.

Infine il capitolo di Natascia Malinconico dal titolo 'Biodiversità, un valore sovranazionale: soluzioni diverse, un'unica strategia', indaga i possibili strumenti e interventi utili a incidere in modo positivo sulle questioni ambientali più impellenti. Fra queste, senza dubbio la perdita di biodiversità è tra quelle più allarmanti, mentre il superamento delle barriere politiche e fisiche potrebbe essere il punto di partenza per una concreta svolta verso la sostenibilità. Oggi, tuttavia, arrivare al reale annullamento delle diverse aree interne di competenza e superare le questioni di sovranità statale, che spesso limitano fortemente la stessa volontà politica e collettiva, sembra essere un obiettivo lontano, quasi utopistico.

STEFANIA ALBERTAZZI

CONFLITTI SOCIO-AMBIENTALI NELLA FORESTA MAU (KENYA)

1. INTRODUZIONE. – Il complesso forestale Mau è un’area protetta – *forest reserve* – dagli anni Cinquanta del Novecento, composta da 22 blocchi di foresta pluviale di montagna che si estendono per 380.000 ettari (ha) nel Kenya sud-occidentale. Si tratta di una delle più importanti foreste primarie dell’Africa orientale, nonché del più esteso bacino idrografico del paese, con una rete di fiumi che portano acqua fino ai confini nord, ovest e sud del Kenya (Government of Kenya, United Nations Environment Programme, 2008). La sua presenza è determinante per l’agricoltura di sussistenza di cinque milioni di individui, per la coltivazione del tè e del riso da esportazione, e per il contributo al settore turistico, data la diretta influenza dei corsi d’acqua sul Lake Nakuru National Park e Maasai Mara National Reserve. Si tratta di un patrimonio sociale e ambientale di grande valore, che rappresenta anche la terra ancestrale del gruppo indigeno Ogiek. Discriminati dal governo coloniale inglese e da quello indipendente, gli Ogiek hanno subito ripetute sottrazioni di terra ed espulsioni dalla foresta, in nome della conservazione e del reinsediamento tramite piani governativi (*settlement schemes*). Questi ultimi – voluti dal Presidente Moi per rafforzare il suo consenso politico su base etnica tramite l’allocazione delle terre – hanno portato alla migrazione di migliaia di individui Kalenjin nelle zone a ridosso dell’area protetta, negando a molti Ogiek il loro diritto alla terra (Klopp, Sang, 2011). Le manovre politiche della classe dirigente, unitamente all’espansione agricola, al disboscamento per fini commerciali e alla costruzioni di infrastrutture hanno portato alla perdita di più di un quarto della superficie originale - circa 130/140.000 ha – dagli Settanta ad oggi (Republic of Kenya, Office of the Prime Minister, 2009).

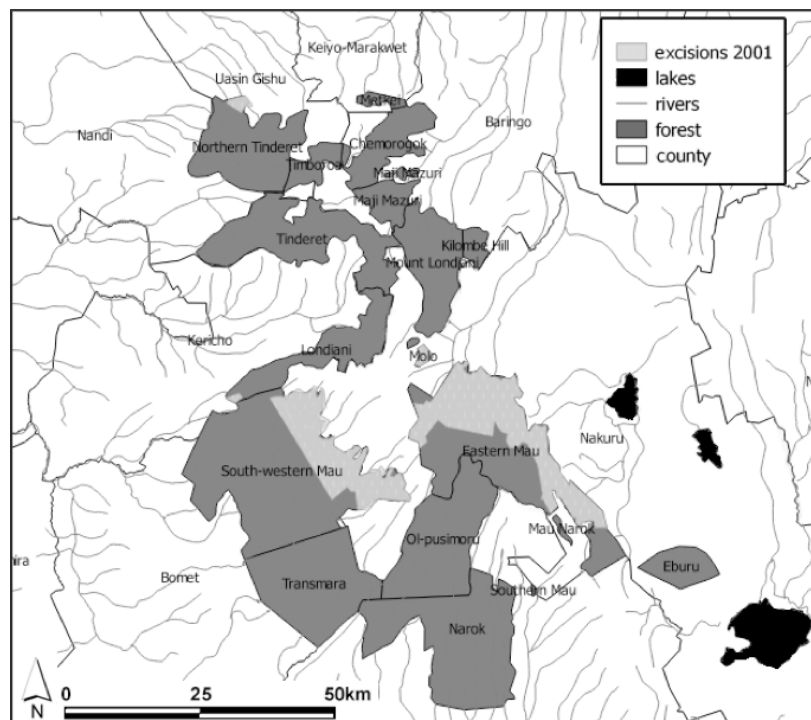


Fig. 1 – Il complesso forestale Mau.

Fonte: Mappa dell’Autrice.



2. SUPERARE LE BARRIERE METODOLOGICHE-DISCIPLINARI NELLO STUDIO DEI CONFLITTI SOCIO-AMBIENTALI. – Il complesso Mau è un luogo di conflitti socio-ambientali, ossia non solo un contesto in cui si verificano “lotte tra soggetti e gruppi sociali, con interessi e capacità differenti, che devono soddisfare i loro bisogni accedendo all’ambiente naturale” (Faggi, Turco, 2001, p.11), definizione generale che pone l’accento sulla componente ambientale delle dispute, quanto un contesto in cui “riemerge, attraverso la dimensione ambientale, la tematica dell’esclusione e dell’oppressione” dei gruppi in conflitto (De Marchi, 2004, p. 41).

Nell’area della foresta Mau i conflitti socio-ambientali si snodano attorno a tre tematiche: la questione fondiaria, la tutela della foresta e il gruppo indigeno degli Ogiek. Le questioni sono strettamente legate fra loro e si dispiegano lungo una scala variabile dal locale al regionale, e con diverse modalità di manifestazione, dalla tensione alla piena esplicitazione e rivendicazione giuridica.

La terra, fuori dai confini dell’area protetta, è oggetto di conflitto tra privati e tra questi e lo Stato in cui si intersecano più livelli: da un lato l’aspetto legale, considerando che la quasi totalità dei titoli di proprietà rilasciati nel 2001 (circa 19.000) è viziata da irregolarità (Mau Forest Task Force, 2009); in quell’anno si data l’ultimo rilevante declassamento di sezioni di area protetta, con destinazione a insediamento. Considerata l’estrema confusione vigente sui titoli di proprietà della terra, in tutti i *settlement schemes* creati sussiste oggi una condizione restrittiva (*caveat*), imposta dal *Ministry of Lands*, che impedisce agli individui che risiedono su quegli appezzamenti di venderli, darli in prestito e costruire strutture permanenti (Di Matteo, 2017). Dall’altro, una connotazione più sociale e politica del conflitto per la terra, considerando che questo avviene in quella che era la Rift Valley Province, regione segnata dalle violenze post-elezioni, di acuta intensità nel 2007 (1.200 morti, 350.000 sfollati) e che vedono una delle ragioni scatenanti nel diritto alla terra (UNHCHR, 2008), molto più che nelle rivalità tribali (Cavanagh, 2018).

La tutela della foresta, in quanto area protetta, è oggetto di conflitto e tensioni, in cui si intersecano policy internazionali, piani governativi nazionali e azioni locali. Una delle modalità con cui il conflitto si è manifestato in passato sono le rimozioni (*evictions*) delle comunità Ogiek che risiedevano all’interno dei confini della riserva forestale. La pratica esiste da più di un secolo, mentre l’ultimo episodio è datato 2011. Le espulsioni, ordinate dal governo ed eseguite in loco dal *Kenya Forest Service* (KFS), si accompagnavano alla distruzione di case, campi, scuole; erano operazioni di dubbia legittimità, dato che l’illegalità della condizione degli interessati era difficile a stabilirsi, e a livello internazionale sono considerate una “grave violazione dei diritti umani” (UNCHR, 1993) (1). Un’altra modalità con cui si esprime la tensione socio-ambientale, è la dialettica deforestazione-protezione della riserva forestale: benché negli ultimi dieci anni, le condizioni della foresta siano migliorate – grazie a nuove legislazioni, all’intervento statale e alla cooperazione internazionale – la stessa continua a subire pressioni, con *drivers* in parte diversi rispetto al passato. Prendendo in considerazione uno dei blocchi più estesi del complesso, il South-West block, risulta oggi determinante l’eccessivo pascolo da parte del bestiame delle comunità adiacenti la foresta, la futura costruzione di una diga, in misura minore la produzione illegale di carbone e la scarsa chiarezza dei confini dell’area protetta, che in alcune zone facilitano sconfinamenti e insediamenti.

Infine il gruppo indigeno Ogiek, circa 40.000 individui che abitano i territori della foresta Mau e del Monte Elgon. Sono conosciuti per essere tradizionalmente cacciatori-raccoglitori e apicoltori, ma da alcuni decenni si dedicano anche ad agricoltura e allevamento (Micheli, 2014), in ragione altresì dei mutamenti intercorsi nella gestione e nell’accesso alla foresta Mau. Dal 1997 hanno iniziato a rivendicare giuridicamente il loro diritto a vivere sulla terra che hanno abitato per secoli, vedendo anche riconosciute, con una sentenza storica per tutti i popoli indigeni del pianeta, le istanze presentate alla Corte Africana dei Diritti dell’Uomo e dei Popoli di Arusha (African Court of Human and Peoples’ Rights, 2017). La questione Ogiek rappresenta un nodo importante della più ampia tematica fondiaria e della tutela della foresta: Mau è la loro terra ancestrale, è un “elemento essenziale della loro cultura e vita” (Minority Rights Group International, 2012, p. 2). Inoltre, le comunità che risiedono nelle zone adiacenti la foresta – quindi coinvolte in pratiche di co-gestione e tutela della stessa con il Kenya Forest Service

(1) I numeri delle persone coinvolte variano da alcune migliaia nei blocchi South-Western e Eastern, a decine di migliaia nella sezione Maasai Mau (KNCHR, 2007).

– hanno una numerosa componente Ogiek al loro interno, che non può essere ignorata nell’attuazione delle politiche ambientali.

In ragione del quadro appena delineato pare corretto avanzare una riflessione, centrale per questo scritto e connesso a una concezione di “barriere” metaforiche e astratte: lo studio delle tematiche della deforestazione, nonché delle pratiche di conservazione e dei conflitti socio-ambientali richiede un approccio sistemico, da un punto di vista metodologico e disciplinare. Questo si traduce in una pratica che connette le questioni cruciali dell’area – tutela della foresta e diritti indigeni – e che si avvale sia di metodi qualitativi che quantitativi. Conflitti socio-ambientali, gestione delle risorse, copertura forestale sono strettamente legati nel caso studio qui proposto. “Le sorti delle foreste tropicali si giocano fuori da esse”, sostiene Pirard (2013, p. 24), sottolineando ancora una volta l’importanza di un approccio transdisciplinare; sono difatti le politiche agricole, sociali, economiche, infrastrutturali, industriali, le legislazioni e la governance a disegnare la traiettoria di un’area forestale contesa.

3. BARRIERE FISICHE NELLA FORESTA MAU: PRESENZA - ASSENZA. – In Kenya, le riserve forestali, al contrario dei parchi nazionali, non sono delimitate da alcuna recinzione, soluzione adottata in numerose aree protette con l’obiettivo di separare la fauna dalla zona degli insediamenti, ridurre i conflitti uomo-animali e proteggere le specie in via di estinzione (Massey, King, Foufopoulos, 2014). I blocchi di Mau hanno dei confini legali, riportati in avvisi legali e relativi piani di confine, sebbene dopo le recisioni del 2001 i piani di confine non siano stati aggiornati, non vi sia armonizzazione tra i registri del *Ministry of Lands* e del *Kenya Forest Service* e, punto ben più rilevante, i confini non siano ben chiari sul terreno. Questi sono definiti da fiumi, strade, recinzioni degli appezzamenti privati, altre volte da un semplice cambiamento di uso del suolo da bosco a coltivato. Ne deriva una significativa fragilità e precarietà della linea che separa l’area protetta dalla zona degli insediamenti. L’assenza di barriere fisiche e di un confine netto e riconosciuto giuridicamente, ha costituito sicuramente un punto di debolezza per la tutela della foresta, tanto che la Mau Task Force, nata nel 2009 per volere governativo con lo scopo di indagare sulle cause della deforestazione, raccomandava come urgente la determinazione dei confini sul terreno.

Nel giugno 2015, nei blocchi di Ol Posimoru, South-West e Embobut ha preso avvio un progetto per la creazione di una striscia di tè – *tea buffer zone* – ad opera della *Nyayo Tea Zone Development Corporation* (NTZDC (2)). Le *buffer zones* sono state introdotte con il programma UNESCO “*Man and Biosphere*” del 1971 e sono oggi previste in tutti i piani delle aree protette: si tratta di una fascia di 2-10 km, adiacente a riserve o parchi naturali, in cui le attività umane sono sottoposte a restrizione, condizionate a un uso compatibile con la tutela dell’area protetta, ma altresì pensate per portare beneficio alle comunità adiacenti (Neumann, 1997). Solitamente nelle aree cuscinetto sono consentite e regolamentate le attività di caccia, raccolta della legna, ecoturismo e pascolo, in modo che l’istituzione dell’area protetta non precluda alla popolazione locale la possibilità di godere delle opportunità offerte dall’ambiente. Nel caso studio preso in considerazione, lungo i confini delle sezioni citate (per il blocco South-West si tratta di 40 km di confine), sta già crescendo un’area tampone di tè, larga 100 m, per separare la riserva forestale dalla zona degli insediamenti, fungendo da deterrente e nel contempo fornendo tè per l’industria. L’efficacia dell’iniziativa è stata spesso discussa, ma in trent’anni ci sono state solamente due valutazioni da parte di enti indipendenti. La NTZDC appare altrettanto poco limpida nel suo operato, dato che negli anni Novanta si è resa protagonista di appropriazioni illegali di terra mascherate da aree cuscinetto, rientranti nelle logiche clientelari politiche di cui si è già detto (Klopp, 2012). L’immagine della barriera risulta appropriata: nel caso delle *buffer zones* “classiche” con la volontà di superare la distanza tra conservazione della natura e benefici per le comunità; diversamente per la *tea buffer zone* si tratta dell’instaurarsi di una barriera e di un progetto che demarcherà chiaramente i confini dell’area protetta ma porterà benefici quasi unicamente alla NTZDC. Ritorna altresì il tema dei conflitti e della dialettica deforestazione-conservazione, quando chi nel passato ha agito come agente di deforestazione, oggi opera per la tutela dell’area protetta.

(2) La NTZDC è una società parastatale keniana creata nel 1986 con lo scopo di tutelare il patrimonio forestale tramite la creazione di strisce di tè e programmi di riforestazione. A Mau viene riproposta un’iniziativa che ha dei precedenti nelle aree forestali del Monte Kenya, di Aberdare, Nandi, Kakamega e Cherangany Tra i finanziatori dei progetti si annoverano la Banca Mondiale e la Banca Africana di Sviluppo.

Un'altra tipologia di barriera presente all'interno del complesso Mau è data dalla presenza di piantagioni di alberi, principalmente cipressi, pini ed eucalipti che si alternano alle zone di foresta indigena, nelle contee di Kericho e Nakuru con proporzioni rilevanti. Si tratta di una barriera che interessa sia i servizi ecosistemici forniti dalla foresta sia la biodiversità.

Alberi di specie esotiche a crescita rapida furono introdotti dai coloni britannici all'inizio del secolo scorso a scopo produttivo per alimentare le locomotive che viaggiavano lungo la neonata linea ferroviaria che collegava Mombasa alle coste del lago Vittoria (Ofcansky, 1984). Nei decenni successivi le piantagioni iniziarono ad alimentare gli interessi commerciali, le esportazioni di legname verso la madrepatria e l'industria del legno, sostituendosi alle aree di foresta indigena. Sang (2001) scrive che all'esterno e all'interno (illegalmente) del solo blocco est di Mau si trovavano 350 segherie.

Nonostante i dati FAO sulle foreste non considerino la transizione foresta indigena-foresta di piantagione come deforestazione (poiché non produce una perdita permanente di copertura forestale), siamo in realtà in presenza di due ecosistemi completamente diversi dal punto di vista qualitativo. Lo studio di Trivellini e Lindon (2014) condotto nella foresta di Kiptunga (blocco est di Mau) secondo metodologie partecipative, dimostra come i servizi ecosistemici importanti per la popolazione locale – caccia, raccolta di erbe e frutti, apicoltura, siti di valore culturale – così come gli indicatori di biodiversità (per uccelli e mammiferi) sono localizzati unicamente nelle aree di foresta indigena; nessun servizio ecosistemico rilevante per le comunità è fornito dalle piantagioni di alberi, mentre gli indicatori di biodiversità crollano. I due autori qualificano le piantagioni di alberi come ambienti frammentanti l'ecosistema della foresta indigena e sottolineano l'urgenza di corridoi ecologici per riconnettere le sezioni isolate di questa. Le piantagioni esotiche e monospecifiche (chiamate in letteratura, “*silent forest*”) si configurano pertanto come barriere per uomini e animali, zone avulse dal contesto della foresta primaria (a cui gli indigeni si riferiscono come “*good forest*”). Come nell'esempio precedente anche questa tipologia di barriera divide, pur non nascendo con tali finalità, e porta alla creazione di ambienti sterili.

4. LE COMMUNITY FOREST ASSOCIATIONS. – Durante il periodo coloniale, e fino ai primi anni 2000, la gestione delle foreste era definita da una struttura gerarchica e centralizzata del potere, finalizzata allo sfruttamento economico del legname da piantagione, alla conservazione dei bacini idrici e degli habitat di pregio. Il Dipartimento forestale concedeva diritti d'uso alla popolazione, disciplinati dalla legge e passibili di rimozione (WASS, 1995). Questa impostazione verticale, caratterizzata da un marcato distacco tra le parti in gioco – Stato e comunità – inizia ad essere messa in discussione in varie parti del mondo alla fine degli anni Settanta del secolo scorso (NOMURA, 2008). In Kenya tale cambiamento si esplicita con il *Participatory Forest Management* (PFM), formalmente introdotto dal governo nel 2005 (tramite il coevo *Forest Act*), conferendo alla gestione delle risorse forestali una dimensione più partecipata e inclusiva delle comunità locali (3). Queste possono assumere ruoli gestionali, contribuire al processo decisionale e alla formulazione delle politiche, mediante la costituzione di *Community Forest Associations* (CFAs) e di un successivo accordo con il *Kenya Forest Service*. Come scrivono Agevi, Wabusya e Tsingalia (2014), il PFM è una attuazione del processo di decentralizzazione nella gestione delle risorse naturali, ossia “un atto attraverso il quale il governo cede diritti decisionali sulla gestione delle risorse forestali ai livelli sottostanti della gerarchia politico-amministrativa e territoriale” (p. 1916). L'implementazione di questo approccio si deve alla raggiunta consapevolezza da parte del governo centrale del ruolo essenziale delle comunità nella conservazione delle foreste e nel raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale nazionale. L'accento non viene posto solamente sulla tutela della foresta e sull'uso sostenibile delle risorse, ma altresì sul sostegno alla sussistenza della popolazione locale, che può pertanto godere del diritto di: raccogliere legna da ardere, miele, piante medicinali; accedere ai pascoli; svolgere attività di ecoturismo e di educazione ambientale; contribuire allo svolgimento di attività di silvicoltura. In una decina d'anni le CFAs hanno acquisito più autonomia dal *KFS*, divenendo importanti motori di sviluppo per le comunità e agenti risolutori dei conflitti socio-ambientali.

L'istituzionalizzazione delle CFAs può essere interpretata come il tentativo di superare la barriera

(3) Non sono a disposizione numeri certi e aggiornati sulla presenza delle CFAs in Kenya, anche se sembra che la foresta Mau, con undici associazioni, sia l'area dove queste sono più numerose (KOECH, ONGUGO, MBUVI, MAUA, 2009).

Stato-comunità nella gestione delle risorse naturali, così come auspicato durante la Conferenza di Rio de Janeiro del 1992. Un tentativo ancora fragile e in divenire considerati i tempi e la scarsa maturità delle Associazioni, ma che segna una tappa importante per le comunità e, nella foresta Mau, soprattutto per gli Ogiek.

5. CONCLUSIONI. – Il territorio della foresta Mau, letto in questa sede attraverso l'analisi dei conflitti socio-ambientali, si presenta come un contesto in cui prendono forma plurime immagini di barriere: astratte come quelle metodologiche e disciplinari, visibili come la *tea buffer zone* e le piantagioni di alberi, non visibili ma presenti nel caso della separazione tra Stato e cittadini nella gestione delle risorse naturali. Queste diverse barriere si configurano sul terreno con modalità differenti, similmente agli effetti territoriali che derivano dalla loro assenza o presenza.

Dalle riflessioni esposte pare emergere un concetto di “barriere” prevalentemente negativo: quando presenti, queste possono rendere incompleta la conoscenza del sistema territoriale, frammentare un habitat naturale di grande pregio, pregiudicare il godimento delle risorse forestali da parte delle comunità. D'altro lato, però, la completa assenza fisica di barriere o la loro inconsistenza ha avuto effetti negativi, si pensi ad esempio alla mancanza di confini dell'area protetta segnati sul terreno e al loro incerto status normativo. Come specifica Raffestin (1992, pp. 159), “*la limite traduit de l'information et par là même elle devient un instrument de taxonomie territoriale*”; il confine dà luogo a differenze tra entità e permette di istituirle e preservalle. In tal senso un confine riconoscibile e riconosciuto si configura come una barriera necessaria e utile per la foresta Mau.

BIBLIOGRAFIA

- AFRICAN COURT ON HUMAN AND PEOPLES' RIGHTS, *Application 006/2012 – African Commission on Human and Peoples' Right v. Republic of Kenya, judgement delivered on Friday 26 May 2017*, <http://en.african-court.org/images/Cases/Judgment/Application%20006-2012%20-%20African%20Commission%20on%20Human%20and%20Peoples%E2%80%99%20Rights%20v.%20the%20Republic%20of%20Kenya..pdf>, consultato nel marzo 2018.
- AGEVI H., WABUSYA M., TSINGALIA H.M., “Community Forest Associations and Community-Based Organizations: Redesigning their Roles in Forest Management and Conservation in Kenya”, *International Journal of Science and Research*, 3, 2014, n. 9, pp. 1916-1922.
- CAVANAGH C.J., “Land, Natural Resources and the State in Kenya's Second Republic”, in ADENIRAN A., IKUTEYIJO L., (eds), *Africa Now!*, Cham, Palgrave Macmillan, pp. 119-147.
- DE MARCHI M., *I conflitti ambientali come ambienti di apprendimento. Trasformazioni territoriali e cittadinanza in movimento in Amazonia*, Padova, CLEUP Editrice, 2004.
- DI MATTEO F., “Community land in Kenya: policy making, social mobilization, and struggle over legal entitlement”, *Working Paper Series 2017*, London School of Economics and Political Science, 17, 2017, n. 185, pp. 1-32.
- FAGGI P., TURCO A. (a cura di), *Conflitti ambientali. Genesi, sviluppo, gestione*, Milano, Edizioni Unicopli, 2001.
- GOVERNMENT OF KENYA (GoK), UNEP, *Mau complex and Marmaret forests, environmental and economic contributions, Briefings notes*, UNEP, 2008.
- KENYA NATIONAL COMMISSION ON HUMAN RIGHTS (KNCHR), *Nowhere to go. Forced evictions in Mau Forest, Kenya, Briefing Paper*, 2007, <http://www.knchr.org/Portals/0/GroupRightsReports/Mau%20Forest%20Evictions%20Report.pdf>, consultato nel marzo 2018.
- KLOPP J.M., “Deforestation and democratization: patronage, politics and forests in Kenya”, *Journal of Eastern African Studies*, 6, 2012, n. 2, pp. 351-370.
- KLOPP J.M., SANG J.K., “Maps, Power, and the Destruction of the Mau Forest in Kenya”, *Georgetown Journal of International Affairs*, Winter-Spring, 2011, pp. 125-134.
- KOECH C.K., ONGUGO P.O., MBUVI M.T.E., MAUA J.O., *Community Forest Associations in Kenya: challenges and opportunities*, Kenya Forestry Research Institute, 2009, https://www.fornis.net/sites/default/files/documents/Community%20Forest%20Associations%20in%20Kenya%20challenges%20and%20oppo-205_0.pdf, consultato nel marzo 2018.
- MASSEY A.L., KING A.A., FOUFOPOULOS J., “Fencing protected areas: A long-term assessment of the effects of reserve establishment and fencing on African mammalian diversity”, *Biological Conservation*, 176, 2014, pp. 162-171.
- MAU FOREST TASK FORCE, *Report of the Prime Minister's Task Force on the Conservation of Mau Forests Complex*, Nairobi, 2009.
- MICHELI I., “The Ogiek of the Mau Forest: reasoning between identity and survival”, *La Ricerca Folklorica*, 69, 2014, pp. 189-204.
- MINORITY RIGHTS GROUP INTERNATIONAL, *Submission relating to the third periodic report of the Government of Kenya - July 2012*, <http://minorityrights.org/wp-content/uploads/2015/03/Minority-Rights-Group-International-MRG-individual-HRC-submission-KENYA-July-2012-2-2.pdf>, consultato nel marzo 2018.
- NEUMANN R.P., “Primitive Ideas: Protected Area Buffer Zones and the Politics of Land in Africa”, *Development and Change*,

28, 1997, pp. 559-582.

- NOMURA K., "The Politics of Participation in Forest Management. A Case From Democratizing Indonesia", *The Journal of Environment & Development*, 17, 2008, n° 2, pp. 166-191.
- NYAYO TEA ZONE DEVELOPMENT CORPORATION, "Mau Forest Buffer Project", *Nyayo Tea Zone Development Corporation*, <http://www.teazones.co.ke/index.php/ntzdc-projects/mau-and-embobut-forest-tea-buffer-belt>, consultato nel marzo 2018.
- OFCANSKY, T.P., "Kenya forestry under British colonial administration, 1895-1963", *Journal of forest history*, 28, 1984, n. 3, pp. 136-143.
- PIRARD R., *Peut-on sauver les forêts tropicales? Instruments de marchés et REDD+ versus principes de réalité*, Paris, Presses de Sciences Po, 2013.
- RAFFESTIN C., "Autour de la fonction sociale de la frontière", *Espaces et Sociétés*, 1992, n. 70/71, p. 157-164.
- REPUBLIC OF KENYA (RoK), OFFICE OF THE PRIME MINISTER, *Frequently Asked Questions about the Mau Forests Complex*, 2009, <http://www.kws.go.ke/downloads>, consultato nel marzo 2018.
- SANG J.K., *Kenya. The Ogiek in Mau Forest*, 2001, <http://www.forestpeoples.org/sites/fpp/files/publication/2010/10/kenyaeng.pdf>, consultato nel marzo 2018.
- TRIVELLINI G., LINDON A., "Evaluation of natural resource of conservation and tourism interest in the Northern Mau (Kiptunga) Forest", *Technical Report*, Cooperativa Eliante, 2014, https://www.researchgate.net/publication/317401190_Evaluation_of_natural_resource_of_conservation_and_tourism_interest_in_the_Northern_MAU_Kiptunga_Forest, consultato nel marzo 2018.
- UNITED NATIONS COMMISSION ON HUMAN RIGHTS (UNCHR), *Resolution 1993/77, Forced evictions*, <http://www.ohchr.org/EN/Issues/ForcedEvictions/Pages/Index.aspx>, consultato nel marzo 2018.
- UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS (UNHCHR), *Report from OHCHR Fact-finding Mission to Kenya, 6-28 February 2008*, Genève, 2008, <http://www.ohchr.org/Documents/Press/OHCHRKenya-report.pdf>, consultato nel marzo 2018.
- WASS P., *Kenya's Indigenous Forests. Status, Management and Conservation*, IUCN, Gland (Switzerland), 1995.

Università di Padova, Cà Foscari Venezia e Verona: stefania.albertazzi@studenti.unipd.it

RIASSUNTO: L'area protetta della foresta Mau in Kenya è un luogo di conflitti socio-ambientali, in cui gestione della foresta, rivendicazioni del gruppo indigeno Ogiek e interferenze del potere politico si intrecciano dando luogo a configurazioni territoriali contraddittorie e portatrici di tensioni. Questo contributo intende illustrare diversi aspetti dei conflitti socio-ambientali, declinandoli attraverso il concetto di barriere: metodologiche-disciplinari, confini, *buffer zones*, piantagioni di alberi e *Community Forest Associations*.

SUMMARY: The natural protected area of Mau Forest (Kenya) is characterised by socio-environmental conflicts in which forest management, indigenous claims by Ogiek tribe and political interferences are strictly connected, leading to contradictions and tensions in the territory. The aim of this paper is to explore different aspects of the socio-environmental conflicts through the concept of "barriers": firstly from a methodological and scientific perspective, then related to borders, buffer zones, tree plantations and Community Forest Associations.

Parole chiave: conflitti socio-ambientali, foresta Mau, Ogiek
Keywords: socio-environmental conflicts, Mau Forest, Ogiek

VALERIO BINI

SOSTENIBILITÀ E GIUSTIZIA AMBIENTALE. I PROGETTI DI NEW CITIES IN AFRICA

1. INTRODUZIONE: SOSTENIBILITÀ, DISUGUAGLIANZE E SEGREGAZIONE SOCIO-SPAZIALE. – La riflessione sul nesso tra disuguaglianze sociali e tutela ambientale è alla radice del concetto di sviluppo sostenibile ed è al centro delle negoziazioni sulle politiche ambientali globali almeno dalla prima Conferenza Internazionale sull’Ambiente Umano del 1972. In quella sede, i rappresentanti dei paesi del cosiddetto “Terzo mondo” sottolinearono l’esigenza di non scindere la dimensione sociale da quella ambientale – “Are not poverty and need the greatest polluters?” dichiarava Indira Ghandi – e la dichiarazione finale della Conferenza contiene diversi richiami a questa tematica (in particolare i principi 8-14).

Tuttavia, nel dibattito pubblico dei decenni successivi il tema della sostenibilità ambientale è stato affrontato soprattutto come una questione tecnica, di valore universale e trasversale alle classi sociali (Swyngedouw, 2007), trascurando il nesso esistente tra disuguaglianze sociali e sostenibilità ambientale. Il concetto di sostenibilità ambientale, secondo alcuni autori (While, Jonas Gibbs, 2004) è stato assorbito dalle strategie politico-economiche dominanti, tanto da diventare funzionale a un ordine neoliberale fondato sulle disuguaglianze. In ambito urbano, in particolare, l’incorporazione selettiva di questioni ambientali nelle politiche di sviluppo diviene uno strumento per l’affermazione della “entrepreneurial city” analizzata da Harvey (1989): “sustainable development is itself interpreted as part of the search for a spatio-institutional fix to safeguard growth trajectories in the wake of industrial capitalism’s long downturn, the global ‘ecological crisis’ and the rise of popular environmentalism” (While, Jonas Gibbs, 2004, p. 551).

Le basi teoriche di questa riflessione critica sulla sostenibilità si trovano nell’analisi di Neil Smith sulla natura come prodotto sociale e sul nesso esistente tra “produzione della natura” e sviluppo diseguale (Smith, 1984). Più in particolare, intendiamo qui riferirci alla prospettiva sviluppata da Swyngedouw e Kaika che considera “the process of urbanization to be an integral part of the production of new environments and new natures. Such a view sees both nature and society as combined in historical-geographical production processes” (2000, p. 570).

La correlazione tra qualità ambientale e disuguaglianze sociali è un tema ampio che riceve crescente attenzione da parte dei ricercatori (Laurent, 2011). In questa sede, coerentemente con l’oggetto di questa pubblicazione, ci limiteremo ad osservare un aspetto di tale correlazione, i potenziali effetti di segregazione socio-spaziale connessi con la creazione di nuovi quartieri e città “sostenibili”. Per farlo ci riferiremo ad alcuni tra i più recenti progetti di sviluppo urbano in Africa occidentale.

Il caso delle città africane è particolarmente significativo per il nostro ragionamento perché esse sono al tempo stesso i luoghi in cui si registrano i peggiori indicatori di qualità ambientale alla scala globale e gli spazi in cui le disuguaglianze si manifestano in modo più marcato e si innestano in una storia coloniale e postcoloniale di segregazione socio-spaziale. I nuovi progetti di sviluppo urbano assumono un rilievo particolare perché da una parte pongono un forte accento sulla dimensione ambientale, dall’altra si inseriscono nella logica di competizione urbana globale, accentuando la frammentazione socio-spaziale esistente.

Il tema della relazione tra sostenibilità e segregazione urbana verrà sviluppato in due direzioni: la tendenza all’autosegregazione delle classi agiate all’interno di quartieri “green” e l’uso delle politiche e delle retoriche della sostenibilità come strumento di segregazione socio-spaziale.

2. LA SOSTENIBILITÀ COME PRIVILEGIO. – Un primo livello di analisi si riferisce alla distribuzione della qualità ambientale all’interno degli spazi urbani. Da diversi decenni è stato messo in evidenza come i benefici e i danni ambientali non si distribuiscano in modo omogeneo all’interno delle città e le classi



sociali più elevate tendano a godere di una qualità ambientale migliore. I movimenti per la “giustizia ambientale” negli Stati Uniti sono nati negli anni Settanta proprio in opposizione a un sistema produttivo che localizzava sistematicamente le esternalità ambientali negative nei quartieri più svantaggiati. Nelle città africane contemporanee tale corrispondenza tra povertà e degrado ambientale è ancora più marcata in considerazione del peso dei quartieri informali e dell’assenza di politiche socio-ambientali ad essi dedicate. Tuttavia, occorre considerare che tale distribuzione diseguale della qualità ambientale non è sempre il frutto di una strategia deliberata, quanto l’esito spaziale di un sistema produttivo intrinsecamente diseguale (Smith, 1984). “[I] est possible, en effet – scrive Eloi Laurent – que les inégalités environnementales ne soient pas des injustices environnementales : elles résulteraient simplement du libre fonctionnement du marché” (Laurent, 2011).

Nella sua forma più semplice, la distribuzione diseguale della qualità ambientale è la conseguenza del mercato immobiliare che, attraverso la mediazione dei prezzi, produce “naturalmente” l’aggregazione delle classi più ricche nei luoghi di maggiore qualità ambientale e la marginalizzazione di quelle più povere nelle aree più disponibili. Nelle città africane la situazione appare particolarmente evidente poiché le classi più povere occupano vaste aree interdette all’edificazione formale in quanto considerate, a vario titolo, pericolose. Gli esempi in questa direzione abbondano, ma il caso più estremo, in Africa occidentale, è quello dell’insediamento informale di Makoko, a Lagos, costruito nella laguna su palafitte e su un suolo artificiale creato con i rifiuti prodotti dallo stesso “quartiere”, ormai abitato da più di 100.000 persone.

I quartieri e le città satellite che si stanno sviluppando in Africa sub-sahariana nascono proprio per differenziarsi da questo contesto di povertà e degrado ambientale. La sostenibilità ambientale, diviene così una delle nuove qualità dell’abitare delle classi agiate, accanto a caratteristiche più tradizionali come l’accessibilità, la qualità architettonica, la sicurezza. La ricerca di Richard Grant su Accra (2005) mostra come la qualità ambientale sia uno degli elementi che spingono le classi medie e alte a insediarsi in quartieri separati dal resto della città, percepita come pericolosa, inquinata, caotica. Si tratta di un fenomeno di “auto-aggregazione dei più ricchi” (Fol *et al.*, 2014), in cui la sostenibilità ambientale gioca un ruolo più evidente che in altre parti del pianeta in conseguenza delle forti criticità ambientali che caratterizzano le grandi città africane.

La creazione di quartieri con standard ambientali elevati, frequentati solo dalle classi agiate è alla radice di un fenomeno che è stato definito di “*gentrification* ecologica” (Dooling, 2009) che contribuisce a segmentare il già frammentato spazio urbano africano. L’aggregazione delle classi agiate produce infatti nuove barriere materiali e immateriali. Dal punto di vista immateriale i nuovi quartieri si presentano come un elemento di discontinuità nello spazio urbano dell’Africa occidentale. All’interno di un paesaggio che è stato definito “trionfo dell’orizzontalità” (Rougerie, 1957), in città caratterizzate da uno stile funzionalista piuttosto standardizzato, i nuovi edifici si impongono sia per il loro slancio verticale, sia per la volontà di distinguersi attraverso un segno architettonico originale nelle forme e nei colori (Bini, D’alessandro, 2017). Il caso del quartiere *Villaggio Vista* ad Accra è indicativo in questa direzione, a partire dal nome che, non casualmente in italiano, rimarca una narrazione anti-urbana e di elevato standard qualitativo. Qui le forme irregolari e i colori accesi degli edifici da una parte sono segno di esclusività, con un occhio alla tradizione, dall’altra contrastano con il grigiore di una città oppressa dall’inquinamento.

Come in tutte le forme di *gentrification*, tale barriera immateriale produce però anche forme più concrete di segregazione socio-spaziale (Marcuse, 1985). I nuovi quartieri “green” vengono infatti vissuti solo da alcune categorie di abitanti, segmentando la fruizione dello spazio urbano. Il caso di *Ouaga 2000* è in questo senso paradigmatico: il quartiere si sviluppa a partire dai primi anni del nuovo millennio nella periferia sud della capitale burkinabè, per iniziativa del sindaco Simon Compaorè che ha fatto della “pulizia” della città uno dei punti di forza del suo lungo governo. Il quartiere si situa ai margini dello spazio urbano, lontano dal traffico e dall’inquinamento del centro città e propone standard abitativi di lusso. Esito di tale processo è stata la creazione di un’area che, pur non essendo separata fisicamente dal resto della città, è frequentata solo da popolazione ad alto reddito locale e internazionale.

La creazione di quartieri “green” destinati alle classi più agiate della popolazione urbana produce indirettamente una frammentazione dello spazio urbano, anche se, nelle sue forme più semplici e ordinarie, tale segmentazione non è il frutto di una deliberata azione di esclusione, quanto piuttosto l’esito

di una selezione sociale operata dalle dinamiche di mercato. Più a fondo, tuttavia, le pratiche e i discorsi sulla sostenibilità sono anche utilizzati attivamente all'interno delle strategie di sviluppo urbanistico per produrre nuove barriere all'interno delle città africane.

3. LA SOSTENIBILITÀ COME STRUMENTO DI SEGREGAZIONE: RETORICHE E PRATICHE. – Accanto e oltre questa segregazione indiretta, esito dell'autoaggregazione delle classi agiate, guidata dalla "mano invisibile" del mercato immobiliare, le città africane contemporanee sono segnate da nuove barriere materiali e immateriali prodotte in modo più attivo e consapevole dalle politiche di sostenibilità urbana. Si tratta di una segregazione che "s'opère au nom de la protection ou de la mise en valeur de l'environnement urbain dans des villes qui se veulent mondiales" (Fol *et al.*, 2014, p. 16) e può essere letta su due piani complementari, quello discorsivo, che produce un racconto della città sostenibile che esclude parte della popolazione e quello, più materiale, della "distruzione creatrice" che produce i nuovi quartieri "green" ad alto reddito sulle rovine dei quartieri informali preesistenti.

La prima dimensione da analizzare si riferisce alla frammentazione dello spazio urbano prodotta dallo sviluppo di una narrazione della città pulita e sana come alternativa alla sporcia e all'inquinamento delle città africane ordinarie. Si tratta di una dinamica che ha radici lontane nell'igienismo coloniale (Goerg, 2006): la paura dei colonizzatori dell'Africa come "tomba dell'uomo bianco" si è tradotta nella definizione di standard ambientali urbani che permettessero l'allontanamento dei quartieri poveri, giudicati malsani.

Tale pratica tuttavia può essere rintracciata anche in diversi progetti di sviluppo immobiliare contemporanei. Il caso forse più rilevante in Africa occidentale è quello del quartiere di Zangoetin, un quartiere popolare regolare nel centro di Ouagadougou, distrutto nel 2003 per fare spazio a un progetto di Zona Amministrativa e Commerciale (progetto ZACA) che non ha mai visto la luce (Bin, Bini, 2006). In questo caso la rimozione della popolazione a basso reddito dal centro della città è stata operata sulla base di giustificazioni di tipo ambientale e sanitario: sono stati definiti standard abitativi e urbanistici più elevati per il centro città che hanno reso il quartiere "fuori norma", rendendo possibile la rimozione.

Una variante di tale procedimento si riferisce ai quartieri informali localizzati in aree pericolose perché soggette a rischio ambientale, ad esempio in zone inondabili. Il tema riguarda in generale le città africane, poiché i quartieri informali per loro natura tendono a occupare le aree lasciate libere dall'urbanizzazione regolare, ma assume un valore specifico nelle città costiere e in particolare nel corridoio urbano del Golfo di Guinea dove la forte crescita urbana si associa a un contesto ambientale fatto di lagune con vaste superfici vicine al livello del mare e soggette a inondazioni (Unhabitat, 2014). Il caso di Lagos è in questo caso esemplare: la zona di sviluppo di maggior prestigio della metropoli nigeriana è senza dubbio quella meridionale, la più esposta alle inondazioni. In quest'area, già nei primi anni Ottanta il quartiere informale di Maroko, e con esso i suoi 300.000 abitanti, venne rimosso adducendo come giustificazione il rischio di inondazione. In questi casi la pericolosità si riferisce agli stessi abitanti dei quartieri informali, dunque la retorica utilizzata è quella dell'interesse collettivo: "They deserve something better than a water grave" fa dire a uno dei suoi personaggi Wole Soyinka, per spiegare la rimozione di Maroko che sarà sostituito dal quartiere di lusso di Victoria Island (Soyinka, 1995, p. 81).

Tale questione si pone oggi in una dimensione nuova, profondamente connessa con le politiche di sostenibilità urbana. Nell'area meridionale di Lagos, infatti, è in costruzione, il nuovo centro direzionale di *Eko Atlantic City*, il quartiere da 250.000 abitanti che sta nascendo attraverso una vasta opera di bonifica della zona costiera della megalopoli nigeriana. Il progetto è un interessante connubio tra sviluppo immobiliare e protezione ambientale: l'idea nasce dall'esigenza di limitare l'erosione della costa, anche in corrispondenza dell'innalzamento del livello del mare causato dal cambiamento climatico, creando una barriera artificiale di oltre 1000 ettari, sulla quale troverà spazio il nuovo quartiere. Il nome stesso del progetto, "*Eko Atlantic City*", gioca sull'incontro tra protezione ambientale, radicamento (Eko è il nome tradizionale di Lagos) e proiezione internazionale.

In modo complementare alla dimensione retorica, la costruzione dei nuovi quartieri ad alta qualità ambientale passa attraverso la produzione di barriere materiali che separino e allontanino i quartieri "insostenibili". Anche in questo caso si tratta di pratiche che si radicano nella storia coloniale quando la separazione tra la "ville blanche" e i "villages noirs" (Balandier, 1957) era realizzata fisicamente attraverso la realizzazione di ampi assi viari. Oggi tale pratica prosegue declinandosi in forme nuove e molti

dei nuovi quartieri “green” assumono la forma della gated community: di fronte ai gravi problemi di inquinamento delle grandi città africane, la strada che sembra prevalere non è quella della revisione delle politiche pubbliche e del risanamento delle aree maggiormente colpite, quanto piuttosto la produzione di spazi privati che permettano conservare un’alta qualità ambientale. Affinché ciò sia possibile, tuttavia, è necessario separare fisicamente questi spazi attraverso la costruzione di barriere fisiche e il controllo degli accessi.

Una forma nuova ed estrema di tale separazione dal corpo “malato” della città è l’urbanizzazione offshore (Sideway, 2007): la produzione di isole e penisole artificiali sulle quali costruire i nuovi quartieri ad alta qualità socio-ambientale. È il caso della già citata *Eko Atlantic City*, ma anche del progetto *Cité du fleuve* che sta sorgendo a Kinshasa, nelle acque del fiume Congo. In tali progetti è evidente il richiamo ai nuovi modelli urbanistici globali (Dubai, Singapore), ma anche una specificità africana nella quale la separazione dal resto della città assume un valore particolare, insieme sociale e ambientale.

In questi casi si può osservare come le strategie di sostenibilità urbana e le pratiche di segregazione socio-spaziale si richiamino vicendevolmente: la separazione spaziale diventa uno strumento per produrre isole di sostenibilità e la retorica della sostenibilità viene utilizzata per produrre nuove frammentazioni nel tessuto urbano.

4. CONCLUSIONI. – Il contributo ha voluto mettere in luce lo stretto legame esistente tra lo sviluppo di retoriche della sostenibilità urbana, la produzione di nuovi quartieri ad alta qualità ambientale e la riproduzione di forme di segregazione socio-spaziale nelle città africane. L’analisi condotta ha messo in luce come la produzione di città sostenibili, in Africa come altrove, non possa essere considerato un processo di natura meramente tecnica, ma si inserisca all’interno di precise relazioni di potere tra diversi attori. Tale analisi si colloca nel quadro della cosiddetta *political ecology*, tesa a mettere in evidenza i legami bi-direzionali esistenti tra la dimensione ambientale e quella politica: “Questions of socio-environmental sustainability are fundamentally political questions. Political ecology attempts to tease out who (or what) gains from and who pays for, who benefits from and who suffers (and in what ways) from particular processes of metabolic circulatory change” (Heynen, Kaika, Swyngedouw, 2006, p. 12).

Il caso delle città africane è in questo senso particolarmente rilevante per due ordini di ragioni recentemente sottolineate da Garth Myers (2016). In primo luogo, nel continente africano la *political ecology* ha avuto una declinazione prevalentemente rurale e solo in tempi recenti si è indirizzata alla dimensione urbana. Inoltre, in modo complementare, la corrente dell’*urban political ecology* (UPE) che si è sviluppata in area anglosassone è rimasta molto legata a un corpus teorico e a un’area di studio prevalentemente occidentale. Solo in tempi relativamente recenti è stata sottolineata la necessità di una “provincializzazione” dell’UPE (Lawhon *et al.*, 2014) che permetta di far emergere dinamiche di ecologia politica urbana di matrice extra-occidentale. Per quanto riguarda il caso in oggetto, tale specificità può essere messa in evidenza in due dimensioni complementari, emerse nel corso del presente contributo: la privatizzazione della qualità ambientale urbana e l’uso della retorica della sostenibilità come strumento per l’allontanamento dal centro urbano delle classi sociali più povere.

Da diverso tempo, l’UPE ha messo in evidenza il legame strutturale esistente tra le politiche di sostenibilità urbana e l’affermazione di soggetti imprenditoriali privati (While, Jonas, Gibbs, 2004). Nel caso africano, tuttavia, la dimensione privatistica della sostenibilità assume un carattere specifico, legato a una storia politica segnata dalla sovrapposizione ambigua della sfera pubblica e di quella privata che Achille Mbembe ha descritto come “governo privato indiretto” (Mbembe, 2001). L’idea di un’appropriazione privata di risorse pubbliche descritta da Mbembe può essere a nostro avviso estesa alla qualità ambientale: nelle città africane le forti asimmetrie di potere tra gli attori si traducono in una “privatizzazione della sostenibilità” che esclude la maggior parte della popolazione urbana. L’esito di tale processo è l’approfondimento della segmentazione dello spazio urbano, sempre più diviso tra una città tradizionale “fallita”, segnata da alti tassi di inquinamento e priva dei servizi essenziali, e isole di sostenibilità destinate alle classi sociali più elevate. La figura della barriera assume in questo contesto un significato specifico, qualitativamente diverso rispetto alla realtà delle città occidentali.

Il secondo e ultimo livello di analisi concerne il legame tra retoriche della sostenibilità e rimozione dei quartieri informali. Anche in questo caso già da tempo alcuni autori hanno posto in relazione la produzione della “città sostenibile” con processi di esclusione delle categorie più deboli (Swyngedouw,

2007; Fol *et al.*, 2013). Il senso di tale esclusione, tuttavia, assume nel caso africano un significato più profondo, poiché la qualità ambientale non solo produce nuove forme di *gentrification*, ma diventa strumento attivo di politiche di selezione sociale.

L'esclusione non è semplicemente un effetto secondario delle politiche di riqualificazione urbana, ma è un fine specifico che trova le sue radici nella storia coloniale e postcoloniale (Gillespie, 2016). Da oltre un secolo, infatti, l'allontanamento dei poveri dal centro città è la forma territoriale del sistema di potere coloniale e postcoloniale africano. Nelle città africane contemporanee, la distruzione dei quartieri non funzionali alla produzione della "città sostenibile" è una parte essenziale e complementare alla costruzione dei nuovi quartieri ad alta qualità ambientale (Bini, D'alessandro, 2015). In queste città segnate da una secolare segregazione socio-spaziale è possibile osservare in modo particolarmente chiaro il nesso biunivoco esistente tra produzione sociale della natura e sviluppo diseguale: da una parte le barriere socio-spaziali definiscono regimi opposti di qualità ambientale, dall'altra la sostenibilità ambientale è il motore di nuove forme di segmentazione socio-spaziale.

Occorre dunque ricollocare il tema della sostenibilità all'interno di un più ampio dibattito sulle relazioni di potere che strutturano le politiche ambientali e dunque sulla cosiddetta "giustizia ambientale". Al fine di sottolineare l'importanza della questione dell'equità all'interno della riflessione sullo sviluppo sostenibile, Agyeman e Evans (2004) hanno introdotto il termine di "sostenibilità giusta", "just sustainability", ponendo l'accento sull'urgenza di considerare gli effetti distributivi delle politiche di sostenibilità. Tale prospettiva può essere un utile punto di partenza per rileggere tali politiche, non solo nelle città africane.

BIBLIOGRAFIA

- AGYEMAN J., EVANS B., "Just Sustainability: The Emerging Discourse of Environmental Justice in Britain?", *The Geographical Journal*, 170, 2004, n. 2, pp. 155-164.
- BALANDIER G., *Afrique ambiguë*, Paris, Plon, 1957.
- BIN S., BINI V., "Nou pas bouger' Abitare Ouagadougou ai tempi del Projet Zaca", *Quaderni di Dottorato "Uomo e Ambiente"*, 1, 2006, pp. 99-112.
- BINI V., D'ALESSANDRO C., "From Skylines to Skyscrapers Hubs in New Cities in Africa", *Géocarrefour*, 91, 2017, n. 2, <https://journals.openedition.org/geocarrefour/10174> [consultato nel marzo 2018].
- BINI V., D'ALESSANDRO C., "Hauts lieux et transformations urbaines des capitales africaines", *Géocarrefour*, 90, 2015, n. 2, pp. 141-151.
- DOOLING S., "Ecological Gentrification: A Research Agenda Exploring Justice in the City", *International Journal of Urban and Regional Research*, 33, 2009, pp. 621-639.
- FOL S., LEHMAN-FRISCH S., MORANGE M., (a cura di), *Ségrégation et justice spatiale*, Nanterre, Presses universitaires de Paris Ouest, 2013.
- GILLESPIE T., "Accumulation by urban dispossession: struggles over urban space in Accra, Ghana", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 41, 2016, pp. 66-77.
- GOERG O., "Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination", *Afrique & histoire*, 5, 2006, n. 1, pp. 15-45.
- GRANT R., "The Emergence of Gated Communities in a West African Context: Evidence From Greater Accra, Ghana", *Urban Geography*, 26, 2005, n. 8, pp. 661-683.
- HARVEY D., 1989, "From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation of Urban Governance in Late Capitalism", *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*, 71, 1989, n. 1, pp. 317.
- HEYNE N., KAIKA M., SWYNGEDOUW E. (a cura di), *In the Nature of Cities. Urban political ecology and the politics of urban metabolism*, London, New York, Routledge, 2006.
- LAURENT E., *Social-écologie*, Paris, Flammarion, 2011.
- LAWHON M., ERNSTSON H., SILVER J., "Provincializing Urban Political Ecology: Towards a Situated UPE Through African Urbanism", *Antipode*, 46, 2014, n. 2, pp. 497-51.
- MARCUSE P., "Gentrification, abandonment and displacement: connections, causes and policy responses in New York City", *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28, 1985, pp.195-240.
- MBEMBE A., *On the Postcolony*, Berkeley, University of California Press, 2001.
- MYERS G., *Urban Environments in Africa: a critical analysis of environmental politics*, Bristol, Policy Press, University of Bristol, 2016.
- ROUGERIE G., *Le pays agni du sud-est de la Côte d'Ivoire forestière*, Abidjan, Institut français d'Afrique noire, 1957.
- SIDAWAY J., "Spaces of postdevelopment", *Progress in Human Geography*, 31, 2007, n. 3, pp. 345-361.
- SMITH N., *Uneven development: nature, capital and the production of space*, Athens, Georgia, University of Georgia Press, 1984.
- SOYINKA W., *The Beatification of the Area Boy*, London, Methuen, 1995.
- SWYNGEDOUW E., "Impossible "Sustainability" and the Post-Political Condition", in GIBBS D., KRUEGER R. (a cura di), *The*

- Sustainable Development Paradox*, New York, Guilford Press, 2007, p. 13-40.
- SWYNGEDOUW E., KAIKA M., “The environment of the city ... or the urbanization of nature”, in BRIDGE G., WATSON S. (a cura di), *A Companion to the City*, Oxford, Blackwell, 2000, pp. 567-580.
- UN-HABITAT, *State of African Cities 2014, Re-imagining sustainable urban transitions*, Nairobi, Un-Habitat, 2014.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE HUMAN ENVIRONMENT, *Final Declaration*, 1972, United Nations, <http://www.un-documents.net/unchedec.htm> [consultato nel marzo 2018].
- WHILE A., JONAS A. E.J., GIBBS D., “The Environment and the Entrepreneurial City: Searching for the Urban ‘Sustainability Fix’ in Manchester and Leeds”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28, 2004, n. 3, pp. 549-569.

Università degli Studi di Milano: valerio.bini@unimi.it

RIASSUNTO: Il contributo analizza il nesso tra sostenibilità ambientale e segregazione socio-spaziale, a partire dall’analisi di alcuni progetti di *new cities* in Africa occidentale. In tali progetti si può notare come le classi ad alto reddito rispondano privatamente alla domanda di qualità ambientale, attraverso la costruzione città “sostenibili” separate dal contesto urbano ordinario. La produzione di questi nuovi spazi ad alta qualità ambientale, tuttavia, si fa a spese degli strati più deboli della popolazione, amplificando la frammentazione urbana.

SUMMARY: The paper analyzes the link between environmental sustainability and socio-spatial segregation, using the case of some new cities projects in West Africa. In these projects the high income classes respond privately to the demand for environmental quality, through the construction of “sustainable” cities separated from the ordinary city. The production of these new spaces of high environmental quality, however, is done at the expense of the weakest sections of the population, intensifying urban fragmentation.

Parole chiave: sostenibilità urbana, segregazione socio-spaziale, Africa Occidentale
Keywords: urban sustainability, socio-spatial segregation, West Africa

ADRIANA CONTI PUORGER

ANTROPOCENE: LE BARRIERE NELLA RELAZIONE UOMO AMBIENTE

1. INTRODUZIONE. – Sorlin nell’articolo del settembre 2012 sulla rivista *Bioscience*, introducendo un ragionamento sull’Antropocene, dichiarava “La nostra convinzione che la scienza da sola ci possa liberare dal pantano planetario è morta da tempo.” (Sorlin, 2012, p.788). In tal modo la nuova caratterizzazione dello stato geologico della traccia lasciata dall’uomo è arricchita da un’accezione negativa. Il depauperamento delle risorse e dei servizi ecologici, causa ed effetto del cambiamento climatico, è ad un punto di tale criticità da rendere difficile credere che si possano trovare soluzioni unicamente nei processi della modernizzazione ecologica dell’economia. Le criticità della resilienza del sistema Terra di fronte al cambiamento, quindi, rendono importante comprendere, interpretare e ridefinire i possibili percorsi di sviluppo umano nel XXI secolo (Steffen *et al.*, 2011). In questo quadro si inserisce, pertanto, la considerazione sulla necessità di ricostruire i paradigmi basandosi su una nuova relazione tra scienze sociali e ambientali (Rose *et al.*, 2012). Affermazione che fa riflettere sul come l’Economia e l’Ecologia abbiano costruito modelli con un’emarginazione reciproca: l’una degli aspetti naturali e l’altra di quelli umani.

Perché si è delusi dalla scienza (economica), dove vi è carenza di integrazione nella lettura del rapporto uomo/ambiente e quali sono i nuovi paradigmi di riferimento per tale rapporto nelle letture geografiche sono state lo stimolo all’elaborazione del lavoro.

Il termine Antropocene, coniato da Crutzen nel 2000 è, infatti, il riconoscimento della manifestazione dell’impatto dell’azione dell’uomo sul pianeta. Per evidenziare il processo di legittimazione all’uso delle risorse e di quello che ne è conseguito, si è scelto di richiamare i percorsi teorici dell’Economia Ambientale e della Economia Ecologica. L’intento è di sottolineare gli snodi concettuali che hanno accompagnato le diverse interpretazioni sui beni naturali e sulla scarsità. A partire da tali sviluppi, successivamente, si analizza il perché delle proposte di gestione ambientale planetaria (Rockström, 2009). Percorso che mostra, ancora una volta, i conflitti che scaturiscono tra la pressione della popolazione e la resilienza dei sistemi naturali. Si introduce ed evidenzia, così, la necessità di una rilettura dei temi della giustizia, dell’equità e dei possibili percorsi di sviluppo. Le possibilità di soluzioni legate alla geo-ingegneria: applicazione delle conoscenze geologiche, climatiche e ambientali all’ingegneria, e la contemporanea rivoluzione insita nella capacità di manipolazioni di composti organici unita all’evoluzione della robotica innesca ulteriori stravolgimenti di cui un esempio è il pensiero trans-umanista. Qual è, a questo punto, la barriera? Questione che è la chiave di lettura esplicitata nelle conclusioni del testo dove si tratta brevemente dell’ulteriore sviluppo del dibattito sulla rivisitazione della relazione società/ambiente attraverso la ricerca di apertura delle barriere disciplinari interrogando le scienze umanistiche sulle questioni del cambiamento ambientale. Le riflessioni conclusive si concentrano sulle possibilità che la speculazione filosofica, che rafforza il rapporto tra scienze umanistiche e scienze sociali e ambientali, come proposto nella lettura della *Environmental Humanitas* (1), possa affinare le capacità valutative rispetto all’opportunità delle scelte da compiere e sulle conseguenze che queste comportano nella relazione uomo-ambiente.

2. ECONOMIA AMBIENTALE E ECONOMIA ECOLOGICA: BARRIERE INTERPRETATIVE. – L’Economia Ambien-

(1) *Environmental Humanities* è una rivista internazionale ad accesso aperto che mira a rinvigorire l’attuale ricerca interdisciplinare sull’ambiente. In risposta a un crescente interesse in tutto il mondo nelle numerose domande che si presentano in questa epoca di rapidi cambiamenti ambientali e sociali, la rivista pubblica una eccezionale borsa di studio che richiama le discipline umanistiche in conversazione tra loro, nonché con le scienze naturali e sociali. <http://environmentalhumanities.org/>.



tale (Environmental Economics) è diventata gradualmente una sotto-disciplina dell'Economia, come ricorda Verhoef (1999). Questo approccio disciplinare è risultato necessario per correggere il quadro interpretativo neoclassico di fronte al “fallimento del mercato” evidenziato, per il tema in analisi, dai limiti ambientali, e non solo (Venkatachalam, 2006). Nonostante i molteplici e datati richiami ad una visione complessa del rapporto uomo/ambiente (2), però, la natura è stata lasciata fuori dai modelli economici.

L'archetipo della separazione tra economia e natura è il modello neoclassico di flusso circolare utilizzato nelle esemplificazioni economiche (Kerry Smith, 2017). Le interazioni tra i flussi descrivono processi lineari. In un mercato di libera concorrenza i soggetti sono nelle medesime condizioni, e quindi i mercati sono perfettamente in grado di funzionare da soli. La conseguenza di tale impostazione è che relega in posizione secondaria le interazioni tra persone e sistemi ambientali. Nell'Economia Neoclassica, inoltre, le scelte dei singoli sono motivate dalla ricerca della massima efficienza possibile date le risorse e le informazioni disponibili. Ne consegue che per un'allocazione efficiente si richiede che le risorse siano impiegate rispetto ai loro più elevati valori d'uso. La popolazione, consumatore sovrano ossia espressione dell'utilità marginali, determina tali valori. Due le principali conseguenze: la prima è l'assenza del giudizio sulla formazione del valore; la seconda è che il raggiungimento di un risultato efficiente si ottiene solamente rispetto a determinate condizioni di diritti di proprietà ossia per beni e servizi privati. L'Economia Ambientale, dunque, è intervenuta per correggere le stime sui valori delle risorse non solo rispetto alla scarsità e alla proprietà ma anche rispetto alle esternalità. L'impegno di tanti autori ha portato a strutturare nuovi modelli di gestione ambientale (3). Ma la “gestione ambientale” implica la necessità di stimare il valore della natura. L'inquadramento utilitaristico dell'ecologia introduce, quindi, un paradosso: esplicita la possibilità di cadere nella trappola del riduzionismo anche in tema di sostenibilità, proprio perché, nonostante la disciplina applichi la categoria di bene pubblico ai *Commons*, gli attribuisce un “prezzo” (Tinacci, 2008). Lo spazio indifferenziato della letteratura neoclassica basato su diritti di proprietà, moneta (scambio) e tecnologia (sostituzione) diventa vulnerabile se mutano le condizioni iniziali della costruzione dei modelli. Il cambio di paradigma interviene con l'Economia Ecologica (Ecological Economics), che esplicita i termini della sostenibilità, e si separa dalla Environmental Economics per integrare approcci non economici allo studio del rapporto uomo/ambiente. Le discussioni sull'importanza delle risorse naturali e dei servizi ecosistemici impongono riflessioni rispetto ai problemi di confini, di scala, di legittimazione e categorie valoriali che superano l'utilità economica (Costanza *et al.*, 1997).

L'insistenza sulla molteplicità degli approcci richiede di spostare l'attenzione dal modello astratto dell'economia verso modelli plurali che accolgono le questioni “reali”, attenti ai quadri concettuali quali la scala macroeconomica, l'impronta ecologica, la sostenibilità a lungo termine e la complessità ecologica per analizzare l'interazione tra la società e l'ambiente.

Un possibile modo per delimitare l'ambito reale è concentrare l'attenzione sulle problematiche comportamentali degli individui coinvolti nel processo di “uso ambientale”. L'attenzione al luogo, inoltre, induce ad una lettura dal basso ri-legando la natura alla cultura. Il tema ha importanti risvolti geografici rispetto alla prossimità, l'estensione, la scala per la gestione dei sistemi ecologici cercando di conciliare il carattere pubblico del bene, l'interesse planetario e l'uso localizzato.

Le questioni riproposte dall'Antropocene inducono, come riassunto, alla ricerca dell'unione tra la società e l'ambiente e la rappresentazione di tale sistema complesso è sia dell'Economia Ambientale che di quella Ecologica. Nella prima l'utilizzo del linguaggio economico è eccessivamente tecnicistico, lasciando ai modelli la determinazione dei percorsi di crescita sotto i vincoli rappresentati da funzioni che misurano i cambiamenti nei sistemi naturali. L'approccio rimane però anodino rispetto alle questioni politiche riguardanti le discrezionalità della priorità dei vari interessi di protezione o uso delle risorse, oppure rispetto alle questioni della giustizia spaziale e dell'etica intergenerazionale. Nell'altra, ossia la scuola degli ecologisti economici, si risponde con letture multidisciplinari alle “ristrettezze” dei modelli che impediscono di comprendere alcune delle importanti questioni ambientali ed ecologiche come il riscaldamento globale e la perdita della biodiversità, ma questa apertura sconta la mancanza di un quadro

(2) Ne è un esempio la pubblicazione *Man and Nature* di G. P. Marsh (1864).

(3) Si ricorda lo schema DPSIR, del 1998 adottato dalla EEA (European Environmental Agency).

teorico unitario e ampiamente accettato (Venkatachalam, 2006). La scala planetaria della manifestazione dei cambiamenti, inoltre, è usata come giustificazione ideologica per affrontare la gestione delle relazioni uomo/ambiente. La politica deve riconoscere che gli impatti dell'attività umana stanno avvenendo su una scala planetaria, di conseguenza le politiche ambientali nazionali e internazionali devono essere riconsiderate e deve essere richiesta la gestione globale per evitare minacce ai sistemi di vita che sono essenziali per l'umanità (Steffen, Crutzen e McNeill, 2007). La valutazione dei rischi ambientali e le analisi dei cambiamenti a tutte le scale sembrano essere il campo di inserimento degli studi geografici rispetto ad entrambe le scuole. Ma mentre l'approccio basato sull'utilità nell'Economia Ambientale ha come obiettivo quello di migliorare il benessere (economico) degli individui, per l'Economia Ecologica le risorse ambientali dovrebbero essere protette per il loro «proprio bene», perché l'ecologia è, ovviamente, parte dell'intero sistema e merita un diritto uguale per la propria sopravvivenza. Posizioni, entrambe, non neutrali rispetto alle definizioni/interpretazioni di benessere. La lettura della relazione società/ambiente rimane minata dalla conflittualità tra diritti contrapposti visti come barriere e opposte trincee. Sembra, quindi, non essere ancora compreso appieno, o accettato, l'aspetto simbiotico tra capitale naturale/uomo/capitale economico.

3. BARRIERE PLANETARIE. – La ricerca di una definizione di valore alternativa a quella economica e la rilevanza del suo utilizzo ha caratterizzato il dibattito tra gli economisti ambientali ed ecologici (Venkatachalam, 2006). Nell'ambito della Ecologia Economica, grazie alla pluralità degli approcci che vi convergono, si sono sviluppate diverse letture in termini di efficienza e di equità nella pratica tra conservazione e sviluppo rispetto ai diversi sistemi di valore. A seconda della costruzione di tale sistema nelle società si avranno variegati criteri di scelta tra le soluzioni proposte per divenire amministratori efficaci del sistema terrestre. Per ovviare all'eccessivo relativismo la Natura, allora, è inserita come soggetto cui si riconosce un valore intrinseco e il diritto alla preservazione. Da questo assioma deriva e si sviluppa la letteratura dei “servizi ecosistemici” (Gómez-Baggethun *et al.*, 2010). Il passaggio di scala che si impone, per estendere gli studi alla totalità della Terra, ha prodotto proficui contributi sulle misure del deterioramento dei sistemi ambientali e ha sollecitato, infine, le riflessioni sulla capacità del pianeta di continuare a fornire lo stesso ambiente accogliente che ha facilitato lo sviluppo umano negli ultimi diecimila anni (Steffen *et al.*, 2011). Inquietudine tanto più sentita se si considera il continuo aumento della pressione sulle risorse semplicemente a causa della crescita della popolazione. La richiesta di una gestione planetaria dei servizi ecosistemici da parte dell'economia ecologica è spiegata, così, dal disvelarsi della conflittualità che si realizza nella contrapposizione tra costi sociali e costi ambientali a tale scala. L'affermarsi del paradigma dei servizi ecosistemici e l'approvazione del Millennium Ecosystem Assessment ha prodotto la loro valutazione scientifica e la stima delle tendenze e delle conseguenze della traiettoria del cambiamento dell'ecosistema per il benessere dell'uomo. L'approccio dei confini planetari (PB: Planetary Boundary), ad esempio, è il risultato della ricerca di uno “spazio operativo sicuro per l'umanità” (Rockström *et al.*, 2009). La costruzione del sistema socio-ecologico-geofisico su scala planetaria, che si affianca alla lettura dell'Antropocene (Castree, 2014a, 2014b, 2014c), permette di impostare le analisi sulla base delle connessioni dinamiche delle funzioni biofisiche del sistema Terra. Il gruppo di Rockström, in tal modo, individua i livelli critici, a scala globale, oltre i quali l'umanità non dovrebbe esercitare la sua pressione poiché la compromissione del servizio ecosistemico supererebbe la sua capacità di resilienza. Se sembra possibile arrivare a un consenso scientifico sulle definizioni dei limiti, non è semplice trovare la strada per la sua gestione, soprattutto nell'ottica di una governance globale, soluzione che è influenzata dalle divergenti posizioni tra le letture ottimistiche, di tradizione neoclassica e che mostrano la traiettoria dello sviluppo segnata dal miglioramento dei livelli di vita a scala mondiale e dagli ulteriori sviluppi tecnologici e dalla geo-ingegneria, verso quelle pessimistiche degli economisti ecologici basate sia sulle misure del degrado e della degenerazione dei servizi ecosistemici che sulle valutazioni delle alterazioni, anche geopolitiche, introdotte dall'uso di tecniche geo- ingegneristiche (Barrett, 2008). La conflittualità tra sviluppo umano e sistema ambientale e tra le differenti posizioni ideologiche trova una sintesi esplicativa nel lavoro di Steffen *et al.* (2011) in cui si mette a confronto la traiettoria evidenziata dell'Indice di Sviluppo Umano (HDI) e l'Impronta Ecologica (Global Footprint) nell'intervallo di tempo tra 1980–2007 rispetto ai livelli obiettivo di sostenibilità (Fig. 1).

Dal grafico si intuisce lo sforzo intrapreso verso comportamenti sostenibili per entrambi gli indi-

catori, tuttavia nessun paese ha ancora raggiunto l'area obiettivo, quell'area "goal" che compendia un buon livello dell'indice di sviluppo umano con una sostenibile impronta ecologica. La lettura sincronica tra i due indicatori esplicita il conflitto che si pone tra diritto umano e diritto naturale. La crescita della popolazione è articolata con un uso più intenso delle risorse e un inquinamento crescente pesando sull'impronta globale. L'evidenza che il benessere raggiunto in molti paesi, e dunque da una parte del mondo, abbia eroso a livello planetario i sistemi di supporto alla vita; o le considerazioni che i vantaggi associati alla produzione alimentare sono superiori ai costi del declino di altri servizi a livello mondiale (Report Global Footprint Network, 2011), inquadra la questione della gestione planetaria non come un mero esercizio di equa ripartizione e limitazione alla produzione degli inquinanti e/o all'uso delle risorse ma a delle scelte sui temi sensibili quali, ad esempio, quelli della crescita della popolazione.

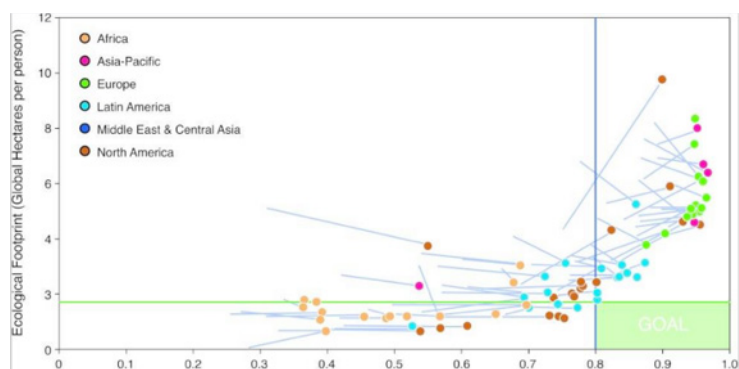


Fig. 1 – Confronto tra le traiettorie HDI e Global Footprint, 1980-2007.

Fonte: Crutzen *et al.*, 2011.

I metodi di valutazione e gli schemi di mercato non sono ideologicamente neutrali, come suggerito da Vatn (2005). I valori economici e i processi di valutazione sono costruiti culturalmente e, in quanto tali, agiscono come "insieme di regole" di determinate società sulle nozioni di proprietà e possesso, razionalità e modi di relazionarsi con l'ambiente. Questioni sulle quali si incaglia la prospettiva della gestione planetaria. Gli studi multidisciplinari che hanno rappresentato la relazione tra società e ambiente mostrano che la dipendenza e la contrapposizione tra queste due entità avvengono a scale differenti: quella a scala planetaria si manifesta con la possibile condivisione della difesa dei diritti della Natura e dell'uso del valore intrinseco con il suo portato di valenza politica, poiché implica la redistribuzione della qualità ambientale dallo spazio globale verso scale inferiori; ma la scala della contrapposizione è tra paesi maggiormente inquinanti e paesi che ne subiscono le conseguenze o tra paesi sviluppati e paesi con economie emergenti, e altro ancora, ed è una scala regionale. Come accennato le origini di tali controversie sono di natura identitaria, culturale. Le scelte sono fatte dall'uomo: è quindi ripartendo dal livello ontologico dell'uomo che le discipline umanistiche diventano la chiave per lo sviluppo di analisi a sostegno delle questioni ambientali. "*After half a century of putting nature first, it may be time to put humans first*" (Sörlin, 2012 p. 789).

4. CONCLUSIONI. – Il proposito di richiamare il succedersi degli studi economici-ambientali è stato utile per individuare i principali inquadramenti delle dinamiche sociali nell'Antropocene. La comunità scientifica si sta impegnando, inoltre, nello sviluppo di paradigmi integrati tra letture scientifiche/sociali e umanistiche nella ricerca di un vocabolario concettuale più esteso per poter esprimere e leggere quello che è "ambientale" come sociale, con un impegnativo percorso integrativo di abbattimento di barriere disciplinari. Gli avvertimenti di irreversibilità stanno assumendo, infatti, dimensioni che sfuggono al controllo dell'uomo ed è urgente facilitare progressi in tutti i campi dell'agire verso obiettivi di sostenibilità, che convincono in merito al "fatto che l'economia è un sottosistema dell'ecosistema" (Tinacci, 2008 p 378). Individuare quali cambiamenti istituzionali, economici e comportamentali siano necessari viste le limitazioni imposte dalla sostenibilità sarebbe, quindi, compito delle scienze a sostegno delle scelte po-

litiche. In questo gioco di equilibri, però, vi è il campo delle spinte innovative delle nano-bio-tecno-info tecnologie che, di contro, superano le barriere ambientali. Il tema, dunque, è quello di governare la transizione verso la sostenibilità oppure di ripensare la sostenibilità stessa data la constatazione che è mutata la condizione dell'umanità poiché è mutato l'ambiente (Palsson *et al.*, 2013). La chiamata delle discipline umanistiche verso congiunzioni interdisciplinari impegnate con questioni fondamentali di significato, ha preso forma nel progetto della Environmental Humanities. La collaborazione tra scienze umanistiche, scienze sociali e naturali, in tale progetto, segna un ulteriore passo per istruire il dibattito pubblico sulle politiche in materia ambientale. La capacità di portare le domande sull'essere in ambiti ambientali permette di articolare una nozione "più spessa" di umanità, e di esplicitare come si forma e si produce la conoscenza identitaria traghettando nella politica condivisibili interpretazioni di valore, etica, giustizia. Nella Environmental Humanities vi è il rifiuto di ridurre l'uomo a soggetto autonomo e vincolato alle decisioni razionali. L'umanità viene posizionata come partecipante e intrecciata tra diversità culturali e ecologiche che modellano chi siamo e i modi in cui siamo in grado di "diventare con gli altri" (Haraway, 2008). L'attenzione sulle relazioni analizza l'identità spostando il centro di indagine alle "zone di contatto" individuabili a tutte le scale. La ricerca è volta al superamento delle interpretazioni binarie e al reinserimento dell'umanità all'interno dell'ambiente. Dall'intersezione tra le scienze umanistiche e le scienze naturali riacquistano importanza i luoghi e le ricerche idiografiche da cui i termini "biosocial" o "naturale-culturale" (Ingold e Palsson, 2013). Lo studio dei comportamenti di piccole comunità permette di rintracciare la tessitura tra natura e uomo. Riproporre e riflettere su tali interpretazioni è un modo per ricucire lo strappo prodotto nel mondo occidentale tra queste due entità. Se a questo si associa la lettura transcalare dei fenomeni, propria della geografia, si ha la possibilità di inquadrare anche le contrapposizioni tra interessi locali e globali (4). Per i popoli indigeni l'umanità è condivisa con le altre specie. La Terra stessa vive di relazioni inter-specie. Le conoscenze indigene esplicitano, infatti, parte di una radicale riconfigurazione della comprensione del mondo vivente e delle relazioni tra umano e non umano. In questa prospettiva, si ripropongono le annose domande: cosa è l'uomo o che cosa ci rende umani, quali sono i confini tra uomo e animale o tra uomo e macchina? Come vengono prodotti e trasformati i corpi umani? E quali sono le conseguenze per l'etica e la politica? (Braun, 2004 e 2008). Inserire, dunque, tra la visione economica e quella ecologica la lettura umanistica rende palese l'indagine su quale sia l'attuale posizione filosofica e perché sia incentrata sul superamento delle letture dualistiche verso interpretazioni relazionali. L'aver riposizionato l'ambiente all'interno delle dinamiche sociali ad opera dello Sviluppo Sostenibile, da cui sono scaturite politiche di ristrutturazione in senso ecologico del sistema produttivo, mostra come le nuove soluzioni di promozione pubblica attraverso incentivi per produzioni ecocompatibili, lo sviluppo della green economy, le possibilità di soluzioni tecnologiche legate alla geo-ingegneria non siano esenti da produzione di squilibri e contraddizioni. La richiesta di interventi coordinati a scala planetaria trova un primo obiettivo ostacolo nei temi della giustizia e dell'equità dei possibili percorsi di sviluppo. Anche l'analisi dell'economia ambientale mostra i suoi limiti nell'incapacità di inglobare il valore intrinseco dell'ambiente e dell'uomo spaccettandolo in componenti misurabili con i concetti di valore di scambio e di uso. La contemporanea rivoluzione insita nella capacità di manipolazioni di composti organici e inorganici innesca ulteriori stravolgimenti di cui una peculiare e occulta caratteristica è quella di incidere e modificare la cultura. Tutto questo suggerisce la necessità di ridefinire la sostenibilità. Se il suggerimento di superare le letture dualistiche per riflettere sull'apparente frattura del soggetto umano è un importante snodo per considerare la natura anche come socialmente costruita (Castree e Nash, 2006), allo stesso tempo lo stesso Castree (2014) evidenzia anche il rischio di strumentalizzazione che possono subire le argomentazioni degli umanisti quasi fino a produrre un pensiero unico, necessario a dirigere gli interventi a scala planetaria. La barriera dunque, al di là delle letture transcalari che permettono di comprendere la contrapposizione tra rischi ambientali locali e globali e la conseguente conflittualità tra comunità e individuo, è quella di capire chi siamo e cosa sia giusto.

(4) Un esempio di quanto si sta sostenendo è il conflitto nell'uso dell'ambiente tra l'interesse delle popolazioni contadine della Bolivia presso il Salar de Uyuni e gli interessi delle multinazionali che li estraggono litio, minerale necessario per la produzione di batterie che permettano lo sviluppo dell'auto elettrica e dunque una riduzione di impatto ambientale!

BIBLIOGRAFIA

- BRAUN B., "Queyiring posthumanisms", *Geoforum*, 35, 2004, pp. 269-273.
- BRAUN B., "Environmental issues: inventive life", *Progress in Human Geography*, 32, 2008, n. 5, pp. 667-679.
- CASTREE N., NASH C., "Posthuman geographies", *Social & Cultural Geography*, 7, 2006, n. 4, pp. 501-504.
- CASTREE N., "The Anthropocene and Geography I: The back story", *Geography Compass*, 8.7, 2014a, pp. 436-449.
- CASTREE N., "The Anthropocene and Geography II: Current Contributions", *Geography Compass*, 8.7, 2014b, pp. 450-463.
- CASTREE N., "The Anthropocene and Geography III: Future Directions", *Geography Compass*, 8.7, 2014c, pp. 464-476.
- CASTREE N., "The Anthropocene and the Environmental Humanities: Extending the Conversation", *Environmental Humanities*, 5, 2014, pp. 233-260.
- COSTANZA R., D'ARGE R., DE GROOT R., FARBER S., GRASSO M., HANNON B., LIMBURG K., NAEEM S., O'NEILL R.V., PARUELO J., RASKIN G.R., SUTTON P., VAN DER BELT M., "The value of the world's ecosystem services and natural capital", *Nature*, 387, 1997, pp. 253-260.
- GÓMEZ-BAGGETHUN E., DE GROOT R., LOMAS P. L., MONTES C., "The history of ecosystem services in economic theory and practice: From early notions to markets and payment schemes", *Ecological Economics*, 69, 2010, pp. 1209-1218.
- HARAWAY D., *When Species Meet*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2008.
- KERRY SMITH V., "Environmental Economics and the Anthropocene", *Oxford Research Encyclopedia of Environmental Science*, 2017, pp. 1-15.
- INGOLD T., PALSSON G. (eds), *Biosocial Becomings: Integrating Social and Biological Anthropology*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013.
- MARSH G.P., *The Earth as modified by human action*, New York, C. Scribner & co., 1864.
- PALSSON G., SZERSZYNSKI B., SORLIN S., HACKMANN J., HOLM P., INGRAM J., KIRMAN A., PARDO BUENDI M., WEEHUIZEN R., "Reconceptualizing the 'Anthropos' in the Anthropocene: Integrating the social sciences and humanities in global environmental change research", *Environmental Science & Policy*, 28, 2013, pp. 3-13.
- ROCKSTRÖM J., STEFFEN W., NOONE K., PERSSON Å., CHAPIN S.F.III, LAMBIN EF., LENTON TM., SCHEFFER M., FOLKE C., SCHELLNHUBER H., NYKVIST B., DE WIT C. A., HUGHES T., VAN DER LEEUW S., RODHE H., SÖRLIN S., SNYDER P. K., COSTANZA R., SVEDIN U., FALKENMARK M., KARLBERG L., CORELL R. W., FABRY V. J., HANSEN J., WALKER B., LIVERMAN D., RICHARDSON K., CRUTZEN P., FOLEY J., "Planetary boundaries: Exploring the safe operating space for humanity", *Ecology and Society*, 14(2):32, 2009, www.ecologyandsociety.org/vol14/iss2/art32/.
- ROSE D.B., VAN DOOREN T., CHRULEW M., COOKE S., KEARNES M., O'GORMAN E., "Thinking Through the Environment, Unsettling the Humanities", *Environmental Humanities*, 1, 2012, pp. 1-5.
- SÖRLIN S., "Environmental Humanities: Why Should Biologists Interested in the Environment Take the Humanities Seriously?", *BioScience*, 62, 2012, n. 9, pp. 788-789.
- STEFFEN W., CRUTZEN P., MCNEILL J.R., "The Anthropocene: Are Humans Now Overwhelming the Great Forces of Nature?", *Ambio*, 36, 2007, n. 8, pp. 614-621.
- STEFFEN W., PERSSON Å., DEUTSCH L., WILLIAMS M., ZALASIEWICZ J., FOLKE C., ROCKSTRÖM J., CRUMLEY C., CRUTZEN P., GORDON L., MOLINA M., RAMANATHAN V., RICHARDSON K., SCHEFFER M., SCHELLNHUBER J., SVEDIN U., "The Anthropocene: From global change to planetary stewardship", *Ambio*, 40, 2011, n.7, pp. 739-61.
- TINACCI MOSSELLO M., *Politica dell'ambiente. Analisi, azioni, progetti*, Bologna, Il Mulino, 2008.
- VATN A., *Institutions and Environment*, Chentelam, Edagr Elgar, 2005.
- VENKATACHALAM L., "Environmental economics and ecological economics: where they can converge?", *Ecological Economics*, 61, 2006, pp. 550-558.
- VERHOEF E.T., "Externalities", in VAN DEN BERGH J.C. (ed), *Handbook of environmental and resource economic*, Cheltenham, Edward Elgar, 1999, pp. 197-214.
- WHATMORE S., *Hibrid Geographies: Natures, Cultures, Spaces*, London, Sage Publications, 2002.

Sapienza Università di Roma: adriana.contipuoerger@uniroma1.it

RIASSUNTO: Il lavoro esamina le tematiche connesse con il concetto di barriera nel dibattito sull'Antropocene. Per valutare e guidare i cambiamenti è necessario sapere a quale sistema di valori si fa riferimento. Per tale motivo, attraverso una rilettura delle considerazioni che si sono susseguite nei percorsi teorici dell'Economia Ambientale e della Economia Ecologica si vuole evidenziare quali sono le barriere concettuali delle due diverse ottiche di analisi. Tali snodi costringono a riconsiderare il rapporto uomo/ambiente suggerendo una maggiore integrazione tra le discipline ambientali e sociali e umanistiche per superare le letture duali e reciprocamente esclusive. Nel lavoro si presentano alcune posizioni di questa impostazione sottolineando gli ulteriori interrogativi cui si perviene.

SUMMARY: The aim of the paper is to present and investigate the relationship between the barriers of the Anthropocene and Sustainability. Hence, it is necessary to know which measuring reference system is adopted and, in our current investigation, which system of values are. The assumptions above explain and motivate the attempt of this paper to provide a reading of several considerations stated in the theoretical paths of Environmental Economics and Ecological Economics and some of their limits. This suggests to consider a new relationship between man and the environment, highlighting a greater integration between environmental, social and humanistic disciplines. In the present paper some positions of this new approach is present.

ted, pointing out further questions and considerations it emerge.

Parole chiave: antropocene, economia ambientale/ecologica, planetary boundary

Keywords: anthropocene, environmental economy/ecological economy, planetary boundary

DOMENICO DE VINCENZO

IL CONFINE COME BARRIERA SELETTIVA. PROBLEMI AMBIENTALI NELLA REGIONE FRONTALIERA TRA MESSICO E STATI UNITI

1. **PREMESSA.** – Il senso del confine come barriera selettiva risiede nel fatto che esso si pone in una duplice condizione di freno e di apertura. Il contatto porta allo scambio e lo scambio può portare allo scontro. In tal modo il confine “filtra” e seleziona (o vorrebbe fare ciò): passa solo ciò che serve e ciò che utile; si ferma (o si tenta di fermare) ciò che viene anche solo percepito come un pericolo.

Il confine, peraltro, si configura come “spazio dell’eccezione”, oltre ad essere spazio del “rifiuto” (Dowle, 2017). Eccezioni che possono riguardare sia le aperture di credito verso i paesi confinanti, sia la perdita di alcuni diritti anche sanciti da organismi transazionali. Sui confini si abbassa il livello di tolleranza e di tollerabilità.

Nel caso del confine tra Messico e USA, evidente è questa selettività dei confini, in quanto (anche con accordi quali il Nord America Free Trade Agreement, NAFTA) si favoriscono gli scambi; peraltro, la prossimità e il diverso costo della vita e del lavoro tra i due paesi incoraggiano fortemente gli investimenti statunitensi in Messico, producendo vantaggi sul fronte dell’occupazione e del reddito, ma anche potenziali impatti ambientali e sociali. Dall’altra si pone il problema di fermare l’ingresso nei confini statunitensi di immigrati clandestini e di stupefacenti, attraverso la costruzione di un muro “fisico” lungo il confine stesso (1). Molti osservatori fanno notare che la richiesta di costruzione del muro viene in un momento in cui gli arresti di messicani (ma anche di altre nazionalità) per aver passato illegalmente il confine con gli Stati Uniti sono decisamente in calo (fig. 1), tenendo conto che esiste già una barriera fisica nella parte di confine non segnata dal Rio Grande. Ma evidentemente l’interesse è solo quello di dare una dimostrazione di forza, destinata soprattutto all’interno, più che all’esterno del Paese.

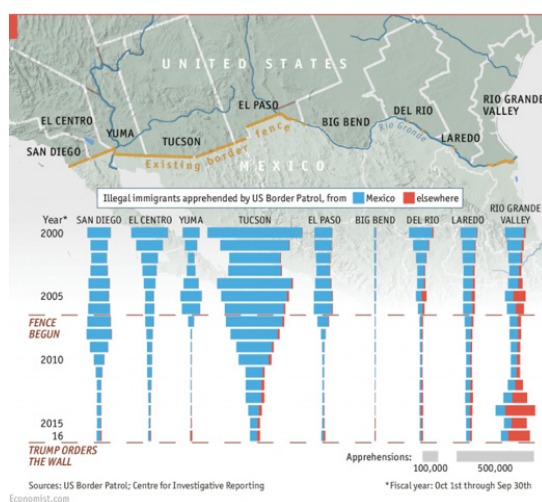


Fig. 1 – Immigrati illegali messicani e di altre nazionalità arrestati dall’U.S. Border Patrol.

Fonte: The Economist, 2017.

(1) Un primo finanziamento del muro da parte del Congresso degli Stati Uniti si è avuto il 25 marzo 2018: 1,6 miliardi di dollari sui 25 miliardi di dollari chiesti da Donald Trump.



Il confine tra Messico e Stati Uniti si estende per oltre 3.000 km con una popolazione, relativa ai *municipios* messicani e alle contee statunitensi che si affacciano sul confine, di circa 7 milioni di abitanti (2010), ma con tassi annuali di crescita della popolazione ben diversi, per i due Paesi: 2,24% per il Messico e 1,62% per gli Stati Uniti. Le differenze in qualità della vita, nei due versanti del confine, sono evidenti. Nel versante statunitense del confine, la popolazione al di sotto del livello di povertà, è sempre inferiore al 20% (tranne per il New Mexico); il dato è comunque in crescita, nel decennio 2000-2010. Nel versante messicano, invece, la popolazione al di sotto del livello di povertà è sempre superiore al 20% e, nel caso di Chihuahua, supera il 50% (fig. 2).

Se sono presenti squilibri socio-economici nei due versanti del confine, allo stesso tempo possiamo affermare con certezza che le condizioni naturali sono simili; comuni sono le condizioni ecologico-ambientali presenti nella regione, in cui prevale un clima semiarido con scarsità di piogge nelle aree interne e forte evapotraspirazione in gran parte dell'anno.

La selettività del confine, nel caso del danno ambientale, emerge con maggiore evidenza, in quanto è proprio la presenza del confine che crea elevata pressione demografica, intensivizzazione dell'agricoltura, crescita urbana e aumento dell'industrializzazione. Un confine che presenta squilibri socio-economici genera investimenti di prossimità non sempre adeguati dal punto di vista ambientale (come si vedrà nei paragrafi successivi). Gli stessi attraversamenti del confine per ragioni commerciali, dunque il traffico da essi generato, sono una conseguenza della selettività a maglie larghe del confine. Ma non è solo questo: una frontiera non riesce a selezionare il danno ambientale, quando la pressione antropica inficia la qualità dell'aria e la qualità e la quantità di acqua in un contesto territoriale particolarmente delicato e sensibile, che riguarda entrambi i versanti del confine. Dunque, si tratta di impatti ambientali che sono letteralmente "prodotti" dalla presenza del confine e prodotti da quella particolare condizione ambientale.

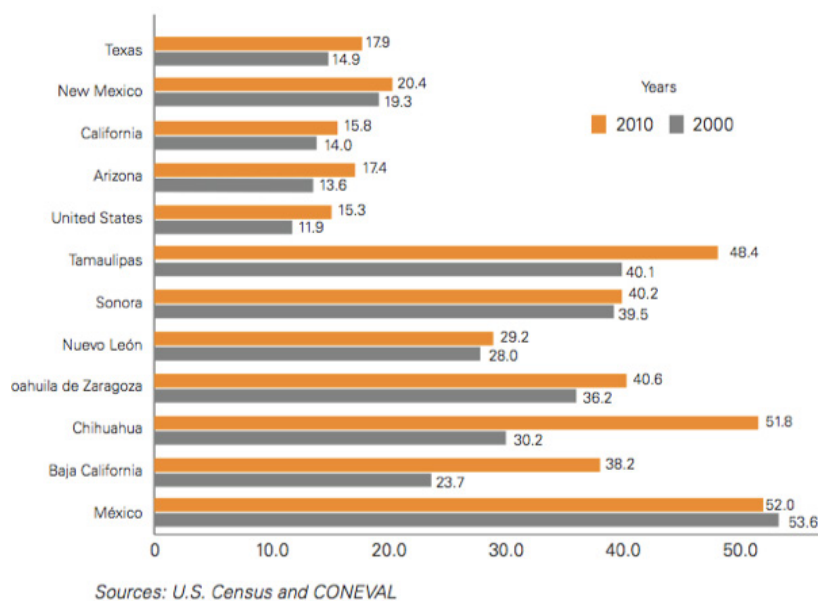


Fig. 2 – Popolazione al di sotto del livello di povertà (%) lungo la linea di confine.

Fonte: Wilson, Lee, 2013.

2. I PROBLEMI AMBIENTALI NEL CONFINE TRA MESSICO E USA. – La presa di coscienza di problemi ambientali lungo il confine tra Messico e Stati Uniti ha una storia lunga e nota, che si è concretizzata, nei primi anni '80 del secolo scorso, nella stipula di un accordo, *l'Agreement Between the United States of America and the United Mexican States on Cooperation for the Protection and Improvement of the Environment in the Border Area* (La Paz, BCS, Mexico. August 14, 1983) e la creazione della Border Environmental Cooperation Commission (BECC) (1994), di cui fanno parte entrambi i Paesi, conseguenza

di un accordo laterale del NAFTA. A dispetto della sempre più elevata esigenza di tutela ambientale, in realtà sempre meno sono le risorse finanziarie destinate allo scopo. Il Border Environment Infrastructure Fund, creato dalla North America Development Bank (NADB, istituzione creata contemporaneamente alla BECC) – che ha il compito di co-finanziare i progetti infrastrutturali legati al miglioramento delle condizioni ambientali, soprattutto quelle relative all'acqua potabile e ai reflui – ha visto, nel tempo, ridursi costantemente i finanziamenti: dai 100 milioni di dollari che riceveva negli anni '90 del secolo scorso, si è passati ai 20 milioni di dollari del 2008 (De La Parra *et al.*, 2013).

Dall'azione della BECC e della NADB sono nati il *Border 2012 Program*, seguito dal *Border 2020 Program*, che hanno il compito, attraverso politiche di tipo bottom-up, di implementare progetti transfrontalieri, che affrontino il miglioramento delle condizioni ambientali nelle regioni di confine, relativi soprattutto alla qualità dell'aria e dell'acqua potabile, nonché alla riduzione del rischio da rifiuti pericolosi.

Sono diversi gli impatti ambientali nell'area di confine tra USA e Messico e sono quasi tutti conseguenza dell'azione antropica che si sviluppa su di esso. Innanzitutto, troviamo gli impatti legati al consumo di acqua potabile e al suo uso nelle attività economiche (agricoltura, industria, attività mineraria), come anche il suo inquinamento prodotto dalle stesse attività. In tale contesto emerge una competizione nell'uso delle acque dei grandi fiumi in comune tra USA e Messico: Rio Grande (Rio Bravo, per i Messicani) e Colorado. Anche in questo caso emergono squilibri, visto che le acque – quasi esclusivamente utilizzate per l'agricoltura – vanno per il 90% agli Stati Uniti e per il restante 10% al Messico. Sono emersi problemi di approvvigionamento delle acque in Messico, a causa della riduzione delle acque di falda, ampiamente utilizzate per la fornitura di acqua delle aree urbane. Peraltro, interventi di cementificazione di corsi d'acqua e di canali rendono ulteriormente precario il mantenimento dei livelli degli acquiferi. Noto è il caso dell'All-American Canal, un acquedotto che porta le acque dal fiume Colorado alla Imperial Valley (California), seguendo il confine USA-Messico. Nel momento della sua costruzione, il canale era in terra. Ciò permetteva una l'infiltrazione delle acque, che manteneva il livello di falda. La successiva cementificazione del canale, voluta dagli Stati Uniti per evitare una perdita di acqua, ha impedito questa infiltrazione e ciò ha causato un impoverimento e una salinizzazione della falda, la cui acqua è utilizzata dal versante messicano (De La Parra *et al.*, 2013). La scarsità di acqua potabile nelle aree urbane, inoltre, produce nelle comunità di entrambi i versanti del confine problemi sanitari che causano infezioni quali dissenteria, gastroenterite e colera. La scarsità di acqua, peraltro, è ampiamente causata proprio dalla rapida espansione urbana, che interessa la regione di confine. In aggiunta alla scarsità, vi è la immissione nella falda di inquinanti, provenienti dall'agricoltura e dall'allevamento, come anche dalle attività industriali.

Con l'inquinamento dell'aria, entriamo nella situazione in cui la selettività del confine non riesce a intervenire in alcun modo. La presenza di attività inquinanti su un versante del confine (normalmente quello messicano) produce effetti sulla qualità dell'aria e della salute su entrambi i versanti. Emblematico in tal senso è il caso della produzione di mattoni a Ciudad Juarez e Mexicali (Messico). I forni per la cottura dei mattoni vengono alimentati con i più disparati materiali, tra i quali copertoni e batterie, e ciò provoca nelle due città messicane e nelle città gemelle statunitensi di El Paso e Calexico una elevata incidenza di malattie dell'apparato respiratorio (Blackman *et al.*, 2003; De la Parra *et al.*, 2013; Liverman, 1999). Un altro esempio di inquinamento transfrontaliero – ma prodotto su entrambi i versanti – è quello del *Gray Triangle* tra Arizona (USA) e Sonora (Messico). La presenza di fonderie e di impianti di generazione di energia hanno creato notevoli impatti ambientali soprattutto con l'emissione di biossido di zolfo (Carter D. E. *et al.*, 1996; GNEB, 2007; Liverman *et al.*, 1999).

L'inquinamento dell'aria è aggravato anche dall'incremento del traffico di automobili e camion nella zona di confine, dove si superano costantemente i livelli di concentrazione del particolato. Un traffico che deriva anche dalle esportazioni di beni dal Messico agli USA o di semilavorati o singole parti che dagli Stati Uniti vanno in Messico, dove vengono assemblati e ri-esportati negli Stati Uniti (Liverman *et al.*, 1999, p. 620): è l'organizzazione della produzione basata sulle cosiddette *maquiladoras* (si veda il paragrafo successivo).

Anche i rifiuti tossici e pericolosi sono conseguenza degli squilibri socio-economici presenti nei due stati confinanti. Già negli anni '80 e '90, una parte dei rifiuti pericolosi e tossici prodotti negli Stati Uniti venivano esportati nelle aree rurali del Messico (Sánchez, 1990). A ciò si aggiunge quanto resta

in Messico dei materiali tossici e pericolosi utilizzati nei processi produttivi delle maquiladoras, le cui materie prime provengono dagli USA. Il NAFTA prevedeva che tali materiali, originati appunto negli USA, dovessero essere riportati nel Paese di provenienza. La statunitense Environmental Protection Agency (EPA) implementò un programma di tracciamento (*hazmat tracking*) di tali rifiuti tossici, ma esso è terminato prima ancora di partire. Il risultato è che l'ingresso di rifiuti tossici e di materiali pericolosi in Messico continua senza sosta e, anzi, si registra una crescita (CEC, 2013). Anche in questo caso, la selettività del confine non funziona e, per di più, le infiltrazioni sono anche orientate in un solo verso: dagli USA al Messico.

La decisione annunciata dal Presidente USA Donald Trump (peraltro sostenuta da tutti i candidati alla presidenza repubblicani, sfidanti di Trump) di costruire un muro al confine tra USA e Messico è il tentativo di creare un filtro definitivo per limitare gli ingressi di immigrati negli Stati Uniti (anche in funzione antiterroristica) e bloccare il traffico di stupefacenti: probabilmente non contribuirà sensibilmente né all'uno, né all'altro scopo, visto che – come si è detto – già esiste una barriera lungo il confine (a partire dal 1990) e già vi è stata una riduzione degli ingressi di clandestini e probabilmente uno spostamento delle rotte (Eriksson, Taylor, 2008). Il muro potrebbe, paradossalmente, contribuire alla costruzione del problema, piuttosto che alla sua soluzione: bisogna creare delle barriere all'emigrazione, perché se c'è un muro, l'emigrazione è una minaccia per gli Stati Uniti (Gulasekaram, 2012). Il muro, peraltro, non fermerà gli impatti ambientali diretti e indiretti, ma può contribuire, ancora paradossalmente, alla loro creazione. Già l'attuale recinzione lungo il confine ne sta creando, riducendo la biodiversità, frammentando gli habitat e impedendo il libero spostamento delle popolazioni animali (Eriksson, Taylor, 2008).

3. IL MESSICO COME POLLUTION HAVEN? – Come si è visto nel precedente paragrafo, spesso si è registrato un trasferimento di “impatti” dalla parte più sviluppata del confine a quella meno sviluppata. Eppure, Messico e Stati Uniti hanno simili leggi e limiti di emissione relativamente agli inquinanti e alla qualità ambientale. Questo dovrebbe escludere che si possano verificare localizzazioni di imprese statunitensi a elevato impatto ambientale all'interno dei confini messicani. In realtà, pur essendoci una maggiore capacità di controllo, rispetto agli anni passati, il Messico resta ancora piuttosto debole nell'individuare, misurare e perseguire i colpevoli (De La Parra, 2013). E ciò potrebbe ancora essere motivo di investimenti mirati di imprese, che troverebbero in Messico una possibilità di sfuggire ai più rigidi controlli statunitensi sulle attività inquinanti, cioè il Messico diventa un *pollution haven*, un rifugio per l'inquinamento.

Schatan e Castilleja (2007) hanno esaminato l'effetto che le maquiladoras dell'elettronica hanno sul confine settentrionale del Messico e sull'ambiente. Il Messico ha registrato una significativa crescita nel settore elettronico: tra il 1992 e il 2001, infatti, le esportazioni di prodotti elettronici negli Stati Uniti sono quintuplicate in termini di valore. Gli autori hanno analizzato i fattori che influenzano la probabilità delle maquiladoras nel Messico settentrionale di adottare una politica ambientale attiva. I loro risultati si basano sui risultati di un'indagine condotta da El Colegio de la Frontera Norte (2002) sull'apprendimento tecnologico e il potenziamento industriale nelle maquiladoras dell'elettronica. Sono state intervistate 298 imprese, di cui 200 nel settore dell'elettronica. I risultati di questa analisi suggeriscono che i principali fattori che hanno portato le imprese ad adottare politiche ambientali sono stati la permanenza dello stabilimento nello stesso luogo; le dimensioni della multinazionale a cui appartenevano, con una sorta di certificazione di qualità; l'esecuzione di attività di assemblaggio, quando la struttura organizzativa dell'impianto includeva un ufficio ambientale e quando la sede centrale forniva loro assistenza tecnica specifica su questioni relative all'innovazione alla logistica. I risultati indicano anche che la maggior parte di questi impianti sono a Tijuana (51%), Ciudad Juarez (29%) e Mexicali (20%) e che più della metà di queste imprese sono state aperte negli anni '90. Il 22% delle imprese erano piccole, il 20% di medie dimensioni, mentre il 58% di esse erano grandi aziende. La maggior parte di esse era statunitense (55%). Nonostante il crescente numero di ingegneri e tecnici negli ultimi anni, l'industria elettronica della maquiladoras è ancora a alta intensità di lavoro non qualificato. Inoltre, anche se il 58% delle maquiladoras dell'elettronica ha formato i suoi ingegneri e tecnici, i lavoratori raramente hanno ricevuto una formazione. Per quanto riguarda il loro comportamento ambientale, il 54% delle imprese ha dichiarato di aver adottato una politica ambientale attiva, il 57% di esse ha aumentato la propria spesa per la protezione ambientale nei precedenti tre anni e circa il 25% di esse ha assunto servizi di consu-

lenza ambientale negli Stati Uniti. Tuttavia, meno della metà di queste imprese ha dichiarato di utilizzare tra l'1% e il 5% delle entrate da investire per le tecnologie ambientali. Inoltre, le imprese forniscono una formazione molto limitata su questioni ambientali. Infatti, solo tre impianti dei 190 che avevano fornito formazione a ingegneri e tecnici, avevano fatto lo stesso anche in relazione agli standard ambientali. Secondo gli autori, sulla base di questi dati, si potrebbe concludere che per tali società la protezione dell'ambiente non è una priorità nelle loro filiali in Messico (almeno considerando le loro spese di formazione). Gli autori hanno scoperto che le politiche ambientali adottate dalle aziende diventano più deboli quando si scende dalla sede centrale alle filiali. Hanno anche riscontrato la stessa tendenza con cui si passa alle filiali verso i fornitori.

Gallagher (2004) ha esaminato l'entrata in vigore degli effetti del NAFTA sul Messico. Gli oppositori del NAFTA temevano che il Messico sarebbe servito come un rifugio per l'inquinamento per le imprese degli Stati Uniti, attirando quindi inquinanti imprese americane. Le scoperte degli autori, tuttavia, suggeriscono che la quantità di industrie sporche è diminuita in Messico più di quanto non abbiano fatto negli Stati Uniti, rifiutando quindi l'ipotesi del rifugio dell'inquinamento. Secondo l'autore, questo è dovuto al fatto che il Messico ha un'abbondanza di manodopera non qualificata che viene impiegata principalmente nella produzione di impianti di assemblaggio. In media, questi processi di produzione sono meno inquinanti di altre attività manifatturiere come la produzione di cemento, cellulosa, carta e metalli di base. L'attività economica in questi settori è effettivamente diminuita in Messico durante il periodo NAFTA. Tuttavia, anche se la maggior parte delle imprese non si trasferisce in Messico a causa dei bassi standard ambientali, ciò non significa che queste aziende si impegnino in politiche ambientali efficaci. In effetti, un'analisi condotta dalla Banca Mondiale su oltre 200 aziende, in Messico, ha rilevato che le imprese straniere non erano più propense delle imprese nazionali a rispettare la legge ambientale messicana (Dasgupta, 1999).

4. CONCLUSIONI. – I problemi ambientali riscontrati lungo il confine tra Messico e Stati Uniti e il ruolo di *pollution haven* del Messico sono l'evidenza di una selettività dei confini – soprattutto in presenza di squilibri socio economici tra gli stati che separa – che porta a bloccare alcuni fenomeni a farne filtrare altri, quando se ne mostra l'utilità per alcuni. Parte di questi impatti ambientali sono peraltro redistribuiti oltre confine, proprio perché la prossimità (e la presenza anche dall'altra parte del confine di condizioni socio-economiche inferiori alla media nazionale, cfr. fig. 2) determina una condivisione necessaria e, a volte, come nel caso del Gray Triangle, pone medesime linee di sviluppo e medesimi esiti.

La costruzione di un muro tra Messico e USA dà l'idea di un'azione che mostri i muscoli all'esterno e (soprattutto) all'interno del paese, più che essere un vero ostacolo. Forse riuscirà in parte a ridurre il passaggio dei clandestini o a controllare il traffico di stupefacenti, ma non certo a ridurre gli impatti ambientali o a impedire che si creino comuni condizioni di disagio economico. Inoltre, ci sembra un atteggiamento ipocrita quello di chi trasforma un Paese in una discarica di rifiuti e in un luogo utile per poter aggirare le leggi ambientali statunitensi e, nello stesso tempo, lo utilizza quale capro espiatorio a uso di una politica che cavalca paure, non sempre giustificate.

BIBLIOGRAFIA

- BLACKMAN A., BATZ M., EVANS D., *Maquiladoras, Air Pollution, and Human Health in Ciudad Juárez and El Paso, Discussion Paper 3-18*, Washington, Resources for the Future, 2003.
- CARTER D.E., PEÑA C., VARADY R., SUK W.A., "Environmental Health and Hazardous Waste Issues Related to the U.S.-Mexico Border", *Environmental Health Perspectives*, 104, 1996, n. 6, pp. 590-594.
- CEC (COMMISSION FOR ENVIRONMENTAL COOPERATION), *Hazardous Trade? An Examination of US-generated Spent Lead-acid Battery Exports and Secondary Lead Recycling in Mexico, the United States, and Canada*, Montreal, Commission for Environmental Cooperation, 2013.
- DASGUPTA S., *Opportunities for Improving Environmental Compliance in Mexico*, Washington, WB/ Development Research Group Infrastructure and Environment, 1999.
- DE LA PARRA C., VAN SCHOIK R., PATRON-SOBERANO K., "The State of Sustainability and the Evolving Challenges of Managing the U.S.-Mexico Border Environment", in WILSON C.E., LEE E. (a cura di), *The State of the Border Report. A Comprehensive Analysis of the U.S.-Mexico Border*, Washington, Wilson Center, 2013, pp. 122-149.
- DOWLE L.J., *Spaces of Exception and Refusal? The Borderzone of Mexico/US*, 2017 (https://www.researchgate.net/profile/Lewis_Dowle).

- EMMERICH G.E., “México-Estados Unidos: Frontera eficiente, pero no abierta”, *Frontera Norte*, 15, 2003, n. 29, pp. 7-33.
- ERIKSSON L., TAYLOR M., “The Environmental Impacts of the Border Wall Between Texas and Mexico”, *Briefing Papers to the Inter-American Commission on Human Rights*, University of Texas and Austin, 2008.
- KEVIN P. GALLAGHER, “Free Trade and the Environment: Mexico, NAFTA, and Beyond”, *Americas Program/Interhemispheric Resource Center*, n. 17, 2004.
- GNEB (Good Neighbor Environmental Board), *Environmental Protection and Border Security on the U.S. - Mexico Border*, GNEB, s.l., 2007.
- GULASEKARAM P., “Why a Wall?”, *U.C. Irvine Law Review*, 2012, n. 147, pp. 147-191.
- LIVERMAN D.M., VARADY R. G., CHÁVEZ O., SÁNCHEZ R., “Environmental Issues along the United States-Mexico Border: Drivers of Change and Responses of Citizens and Institutions”, *Annual Review of Energy and the Environment*, 1999, n. 25, pp. 607-643.
- SÁNCHEZ R., “Manejo trasfronterizo de residuos tóxicos y peligrosos: una amenaza para los países del tercer mundo”, *Frontera Norte*, 2, 1990, n. 3, pp. 91-114.
- SCHATAN C., CASTILLEJA L., “The maquiladora electronics industry on Mexico’s northern border and the environment”, *International Environ Agreements*, 2007, n. 7, pp. 109-135.
- THE ECONOMIST, “How necessary is Donald Trump’s wall?”, *economist.com*, 26 gennaio 2017, (<https://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2017/01/daily-chart-21>).
- WILSON C.E., LEE E. (a cura di), *The State of the Border Report. A Comprehensive Analysis of the U.S.-Mexico Border*, Washington, Wilson Center, 2013.

Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale: domenico.devincenzo@unicas.it

RIASSUNTO: Il confine come barriera selettiva riguarda la funzione che lo stesso confine svolge nel separare due regioni amministrative e, nello stesso tempo, creare condizioni di profonda influenza tra di esse. Scambi di persone e flussi di merci (più o meno legali), investimenti, ma anche problemi di sicurezza sanitaria e ambientale possono caratterizzare la presenza di un confine.

In questo senso, gli oltre 3000 km di confine che separano il Messico dagli Stati Uniti sono un esempio quasi paradigmatico della selettività dei confini: flussi migratori con tentativi di blocco “fisico” che si susseguono, almeno dal 1990; il Nord America Free Trade Agreement (NAFTA), grazie al quale vengono eliminate le barriere tariffarie tra Canada, USA e Messico; gli investimenti transfrontalieri dagli USA verso il Messico; gli impatti ambientali ampiamente denunciati, che riguardano il Messico (anche come conseguenza della localizzazione di industrie inquinanti attraverso i cosiddetti pollution haven), ma che colpiscono in particolare proprio la fascia a confine tra i due paesi.

Questo lavoro intende soffermarsi proprio sugli aspetti relativi all’impatto ambientale registrato lungo la zona di confine, come conseguenza dei processi di interazione tra i due paesi, innescati dalla presenza del confine stesso.

SUMMARY: The border as a selective barrier concerns the function that the same boundary plays in separating two administrative regions and, at the same time, creating conditions of deep influence between them. Exchanges of people and flows of goods (more or less legal), investments, but also problems of health and environmental safety can characterize the presence of a border.

In this sense, over 3000 km of the border separating Mexico from the United States are an almost paradigmatic example of the selectivity of borders. Migratory flows with “physical” blocking attempts that have occurred since at least since 1990; the North American Free Trade Agreement (NAFTA), which eliminates tariff barriers between Canada, USA and Mexico; cross-border investments from the USA to Mexico; the widely reported environmental impacts, which affect all of Mexico (also as a consequence of the localization of polluting industries through the so-called pollution haven), but which particularly affect the border area between the two countries.

This paper intends to dwell precisely on the issues related to the environmental impact recorded along the border area, as a result of the processes of interaction between the two countries, triggered by the presence of the border itself.

Parole chiave: confini, impatto ambientale, pollution haven

Keywords: borders, environmental impact, pollution haven

GIORGIA IOVINO

BARRIERE NELL'ACCESSO ALLA TERRA. IL CASO ITALIANO

1. INTRODUZIONE. – L'agricoltura italiana è stata interessata negli ultimi anni da intensi processi di *land concentration* e di *land grabbing* (nell'accezione proposta da Borras *et al.*, 2013) che hanno portato all'uscita dal settore di un gran numero di piccole aziende a conduzione familiare e a una significativa crescita delle imprese di dimensioni maggiori (Kay *et al.*, 2015; Onorati, 2013).

Questa trasformazione della struttura fondiaria rappresenta una rottura rispetto all'assetto agricolo che storicamente ha caratterizzato il territorio nazionale e rischia di avere pesanti ripercussioni sul piano ambientale e socio-economico. Il passaggio da un'agricoltura contadina basata su aziende di piccola e media dimensione a nuove forme di gestione orientate ad un modello agro-industriale *profit-driven* ha comportato, nella maggior parte dei casi, profondi cambiamenti, quali, ad esempio, l'introduzione di monoculture, il largo utilizzo di fertilizzanti, input chimici e macchinari pesanti, la riduzione dell'occupazione e spesso anche della produzione, la scomparsa di paesaggi rurali tradizionali, la perdita di biodiversità e altri servizi ecosistemici, l'approfondimento dei divari territoriali, l'erosione della cultura e delle tradizioni alimentari locali.

Non di rado, i terreni acquisiti come investimento da imprese estranee al settore sono stati artificializzati o urbanizzati. Il *land take* rappresenta, infatti, l'altra grave minaccia che incombe sull'agricoltura italiana, specie nelle aree periurbane, dotate di una più elevata rendita di posizione. Secondo le stime dell'ISPRA (2016) ogni giorno in ambito nazionale sono consumati circa 35 ettari di terreno agricolo o naturale (dati riferiti al triennio 2013-15), valore fortunatamente dimezzato rispetto ai 70 ettari al giorno raggiunti negli anni 2000, ma pur sempre molto elevato. A questi fenomeni di *land concentration* e *land take* che tendono a interessare i terreni migliori, quelli più fertili ed accessibili, si accompagna l'abbandono delle terre agricole poste in zone montuose o collinari, non in grado di assicurare la sopravvivenza dei piccoli coltivatori, nelle attuali condizioni di mercato.

Aumentano, al contempo, le barriere all'entrata per i giovani e gli aspiranti agricoltori, giacché come rilevato dall'European Economic and Social Committee on land grabbing (2015, p. 7) "it is very difficult for small farmers or even for new businesses (and young farmers) to acquire land and establish themselves in this economic sector without sufficient capital".

Concentrazione fondiaria, artificializzazione del suolo ed accesso alla terra costituiscono problematiche "inextricably interlinked" (Borras *et al.*, 2013, p. 23) che richiedono di essere ulteriormente approfondite nelle loro dinamiche evolutive, giacché come riconosce lo stesso Parlamento europeo il modello di agricoltura contadina basato sulla distribuzione della proprietà fondiaria rappresenta "il presupposto migliore per garantire un utilizzo responsabile del suolo e una gestione sostenibile delle terre" (PE, 2017, p. 6). Le piccole aziende a conduzione familiare svolgono, infatti, importanti funzioni ecologiche, culturali e socio-economiche: preservano gli stili di vita e il paesaggio rurale, tutelano i prodotti e le culture alimentari locali, proteggono l'ambiente e la biodiversità, promuovono la coesione e la pace sociale, riducono la dipendenza dai mercati globali e supportano, attraverso la realizzazione di filiere corte e mercati locali, lo sviluppo delle comunità rurali.

Partendo da tale prospettiva, il presente lavoro si propone di analizzare le trasformazioni in atto nell'agricoltura italiana, soffermandosi in particolare sulla questione dell'accesso alla terra e sulle principali barriere che ostacolano l'ingresso nel settore dei piccoli coltivatori, barriere legate sia al libero agire delle forze di mercato (si pensi ai differenziali della rendita fondiaria che alimentano i processi di artificializzazione del territorio agricolo), che agli effetti, attesi o inattesi, delle scelte di *policy* attuate.

Il lavoro è articolato come segue: il secondo paragrafo, attraverso l'utilizzo di dati provenienti da più sorgenti informative, analizza i cambiamenti che hanno interessato il settore negli scorsi decenni ed in particolare nell'ultimo intervallo intercensuario, cercando di metterne in evidenza i principali *drivers*;



il paragrafo 3 affronta la questione dell'accesso alla terra, prendendo in esame le barriere che rendono estremamente complicato quel "ritorno alla terra" da più parti auspicato; il quarto e conclusivo paragrafo discute criticità e prospettive di evoluzione del settore.

2. I TREND EVOLUTIVI DELL'AGRICOLTURA ITALIANA. – La lettura diacronica dei risultati dei Censimenti dell'agricoltura, integrata da dati provenienti da altre fonti informative (MIPAAF, INEA, CREA, ISPRA, EUROSTAT), ci permette di cogliere le principali dinamiche evolutive del settore, qui di seguito brevemente richiamate.

a) *Riduzione della superficie agricola e aumento della dipendenza alimentare*

I dati censuari mostrano inequivocabilmente il continuo e consistente processo di erosione dei terreni agricoli (fig. 1): nel 1982 la superficie agricola totale (SAT) rappresentava circa i due terzi del territorio nazionale (74,1%), quota scesa nel 2010 al 56,5%, con una dinamica negativa particolarmente accentuata nel decennio 1990-2000 (-12%). La perdita di SAT (5,4 milioni di ha) è attribuibile sia a processi di urbanizzazione, che a fenomeni di abbandono e rinaturalizzazione dei terreni. Anzi, questi ultimi assumono nell'ultimo decennio un peso maggiore rispetto ai primi: le regioni agrarie interessate da *land take* o *soil sealing* (1) sono, infatti, il 20% a scala nazionale, con valori generalmente più elevati nel Centro-Nord (2), mentre l'abbandono riguarda il 28,3% della SAT (Baldacci e Sabbadini, 2013; ISPRA, 2016). Va tuttavia, evidenziato come, mentre le aree abbandonate concernono principalmente aree montuose e di alta collina interessate da un'agricoltura marginale, le aree investite da urbanizzazione sono tendenzialmente zone agricole attive di notevole valore in termini di produttività agricola: "terreni pianeggianti, fertili, facilmente lavorabili e accessibili quali ad esempio le frange urbane, le aree costiere e quelle pianeggianti" (MIPAAF, 2012a, p. 3).

Rispetto alla SAT diminuita nel periodo 1982-2010 di quasi il 24%, la superficie agricola utile (SAU) ha fatto registrare un decremento più contenuto (-18,8%), che ne ha fatto aumentare il peso relativo (dal 70,2% al 75,3%). Anche in questo caso le perdite maggiori si sono verificate nelle aree interne ed in particolare in quelle definite dalla Strategia nazionale delle aree interne (SNAI) come periferiche e ultraperiferiche (fig. 1b).

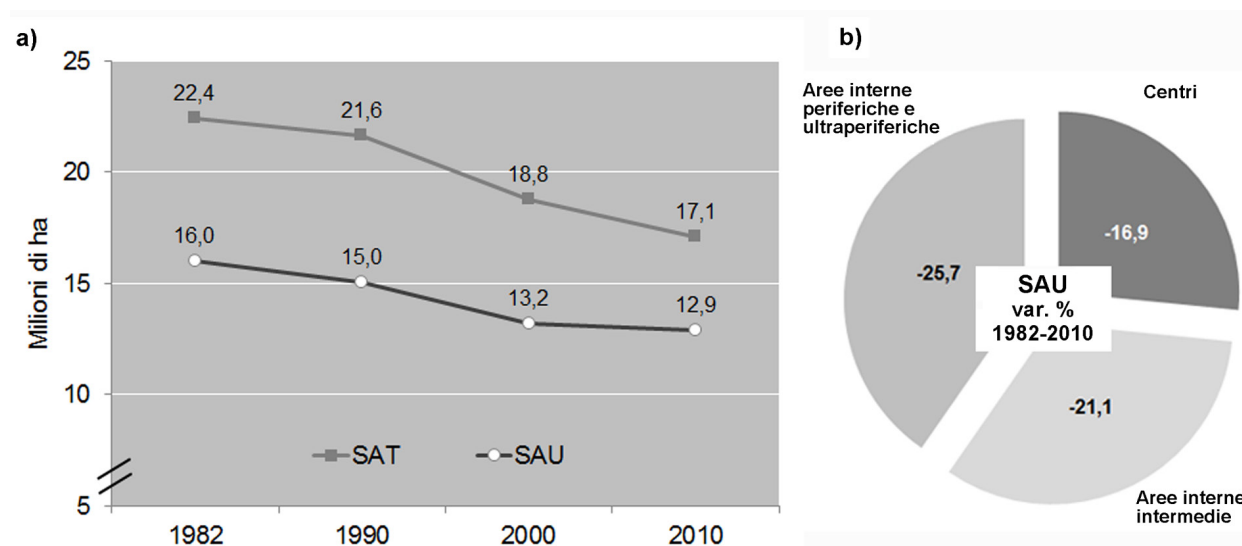


Fig. 1 – Contrazione della superficie agricola (a) e variazione % della SAU 1982-2010 per tipologia di area (b).

Fonte: ns elaborazione su dati ISTAT (a) e su dati DPS-Dipartimento per le Politiche di Coesione (b).

(1) L'Unione Europea (CE, 2012) distingue tra *soil sealing* e *land take*, ossia tra impermeabilizzazione e artificializzazione del suolo. Sono impermeabilizzate o «sigillate» tutte le porzioni di territorio coperte da materiali che non lasciano filtrare l'acqua, mentre sono classificabili come suolo artificializzato o urbanizzato, oltre alle zone «sigillate», anche quelle permeabili, come cave, miniere, discariche, serre, giardini, ecc.

(2) La competizione urbano-rurale è massima in Veneto, dove l'erosione agricola legata a processi di artificializzazione ha riguardato il 50% della SAT regionale (ISPRA, 2016, Iovino, 2015). Valori elevati si ritrovano anche in Lazio (45,4%) e in Liguria (31,8%).

La contrazione di SAU ha riguardato in prevalenza le aree destinate a seminativi e prati, ossia quelle da cui si ricava la base della produzione alimentare italiana. Ciò si è tradotto in un'intensivizzazione delle attività agricole e zootecniche sui restanti terreni che ha permesso di innalzare la produttività per ettaro specie nelle zone dotate di maggiore *land capability*. Tuttavia, negli ultimi anni l'incremento di *input* sul territorio non sembra più in grado di tradursi in un incremento del rendimento della terra. Nel triennio 2008-10 l'indice di autoapprovvigionamento è risultato ben al di sotto dell'autosufficienza per molti prodotti, con valori compresi tra il 30 e il 33% per le oleaginose, lo zucchero e le leguminose e tra il 64% e il 73% per il latte, il miele, le patate, il burro, la carne, i cereali e l'olio d'oliva.

Secondo le stime del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (2012a) la produzione alimentare italiana copre oggi circa l'80-85% del fabbisogno del paese. Che l'Italia consumi più di quanto è in grado di produrre risulta evidente quando si guarda al *land import*, un indicatore elaborato dal Sustainable Europe Research Institute (SERI) di Vienna che misura la differenza tra il terreno agricolo utilizzato e quello teoricamente necessario per produrre il cibo, i prodotti tessili e i biocarburanti consumati a scala nazionale (Lugschitz *et al.*, 2011). L'Italia fa registrare un *deficit di suolo agricolo* di circa 48,7 milioni di ettari, giacché avrebbe bisogno di oltre 61 milioni di ettari di SAU (invece dei 12,9 milioni di cui dispone) per soddisfare i consumi alimentari della sua popolazione. In ambito europeo solo Germania e Regno Unito fanno registrare un deficit maggiore.

b) Concentrazione della proprietà fondiaria

Nel trentennio 1982- 2010 il numero di aziende agricole si è quasi dimezzato, passando da 3,1 a 1,6 milioni, con una contrazione particolarmente forte (-32,4%) nell'ultimo intervallo intercensuario.

Per effetto di un decremento della SAU più contenuto (-2,5% tra il 2000 e il 2010) rispetto a quello delle imprese, la dimensione media aziendale si è considerevolmente accresciuta, passando nel decennio 2000-2010 dai 5,5 ai 7,9 ettari, valore ancora lontano dalla media europea (14,3 ha) e con notevoli oscillazioni regionali (dai 15 ha del Nord-Ovest ai 5 ettari delle regioni meridionali continentali).

La figura 2 mostra la dinamica demografica delle imprese nel periodo 2000-2010. È evidente come essa tenda ad essere inversamente proporzionale alla ampiezza della superficie aziendale: tanto più piccole sono le aziende tanto maggiore risulta la loro mortalità. Le microimprese, quelle con una taglia inferiore ai 2 ha, fanno registrare la flessione maggiore (-600mila unità), seguono le aziende con una dimensione di 2-10 ettari, anch'esse in forte calo (-188mila). Complessivamente spariscono in un decennio oltre 786mila imprese al di sotto dei 30 ettari, con un decremento di SAU del 58,5%. Al contrario, le aziende al di sopra dei 30 ettari aumentano sia in numero (+11mila) che in SAU (+ 743mila ha).

Il risultato è, dunque, quello di un forte polarizzazione dell'assetto produttivo: l'85% circa delle aziende ha meno di 10 ettari e meno del 25% della SAU complessiva, mentre le aziende con oltre 30 ettari pari al 6,6% del totale occupano oltre la metà (53,8%) della superficie agricola utile. Ancora più forte è il divario agli estremi della distribuzione: l'1,3% di aziende di grandi dimensioni (di 100 ettari e oltre) dispone di circa il 26% della SAU nazionale, mentre le imprese con meno di 2 ha, pur rappresen-

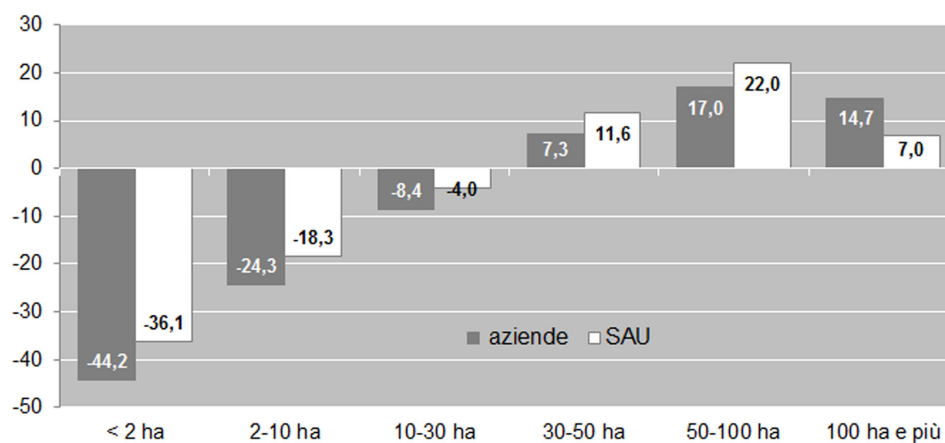


Fig. 2 – Variazione % 2000-2010 delle aziende e della SAU per classi di superficie aziendale.

Fonte: ns elaborazione su dati ISTAT, *Censimenti dell'agricoltura*.

tando ancora quasi il 50% delle aziende totali, controllano appena il 5,7% della SAU. Ciò significa, in altre parole, che le aziende più piccole sono progressivamente spinte fuori mercato e/o relegate su terreni marginali, mentre la superficie attiva di tali aziende è rilevata da imprese di dimensioni maggiori. Lo testimonia il fatto che le imprese si riducono nel decennio del 32,4%, mentre la SAU solo del 2,4%. (3).

Tali processi di ricomposizione e concentrazione fondiaria che accomunano la maggior parte dei paesi europei (4), sebbene guidati da dinamiche di mercato, risultano ampiamente supportati dalle scelte di *policy* compiute a scala europea e nazionale. La liberalizzazione del mercato europeo, esponendo i prodotti agricoli italiani alla concorrenza degli altri paesi comunitari (e spesso extracomunitari), ha compresso i guadagni degli agricoltori, specie di quelli più piccoli che non possono giovare di economie di scala, spingendoli alla bancarotta. La politica agricola comunitaria, dal suo canto, ha premiato la rendita fondiaria (Longhitano e Povellato, 2017) specie a partire dalla riforma del 2000, con l'introduzione dei pagamenti diretti disaccoppiati dalla produzione e correlati alla superficie aziendale. Come evidenziato da diversi studi commissionati dall'Unione Europea (Agrosynergie, 2013; CEPS, KU Leuven, JRC, 2013; Davidova e Thomson 2014; Hennessy 2014), lo schema di sussidi utilizzato (il *Single Area Payment Scheme*) ha avvantaggiato le grandi realtà aziendali "not because the latter (large farms) are necessarily more efficient in farming, but because they are definitely more efficient in capturing subsidies (Borras *et al.*, 2013, p. 14). Da questo punto di vista l'Italia rappresenta un caso emblematico, in quanto la concentrazione degli aiuti raggiunge livelli elevatissimi: nel 2013 il 26,3% dei pagamenti diretti della PAC è andato allo 0,8% delle aziende (Kay *et al.*, 2015, p. 32). Hanno costituito un *driver* all'accaparramento di terreni anche le politiche energetiche dell'Unione, che incentivando la produzione di rinnovabili per centrare gli obiettivi della strategia 2020, hanno indirettamente incoraggiato fenomeni di *green grabbing*, ovvero l'acquisizione "in nome dell'ambiente" (van der Ploeg *et al.*, 2015, p.156) di terreni da destinare a fini energetici da parte di grandi aziende (5).

L'analisi delle forme giuridiche conferma il processo di concentrazione fondiaria in atto: le aziende individuali pur continuando a rappresentare il 96,1% del totale subiscono un notevole ridimensionamento (-36,9% rispetto al 2000). Crescono, al contrario, le forme societarie (+48,2%) ed in particolare le società di capitali che raddoppiano, aumentando la SAU del 123,5%. Fanno registrare aumenti più contenuti le società semplici e le cooperative, rispettivamente del 43% e del 56% (6).

Un altro aspetto interessante che rivela il riassetto strutturale del settore è il crescente ricorso all'affitto e al contoterzismo (Povellato *et al.*, 2013). Secondo gli ultimi dati censuari sono 432mila (il 27% del totale) le aziende che ricorrono all'affitto (7) e l'incidenza di quest'ultimo cresce progressivamente al crescere della dimensione economica, fino ad interessare quasi il 50% delle aziende medio-grandi, ossia quelle con una produzione standard compresa tra 100.000 e 500.000 euro, prevalentemente localizzate nelle regioni del Nord. In crescita risulta anche il contoterzismo, sia nella forma dell'affido completo che parziale: sono oltre 200mila (il 13% del totale) le aziende che utilizzano tale servizio su una superficie di 1 milione di ettari circa (1% del totale). Il dato, sebbene interpretato da molti come un segnale di modernizzazione del settore e di riallineamento al trend europeo, rischia di avere pesanti implicazioni sul piano ambientale. A differenza dei proprietari fondiari, interessati a preservare la fertilità del terreno, gli affittuari e i contoterzisti, essendo vincolati dalla durata contrattuale, sono più inclini a utilizzare tecniche intensive per massimizzare la produzione, determinando nella maggior parte dei casi una riduzione della fertilità e un impoverimento del paesaggio agrario (con la rimozione di elementi caratteristici, quali

(3) La formazione di imprese di maggiori dimensioni (> 50 ettari di SAU) interessa sia le aziende a conduzione diretta che restano nettamente predominanti in ambito nazionale (1,5 milioni che utilizzano 10,6 milioni di SAU), sia quelle gestite con salariati (poco più di 66 mila unità con una superficie totale di 2,3 milioni di ha).

(4) A scala europea metà della SAU dell'Unione (EU27) è in mano a grandi *holdings* (>100ha), che rappresentano appena il 3% delle aziende agricole europee, mentre l'80% delle aziende ha una taglia inferiore ai 10 ha e controlla appena il 12% della SAU (Kay *et al.*, 2015).

(5) Onorati e Pierfederici (2013) ricostruiscono il "furtovoltaico" avvenuto a Narbolia in Sardegna a spese dei contadini e della popolazione locale: 1600 serre fotovoltaiche costruite dalla EnerVitaBio, azienda agricola italiana controllata dal colosso cinese Winsun Group, su una superficie complessiva di 64 ettari prima destinata a coltivazioni irrigue.

(6) Diminuiscono anche le "altre forme" giuridiche, costituite in prevalenza da proprietà di Enti pubblici (Stato, Regioni, Comuni), a causa dei processi di privatizzazione avviati per ridurre il debito pubblico.

(7) Le aziende con terreni unicamente in affitto interessano circa l'8% della SAU totale, mentre le aziende con terreni in proprietà e affitto interessano circa il 25% della SAU totale, raggiungendo una dimensione che è oltre il doppio di quella media nazionale.

filari di alberi, siepi, muretti a secco e altri elementi di intralcio alla meccanizzazione).

Altrettanto pesanti sembrano essere gli effetti di tali dinamiche evolutive sul piano territoriale per l'approfondirsi delle dicotomie tra pianura e montagna e tra le diverse regioni. Per quanto riguarda le prime, basti pensare che nel decennio 2000-2010 la contrazione di aziende ha sfiorato in montagna il 40%, rispetto al 33% della collina e al 26% della pianura, con l'effetto di aggravare le tradizionali asimmetrie tra "l'osso e la polpa" del territorio italiano (secondo la felice espressione coniata da Manlio Rossi Doria alla fine degli anni '50) e di generare pesanti diseconomie sul piano ambientale. Per quanto riguarda gli squilibri regionali, l'analisi delle aziende per classe di superficie e per classe economica mostra chiaramente il divario tra il Nord e il resto del paese (CREA, 2015; ISTAT, 2013a). Le regioni settentrionali concentrano le aziende di maggiori dimensioni sia in termini di SAU che di produzione standard, con valori particolarmente elevati in Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Trentino. In queste regioni le imprese con una dimensione economica superiore ai 25 mila euro rappresentano tra il 30 e il 42% del totale, contro una media del 16,7% del Centro, e dell'11,4% del Mezzogiorno continentale.

c) Senilizzazione degli agricoltori

In ambito europeo l'Italia è uno dei paesi con la maggiore incidenza di anziani e la minore incidenza di giovani nel settore agricolo: appena il 5% dei conduttori ha meno di 35 anni e oltre il 37% ha più di 65 anni (il 61% se si considerano i 55 anni), contro una media europea rispettivamente del 7,5% per i giovani e del 30% circa per gli anziani (>65anni).

La figura 3 confronta la distribuzione per classi d'età dei conduttori agricoli nell'intervallo censuario 2000-2010. In termini percentuali non si registrano grandi cambiamenti, le perdite riguardano tutte le classi con un leggero spostamento dei giovani verso la classe 20-29 e una contrazione delle classi sotto i 20 e tra i 30 e i 40 anni. Tuttavia, se si guarda ai valori assoluti (fig. 3b) i giovani al di sotto dei 40 anni passano da 250mila a 150mila circa, con una flessione del 40% e, dato ancor più preoccupante, scompare nel decennio una larga quota (39%) di aziende condotte da agricoltori di età compresa tra i 30 e i 39 anni.

La struttura d'età sopra evidenziata pone un serio problema di senilizzazione della forza lavoro e di ricambio generazionale (ISTAT, 2013b). L'indice di invecchiamento calcolato come rapporto tra il nu-

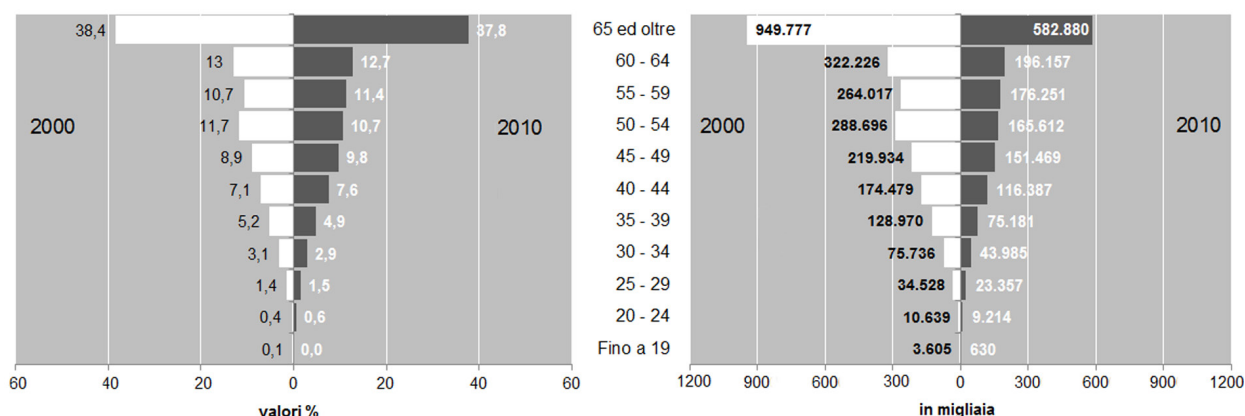


Fig. 3 – Distribuzione per classi d'età dei conduttori 2000-2010. Valori % (a) e valori assoluti (b).

Fonte: ns elaborazione su dati ISTAT, *Censimenti dell'agricoltura*.

mero di conduttori con meno di 40 anni e quelli di oltre 55 anni (8) è di 15,9%. Ciò vuol dire che ogni 100 conduttori di oltre 55 anni vi sono meno di 16 giovani. Tale valore sale a 26, se si considerano gli over 65. Ovviamente quanto più basso è il rapporto tanto più risulta compromesso il ricambio tra nuove

(8) Tale scelta appare coerente con le indicazioni di *policy* della PAC ed in particolare del principale strumento di sostegno all'insediamento dei giovani che individua come valore soglia per accedere ai fondi i 40 anni. Per quanto riguarda, invece, la soglia dei 55 anni va detto essa è un indicatore di *baseline* per beneficiare delle agevolazioni della misura 113 del PSR 2007-2013.

e vecchie generazioni.

L'INEA (INEA e MIPAAF, 2013), analizzando la mobilità tra le diverse classi d'età nell'ultimo intervallo censuario, ha provato a calcolare il tasso di sostituzione dei giovani. Secondo l'Istituto appena il 50% dei capoazienda (9) over 40 sono stati sostituiti da nuovi entranti. Restringendo l'analisi ai soli conduttori la situazione è anche peggiore: ogni mille agricoltori si sono verificate 375 uscite dal settore rimpiazzate da appena 77 entrate.

Questo debole ricambio generazionale non potrà che condizionare in senso negativo l'evoluzione futura del settore, soprattutto se si considera che circa un quarto della SAU ed un quinto della produzione agricola italiana sono attualmente "a carico" di conduttori over 65 (10). In prospettiva, il rischio, se non verranno messe in atto misure tese a facilitare l'inserimento nel settore dei giovani e degli aspiranti agricoltori senza terra, è quello di perdere i 3 milioni di ettari gestiti da questa categoria e/o assistere ad un'intensificazione dei fenomeni di *land concentration*.

La presenza di giovani potrebbe, inoltre, garantire una maggiore capacità innovativa e gestionale, oltre che una maggiore attenzione verso la qualità e sostenibilità delle attività e produzioni agricole. I dati mostrano come i giovani facciano registrare livelli di scolarizzazione e di redditività mediamente più elevati rispetto alle altre classi d'età. Circa il 10% dei conduttori al di sotto dei 40 anni ha una laurea, il 47% un diploma di scuola secondaria e appena lo 0,03% è senza titolo di studio. Nella classe 40-55 anni oltre il 60% non ha un diploma di scuola superiore, mentre in quella di 55 anni e più quasi il 60% ha solo la licenza elementare o nessun titolo di studio. Anche i livelli di redditività raggiunti dai giovani conduttori agricoli (misurati in termini di Reddito netto e Valore aggiunto aziendale) sono più elevati, secondo l'analisi svolta dall'INEA (INEA e MIPAAF, 2013) sul campione di aziende Rica nel biennio 2008-09 (circa 22mila aziende, il 15% delle quali condotte da giovani con meno di 40 anni) (11). Tra gli aspetti positivi evidenziati dalla ricerca e da altri studi (EC, 2012, 2017) vi è, inoltre, una maggiore propensione dei giovani ad impegnarsi in aziende medio-grandi con orientamenti tecnico-produttivi più redditizi e complessi e, al tempo stesso, a investire nella multifunzionalità (agriturismi, fattorie didattiche), nella sostenibilità e nell'innovazione.

3. LE PRINCIPALI BARRIERE NELL'ACCESSO ALLA TERRA. – Il problema dell'accesso alla terra rappresenta oggi una delle criticità più significative e dibattute del settore, tanto a scala europea che in ambito nazionale (PE, 2017; EIP-AGRI, 2016; INEA e MIPAAF, 2013).

Gli ostacoli o le barriere che i giovani e gli aspiranti agricoltori incontrano per entrare nel settore sono riconducibili a una molteplicità di fattori di diversa natura. (fig. 4). Ci si limiterà in questa sede a richiamare in modo necessariamente schematico le principali cause di quello che Borras definisce l'*entry denial* (Borras *et al.*, 2013, p. 22).

Nell'ambito delle *barriere di mercato* l'accesso al bene "terra" costituisce senza dubbio il principale freno all'inserimento di nuovi soggetti. Il mercato fondiario italiano è caratterizzato da una scarsa mobilità e da un prezzo dei terreni molto più elevato rispetto agli altri paesi europei, fino a 10-15 volte superiore a quello della Francia ad esempio. Mediamente il prezzo per ettaro si attesta sui 20 mila euro, con punte di 45-50mila per i terreni più fertili e infrastrutturati, localizzati in prevalenza nella pianura padana (CREA, 2015).

Che in Italia il suolo agrario rappresenti "un bene privato rigidamente anelastico" (Cersosimo, 2012, p. 70) è ampiamente testimoniato dall'entità delle compravendite che in un anno non supera generalmente il 2% della superficie agricola totale. Le ragioni di tale rigidità sono molteplici e complesse. Riguardano in primo luogo la scarsità dell'offerta. In un paese come il nostro, caratterizzato da una peculiare conformazione geomorfologica, elevate densità demografiche e una fitta trama insediativa, la terra -e ancor più "la buona terra"- costituisce una risorsa limitata, sottoposta a forti e confliggenti

(9) Per l'ISTAT il capoazienda è colui che assicura la gestione corrente e quotidiana dell'azienda agricola, mentre il conduttore ne è il responsabile giuridico ed economico.

(10) La loro presenza, largamente prevalente (circa il 40%) nelle aziende di piccola dimensione economica, tende a ridursi progressivamente al crescere della dimensione economica aziendale.

(11) La ricerca evidenzia, tuttavia, come tale maggiore redditività derivi in larga misura dagli aiuti finanziari ricevuti sotto il I e II pilastro della PAC.



Fig. 4 – Barriere nell’accesso alla terra.

Fonte: ns elaborazione.

interessi. Anche quando inutilizzata o sottoutilizzata, i proprietari, complice la *deregulation* urbanistica, sono molto restii a cederla, nell’attesa di un possibile cambio di destinazione d’uso che possa accrescerne il valore e consentire più ampi profitti (12).

Tale atteggiamento attendista è presente tanto nelle aree periurbane soggette a notevoli pressioni trasformative e quindi più esposte a processi di artificializzazione del suolo, quanto nelle aree rurali interne, dove la domanda è quasi nulla, a causa dei rapidi processi di spopolamento. Come sottolineano Povellato e Osti (2013, p. 2), nelle zone più remote “la volontà di tenersi il pezzo di terra con annessa, quasi sempre un’abitazione, anch’essa spezzettata a causa dei paesaggi ereditari ha favorito la formazione di un esercito di piccoli proprietari terrieri, quasi sei milioni secondo le statistiche fiscali”. Il risultato è una forte polverizzazione fondiaria, che in molti casi impedisce lo svolgimento delle necessarie attività di monitoraggio e manutenzione del territorio, come, ad esempio, la prevenzione del rischio incendi o dei fenomeni di dissesto idrogeologico. La maggior parte degli appezzamenti presenti in queste aree è composta da terreni abbandonati o “silenti”, ossia territori di cui non si conosce la proprietà in quanto si sono perse le tracce degli ultimi eredi, spesso emigrati all’estero (CREA e Comitato Aree interne, 2016). Nelle aree di maggior pregio i pochi terreni in vendita sono particelle di piccola dimensione con annessi rurali, provenienti da deruralizzazioni e smembramenti (13).

In estrema sintesi, mentre nelle aree periurbane l’accesso alla terra è ostacolato dall’elevato prezzo e dalla ridotta disponibilità di terreni, nelle aree interne la maggiore difficoltà nell’accesso alla terra è rappresentata dall’eccessiva frammentazione della maglia poderale. Tornare a lavorare queste terre significherebbe tornare a prendersi cura di questi territori, e consentire la sopravvivenza di tante produzioni tipiche locali, che rischiano, invece, l’estinzione.

Un’altra ragione che contribuisce a mantenere alta la pressione sulla terra in ambito nazionale è legata al declino di molti settori produttivi e alla crisi economico-finanziaria del 2007. Tali eventi hanno spinto una parte della classe imprenditoriale a ricercare forme di investimento alternative. In questa prospettiva, lo schema di sussidi della PAC e il sistema di incentivi alle rinnovabili, di cui si è detto in precedenza, hanno svolto un ruolo non secondario nell’attrarre investitori e incoraggiare processi di *land grabbing* nell’accezione proposta da Borras (14).

Rappresentano importanti barriere di mercato anche le difficoltà di accesso al credito e l’inadeguata formazione degli agricoltori, sia in relazione alle conoscenze tecniche agronomiche acquisite che in termini di cultura d’impresa. A tal proposito è interessante richiamare i risultati di un’indagine europea sulla percezione delle aree rurali da parte dei giovani effettuata in otto stati membri (MIPAAF, 2012b): la mancanza di risorse per gli investimenti è secondo il 66% dei ragazzi italiani intervistati (623 studenti, iscritti al 4 o 5 anno di scuola superiore presso Istituti ad indirizzo agrario e immatricolati nei corsi di laurea di Agraria). La mancanza di una preparazione tecnica ed aziendale figura, invece, al settimo posto.

Le difficoltà di accesso al credito sono confermate dall’Osservatorio sul credito dell’ISMEA (2016)

(12) Come rileva Dall’Olio (2013, p. 77-78) i cambi di destinazione d’uso “con estrema facilità possono trasformare la terra in oro. Rendere edificabile un terreno agricolo all’interno di uno strumento urbanistico comunale può significare moltiplicarne il valore di mercato di decine di volte”.

(13) Interessante a tal proposito è l’analisi dell’offerta di terreni nelle colline del Chianti effettuata da Pandolfi (2014, p. 287), che delinea uno scenario di “rapace conquista del patrimonio rurale ormai non più attivo da parte della residenzialità diffusa” (*ibidem*).

(14) Secondo Borras l’utilizzo del termine *land grabbing* in riferimento all’Europa si giustifica per la presenza di due elementi distintivi: “the capturing of control of extended tracts of land and the construction of landholdings that represent a deep rupture with family farming and the associated farm sizes that have characterized European farming so far” (Borras *et al.*, 2013, p. 17).

secondi cui il calo dello *stock* di prestiti bancari si è accompagnato negli ultimi anni ad un aumento delle sofferenze, quasi raddoppiate (dal 7 al 13%) tra il 2011 e il 2016 (15).

Nell'ambito delle *barriere economiche*, la scarsa remuneratività dell'attività agricola costituisce il maggiore ostacolo all'ingresso di nuovi soggetti, nonché la principale causa di mortalità delle piccole aziende contadine. I redditi agricoli sono, infatti, più bassi rispetto agli altri settori in quasi tutti i paesi europei, ma in Italia, per effetto del peggioramento delle ragioni di scambio, essi sono diminuiti del 36% tra il 2000 e il 2009, contro una crescita del 5,3% nell'Unione europea (EUROSTAT, 2017). Si è aperta, in sostanza, una forbice tra i costi affrontati dagli agricoltori per l'acquisto di beni intermedi (mangimi, energia, semi, prodotti fitosanitari, fertilizzanti, pesticidi, ecc.) e i prezzi di vendita dei prodotti agricoli. I primi sono pressoché quadruplicati negli anni 2000, mentre i secondi sono cresciuti a ritmi di gran lunga inferiori, a causa dell'aumento della concorrenza (intra e extra europea) e soprattutto a causa della politica di compressione dei prezzi portata avanti dalla grande distribuzione commerciale (GDO).

Sono evidenti le distorsioni indotte da tale sistema di produzione e commercializzazione, un sistema inefficiente e insostenibile che vede gli agricoltori schiacciati tra i prezzi imposti a monte della produzione dalle grandi imprese fornitrici di beni intermedi e quelli imposti a valle dalla GDO (Ec, 2009). È quest'ultima, che detta le regole del mercato, giocando al ribasso, nel tentativo di assicurarsi margini di profitto sempre più ampi. In molti casi il prezzo battuto sul mercato non riesce nemmeno a coprire i costi di produzione.

Il risultato è che per molti prodotti (come ad esempio, i cereali e il latte), malgrado la consistente domanda interna, non conviene produrre in Italia. Cresce, di conseguenza, la dipendenza alimentare del paese e si allunga la filiera sia in termini spaziali che sotto il profilo funzionale. Dal campo alla tavola il prezzo finale dei prodotti si moltiplica, aumentando di quasi 7 volte. Anche quando il costo "a scaffale" di un prodotto è alto, anche quando il consumatore paga molto, il contadino, specie il piccolo contadino che non può giovare di economie di scala, riceve poco, meno di 15 centesimi per ogni euro speso dai consumatori (16). Il resto viene diviso tra l'industria di trasformazione e la distribuzione commerciale. In altre parole, nella filiera ogni passaggio che si frappone tra il produttore e il consumatore dissipa valore agricolo e lo sottrae all'agricoltore, con pesanti effetti sulla sostenibilità del settore, sia in termini ambientali che socio-economici.

L'ingresso nel settore di nuovi soggetti è ostacolato anche da *barriere informative e culturali* quali, ad esempio, le difficoltà giuridico/burocratiche, il basso grado di conoscenza delle misure a sostegno del settore ed in particolare dei giovani, i lunghi e complessi iter autorizzativi e, a volte, anche i pregiudizi sulla vita rurale. Nelle aree più marginali a queste barriere se ne sommano altre legate all'arretratezza del territorio (*barriere context-dependent*), ed in particolare alla sotto-dotazione di servizi pubblici di base, come scuole, ospedali, trasporti, ma anche attività e luoghi di svago. Secondo l'indagine europea prima richiamata (MIPAAF, 2012b), proprio la mancanza di attività ricreative nelle aree rurali rappresenta per i giovani italiani il primo fattore critico, a pari merito con i trasporti pubblici.

4. CONCLUSIONI. – In Italia si pone oggi una grande questione di accesso alla terra da parte di giovani e aspiranti agricoltori, senza grandi disponibilità economiche, che chiedono di tornare a lavorare nei campi.

Questa crescente domanda di terra sembra accompagnarsi a una nuova consapevolezza del ruolo svolto dall'agricoltura come produttrice di valori ambientali e culturali. Diversi studi (17) documentano la varietà di esperienze e iniziative dal basso portate avanti negli ultimi anni in molte aree del paese, segnali molecolari di un rinnovato interesse per un'agricoltura di qualità che, opponendosi al modello

(15) La differente ripartizione geografica dei prestiti bancari conferma la presenza di forti asimmetrie territoriali, con il Nord che, pur rappresentando il 48% delle imprese agricole, detiene la quota maggiore degli impieghi (il 61% del totale). Da rilevare anche la crescita delle linee di credito di breve periodo per la gestione ordinaria delle aziende, dato questo che mette in risalto le difficoltà che da alcuni anni interessano l'agricoltura italiana.

(16) È quanto denunciato da Moncalvo, presidente della Coldiretti in occasione del G7 agricolo di Bergamo nella Giornata Mondiale dell'alimentazione indetta dalla FAO (<https://www.coldiretti.it/economia/g7-euro-spesa-solo-15-cent-vanno-agli-agricoltori>).

(17) Per un approfondimento sul tema si rinvia ai due numeri monografici della rivista dei territorialisti *Scienze del territorio* dedicati al ritorno alla terra (1/2013 e 2/2014).

agroindustriale dominante, punta a recuperare il rapporto con il territorio e le tradizioni alimentari locali, a riavvicinare il sistema dell'offerta e della domanda attraverso *alternative food networks*, (sistemi di vendita diretta, gruppi di acquisto solidale, *community supported agriculture*, ecc.), a sperimentare percorsi di associazionismo tra piccoli conduttori agricoli per contrastare la frammentazione fondiaria e favorire il recupero di terreni incolti. Si tratta di processi ancora allo stato embrionale, "ritorni spuri" li definisce Poli (2013, p. 20), animati dal "desiderio di un'esperienza a tutto tondo, non schiacciata sulle logiche di mercato e sui formulari dell'Unione Europea che negli ultimi anni hanno reso gli agricoltori più somiglianti a ragionieri che a produttori di paesaggio".

Si è visto, tuttavia, come questo ritorno alla terra risulti ancora ostacolato da numerose barriere. Nelle aree rurali interne, specie quelle più periferiche, sono la frammentazione fondiaria, la scarsa redditività dell'attività agricola e la sotto-dotazione di servizi le principali cause dell'*entry denial*. Nelle aree periurbane gli impedimenti maggiori derivano, invece, dai fenomeni di *land concentration* e *land take* che rendono la terra un bene inaccessibile ai più. A queste barriere se ne sommano altre, come le difficoltà di accesso al credito, l'inadeguata preparazione tecnica dei conduttori agricoli o i lunghi e complessi iter autorizzativi.

La questione dell'accesso alla terra meriterebbe di essere posta al centro dell'agenda politica nazionale per diverse buone ragioni. Innanzitutto, per le sue ricadute occupazionali. In un paese come l'Italia contrassegnato da elevatissimi livelli di disoccupazione e da oltre 2,5 milioni di giovani NEET - *Not in Education, Employment or Training* (il 26 % di giovani tra i 15 e i 29 anni) il ritorno alla terra può rappresentare, infatti, una grandissima opportunità, una risposta all'emergenza sociale.

L'entrata nel settore di nuovi soggetti permetterebbe, inoltre, di aumentare la quota di approvvigionamenti prodotta dal paese, con implicazioni positive sulla bilancia commerciale e sulla sicurezza alimentare (18) sia a scala nazionale che a livello globale. Una rilevanza particolare riveste in questa prospettiva la questione della senilizzazione degli agricoltori. Nei prossimi dieci anni oltre 4,5 milioni di agricoltori andranno in pensione e, considerato l'attuale indice di ricambio generazionale, appare chiaro come, in mancanza di adeguate politiche, ciò non potrà che tradursi in un aumento delle importazioni dall'estero.

Il rinnovo generazionale potrebbe altresì aumentare la competitività del settore. Dati recenti mostrano, infatti, che i giovani conduttori agricoli oltre ad essere più attenti alla ragioni dell'ambiente, raggiungono livelli di efficienza e produttività più elevati.

Una terza buona ragione per favorire la ricontadinizzazione del mondo rurale (van der Ploeg, 2008; 2016) è connessa alla sostenibilità ambientale. La formazione di un tessuto di piccole aziende a conduzione familiare radicate sul territorio e basate su pratiche culturali ecocompatibili, rappresenta, infatti, l'unico modo per prendersi cura del territorio (a costo zero), prevenire problemi di dissesto idrogeologico, preservare la biodiversità, fermare lo spopolamento di vaste aree montane e collinari. Lo riconosce oramai lo stesso Parlamento europeo quando afferma che il modello europeo di agricoltura contadina basato sulla diffusione della proprietà fondiaria costituisce "il presupposto migliore per garantire un utilizzo responsabile del suolo e una gestione sostenibile delle terre" (PE, 2017, p. 6).

Tornare a lavorare la terra, consentirebbe, in altre parole, di puntare ad una moderna agricoltura contadina di filiera corta, sostenibile e generatrice di paesaggi rurali di qualità.

Sul fronte politico istituzionale, le problematiche connesse all'accesso alla terra e al ricambio generazionale hanno ricevuto una certa attenzione nella nuova programmazione 2014-2020, sia in ambito europeo che a scala nazionale, concretizzandosi in una serie di misure ed azioni che spaziano dai pagamenti diretti destinati ai giovani nell'ambito del I pilastro della PAC agli incentivi per il primo insediamento previsti dai piani di sviluppo rurale, dal provvedimento nazionale "Terre vive" per il recupero di terreni pubblici agricoli alle agevolazioni per i giovani previste da "Campolibero", dalle esperienze regionali delle banche della terra alla concessione di terre pubbliche comunali (e dei terreni confiscati alla mafia) a cooperative di giovani.

Non è possibile discutere in questa sede le iniziative avviate, sembra, tuttavia, di poter rilevare

(18) Secondo la FAO (1996) si può parlare di *sicurezza alimentare* quando "all people, at all times, have physical and economic access to sufficient, safe and nutritious food to meet their dietary needs and food preferences in order to lead a healthy and active life".

ancora un certo ritardo delle politiche rispetto alle “forme di agricoltura resistenziale e neo-rurale” emergenti (Poli, 2013, p. 17), oltre che una certa frammentarietà degli interventi.

In particolare, richiederebbe una maggiore attenzione la questione dell'intersectorialità delle politiche ed in particolare la valutazione *ex ante* degli effetti diretti e indiretti, che possono derivare dall'implementazione di politiche settoriali. Ne sono un esempio le azioni messe in campo dall'Unione Europea in campo energetico (in particolare per le agro-energie) che, seppure guidate da obiettivi largamente condivisibili in termini di sostenibilità, hanno avuto pesanti ripercussioni in campo agricolo, incentivando la competizione tra energia e cibo (le aziende agricole che producono anche energia sono passate tra il 2000 e il 2010 da 233 a 3.485) e favorendo fenomeni di *green grabbing*. Effetti di *land concentration* ha avuto anche la Direttiva Nitrati 91/676 che ha introdotto dei vincoli all'utilizzo agronomico dei reflui zootecnici per contrastare l'inquinamento delle falde acquifere. Tuttavia, l'imposizione di un limite massimo di 170 kg per ettaro non ha risolto il problema, giacché gran parte degli allevatori, anziché ridurre i capi di bestiame o intervenire nei sistemi di raccolta dei reflui non spandibili, ha preferito acquistare o fittare nuovi terreni (spesso in zone di montagna) per rientrare nei limiti di carico zootecnico imposti dalla normativa.

BIBLIOGRAFIA

- AGROSYNERGIE, *Evaluation of the structural effect of Direct Support*, Report commissioned for the European Commission, 2013.
- BALDACCIO E., SABBADINI L., *Audizione dell'Istituto Nazionale di Statistica alla Camera dei Deputati. Esame delle abbinate proposte di legge C. 902 Bordo e C. 947 Catania, in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo del suolo*, Roma, ISTAT, 17 dicembre 2013.
- BORRAS S.M. JR., FRANCO J., VAN DER PLOEG J., “Land concentration, land grabbing and people's struggles in Europe: introduction to the collection of studies”, in BORRAS S.M. JR., FRANCO J., VAN DER PLOEG J. (eds), *Land concentration, land grabbing and people's struggles in Europe*, Amsterdam, Transnational Institute (TNI) for European Coordination Via Campesina (ECVC) and Hands-Off the Land network, 2013, pp. 6-30.
- CE, *Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo*, Lussemburgo, Commissione europea, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2012.
- CEPS, KU LEUVEN, JRC, *Possible Effects on Land Market of new CAP Direct Payments*, Study for the European Parliament, Brussels, Policy Department B, Directorate-General for Internal Policies, European Parliament, 2013.
- CERSOSIMO D., “I giovani agricoltori tra famiglia e innovazioni aziendali”, *Agriregionieuropa*, 31, 2012, pp. 69-73.
- CREA, COMITATO AREE INTERNE, *Come favorire la domanda innovativa di accesso alla terra nelle aree interne. Proposte per tre linee d'azione*, Sintesi dei risultati del Seminario Accesso alla terra Pratiche sul territorio e politiche pubbliche 7-8 luglio, Finale di Pollina, 2016.
- CREA, *L'agricoltura italiana conta 2015*, Roma, Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria, 2015.
- DALL'OLIO N., “Le cause del consumo di suolo”, in GARDI C., DALL'OLIO N., SALATA S., *L'insostenibile consumo di suolo*, Monfalcone, Edicom Edizioni, 2013, pp. 71-90.
- DAVIDOVA S., THOMSON K., *Family Farming in Europe: Challenges and prospects, in-depth analysis*, Study for the European Parliament, Brussels, Policy Department B, Directorate-General for Internal Policies, European Parliament, 2014.
- EC, *Generational Renewal in EU Agriculture: Statistical Background*, (EU Agricultural and Farm Economics Briefs), European Commission, Brief 6, June 2012.
- EC, *The functioning of the food supply chain and its effect on food prices in the European Union*, Occasional Papers n. 47, BUKEVICIUTE L., DIERX A., ILZKOVITZ F. (eds), Brussels, European Commission Directorate-General for Economic and Financial Affairs, 2009.
- EC, *Young farmers in the EU – structural and economic characteristics* (EU Agricultural and Farm Economics Briefs), European Commission, Brief 15, October 2017.
- EIP-AGRI, *Focus Group New entrants into farming: lessons to foster innovation and entrepreneurship*, Final Report, Brussels, 3 May 2016.
- EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE, *Land grabbing - a warning for Europe and a threat to family farming*, Brussels, 2015.
- EUROSTAT, *Agriculture, forestry and fishery statistics 2017 edition*, Luxembourg, Publications Office of the European Union, 2017.
- FAO, *Rome Declaration on World Food security*, Roma, Food and Agriculture Organization, 1996.
- HENNESSY T., *CAP 2014-2020 Tools to Enhance Family Farming: Opportunities and limits, in-depth analysis*, Study for the European Parliament, Brussels, Policy Department B, Directorate-General for Internal Policies, European Parliament, 2014.
- INEA, *Rapporto sullo stato dell'agricoltura 2013*, Roma, Istituto nazionale di economia agraria, 2013.
- INEA, MIPAAF, *I giovani e il ricambio generazionale nell'agricoltura italiana*, Roma, 2013.
- IOVINO G., “L'Italia consumata. Configurazioni e tendenze del land take”, *BSGI*, 4, 2015, pp. 491-514.
- ISMEA, *PSR 2014-2020 report dell'osservatorio regionale sul credito agricolo*, Documento prodotto nell'ambito del Programma

- della Rete Rurale Nazionale, Roma, dicembre 2016.
- ISPRA, *Consumo di suolo dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, Rapporto 248, 2016.
- ISTAT, *6° Censimento dell'agricoltura italiana Atlante dell'agricoltura italiana*, (a cura di BELLINI G., LIPIZZI F.), Roma, 2013a.
- ISTAT, *Capitale umano e stratificazione sociale nell'Italia agricola secondo il 6° censimento generale dell'agricoltura 2010* (a cura di BARABERIS C.), Roma, 2013b.
- KAY S., PEUCH J., FRANCO J., *Extent of Land Grabbing in the EU*, Study for the European Parliament, Brussels, Policy Department B, Directorate-General for Internal Policies, European Parliament, 2015.
- LONGHITANO D., POVELLATO A., "Mobilità fondiaria e accesso alla terra", *Agriregionieuropa*, 49, Giugno 2017, pp. 6-8.
- LUGSCHITZ B., BRUCKNER M., GILJUM S., *Europe's Global Land Demand. A study on the actual land embodied in European imports and exports of agricultural and forestry products*, Vienna, Sustainable Europe Research Institute (SERI), 2011.
- MIPAAF, *Costruire il futuro: difendere l'agricoltura dalla cementificazione*, (Dossier a cura di RONDINONE A.), MIPAAF in collab. con ISTAT, ISPRA e INEA, 2012a.
- MIPAAF, *La percezione delle aree rurali da parte dei giovani. Un'indagine europea realizzata su otto Stati Membri*, Documento prodotto nell'ambito del Programma della Rete Rurale Nazionale, Roma, Ottobre 2012b.
- ONORATI A., "Accesso e controllo della terra, il futuro che non arriva", *Scienze del Territorio*, (numero monografico *Ritorno alla terra*), 1/2013, Firenze, University Press, pp. 267-274.
- ONORATI A., PIERFEDERICI C., "Land concentration and green grabs in Italy: the case of Furtovoaltoico", in BORRAS S.M. JR., FRANCO J., VAN DER PLOEG J. (eds), *Land concentration, land grabbing and people's struggles in Europe*, Amsterdam, Transnational Institute (TNI) for European Coordination Via Campesina (ECVC) and Hands-Off the Land network, 2013, pp. 70-90.
- PANDOLFI G., "Ritorno alla terra: problematiche legate all'accesso alla terra", *Scienze del territorio*, (numero monografico *Ritorno alla terra*), 2, 2014, Firenze, University Press, pp. 287-298.
- PE, *Relazione sulla situazione relativa alla concentrazione dei terreni agricoli nell'Ue: come agevolare l'accesso degli agricoltori alla terra?*, Parlamento europeo, Commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale (relatore M. Noichl), A8-119, 2017.
- POLI D., "Editoriale. Problematiche e strategie per il ritorno alla terra", *Scienze del territorio*, (numero monografico *Ritorno alla terra*), 1/2013, Firenze, University Press, pp. 17-29.
- POVELLATO A., LONGHITANO D., BORTOLOZZO D., "Affitto e contoterzismo tra complementarità e competizione", *Agriregionieuropa*, 33, Giugno 2013, pp. 10-13.
- POVELLATO A., OSTI G. "La domanda di terra in Italia tra spinte speculative e usi multipli", *Agriregionieuropa*, 33, Giugno 2013, pp. 1-3.
- VAN DER PLOEG J.D., FRANCO J.C., BORRAS S.M. JR., "Land concentration and land grabbing in Europe: a preliminary analysis", *Canadian Journal of Development Studies*, 36, 2015, n. 3, pp. 147-162.
- VAN DER PLOEG J.D., "Family farming in Europe and Central Asia: history, characteristics, threats and potentials", *International Policy Centre for Inclusive Growth (IPC-IG) Working Paper*, 153, FAO and UNDP, 2016.
- VAN DER PLOEG J.D., *I nuovi contadini Le campagne e le risposte alla globalizzazione*, Roma, Donzelli, 2008.

University of Salerno: giovino@unisa.it

RIASSUNTO: Concentrazione fondiaria e artificializzazione del suolo da un lato, abbandono della terra e polverizzazione fondiaria dall'altro costituiscono oggi le principali minacce al modello di agricoltura contadina che storicamente ha caratterizzato il territorio italiano. Il presente lavoro affronta tali problematiche, soffermandosi in particolare sulla questione dell'accesso alla terra, con l'obiettivo di identificare e analizzare le principali barriere che rendono estremamente complicato quella ri-contadinizzazione del mondo rurale da più parti auspicata.

SUMMARY: Land concentration and land take on the one hand, land abandonment and land fragmentation on the other are today the main critical aspects of the Italian agriculture which make the "return to land" or re-peasantisation extremely complicated. The paper addresses these issues, focusing in particular on the question of the entry denial, with the aim of highlighting the main barriers that hinder entry into the sector by small farmers.

Parole chiave: agricoltura contadina, accesso alla terra, Italia
Keywords: family farming, entry denial, Italy

FILIPPO RANDELLI, FEDERICO MARTELLOZZO

L'IMPATTO TERRITORIALE DEL TURISMO NELLE AREE RURALI. IL CASO DI STUDIO DELLA TOSCANA

1. INTRODUZIONE. – Negli ultimi due decenni, il turismo rurale (TR) è cresciuto in molte regioni rurali in tutto il mondo. Molti studiosi associano la crescita di RT con la necessità di fuggire dalle aree urbane congestionate e la ricerca da parte della popolazione urbana di uno stile di vita più a contatto con la natura (Béteille, 1996; Champion *et al.*, 1998; Romei, 2008). IL TR, dopo un iniziale periodo di sviluppo, con crescita sia della domanda che dell'offerta, che ne ha caratterizzato l'evoluzione durante gli anni '90 (Randelli *et al.*, 2014), è passato a una fase più complessa (Long e Lane, 2000). In questa fase il TR non è più un fattore minoritario per l'economia rurale ma è all'ordine del giorno nell'agenda politica delle amministrazioni locali, regionali, e nazionali (Hall *et al.*, 2005). Di fatto, il TR è integrato nelle strutture locali economiche, sociali, culturali, naturali e umane presenti sul territorio (Saxena *et al.*, 2007, Saxena e Ilbery, 2008) e può contribuire alla diversificazione del reddito agricolo (in particolare per piccole fattorie familiari), apportare ulteriori benefici all'economia rurale, contrastarne lo spopolamento, incoraggiare un aumento degli scambi culturali tra aree urbane e rurali, migliorare i valori tradizionali della vita rurale, nonché contribuire alla generale diversificazione dell'economia (Sharpley and Sharpley, 1997; Roberts and Hall, 2001; Canoves *et al.*, 2004).

Da un punto di vista classico, questo tipo di turismo è diviso in due categorie: un "turismo rurale" *tout court*, come direttamente collegato agli spazi rurali e a contatto con la natura che offre molteplici opportunità di svago (Canoves *et al.*, 2004), e un "agriturismo", ovvero un turismo collegato a fattorie funzionanti (Pearce, 1990; Béteille, 1996). Tuttavia, molti studiosi preferiscono identificare con TR tutte le tipologie di turismo condotte nelle aree rurali (Garrod *et al.*, 2005; Sanagustin Fons *et al.*, 2011; Su, 2011; Randelli *et al.*, 2014). Questa è anche la prospettiva adottata per la stesura di questo lavoro. Durante il periodo di crescita, molte aziende agricole hanno iniziato la transizione e il TR ha offerto una grande opportunità per riempire gli spazi vuoti (cioè le fattorie) venutisi a creare in conseguenza del declino delle aree rurali. Come parte dello stesso percorso evolutivo, anche molte case rurali sono state trasformate in seconde case o in strutture ricettive tipo *bed and breakfast*. Tuttavia il TR non dovrebbe contribuire al consumo di suolo nelle aree rurali (cioè nuovi edifici). Infatti, a causa dei molti interessi speculativi che questo rappresenta, l'aumento di superficie edificata mette in pericolo molte aree rurali di elevato pregio paesaggistico, (es. Catalogna in Spagna, Toscana in Italia, Provenza in Francia). Non è errato ricondurre tale processo evolutivo alla dinamiche sottese dalla globalizzazione, che in quanto globali giungono ad interessare anche le aree rurali (Wood, 2007). Infatti, in molte aree rurali la terra è acquistata da individui facoltosi (e/o capitali) provenienti da tutto il mondo che ambiscono ad una vita isolata e tranquilla, o per diventare produttore di vino e/o altri prodotti agroalimentari. Tale compresenza di fattori ha di fatto contribuito alla progressiva mercificazione delle aree rurali. Non a caso, in letteratura è piuttosto condivisa l'opinione che il turismo trasformi le risorse locali (come paesaggio, cultura, tradizioni, patrimonio culturale ed ambientale ecc.) in una merce, confezionata e venduta ai turisti, il che è causa di una conseguente perdita di autenticità del prodotto mercificato. Quando i servizi locali sono percepiti come una *commodity consumabile* (sia da turisti che dai nuovi abitanti rurali), l'autenticità del territorio è ridotta (Taylor, 2001). Di conseguenza, la destinazione appare meno autentica, il valore del luogo è miniaturizzato, e le risorse locali potrebbero essere sovrasfruttate (Swain, 1989; Dearden and Hamon, 1992; Go, 1997).

In quest'ottica, è opportuno che la crescita del TR sia totalmente divergente dallo sviluppo del turismo balneare, la quale invece tende a creare villaggi turistici e villaggi artificiali senza identità. Molte regioni costiere in Portogallo, Italia, Grecia, e in particolare in Spagna, hanno sofferto e soffrono di questo problema, dove la linea costiera è stata completamente distrutta da blocchi di appartamenti e hotel



enormi, privi di aree verdi o naturali (Sanagustín Fons *et al.*, 2011). L'esagerare con l'urbanizzazione degli spazi rurali può essere una minaccia per la sostenibilità del TR. Costruire nuove case per aumentare la capacità ricettiva nelle zone rurali potrebbe avere un duplice effetto negativo: compromettere la bellezza del paesaggio che è la risorsa locale di base, e creare condizioni prodromiche allo sviluppo di un turismo rurale di massa. Inoltre, il turista di massa viene solitamente attribuito con passività, mancanza di preparazione, frettosità e scarso/nullo interesse per le usanze locali, nonché con una minore capacità di spesa, e quindi con una formazione culturale non in grado di apprezzare e rispettare le risorse locali (Ballestrieri, 2005). L'obiettivo di questo lavoro è proporre un approccio analitico allo studio dello sviluppo del TR nelle aree rurali. Al fine di poter monitorare l'effetto della crescita del TR sulla forma delle aree rurali, analizzeremo lo sviluppo di nuove aree edificate nelle campagne della Toscana utilizzando un approccio GIS (Sistema Informativo Geografico). Questo approccio potrebbe essere replicato in altre regioni rurali e l'obiettivo è quello di elaborare osservazioni e strumenti in grado di supportare i responsabili politici della pianificazione dello sviluppo rurale con particolare riferimento alle dinamiche evolutive funzionali per uno sviluppo sostenibile del TR. Il presente documento è strutturato come segue: nella sezione seguente (la 2a) viene introdotto il quadro teorico, nella terza si presenta il caso studio della Toscana, nella sezione quattro il modello analitico ed i dati, mentre nella sezione cinque e sei vengono riportati i risultati e alcune considerazioni conclusive.

2. QUADRO TEORICO. – Negli ultimi anni l'*Evolutionary Economic Geography* (EEG) ha attirato l'attenzione crescente dei geografi economici (Frenken, 2007, Boschma e Martin, 2010), anche nello studio del TR (Randelli *et al.*, 2014; Brouder, 2014). Come affermato da Boschma e Martin (2007), l'EEG si incentra sul come i processi di creazione e dipendenza dei percorsi evolutivi interagiscono e modellano le trasformazioni economiche che conformano la geografia della sviluppo. In questo articolo, applicheremo gli assunti dell'EEG al fine di rivelare i meccanismi di sviluppo che seguono la prima fase della creazione del percorso.

In uno scenario evolutivo dove il TR non è più una novità ma motore costante alla base dello sviluppo rurale, quali sono i fattori che guidano il cambiamento verso la fase di maturità? Secondo Boschma e Frenken (2006), l'EEG esamina come la struttura spaziale dell'economia emerga dal micro-comportamento di individui e imprese. Il panorama economico è il risultato di una sequenza evolutiva in cui sono state selezionate quelle innovazioni che per qualche ragione erano più adatte di altre alla configurazione rurale esistente (Randelli *et al.*, 2014). Poiché le scelte sono fatte dalle aziende a livello micro, questo documento si rivolge agli individui locali, ai residenti e agli imprenditori e alle loro strategie nel tempo. Al contrario, una volta che la creazione del percorso ha avuto successo, le aree rurali potrebbero attrarre anche investitori stranieri e capitali globali con prospettive di profitti rilevanti. Ne consegue che la ricostituzione dei luoghi rurali sotto la globalizzazione è fatta dall'interazione di attori locali e globali, con la possibilità di interessi diversi e di obiettivi contrastanti tra loro.

La selezione avviene anche a livello macro dei mercati. La competizione nel mercato agisce sulla varietà come strumento selettivo, aprendo e chiudendo "finestre di opportunità". In un'economia dinamica, le innovazioni più utili assumono una posizione dominante attraverso il meccanismo di selezione, consentendo alle imprese più innovative di espandere la propria capacità produttiva e le proprie quote di mercato a scapito delle imprese meno innovative. Oggigiorno, molti ricercatori hanno osservato come la società moderna sia pervasa a vari livelli dalla ricerca di una vita naturale, una sorta di *naturofilia*, che è emersa con notevole forza nei paesi altamente industrializzati (Shaw e Williams 1994, Hall *et al.*, 2005). Analogamente, il rilancio e il recupero della domanda di TR negli ultimi anni può essere attribuito al cambiamento dei modelli di impiego del tempo libero, alla segmentazione delle vacanze e allo sviluppo di ponti feriali e fine settimana allungati (Cànoves *et al.*, 2004). Da ciò, il timore che nel tempo, in un contesto di crescente mercato, le aree rurali potrebbero essere portate a un eccessivo sfruttamento delle risorse locali. Il mercato è un fattore esogeno e tende ad accumulare investimenti e potere sia a livello locale che globale. Ne consegue che in un ambiente fragile come le aree rurali la regolamentazione degli investimenti locali è fondamentale. La regolamentazione delle risorse locali e il controllo sia sull'uso del suolo che sugli investimenti è una questione di autorità locali e regionali. L'ambiente di selezione comprende quindi anche istituzioni i cui effetti diventano particolarmente visibili quando si verifica un importante cambiamento istituzionale e il "campo di gioco" sul quale le imprese competono cambia

drasticamente (Boschma e Martin 2010). Pertanto, la comprensione della transizione delle economie rurali verso la specializzazione nel turismo richiede un'analisi delle istituzioni, come rilevanti contesti abilitanti e vincolanti.

Infine, si cerca qui di spiegare le transizioni rurali verso un percorso di sviluppo del TR maturo grazie all'interazione di diverse determinanti, sia locali che globali. I processi di globalizzazione introducono nelle località rurali nuove reti di interconnessione globale, che vengono minacciate e coinvolte in complessi locali esistenti, a volte agendo di concerto e talvolta trascinando gli attori locali in direzioni opposte (Nederveen Pieterse, 2004). Le località rurali sono trasformate da nuove connessioni con reti globali, processi globali e attori globali, ma ciò è possibile solo con l'iscrizione e l'acquiescenza di attori locali che dovrebbero capire che il processo di ricostituzione delle aree rurali non significa una subordinazione di segni locali, piuttosto una negoziazione e manipolazione di questi, attraverso politiche locali (Massey, 2005). Nella fase di maturità del percorso di sviluppo, il micro-comportamento di individui e imprese tende ad essere guidato dal mercato globale liberalizzato. L'effetto dei mercati nelle aree rurali può tendere all'eccessivo sfruttamento delle risorse locali e qualsiasi cambiamento in un'area fragile, come le aree rurali, è irreversibile (Boschma e Martin, 2010). Ne consegue che il ruolo delle istituzioni locali e regionali – incluse università e centri di ricerca – è cruciale nella fase di maturità dello sviluppo del TR perchè il futuro sostenibile delle aree rurali dipende della capacità delle istituzioni di regolare i processi e le conseguenze della globalizzazione.

3. L'EVOLUZIONE DEL TR IN TOSCANA E LA POTENZIALE MINACCIA PER LA SOSTENIBILITÀ. – Il successo del TR in Toscana può essere spiegato con l'allineamento di diversi processi che coinvolgono servizi, agricoltori, politiche regionali ed europee con il mercato. A causa della crisi della mezzadria, il patrimonio di edifici e strutture inutilizzate è stato un input primario per lo sviluppo del turismo. Lo sviluppo del TR è decollato quando i processi in corso a livello macro hanno rafforzato la transizione verso il TR, in particolare i finanziamenti europei per la multifunzionalità in agricoltura e le nuove tendenze nel mercato del turismo (residenti urbani che cercano uno stile di vita naturale). Seguendo le nuove leggi regionali che regolano il turismo in fattoria, dal 1987 gli agricoltori investono nella creazione e nel miglioramento costante della qualità dell'agriturismo (Randelli *et al.*, 2014). Durante il periodo di crescita, molte aziende agricole hanno iniziato la transizione e oggi la Toscana ha raggiunto una fase matura di sviluppo. Negli ultimi anni, dopo un calo dovuto alla crisi economica, il numero di aziende agricole ha continuato a crescere (vedi Fig. 1).

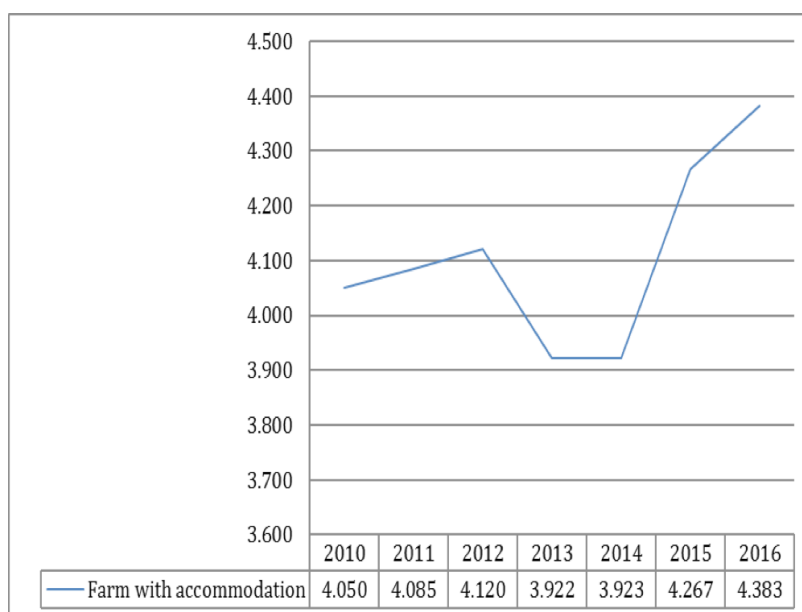


Fig. 1 – Numero di agriturismi (alloggio nella fattoria) in Toscana.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Il TR ha offerto una grande opportunità riutilizzando gli spazi vuoti (cioè le fattorie) messi a disposizione dal declino delle aree rurali, ma ciò non dovrebbe essere volano di ulteriore consumo di suolo (cioè nuovo edificato). Inoltre, vi sono crescenti flussi di nuovi turisti che stanno letteralmente invadendo le aree rurali, conseguentemente aumentando la pressione antropica sui fragili equilibri che legano gli elementi dei paesaggi rurali (1). Oltre ai turisti, la Toscana attira molte persone facoltose e relativi capitali da tutto il mondo, che aspirano a vivere in isolamento e tranquillità e/o per dedicarsi alla produzione di prodotti che danno un certo prestigio (Randelli e Perrin, 2010). Hines (2010) li definisce “turisti permanenti”, un ibrido concettuale basato sul quale si riscontra l’analogia tra le attività dei gentiluomini rurali e quelle dei turisti tradizionali, ma anche il fatto che i gentiluomini rurali perseguono queste attività in modo regolare e costante. Secondo alcuni aspetti infatti è possibile intravedere in Toscana l’inizio della massificazione del TR. Cittadine come San Gimignano o Montepulciano sono letteralmente invase ogni giorno da migliaia di turisti con un reale rischio di esaurimento delle risorse locali e conseguente esacerbata pressione sulle strutture esistenti. A causa dei molti interessi speculativi locali e globali, nelle aree rurali turistiche sviluppate della Toscana le pressioni per i cambiamenti del territorio spingono per uno sviluppo di nuovi edifici e sono ingenti.

Per osservare ciò, proponiamo di analizzare l’andamento della crescita del suolo costruito in Toscana nel periodo 1990-2015 con l’ausilio di dati terlerilevati. I cambiamenti nell’uso del suolo sono usati in questo documento come proxy della massificazione del TR in Toscana. Siamo consapevoli dei limiti di tale approccio in quanto non siamo in grado di diversificare tra diversi tipi di uso del nuovo edificato (residenziale/industriale/infrastrutture). D’altra parte è chiaro in letteratura (per una recensione vedi García-Hernández, 2017) che una crescita consistente dei flussi turistici tende a far crescere il settore edilizio residenziale, ad esempio seconde case (es. gentrificazione rurale, vedi Hines, 2010) e nuovi alloggi turistici (Sanagustin Fons *et al.*, 2011). Ad ogni modo, entrambe le seconde case e le nuove sistemazioni spingono i residenti fuori dalle zone più prestigiose (es. i centri storici medioevali e rinascimentali e case coloniche in collina) verso nuovi edifici intorno a insediamenti minori e di nuova generazione lungo le valli. Ciò significa che la funzione residenziale della città è minacciata e potrebbe iniziare un circolo vizioso al ribasso: un minor numero di residenti implica un minor numero di commercianti che si occupano dei bisogni dei residenti e più aziende che provvedono alla domanda turistica, depauperando il carattere e la natura degli antichi centri rurali che si troverebbero a poco poco spopolati.

4. METODI E DATI. – Le principali fonti di dati per questa analisi sono il *Global Human Settlement Layer* (GHSL) (2) dell’Unione europea e il nel Censimento Statistico Nazionale del Turismo 2015 (Istat 2015). L’indagine analitica proposta in questo documento si basa su metodi semplici elaborati su una fusione di queste due fonti di dati (vedere la sezione 4.2).

4.1 *Dati, descrizioni e fonti.* – il GHSL è un insieme “relativamente” giovane di prodotti che riguardano la posizione della presenza umana sul pianeta, ed è liberamente e gratuitamente accessibile. Il suo sviluppo è supportato da una collaborazione tra il *Joint Research Centre* (JRC) e la DG per lo sviluppo regionale (DG REGIO) della Commissione Europea, insieme al partenariato internazionale della *GEO Human Planet Initiative*. Il suo scopo principale è quello di produrre informazioni spaziali globali avanzate e aggiornate che descrivano la presenza umana sul pianeta e la sua intensità.

Il database presenta 3 strati informativi principali per circa quattro date nel tempo (dal 1975 al

(1) Inoltre tali flussi sono difficili da monitorare e sono molto spesso sottostimati perché il turista che non passa la notte in un luogo non viene contabilizzato, ad esempio i croceristi che arrivano a Livorno, o coloro che usano le aree urbane come Pisa come base da cui poi spostarsi.

(2) Dal sito di Copernicus: “La produzione GHSL è il risultato di un processo collaborativo tra numerosi individui e istituzioni. Il GHSL ha beneficiato della stretta collaborazione e del supporto finanziario dell’unità di analisi economica della DG REGIO, Commissione europea. In particolare Lewis Dijkstra e Hugo Poelman che hanno contribuito attivamente a questa versione del GHSL. La generazione dei dati sulla popolazione GHSL non sarebbe stata possibile senza l’accesso ai dati ospitati dal Center for International Earth Science Information Network (CIESIN) e le discussioni con Robert Chen e Kytty MacManus “. Nel 2014, il Centro comune di ricerca (JRC) ha organizzato il 1° seminario globale sugli insediamenti umani, che ha portato al Manifesto per una partnership globale per la definizione delle persone. I partecipanti a questo workshop hanno formato il gruppo principale di quella che è ora l’iniziativa GEO Human Planet, che comprende ora oltre 180 membri di 100 diverse istituzioni in tutto il mondo. I dati pre-release del GHSL sono stati condivisi dal partenariato internazionale GEO dal 2014. Le discussioni con i membri hanno contribuito a migliorare significativamente la qualità del GHSL.

2015). Questi set di dati sono il risultato della combinazione di immagini satellitari multisensoriali con dati da rilevamento statistico (EC e JRC, 2015). Lo strato GHS BUILT-UP LDS (G_BU) (derivato dalle immagini Landsat) (Pesaresi *et al.*, 2015) presenta una griglia spaziale che informa sulla presenza integrata a livello globale. Le informazioni sono fornite per le quattro date sopra elencate e la griglia è disponibile con diverse risoluzioni spaziali (3) (quella da noi utilizzata ha risoluzione spaziale di 1 Km). L'informazione trasmessa da ciascuna cella è la percentuale della cella coperta da area artificiale (ovvero il costruito). Lo strato GHS POP (G_POP) è strutturato per corrispondere al formato spaziale di G_BU e le informazioni trasmesse per ogni cella della griglia sono il numero di persone che vivono all'interno della cella. In altre parole, questo set di dati raster descrive spazialmente la distribuzione degli insediamenti e la densità della popolazione.

Il terzo strato informativo è il GHS (G_SM) (Pesaresi *et al.*, 2016) che consiste in una carta tematica dell'uso del suolo e del grado di urbanizzazione così come concepita da EUROSTAT attraverso il suo modello di urbanizzazione (Dijkstra e Poelmann, 2014, Eurostat 2017). Fondamentalmente consta di una fusione delle informazioni presenti negli altri due set di dati sopra descritti per assegnare a ciascuna cella un diverso grado di urbanizzazione (Tab. 1).

TAB. I – PRINCIPALI CRITERI CHE GUIDANO L'ALGORITMO ALLA BASE DEL GRADO DI MODELLO DI URBANIZZAZIONE SVILUPATO DA EUROSTAT

Grid Code	Nome	Descrizione
0	"Cellule naturali", né rurali né urbane	Celle senza popolazione e / o nessuna città. Celle che non rientrano in nessuna delle altre 3 categorie.
1	"Celle rurali" o base (BASE)	Celle singole o contigue (8-connettività) con una popolazione di meno di 5000 abitanti (per la griglia di 1 km).
2	"Cluster urbani" o cluster a bassa densità (LDC)	Città, periferie e piccole aree urbane. Celle contigue (8-connettività) con una popolazione minima di 5000 abitanti (per la griglia di 1 km).
3	"Centri urbani" o cluster ad alta densità (HDC)	Città o aree urbane più estese: celle contigue (4-connettività, gap gap) con una densità di almeno 1.500 abitanti / km ² o una densità di edifici superiore al 50% e un minimo di 50.000 abitanti per cluster.

Fonte: Dijkstra e Poelmann, 2014.

L'altro set di dati utilizzato nell'analisi qui presentata riguarda le informazioni sul turismo (RT). Questo set di dati contiene informazioni riguardanti esclusivamente il numero di turisti, la durata della loro permanenza e la nazionalità del turista. I dati sono disponibili a livello comunale.

4.2 *Metodi analitici, variabili e ipotesi di base.* – Il focus di questo lavoro è sulla Toscana, pertanto abbiamo limitato l'analisi ai dati relativi ai comuni e ai terreni della Toscana (Fig. 2). Poiché il TR dovrebbe caratterizzare i comuni rurali, per prima cosa abbiamo selezionato utilizzando G_POP per l'anno 2015 i comuni della Toscana con una densità di popolazione inferiore a 150 ab./km², in modo da estrarre i comuni rurali corrispondenti alla definizione dell'OCSE (Organizzazione per l'economia

(3) I set di dati sono offerti con griglie con una risoluzione spaziale diversa: 3m, 250m e 1km. In questo studio ci siamo basati su set di dati con una risoluzione spaziale di 1 km.

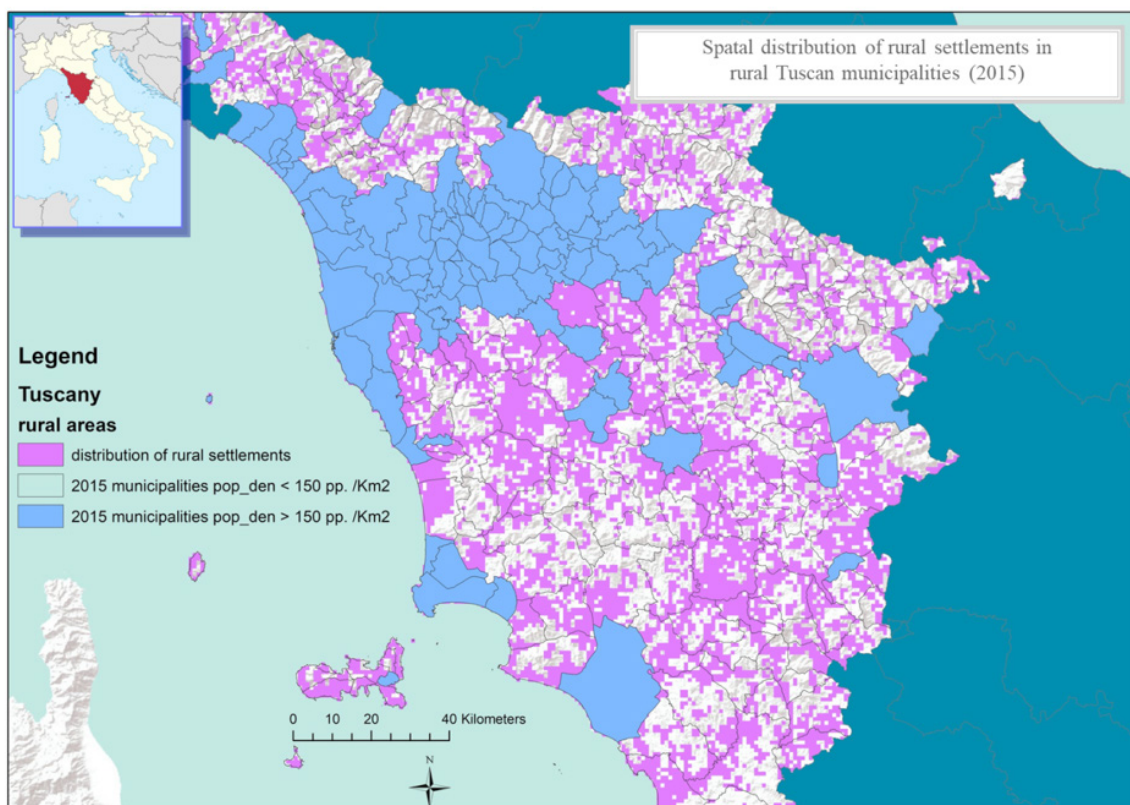


Fig. 2 – Area di interesse, comuni rurali e distribuzione degli insediamenti rurali al loro interno.

Fonte: elaborazione su dati GHSL.

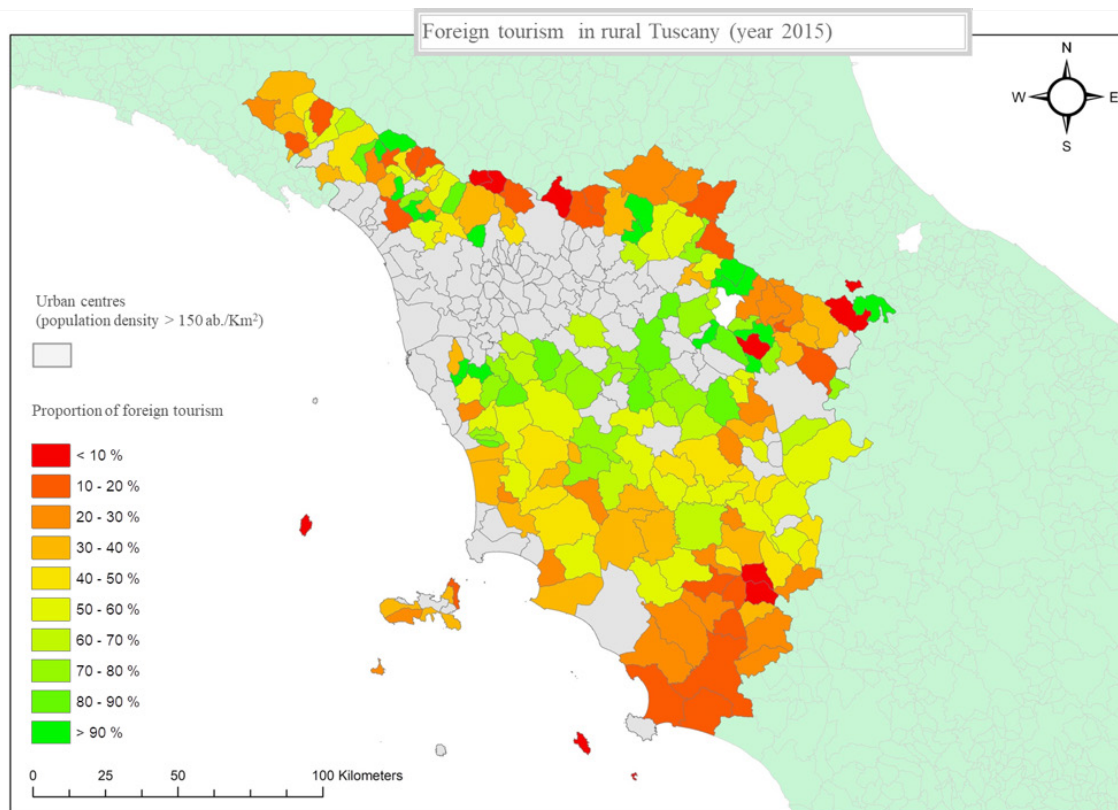


Fig. 3 – Proporzione del turismo estero per comune in Toscana per l'anno 2015.

Fonte: elaborazione su dati GHSL.

Cooperazione e sviluppo) secondo la quale un comune da considerarsi rurale se la sua densità di popolazione è inferiore a 150 ab./km².

Quindi, abbiamo aggregato a livello comunale e solo per i comuni rurali selezionati le informazioni trasmesse attraverso i set di dati G_BU, G_SM e RT (ad esempio Fig. 3).

Lo scopo principale di questo articolo è quello di indagare, esplorare e descrivere la potenziale influenza che l'urbanizzazione può avere sulla massificazione del turismo, che per i comuni che fanno affidamento su RT può avere un impatto dannoso. Di fatto, l'urbanizzazione ha dimostrato di essere una delle dinamiche di transizione più insostenibili nell'uso del suolo (FOLEY *et al.*, 2005) perché difficilmente reversibile e perché consuma una risorse che non si può rigenerare (il suolo) (Martellozzo *et al.*, 2014), e perché è responsabile di un'ampia quota di emissioni globali di gas serra (Grimmond *et al.*, 2007). Il suo impatto potrebbe essere ancora più grande se si considerasse la quantità di paesaggio rurale depauperato e su cui RT è fondamentalmente radicato.

A tal fine, abbiamo calcolato la quantità di espansione costruita ($\Delta BU_{1995-2015}$, eq.1) verificatasi nei comuni rurali (sia come percentuale dei terreni disponibili sia in km² totali persi) tra il 1990 - anno in cui approssimativamente iniziò un boom di RT in Toscana - e il 2015 (tempo di riferimento per i dati più aggiornati disponibili).

$$(\Delta BU_{1995-2015})_i = (G_BU_{2015})_i - (G_BU_{1995})_i \quad [\text{eq.1}]$$

Dove $(G_BU_{2015})_i$ e $(G_BU_{1995})_i$ sono la quantità di G_BU (aree edificate o *built-up*) rispettivamente nel 2015 e nel 1995 per il comune *i*-esimo. Questa informazione, pur essendo importante di per sé e rilevante soprattutto se confrontata con tutti i comuni della Toscana (vedi Tabella 2) al fine di offrire una contestualizzazione generale, non è sufficiente per stabilire se l'urbanizzazione abbia depauperato direttamente del paesaggio rurale quasi incontaminato o sia avvenuta espandendo perifericamente centri urbani preesistenti. Pertanto, si ha anche bisogno di calcolare la frazione di questa espansione avvenuta in particolare su aree rurali e naturali all'interno dei comuni rurali. Per fare ciò abbiamo sovrapposto le griglie spaziali di G_BU e G_SM al fine di estrarre e aggregare l'estensione di G_BU che coincide con le classi 0 e 1 del G_SM per entrambi gli anni di riferimento 1995 e 2015. Il loro delta (ΔBU_RNA , eq.2) indica quindi con esattezza l'ammontare della crescita edificata avvenuta a scapito del paesaggio rurale e naturale all'interno dei comuni rurali, e quindi il la frazione dell'espansione del costruito che ha eroso direttamente la principale risorsa del TR.

$$(\Delta BU_RNA_{1995-2015})_i = (G_BU_SM_{2015})_i - (G_BU_SM_{1995})_i \quad [\text{eq.2}]$$

Dove $(G_BU_SM_{2015})_i$ e $(G_BU_SM_{1995})_i$ sono la quantità di crescita generata dall'insieme di dati G-BU avvenuto nelle classi naturali e rurali del set di dati G-SM rispettivamente per gli anni 1995 e 2015.

5. RISULTATI. – In generale, i paesaggi in Toscana sono abbastanza ben conservati, specialmente nelle zone rurali con un alto valore paesaggistico. Tuttavia, i comuni sulla costa, con esperienza di crescita urbana medio-alta e l'espansione avvenuta a spese di terreni naturali e rurali (ad esempio in fig. 4 "Orbetello", "Castiglion della Pescaia", "Castagneto Carducci", ovvero le bolle poste in alto a destra). Questo fenomeno (fig. 4) - caratterizzato dal turismo di massa (vedi l'alto volume di pernottamenti totali sull'asse Y) - è ben noto (Sanagustín Fons *et al.*, 2011) e non è limitato alla costa toscana in quanto colpisce le coste a livello internazionale. Alcuni comuni rurali, famosi in tutto il mondo per incantare i paesaggi rurali affascinanti, hanno sperimentato un'espansione significativa edificata. Un altro indicatore generalmente accettato nella ricerca turistica come indicatore del valore e della salute del turismo all'interno di una regione è la proporzione di flussi turistici stranieri. Questo indicatore nel nostro caso di studio mostra una situazione variegata e, di conseguenza, è difficile identificare qualsiasi modello rilevante, anche se vale la pena menzionare che, in generale, il turismo in Toscana è in grado di attirare una buona percentuale di flussi esteri.

Tuttavia, vale la pena di tracciare un contesto generale per l'espansione edilizia della Toscana negli ultimi decenni (Fig. 5). Come previsto, i comuni che hanno vissuto un'urbanizzazione più ingente sono

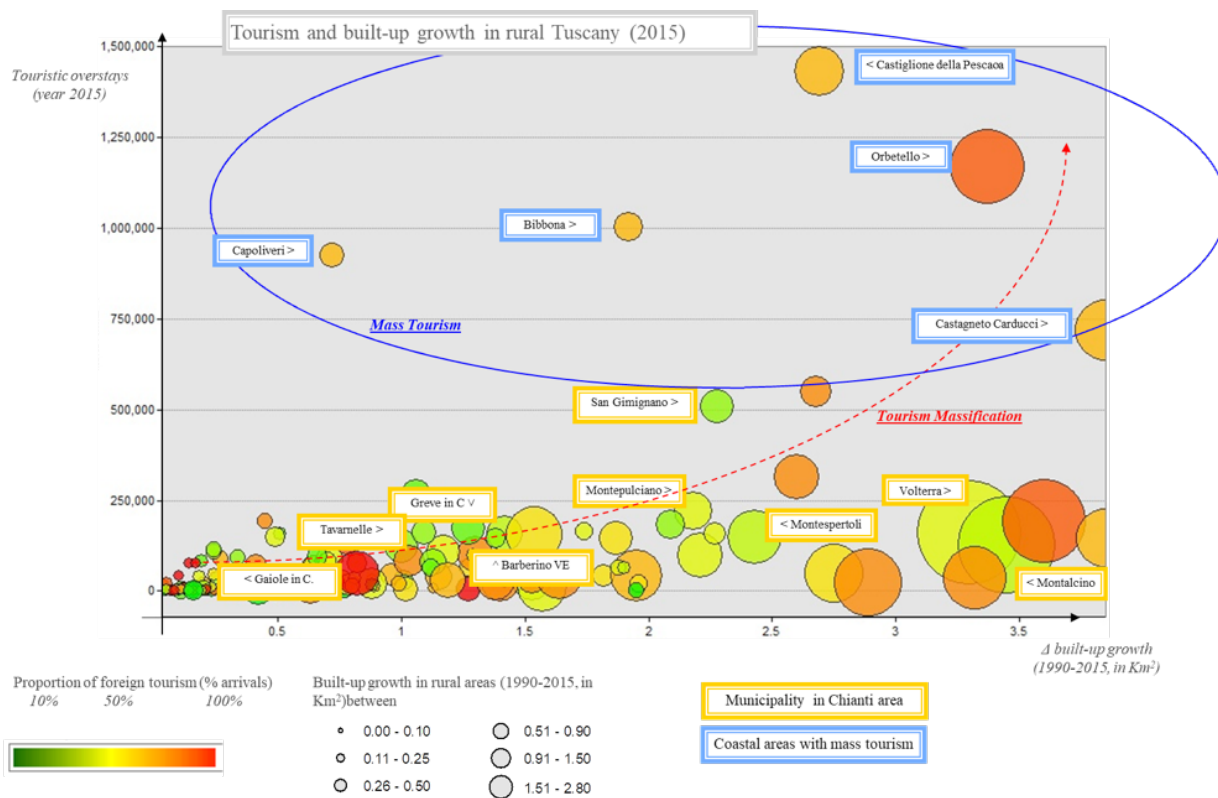


Fig. 4 – Espansione del costruito e dimensione turistica nelle aree rurali dei comuni toscani tra il 1990 e il 2015.

Fonte: elaborazione su dati GHSL e ISTAT.

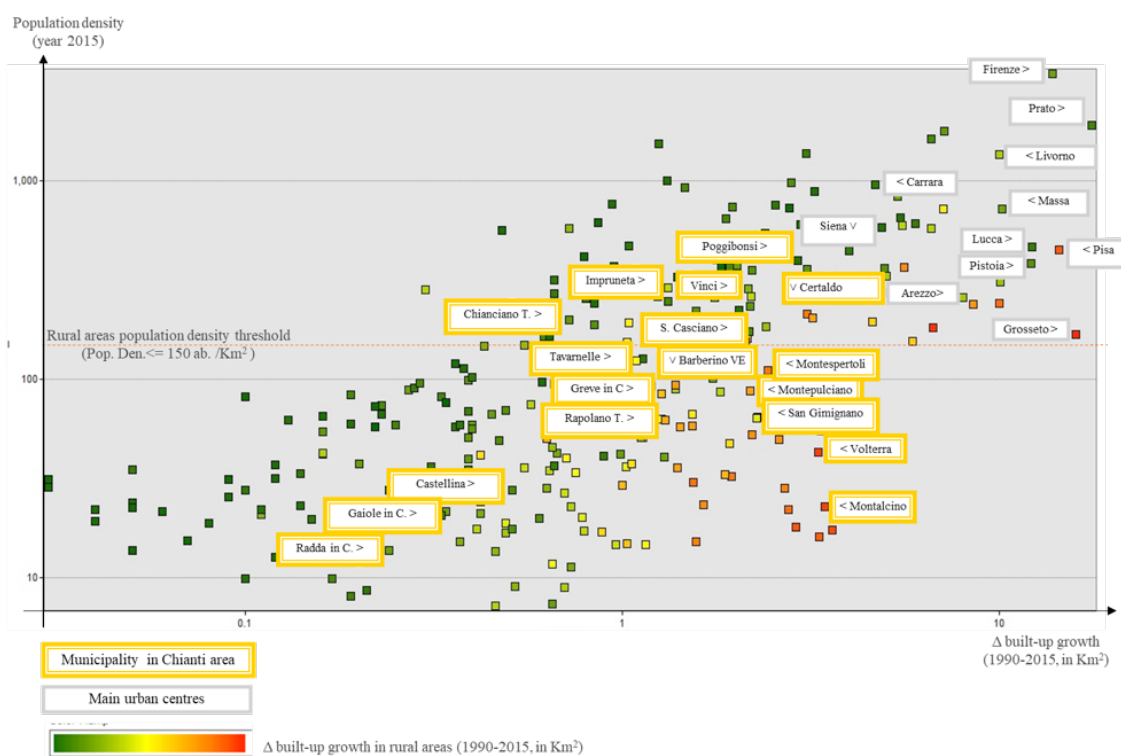


Fig. 5 – Espansione urbana nei comuni toscani tra il 1990 e il 2015.

Fonte: elaborazione su dati GHSL e ISTAT.

i comuni urbani (posti nella parte più in alto a destra della figura 5), la cui crescita è accompagnata anche da un'alta densità di popolazione. Viceversa, molti dei comuni rurali che costituiscono il nucleo di preziose aree rurali protette (ad esempio la regione del Chianti) hanno avuto un'espansione edilizia molto limitata (questi si posizionano nell'estrema parte inferiore sinistra della figura 5), e sono anche caratterizzati da minore densità di popolazione.

I comuni che invece dovrebbero destare preoccupazioni sono quelli che hanno sperimentato una crescita del costruito rilevante che non può essere adeguatamente giustificata con un corrispondente livello di densità di popolazione. Questi sono quelli che si situano in basso a destra in fig. 5, suggerendo quindi che l'espansione del costruito in questi comuni non è motivata da necessità residenziali della popolazione ufficialmente residente ma per altri scopi. Inoltre, il colore rosso in figura 5 indica che la maggior parte della crescita è avvenuta a scapito delle aree naturali e rurali, a scapito del prezioso paesaggio naturale, che è ancora più spaventoso se notiamo che questi comuni sono famosi in tutto il mondo per il TR (ad esempio "Montalcino", "Montepulciano", "Volterra", "San Gimignano", ecc.). Questa e altre considerazioni sono trattate più approfonditamente nella sezione seguente.

6. OSSERVAZIONI CONCLUSIVE. – L'industria del turismo è una delle più grandi industrie al mondo con un contributo economico globale (diretto, indiretto e indotto) stimato in oltre 7,6 trilioni di dollari USA al 2016, e che si presuma possa crescere da 1,235 milioni di arrivi nel 2016 fino a 1,800 milioni di arrivi per il 2030 in tutto il mondo (UNWTO, Tourism Highlights, 2017).

È chiaro che il TR, una volta mercato turistico minoritario, rappresenta oggi un prezioso contributo alle economie rurali non solo in termini finanziari ma con molti altri potenziali benefici come nuovi posti di lavoro, sostegno al reddito agricolo e in generale riutilizzo degli insediamenti rurali abbandonati. D'altro canto, in una fase di maturità di sviluppo emergono anche alcuni problemi, ad esempio le minacce ambientali e socio-culturali e la congestione del traffico (per una recensione vedi García-Hernández *et al.*, 2017). La sostenibilità di una destinazione rurale dipende anche dal raggiungimento di un'esperienza turistica soddisfacente, quindi il crescere del numero di visitatori potrebbe raggiungere livelli talmente elevati da diminuire progressivamente il valore dell'esperienza di TR offerta (Riganti e Nijkamp, 2008).

Negli ultimi anni, c'è stato uno spostamento di motivazione del turista, sempre più consapevole della qualità dell'esperienza che può essere più avventurosa e significativa. Questo cambiamento accresce la domanda di prodotti autentici e artigianali, cibo, arte, artigianato e passatempi, evidenziando la necessità di connettersi con antiche tradizioni e usanze (Hines, 2010) e il successo di TR può essere parzialmente spiegato con questa tendenza. In questo articolo sosteniamo che trasformare le risorse rurali (cioè paesaggio, cultura, tradizioni, ecc.) in mera merce è un rischio, e il TR potrebbe portare all'esaurimento delle risorse e alla perdita dell'autenticità.

Nel caso delle zone rurali della Toscana, il TR ha raggiunto uno stadio oramai di maturità (Randelli *et al.*, 2014) e oggi il paesaggio rurale è minacciato da traffico e congestioni persino in piccoli centri (ad esempio San Gimignano, Montepulciano, Montalcino) e da gentrificazione rurale. L'analisi dei dati sull'uso del suolo in Toscana è in grado di misurare la crescita di nuovi edifici nel periodo 1990-2015. In alcuni comuni della Toscana rurale, le dimensioni della crescita edificata sono state più elevate rispetto al resto dei comuni rurali, con una tendenza simile a quella dei comuni costieri. Ad esempio, a San Gimignano, Montalcino, Volterra e Montepulciano, l'area edificata totale nel periodo 1990-2015 è cresciuta ad un ritmo simile a quanto registrato nelle aree urbane (vedi figura 5), sebbene senza la stessa densità di popolazione. Questi comuni sono icone di TR in Toscana e conservano ancora un paesaggio rurale. Anche così, ciò che preoccupa è il processo di gentrificazione rurale e il processo in corso di globalizzazione che sta spingendo per un ulteriore sviluppo del TR. Come mostrato in fig. 4, questi comuni seguono lo stesso percorso dei comuni costieri, vale a dire il turismo di massa.

La nostra analisi ha solo toccato l'impatto del TR. In effetti, dobbiamo essere consapevoli dei limiti dei dati che abbiamo usato nelle nostre analisi. Questi limiti riguardano fundamentalmente il fatto che non sappiamo se i nuovi edifici siano case, impianti industriali o infrastrutture. Anche se riteniamo che i nostri risultati siano abbastanza coerenti, il database non è stato pensato per misurare l'impatto del turismo sull'uso del suolo. Per questo motivo, sarebbe utile in tal senso poterne sapere di più sull'uso finale delle nuove aree edificate. Inoltre, la ricerca futura dovrebbe concentrarsi maggiormente anche sulle altre conseguenze della crescita del TR nelle campagne, come la congestione e la gentrificazione

rurale. Porre l'attenzione sui costi e sulle conseguenze che un ulteriore sviluppo del TR potrebbe avere, e non solo sui benefici socio-economici, è una domanda fondamentale che ci si deve porre a vari livelli al fine di indentificare possibili e alternativi percorsi di sviluppo per una crescita sostenibile del TR. A tale riguardo, gli studi sull'impatto del TR dovrebbero essere in grado di analizzare gli effetti di un'ulteriore crescita del numero di turisti, sia sul piano sociale che ambientale. Inoltre, sarebbe interessante fare delle ricerche sui reali benefici del turismo di massa: siamo sicuri che le comunità locali ne beneficino in modo proporzionale all'aumento del numero di turisti? Vi una qualche forma di redistribuzione equa di tali benefici cosicchè possa beneficiarne una parte maggiore di popolazione? Ovviamente questi ed altri quesiti necessitano di ulteriore lavoro di ricerca.

BIBLIOGRAFIA

- BALLESTRIERI G., *Il turismo rurale nello sviluppo territoriale integrato della Toscana*, Regione Toscana, IRPET, 2005.
- BÉTEILLE R., "L'agrotourisme dans les espaces ruraux européens", *Annales de Geography*, 592, 1996, pp. 584-602.
- BOSCHMA R., FRENKEN, K., "Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography", *Journal of Economic Geography*, 6, 2006, pp. 273-302.
- BOSCHMA R., MARTIN R., *The Handbook on Evolutionary Economic Geography*, Cheltenham, Edward Elgar, 2010.
- BROUDER P., "Evolutionary economic geography: a new path for tourism studies?", *Tourism Geographies*, 16, 2014, n. 1, pp. 2-7.
- CÁNOVES G., VILLARINO M., PRIESTLEY G.K., BLANCO A., "Rural tourism in Spain: an analysis of recent evolution", *Geoforum*, 35, 2004, pp. 755-69.
- CHAMPION T., COOMBS M., FOTHERINGHAM S. (eds), *Urban Exodus*, London, CPRE, 1998.
- DEARDEN P., HARRON S., "Case Study: Tourism and the Hill Tribes of Thailand", in WEILLER B., HALL M., *Special Interest Tourism*, London, Belhaven, 1992, pp. 95-104.
- DIJKSTRA, LEWIS, POELMANN H., "A harmonised definition of cities and rural areas: the new degree of urbanization", *Working paper 1*, European Commission Urban and Regional Policy, 2014.
- FOLEY J.A., DEFRIES R., ASNER G.P., BARFORD C., BONAN G., CARPENTER S.R., CHAPIN F.S., COE M.T., DAILY G.C., GIBBS H.K. ET AL., "Global Consequences of Land Use", *Science*, 309, 2005, pp. 570-574.
- FRENKEN, K., (ed), *Applied Evolutionary Economics and Economic Geography*, Cheltenham, Edward Elgar, 2007.
- EUROPEAN COMMISSION, JOINT RESEARCH CENTRE (JRC), COLUMBIA UNIVERSITY, CENTER FOR INTERNATIONAL EARTH SCIENCE INFORMATION NETWORK, CIESIN, *GHS population grid, derived from GPW4, multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015)*, European Commission, Joint Research Centre (JRC), 2015, http://data.europa.eu/89h/jrc-ghsl-ghs_pop_gpw4_globe_r2015a.
- EUROSTAT, *Eurostat Statistics Explained Degree of urbanisation classification*, 2011 revision, 2017, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Degree_of_urbanisation_classification_-_2011_revision. Last modified on 17 May 2017, and last accessed on 02 November 2017.
- GARCÍA-HERNÁNDEZ M., DE LA CALLE-VAQUERO M., YUBERO C., "Cultural Heritage and Urban Tourism: Historic City Centres under Pressure", *Sustainability*, 9, 2017, p. 1346.
- GO F., "Entrepreneurs and the Tourism Industry in Developing Countries", *Tourism, Small Entrepreneurs and Sustainable Development*, H. Dahles ed., 1997, Tilburg, ATLAS, pp. 5-22.
- GRIMMOND S., "Urbanization and global environmental change: Local effects of urban warming", *Geogr. J.*, 173, 2007, pp. 83-88.
- HALL D.R., ROBERTS L., MITCHELL M., *New directions in rural tourism*, Farnham, Ashgate, 2005.
- HINES J.D., "Rural gentrification as permanent tourism: the creation of the New West Archipelago as postindustrial cultural space, Environment and Planning", *Society and Space*, 28, 2010, pp. 509-525.
- LEWIS J., "A Rural Tourism Development Model", *Tourism Analysis*, 2, 1998, pp. 91-105.
- LONG P., LANE B., "Rural tourism development", in GARTNER W.C., LIME D.W. (eds), *Trends in Outdoor Recreation Leisure and Tourism*, Wallingford, CAB International, 2000, pp. 299-308.
- MASSEY D., *For space*, London, Sage, 2005.
- MURDOCH J., "Co-constructing the countryside: hybrid networks and the extensive self", in CLOKE P., *Country visions*, London, Pearson, 2003, pp. 263-82.
- NEDERVEEN PIETERSE J., *Globalization and culture*, Lanham, MD, Rowman and Littlefield, 2004.
- PEARCE P.L., "Farm tourism in New Zealand: a social situation analysis", *Annals of Tourism Research*, 173, 1990, pp. 337-352.
- RANDELLI F., PERRIN C., "Aree rurali e residenti stranieri Un confronto fra Chianti e campagna francese", *Rivista Geografica Italiana*, 114, 2007, pp. 67-92.
- PESARESI M., EHRLICH D., FLORCZYK A.J., FREIRE S., JULEA A., KEMPER T., SOILLE P., SYRRIS V., *GHS built-up grid, derived from Landsat, multitemporal (1975, 1990, 2000, 2014)*. European Commission, Joint Research Centre (JRC), 2015, http://data.europa.eu/89h/jrc-ghsl-ghs_built_ldsmt_globe_r2015b.
- PESARESI M., FREIRE S., *GHS Settlement grid following the REGIO model 2014 in application to GHSL Landsat and CIESIN GPW v4-multitemporal (1975-1990-2000-2015)*, European Commission, Joint Research Centre (JRC), 2016, http://data.europa.eu/89h/jrc-ghsl-ghs_smod_pop_globe_r2016a.
- RIGANTI P., NIJKAMP P., "Congestion in popular tourist areas: a multi-attribute experimental choice analysis of willingness-to-

- wait in Amsterdam”, *Tour. Econ.*, 14, 2008, pp. 25-44.
- ROBERTS L., HALL D., *Rural Tourism and Recreation: Principles to Practice*, Wallingford, CABI, 2001.
- RANDELLI F., ROMEI P., TORTORA M., “An evolutionary approach to the study of rural tourism: The case of Tuscany”, *Land Use Policy*, 38, 2014, pp. 276-281.
- ROMEI P. (ed), *Turismo Sostenibile e Sviluppo Locale*, Padova, CEDAM, 2008.
- SAXENA G., CLARK G., OLIVER T., ILBERY B., “Conceptualising integrated rural tourism”, *Tourism Geographies*, 9, 2007, pp. 347-70.
- SAXENA G., ILBERY B., “Integrated rural tourism. A Border Case Study”, *Annals of Tourism Research*, 35, 2008, pp. 233-254.
- SANAGUSTÍN FONS M.V., MOSEÑE FIERRO J.A, GÓMEZ PATIÑO M., “Rural tourism: A sustainable alternative”, *Applied Energy*, 88, 2011, pp. 551-57.
- SHARPLEY J., SHARPLEY R., *Rural Tourism. An Introduction*, London, International Thomson Business Press, 1997.
- SHAW G., WILLIAMS A., *Critical Issues in Tourism*, London, Blackwell, 1994.
- SU B., “Rural tourism in China”, *Tourism Management*, 32, 2011, pp. 1438-41.
- SWAIN M., “Developing Ethnic Tourism in Yunan China: Shalin Sani”, *Tourism Recreation Research*, 14, 1989, pp. 33-40.
- TAYLOR J., “Authenticity and Sincerity in Tourism”, *Annals of Tourism Research*, 28, 2001, pp. 7-26.
- WOOD M., “Engaging the global countryside: globalization, hybridity and the reconstitution of rural place”, *Progress in Human Geography*, 31, 2007, n.4, pp. 485-507.

Università degli Studi di Firenze: filippo.randelli@unifi.it; federico.martellozzo@unifi.it.

RIASSUNTO: Il turismo rurale (TR) è cresciuto in molte regioni in tutto il mondo ed è oggi un motore stabile di sviluppo. In questo articolo si vuole problematizzare su come la crescita di TR debba essere totalmente divergente dalle dinamiche che sottendono lo sviluppo del turismo costiero/balneare, il quale tende a creare villaggi turistici e resorts artificiali senza identità che modificano in maniera rilevante e irreversibile il paesaggio circostante. Costruire nuovi edifici per aumentare le strutture ricettive nelle zone rurali potrebbe avere un duplice effetto negativo: compromettere la bellezza del paesaggio (risorsa territoriale di base), e sviluppare un turismo rurale di massa. In tale ottica si propone inoltre un monitoraggio dell’impatto dell’TR sull’uso del suolo, analizzando in maniera diacronica lo sviluppo di nuove aree edificate in aree rurali mediante metodologia GIS. Il lavoro qui presentato è applicato al solo caso della Toscana.

SUMMARY: The impact of rural tourism on land use change in rural areas. The case study of Tuscany.

Rural tourism (RT) has grown in many regions all over the world and is now a stable factor fuelling rural development. In this case, we want to problematize that RT development should be completely divergent from the dynamics at the base of coast tourism, because it very often results in creating artificial resorts and villages which impact surrounding landscapes in relevant and irreversible ways. Building new houses to increase accommodation facilities in rural areas could have a double negative effect: compromising the beauty of the landscape (basic territorial resource), and developing mass rural tourism. With this in mind, we would like to propose a monitoring of the impact of RT on land use, it is therefore proposed to analyze the development of new building areas in the countryside using a GIS methodology. The work presented here is applied only to the case of Tuscany.

Parole chiave: turismo rurale, crescita del costruito, Toscana
Keywords: rural tourism, built-up growth, Tuscany

NATASCIA MALINCONICO

BIODIVERSITÀ, UN VALORE SOVRANAZIONALE: SOLUZIONI DIVERSE, UN'UNICA STRATEGIA

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE. – Il presente lavoro nasce dalla volontà di indagare i possibili strumenti ed interventi utili ad incidere positivamente sulle questioni ambientali che oggi giorno ci fanno da cornice. Se la natura è sempre stata parte del connubio inscindibile con l'uomo, la fonte essenziale del suo nutrimento e la sua più grande e quasi inesauribile ricchezza, a causa del profondo sfruttamento, oggi, è essa stessa a necessitare di tutela e salvaguardia. Una natura che, infatti, a seguito di un uso incontrollato, e a volte incosciente, ha perso quell'equilibrio iniziale e ha visto alterarsi quel bilanciato e sapiente mescolamento di elementi, per giungere alla sofisticazione innaturale delle condizioni originarie.

Un'alterazione che ha, inevitabilmente, inciso, dapprima, sulle risorse e sul loro valore economico e sociale, per poi condizionare anche questioni di più ampio respiro coinvolgendo, ineluttabilmente, tutti gli Stati e divenendo una problematica da gestire a livello sovranazionale (1).

Il tema che a primo impatto può apparire estremamente settoriale, si pone alla base di una serie di questioni di profonda attualità divenendo foriero di un'ampia serie di altri temi connessi ed è essenziale anche alla comprensione delle questioni territoriali e della loro gestione. Un argomento che, inevitabilmente, ci conduce all'analisi degli interventi azionati e delle politiche attuate, obbligandoci a valutare gli effetti delle stesse alla luce delle barriere naturali ed antropiche esistenti e del loro stesso superamento in concreto.

Certamente, creare categorie differenziate per quelli che possono essere i beni oggetto di tutela, individuando settori precisi con caratteristiche proprie, ha permesso di proporre una pianificazione degli interventi *ad hoc*, sulla base delle esigenze economiche, territoriali e culturali sottese. Questo però non ha imposto, necessariamente, una segregazione rigida nelle competenze anche di regioni o paesi confinanti, come si cercherà di rappresentare di qui a breve.

Se la questione della perdita e necessaria tutela della biodiversità condiziona ogni aspetto della vita quotidiana e tocca, oramai, trasversalmente, ogni e più remoto punto geografico della Terra, con delle possibili ricadute in zone anche molto lontane dal punto dove si realizza il fenomeno originario, per il piuttosto recente e diffuso fenomeno della globalizzazione delle conoscenze e naturalmente delle problematiche scaturenti, allora, è solo attraverso una normativa transnazionale, che obblighi i Governi alla coordinata e continuata collaborazione, che si potranno raggiungere risultati positivi.

Considerare la biodiversità in chiave economica (2) è forse stata la soluzione per dare un valore concreto alla perdita che si sta determinando nell'ecosistema e sensibilizzare la società rispetto a tale problema e gli stessi Governi coinvolti nella gestione e tutela del patrimonio mondiale.

Se uno dei Target di Aichi (3) ha prospettato un necessario incremento dei finanziamenti per la realizzazione degli stessi obiettivi è giusto comprendere, anticipatamente, sia il valore dell'esborso sia i costi effettivi della biodiversità, dando un valore economico ai beni naturali oggetto di tutela. È stata fortemente valutata l'ipotesi di applicare un metodo economico, quello dell'analisi costi-benefici, per determinare i presupposti e le prospettive delle politiche ambientali, su scala nazionale ed internazionale.

Difatti, la possibilità di un'economia ecologica che comprenda anche il pagamento di servizi eco-si-

(1) COLACINO N., *La tutela dell'ambiente nel sistema della Convenzione Europea dei diritti dell'uomo: alcuni elementi della giurisprudenza*, in *Diritto e gestione dell'ambiente*, n. 2/2001.

(2) TEOTONICO V., *La nuova dimensione giuridica dei processi economico-sociali*, in *Nomos*, Le attualità nel diritto, 1-2017.

(3) I 20 obiettivi specifici, divisi in 5 gruppi strategici, fissati durante il vertice di Nagoya (Prefettura di Aichi) in Giappone, dove fu sottoscritto il Piano Strategico per la biodiversità, *Living in harmony with nature*, 2011-2020, <https://www.cbd.int/sp/targets/>.



stemici (*payment for ecosystem services* – PES), sta prendendo sempre più spazio. Dai partenariati pubblico-privati alla “finanza verde” (4), le iniziative per migliorare la tutela della biodiversità divengono sempre più complesse ed interconnesse. In tale quadro globale si inserisce, ad esempio, la riflessione sul finanziamento delle ben note e dibattute aree protette. Quando si è iniziato a parlare di biodiversità si è pensato che proteggere e salvaguardare significasse raccogliere in aree protette e isolare dal contesto ambientale circostante per dare all’ecosistema la possibilità di rigenerarsi naturalmente (5). Tale pratica ha trovato ampio riconoscimento ed è divenuta elemento essenziale di molte politiche ambientali locali.

Nonostante la meritevolezza di queste iniziative purtroppo, però, non sono stati raggiunti gli obiettivi fissati per il 2010, posposti poi al 2020, con la specificazione che sulla base delle valutazioni effettuate la mera classificazione e raccolta di elementi in aree protette non poteva da sola essere sufficiente a proteggere l’infinità biodiversità (6) tutt’ora esistente.

È necessario il supporto della collettività, attraverso la previa sensibilizzazione, e la gestione sostenibile delle zone limitrofe alle stesse aree protette per poter ricreare quelle condizioni di naturale equilibrio ambientale e far sì che l’ecosistema ne subisca solo le positività. Focalizzando l’attenzione sulla situazione continentale, la legge quadro sulle aree protette (7) pone obiettivi di conservazione del paesaggio protetto in un’ottica di conservazione dinamica e di integrazione dei territori delimitati ed inclusi nei parchi con i territori confinanti, e prevede un inserimento della comunità sociale quale attore attivo della gestione. Il paesaggio non può, infatti, conservarsi nelle sue caratteristiche iniziali solo perché vincolato e racchiuso all’interno di un’area protetta, il bene naturale non va vissuto come monumento, ma come risorsa territoriale per la collettività e per i turisti. In tale legge, alla Comunità del parco è affidato il compito di “promuovere le iniziative atte a favorire lo sviluppo economico e sociale delle collettività eventualmente residenti all’interno dei parchi e nei territori adiacenti”, con la creazione di una sinergia collaborativa tra comunità locali e gli enti di governo. Anche la giurisprudenza della Corte Costituzionale italiana, con riferimento alle aree protette, ne ha riconosciuto il “centro di imputazione di una serie di valori non meramente naturalistici, ma anche culturali, educativi e ricreativi, in una corretta e moderna concezione di ambiente” (8).

La valorizzazione diviene, così, una funzione amministrativa aperta, basata sull’accordo di programma tra Enti titolari di diverse competenze in tema di aree protette e proprietari che pongono in essere contratti di ricerca e sponsorizzazione, management agreement, rendendo possibile anche la creazione di consorzi tra produttori di prodotti tipici ed altre iniziative grazie ai finanziamenti erogati.

La legge quadro, infatti, ha il pregio di consentire la “valorizzazione e la sperimentazione di attività produttive compatibili”, prevedendo lo sviluppo di produzioni tipiche locali ed in alcune aree protette promuovendo la produzione e la commercializzazione dei prodotti tipici, delle aziende agricole interne all’area del parco o dell’area contigua, come previsto dagli strumenti di pianificazione del territorio.

Tra gli emendamenti al testo nel disegno del 2009 era stato proposto che tutte le aree protette si dotassero per i propri prodotti del cosiddetto “marchio di qualità” dell’area protetta, già introdotto da alcuni parchi.

Oltre a quelle appena menzionate, ulteriore possibilità di finanziamento per le aree protette riguardava l’installazione di impianti di produzione di energia alternativa, prevedendo un versamento annuale la cui misura fosse stabilita in convenzione dai soggetti che svolgono l’attività imprenditoriale. Tuttavia, la previsione nella legge di riforma che gli impianti di energia elettrica nelle aree protette possano avere “impatto ambientale” preoccupa, in quanto la “monetizzazione” per la violazione dell’interesse ambientale, a volte, sembra far prevalere le logiche economiche su quelle dello sviluppo sostenibile. L’Ente parco, quale ente autonomo di gestione dell’area, in cui vi è un equilibrio tra l’elemento politico e la

(4) SOLHEIM E., Direttore esecutivo UNEP, ha affermato nel *Green Finance Progress Report*: “Il mondo si è impegnato a creare un futuro migliore per persone e pianeta. Ma non saremo in grado di raggiungere questa visione se il sistema finanziario globale non utilizzerà il suo capitale per alimentare la trasformazione”, Luglio 2017, www.unep.org.

(5) Cfr. VALLEGA A., “gli ecosistemi terrestri ed acquatici hanno capacità auto regolatrici e si comportano come organismi dotati di elevata complessità e caratterizzati da una notevole biodiversità”, in *Geopolitica e sviluppo sostenibile. Il sistema mondo del secolo XXI*, Mursia, Milano, 1994.

(6) CAZZOLLA GATTI R., *Biodiversità. In teoria e in pratica*, Ed. LibreriaUniversitaria.it, 2014.

(7) Legge n. 394/1991, *Legge quadro sulle aree protette*.

(8) Sent. Corte Cost. n. 12/2009.

componente tecnico-scientifica, valuta la compatibilità delle attività con le funzioni di conservazione della biodiversità, ma resta una certa difficoltà di raccordo tra la pianificazione paesaggistica e la pianificazione dell'area protetta e tra le diverse autorità competenti al rilascio delle concessioni e autorizzazioni e degli strumenti che l'ordinamento ha a disposizione per i siti tutelati dall'ordinamento comunitario quali la valutazione di incidenza, istituto di origine comunitaria, attuativo del principio di precauzione, che devono coordinarsi tra loro in un dialogo non sempre lineare e semplice.

2. LO SVILUPPO SOSTENIBILE OLTRE I CONFINI NATURALI. – La crisi ambientale è profondamente connessa alla crisi economico-finanziaria che da tempo è studiata dai più grandi economisti. È incosciente, oggi, pensare di poter separare i dati preoccupanti provenienti dalle ricerche condotte sulla diminuzione delle risorse naturali, sul cambiamento climatico, sulla perdita di biodiversità, sulla stessa desertificazione o, anche, dalla perdita di fertilità delle zone agricole dalle rappresentazioni economiche dell'andamento dei mercati e degli investimenti. La povertà va a corroborare quella situazione di degrado, determinando l'assoluta impossibilità di implementare ogni possibile azione salvifica dell'ecosistema locale.

Al diminuire delle risorse consegue un naturale abbassamento dello sviluppo economico e sociale che, a sua volta, da vita a forme differenti di conflitti e provoca una reazione negativa e contraria all'etica e al senso di responsabilità per la Terra, portatrice di diseguaglianze profonde e diffuse.

Una serie di questioni geopolitiche e geo-economiche che vanno lette in combinato disposto e che meritano una risposta unitaria attraverso una sinergia interstatale, che superi quelle barriere fisiche e politiche esistenti.

Negli ultimi anni, anche a seguito del forte impatto determinato sulla società dalla crisi economica del 2008, si è cercato comunque di portare avanti un progetto che sostenesse e diffondesse i valori della Green Economy, basata sulla focalizzazione degli investimenti su attività ecosostenibili e su una migliore e controllata utilizzazione delle risorse naturali. L'idea era quella di promuovere un sistema economico del tutto nuovo e collegato unicamente alle risorse naturali gratuite. Partendo, appunto, dall'utilizzo del capitale naturale come investimento iniziale, riconoscendo quel valore connaturato della natura essenziale per la vita dell'umanità.

L'umanità stessa, secondo tale politica socio economica, sarebbe stata inserita nel più generale sistema natura, come componente essenziale, non solo come mera utilizzatrice di risorse.

Operare in un sistema di Green Economy prevedeva non solo il rispetto dei limiti naturalmente posti, si pensi ai cicli di produzione, alla crescita di ogni forma di vita secondo dei tempi naturali, alla valutazione delle condizioni stagionali, seguendo quello che era il normale ciclo biologico prima dell'inserimento di agenti chimici o dell'utilizzo di macchinari altamente sofisticati.

Tutto ciò, condivisibile per la sensibilità mostrata all'ambiente e alla tematiche della biodiversità, difficilmente si coniuga con i consumi che sono tutt'altro che sostenibili, soprattutto nei Paesi industrializzati ed economicamente potenti.

Ma può anche apparire un discorso astratto se prima non si attivano una serie di comportamenti essenziali alla stessa implementazione delle tecniche di sviluppo sostenibile.

Il punto di partenza è sicuramente il superamento dei confini naturali, evidenziato dalla necessità di individuare una strategia unitaria, supportata da una normativa transnazionale (9) e da un'azione sinergica dei Governi.

Il superamento di quelle frontiere che da sempre sono apparse ed hanno imposto prospettive concorrenti e che oggi, invece, devono essere valorizzate al fine di imporre maggiori responsabilità e una necessaria differenziazione dei ruoli, utili a realizzare la sostenibilità auspicata.

3. QUALE STRATEGIA POSSIBILE? – Partire dal superamento delle barriere politiche e fisiche potrebbe essere il punto di partenza per una concreta svolta verso la sostenibilità orientata alla gestione delle questioni ambientali. Arrivare al reale annullamento delle diverse aree interne di competenza e superare

(9) VON DROSTE B., PLACHTER H., ROSSLER M. (edited by), *Cultural Landscapes of Universal Value. Components of a Global Strategy*, Gustav Fischer Verlag, Jena, 1995, pag. 15.

le questioni di sovranità statale, che spesso limitano fortemente la stessa volontà politica e collettiva, sembra essere un discorso, sicuramente lontano, quasi utopistico.

Iniziare a valutare la realtà regionale italiana e comprendere i diversi comportamenti può essere utile a fornire una metodologia di studio da poter applicare successivamente su ampia scala.

Sulla base della Strategia Nazionale per la Biodiversità, strutturata secondo le indicazioni della CBD di Rio de Janeiro del 1992 e della Programmazione Comunitaria (10), ogni Stato e, più in particolare, regione organizza una serie di interventi mirati alla propria realtà locale e si pone degli obiettivi e pianifica delle azioni orientate al più generale intento di protezione ambientale.

La Toscana, ad esempio, quale ecoregione del Mediterraneo centrale, con il Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER) ha programmato dettagliatamente le iniziative necessarie al proprio territorio, suddividendole in due fasi, per poter raggiungere in un triennio (2014/2017) un miglioramento concretamente percepibile. La prima fase era orientata all'analisi dei riferimenti metodologici e normativi da seguire, tanto a livello nazionale che sovranazionale e alla definizione dei targets di conservazione. La seconda, invece, quella più concreta ed immediatamente percepibile basata sullo studio del territorio, sull'individuazione e fissazione degli obiettivi, delle possibili cause di minaccia, del piano di monitoraggio e della ricerca di possibili finanziamenti.

Anche la Calabria, con il progetto MUSMAP, attraverso una mappatura multiscala in siti pilota presenti sul suo territorio ha predisposto una serie di interventi di riqualificazione e tutela dei fondali marini, patrimonio inestimabile, con il possibile miglioramento della qualità costiera e, naturalmente, del turismo subacqueo.

Il Friuli ha recentemente approvato il Green Public Procurement, uno strumento di pianificazione triennale (2018/2020) che pone tutta la sua attenzione sull'importanza degli acquisti verdi, ovvero acquisti di prodotti, risorse e materiali che abbiano il minor impatto ambientale e che siano potenzialmente sostenibili, attuando così quei criteri fissati dalla programmazione comunitaria per limitare le emissioni e gestire i possibili rischi in un più generale sistema di consumo sostenibile, valorizzando principalmente le risorse territoriali.

Dai casi summenzionati, attraverso i vari esempi riportati si evidenzia immediatamente la particolarità delle singole realtà locali e le diverse esigenze esistenti ma, allo stesso tempo, anche l'importanza e, ancor più, l'urgenza di un intervento concreto e collettivo per arginare la crisi ambientale ed intervenire, quantomeno, sulle conseguenze e sulla loro dilagante diffusione.

Il fatto che tutte le regioni italiane, in modo differente, si siano determinate a pianificare e porre in essere una strategia di sviluppo e conservazione sostenibile è stato il frutto di un lavoro nazionale ed ancor prima sovranazionale di indirizzo e coordinamento voluto dall'Unione (11).

Apprestare una soluzione alla problematica ecologica può essere il punto di partenza per limitare anche i recenti fenomeni migratori e tutti gli effetti che a cascata ne discendono e che hanno la potenzialità di manifestarsi, contestualmente, in più parti del globo terrestre.

L'ambiente ospitante, messo continuamente sotto pressione dall'azione antropica e dalle tendenze espansioniste degli Stati orientati da fini, quasi esclusivamente, lucrativi, è oramai alterato nel suo equilibrio naturale e la ricchezza di cui è depositario non può essere sfruttata con gli stessi risultati del secolo scorso, essendo sorte nuove problematiche.

Il mondo, diviso per comodità espositiva ed organizzativa in due blocchi, vede da un lato i Paesi ricchi ed industrializzati principali produttori di emissioni e quindi delle modificazioni ambientali, dall'altro i Paesi poveri ed in via di sviluppo, legati ancora ad attività di sussistenza e principali attori di situazioni di degrado ambientale e di alterazione ecosistemica, sta subendo, oggi, una globalizzazione anche a livello di danni ambientali e di conseguenze negative.

Se come si è cercato di raccontare, attraverso l'alterazione naturale dei corsi d'acqua, la diffusione forzata delle colture e degli allevamenti intensivi, la costruzione di centrali e poli industriali in zone già soggette a tensioni e problemi congeniti, l'accaparramento delle terre coltivabili, la deforestazione in-

(10) <http://www.europa.eu>, "Assessment of the Resource-efficient Europe Flagship Initiative", 2010.

(11) MATALONI E., *La convenzione europea del paesaggio. Un nuovo strumento di qualificazione turistica per lo sviluppo sostenibile del territorio*, Franco Angeli, Milano, 2007.

controllata, sono stati causati, in un lungo periodo, danni oggi percepibili e conseguenze gravissime sulla biodiversità e sugli ecosistemi, non si può più procrastinare rispetto alla necessità di agire.

L'eliminazione, ma anche soltanto la riduzione della biodiversità, ha inciso profondamente sulla vita di intere comunità, riducendo le possibilità, le ricchezze, le speranze, ma soprattutto limitando quei diritti pacificamente riconosciuti a livello globale.

Inoltre, limitare tale fenomeno potrebbe ridurre le tensioni ed i conflitti socio culturali localmente diffusi e ristabilire l'equilibrio naturale del pianeta. Vari gli interventi, più volte proposti, che potrebbero dare avvio a questa lenta, seppur possibile, riconversione.

Sicuramente la proposizione di una nuova politica ambientale e climatica che parta da uno sfruttamento delle risorse più controllato, attraverso l'imposizione di una serie di limiti, affinché si dia all'ecosistema il tempo necessario per rigenerare parte delle risorse consumate, sarebbe un comportamento consigliabile.

Inoltre, l'implementazione dello sfruttamento di fonti rinnovabili, anche in campo energetico, con la riduzione delle estrazioni, limiterebbe fortemente gli incidenti ambientali e l'inquinamento aereo.

Attraverso campagne di valorizzazione dei prodotti locali e la riconversione dei terreni alle colture naturalmente adatte alle condizioni climatiche e terriere delle diverse aree geografiche si potrebbe cercare di ricreare quel rapporto simbiotico uomo-ambiente (12), ancora così profondamente diffuso tra le popolazioni indigene.

Interessarsi ai rifiuti e alla loro corretta gestione fino allo smaltimento o alla riutilizzazione, grazie al riciclo virtuoso, per evitare lo sversamento in aree rurali ed il peggioramento delle condizioni di salute delle popolazioni ivi abitanti.

Proteggere la biodiversità come valore inestimabile, fonte di sopravvivenza, benessere e salute dell'ambiente e dei suoi abitanti.

Intensificare la creazione di strumenti giuridici atti a imporre in modo cogente le regole di una giustizia ambientale, che utilizzi il principio del "chi inquina paga" inculcando negli Stati e nei privati un più forte senso di responsabilità, coinvolgendo i cittadini, promuovendo, attraverso una maggiore sensibilizzazione, tali tematiche, diffondendo informazioni, conoscenze e dati che dimostrino la necessità di un cambiamento, prospettando miglioramenti, futuri ma certi, con la previsione di una giusta ed equa ripartizione dei vantaggi ed un uso sostenibile (13) delle risorse.

Realizzare tutto ciò richiederà tempo e risorse ma ancor prima la diffusione dell'idea che la salvaguardia della biodiversità locale sarà possibile solo quando l'obiettivo finale sarà quello della più generale tutela dell'ambiente, patrimonio da lasciare alle generazioni future (14).

BIBLIOGRAFIA

- BIFULCO R., D'ALOIA A., *Un diritto per il futuro. Teorie e modelli dello sviluppo sostenibile e della responsabilità intergenerazionale*, Napoli, Jovene Ed., 2008, pp. 71 e ss.
- CAZZOLLA GATTI R., *Biodiversità. In teoria e in pratica*, Roma, Ed. LibreriaUniversitaria.it, 2014.
- CECCHETTI M., *Principi costituzionali per la tutela dell'ambiente*, Milano, Giuffrè, 2000.
- COLACINO N., "La tutela dell'ambiente nel sistema della Convenzione Europea dei diritti dell'uomo: alcuni elementi della giurisprudenza", *Diritto e gestione dell'ambiente*, n. 2, 2001, pp. 191-215.
- JAKAB A., *Sustainability in European Constitutional Law*, Max Planck Institute for Comparative Public Law & International Law (MPIL), Heidelberg, Research Paper, n. 16, 2016.
- MATALONI E., *La convenzione europea del paesaggio. Un nuovo strumento di qualificazione turistica per lo sviluppo sostenibile del territorio*, Milano, Franco Angeli, 2007.
- RENNER M., *È ancora possibile la sostenibilità*, a cura del WORLDWATCH INSTITUTE, Milano, Ed. Ambiente, 2013.
- TEOTONICO V., "La nuova dimensione giuridica dei processi economico-sociali", *Nomos, Le attualità nel diritto*, 1-2017, pp. 1-32.
- VALLEGA A., *Geopolitica e sviluppo sostenibile. Il sistema mondo del secolo XXI*, Milano, Mursia, 1994.

(12) WACKERNAGEL M., REES W.E., *L'impronta ecologica. Come ridurre l'impatto dell'uomo sulla terra*, Ed. Ambiente, Milano, 2004.

(13) BIFULCO R., D'ALOIA A., *Un diritto per il futuro. Teorie e modelli dello sviluppo sostenibile e della responsabilità intergenerazionale*, Jovene Ed., Napoli, 2008, pagg. 71 e ss.

(14) CECCHETTI M., *Principi costituzionali per la tutela dell'ambiente*, Giuffrè, Milano, 2000.

VON DROSTE B., PLACHTER H., ROSSLER M. (eds), *Cultural Landscapes of Universal Value. Components of a Global Strategy*, Jena, Gustav Fischer Verlag, 1995.

WACKERNAGEL M., REES W.E., *L'impronta ecologica. Come ridurre l'impatto dell'uomo sulla terra*, Milano, Ed. Ambiente, 2004.
<http://www.europa.eu>, "Assessment of the Resource-efficient Europe Flagship Initiative", 2010.

Università degli Studi Niccolò Cusano Roma: natascia.malinconico@unicusano.it

RIASSUNTO: Indagare la biodiversità come attuale questione ambientale. Se nell'immaginario comune l'ambiente è un luogo inclusivo di confini, è il momento di comprendere l'importanza del loro superamento. Tutelare la biodiversità attraverso lo sviluppo sostenibile impone il superamento delle barriere naturali e l'accettazione della necessità di una strategia unitaria. Il presupposto è l'assunto secondo cui la riduzione della stessa sia il risultato di uno sfruttamento incontrollato ed incosciente, che ha determinato la perdita dell'equilibrio iniziale del pianeta alterandone il bilanciato mescolamento di elementi, giungendo alla sofisticazione innaturale delle condizioni originarie. Il tutto ha inciso sul valore delle risorse, coinvolgendo tutti gli Stati, divenendo una problematica sovranazionale.

SUMMARY: Investigate biodiversity as a current environmental issue. As the common sense the environment is an inclusive place of boundaries, it is time to understand the importance of overcoming them. Protecting the biodiversity through sustainable development requires the overcoming of the natural barriers and accepting the need for a unified strategy. The foreground is the assumption that the reduction of the same is the result of uncontrolled and unconscious exploitation, which determined the loss of the initial equilibrium of the planet by altering the balanced mixing of elements, reaching the unnatural sophistication of the original conditions. All this has affected the value of resources, involving all states, becoming a supranational issue.

Parole chiave: ambiente, biodiversità, sviluppo sostenibile

Keywords: environment, biodiversity, sustainable development

Sessione 4

MIGRAZIONI: TRA RADICI E APPRODI, OLTRE LE BARRIERE

SILVIA ARU, TERESA GRAZIANO, FULVIO LANDI, PIERLUIGI MAGISTRI

INTRODUZIONE

Nella loro overview sui *Cultural studies*, De Genova, Mezzadra, Pickles (2015) sottolineano la recente comparsa dei termini “migrazione” e “confine” (*border*) come concetti chiave. I due termini, naturalmente, esistevano anche prima nell’ambito degli studi accademici, ma acquistano una centralità del tutto nuova proprio a partire dalla seconda metà del primo decennio del nuovo millennio. Non è un caso che in precedenti lavori simili – es. *A Vocabulary of Culture and Society* (Williams, 1976); *New Keywords: A Revised Vocabulary of Culture and Society* (Bennet et al., 2005) – non ve ne sia traccia (De Genova et al., 2015). Questa mancanza è legata al fatto che, all’epoca, i confini e le migrazioni non erano ancora emersi in maniera piena in tutta la loro complessità e, soprattutto, problematicità.

Questa nuova centralità è, naturalmente, direttamente proporzionale all’importanza che i due processi, quelli migratori e quelli politici legati ai confini e alla loro gestione, rivestono al giorno d’oggi. Le migrazioni offrono “un effetto specchio” della società di approdo e del suo tessuto istituzionale” (Giuffrè, 2013 in Bachis, Pusceddu, 2015). Studiarle permette, dunque, di osservare le società (di arrivo, ma anche quelle di transito, di ritorno, etc.) da una prospettiva particolare che non può prescindere dall’analisi di dettaglio del loro funzionamento storicamente strutturato, così come delle sfumature problematiche in essa presenti. In un contesto qual è quello contemporaneo, nel quale la società liquida teorizzata da Bauman (2002) e l’ecumenopoli prospettata da Doxiades e Papaioannou (1974) avrebbero dovuto ridisegnare un mondo pienamente interconnesso e travalicante ogni forma di barriera, riemerge, invece, il ricorso al complesso concetto di identità – definito dallo stesso Bauman non a caso come “un grappolo di problemi” (Bauman, 2003, p. 7) – e l’idea che a territorio certo corrisponda una cultura certa (dell’Agnese, 2001, p. IX). All’interno di questo quadro, la migrazione pone una vera e propria sfida a questa equazione, mettendo in nuova relazione i due concetti di *roots* e *routes* – ovvero radici e rotte di viaggio – emblemi rispettivamente di fissità e cambiamento (Gilroy, 1992).

Lo spazio dei migranti è mobile, flessibile, trama sfilacciata in cui si incorporano pratiche e rappresentazioni spaziale transnazionali e, proprio in virtù di questa presunta a-territorialità, non è spesso riconosciuto come spazio legittimo. In realtà, a ben vedere, i processi di territorializzazione migrante sono tutt’altro che assenti, ma si nutrono di ibridismi culturali, ri-negoziazioni identitarie, continui meticciati. La territorialità non è confinata a un solo luogo, ma riflette piuttosto una pluralità di spazi circolatori (Sayad, 2006). Non a caso Raffestin (2003, p. 5) parla del «susseguirsi di identità»; queste ultime intese non come dati di fatto, ma come processi in costante mutamento nel tempo e nello spazio. E l’insieme di identità multiple che si spazializza in un territorio è sempre situato, dinamico, esito di costanti negoziazioni tra le identità stratificate delle comunità autoctone – anch’esse molteplici – e le identità riconfigurate e sfilacciate di quelle alloctone, come i migranti (Benhabib, 2005; Haesbaert, 2004; Pollice et al., 2017).

La spazializzazione della circolazione migratoria, in effetti, è segnata dalla tensione costante tra reticolarità e territorialità e, in una prospettiva ancora più ampia, dalle dinamiche di globalizzazione economico-culturale che scompaginano appartenenze ataviche tra territorio, cittadinanza, spazio (cfr. Lima, 2017; Appadurai, 2005).

Ecco quindi che, in un periodo storico come il nostro – caratterizzato, in molti contesti, dal perdurare della crisi socio-economica del 2008 – piuttosto che tentare di comprendere o considerare la mobilità come un fatto naturale e positivo, a volte si cede al timore, e confini fisici e politici da un lato, così come barriere invisibili dall’altro, sono tornate alla ribalta per racchiudere in spazi geografici definiti popoli e culture, auspicando spesso un ritorno ad un presunto “ordine naturale” e ad un’altrettanta supposta stabilità identitaria.

Nonostante i timori e le politiche migratorie attualmente sempre più restrittive, la mobilità ride-



finisce i territori e i loro volti forse ad una velocità mai conosciuta in precedenza. A causa di questa maggiore mutevolezza, il concetto d'identità, o per lo meno l'insieme dei principali caratteri identitari che riteniamo comporre una società, viene oggi sottoposto a forti sollecitazioni, perché, come ci ricorda Manlio Graziano (2017), le "frontiere identitarie" contemporanee sono molto meno impermeabili che in passato.

Data la complessità e la centralità dei processi migratori in atto, la stessa Comunità europea, nell'ambito della conferenza internazionale *Understanding and Tackling the Migration Challenge: The Role of Research* (2016) (1), ha ricordato il ruolo fondamentale della ricerca, possibilmente di natura transnazionale, anche a supporto per i *policy-makers*, in particolare su alcuni aspetti considerati prioritari: i flussi migratori e i diversi fattori *push* alla base della mobilità; le migrazioni legate ai cambiamenti ambientali; l'impatto delle migrazioni sulla società e sull'economia europee; la lettura dei flussi in una prospettiva storica di lungo corso; il tema della salute dei richiedenti asilo durante le diverse fasi del sistema di accoglienza. La Geografia, all'interno degli studi sul tema, gioca un ruolo fondamentale e ha prodotto negli anni numerosi contributi che hanno affrontato le varie tematiche individuate secondo diverse prospettive e approcci di indagine, producendo dati quantitativi e/o qualitativi di una certa rilevanza (2).

I saggi pubblicati in questa sezione vogliono offrire uno spaccato esemplificativo, inevitabilmente non esaustivo, di alcune delle innumerevoli questioni sottese ai processi migratori in Italia. I lavori di Landi e Magistri, di Nicolais e Omenetto, in particolare, entrano nel merito di taluni processi di trasformazione territoriale in atto nel nostro Paese in relazione all'immigrazione stanziale, che, con sempre maggiore intensità, a partire dagli anni Settanta del Novecento, caratterizza anche le città d'Italia e i suoi centri minori, frantumando quella relativa monoliticità culturale che aveva contraddistinto i contesti territoriali considerati nelle pagine seguenti e che aveva prodotto paesaggi a lungo rimasti (per certi versi) uguali a se stessi. L'apporto di nuovi fattori territoriali, quali il portato culturale delle comunità migranti, innestatosi su un precedente palinsesto, ha scardinato uno stato di fatto a lungo perdurante, dando avvio a nuovi processi di formazione di una inconsueta trama socio-culturale e di un altrettanto singolare ordinamento territoriale. Nello studio dei processi di territorializzazione legati alla presenza stanziale dei migranti, la dimensione urbana ha un ruolo fondamentale. I tre saggi si focalizzano, dunque, proprio sugli spazi urbani di alcune città italiane, dove (a livello più generale) si sta giocando da alcuni anni una partita fondamentale nei nuovi processi di competitività globale, anche attraverso il rilancio urbano dato dalla valorizzazione delle possibilità economiche e sociali derivanti dalla ricchezza culturale legata alla presenza delle varie comunità migranti nei diversi territori. A tal proposito, proprio per tentare una migliore comprensione dei processi in atto, particolare attenzione è stata posta nel cercare di individuare quale sia il ruolo e quali le conseguenze che il portato culturale e religioso delle comunità etniche stabilizzatesi all'interno del tessuto urbano delle nostre città abbia avuto in tempi recenti e stia avendo attualmente nella formazione di nuove territorialità (Landi e Magistri). Come pure particolarmente attenzione è stata rivolta non solo alla distribuzione di attività di imprenditoria straniera, ma anche alle motivazioni di fondo di tale distribuzione, specialmente in ambito urbano (Nicolais). I nuovi modelli insediativi, infatti, non più confinati alle aree centrali, innescano processi di ri-territorializzazione, che implicano risvolti di tipo simbolico-culturale, oltre ad incidere su forme e funzioni delle aree in cui si insediano i migranti (Omenetto). Diverso, dato il tema trattato, l'ultimo contributo, a cura di Aru e Graziano. Le due autrici esaminano le forme spazializzate in cui si sostanziano le nuove politiche di accoglienza europee, proponendo un focus sulla Sicilia. Oltre ad una breve descrizione del funzionamento comunitario del sistema d'asilo, il saggio cerca di sottolineare alcuni nessi problematici della gestione e dell'organizzazione del "migration-government" (Tazzioli, 2015, p. 159), paradigma dominante nelle attuali politiche migratorie (Scheel, Squire, 2014).

L'idea che lega i diversi saggi qui raccolti è quella di analizzare criticamente le questioni sollevate

(1) Cfr. <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?&eventcode=1D7565B4-B10D-AE05-A58D8679E0F2A2F5&p-g=events>.

(2) Per un approfondimento dei recenti contributi scritti sul tema in ambito nazionale si veda Magistri (2017) e l'ultimo *Rapporto della Società Geografica Italiana* sulle migrazioni (2018). Per un approfondimento della trattazione del tema della "mobilità" a livello internazionale si rimanda invece al recente lavoro di Giubilaro (2016).

dall'immigrazione da un lato, ma anche dalla sua gestione dall'alto, indagando – attraverso prospettive differenti in base ai temi scelti – il loro risvolto territoriale per raccontare una storia di interazione fra “vecchi” e “nuovi” cittadini, che concorrono a produrre gli attuali scenari territoriali in cui viviamo.

BIBLIOGRAFIA

- APPADURAI A., *Après le colonialisme. les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris, Petite Bibliothèque Payot, 2005.
- BACHIS F., PUSCEDDU A. (eds), *Storie di questo mondo. Percorsi di etnografia delle migrazioni*, Roma, CISU, 2013.
- BAUMAN Z., *Intervista sull'identità*, Roma-Bari, Laterza, 2003.
- BAUMAN Z., *Modernità liquida*, Roma-Bari, Laterza, 2002.
- BENHABIB S., *La rivendicazione dell'identità culturale. Eguaglianza e diversità nell'era globale*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- BENNETT T., GROSSBERG L., MORRIS M. (eds), *New Keywords: A Revised Vocabulary of Culture and Society*, Oxford, Blackwell, 2005.
- DELL'AGNESE E., “Introduzione”, in MASSEY D., JESS P., *Luoghi, culture e globalizzazione*, Torino, Utet, 2001, pp. 6-20.
- DE GENOVA N., MEZZADRA S., PICKLES J., “New keywords: migration and borders”, *Cultural studies*, 29, 2015, n. 1, pp. 55-87.
- DOXIADES K.A., PAPAIOANNOU J.G., *Ecumenopolis. The inevitable city of the future*, Athens, Norton, 1974.
- GILROY P., “Cultural Studies and Ethnic Absolutism”, in GROSSBERG L., NELSON C., TREICHLER P., *Cultural Studies*, New York, Routledge, 1992, pp. 187-198.
- GIUBILARO C., *Corpi, spazi, movimenti. Per una geografia critica della dislocazione*, Milano, Unicopli, 2016.
- GRAZIANO M., *Frontiere*, Bologna, Il Mulino, 2017.
- HAESBAERT DA COSTA R., “De la déterritorialisation à la multiterritorialité”, in ALLEMAND S., ASCHER F., LEVY J. (eds), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, 2004, pp. 69-79.
- LIMA S., “Migrants mobiles et immobiles”, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 29, luglio-dicembre 2017, n. 2, pp. 91-102.
- MAGISTRI P. (a cura di), *Immigrazione e nuove territorialità. Primo quaderno del progetto SIR Inclusive communities and new territorialities. Urban spaces among socio-cultural traditions and innovative processes*, Roma, Universitalia, 2017.
- POLLICE F., URSO G., EPIFANI F., “Dallo spazio conteso allo spazio condiviso: l'identità territoriale come fattore di integrazione. Il caso della comunità islamica a Lecce”, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 29, luglio-dicembre 2017, n. 2, pp. 117-130.
- RAFFESTIN C., “Immagini e identità territoriali”, in DEMATTEIS G., FERLAINO F. (eds), *Il mondo e i luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, Torino, IRES, 2003, pp. 3-11.
- SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Per una geopolitica delle migrazioni. Nuove letture dell'altrove tra noi*, XIII Rapporto annuale, Roma, Società Geografica Italiana, 2018.
- SAYAD A., *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité, 1. L'illusion du provisoire*, Paris, Raisons d'agir, 2006.
- SCHEEL S., SQUIRE V., “Forced migrants as illegal migrants”, *The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies*, 2014, pp. 188-99.
- TAZZIOLI M., “‘Which Europe?’: migrants’ uneven geographies and counter-mapping at the limits of representation movements”, *Journal for Critical Migration and Border Regime Studies*, 1, 2015, n. 2, <http://movements-journal.org/issues/02.kaempfe/04.tazzioli—europe-migrants-geographies-counter-mapping-representation.html>.
- WILLIAMS R., *Keywords: A Vocabulary of Culture and Society*, New York, Oxford University Press, 1976.

FULVIO LANDI, PIERLUIGI MAGISTRI

IMMIGRAZIONE E NUOVE TERRITORIALITÀ: IL RUOLO DEL PORTATO CULTURALE-RELIGIOSO TRA BARRIERE INVISIBILI E ARRICCHIMENTI NELLA DIVERSITÀ*

1. PER UN'INTRODUZIONE: PROSPETTIVE GEOGRAFICHE SUL RUOLO DELLA CULTURA NEI PROCESSI DI NUOVA TERRITORIALIZZAZIONE. – Negli ultimi anni la situazione dei migranti è alla ribalta delle cronache a seguito del mutato scenario geopolitico della sponda Sud del Mediterraneo e della derivante pressione della “placca africana” verso il continente europeo (1). Tale questione, tuttavia, merita di essere affrontata da un’ottica che travalichi il sensazionalismo e la notizia in sé per calarsi nel vissuto quotidiano delle persone e nei territori. Infatti, sembra ormai maturo il tempo per mettere a fuoco, anche per l’Italia – naturale “interfaccia-frontiera” fra le due sponde del Mediterraneo, ma anche fra l’Est e l’Ovest del continente europeo – una questione a questo punto definibile storica e di non secondario momento: la nuova strutturazione territoriale, conseguenza della sedentarizzazione, ormai da alcuni decenni, di comunità etniche immigrate all’interno dei confini nazionali (Società Geografica Italiana, 2018).

Più nello specifico, appare ormai inderogabile comprendere quali siano le relazioni (con particolare attenzione alla dinamica di inclusività), che si sono venute a creare fra comunità autoctone e comunità immigrate, detentrici di un differente portato socio-culturale. Per fare ciò risulta necessario anzitutto ripensare, in chiave geografica, alcuni concetti molto utilizzati da altre discipline come la sociologia o l’antropologia, ma che hanno effetti non secondari nella produzione territoriale quali quello di identità e di appartenenza, con specifica attenzione ai luoghi.

Il concetto di identità, infatti, permette, innanzitutto, di giustapporre la “noità” all’alterità attraverso il riconoscimento di ciò che appartiene ad un determinato portato culturale rispetto a qualcos’altro percepito come esotico (Amato, dell’Agnese, 2016). Così facendo vengono anche gettate le basi del senso di appartenenza: appartenenza ad un gruppo umano, ad una comunità e appartenenza ad un territorio, del quale ci si riconosce parte integrante oppure estranei, ma, in entrambi i casi, fattori di dinamiche di strutturazione territoriale.

In tale contesto un ruolo fondamentale è giocato da quegli elementi che costituiscono il collante di una comunità etnica immigrata: la lingua, la cultura, le tradizioni e non da ultimo la religione (più o meno praticata). L’aspetto culturale-religioso, infatti, rappresenta un osservatorio privilegiato per analizzare le complesse dinamiche di inclusione e/o esclusione socio-territoriale.

2. L’IDENTITÀ CULTURALE E I NUOVI LUOGHI DELLA FEDE. – Se fino a non molti anni addietro l’incidenza delle appartenenze religiose degli immigrati poteva risultare trascurabile in termini di variazioni demografiche dovute al saldo migratorio e, dunque, di risvolti territoriali, con il crescente aumento dei flussi di immigrazione e, soprattutto, con la stabilizzazione dei migranti sul territorio nazionale, la comprensione delle appartenenze a comunità religiose diviene ormai un osservatorio privilegiato nello studio dei processi di territorializzazione conseguenti alla formazione, anche nel nostro Paese, di comunità etniche ormai stabili e ben radicate entro i confini nazionali (IDOS, 2017; ISMU, 2017).

* Il presente contributo è frutto di un lavoro comune degli Autori nell’ambito del progetto S.I.R. 2014 (bando M.I.U.R. - D.D. n. 197 del 23 gennaio 2014) dal titolo “*Inclusive communities and new territorialities. Urban spaces among socio-cultural traditions and innovative processes*” (codice RBSI14BWRP) di cui è P.I. Pierluigi Magistri. Il paragrafo 2 si deve a Pierluigi Magistri, il paragrafo 3 a Fulvio Landi, mentre introduzione e conclusioni sono frutto di ragionamenti comuni.

(1) Le cronache attuali, in parte alimentate dalla strumentalizzazione politica e amplificate dalla eco massmediatica, molto spesso fanno riferimento ad una emergenza “invasione”, ma, considerando le cifre messe a disposizione dagli organismi internazionali, in primis l’Unhcr, si può parlare solo di emergenza umanitaria e, al più, di emergenza sociale “migranti”.



Tali processi hanno dato avvio ad un mutamento nella compagine demografica italiana, che ha visto l'insorgere di una società multireligiosa con incidenze di credi diversi da quello cattolico molto più marcate che in passato.

Tuttavia, proprio per la natura personalistica dell'appartenenza religiosa dei singoli individui, risulta difficile fornire dati numerici certi. Un tentativo in tal senso può essere approntato solo attraverso stime molto spesso connesse al paese di origine degli immigrati. Fermo restando, dunque, l'aleatorietà dei dati numerici, tuttavia risulta interessante, ai fini della comprensione dei processi di territorializzazione in atto, considerare la localizzazione delle comunità etniche. Al dato quantitativo poi va affiancato il dato qualitativo, intendendo con ciò l'importanza che i singoli immigrati attribuiscono alla religione di appartenenza, per cui, se in un primo momento, allorché i principali flussi migratori provenivano dal Nordafrica, la componente culturale-religiosa era prevalentemente di matrice islamica, con la caduta dei regimi sovietici nell'Europa orientale, ben presto i principali flussi sono divenuti quelli provenienti dall'Europa dell'Est e, dunque, di matrice prevalentemente ortodossa.

Ciò nondimeno, la presenza di comunità cristiane diverse da quella cattolica risulta tuttora meno evidente, in termini di marcatori territoriali, rispetto alla presenza musulmana, in quanto, molto spesso, le comunità ortodosse vanno a rioccupare strutture realizzate già allo scopo culturale da comunità cattoliche e messe loro a disposizione da queste ultime. In tal modo si dà avvio ad un processo di "gentrificazione" religioso-culturale di alcuni spazi attraverso una sostituzione "morbida" della componente socio-culturale che di quegli stessi spazi fa uso.

Ben diversi risultano, invece, gli esiti della stabilizzazione di comunità etnico-religiose di altre fedi. Fra le religioni di matrice orientale e connesse alla presenza di immigrati significative appaiono le comunità buddiste, quelle induiste e dei sikh (2).

A Roma, ad esempio, che dopo Milano e Prato ospita la più numerosa comunità cinese in Italia (3), se il primo tempio buddista cinese, inaugurato nel centrale rione Esquilino nel 2005, ha utilizzato ambienti già esistenti che hanno subito un cambio di destinazione d'uso ed un adattamento architettonico allo scopo, nel 2013 nella periferia del quadrante Sud-Est della città è stato costruito ex novo un tempio che, nelle architetture, tiene conto delle specifiche fattezze dei templi buddisti cinesi. L'esempio dei templi buddisti di tradizione cinese suindicati non si discosta da altri contesti analoghi verificabili in altre realtà regionali italiane, soprattutto di quelle centro-settentrionali. Al fianco, dunque, di strutture già esistenti quali semplici abitazioni o ville storiche, riadattate allo scopo culturale, non mancano nuove costruzioni, che si discostano visibilmente dal tessuto urbano già esistente prima della loro realizzazione.

Analogamente a quanto capita per il buddismo, anche nell'ambito dell'induismo e del sikhismo si verificano situazioni simili con la costruzione di nuovi complessi edilizi, che affiancano precedenti strutture adattate a luoghi di culto.

Differenze più marcate – non fosse altro che per la numerosità degli immigrati di fede islamica – le si possono, invece, riscontrare per quanto riguarda i luoghi di culto musulmani, i quali hanno una storia più radicata nel tessuto territoriale italiano rispetto alla più recente presenza delle religioni orientali poc'anzi considerate, connesse alla stabilizzazione di immigrati che praticano tali religioni.

Per restare alla storia più recente della presenza musulmana in Italia, la prima struttura definibile come moschea, quella di Omar, venne realizzata a Catania nel 1980 (non più funzionante). Ad essa fece seguito, nel 1988, la prima vera e propria moschea che presenta tutte le caratteristiche architettoniche tipiche di tali strutture, in particolare cupola e minareto: la moschea di Segrate-Milano, alla quale se ne sono aggiunte altre nel corso degli ultimi anni, fra le quali quella di Monte Antenne a Roma. A queste strutture devono, poi, essere affiancati un numero imprecisato di altri luoghi di culto musulmani (4),

(2) Secondo le stime della Fondazione ISMU al 1° gennaio 2017 gli stranieri di fede buddista presenti in Italia sarebbero circa 188.000 (la prima comunità, per numerosità, sarebbe quella presente in Lombardia, seguita da quella presente in Toscana e da quella del Lazio), quelli di fede induista circa 73.000 (con in testa la Lombardia, seguita dal Lazio) e i sikh circa 72.000 (con in testa la Lombardia, seguita dal Lazio) (ISMU, 2017).

(3) Il dato si riferisce al contesto comunale.

(4) Il principale problema al censimento dei luoghi di culto musulmani sta non solo nel fatto che mancano regole condivise per la classificazione di tali strutture, ma, soprattutto, manca una normativa quadro in merito alla regolamentazione dei rapporti fra le comunità musulmane delle varie confessioni e lo Stato italiano.

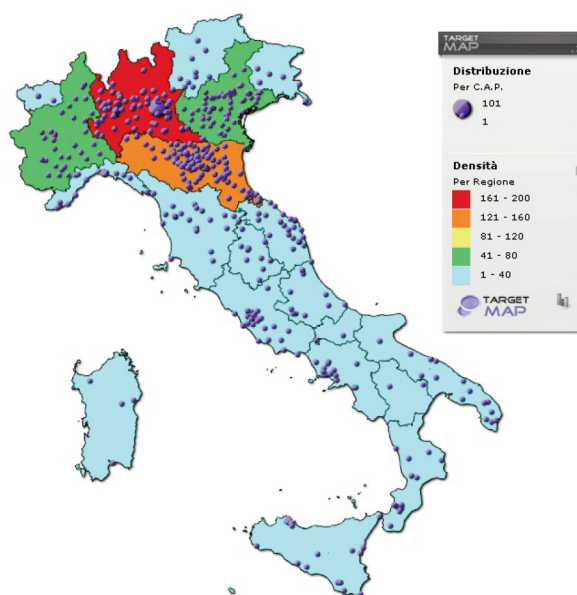


Fig. 1 – Distribuzione e densità dei luoghi di culto islamici in Italia per regione.

Fonte: Fondazione ISMU (2017).

che, quasi sempre, utilizzano delle strutture già esistenti e riadattate allo scopo e che punteggiano realtà urbane e piccoli centri abitati su tutto il territorio nazionale (Ministero dell'Interno, 2017).

Come si può facilmente comprendere, dunque, è soprattutto il paesaggio urbano che va sempre più connotandosi in funzione della presenza degli immigrati e del loro portato culturale e religioso. La necessità, infatti, di esprimere comunitariamente l'appartenenza ad un credo implica la necessità di strutturare alcuni luoghi in funzione della religione che si professa. E sono soprattutto quelle comunità che hanno bisogno di esprimere in maniera collettiva un'appartenenza culturale-religiosa che maggiormente incidono nei processi di nuova territorializzazione. Ciò ovviamente comporta un cambio di destinazione d'uso di certi spazi, che assumono non solo nuove forme, in funzione delle necessità di culto, ma anche nuovi significati, divenendo marcatori territoriali carichi di simboli non sempre comprensibili e, dunque, accettati al di là della barriera etnica-religiosa-culturale che li ha prodotti, divenendo, pertanto, potenziali punti di attrito fra collettività che abitano uno stesso spazio geografico e che costruiscono territorio attraverso la giustapposizione di fattori territoriali diversi. Pertanto, il superamento dei confini nazionali (e non solo), a seguito dei processi di mondializzazione che interessano la realtà contemporanea, sta producendo una ristrutturazione del tessuto territoriale e nello specifico di quello urbano per certi versi senza precedenti al fine di rispondere alle esigenze multiculturali che derivano da nuovi apporti demografici, latori di valori dell'altrove tra noi.

3. TERRITORI DELL'INTEGRAZIONE. Il possibile ruolo delle città interculturali. – Se davvero anche il paesaggio urbano italiano, al pari di ciò che è accaduto in altri stati europei, va sempre più connotandosi in funzione della presenza di immigrati e del loro portato culturale, essenziale diventa per il governo del territorio l'adozione di strategie politiche e modelli efficaci per canalizzare correttamente i processi d'integrazione sociale, culturale ed economica all'interno delle città italiane, evitando per quanto possibile il conflitto tra le collettività e amplificando la concezione di diversità come risorsa.

Già molti sono i migranti di lunga permanenza che si identificano fortemente con i centri abitati in cui risiedono, manifestando spesso interesse e disponibilità per la partecipazione attiva alla vita cittadina, anche attraverso la presa in carico di responsabilità, come il voto nelle elezioni amministrative e la possibilità di prestare il servizio civile. Del resto è proprio alla scala locale che si concretizzano maggiormente le politiche d'integrazione concepite a livello nazionale o internazionale, attraverso l'azione quotidiana delle numerose associazioni di volontariato, locali e straniere, che svolgono un ruolo attivo

nelle iniziative di accoglienza, orientamento e assistenza ai migranti e realizzando numerosi progetti di dialogo, confronto ed educazione interculturale (Meini, 2015).

Negli ultimi anni in molte regioni d'Italia «governi locali, scuole, associazioni, parrocchie, media, operatori socio-culturali, artisti, registi e scrittori hanno realizzato strutture, centri, eventi, iniziative, opere permanenti o periodiche sul tema dell'immigrazione e della multiculturalità» (5) (Palumbo, Serra, De Cave, 2015, pag. 242).

E sempre a livello locale è avvenuta l'attivazione dei principali organismi di rappresentanza dei cittadini stranieri, che nel tempo hanno assunto nomi e forme diverse (Consulte regionali per l'immigrazione, Consigli territoriali, Consiglieri aggiunti nei Consigli comunali), senza però esser mai riuscite a superare del tutto il loro carattere sperimentale in funzione di una maggiore incisività nella vita politica cittadina (Cassi, Meini, 2013).

Eppure, nonostante tali premesse, la posizione di buona parte degli attori istituzionali italiani si pone ancora in contrasto con tali considerazioni, etichettando i fenomeni migratori come scomodi, o addirittura minacciosi per la collettività, ignorando le opportunità che questi possono offrire nei nuovi processi di competitività globale in cui anche l'Italia è da tempo chiamata a partecipare e dimostrando in sostanza che su questo tema la politica spesse volte non è all'altezza della rispettiva società civile.

In tal senso una scelta realmente lungimirante sarebbe quella in grado di inglobare tutte le diversità, in primis quelle tra autoctoni e immigrati, così da trasformare questi ultimi in elemento naturale e prezioso del nostro tessuto urbano e sociale. Servirebbe uno sforzo d'innovazione in grado di orientare maggiormente gli interventi di governance del territorio verso l'area degli scambi relazionali: ma come dovrebbe configurarsi realmente una città interculturale? E quali strategie e strumenti si dovrebbero adottare per la sua amministrazione?

Da questo punto di vista, è interessante l'iniziativa del Consiglio d'Europa, che con il suo Intercultural Cities Programme (ICC) raccoglie oggi una rete di 126 città del mondo, a loro volta suddivise in network nazionali tra cui spiccano quelli di Italia, Marocco, Norvegia, Portogallo, Spagna e Ucraina (6). Proprio il network italiano, conosciuto come "Città del dialogo" risulta quello più esteso, comprendendo 26 città di ordine e dimensione diverse, due Unioni comunali e un'azienda consortile dell'Emilia-Romagna e la partecipazione dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI) (7).

Obiettivo principale di questo ambizioso progetto è supportare le città partecipanti nella revisione delle loro politiche d'integrazione, a favore di una gestione positiva e valoriale della diversità, proponendo una serie di strumenti analitici e pratici per coadiuvare gli attori istituzionali locali attraverso le varie fasi del percorso.

Infatti, secondo l'ICC, un vero approccio interculturale si ha soltanto quando una città e la sua amministrazione sono in grado di valorizzare i vantaggi sociali ed economici derivanti dalla diversità etnica e culturale, non ignorandoli (fenomeni di segregazione), negandoli (assimilazione senza diversità) e neppure sovrastimandoli (multiculturalismo senza inclusione) (Khovanova-Rubicondo, Pinelli, 2012).

Ecco dunque che diventa necessario basarsi su un paradigma operativo fondato sulla gestione della diversità come risorsa, come una sfida e un'opportunità, favorendo lo sviluppo e lo scambio di politiche antidiscriminatorie per la promozione delle pari opportunità. Per far questo l'ICC propone un programma strategico di sviluppo basato sulla realizzazione di specifiche azioni:

- il potenziamento delle infrastrutture educative locali per il rafforzamento della consapevolezza in-

(5) Secondo i dati del Dossier Statistico Immigrazione, in Italia sono attivi 10 Centri interculturali cittadini, con specifiche strutture dedicate all'incontro tra comunità straniere ed attività socio-culturali (Torino, Milano, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Ravenna, Ancona, Arezzo, Bari e Palermo), mentre si tengono periodicamente 15 festival dell'intercultura (Torino, Genova, Ravenna, Parma, Cecina-Livorno, Pisa, Mantova, Milano, Firenze, Bologna, Roma, Jesi-Fabriano, Bari, Palermo e Lampedusa), generalmente simili nella programmazione, basata su una serie di incontri e dibattiti, mostre, concerti, mercati artigianali e gastronomici (IDOS, 2016).

(6) Istituito nel 2006, l'ICC si avvale di un sistema di monitoraggio e revisione basato su un set di indicatori, in grado di illustrare i progressi ottenuti dalle città partecipanti e consentire il confronto con le altre realtà urbane. Si veda: <https://www.coe.int/en/web/interculturalcities/home> (ultimo accesso 03/05/2018).

(7) Il network italiano, fondato nel 2010, ha come capofila la città di Reggio Emilia e propone la realizzazione e lo scambio di buone pratiche locali per migliorare la partecipazione dei migranti alla vita cittadina. Tra i temi trattati per favorire l'interculturalità vi sono l'apprendimento della lingua italiana, l'inserimento delle II Generazioni e la mediazione culturale, la linguistica e la mediazione dei conflitti. Si veda: <https://www.comune.re.it/lecittadel dialogo> (ultimo accesso 03/05/2018).



Fig. 2 – Le città italiane interculturali aderenti al network “Città del dialogo”.

Fonte: Comune di Reggio Emilia (2018).

terculturale;

- la realizzazione di spazi pubblici condivisi e sicuri, liberamente frequentati da persone di etnie diverse e considerati come luoghi chiave della vita cittadina;
- la progettazione di modelli di business in grado di garantire pari opportunità lavorative in base alle competenze di ognuno e la crescita di una classe imprenditoriale straniera, giovane e specializzata;
- la promozione di eventi sportivi e attività culturali multi-etniche in grado di coinvolgere gli abitanti di tutti i quartieri cittadini, favorendo la contaminazione culturale tra le organizzazioni locali e artisti/sportivi provenienti dai paesi d’origine dei migranti;
- lo sviluppo di una relazione affidabile e di lunga durata con i media, basata sulla regolare e chiara comunicazione delle strategie inclusive adottate;
- la formazione di categorie di cittadini attivi nei settori pubblici (politici locali, insegnanti, impiegati, forze dell’ordine, personale sanitario...) preparate al confronto con il diverso e alla mediazione del conflitto.

Tale percorso, senz’altro impegnativo, vuole aiutare concretamente le città nella gestione dei rapporti tra le differenti comunità autoctone e straniere, consentendo loro di porsi come luoghi per la creazione, la sperimentazione e la diffusione di modelli interculturali efficaci, efficienti ed attraenti e guadagnando così uno status di interlocutori attendibili nei confronti dei Governi nazionali.

In sostanza si mira all’attuazione di un vero e proprio *intercultural turn*, una svolta interculturale

basata sul valore positivo delle interazioni tra persone con differente background culturale, che si configura sia come un progetto cittadino concreto sia come una vera e propria “filosofia urbana” espressa attraverso differenti aree d’azione e d’interesse (Zapata-Barrero, 2015).

4. ALCUNE CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE: GEOGRAFIA E RISVOLTI TERRITORIALI DELLE MIGRAZIONI. – In definitiva, le mutate condizioni territoriali, conseguenti la presenza di diversi player (e, dunque, di portati culturali diversi) su spazi condivisi, impone anche alla Geografia di affinare la speculazione. Infatti, molto spesso la Geografia – ed in particolare quella italiana – ha impostato lo studio delle migrazioni secondo un’ottica prevalentemente, sebbene non esclusivamente, sociale. In quest’ultimo periodo, invece, è ormai maturo il tempo perché i risvolti territoriali delle migrazioni possano essere valutati secondo diverse prospettive e con l’ausilio dei vari strumenti che la Disciplina può fornire.

Da un punto di vista metodologico oggi è possibile far dialogare facilmente strumenti quantitativi e qualitativi, misurando e rappresentando cartograficamente i processi di distribuzione dei migranti sul territorio italiano e ponendo a sistema modelli di analisi spaziale per la creazione di cruscotti decisionali sulle aree potenzialmente a rischio in termini di inclusione sociale. L’analisi della dimensione territoriale ben si applica, inoltre, alla valutazione delle relazioni interculturali e alle connessioni tra le reti etniche e transnazionali dei migranti e le comunità autoctone.

In sostanza, la Geografia stessa può assumere un ruolo ancora più incisivo di quanto non lo sia stato fino ad ora nell’interpretare i nuovi contesti socio-culturali e territoriali che si stanno profilando a seguito di una maggiore fluidità delle componenti demografiche a varia scala.

A tal proposito, si sta sempre più sperimentando, per la complessità delle questioni che il fenomeno migratorio pone oggi più che in tempi passati, che non è possibile procedere in un’unica direzione e utilizzare in maniera indistinta gli strumenti che la Geografia mette a disposizione; ma che questi, sebbene utilizzabili alla piccola scala, offrono il miglior contributo se tarati alla grande scala (MEINI, 2004). In altre parole, si sta prendendo sempre più consapevolezza della necessità di condurre l’indagine tenendo in considerazione diversi contesti che si intende indagare, i quali presentano caratteristiche assai differenti. Di fatto, ci si sta rendendo conto che diviene necessario calare l’indagine alla scala locale, sia per comprendere le modalità ed i motivi per cui alcune comunità etniche vanno ad insediarsi in certi spazi (i quali non sono avulsi da un dato retroterra storico-culturale), sia per comprendere quale sia la percezione dell’altro e dell’altrove tra noi da parte delle comunità autoctone.

Altro e altrove che in diversi casi hanno dato vita a forme di territorializzazione fino a non molti anni addietro del tutto sconosciuti alle nostre realtà urbane, cioè i quartieri etnici, ormai caratteristici di spazi urbani che hanno subito una rigenerazione proprio a seguito dello stanziamento in loco di comunità immigrate già giunte alla seconda generazione. In molte città italiane, dai grandi capoluoghi ai centri minori, si percorrono ormai quotidianamente strade dove colori di merci esotiche, odori e sapori di paesi lontani si mescolano a vetrine dal gusto più tradizionale, suscitando in cittadini e turisti emozioni e sensazioni talvolta anche contrastanti (Zamperlin, 2013).

Tale stato di cose ha prodotto paesaggi nuovi e inimmaginabili ancora non molti anni fa, eppure realtà ormai consolidate appieno, nelle quali l’apporto di culture altre ha saputo ridisegnare il tessuto urbano di molte nostre città, soprattutto in quei contesti più deboli e fragili quali i centri storici o le periferie, che, appunto, hanno assunto un volto nuovo conseguente a discontinuità, ibridazione e pluralità, frutti di processi migratori e di forme tangibili della mondializzazione (8), che, dunque, hanno concrete ripercussioni sui contesti locali.

Si tratta, in sostanza, dei risultati della compresenza sugli stessi spazi di differenti culture, che divengono fattori territoriali da interpretare secondo una prospettiva multilivello (Cristaldi, 2012). E dall’interazione dei diversi livelli, che l’osservatore percepisce, scaturisce una nuova visione paesaggistica, spia di una nuova fase di territorializzazione ormai matura, frutto degli apporti socio-culturali dei gruppi etnici che si innestano su di un substrato preesistente al radicamento delle nuove comunità.

(8) Si pensi solo all’evoluzione dei mezzi di trasporto e dei mezzi di comunicazione ed informazione di massa che hanno connesso e conettono un capo all’altro del mondo in tempi sempre più ridotti.

BIBLIOGRAFIA

- AMATO F., DELL'AGNESE E. (eds), "L'esperienza migratoria e la cultura popolare: passaggi, costruzioni identitarie, alterità", *Geotema*, 2016, n. 50.
- CASSI L., MEINI M. (eds), *Fenomeni migratori e processi di interazione culturale in Toscana*, Bologna, Pàtron Editore, 2013.
- CRISTALDI F., *Immigrazione e territorio. Lo spazio con/diviso*, Bologna, Pàtron Editore, 2012.
- CENTRO STUDI E RICERCHE IDOS, *Dossier statistico immigrazione 2015*, Roma, Idos Edizioni, 2015.
- CENTRO STUDI E RICERCHE IDOS, *Dossier statistico immigrazione 2016*, Roma, Idos Edizioni, 2016.
- CENTRO STUDI E RICERCHE IDOS, *Dossier statistico immigrazione 2017*, Roma, Idos Edizioni, 2017.
- FONDAZIONE ISMU, *Ventitreesimo Rapporto sulle migrazioni*, Milano, Franco Angeli, 2017.
- KHOVANOVA-RUBICONDO K., PINELLI D., *Evidence of the economic and social advantages of intercultural cities approach*, Strasburgo, Consiglio d'Europa, 2012.
- MEINI M., "Per un'analisi multiscale della popolazione straniera in Italia", in DONATO C., NODARI P., PANJEK A. (eds), *Oltre l'Italia e l'Europa /Beyond Italy and Europe. Ricerche sui movimenti migratori e sullo spazio multiculturale*, Trieste, EUT, 2004, pp. 289-302.
- MEINI M. (ed), *Governance multiculturale e associazioni straniere. Percorsi di integrazione dei nuovi cittadini a Pontedera*, Pontedera, Tagete edizioni, 2015.
- MINISTERO DELL'INTERNO, *Patto Nazionale per un islam italiano. Dal riconoscimento informale alla formalità del diritto*, Roma, 2017.
- PALUMBO G., SERRA D., DE CAVE M., "Italia multiculturale: città, media, rete, film e letteratura", in CENTRO STUDI E RICERCHE IDOS, *Dossier statistico immigrazione 2015*, Roma, Idos Edizioni, 2015, pp. 242-245.
- SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Per una geopolitica delle migrazioni. Nuove letture dell'altrove tra noi*, XIII Rapporto annuale, Roma, Società Geografica Italiana, 2018.
- ZAPATA-BARRERO R. (ed), *Interculturalism in cities. Concept, policy and implementation*, Cheltenham (UK), Edward Elgar Publishing, 2015.
- ZAMPERLIN P., "Le geografie dei nuovi sapori", in CASSI L., MEINI M. (eds), *Fenomeni migratori e processi di interazione culturale in Toscana*, Bologna, Pàtron Editore, 2013, pp. 103-112.

Università degli Studi del Molise: fulvio.landi@unimol.it

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata": pierluigi.magistri@uniroma2.it

RIASSUNTO: Da alcuni anni stiamo assistendo ad una nuova strutturazione del paesaggio urbano italiano, conseguenza dei processi di territorializzazione innescati dalle comunità straniere, immigrate nel nostro paese negli ultimi decenni. Il contributo si propone di riflettere sulla qualità delle relazioni instauratesi all'interno dello spazio cittadino fra comunità autoctone e immigrate, detentrici di un differente portato socio-culturale, e sul ruolo che la Geografia può avere nello studio di questo fenomeno. Particolare attenzione viene posta soprattutto sugli aspetti culturali-religiosi, che rappresentano un osservatorio privilegiato per l'analisi delle complesse dinamiche di inclusione e/o esclusione in atto sul nostro territorio.

SUMMARY: In recent years Italy witnessed a new structuring of his urban landscape, a consequence of the territorialization processes triggered by foreign communities, immigrated to our country in the last decades. The paper aims at enlighten the quality of relationships between indigenous and immigrant communities, bearers of different socio-cultural elements, within the city space, and about the role Geography could have in the study of this phenomenon.

A particular attention will be given to the cultural-religious component of those communities, wich represents a privileged observatory due to the complex dynamics of inclusion and exclusion of immigrants within our country.

Parole chiave: territorializzazione, componenti etnico-religiose, approccio interculturale

Keywords: territorialization, ethnic-religious elements, intercultural approach

CATERINA NICOLAIS

I BANGLADESI IN ITALIA: DAL LAVORO DIPENDENTE AL LAVORO AUTONOMO

1. INTRODUZIONE. – Il fenomeno dell’immigrazione straniera in Italia ha determinato inevitabilmente trasformazioni economiche e sociali sul territorio. Si assiste oggi, dopo lunghi periodi di crescita costante delle presenze, a una fase di progressiva stabilizzazione. È dal 2014 che le dinamiche migratorie si sono stabilizzate intorno a cinque milioni di presenze (Mlps, 2017).

L’Italia ha rappresentato, fino a qualche decennio fa, una porta d’ingresso per l’Europa, una sorta di nazione incubatrice per i migranti interessati a spostarsi verso le nazioni nordeuropee orientate a privilegiare lo *ius soli* rispetto allo *ius sanguinis* (Strozza, De Santis, 2017, p.15). Oggi è diventata la destinazione di una componente orientata al radicamento e non più, o non solo, un luogo di transito verso altri Stati europei. Anche le dinamiche motivazionali che spingono i migranti a spostarsi dal Paese di origine sono mutate o comunque il ventaglio si è allargato: lavoro, catene migratorie, ricongiungimenti familiari, a cui si aggiunge, negli ultimi anni, una forma di asilo e protezione umanitaria internazionale dati i gravi conflitti politici e gli sconvolgimenti sociali in alcune aree limitrofe ai contesti europei. Questa dinamica globale sta cambiando lo scenario complessivo della presenza migrante nel nostro Paese, sia nella geografia delle provenienze, sia dal punto di vista quantitativo e qualitativo. Negli ultimi cinque anni è evidente, nel contesto socio-demografico nazionale, una spiccata eterogeneità della presenza straniera e un elevato grado di stabilizzazione/integrazione delle nazionalità con una storia migratoria più consolidata. Ciò comporta inevitabilmente la crescita della quota di minori, figli di cittadini immigrati, e una diminuzione della polarizzazione di genere, che caratterizza generalmente le prime fasi del processo migratorio nel paese di approdo. Tuttavia, benché la composizione di genere risulti piuttosto equilibrata considerando la popolazione immigrata nella sua totalità, si registrano significative discrepanze di genere tra alcune comunità. Alcune, come quella ucraina e moldava, si caratterizzano infatti per una netta prevalenza femminile, mentre altre fanno registrare una polarizzazione di genere opposta, come la senegalese e la bangladese (Mlps, 2017).

Dalle stime più recenti delle statistiche demografiche ufficiali, gli stranieri residenti in Italia al 1° gennaio 2017 rappresentano l’8,3% della popolazione residente (poco più di 60 milioni). Per quel che concerne la distribuzione per area geografica di cittadinanza, le comunità maggiormente rappresentate sono: rumena (23,2%), albanese (8,9%), marocchina (8,3%), cinese (5,6%), ucraina (4,6%), filippina (3,3%), indiana (3%), moldava (2,7%), bangladese (2,4%) e a seguire, con percentuali meno consistenti, altre comunità tra cui quella nigeriana, per effetto dell’incremento degli ingressi dalla rotta del Mediterraneo centrale, che si posiziona per la prima volta tra le prime quindici comunità straniere presenti sul territorio (Istat, 2017). Dati, questi, che confermano come l’Italia sia diventata il principale terreno europeo di approdo anche delle migrazioni più recenti.

Per quel che riguarda la distribuzione geografica sul territorio nazionale, le principali regioni di insediamento della popolazione straniera residente sono, in ordine, Lombardia, Lazio, Emilia-Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Campania e Sicilia. In particolare, in queste ultime due, si evince un significativo aumento nel 2017, rispettivamente +4,9% e +3,3% (Istat, 2017). I principali poli di richiamo degli immigrati verso l’Europa sono stati prevalentemente i grandi agglomerati urbani, ma nel caso italiano il fenomeno ha trovato una sua collocazione importante anche nei centri urbani di medie e piccole dimensioni. Quanto ai fattori di attrazione, questi appaiono differenziati dal punto di vista geografico: nel Centro-Nord gli immigrati si sono inseriti nelle aree di industrializzazione diffusa che fungono da poli di assorbimento, nel Mezzogiorno le attività di occupazione riguardano prevalentemente l’edilizia, i lavori domestici e l’agricoltura (Bonifazi, 2013, p. 245). A ciò si deve aggiungere anche la disponibilità di spazi residuali nel mercato del lavoro italiano caratterizzato dalla crescita di settori produttivi “som-



mersi” alla ricerca di manodopera più flessibile oltre che più disponibile ad accettare attività lavorative dequalificate e sottopagate (Gasparini, 2011, p. 415).

Tuttavia, il dato interessante si registra a proposito del lavoro autonomo/imprenditoriale in cui si riscontra una significativa presenza di imprese attive, i cui titolari sono nati all'estero (pur considerando le possibili sovrapposizioni), registrate regolarmente presso le Camere di Commercio delle Regioni italiane. Si tratta per lo più di piccole imprese orientate a coprire settori dismessi dal subappalto autoctono o imprese attive nel piccolo commercio al dettaglio, che presentano uno spiccato dinamismo in controtendenza rispetto alle imprese autoctone. Importante è anche la presenza di imprenditori immigrati nei distretti produttivi italiani che rappresentano un punto di forza del tessuto economico nazionale e in cui si distinguono alcune comunità straniere, nello specifico quella cinese, nel tessile di Prato, e quella pakistana e bangladese, nel distretto orafa di Arezzo.

2. I PROBASHI IN ITALIA. – La migrazione bangladese in Italia ha avuto, tra il 2010 e il 2016, una crescita costante (pari a circa il 10% l'anno) suscitando un certo interesse nell'analisi delle dinamiche socio-economiche relative alla comunità in questione. Tuttavia, per la prima volta, si registra, nel 2017, una diminuzione del numero di cittadini regolarmente soggiornanti in Italia (-5,5%). C'è da rilevare che tale inversione di tendenza coinvolge tutte le principali comunità, ad eccezione di quella nigeriana che, come evidenziato precedentemente, ha visto incrementare le presenze sul territorio (+5,6%). Il presente contributo si propone di fornire un focus sulle dinamiche socio-politiche che hanno favorito la migrazione bangladese dal paese di origine al paese di immigrazione e la radicalizzazione sul territorio nazionale.

Il Bangladesh è tra i dieci Paesi più popolosi del pianeta, con una densità di popolazione tra le più alte al mondo (più di 1.000 abitanti per km²).

Nell'Indice Sviluppo Umano, il paese compare negli ultimi posti. La popolazione è costretta a fare i conti con la diffusa indigenza, un assetto socio-economico di stampo feudale e divisioni religiose, oltre a frequenti calamità naturali che ne segnano il territorio. A causa di condizioni di vita spesso al di sotto della soglia di povertà, molte persone, specialmente quelle che vivono nelle aree rurali, decidono di lasciare il Bangladesh per cercare fortuna altrove (1).

Dal 1971, anno in cui ha acquisito l'indipendenza dal Pakistan, è diventato uno dei principali Paesi di origine dei flussi migratori internazionali. Negli anni a seguire, la crescente domanda di manodopera nei Paesi del Golfo e varie politiche governative lo hanno reso un Paese d'emigrazione che considera il lavoro all'estero (*probashi* «abitanti di fuori») come fondamentale canale di compensazione degli instabili andamenti interni. Tra queste, nel 2000, la creazione del *Ministry of Expatriates Welfare and Overseas Employment*, finalizzato a valorizzare l'occupazione oltreconfine, e nel 2003, la ratifica della Convenzione internazionale sulla protezione dei diritti dei lavoratori migranti e delle loro famiglie (2) ed il superamento di una riserva che limitava l'emigrazione per lavoro ai soli uomini (Gaetani, 2017).

I poli di insediamento privilegiati di questa comunità verso la metà del Novecento del secolo scorso sono stati, oltre a Dhaka, la capitale, Calcutta, per vicinanza geografica e Londra per i legami post-coloniali verso il Regno Unito. La capitale inglese rappresenta dunque la prima grande meta delle migrazioni bangladesi in Europa in cui il fenomeno è ben radicato al punto da essere considerata una meta attrattiva turistica che valorizza il *brand* etnico (Graziano, 2013, p.121).

La migrazione verso il nostro Paese inizia solo in seguito alla saturazione dello sbocco britannico causato dall'*Immigration act* del 1971 (3)rendendo l'Italia, e in misura minore gli altri Stati del bacino del Mediterraneo, una meta privilegiata, una destinazione ideale per una comunità che ha nella coesione identitaria il suo tratto distintivo.

Una prima stima consistente della loro presenza in Italia si ha a partire dagli anni Novanta, con la

(1) Oggi, le rimesse di questi lavoratori insieme alle esportazioni di indumenti e vestiti (il Paese è il secondo produttore di abiti pronti del mondo dopo la Cina), rappresentano risorse essenziali per il buon funzionamento dell'economia del Paese (De Agostini, 2016). Un bacino di manodopera strategico anche per il tessile italiano, ma, al tempo stesso, un porto franco per i diritti umani, come segnalano le associazioni attive sul territorio asiatico, che raccontano le precarie condizioni in cui lavorano gli operai delle fabbriche, spesso fornitrici di marchi italiani.

(2) Insieme alle Filippine è l'unico Paese asiatico ad aver sottoscritto la succitata convenzione.

(3) L'*Immigration act* prevedeva la possibile espulsione anche dei cittadini del *Commonwealth* sprovvisti di permesso di soggiorno.

sanatoria autorizzata dalla legge Martelli, quando ai cittadini del Bangladesh vennero rilasciati i primi permessi di soggiorno consentendone la regolarizzazione, quasi tutti concentrati a Roma nel quartiere di Tor Pignattara, definito per tale motivo *Banglatown*. Ad oggi, si registrano circa 123 mila Bangladesi su 5 milioni di stranieri in Italia, distribuiti principalmente nelle regioni del Centro-Nord: Lazio (28,6%), Lombardia (16,1%), Veneto (12,9%), Emilia-Romagna (7,2%) (Mlps, 2017). Nel 2017, la loro presenza è risultata significativa anche in Sicilia ed in Campania, attestandosi al 6,7% in entrambe le regioni. In quest'ultima è stato registrato un notevole aumento della presenza bangladesi (+16,4%), concentrata principalmente nel capoluogo e in piccoli centri della periferia, quali Palma Campania e San Giuseppe Vesuviano (Istat, 2017). In quest'area geografica, la maggior parte dei bangladesi lavora come manodopera a basso costo per aziende tessili che producono per i grandi marchi del *made in Italy* (Gatti, 2017). Tale flusso massivo ha sollevato non pochi problemi di convivenza con la popolazione locale, mettendo in luce condizioni di vita e lavorative precarie, ai limiti dello sfruttamento (Gravetti, 2017). In particolare, il piccolo comune di Palma Campania (definita "BanglaPalma") è divenuto un caso nazionale dato che negli ultimi anni ha assistito ad una significativa immigrazione da parte di cittadini del Bangladesh, attirati dalla possibilità di migliorare le proprie condizioni di vita. Purtroppo, almeno nella fase iniziale di approdo, sono sottoposti ai rischi dell'immigrazione irregolare e si ritrovano occupati principalmente nell'economia sommersa delle aziende tessili presenti nella zona, in condizioni igienico-sanitarie precarie e senza nessuna tutela riguardo alla sicurezza sul lavoro.

Come si evince dai dati riportati in tabella I, la presenza di immigrati bangladesi, in un'area geograficamente di piccole dimensioni, è considerevole.

TAB. I – PRINCIPALI POLI DI INSEDIAMENTO DELLA PRESENZA BANGLADESE IN CAMPANIA

	POPOLAZIONE (abitanti)	SUPERFICIE (Km ²)	STRANIERI (%)	BANGLADESI (%)
NAPOLI	970.185	119,02	55.652 (5,7%)	1.647 (0,17%)
PALMA CAMPANIA	16.045	20,67	2.138 (13,3%)	1.479 (9,22%)
SAN GIUSEPPE VESUVIANO	31.192	14,17	5.010 (16,1%)	1.063 (3,41%)

Fonte: nostra elaborazione su dati ISTAT 2017.

Nonostante le difficoltà iniziali di inserimento nel mercato del lavoro, la migrazione bangladesi, con i suoi *probashi*, rappresenta un tassello fondamentale per l'equilibrio del bilancio statale del Paese di origine. Un decimo del prodotto interno lordo nazionale deriva dalle rimesse degli emigrati, una fonte di sostentamento vitale per le famiglie rimaste in patria. Nel 2016, con circa 487 milioni di euro di rimesse (+12% rispetto all'anno precedente), il Bangladesh è il secondo paese, dopo la Romania, per ammontare di denaro ricevuto dai propri concittadini in Italia (Ismu, 2017).

Oltre alla propensione al lavoro e al risparmio, la comunità presenta una spiccata attitudine all'organizzazione politica dimostrata dalla presenza di diverse associazioni a tutela dei lavoratori e della comunità in generale, quali la *United Asian Workers Association* e la *Bangladesh Association in Italy*. A conferma del forte carattere di coesione identitaria, volontà di radicamento e conseguente integrazione sul territorio, i bangladesi sono attivi a livello nazionale nelle squadre sportive di cricket, sport diffuso in tutta l'area indo-pakistana e srilankese a seguito dell'influenza del colonialismo britannico. Solo a Roma esistono tre importanti squadre che competono a livello agonistico: *Bangla Boys Cricket Club*, *Rome Bangladesh Cricket Club*, *Piazza Vittorio Cricket Club*.

3. UPGRADE NEL SETTORE LAVORO. – Nonostante gli stereotipi e le posizioni ideologiche e politiche che caratterizzano il dibattito pubblico sull'immigrazione, giustificate talvolta da fenomeni di dramma-

ticità (sbarchi, criminalità, condizioni di vita precarie), è innegabile il contributo, in termini demografici prima ed economici poi, della componente immigrata in Italia. È nel mercato del lavoro, sia dipendente che autonomo, che si osservano esperienze virtuose e significative di integrazione e sviluppo.

Quanto al lavoro dipendente, gli stranieri presenti in Italia, con 131 miliardi di euro di ricchezza prodotta annualmente contribuiscono all'8,9% del valore aggiunto complessivo. Occupati principalmente nel settore dei servizi (46,4%), manifatturiero (17,5%), alberghiero e ristorativo (10,7%), delle costruzioni (10%), del commercio (9,3%) e agricolo (6,1%), dimostrano sempre un certo dinamismo anche rispetto alla popolazione autoctona (Fondazione Leone Moressa, 2017).

Quanto alla condizione occupazionale dei lavoratori bangladesi nel contesto nazionale, si osservano, dall'analisi dei principali indicatori, alcune peculiarità, rispetto alle altre comunità: quasi il 64% della popolazione risulta occupata (+4,8% rispetto al 2016), minori livelli di inattività e disoccupazione; tuttavia si riscontra uno scarso coinvolgimento della componente femminile rispetto alle altre comunità. Inoltre, i settori prevalenti di occupazione bangladesi differiscono sensibilmente da quelli del resto degli immigrati. Particolarmente importante il coinvolgimento della comunità nel settore commerciale (61%) con un valore nettamente superiore a quello registrato tra i lavoratori delle altre provenienze considerate. Meno rilevante il coinvolgimento nel settore dell'industria, che accoglie complessivamente il 20% della manodopera bangladesi, e a seguire, trasporti e servizi alle imprese (10%), servizi pubblici, sociali e alle persone (7%) e infine nel settore agricolo (solo il 2%) (MIps, 2017).

Molto importante, nella comunità, è la propensione all'esercizio di attività di impresa e di lavoro autonomo. Al 31 dicembre 2016 sono circa 31 mila i titolari di imprese individuali di origine bangladesi, pari all'8,3% degli imprenditori non comunitari presenti nel nostro Paese, con un incremento del +6,2% rispetto all'anno precedente. La prima provincia per numero di imprese a titolarità di cittadini nati in Bangladesh è Roma, con quasi 13 mila imprese (oltre il 43%), seguono Milano (con il 10%), Napoli (con il 9%) e Palermo (con l'8,5%) (MIps, 2017).

La presenza di imprenditori bangladesi è evidente anche nell'ambito dei distretti produttivi italiani, punto di forza del tessuto economico nazionale. In particolare nel distretto produttivo di Arezzo, come già accennato precedentemente, i bangladesi rappresentano la seconda comunità dopo quella pakistana.

Entrambi, che nel settore della lavorazione dell'oro e dei gioielli hanno un'antica e nobile tradizione, hanno incominciato ad inserirsi negli spazi vuoti della filiera creando piccole aziende che lavorano per la grande distribuzione organizzata del *made in Italy*. Si tratta principalmente di piccole imprese situate alla base della piramide produttiva (saldatura, montaggio, lucidatura) che si stanno ritagliando un ruolo economicamente importante nella filiera della produzione orafa aretina.

TAB. II – INCIDENZA DI IMPRESE INDIVIDUALI NORMALIZZATA SULLA PRESENZA IN ITALIA DELLA RISPETTIVA COMUNITÀ DI ORIGINE

PAESE DI PROVENIENZA	POPOLAZIONE	IMPRENDITORI IMMIGRATI	
MAROCCO	420.650	70.569	16%
CINA	281.972	55.411	19%
ROMANIA	1.168.552	51.366	4,3%
ALBANIA	448.407	33.307	7,4%
BANGLADESH	122.428	32.993	27%

Fonte: nostra elaborazione su dati ISTAT e UNIONCAMERE, 2017.

Considerando le prime cinque nazionalità di imprenditori immigrati, si evince chiaramente che i bangladesi titolari di imprese rappresentano quasi il 27% di tutta la comunità presente in Italia superando di gran lunga le altre nazionalità. Ciò dimostra non solo la spiccata propensione al lavoro, ed in particolare al lavoro imprenditoriale, ma una dinamica evolutiva di tipo ascendente determinata dall'integrazione sul territorio, dall'acquisizione di *know how* nei settori economici tradizionali che hanno per-

messo un *upgrade* nel mercato del lavoro favorendo il passaggio da un'occupazione dipendente ad una attività autonoma, grazie alla forte coesione identitaria ed un dinamico inserimento nel tessuto produttivo italiano. Tale crescita, in controtendenza rispetto alle imprese autoctone, dimostra, oltre al naturale evolversi del processo di integrazione, anche un "effetto sostituzione" secondo cui i lavoratori stranieri portano avanti attività di storica tradizione italiana considerate di basso livello dalle nuove generazioni; una sorta di "funzione di complementarità" tra la forza lavoro autoctona e quella immigrata che deriva dalla disponibilità di quest'ultimi a svolgere i lavori rifiutati dai locali, ma al tempo stesso indispensabili per la sopravvivenza delle imprese e per la tenuta dell'occupazione in generale. Un tema, questo, di carattere socio-culturale, che fa riferimento al fenomeno dell'autonomia dell'offerta e al cosiddetto *mismatch*, ossia il mancato incontro tra la domanda e l'offerta di lavoro, che si verifica ogniqualvolta le caratteristiche dei disoccupati disponibili non incontrano le aspettative della domanda in termini di età, genere, background formativo, *skills* professionali e via dicendo (Zanfrini, 2002). Da ciò l'esigenza di favorire opportune politiche di integrazione e riqualificazione nel mercato del lavoro per coniugare le priorità di competitività economica con quelle di natura sociale.

Sebbene le dinamiche migratorie, pur nella loro complessità, stiano evolvendo verso forme sempre più inclusive, l'assenza di un chiaro quadro normativo di riferimento rallenta lo sviluppo dell'intero Paese esponendolo ad ulteriori rischi di impoverimento e di conflittualità. Difatti, la scarsa inclusione sociale rappresenta paradossalmente un pericolo per le comunità locali, soprattutto in aree dove la presenza immigrata esercita funzioni suppletive per la tenuta dell'intero ecosistema economico. È auspicabile quindi lo sviluppo di norme e di politiche sociali e del lavoro che possano rafforzare lo status giuridico dei migranti radicati sul territorio che contribuiscono, di fatto, in misura tutt'altro che irrilevante, alla vita sociale ed economica del Paese, proiettandolo verso una dimensione multietnica, e dunque multiculturale, in grado di riconoscere nella diversità un punto di forza.

BIBLIOGRAFIA

- AMATO F. (a cura di), *Atlante dell'immigrazione in Italia*, Roma, Carocci, 2008.
- AMATO F., COPPOLA P. (a cura di), *Da migranti ad abitanti. Gli spazi insediativi degli stranieri nell'area metropolitana di Napoli*, Napoli, Alfredo Guida Editore, 2009.
- BONIFAZI C., *L'immigrazione straniera in Italia*, Bologna, il Mulino, 2007.
- BONIFAZI C., *L'Italia delle migrazioni*, Bologna, il Mulino, 2013.
- BONIFAZI C., RINESI F., "I nuovi contesti del lavoro: l'immigrazione straniera", in LIVI BACCI M. (a cura di), *Demografia del capitale umano*, Bologna, il Mulino, 2010, pp.139-171.
- BRUNO G.C., CARUSO I., SANNA M., VELLECCO I. (a cura di), *Percorsi migranti*, Milano, McGraw-Hill, 2011.
- CARITAS MIGRANTES, *Dossier Statistico Immigrazione*, Roma, Idos edizioni, vari anni.
- CHELAZZI G., *Inquietudine migratoria. Le radici profonde della mobilità umana*, Roma, Carocci, 2016.
- DE AGOSTINI S., *Bangladesh, nel tessile fa affari con l'Italia per 1,2 miliardi. Ong: Salari bassi e ambienti rischiosi: lavoratori sfruttati*, 2016, <https://www.ilfattoquotidiano.it/2016/07/08/bangladesh-nel-tessile-fa-affari-con-litalia-per-12-miliardi-ong-salari-bassi-e-ambienti-rischiosi-lavorato>, 2016.
- FAZZI P., *Globalizzazione e migrazioni. Breve storia dall'età moderna a oggi*, Milano, Franco Angeli, 2015.
- FONDAZIONE ISMU, *Ventiduesimo Rapporto sulle migrazioni 2016*, Milano, Franco Angeli, 2017.
- FONDAZIONE LEONE MORESSA, *Il valore dell'immigrazione*, Milano, Franco Angeli, 2015.
- FONDAZIONE LEONE MORESSA, *Rapporto annuale sull'economia dell'immigrazione*, Bologna, il Mulino, 2017.
- GAETANI N., *Roma quarta capitale del Bangladesh*, 2017, <http://ifg.uniurb.it/roma-quarta-capitale-del-bangladesh/>.
- GASPARINI M.L., "Immigrazione straniera e trasformazioni nella società italiana: un sintetico quadro geografico d'insieme", in LA RAGIONE C., ANTINUCCI R. (a cura di), *Migrating cultures and the dynamic of exchange/Culture migranti e dinamiche dell'interazione*, Napoli, Rogiosi, 2011, pp. 412-422.
- GATTI R., *Il caso di Palma Campania: boom d'immigrati bengalesi*, 2017, <https://zon.it/il-caso-di-palma-campania-bengalesi/>.
- GRAVETTI F., *Immigrati, record di bengalesi in fila per la residenza: interviene il prefetto*, 2017, https://www.ilmattino.it/napoli/cronaca/record_di_bengalesi_interviene_il_prefetto-2424610.html.
- GRAZIANO T., *Dai migranti ai turisti. Gentrification, luoghi del consumo e modelli di fruizione nelle città globali*, Roma, Aracne, 2013.
- KRASNA F. (a cura di), *Migrazioni di ieri e di oggi: in cammino verso una nuova società tra integrazione, sviluppo e globalizzazione*, Bologna, Pàtron, 2013.
- MLPS (MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI), *La comunità bengalese in Italia. Rapporto annuale sulla presenza dei migranti 2017*, 2017, www.integrazionemigranti.gov.it.
- NICOLAIS C., "Gli immigrati in Campania: implicazioni sul quadro demografico regionale", in PARATORE E., BELLUSO R. (a cura di), *Studi in onore di Cosimo Palagiano. Valori naturali, dimensioni culturali, percorsi di ricerca geografica*, Roma, Edigeo,

2013, pp. 739-746.

POLLICE F., *Popoli in fuga. Geografia delle migrazioni forzate*, Napoli, Cuen, 2007.

RUSSO KRAUSS D., *Geografie dell'immigrazione. Spazi multietnici nelle città: in Italia, Campania, Napoli*, Napoli, Liguori, 2005.

STROZZA S., DE SANTIS G. (a cura di), *Rapporto sulla popolazione. Le molte facce della presenza straniera in Italia*, Bologna, il Mulino, 2017.

WHITOL DE WENDEN C., *Le nuove migrazioni*, Bologna, Pàtron, 2016.

ZANFRINI L., *Learning by programming. Secondo rapporto sui fabbisogni delle imprese italiane e la politica di programmazione dei flussi migratori*, Milano, Franco Angeli, 2002.

Università di Napoli Parthenope: caterina.nicolais@uniparthenope.it

RIASSUNTO: Il processo di stabilizzazione del fenomeno migratorio nel nostro paese ha determinato, con tutte le relative criticità, un'irreversibile trasformazione della società sotto vari punti di vista. Dall'analisi della distribuzione territoriale della presenza di immigrati, si evince una consistente diffusione nelle aree periferiche delle grandi città metropolitane determinando una nuova configurazione sociale, economica e culturale della dimensione locale. Inoltre la molteplicità delle comunità straniere presenti sul territorio nazionale ha determinato anche un impatto (in termini di valore aggiunto) sull'economia e nel mercato del lavoro nei vari settori produttivi. Tra queste, la comunità bangladese, la cui recente e rapida crescita, in termini di presenza sul territorio e nel sistema economico italiano, si pone al centro dell'attenzione sia nell'ambito del lavoro dipendente che nell'ambito del lavoro autonomo/imprenditoriale.

SUMMARY: The process of stabilization of the migratory phenomenon in our country has determined, with all the relative critical points, an irreversible transformation of the society from various points of view. From the analysis of the territorial distribution of the presence of immigrants, we can see a significant diffusion in the peripheral areas of the large metropolitan cities, determining a new social, economic and cultural configuration of the local dimension. Moreover, the multiplicity of foreign communities present on the national territory has also determined an impact (in terms of added value) on the economy and in the labor market in the various productive sectors. Among these, the Bangladeshi community, whose recent and rapid growth, in terms of presence on the territory and in the Italian economic system, is at the center of attention both in the field of dependent work and in the autonomous/entrepreneurial activities.

Parole chiave: immigrazione, Bangladesh, lavoro

Keywords: immigration, Bangladesh, labour

SILVIA OMENETTO

OLTRE LE BARRIERE: DAL MIMETISMO ALLA RIQUALIFICAZIONE ARCHITETTONICA E URBANA DELLE *MUSALLA* DI ROMA

1. ROMA DAR AL-HIJRA. – Da circa quarant'anni la Capitale è diventata dimora della migrazione musulmana (*dar al hijra*) e sede dell'unico organismo, il Centro culturale islamico d'Italia, che è riuscito a ottenere nel 1974 il riconoscimento della personalità giuridica da parte dello Stato Italiano. Questa organizzazione gestisce la Grande Moschea realizzata su un progetto di Renzo Piano e inaugurata nel 1995 nella zona Nord di Roma, occupando un terreno di 30.000 mq sul colle Monte Antenne tra il quartiere Parioli e il tratto Nord della tangenziale. La *masjid* della Capitale è tra le poche moschee in senso tecnico e pieno del termine presenti in Italia in quanto replica uno schema architettonico sacro con una suddivisione precisa dello spazio (luogo delle abluzioni e sala di preghiera) e alcuni segni esterni ben riconoscibili (una cupola e un minareto). Espressione del cosiddetto "Islam delle ambasciate", questo luogo di culto è stato fortemente voluto e, quindi, finanziato da alcuni Paesi arabo-musulmani, in particolare Arabia Saudita e Marocco. La Grande moschea di Monte Antenne, autoproclamandosi tale, poi, aspira a essere il principale luogo di culto dove tutti i musulmani della Capitale dovrebbero recarsi il venerdì, giorno della preghiera collettiva. Nella realtà, pur essendo rilevante dal punto di vista architettonico e mediatico, non lo è in senso religioso (Declich, 2018, p. 142). Questa imponente struttura rappresenta un'eccezione nel paesaggio romano caratterizzato per lo più dalla presenza di centri di preghiera ospitati in edifici non progettati a tale scopo, situati in zone poco visibili o ai margini del contesto cittadino. Si tratta di *musallayat* o *musalla*, cioè di locali mancanti di tutti gli elementi caratterizzanti una moschea o di ambienti utilizzati per la preghiera, nati per altre destinazioni che sono, poi, stati riadattati a scopi liturgici (Rhazzali, Equizi, 2013, pp. 55-56). È su questi ultimi che il presente contributo intende soffermare l'attenzione, proponendo una riflessione sulla dimensione spaziale di questi luoghi e sulla loro incidenza nel processo di normalizzazione della presenza musulmana nello spazio pubblico a partire dalle vicende che hanno interessato alcune sale di preghiera tra i quartieri di Centocelle, Tor Vergata e Ponte di Nona nella zona Est della Capitale.

2. LA PRESENZA MUSULMANA: NUMERI E LUOGHI DI CULTO. – *L'umma* romana si contraddistingue dalle altre realtà islamiche italiane perché connessa a fattori demografici, sociali ed economici, oltre a dinamiche urbane, che hanno attraversato la Capitale negli ultimi decenni e che permettono oggi di definire tale presenza come «policentrica» e «polidimensionale» (Declich, 2018, p. 142 e p. 148).

L'Islam della diaspora è inevitabilmente composito al suo interno perché somma delle tradizioni confessionali, dottrinali, giuridiche di comunità di diversa provenienza linguistica, culturale, politica e religiosa a cui si aggiungono, non bisogna dimenticarlo, le comunità di musulmani italiani e convertiti. Per quanto concerne il numero di musulmani presenti a Roma, come per ogni altra comunità religiosa, è necessario fare i conti con l'uso di stime (1) e la mancanza di dati ufficiali. Nel dodicesimo *Osservatorio Romano sulle Migrazioni*, i musulmani presenti nella Capitale sono stimati intorno alle 77.500 persone (2017, p. 87). Ciò significa che il 21,2% dei residenti stranieri è di religione islamica. Il dato si discosta di qualche migliaio rispetto a quello presentato nel Rapporto Eurispes realizzata dall'Istituto di Studi Economici, Politici e Sociali (2018, p. 27): i musulmani residenti a Roma sarebbero 71.000 e arrivereb-

(1) Le stime fornite annualmente vengono calcolate applicando agli stranieri residenti la stessa ripartizione religiosa dei Paesi di origine senza considerare il peso dei fattori geopolitici, sociali e personali connessi.



bero a 100.000 unità se si considera il dato dei residenti e dei soggiornanti, regolari e irregolari. Sempre da fonte Eurispes, i musulmani residenti nell'Urbe sarebbero originari da circa 42 diverse nazioni con una prevalenza di bengalesi, egiziani, marocchini e albanesi (fig. 1). Il quadro che emerge è quello di un Islam multietnico e multinazionale che non trova un'unica nazione o una sola regione a rappresentarlo, ma tre principali blocchi geografici di provenienza: un "Islam Africano", un "Islam Asiatico" e un "Islam Europeo".

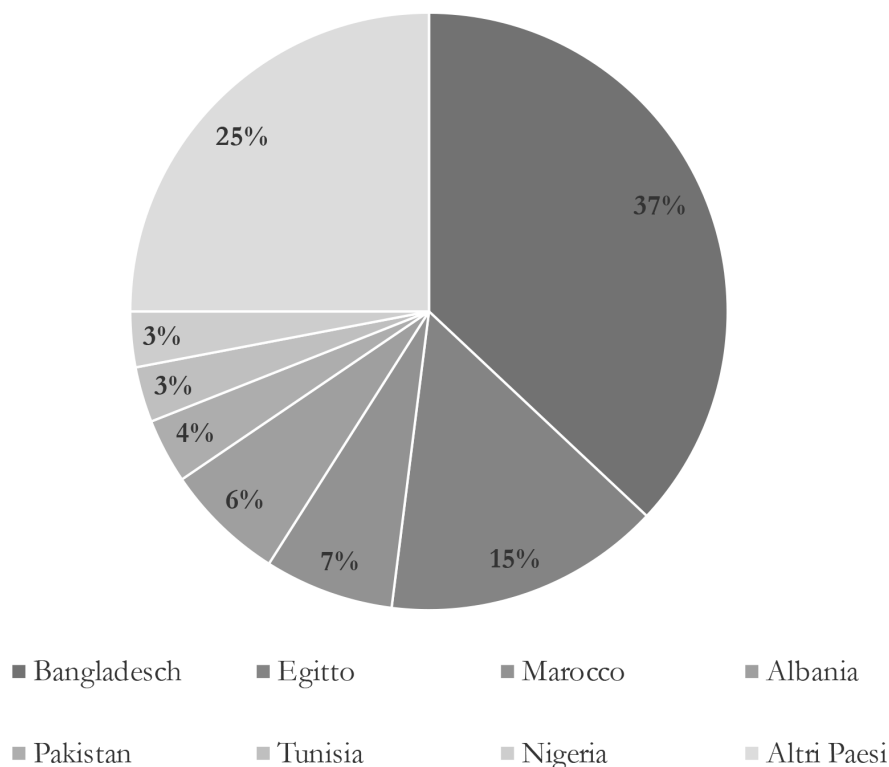


Fig. 1 – Paesi di provenienza dei residenti musulmani nella Capitale.

Fonte: EURISPES, 30° Rapporto Italia, 2018, p. 27.

Se si considerano, poi, le prime quattro nazionalità, queste si sono radicate nel contesto romano a cavallo tra gli anni Ottanta (comunità egiziana e marocchina) e gli anni Novanta (collettività bengalese prima e successivamente albanese) seguendo un movimento centrifugo. Nello specifico, i primi arrivi si caratterizzarono per una certa distribuzione su tutto il territorio romano (2) seguiti da uno spostamento verso l'hinterland metropolitano per motivi lavorativi. Tale redistribuzione dal centro alla periferia, da un lato, ha comportato l'estensione provinciale dei network comunitari presenti a Roma, dall'altro, ha influito su una differenziazione della vita religiosa: un Islam all'interno del G.R.A. generico e difficilmente suddivisibile per provenienza geografica, e un Islam periferico dove le organizzazioni sono esclusivamente su base nazionale. Il percorso centrifugo, inoltre, ha inciso anche sui tempi di sviluppo del mondo associazionistico islamico. Roma mostra, infatti, un ritardo di circa quindici anni rispetto ad altre realtà nazionali, soprattutto dell'Italia settentrionale. «L'iniziale dispersione dei gruppi in una vasta area, il pendolarismo dai centri urbani ai piccoli comuni dell'hinterland e l'estensione provinciale sin dagli anni Ottanta dei network marocchini presenti a Roma, rallentarono sin da subito la spinta all'organizzazione» (Caragiuli, 2013, p. 27). A frenare tale processo si aggiunsero anche elementi identitari di quella parte di popolazione che si costituirà in comunità di fede riconducibili principalmente agli esuli politici,

(2) Ad eccezione di alcuni episodi di concentrazione in specifiche aree che si verificarono sul finire del decennio in seguito a delle occupazioni a scopo abitativo di quartieri centrali e periferici della città come l'Esquilino e del Quarticciolo (Caragiuli, 2013).

aderenti ai movimenti islamisti tunisini ed egiziani della Fratellanza musulmana e all'autorganizzazione dal basso dei nuclei familiari dei migranti di prima generazione che all'estero riscoprono la propria identità religiosa.

Rispettivamente all'organizzazione pubblica del culto, le sale di preghiera presenti sul territorio romano non sono ufficialmente censite. Risultano, però, numerosi studi che negli anni hanno cercato di definirne il numero. Tra quelli più recenti riportiamo il dato proposto dal dodicesimo *Osservatorio romano sulle migrazioni* che indica 26 centri di preghiera (Paravati, Pittau, 2017, p. 78), cifra individuata anche dall'indagine effettuata da Khalid Rhazzali e Massimiliano Equizi (2013, p. 55). Sempre nell'ordine delle decine è il dato apparso nell'ultimo numero monografico della rivista *Limes* (01/2018) in cui viene riportato un totale di 28 sale di preghiera attive nell'area della Città Metropolitana di Roma Capitale. La seguente tabella I ripropone l'elenco pubblicato dal periodico che fornisce informazioni sul nome delle associazioni religiose, sull'anno di apertura e sulla loro localizzazione su base municipale o provinciale.

TAB. I – MOSCHEE E CENTRI DI PREGHIERA ATTIVI NEI MUNICIPI DI ROMA

Ente gestore	Municipio	Anno
Associazione culturale islamica in Italia (al-Huda)	V	1994
Associazione Nur al Islam	X	1994
Burhaniyya Italia	XIII	1994
Centro islamico al-Fath Roma e Lazio	X	1994
Centro culturale islamico d'Italia-Grande Moschea di Roma	II	1995
Centro culturale Nur	V	1995
Centro culturale al-Ahad	Velletri	1996
Associazione culturale Masjeed e Kuba	v	1997
Associazione Islamic Forum Europe in Italy	I	1998
Associazione Safinatoul Amane	V	1999
Centro islamico al-Manar	VI	2000
Moschea El Mokki	VI	2001
Associazione Senegalese Darau Salam, Casa della Pace	Ladispoli	2001
Associazione islamica di Monte Spaccato Nur al-Islam	XIII	2003
Centro islamico Imam Mahdi	VII	2004
Centro islamico Bayt al-Mamur	VII	2005
Associazione culturale per la Pace	Colleferro	2005
Associazione culturale Masjeed e Rome	V	2006
Associazione volontariato Dar al-Salam	IX	2006
Centro culturale islamico di Ostia	X	2006
Centro islamico Bayt al-Mamur San Vito	I	2007
Associazione islamica per la Pace	Lavinio	2008
Rome Muslim Cultural Center	VII	2008
Masjeed Rahman	VI	2009
Associazione islamica per la Pace		
Associazione culturale islamica	V	2012
Bangladesh/Italia	Velletri	2010
Centro culturale Nur-Tuscolana	VII	2012
Moschea di Tivoli	Tivoli	2012

Fonte: DECLICH L., *Musulmani "de Roma"*, in «Limes. Rivista Italiana di Geopolitica», 1, 2018, p. 143.

Una fonte alternativa utile all'individuazione e alla mappatura dei luoghi di preghiera di tradizione musulmana è fornita dall'apposita applicazione *MosqueFinder* che ogni utente interessato può scaricare sul proprio dispositivo telefonico. L'applicazione mobile permette di trovare le *musalla* più vicine in qualunque luogo in cui si trovi l'interessato. Per quanto riguarda il territorio della Città Metropolitana di Roma, oltre a un elenco di 45 centri di preghiera, fornisce di ciascuno il numero telefonico, la distanza dalla propria posizione, l'ubicazione su GoogleMaps e, in alcuni casi, le foto della sala di preghiera.

Osservando la mappatura estrapolata da questa applicazione (fig. 2), è possibile notare come le organizzazioni religiose si distribuiscono prevalentemente nella zona Est della Capitale, precisamente sull'asse viario Prenestina-Casilina. Tale concentrazione testimonia la stabilizzazione residenziale delle comunità straniere nella periferia della città, all'interno di un tessuto urbano che si configura come «misto poroso» (Lanzani, 2003) caratterizzato dalla varietà dei tipi edilizi, dalla presenza di aree industriali dismesse mescolate a quelle residenziali e dalle numerose attività commerciali a ridosso delle principali arterie stradali (Casilina, Prenestina, Acqua Bullicante, Torpignattara). Questa sua porosità, accresciuta dallo svuotamento residenziale, commerciale e produttivo da parte della popolazione locale tra gli anni '80 e '90, ha favorito il consolidarsi della presenza di cittadini non comunitari disposti ad abitare i vecchi immobili non ristrutturati. Si è realizzata così una trasformazione del tessuto sociale che ha parzialmente controbilanciato la tendenza all'abbandono della zona (Pompeo, 2011, p. 33). Tale configurazione del

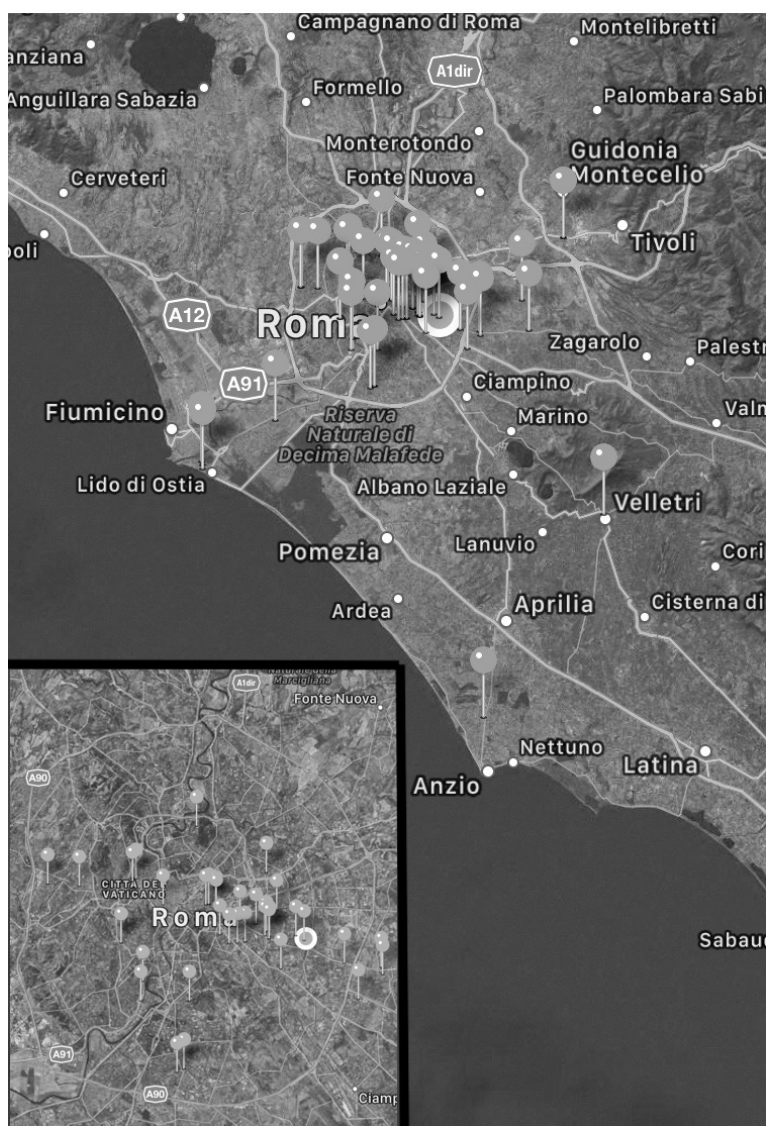


Fig. 2 – Le *musalla* nella Città Metropolitana di Roma Capitale.

Fonte: Elaborazione da *MosqueFinder*, <http://www.mosque-finder.com>.

tessuto urbano ha avuto inevitabili ricadute anche sulla vita religiosa. Di fatto, molti musulmani si incontrano all'interno di spazi interstiziali come *garage*, scantinati e magazzini che a causa della loro conformazione architettonica rendono tale presenza impercettibile. Si tratta di ambienti profani trasformati in spazi sacri informali dove le comunità che non hanno ancora ottenuto un riconoscimento giuridico (3) o non possiedono un forte potere economico-politico, si vedono costrette a svolgere le pratiche religiose collettive. La mancanza di alternative ai *garage* è determinata principalmente dall'assenza di una normativa chiara sull'edilizia di culto e dall'applicazione di norme urbanistiche lasciate alla discrezionalità delle amministrazioni locali, nonostante in Italia la libertà di esercitare la propria religione in forma pubblica venga garantita dagli artt. 8-19 della Costituzione (Persano, 2008; Fabbri, 2013; Di Sciullo, Naso, 2017, p. 194). In virtù di una non conforme destinazione d'uso, quindi, le istituzioni locali tendono a non riconoscere e a chiudere queste *musalla* anche se i comuni potrebbero, con un'autonoma azione amministrativa, sanare le modifiche di destinazione d'uso degli edifici in questione trasformandola da "commerciale/artigianale" a "servizi" senza essere obbligati a intervenire sul piano regolatore. Di fatto, però, numerosi episodi di cronaca e studi rivelano la chiusura di sale di preghiera per questioni urbanistiche (Bombardieri, 2011; Allievi, 2012).

2.1 *La chiusura delle musalla: fatti e parole.* – Nell'estate 2016, tra i mesi di giugno e settembre, il quadrante Est della Capitale è stato interessato da un'escalation di controlli e provvedimenti che hanno riportato all'attenzione politica e mediatica la questione della presenza musulmana nello spazio pubblico.

Il 27 giugno le verifiche della polizia locale hanno riscontrato un cambio di destinazione d'uso non consentito con annesso abuso edilizio all'interno di un *garage* di circa 95 mq adibito a sala di preghiera in via Francesco Parlatore nel quartiere di Centocelle. Tra il 10 e l'11 agosto 2016 la stessa sorte è toccata a un luogo di preghiera situato al piano terra di una palazzina a Ponte di Nona dove i vigili urbani del gruppo Sicurezza pubblica emergenziale hanno trovato numerose irregolarità: mancanza di estintori e di porte antipanico, nessun certificato di prevenzione incendi e alcune ristrutturazioni effettuate senza autorizzazioni. Dopo circa un mese, il 13 e il 22 settembre i sopralluoghi della polizia municipale sono continuati in altre parti del quartiere di Centocelle. Due locali adibiti a scopi culturali in via della Celidonia e in via dei Gladioli sono stati chiusi per irregolarità in materia edilizia. La sala di preghiera di via dei Gladioli, in particolare, presentava un cambio di destinazione d'uso non consentito, l'assenza di impianti di areazione, lavori di tramezzatura e suddivisioni interne per la trasformazione di un magazzino in stanze pronte ad accogliere fino a 500-600 fedeli durante la preghiera del venerdì. Lo stesso giorno, anche la seconda moschea di Roma, sede dell'Associazione culturale islamica in Italia *al-Huda* ubicata in un *garage* in via dei Frassini a Centocelle, ha ricevuto una notifica firmata dalla polizia locale per irregolarità nel cambio di destinazione d'uso dell'immobile (fig. 3). Infine, il 26 settembre a Tor Vergata, in via Nicolò Romeo, un seminterrato di 300 mq adibito a luogo di culto è stato oggetto di analoghe contestazioni in materia edilizia e di sicurezza.

Con la chiusura di queste *musalla* e la totale mancanza di spazi alternativi, la comunità musulmana ha fatto sentire la propria voce, organizzando due manifestazioni tra settembre e ottobre 2016 e sostenendo il ricorso al TAR intrapreso dal Centro culturale islamico "Bangladesh Italia onlus". I giudici del tribunale amministrativo regionale del Lazio, accogliendo la richiesta nel gennaio successivo, hanno dato ragione all'associazione, sconfessando l'impianto amministrativo. La sentenza stabilisce che la destinazione d'uso da "commerciale" a "luogo di culto" è valida e che tale procedura è stata eseguita correttamente dal Centro culturale con sede in via dei Gladioli. La riapertura della sala di preghiera costituisce a tutti gli effetti un precedente al quale le altre *musalla* hanno la possibilità di appellarsi. Tuttavia, i recenti fatti non sembrano procedere in questa direzione. È notizia del 12 marzo 2018 la risposta negativa dello

(3) La strada verso un'Intesa con lo Stato iniziò negli anni Novanta e proseguì con numerosi fallimenti. Solo recentemente questo percorso sembra giungere a compimento. Nel 2016, infatti, è stato intrapreso l'iter per il riconoscimento mediante la creazione di un tavolo ministeriale e la stipula il 1 febbraio 2017 del "Patto nazionale per un Islam italiano" da parte di tutte le principali associazioni islamiche in Italia (UCOII, COREIS, CII e il Centro islamico culturale d'Italia). Cfr: http://www.interno.gov.it/sites/default/files/patto_nazionale_per_un_islam_italiano_1.2.2017.pdf [ultima visita 15 marzo 2018].



Fig. 3 – Moschea *al-Huda* in via dei Frassini, Centocelle.

Fonte: Foto di Silvia Omenetto.

stesso tribunale regionale al ricorso avanzato dalla storica moschea di Centocelle, al-Huda. Le modifiche apportate al seminterrato di via dei Frassini nel corso di questi 24 anni di attività e il cambio di destinazione d'uso da "laboratorio" a luogo con funzione religiosa sono stati giudicati contrari al vincolo a cui è sottoposta l'area dell'acquedotto Alessandrino. Pertanto, la chiusura è stata confermata senza una preventiva individuazione di un locale alternativo dove la numerosa comunità musulmana del quartiere popolare possa continuare a svolgere la pratica collettiva (4).

Alle proteste dei fedeli musulmani non hanno corrisposto altrettante reazioni pubbliche da parte della cittadinanza. Nessuna opposizione o episodio di NIMBY nonostante la forte attenzione mediatica di quei mesi estivi. Ovviamente ciò non ha significato l'assenza di opinioni al riguardo da parte dei residenti italiani stimolate anche dall'interesse massmediatico intorno alla vicenda e che mediante un'indagine conoscitiva si è cercato di comprendere. Tra giugno e ottobre 2016, quindi, sono state effettuate una diecina di brevi interviste semi-strutturate rivolte prevalentemente alle persone residenti nei pressi delle sale di preghiera nel quartiere di Centocelle, maggiormente colpito dalle chiusure delle *musalla*, nell'intento di annotare aggettivi utilizzati per descrivere questi spazi. Tra i vocaboli più ricorrenti si è evidenziato l'uso di parole che rappresentano i centri culturali musulmani come ambienti: abusivi, illegali, nascosti, inaccessibili, spazi chiusi che generano degrado e insicurezza, numericamente eccessivi, prevalentemente frequentati da uomini, ma anche, in limitati casi, espressione della libertà religiosa e segno di uguaglianza. Hanno colpito, poi, alcuni intervistati che con particolare enfasi hanno sostenuto la necessità di isolare maggiormente questi luoghi, allontanarli dalle zone residenziali perché «non è giusto che si mettono sotto a un condominio» oppure hanno affermato: «a noi che serve una moschea?».

(4) Cfr: http://roma.repubblica.it/cronaca/2018/03/12/news/roma_il_tar_chiude_la_moschea_di_centocelle_abusi_insanabili_-191115362/ [ultima visita marzo 2018].



Fig. 4 – Edificio in cui dovrebbe sorgere la futura seconda moschea di Roma.

Fonte: Foto di Silvia Omenetto.

3. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – È da quest'ultima domanda che ci si avvia verso le conclusioni. L'interrogativo posto dall'interlocutore, infatti, non è banale, ma in grado di evidenziare e far comprendere l'enorme valore degli spazi culturali. Le comunità religiose degli immigrati o la presenza di persone straniere all'interno delle comunità di fede tradizionalmente presenti in Italia producono un patrimonio sociale di elevata importanza. Intorno a ogni moschea, comunità pentecostale nigeriana o latinoamericana, *gurdwara* o tempio buddhista, infatti, si dirama un *network* che offre servizi di formazione linguistica, orientamento all'integrazione, aiuto economico a persone in difficoltà, istruzione e svago per le seconde e terze generazioni. Funzioni che Hirschman (2004) sintetizza con il modello delle "3 R": rifugio, risorsa e rispettabilità. Nella diaspora e nell'inserimento in una nuova società, queste organizzazioni costituiscono un "rifugio" perché creano senso di comunità, di appartenenza e partecipazione, di fronte alla separazione dalla propria patria e dai propri cari. In questi luoghi le persone possono trovare utili "risorse" per fronteggiare i problemi riguardanti la ricerca di un alloggio, di un lavoro e l'incapacità di comprendere la lingua (Ambrosini, 2007, p. 48). Infine, la frequentazione di questi spazi di socializzazione e preghiera produce "rispettabilità", un aspetto molto importante per chi, nella maggioranza dei casi, ha subito un arretramento sociale e occupazionale nel processo migratorio. Essere, quindi, un buon cristiano, un buon sikh o un buon musulmano è fonte di rispetto all'interno della collettività di connazionali.

Ma i vantaggi con considerevoli ricadute positive sulla qualità della vita cittadina potrebbero andare ben oltre. Non solo servizi rivolti alla comunità religiosa, ma anche attività dirette a tutti i residenti che vivono e abitano in prossimità del luogo di culto. Se solo questi spazi non fossero relegati ad ambienti poco consoni, poi, si potrebbe giovare perfino di un miglioramento urbanistico del quartiere o della città. Dare la possibilità alle minoranze religiose di ristrutturare e riqualificare edifici abbandonati potrebbe innescare importanti fenomeni di *gentification* e rivitalizzazione di intere aree.

Questa possibilità potrebbe realizzarsi proprio a Centocelle. Nel 2014 l'Associazione *al-Huda*, la stessa colpita dal recente provvedimento di chiusura, ha acquistato un edificio di quattro piani adibi-

to precedentemente a mobilitazione con l'obiettivo di trasformandolo in un centro culturale (fig. 4) (5). Questa nuova struttura si caratterizzerebbe per una serie di uffici, una sala conferenza, una biblioteca, uno spazio espositivo e alcune aule, oltre alla sala di preghiera disposta al piano seminterrato in grado di accogliere circa 800 persone. Inoltre, alla ristrutturazione dell'edificio corrisponderebbe anche la sistemazione dell'antistante Piazza delle Camelie. I lavori non sono neppure iniziati. La strada dal mimetismo religioso alla riqualificazione architettonica e urbanistica è ancora lunga e impervia. Questa dovrà passare necessariamente attraverso un ripensamento dei luoghi di culto delle minoranze come centri di socializzazione intraculturali e interculturali; come un patrimonio che necessita di edifici consoni alle numerose funzioni svolte. Solo in questo modo è possibile interrompere il circolo vizioso in atto e avviare un nuovo processo di costruzione sociale.

BIBLIOGRAFIA

- ALLIEVI S. (ed), *Ma la moschea no...I conflitti sui luoghi di culto islamici*, Padova, La Gru, 2012.
- AMBROSINI M., "Gli immigrati e la religione: fattore d'integrazione o alterità irriducibile?", *Studi emigrazione*, 165, 2007, pp. 36-60.
- BORBARDIERI M., *Moschee d'Italia. Il diritto al luogo di culto, il dibattito sociale e politico*, Bologna, EMI, 2011.
- CARAGIULI A., *Islam metropolitano*, Roma, Edup, 2013.
- IDOS, *Dodicesimo Osservatorio romano sulle migrazioni*, Roma, 2017.
- EURISPES, *Sintesi Rapporto Italia 2018*, http://www.eurispes.eu/sites/default/files/Eurispes_Sintesi_Rapporto_Italia_2018.pdf.
- FABBRI A., "L'utilizzo di immobili per lo svolgimento di attività di culto", *Stato, Chiese e pluralismo confessionale*, Rivista telematica, dicembre 2013, http://www.statoechiese.it/images/stories/2013.12/fabbri_lutilizzom.pdf.
- DECLICH L., "Musulmani "de Roma"", *Limes. Rivista Italiana di Geopolitica*, 1, 2018, pp. 141-150.
- DI SCIULLO L., NASO P., "Portatori (sani) di altre religioni: differenziare e unire gli orizzonti di senso", IDOS, *Dossier Statistico Immigrazione*, Roma, 2017, pp. 190-194.
- HIRSCHMAN C., "The Role of Religion in the Origins and Adaptation of Immigrants Groups in the United States", *International Migration Review*, 38, 2004, pp. 1206-1233.
- LANZANI A., *I paesaggi italiani*, Roma, Meltemi, 2003.
- PARAVATI C., PITTAU F., "Atteggiamenti nei confronti del pluralismo religioso. Una riflessione storica sull'area romano-laziale", in CENTRO STUDI E RICERCHE IDOS, *Osservatorio romano sulle migrazioni. Dodicesimo rapporto*, Roma, 2017, pp. 70-87.
- PERSANO D. (ed), *Gli edifici di culto tra Stato e confessioni religiose*, Milano, Vita e Pensiero, 2008.
- POMPEO F., *Pigneto-Banglatown. Migrazioni e conflitti di cittadinanza in una periferia storica romana*, Meti, Torino, 2011.
- RHAZZALI K., EQUIZI M., "I musulmani e i loro luoghi di culto", in PACE E. (ed), *Le religioni nell'Italia che cambia. Mappe e bussole*, Roma, Carocci, 2013, pp.47-63.

Università degli Studi di Roma "La Sapienza": omenettos@gmail.it

RIASSUNTO: A Roma, città emblema della pluralità religiosa, la presenza decennale della comunità musulmana e dei suoi luoghi di preghiera sembra non aver portato ad una graduale normalizzazione della umma nello spazio pubblico. Questo è quanto sembra emergere dai fatti accaduti nell'estate 2016 quando furono chiuse cinque moschee nella zona est di Roma, tre delle quali solo a Centocelle. Grazie alle interviste rivolte ai residenti di quest'ultimo quartiere e ai comitati durante il momento di maggior esposizione politico-mediatica, il contributo si propone di riflettere su come la condizione architettonica e la localizzazione delle moschee nello spazio urbano influisca il dialogo tra la comunità musulmana e la collettività locale.

SUMMARY: In Rome, a city emblem of religious plurality, the ten-year presence of the Muslim community and its places of prayer seems not to have led to a gradual normalization of the umma in public space. This is what emerges from the events that occurred in the summer of 2016 when five mosques were closed in the east of Rome, three of which only in Centocelle. Thanks to the interviews addressed to the residents of this last district and to the committees during the time of major political-media exposure, the contribution aims to reflect on how the architectural condition and the location of mosques in the urban space affects the dialogue between the Muslim community and the local community.

Parole chiave: Centocelle, moschee, riqualificazione architettonica
Keywords: Centocelle, mosque, architectural redevelopment

(5) Cfr. <http://www.archilovers.com/projects/106834/cultural-center-mosque.html> [ultima visita febbraio 2018].

SILVIA ARU, TERESA GRAZIANO*

IL SISTEMA DI “ACCOGLIENZA” EUROPEO PER I RICHIEDENTI ASILO TRA SPAZI FORMALI E INFORMALI

1. INTRODUZIONE. – In Europa il 2016 ha registrato un enorme numero di “*displaced people*”, il più alto dal 1951, ovvero da quando esiste il sistema internazionale per il diritto all’asilo (Convenzione di Ginevra). Un tale aumento è legato in prima battuta alla guerra in Siria (Ward, Watson, 2017), e – più in generale – all’instabilità del Nord Africa, alla difficile situazione in Libia, al perdurare di situazioni altamente conflittuali in Africa sub-Sahariana.

L’Unione Europea, per far fronte all’intensificarsi dei flussi, costante fino al 2016, ha adottato specifiche misure volte all’accoglienza e allo smistamento dei migranti nei suoi territori. Le nuove strategie spaziali di controllo hanno il chiaro fine di irreggimentare il “disordine spaziale” portato dai migranti (Tazzioli, 2015): controlli alle frontiere, creazione di procedure e di luoghi deputati allo smistamento dei migranti secondo differenti categorie (“migranti economici”; “richiedenti asilo”, etc.).

La normativa europea sul sistema d’asilo ha conseguenze territoriali (oltre che sociali) ben precise che il saggio desidera indagare. Nonostante la sua brevità, infatti, il lavoro offre un quadro sintetico delle più recenti politiche dell’Unione Europea (EU) sul fronte delle migrazioni e del diritto all’asilo (par. 2), per poi focalizzarsi sulla galassia dei diversi tipi di accoglienza, accennando brevemente anche ai centri informali, perché anche questi possono essere letti - in qualche modo - come una delle conseguenze delle politiche perseguite (par. 3). L’ultima parte è consacrata a una “mappa” dei luoghi di accoglienza in Sicilia, snodo delle migrazioni nel Mediterraneo e “cerniera” con l’Europa, con l’obiettivo di esplorarne la distribuzione, le implicazioni in termini di scelte localizzative e risvolti simbolici (par. 4).

2. L’ASILO IN EUROPA: LE POLITICHE EUROPEE E LA GESTIONE DEL “SISTEMA DI ACCOGLIENZA” DEI MIGRANTI. – Il 2015 è un anno centrale per il processo di integrazione delle politiche dell’Unione Europea in tema di migrazione e, in particolar modo, di diritto all’asilo. L’aumento costante dei flussi in arrivo verso l’Europa tra il 2011 e il 2016 accelera lo sforzo comunitario in tal senso. In questo quadro, la Commissione Europea promulga nel 2015 l’*Agenda europea sulla migrazione* (European Agenda on Migration, (COM(2015) 240 final) e il sistema annesso della *relocation* (European Commission, COM(2016) 165), quest’ultimo volto a ricollocare nei diversi Stati Membri - nell’arco del biennio 2015- 2017 - più di 100.000 richiedenti asilo siriani, eritrei e iracheni provenienti da Italia (39.600) e Grecia (66.400). La *relocation*, che non ha avuto gli esiti sperati (poco meno del 36% del numero previsto è stato rilocato (1)), è stata pensata quale strumento per alleviare la pressione del sistema di accoglienza di Italia e Grecia, principali paesi di arrivo dei flussi, ma ha creato a livello europeo varie tensioni tra gli Stati Membri, alcuni dei quali - Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Polonia *in primis* – si sono posti in aperto contrasto con il “sistema delle quote” che ha definito le varie percentuali di ricollocazioni nei diversi paesi. L’Agenda europea, che inaugura – così viene esplicitato nel documento – una “politica di asilo forte” (2), è basata sul cosiddetto “*approccio hotspot*”. Gli hotspot sono le strutture di primissima accoglienza collocate in Italia e Grecia. In questi centri lavora un team di esperti italiani coadiuvati da rappresentanti delle agenzie europee (EASO, Frontex, Europol), il cui compito istituzionalizzato è quello

* Seppur frutto di un lavoro condiviso, i parr. 1, 2 e 3 sono da attribuire a S. Aru, i parr. 4 e 5 a T. Graziano.

(1) http://www.ansa.it/europa/notizie/rubriche/altrenews/2017/11/15/migrantirelocation-ue-verso-finesolo-31.500-i-trasferiti_37ebf-d6b-a439-4d0b-b363-9a9181703a33.html.

(2) Cfr. https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DOSSIER/938039/index.html?part=dossier_dossier1-sezione_sezione3-h3_h315&aj=no.



di identificare i migranti, principalmente attraverso il rilevamento obbligatorio delle impronte digitali e attraverso una prima intervista conoscitiva. La presenza di rappresentanti delle agenzie europee in forza nei centri italiani e greci può essere letta come risposta europea alle pressioni mosse in precedenza ai due paesi accusati di essere poco accurati nella presa delle impronte digitali, nell'identificazione e nello smistamento dei migranti in arrivo. Il moto della Commissione Europea sembra essere “*no registration no rights*” (Vries, Carrera, Guild, 2016, p. 5).

È attraverso le Procedure operative standard (*Standard Operating Procedures* – Sop) che avviene una prima attività di screening. La ferrea identificazione dei singoli migranti ha come ulteriore obiettivo quello di limitare, il più possibile, gli spostamenti irregolari tra i due principali paesi di arrivo dei flussi migratori e il resto d'Europa, e per assicurare così la possibilità di un loro rinvio nei due paesi di primo arrivo, secondo i dettami del Regolamento Dublino (3). Dopo questa prima procedura di identificazione, il singolo migrante – da un punto di vista delle procedure di definizione giuridica – può essere definito come: 1) richiedente asilo; 2) richiedente asilo che può fruire della procedura di ricollocazione; 3) minore straniero non accompagnato, vittima di tratta o persona con vulnerabilità; 4) persona destinataria di un ordine di rimpatrio eventualmente destinataria di un divieto di ingresso.

A fronte di un processo di *relocation* che non ha raggiunto i numeri sperati, l'approccio hotspot ha aumentato il carico della gestione dei migranti da parte dell'Italia e della Grecia sia per quanto riguarda le procedure di identificazione che di espletamento delle pratiche d'esame delle richieste d'asilo (aumentate, anch'esse, in maniera significativa) (Rapporto Società Geografica Italiana, 2018).

Gli studi internazionali, in particolar modo la geografia e le scienze politiche, hanno analizzato in maniera critica l'approccio sotteso dall'Agenda Europea. Ciò che nel tempo sembra mutare in maniera chiara, nella politica comunitaria, è il ricorso all'uso della nazionalità piuttosto che delle circostanze individuali per stabilire l'eleggibilità o meno del singolo migrante al sistema stesso (si veda, appunto, il sistema di *relocation* basato proprio su questo principio) (Vries, Carrera, Guild, 2016; Tazzioli, 2017).

Inoltre, tra i pilastri della nuova Agenda, la necessità di “maggiore sicurezza” e la lotta contro “i trafficanti di uomini” si sono tradotte in un aumento del controllo dei confini e delle agenzie coinvolte nella gestione del sistema di accoglienza. In realtà, anche l'idea di una sorveglianza integrata a livello europeo si è sviluppata e sempre più consolidata a partire da un decennio prima, quando è stata creata l'agenzia europea Frontex con il compito di coordinare la cooperazione operativa tra gli Stati Membri in materia di gestione delle frontiere esterne (Genova, Mezzadra, Pickles, 2015). Nel 2008 nasce Eurosul, il sistema di scambio di informazioni creato con il fine di dare costantemente dati aggiornati sulle rotte migratorie illegali. Dal 31 ottobre 2014, l'operazione di pattugliamento del canale di Sicilia gestita da Frontex, *Triton*, nasce più come operazione di sicurezza del confine marittimo europeo che non con l'intento di salvare vite umane come la precedente operazione italiana di tipo umanitario e di sicurezza nota come *Mare Nostrum* (Tazzioli, 2016b).

La “politica di asilo forte” negli ultimi anni si è inoltre tradotta in una forte riduzione degli spazi d'asilo da un lato (Mountz, 2013, p. 4) e nella ricerca di accordi con Paesi terzi dall'altro. Grazie a specifici accordi bilaterali e ad una serie di finanziamenti ad essi legati, la UE ha avviato un processo di vera e propria “esternalizzazione” dei confini attraverso la delocalizzazione del controllo alle frontiere. Si pensi, ad esempio, ai recenti accordi con la Turchia (2016) e a quelli tra il Governo italiano e il governo di unità nazionale libico di Fayed al Serraj (2017). L'obiettivo dei diversi accordi è quello di bloccare i migranti prima che entrino nella SAR (*Search and Rescue area*) (Genova, Mezzadra, Pickles, 2015). Da un punto di vista geopolitico, tale influenza Europea sui Paesi terzi ha portato qualcuno ad utilizzare l'immagine di una “*Europe at a distance*”, intendendo alludere con questo termine al “*reshuffling of Europe's spatial effects and influences*” (Tazzioli, 2015).

(3) A livello comunitario il “Sistema Dublino” – Regolamento di Dublino III che sostituisce il Regolamento Dublino II (Regolamento 343 del 2003), che a sua volta ha fatto seguito alla Convenzione di Dublino del 1990 – contiene i criteri e i meccanismi per la determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda di protezione internazionale presentata in uno degli Stati dell'Unione da un cittadino di un paese terzo o da un apolide. Il Regolamento di Dublino individua nello Stato membro di primo approdo del migrante, lo Stato competente a esaminare in via esclusiva una domanda di protezione internazionale (esclusi i casi dei minori non accompagnati, ricongiunzioni familiari o altre particolari clausole) (Società Geografica Italiana, 2017).

3. L'IMPATTO SPAZIALE DEL SISTEMA D'ASILO: TRA SPAZI FORMALI E INFORMALI. – Le “geografie dei migranti” sono assolutamente dipendenti sia dallo status legale dei migranti che dal cambiamento delle politiche migratorie (Tazzioli, 2015). Se ogni spazio – per riprendere le parole di Giubilaro (2016) – inscena una norma, un ordine, allora qui proveremo a focalizzarci sull'Italia e sulla strutturazione dei diversi centri di accoglienza nel suo territorio.

L'Agenda sulla migrazione europea prevede la creazione di sei hotspot in Italia, i primi quattro ad essere attivati sono stati quelli di Lampedusa, Pozzallo, Taranto e Trapani. Dopo l'identificazione, i migranti in possesso delle caratteristiche per richiedere domanda di asilo vengono destinati ai centri di prima accoglienza, il cui scopo è quello di fornire una misura di sostegno nella fase di arrivo (CPSA, CDA, CARA, CIE e CAS) (4). I CAS, centri di accoglienza straordinari, sono stati istituiti per la prima volta nell'ambito del programma di accoglienza straordinario ENA – *Emergenza non Africa* (2011-2013) – quando il governo italiano ha ampliato la rete territoriale dei luoghi d'accoglienza per far fronte al chiaro aumento dei flussi delle migliaia di rifugiati sub-sahariani in fuga dalla Libia e dall'Egitto e, successivamente, dei profughi siriani (incessante fino al 2016) (Aru, 2017). Nonostante la “natura emergenziale” di queste strutture, che dovevano dunque essere transitorie e momentanee, sono proprio i CAS ad ospitare il maggior numero di richiedenti asilo, pari al 78% dei migranti presenti nei diversi centri (5). I CAS, data la loro eccezionalità, sono costituiti – a differenza degli altri – da strutture eterogenee presenti, a macchia di leopardo, su tutto il territorio nazionale e sono gestiti da diversi soggetti, su affidamento delle varie prefetture sulla base di convenzioni con il privato sociale o con l'imprenditoria privata. Solo alcuni richiedenti asilo sono invece accolti nella rete dello SPRAR (*Sistema di protezione dei richiedenti asilo e dei rifugiati*), costituita da centri di seconda accoglienza destinati all'integrazione dei richiedenti asilo nel contesto di arrivo.

La recente diminuzione complessiva del numero di sbarchi – effetto soprattutto del recente accordo italo-libico – non ha ridotto il numero di richieste d'asilo che sono invece aumentate, a partire dal 2015, proprio a causa dell'entrata a regime del modello hotspot che, registrando in maniera sistematica la quasi totalità dei migranti sbarcati, ha contenuto i movimenti secondari verso i paesi del Nord Europa, spesso destinazione ultima di molti migranti. Ai limiti strutturali del sistema di accoglienza italiano (carenza di posti, lungaggine delle procedure di valutazione della domanda d'asilo), si affianca inoltre una vera e propria “questione geografica” relativa soprattutto ai CAS. Queste strutture, che come ricordato ospitano il maggior numero dei richiedenti asilo, sono spesso poste in aree isolate o già fortemente problematiche sia dal punto di vista lavorativo che sociale (Rapporto InCAStrati, 2016; Aru, 2017).

Inoltre, si assiste all'aumento di insediamenti informali, al confine, ma anche vicino ai centri istituzionali e in molte aree urbane delle principali città italiane, creati da migranti con diversi status, come emerge dall'ultimo Rapporto di *Medici Senza Frontiere* (2018). Esistono diverse forme di insediamenti, divisibili – per comodità – in due tipologie: gli insediamenti informali a cielo aperto, e gli edifici in disuso, container, baraccopoli. Si tratta di luoghi marginali, di deprivazione, sofferenza e forte precarietà. Tra i principali elementi di crescita di questi insediamenti: la difficoltà di varcare il confine verso il Nord Europa, l'aumento dei dinieghi del diritto d'asilo, ma anche la ridotta assistenza data ai rifugiati con regolare permesso di soggiorno. Come visto, inoltre, l'approccio hotspot ha reso sistematico, rispetto al passato, il blocco di qualsiasi possibilità di richiesta del visto in base alla nazionalità di provenienza. E così, anche molti migranti considerati “economici”, a cui viene dato il foglio di via entro 7 giorni dall'arrivo, spesso trovano momentaneo alloggio negli insediamenti informali.

4. LA SICILIA NEL SISTEMA NAZIONALE DELL'ACCOGLIENZA. – Negli ultimi decenni, la Sicilia ha confermato la sua centralità come snodo delle rotte mediterranee nelle fasi di prima accoglienza, in virtù della sua collocazione geografica come porta d'Europa.

(4) Per un approfondimento sul sistema di *governance* nazionale e regionale dei richiedenti asilo, si rimanda a quanto stabilito dal Piano nazionale d'accoglienza (Ministero degli Interni, 2015).

(5) Il dato è relativo a inizio 2017. Fonte: Camera dei deputati - Commissione parlamentare di inchiesta sul sistema di accoglienza, di identificazione ed espulsione, nonché sulle condizioni di trattenimento dei migranti e sulle risorse (2016). <https://immigrazione.it/docs/2017/dati-statistici-23-gennaio-2017.pdf>.

Superata la fase “emergenziale” innescata dai fermenti geopolitici in Nord Africa del 2011 (cfr. Graziano, 2012), e in seguito agli accordi con il governo libico nonché ai nuovi indirizzi normativi in materia di migrazione e accoglienza, negli ultimi anni la geografia degli arrivi è ulteriormente mutata, a partire dalle principali nazionalità dichiarate dai migranti al momento dello sbarco in Sicilia nel 2017: Nigeria (16%), Guinea, Costa d’Avorio, Bangladesh (8%), Mali (6%).

A testimonianza del ruolo di *gateway* per l’Europa rivestito dall’isola, al livello nazionale nel 2017 i primi quattro porti più interessati dagli sbarchi sono siciliani: 15.200 migranti sbarcati ad Augusta, 15.167 a Catania, 10.975 a Pozzallo, seguiti da Lampedusa con 8.888. Tra i 18 porti considerati al livello nazionale, inoltre, altri 4 sono siciliani (Palermo, Trapani, Messina, Porto Empedocle) (6).

Al 21 dicembre 2017 (7), in Sicilia si registrano 13.853 migranti inseriti nelle diverse fasi dell’accoglienza, pari al 7,41% dell’intero sistema nazionale. La regione, dunque, si situa al 5° posto, preceduta da Lombardia, Campania, Lazio ed Emilia Romagna.

Di questi, 296 migranti sono ospitati nei tre hotspot regionali attualmente attivi; 3.445 nei centri di prima accoglienza (hub), mentre 4.090 e ben 6.022 si trovano rispettivamente negli SPRAR e nei CAS. Nonostante l’isola detenga un primato nazionale, ovvero il numero maggiore di progetti SPRAR (4.090, pari al 16,64% del totale nazionale), si evidenzia comunque un ricorso più massiccio a strutture di accoglienza temporanee piuttosto che a percorsi di inserimento socio-professionale, come accade d’altra parte nell’intero panorama italiano.

In merito alla distribuzione e concentrazione su base comunale, sui 390 comuni dell’intera regione, per un totale di 5.002.904 abitanti, il numero dei comuni siciliani coinvolti nel sistema dell’accoglienza (dalla primissima accoglienza alle strutture temporanee e ai progetti SPRAR) è pari a 74, che equivale a una percentuale del 18,97%. Il numero degli abitanti coinvolti nella filiera ammonta a 2.264.568, in rapporto a 102.019 migranti. La percentuale del rapporto tra migranti e abitanti dei comuni coinvolti nell’accoglienza è dunque pari al 4,513, che diventa 2,043 se si considerano i comuni dell’intero territorio regionale.

4.1 *I luoghi dell’accoglienza: l’approdo.* – I centri di primo soccorso attualmente attivi in Sicilia assolvono le funzioni di hotspot allineandosi, come già evidenziato nel primo paragrafo, alle direttive europee.

L’hotspot di Lampedusa è l’ultimo tassello di una storia di prima accoglienza che ha reso l’isola delle Pelagie lo snodo – reale e simbolico – dei flussi mediterranei. Il primo centro di permanenza temporanea ed assistenza (CPTA) è istituito nel 1998 originariamente nei pressi dell’Aeroporto, dotato di una capienza massima di 186 posti, con le finalità di provvedere ad accertamenti sanitari e all’identificazione dei migranti prima dei trasferimenti in altre strutture. Il numero crescente di flussi irregolari nel bacino del Mediterraneo rende insufficiente la capacità del centro, la cui attività non può più essere confinata a funzioni di semplice identificazione, ma deve essere ampliata anche a funzioni di soccorso e prima assistenza. Trasformato in CSPA e trasferito in una struttura più adeguata ai flussi crescenti, nel 2007 il centro è operativo con una capienza di 381 ospiti, estensibili a 804. Come esito della volontà politica di adottare una “linea di rigore” nella gestione dei flussi irregolari, nel 2009 il governo affianca al CPSA anche un centro di identificazione ed espulsione (CIE), localizzato in una base militare dismessa distante dal centro abitato, con l’obiettivo di procedere con maggiore immediatezza alle procedure di espulsione. Al 24 gennaio 2017 sono presenti 186 migranti, su una capienza di 500 posti: un netto ridimensionamento rispetto alle crisi del 2011, esito di una nuova geografia degli sbarchi e del sistema di accoglienza.

Il secondo hotspot siciliano è localizzato al Porto di Pozzallo, Ragusa, aperto nel 2015 all’interno

(6) Cfr. Ministero dell’Interno, <http://www.interno.gov.it/temi/immigrazione-e-asilo>, ultimo accesso marzo 2017.

(7) Se non diversamente indicato, i dati sono estrapolati da Commissione parlamentare d’inchiesta sul sistema di accoglienza, di identificazione ed espulsione, nonché sulle condizioni di trattenimento dei migranti e sulle risorse pubbliche impegnate, *Dati statistici al 23/01/2017*, Dossier a cura degli Ispettori della Guardia di Finanza addetti all’Archivio della Commissione, Camera dei deputati, www.camera.it; Commissione parlamentare di inchiesta sul sistema di accoglienza, di identificazione ed espulsione, nonché sulle condizioni di trattenimento dei migranti e sulle risorse pubbliche impegnate, *Schema di relazione sul sistema di protezione e di accoglienza dei richiedenti asilo*, 21 dicembre 2017, Camera dei deputati, www.camera.it. La raccolta e l’elaborazione dei dati sono state svolte nell’ambito delle attività del Center for Migration Studies di Noto finalizzate alla realizzazione del Rapporto Annuale 2018 (cfr. Caserta *et al.*, 2018).

di un capannone in cemento armato ubicato alla fine del porto commerciale, con una capienza di 300 persone. Infine, dopo la chiusura dell'ex CARA in zona Salina Grande, l'hotspot di contrada Milo di Trapani è aperto nel 2016 con una capienza di 400 persone.

Superata la fase di primo soccorso negli hotspot, gli hub regionali o centri governativi di prima accoglienza, che dal 2015 assolvono le funzioni precedentemente assicurata dai CARA, a eccezione di alcuni centri hanno in realtà continuato a operare come centri di accoglienza piuttosto che veri e propri hub di smistamento.

In Sicilia, il centro di Mineo, in provincia di Catania, è aperto nel 2011 con funzioni di CDA, poi trasformato in CARA. Attualmente svolge funzioni di prima accoglienza come hub regionale, ospitando, al 24 gennaio 2017, 3.650 migranti. La struttura, esito di una riconversione di un complesso residenziale che in passato ha ospitato i militari statunitensi della vicina base di Sigonella, è localizzata nelle campagne in territorio comunale di Mineo. La scelta localizzativa riflette la tendenza consolidata a situare gli spazi della prima accoglienza in aree peri-urbane in prossimità di centri abitati ma fisicamente distanziati da questi ultimi. Nonostante riflettano una geografia tipica dei "campi" e le segregazioni spaziali che ne derivano (Ramadan, 2003), le scelte localizzative sono smorzate dalle pratiche di mobilità dei migranti, che percorrono giornalmente a piedi o in bicicletta le arterie di collegamento con i comuni limitrofi, innescando un processo di ri-territorializzazione dall'inedita visibilità spaziale, seppur di transito, e di fatto sconvolgendo le barriere reali e simboliche che si ergono con la comunità autoctona.

Oltre al centro di contrada Pian del Lago a Caltanissetta, nel 2014 è aperto a Siculiana, nell'agrigentino, un nuovo hub regionale da cui transitano i migranti provenienti da Lampedusa. La scelta localizzativa, che ha implicato la riconversione funzionale di un ex resort turistico di lusso, ha sollevato diverse tensioni al livello locale.

Infine, il centro aperto a novembre 2017 a Messina, nell'ex Caserma Gasparro, esula dalle pratiche localizzative più consolidate. Situato in un perimetro territoriale all'interno del quale era già presente un CAS, il centro si differenzia da altre strutture con funzioni simili per la localizzazione all'interno di un tessuto urbano denso e stratificato, ad alta densità abitativa, quello di Rione Bisconti.

4.2 *SPRAR, CAS, campi informali: integrazione o "emergenza"?* – In base all'ultimo rilevamento su base provinciale, al 24 gennaio 2017 la provincia con il numero maggiore di progetti SPRAR è Agrigento (20), seguita da Palermo (18), Trapani (15), Ragusa (14), Messina (13), Catania (12), Siracusa (11), Caltanissetta (7), Enna (4). La distribuzione degli Sprar, che rappresentano la fase più orientata alla costruzione di un percorso di interazione con i territori, può essere letta come effetto del ruolo di "magnete" esercitato da un lato dai network relazionali delle migrazioni e, dall'altro, da un'eredità di accoglienza ormai consolidata nei territori interessati.

Il primato di Agrigento, infatti, è esito del legame amministrativo e geografico (in termini di collegamenti) con l'hotspot di Lampedusa, così come sugli addensamenti nel trapanese e nel ragusano si riflettono dinamiche ormai sedimentate nella delineazione di processi migratori "storici". La provincia di Palermo, invece, situandosi al secondo posto, conferma il ruolo attrattore delle grandi aree metropolitane, attenuato però nel caso del Catanese, che d'altra parte è più orientato verso la fase di primissima accoglienza con l'hub regionale – centro di prima accoglienza di Mineo. Non sono casuali gli ultimi posti delle provincie di Caltanissetta ed Enna, tradizionalmente meno interessate dal fenomeno migratorio.

Aumentati al dicembre 2017 (+ 1.524 unità), in base all'ultimo rilevamento su base provinciale risalente al 24 gennaio 2017, le presenze nei CAS siciliani ammontano a 4.498 unità, ripartite in 88 strutture temporanee di diverse tipologie che assicurano una capienza totale di 4.617 posti. Le strutture sono più numerose in provincia di Trapani (25), che infatti ospita il numero maggiore di migranti (1.724), Ragusa (19 strutture con 595 migranti) e Agrigento (12 strutture con 297 migranti). Non sempre, però, il numero di strutture è indicativo della reale capacità di accoglienza, poiché molte di esse assicurano una capienza maggiore. È il caso, per esempio, della provincia di Siracusa, dove 9 strutture, con capienza massima di 510 unità, accolgono 495 migranti, e della provincia di Palermo, dove, al gennaio 2017, 544 migranti sono ospitati in 8 strutture, superando la capienza totale prevista che ammonta di 449 unità. In provincia di Caltanissetta sono localizzate 7 strutture che, però, ospitano 470 migranti. Nelle provincie di Catania e Messina invece il numero di strutture scende sensibilmente, una sola per ciascuna provincia: se nella prima al gennaio 2017 non sono stati rilevati migranti, nella seconda ne sono accolti 46 per

una capienza massima ufficiale di 24. Infine, è interessante evidenziare il ruolo inedito della provincia di Enna in questa fase specifica della filiera di accoglienza: tradizionalmente poco interessato dai flussi migratori e, dunque, non inserito nei circuiti principali dell'accoglienza come dimostrano i casi esigui di SPRAR, l'enneese ha invece "intercettato" il trend dell'"emergenza", ospitando 327 migranti in 6 strutture distribuite nel suo territorio.

Oltre ai luoghi istituzionali dell'accoglienza, gli "addensamenti" migranti non si rilevano soltanto in prossimità dei "magneti" delle migrazioni (stazioni, piazze, help centers etc.), configurandosi come spazi di socializzazione e/o di transito, ma anche in veri e propri campi informali dove si riproducono dinamiche di territorializzazione, seppur segnate dalla precarietà. Secondo il già citato dossier di Medici senza frontiere del 2018, in Sicilia si rilevano sei aree di insediamenti informali, in prossimità dei centri di accoglienza e/o nelle principali realtà metropolitane: due campi di tende a Pian del Lago a Caltanissetta e a Campobello di Mazara nel trapanese, entrambi in prossimità di hub regionali e numerosi CAS; a Catania e a Messina, in diversi luoghi del perimetro urbano, di tipologia "aperta"; a Palermo all'interno degli edifici della Missione di Speranza e Carità.

5. CONCLUSIONI. – Come ricordano Davies e Isakjee a proposito sia degli spazi di accoglienza istituzionali che di quelli informali "da Lampedusa in Italia a Calais in Francia, una costellazione di campi si è diffusa nel Continente. Dinnanzi alla crisi migratoria nel Mediterraneo che continua a scatenare privazione e morte sui corpi di innumerevoli migranti, il campo sta diventando la risposta non ufficiale Europea più veloce; una soluzione *de facto* all'inezia politica europea" (T.d.A. 2015, p. 93).

Il saggio mostra come la spazializzazione delle migrazioni (cfr. intro) non riguardi soltanto i processi di sedentarizzazione, ma investa anche tutta quella galassia di luoghi deputati al primo soccorso e all'accoglienza dei migranti. È proprio in questi spazi transitoriamente deputati ai migranti, istituzionali e/o informali, che si rinegoziano diverse istanze e processi di appartenenze spaziali, delineando una "geografia dei campi" particolarmente rilevante (Ramadan, 2013; Minca, 2015; Davies, Isakjee, 2015), di cui sarà interessante approfondire, in studi futuri, le dinamiche in dettaglio caso per caso.

BIBLIOGRAFIA

- ANSEMS DE VRIES L., CARRERA S., GUILD E., "Documenting the Migration Crisis in the Mediterranean: Spaces of Transit, Migration Management and Migrant Agency", CEPS Paper in *Liberty and Security in Europe*, 94, 2016, pp. 1-8.
- ARU S., "Il sistema di accoglienza dei "richiedenti asilo" in Italia. Problematiche e piste di ricerca", in MAGISTRI P. (a cura di), *Immigrazione e nuove territorialità. Primo quaderno del progetto SIR Inclusive communities and new territorialities. Urban spaces among socio-cultural traditions and innovative processes*, Roma, Universitalia, 2017, pp. 119- 135.
- CASERTA M., GAGLIANO F., GRAZIANO T., "Spazi, identità, regole: le impervie strade delle migrazioni che attraversano la Sicilia", *Rapporto Annuale*, 2018, Center for Migration studies, Fondazione "Mediterraneo, Sicilia, Europa", Noto, disponibile al centerformigrationstudiesmse.org.
- DAVIES T., ISAKIEE A., "Guest Editorial. Geography, migration and abandonment in the Calais refugee camp", *Political Geography*, 21, 2015, pp. 93-95.
- DE GENOVA N., MEZZADRA S., PICKLE J., "New keywords: migration and borders", *Cultural studies*, 29, 2015, n. 1, pp. 55-87.
- GRAZIANO T., "Il Mediterraneo: uno scenario migratorio in fermento, tra rotte consolidate e nuovi flussi", *Bollettino della Società Geografia Italiana*, 5, 2012, n. 4, pp. 773-788.
- MEDICI SENZA FRONTIERE, *Fuori campo. Insediamenti informali. Marginalità sociale, ostacoli all'accesso alle cure e ai beni essenziali per migranti e rifugiati. Secondo rapporto. Primo Rapporto*, 2016, <http://fuoricampo.medicisenzafrotiere.it/Fuoricampo.pdf>
- MEDICI SENZA FRONTIERE, *Fuori campo. Insediamenti informali. Marginalità sociale, ostacoli all'accesso alle cure e ai beni essenziali per migranti e rifugiati. Secondo rapporto. Secondo Rapporto*, 2018, <http://fuoricampo.medicisenzafrotiere.it/Fuoricampo2018.pdf>.
- MINCA C., "Geographies of the camp", *Political Geography*, 49, 2015, pp. 74-83.
- MOUNTZ A., "Shrinking spaces of asylum: vanishing points where geography is used to inhibit and undermine access to asylum", *Australian Journal of Human Rights*, 19, 2013, n. 3, pp. 29-50.
- SCHEEL S., SQUIRE V., "Forced migrants as illegal migrants", *The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies*, 2014, pp. 188-99.
- SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Per una geopolitica delle migrazioni. Nuove letture dell'altrove tra noi*, XIII Rapporto annuale, Roma, Società Geografica Italiana, 2018.
- TAZZIOLI M., "Which Europe?": migrants' uneven geographies and counter-mapping at the limits of representation. Movements", *Journal for Critical Migration and Border Regime Studies*, 1, 2015,2. <http://movements-journal.org/issues/02.kaempfe/04.tazzioli—europe-migrants-geographies-counter-mapping-representation.html>.

- TAZZIOLI M., “Eurosir, Humanitarian Visibility and (nearly) Real-Time Mapping in the Mediterranean”, *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 15, 2016a, n. 3, pp. 561-579.
- TAZZIOLI M., “Border displacements. Challenging the politics of rescue between Mare Nostrum and Triton”, *Migration Studies*, 4, 2016b, n. 1, pp. 1-19.
- TAZZIOLI M., “The government of migrant mobs: Temporary divisible multiplicities in border zones”, *European Journal of Social Theory*, 20, 2017, n. 4, pp. 473-490.
- WARD P., WATSON J., “An Introduction from the Editors”, special issue: “Unpacking the ‘refugees’ crisis”, *Political Power and Social Theory*, 2017, <https://www.politicalpowerandsocialtheory.com/the-refugee-crisis>.

Università di Amsterdam: s.aru@uva.nl
Università degli Studi di Catania: tgraziano@unict.it

RIASSUNTO: L'articolo ha come oggetto l'impatto territoriale della legge Europea sul diritto all'asilo e offre un'analisi specifica del sistema d'accoglienza in Italia. Quest'ultimo prevede una fase di soccorso e prima accoglienza fino al sistema dello SPRAR, che comprende i centri il cui obiettivo ufficiale è favorire l'integrazione dei richiedenti asilo nel territorio. Il lavoro offre una rassegna delle politiche istituzionali per richiedenti asilo sia alla scala europea che nazionale. Inoltre, la ricerca si focalizza sulla distribuzione territoriale e le tendenze alla “clusterizzazione” dei centri di accoglienza e dei campi informali in Sicilia, isola emblematica per lo studio del sistema di accoglienza, in virtù della sua centralità nello scenario migratorio mediterraneo.

SUMMARY: This work aims at scrutinizing the territorial impact of the European asylum-seeker reception system through an in-depth evaluation of reception structures in Italy, ranging from the first aid and reception phase to the SPRAR system, a more articulated reception scheme intended to promote integration. The paper is based on the overview of institutional policies for asylum-seeker both at the UE scale and the national one. Furthermore, the research is focused on the territorial distribution and trends to “clusterization” of both institutional reception centers and informal camps in Sicily, owing to its centrality in the Mediterranean migratory scenery.

Parole chiave: sistema d'asilo, strutture accoglienza, Unione Europea, Italia
Keywords: asylum system, reception centres, European Union, Italy

Sessione 5

BARRIERE INSEDIATIVE: SEGREGAZIONE ETNICA E MARGINALITÀ SOCIALE NEGLI SPAZI URBANI

DIONISIA RUSSO KRAUSS

INTRODUZIONE

La composizione multi-etnica è da sempre carattere distintivo delle principali città; basterebbe pensare, per il passato, a quelle che erano capitali di imperi, empori fiorenti o crocevia di traffici internazionali. Nell'età contemporanea, però, tale peculiarità si è rafforzata e spesso estesa anche a centri urbani minori in conseguenza del fatto che le città, sia pur in misura tendenzialmente proporzionale alla loro dimensione, sono divenute le principali destinatarie dei grandi flussi migratori internazionali (Dematteis, 1993). Oggi ancora di più la riduzione delle distanze e l'intensificarsi dei legami tra le diverse aree del pianeta accrescono il numero delle città in cui confluiscono genti diverse; di città che sono andate trasformandosi in sistemi territoriali complessi, che rivelano di essere i nodi di relazioni transnazionali in cui la mobilità è elemento strutturale e costitutivo della dimensione locale (Lainati, 2007), e dove il "globale" appare localizzarsi in una società segmentata, sovente spazialmente segregata (Borja e Castells, 2002).

Mentre la città sperimenta questo processo costante di immissione di nuovi apporti e nuove culture, al tempo stesso si ridefinisce nel suo modo di essere comunità locale e nella percezione che ha di sé: è duplice, dunque, il processo evolutivo in corso, e si dirige contemporaneamente sia verso la localizzazione che verso una crescente mobilità e pluralizzazione. La città continua ad avere al suo interno ambiti di comunità (culturale, religiosa, etnica) localizzata, e insieme si "pluralizza", e, così facendo, diventa più complessa, vedendo delinearsi al suo interno sottosistemi e reti che molto spesso non riescono a comunicare tra di loro perché privi di un linguaggio comune. Da un lato, quindi, si assiste ad una progressiva perdita di importanza dei confini, dall'altro, ancora una volta, ad un continuo ridefinirsi degli stessi. E proprio perché gli spazi della città assumono significati diversi in riferimento all'ormai sempre più frammentata comunità urbana – tanto più per i gruppi di immigrati rispetto ai quali alle frammentazioni sociali si aggiungono quelle legate alla lingua, alla cultura, alla religione – è importante esaminare le trasformazioni dello spazio intra-urbano: solo ad un tale livello è possibile, infatti, osservare la complessità di forme della polarizzazione sociale e della segregazione residenziale, e, più in particolare, la loro struttura ed organizzazione spaziale.

Proposta con l'intento di soffermarsi a riflettere sui fenomeni di emarginazione di culture minoritarie (o di vera e propria segregazione) esistenti nelle città – là dove si possono cogliere, pur nella diversità delle forme, segnali della presenza di una discriminazione socio-spaziale dei gruppi deboli ricollegabile a fattori differenti (le specificità culturali, le tipologie lavorative, il mercato immobiliare, la vicinanza di luoghi di culto e di punti di incontro, la presenza di particolari servizi) – la sessione dedicata a *Barriere insediative: segregazione etnica e marginalità sociale negli spazi urbani* ha visto i diversi contributi presentati ruotare, appunto, attorno a tali forme di frammentazione e segregazione degli spazi, a partire da quelli urbani, perché questi sono gli spazi in cui più si concentra e si rende visibile la mescolanza di persone di origini diverse e perché proprio nei maggiori poli urbani si sono spesso andate formando sacche di svantaggio duraturo e deprivazione sociale ove coinvolti risultano, in larga misura, individui e famiglie di origine immigrata (Ambrosini, 2012). Periferie sociali, cresciute in modo disomogeneo e multiforme nelle aree a più elevata urbanizzazione; realtà in cui alla netta divisione tra il centro e la periferia tende a sostituirsi una costellazione frammentata di spazi e vanno emergendo forme di segregazione sociale da cui è evidente come la marginalità segni le biografie, limiti le opportunità e frustra le ambizioni: la disuguaglianza spaziale, infatti, può avere conseguenze anche più gravi rispetto alla stessa disuguaglianza di reddito (Chiodini e Milano, 2010).

Se è vero, allora, che i movimenti migratori rendono palese la permeabilità delle nostre frontiere e sfidano l'inespugnabilità delle nostre "fortezze", e che la crescita dei flussi ha rimesso in discussione l'idea dell'impenetrabilità dei confini nazionali e ha portato in evidenza la contrapposizione tra apertura



alla cooperazione al di là delle frontiere, da un lato, ed esigenze di difesa delle specificità locali, dall'altro, è altrettanto vero che i migranti, dal canto loro, costituiscono dei veri e propri attori geopolitici attraverso cui analizzare quegli spazi (di frontiera) particolari che vengono a crearsi proprio nelle città, ovvero nei luoghi in cui maggiormente si concentra ed è visibile la mescolanza di popolazioni di origini diverse, con le tensioni che ne possono scaturire ma anche la ricchezza di possibilità in essa racchiuse.

Si pensi alla forza (e ai toni) con cui le differenze culturali sono entrate nella vita politica e nel dibattito pubblico, invocate da minoranze che intendono rivendicare i propri diritti o mirano a veder riconosciute e valorizzate le proprie specificità (1), o chiamate in causa dai gruppi maggioritari, nei casi in cui questi hanno voluto ribadire i caratteri costitutivi della propria identità al fine di negare ad altri l'accesso a quei diritti: anche in questo caso è nella città che tutto ciò è emerso con più evidenza, sia in un senso che nell'altro. D'altra parte, però, se è nello spazio urbano che la conflittualità può diventare più esasperata, è innegabile che proprio qui più ampie siano le risorse disponibili per una risoluzione positiva dei conflitti.

Quale luogo della massima interazione sociale che si rivela, al tempo stesso, fonte di opportunità e terreno di esclusione, sede di un continuo confronto tra le culture da cui possono derivare anche contrapposizioni e fenomeni di emarginazione di culture minoritarie (quando non veri e propri casi di segregazione), la città – come non mancò di mettere in evidenza Park (1915) – finisce, in sostanza, con l'esaltare quel che di buono e di cattivo vi è nella natura umana. È per questo motivo che è necessario andare a fondo per percepire le diverse situazioni di contatto e di conflitto e le forme in cui contatti e conflitti vengono vissuti e rappresentati (Falteri, 2004). Dinanzi a contrapposizioni e fenomeni di emarginazione (o di segregazione) di culture minoritarie, un'analisi che miri ad osservare la complessità di forme della polarizzazione sociale, la loro struttura e distribuzione spaziale non può, allora, tralasciare di considerare queste dinamiche.

Quale tipo di esperienza territoriale e di spazio vissuto raccontano i vari contributi presentati? A scale diverse, essi paiono confermare quanto osservato fin qui. Il caso di Baranzate – comune della città metropolitana di Milano dalla elevata percentuale di popolazione straniera (quasi il 33%) – si rivela, ad esempio, un interessante laboratorio di integrazione e di inclusione, con problematiche complesse ed esempi di buone pratiche applicabili anche in altri contesti. Qui – osserva Lucarno – dove pure alcune barriere vanno erigendosi proprio attorno alle istituzioni che maggiormente si sono impegnate per il loro abbattimento e nuovi problemi sorgono all'interno di una società trasformatasi rapidamente, si comincia infatti a registrare l'efficacia delle azioni volte all'integrazione e al superamento delle differenze.

La realtà della fascia costiera della provincia di Caserta, una delle prime aree della Campania ad essere interessata dall'arrivo di immigrati (2), presa in esame da Nadia Matarazzo, mostra invece quanto le stigmatizzazioni sociali, associate alle diverse forme di periferizzazione residenziale, non facciano che compromettere in modo determinante l'inclusione territoriale. Il Litorale domitio – già fortemente connotato da varie forme di disagio sociale e abitativo – viene configurandosi, così, come un contesto all'interno del quale la marginalità e la segregazione abitativa dei migranti, sommate alla situazione presente sul territorio già prima dell'arrivo dei flussi, finiscono sovente col determinare una situazione di vera e propria ghettizzazione. E il suo esempio – simbolo della precarietà della condizione dei migranti nonché delle tensioni in cui questi si trovano coinvolti quali "avversari" della popolazione locale – ci mostra come concentrazione spaziale e condizione giuridica dei migranti, pregiudizio etno-culturale della società di arrivo e carenze delle politiche sociali vadano a delineare uno scenario in cui la segregazione sociale ostacola i tentativi in favore dell'integrazione realizzati soprattutto dal basso.

Ad una grande città come Napoli fa poi riferimento il contributo proposto da Fabio Amato, che, in particolare, concentra la sua attenzione su un'area, quella della Stazione Centrale, che, già da prima che si assistesse ai processi di territorializzazione messi in atto dalle comunità migranti, è sempre stata luogo

(1) Tutto questo può avvenire secondo strategie diverse, che vanno dalla disponibilità alla collaborazione nella costruzione di una società plurale fino alla contrapposizione netta nei confronti di chi è portatore di una cultura diversa dalla propria.

(2) A proposito dello scenario migratorio locale, nel contributo si fa riferimento ad «una configurazione per certi versi bipolare della migrazione, che si presenta più incline all'insediamento nell'area del capoluogo e dei comuni limitrofi ma è tendenzialmente orientata al transito nell'Agro aversano e sul Litorale domitio, con la conseguenza di un paesaggio etnico-culturale complesso e ramificato tra spazio urbano, periurbano e rurale».

di incroci, scambi, conflitti: un “mondo di mondi”, com’è stato definito, in cui si registra una prevalenza di alcune nazionalità e di certi agglutinamenti in aree specifiche che, pur senza che si determinino meccanismi segregativi, crea delle piccole “*enclaves* cosmopolite”. Un laboratorio a cielo aperto, insomma, che l’autore indica quale “fragile cantiere della multiculturalità”, dove – tra scontri e tensioni coinvolgenti sia varie comunità che stranieri e abitanti storici, spesso in conflitto per la vivibilità e la fruizione degli spazi pubblici – a rischio appaiono gli esiti di questa precaria coabitazione.

Precarietà e senso di esclusione sono comuni alle periferie di molte grandi città europee; le barriere, visibili o invisibili, presenti negli spazi urbani sottolineano l’esistenza di una serie di strutture territoriali interconnesse e al tempo stesso caratterizzate da una forte diversificazione interna che spesso assume la forma di segregazione, volontaria o indotta. Marianna Bove riflette sulle connessioni tra segregazione e sicurezza urbana, con una particolare attenzione alle periferie francesi e britanniche in cui, stando alla cronaca degli ultimi attacchi terroristici, sembra fermentare l’*humus* antioccidentale.

Ad una realtà più lontana, infine, guarda Giuseppe Terranova, che nel prendere in esame il modello canadese di accoglienza dei rifugiati – ispirato al principio della sponsorizzazione, da parte del settore privato, dell’accoglienza e dell’integrazione – cerca di capire se questo possa rappresentare un esempio da imitare a livello internazionale, in quanto capace di evitare, o quantomeno di contrastare, i fenomeni di emarginazione (quando non di vera e propria segregazione) dei nuovi arrivati nelle città.

I fenomeni concentrativi e segregativi variano da contesto a contesto a seconda delle tendenze insediative dei diversi gruppi, delle dinamiche coercitive o volontarie che ne determinano la genesi (3), delle situazioni di marginalità sociale ad essi riconducibili (Motta, 2006); pur nella ricchezza di prospettive d’analisi teoriche ed empiriche, non è perciò possibile elaborare un unico paradigma esplicativo dei diversi casi. D’altra parte, se l’esistenza della segregazione è spesso verificabile concretamente, meno facile è individuare progetti di trasformazione territoriale che abbiano la segregazione tra i propri obiettivi espliciti: gli strumenti utilizzati a tal scopo non sono sempre facilmente identificabili né univocamente definiti e numerose sono le forme indirette di segregazione. Palese è, invece, che i tentativi di introdurre procedure rivolte alla desegregazione e all’integrazione etnica si sono rivelati molto meno articolati; si è trattato, inoltre, quasi sempre di risposte parziali e non di iniziative autonome e propositive, finalizzate ad intervenire prima del consolidamento dei fenomeni di segregazione. Ecco perché il fallimento dei tentativi di desegregazione non ha eliminato la necessità di continuare ad indagare gli effetti delle attuali politiche di pianificazione territoriale né quella di mettere a punto procedure rivolte ad impedire la segregazione; il tutto considerando sempre la questione nella complessità delle sue implicazioni territoriali e nella specificità dei diversi contesti geografici.

In conclusione, è evidente che la consistenza e la rapidità del fenomeno migratorio rendono necessaria l’elaborazione di programmi locali di integrazione che evitino l’insorgere di attriti sociali generati dalla marginalizzazione, dalla ghettizzazione, dalla contrapposizione tra le culture, e predispongano tanto le società d’accoglienza quanto gli immigrati a forme di convivenza civile, rispettose delle differenze. «Nel solco dello ‘spirito del tempo’ cui apparteneva, Rousseau poteva dire: ‘Sono le case a fare un borgo, ma sono gli uomini a fare una città’ [...]. Noi, oggi, sappiamo che è vero anche il contrario [...]. Ma questo processo bidirezionale non è comunque scontato: una città plurale è capace di creare di per sé uomini e donne plurali? E una pluralità di popolazioni sempre più marcata è in grado di costruire una città in grado di accoglierla e di gestirla?» (Allievi in Siggillino, 2000, p. 17).

Di certo, nella complessità dell’azione di governo delle città plurali, va tenuto sempre presente che l’integrazione non avviene in astratto, ma in luoghi e ambiti ben determinati, necessariamente situati. Lo spazio – protagonista nelle dinamiche di differenziazione urbana, produttore sia di confini che di ponti – è pertanto uno degli elementi su cui lavorare per definire politiche ed interventi contro la marginalità sociale.

(3) I processi attraverso cui può determinarsi una situazione di segregazione sono molteplici e interconnessi e possono dipendere tanto, in una certa misura, dagli stranieri stessi, quanto rimandare a dinamiche innescate dal settore privato e dalle politiche; se in taluni casi, infatti, una distribuzione spaziale non uniforme rispetto al resto della popolazione costituisce il frutto di un’aggregazione volontaria derivante dal bisogno di autodifesa dei gruppi più deboli o semplicemente dal desiderio di vivere vicino ad altri membri del proprio gruppo, in altri essa è il risultato dell’azione congiunta delle forze di mercato e delle istituzioni di governo.

BIBLIOGRAFIA

- ALLIEVI S., “La città plurale. Nuove presenze culturali e mutamento urbano”, in SIGILLINO I. (a cura di), *L'Islam nelle città. Dalle identità separate alla comunità plurale*, Milano, F. Angeli, 2000, pp. 13-50.
- AMBROSINI M. (a cura di), *Governare città plurali. Politiche locali di integrazione per gli immigrati in Europa*, Milano, F. Angeli, 2012.
- BORJA J., CASTELLS M., *La città globale*, Novara, De Agostini, 2002.
- CHIODINI L., MILANO R. (a cura di), *Le città ai margini. Povertà estreme e governo delle aree urbane*, Roma, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, 2010.
- DEMATTEIS G., “Il fenomeno urbano – Lineamenti generali”, in CORI B., CORNA PELLEGRINI G., DEMATTEIS G., PIEROTTI P., *Geografia urbana*, Torino, UTET, 1993, pp. 49-163.
- FALTERI P., “Perugia plurima: riflessioni sulla multiculturalità locale”, in BARTOCCI C. (a cura di), *La città multietnica nella seconda metà del Novecento*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, pp. 23-38.
- LAINATI C., “Convivenze e identità urbane. Il case study territoriale come strumento di analisi”, in GRANDI F., TANZI E. (a cura di), *La città meticcina. Riflessioni teoriche e analisi di alcuni casi europei per il governo locale delle migrazioni*, Milano, F. Angeli, 2007, pp. 105-113.
- LUCCIARINI S., *Le città degli immigrati. Ambienti etnici urbani di inizio millennio*, Milano, F. Angeli, 2011.
- MELA A., *Sociologia delle città*, Roma, Carocci, 2002.
- MOTTA P., “Immigrazione e segregazione spaziale: le molteplici prospettive di analisi”, *ACME – Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Milano*, 59, 2006, n. 2, pp. 281-304.
- PARK R. E., “The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment”, *The American Journal of Sociology*, 5, 1915, pp. 577-612.
- RUSSO KRAUSS D., *Geografie dell'immigrazione. Spazi multietnici nelle città: in Italia, Campania, Napoli*, Napoli, Liguori, 2005.
- RUSSO KRAUSS D., “Stranieri tra noi: mosaici culturali nel paesaggio urbano”, *Rivista Geografica Italiana*, 1, 2009, pp. 83-105.
- SOMMA P., *Spazio e razzismo*, Milano, F. Angeli, 1991.

GUIDO LUCARNO

EMERGENZE INCLUSIVE, BUONE PRATICHE E GHETTIZZAZIONI IN PERIFERIE CON ELEVATA PRESSIONE IMMIGRATORIA: IL CASO DI BARANZATE

1. **PREMESSA.** – La Lombardia è tra le regioni italiane con la maggiore percentuale di immigrati, in gran parte provenienti dai cosiddetti “paesi a forte pressione migratoria” (Pfp) (1). Il quadro regionale ha visto, negli ultimi tre lustri, un incremento esponenziale: se nel 2000 gli stranieri erano ancora 340.850 (3,7% della popolazione) (2), le successive sanatorie hanno portato alla registrazione di 904.816 immigrati nel 2008 (9,3%), divenuti 1.139.463 (11,4%) nel 2017 (3). Essi si concentrano soprattutto nelle provincie di Bergamo, Brescia e Milano: in quest’ultima sono 446.923, pari al 13,9% (4). Tra i comuni italiani con più di 10 mila abitanti, in provincia di Milano si trovano i due con la maggiore percentuale di stranieri, Pioltello e soprattutto Baranzate, entrambi prossimi al capoluogo: i fattori localizzativi dell’insediamento sono la vicinanza e l’accessibilità alla città, ai suoi servizi ed ai posti di lavoro e la presenza di abitazioni più economiche.

Di Baranzate si sono occupati alcuni studi già a partire da prima che, nel 2004, si costituisse comune autonomo distaccandosi da quello di Bollate. Se nel 2002 gli stranieri residenti sul territorio che avrebbe costituito il nuovo comune rappresentavano ancora l’8,4% della popolazione (Lucarno, 2003, pp. 264-268), la loro consistenza passava al 25,5% nel 2010 (Lucarno, 2010, p. 31) e al 32,8% nel 2016 (5). Si tratta per la quasi totalità di cittadini provenienti da Pfp, migranti economici disposti, almeno nella prima parte del proprio progetto migratorio, ad affrontare disagio abitativo e precarietà lavorativa. I 77 paesi di provenienza sono *grossa modo* ripartiti equamente tra le quattro macro aree continentali (Europa dell’Est, Asia, Africa e America Latina), ma i più rappresentati, sono, nell’ordine, Sri Lanka e Cina (11,8%), Romania (10,7%), Egitto (9,8%), Ecuador (8,2%), Senegal e Marocco (6,8%), Albania e Peru (6,7%).

La concentrazione così elevata in un comune di piccole dimensioni (2,78 kmq) ha determinato problemi di accoglienza e di integrazione che hanno messo a dura prova le istituzioni, dal Comune alla Scuola, alle parrocchie. Questa frontiera dell’immigrazione si è tuttavia trasformata in un interessante caso di studio di pratiche innovative finalizzate all’inclusione della popolazione immigrata in alternativa alla tendenza alla ghettizzazione.

2. **IL QUADRO GEOGRAFICO, STORICO E ABITATIVO DEL TERRITORIO DI BARANZATE.** – Il comune di Baranzate si estende al confine nord-occidentale di Milano; è attraversato dall’asse della SS 233 Varesina e si trova a poca distanza dall’ingresso delle autostrade A4 Milano-Torino ed A8 Milano-Laghi. Il collegamento con la città di Milano è assicurato dalle linee di trasporto urbano del capoluogo che si attestano al confine tra i due comuni, a poche centinaia di metri dal centro di Baranzate, dove la relativa accessibilità e il minor costo delle aree edificabili nel corso dell’ultimo secolo hanno favorito la localizzazione di industrie e di quartieri residenziali.

Fin dal primo dopoguerra l’originaria popolazione si fuse con una preponderante componente

(1) Il termine comprende paesi in via di sviluppo, ma anche quelli già appartenenti al blocco ex sovietico (Cesareo, 2007, p. 19).

(2) Fonte: Regione Lombardia, 2002.

(3) Elaborazione di dati Istat del 1° gennaio 2017.

(4) Elaborazione di dati Istat del 1° gennaio 2017.

(5) Gli stranieri sono 3.910 su una popolazione comunale totale di 11.938 abitanti; solo 19 di essi provengono da paesi sviluppati. Tutti i dati sono stati forniti dall’Ufficio di Anagrafe del comune di Baranzate, aggiornati al 31 dicembre 2016. Agli irregolari va aggiunta un’altra frazione non valutabile, ma sicuramente non trascurabile di irregolari, spesso ospitati in unità abitative sovraffollate.



immigrata dalle regioni meridionali italiane in cerca di lavoro. Ciò determinò, specie nelle aree a ridosso del confine con Milano, una speculazione edilizia che, tra gli anni Cinquanta e Sessanta, portò all'edificazione del quartiere attorno a Via Gorizia, caratterizzato da condomini popolari di sei-otto piani, strettamente addossati gli uni agli altri senza aree di verde pubblico interposte. A questa matrice demografica ancora alla ricerca di una identità territoriale si è sommata, soprattutto nel corso degli ultimi venticinque anni, l'immigrazione extracomunitaria, spesso irregolare, che, trovando minori prospettive di benessere e di occupazione, non si è mai realmente radicata, mantenendo un'elevata mobilità residenziale in funzione della disponibilità di lavoro. Nel 1961 gli abitanti erano 4.389, già saliti a 12.175 dieci anni dopo, mentre da qualche anno la consistenza si è pressochè stabilizzata; tuttavia, se gli italiani diminuiscono, di pari passo aumentano gli stranieri che continuano a rappresentare la frazione più povera e disagiata.

Baranzate non è più un centro di campagna e non è mai divenuta città, ma è un'insieme di isolati con funzioni promiscue, abitative, commerciali, produttive, privi di identità paesaggistica e strutturale, con un disordine urbanistico determinato dalla logica dello sfruttamento degli spazi senza una pianificazione orientata al benessere residenziale. La cittadina è così diventata un luogo di transito dove una popolazione eterogenea cerca di sopravvivere all'emergenza dell'immediato confidando in un futuro migliore. Ciò ha causato un modello insediativo a fasi cicliche: in ogni ondata migratoria, compresa quella dei meridionali degli anni Cinquanta, il luogo di primo approdo è in prevalenza il "Villaggio Gorizia", dove si trovano alloggi meno costosi, cui più di recente si sono aggiunti, sull'asse di Via Aquileia, nel quartiere ad ovest della Statale Varesina, altri condomini popolari. In un secondo momento, raggiunto un grado di benessere maggiore, l'immigrato si muove verso i quartieri più settentrionali di Baranzate, dove trova spazi più ampi e edifici più decorosi liberati da benestanti trasferiti in comuni limitrofi (generalmente Caronno Pertusella, Limbiate, Arese e Bollate, dove il contesto abitativo e demografico è ancora migliore); contemporaneamente il suo precedente alloggio accoglierà un altro neo-immigrato in cerca di prima sistemazione (6). Ad ogni avanzamento nella scala sociale, italiani e stranieri procedono da sud verso nord, dalla periferia di Milano verso una corona periurbana dove l'efficienza delle infrastrutture garantisce ancora tempi accettabili di collegamento con il capoluogo.

Nonostante la grande mobilità della popolazione, il Villaggio Gorizia, dove gli italiani costituiscono ormai un'esigua minoranza, continua a registrare un'elevata concentrazione di stranieri. Nella fig. 1 è riportata, a titolo esemplificativo, la distribuzione degli asiatici (un simbolo per ogni persona, con distinzione per le tre nazionalità più numerose); la localizzazione degli altri 3 macro gruppi segue uno schema pressochè identico in quanto non si registrano tendenze di aggregazione su base etnica. Gli stranieri si concentrano quindi nella parte a sud di Baranzate e, in minor misura, in quella nord-occidentale (Via Aquileia). In questi due quartieri si registrano anche sacche di disoccupazione e di precarietà lavorativa, miserie morali e materiali, disagio, dispersione scolastica e microcriminalità giovanile, mancanza di inclusione in un contesto sociale in cui la cultura d'origine rappresenta spesso l'unico riferimento identitario. Qui hanno preso forma tutti gli stereotipi dei ghetti urbani, recentemente rafforzati dalla crisi economica che ha acuito disoccupazione e povertà: in questi anni è aumentata la morosità affittuaria e condominiale, tanto che alcuni stabili sono privi di riscaldamento perché gli abitanti non possono pagare le forniture di energia, mentre lo sfascio di alcune famiglie povere ha condotto a forme di indigenza così spinte da richiedere l'intervento della pubblica assistenza per la sopravvivenza quotidiana.

3. DOMANDA SOCIALE E PROBLEMI DI INCLUSIONE. – Per domanda sociale si intende l'insieme delle richieste avanzate da una popolazione per soddisfare i bisogni di base in un momento di difficoltà. Negli ultimi dieci anni a Baranzate la crisi ha aumentato la domanda sociale sia degli italiani che degli stranieri, ma soprattutto i secondi hanno manifestato il maggiore stato di necessità, esprimendo da soli circa la metà delle richieste di intervento (7). Su questo fronte sono coinvolte tre istituzioni, il comune, la scuola,

(6) Si tratta di processi insediativi comuni ad altri fenomeni migratori, in Italia come in altri paesi. Si veda, ad esempio, l'emigrazione degli italiani nel quartiere North End di Boston (Lucarno, 1996).

(7) Fonte: Osservatorio sulla povertà e il disagio sociale dell'ambito territoriale, distretto di Garbagnate Milanese. Tra i motivi di ricorso ai servizi sociali vi è la dissoluzione delle famiglie: la condizione di separati o divorziati, in aumento proprio tra gli stranieri, spesso lascia le donne a provvedere da sole ai bisogni dei minori a carico.

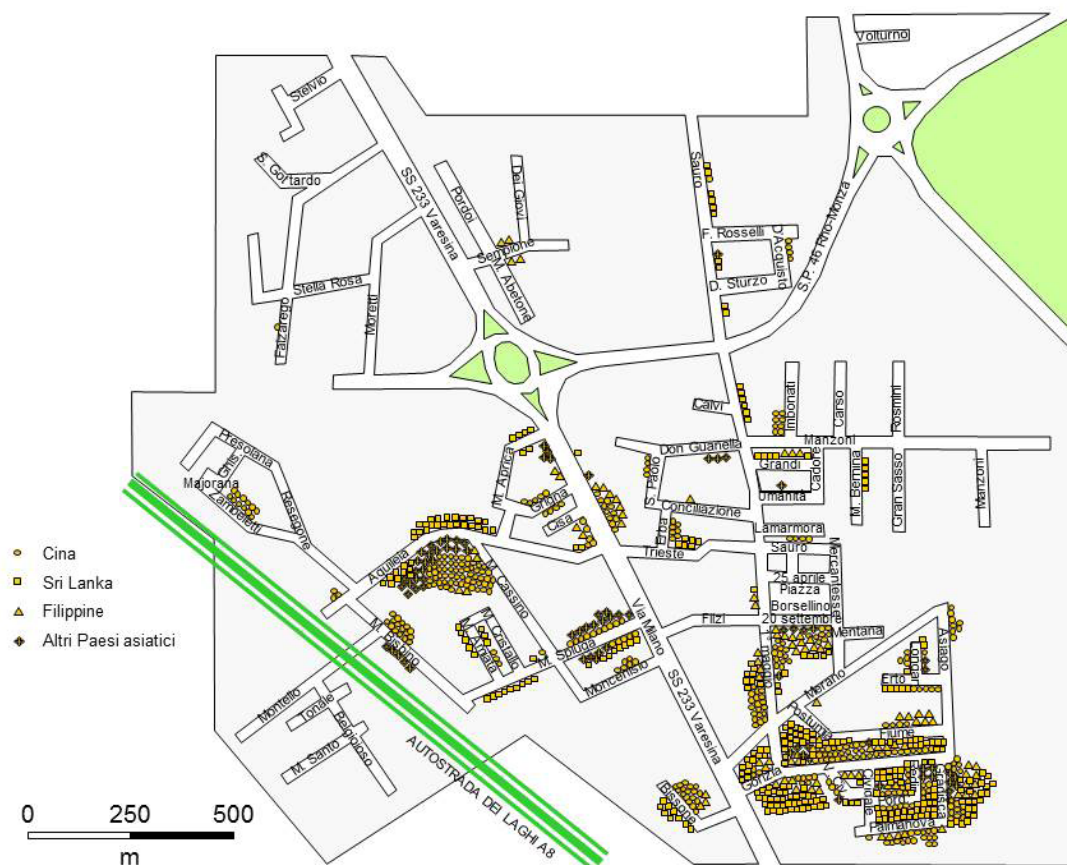


Fig. 1 – Georeferenziazione degli immigrati asiatici nell’area urbana del comune di Baranzate (simboli diversi contraddistinguono gli appartenenti alle nazionalità più numerose). Gli altri macrogruppi (europei orientali, africani, latino-americani) registrano una localizzazione del tutto simile, anche dal punto di vista quantitativo.

Fonte: Lucarno, 2011.

le parrocchie, mentre molti immigrati possono contare su una rete intra-etnica di solidarietà che assicura ai nuovi arrivati un livello minimo di prima accoglienza (ospitalità, piccoli prestiti in denaro) e, almeno all’inizio del progetto migratorio, tende a sostituirsi ai servizi sociali.

L’ambito d’azione del Comune riguarda soprattutto le procedure di regolarizzazione, la salute, l’accesso alla scuola ed ai suoi servizi. L’Azienda Speciale Consortile “Comuni Insieme per lo Sviluppo Sociale”, fondata nel 2004, che comprende alcuni comuni dell’*Umland* nord-occidentale milanese tra cui Baranzate, opera con l’intervento di mediatori sui fronti linguistico-culturale, della consulenza legale e dell’informazione sui diritti e doveri in materia di immigrazione, agevolando le pratiche con l’intervento di propri operatori. L’area Servizi alla persona del Comune agisce invece sul campo dei servizi sociali per sopperire a bisogni e difficoltà con contributi economici (sussidi per il pagamento di rette per ricovero o frequenza al nido comunale, esenzione dal costo dei servizi educativo-scolastici) e orientamento su prestazioni o benefici sociali e sanitari.

La scuola è presente con l’Istituto Comprensivo “G. Rodari”, che coordina due scuole materne, una primaria ed una secondaria di primo grado: è una vera istituzione di frontiera, chiamata a gestire un’utenza straniera superiore al 50% e in costante aumento, che porta con sé le problematiche delle famiglie di origine: percorsi scolastici parzialmente compiuti all’estero e non sempre valutabili, inserimento nelle classi ad anno scolastico inoltrato, difficoltà linguistiche e, più in generale, di apprendimento, disagio nel rapporto con insegnanti e coetanei determinato da un diverso retroterra culturale, dispersione scolastica. Le iniziative per l’integrazione degli stranieri comprendono laboratori per l’insegnamento della lingua italiana, l’attuazione di protocolli di accoglienza, giornate di formazione per i docenti che accolgono bambini rom e sinti; ma è stato soprattutto l’Indirizzo musicale della scuola media, una del-

le 51 della provincia specializzate in questa offerta didattica, a realizzare i più significativi percorsi di inclusione. L'offerta formativa prevede, oltre all'educazione musicale, altre 4 ore settimanali di lezioni individuali e collettive dedicate all'apprendimento dello strumento. La formazione di un'orchestra che ogni anno partecipa a concorsi, rassegne ed esibizioni in pubblico, rappresenta per gli allievi un'efficace ed innovativa occasione di aggregazione, crescita, presa di coscienza delle responsabilità (preludio a quelle future di cittadinanza), inclusione in un gruppo orientato al raggiungimento di risultati collettivi. L'Indirizzo musicale e tutti i laboratori associati, come quelli teatrale ed orchestrale, accolgono situazioni di *handicap*, di disagio giovanile e di difficoltà di integrazione legate alla condizione di immigrato e dal 1975 hanno contribuito ad accelerare i processi di inclusione. Il numero di spettacoli, eventi, esibizioni, concorsi organizzati dagli insegnanti di strumento o a cui la scuola ha preso parte negli ultimi anni ed i riconoscimenti ottenuti testimoniano il successo di attività che vanno oltre i compiti educativi e formativi istituzionali (8).

Anche la Chiesa cattolica è particolarmente attiva nei progetti di integrazione ed inclusione, grazie soprattutto all'azione della parrocchia di Sant'Arialdo, sotto la cui giurisdizione è compresa la maggior parte degli immigrati nel comune. Nata nel 1974 per provvedere ai bisogni del nuovo quartiere di Via Gorizia, allora abitata solo da immigrati meridionali, dal 2004, con l'insediamento del nuovo parroco don Paolo Steffano, la parrocchia ha scelto di affrontare la sfida dei bisogni di servizi primari e delle situazioni di marginalità sociale degli stranieri. Oggi conta circa 4 mila abitanti: oltre la metà sono stranieri, di cui solo il 40% cristiani (cattolici ed ortodossi).

Accanto ai comuni progetti di assistenza nei bisogni primari (distribuzione viveri, centro di ascolto, ricerca di un lavoro, rinnovo dei permessi di soggiorno ecc.), la parrocchia ha ben presto avviato supporti concreti alla vita sociale: già dal 2008 ha aderito al progetto *Un campo nel cortile*, promosso dalla *Fondazione Magnoni* con la *Fondazione De Agostini*, *Banca Prossima* e la *Fondazione Cariplo*, per dotare l'oratorio di un campo da calcetto in erba sintetica. La collaborazione con alcune associazioni locali di promozione culturale ha determinato, negli anni immediatamente successivi, il fiorire di iniziative sociali, laboratori per l'infanzia, forme di assistenza a famiglie bisognose.

La svolta è avvenuta nel 2010, quando con un iniziale contributo logistico delle strutture parrocchiali è nata *La Rotonda*, associazione che promuove iniziative di carattere sociale, educativo, formativo e lavorativo a favore degli abitanti del Villaggio Gorizia. La collaborazione tra la parrocchia e *La Rotonda* ha avviato un'attività di accoglienza e gestione dei bisogni facendo emergere risorse interne al quartiere, con l'obiettivo di rendere durature le iniziative e di fare in modo che esse proseguano autonomamente oltre l'esistenza dei promotori. Gli interventi hanno garantito gratuitamente alla popolazione servizi primari, come l'alimentazione neonatale, il supporto scolastico e quello psicologico. I più importanti progetti, realizzati grazie alla disponibilità dei locali parrocchiali e di decine di volontari e di coordinatori professionisti, sono (9):

- *Braccio di ferro*, progetto per sopperire alla carenza di strutture socio-educative per minori in stato di disagio, difficoltà economiche, rischio di dispersione scolastica, emarginazione e devianza. Un programma di doposcuola aiuta i giovani, soprattutto con difficoltà scolastiche o relazionali, nello studio quotidiano, nel miglioramento della lingua italiana e nella socializzazione con i coetanei per mezzo di attività ludiche e laboratoriali.
- *Sportello di consulenza psicopedagogica*, condotto all'interno della scuola "Rodari" da una psicologa, rivolto a ragazzi e genitori.
- *Progetto Lascia o raddoppia*, finanziato dalla "Fondazione Peppino Vismara", per avviare i ragazzi alla scuola media superiore.
- *Progetto Olivia*, per l'apprendimento della lingua italiana e l'incremento delle relazioni tra le mamme straniere.
- *Progetto Donne senza frontiere*, rivolto a donne sole con prole, per un aiuto concreto nella crescita dei bambini in età prescolare.

(8) Per maggiori dettagli sull'attività dell'Indirizzo musicale nella scuola baranzatese v. Onorato, *L'indirizzo musicale come esperienza di integrazione*, in Lucarno, 2011, pp. 156-167.

(9) Per maggiori particolari sulle singole attività si veda Lucarno, 2011, cap. 8.

- Scuola di italiano per stranieri.
- Distribuzione di generi alimentari a 130 famiglie indigenti, con il coinvolgimento di una rete di supermercati che forniscono le proprie eccedenze.
- Sportello sanitario libero e gratuito, con personale medico e infermieristico che garantisce consulenza e continuità assistenziale.

Ma l'esperienza più significativa, che ha concretizzato il principio dell'avviamento di attività destinate ad autosostenersi, è *Fiori all'occhiello*, un progetto nato per offrire una concreta opportunità imprenditoriale agli stranieri. La "risorsa interna" è un gruppo di 7 sartie di varie nazionalità, coordinate da volontari e formatori, che hanno realizzato nel quartiere di Via Gorizia un laboratorio sartoriale con negozio per la vendita dei prodotti e per la distribuzione di vestiti usati. Si tratta di un'impresa regolarmente registrata che accoglie artigiani già formati e tirocinanti, trasformandosi in un motore di impiego per persone altrimenti destinate alla disoccupazione o alla sottoccupazione. Inizialmente ospitato in locali parrocchiali, il laboratorio ha oggi sede in un edificio del Comune concesso in comodato d'uso che ospita anche attività di doposcuola.

Alcuni progetti sono stati avviati grazie a sinergie con enti e fondazioni che hanno creduto alla possibilità per Baranzate di proporsi come laboratorio virtuoso di innovazione e di inclusione. Ad esempio, il *Rotary Club* di Milano ha contribuito all'acquisizione dell'attrezzatura della sartoria, mentre la *Fondazione Bracco* sta finanziando, con un *network* trasversale che comprende aziende ospedaliere e sanitarie, università e istituti assicurativi, il progetto *Oltre i margini*, per offrire agli stranieri assistenza sanitaria, incontri di informazione per la prevenzione delle malattie sessualmente trasmissibili, sostegno all'impresa sartoriale e servizio di *baby-sitting* in periodo extrascolastico a favore di madri lavoratrici.

L'aspetto innovativo risiede nel fatto che l'iniziativa della parrocchia, oltre a sopperire alle carenze del settore pubblico, non si è limitata alla sola assistenza in regime di emergenza, ma ha previsto lo sviluppo autonomo delle attività, nella prospettiva che esse in futuro possano anche promuovere ulteriore sviluppo sociale.

4. UN'ANOMALIA GEOPOLITICA NEL TESSUTO SOCIALE: LA COMUNITÀ ROM. – Gravita su Baranzate una comunità rom di consistenza variabile tra 200 e 300 persone, in maggioranza provenienti da Serbia, Bosnia Erzegovina e Romania. L'area su cui è stanziata da più di un trentennio secondo la letteratura della geografia politica è classificabile come una *pene-exclave*, in quanto si trova nel territorio del comune di Milano, ma ne è separata da un elemento fisico (muri, recinzioni, autostrada), tanto che per accedervi occorre transitare attraverso il territorio di Baranzate e l'accesso di Via Monte Bisbino. L'exclave quindi dipende strettamente, per gran parte dei rapporti economici e sociali, dal comune di Baranzate che, pur non avendone anagraficamente in carico la popolazione, deve provvedere ai suoi bisogni (smaltimento dei rifiuti, scolarizzazione dei minori, mense, asili ecc.). L'insediamento, di circa 2,5 ha, non è un campo nomadi tradizionale, in quanto i terreni sono legalmente di proprietà dei rom, che vi hanno costruito abusivamente le proprie abitazioni. Tuttavia il "quartiere" è privo di opere di urbanizzazione ed è completamente marginalizzato nel contesto dell'area urbana.

La convivenza della comunità con la popolazione baranzatese è sempre stata problematica a causa di incompatibilità culturali, della scarsa propensione dei rom ad adeguarsi alle regole di vita in comune, alla spiccata propensione all'autoemarginazione ed alla sopravvivenza per mezzo di espedienti, tanto che molti, già da minorenni, alimentano la popolazione carceraria milanese. La mancanza di lavoro e spesso di documenti validi non consente la regolizzazione del soggiorno e a sua volta impedisce di trovare un'occupazione (10).

Negli ultimi cinque anni la costruzione delle opere di adduzione alla vicina area *Expo 2015* ha determinato un esproprio di parte dei terreni del quartiere rom e la demolizione di buona parte delle abitazioni. Con gli indennizzi ottenuti, alcune famiglie hanno potuto acquistare appartamenti nei condomini di Via Gorizia, ma non hanno mutato la scarsa propensione all'integrazione e i comportamenti precedentemente in uso, come l'abbandono dei rifiuti negli spazi comuni, l'accensione di braceri all'aperto

(10) Per i particolari sull'evoluzione storica e sociale del quartiere rom v. Lucarno, 2011, cap. 6.

ecc. I rapporti sono difficili con tutte le etnie, tanto che si manifesta la tendenza al loro isolamento anche nei nuovi contesti abitativi. I loro tempi di integrazione sono molto lunghi: sono occorse due generazioni di parziale sedentarizzazione in via Monte Bisbino perché le prime famiglie acconsentissero a iscrivere i figli a scuola e probabilmente ne occorreranno altrettante perché alcuni riescano a regolarizzarsi, acquisire la cittadinanza italiana e percepire un normale sentimento di appartenenza alla nazione che li ospita e di condivisione dei suoi valori.

5. CONCLUSIONI. – Oggi un diverso approccio al caso di studio di Baranzate e i risultati dei progetti sperimentali avviati un decennio fa mostrano effetti all'epoca imprevedibili. Da un lato è vero che l'inclusione dei rom è ancora insoddisfacente per una serie di motivi: la loro refrattarietà ai rapporti con altre etnie, la ghettizzazione, conseguenza del rifiuto alla loro accoglienza, la residua predisposizione al nomadismo che ne impedisce il radicamento sul territorio, il mancato senso di appartenenza ad una nazione, la scarsa disponibilità ad accettare regole diverse da quelle della propria tradizione. Nonostante il trentennio trascorso, i rom a Baranzate continuano pertanto a costituire un corpo estraneo al tessuto sociale.

Gli altri gruppi etnici hanno invece mostrato una volontà di farsi artefici del proprio futuro, passando, almeno in parte, da una fase di accettazione passiva dell'assistenzialismo ad una di investimento di risorse per avviare un percorso di inclusione in un contesto che presenta tratti innovativi: secondo la proposta avviata dalla parrocchia di Sant'Arialdo, il progetto, dopo una fase iniziale di avviamento assistito, deve produrre risultati permanenti e svilupparsi in maniera autonoma. L'esempio più significativo è la sartoria che, appena costituita, dipende ancora dal sostegno di associazioni e fondazioni, ma ha avviato le strutture per commercializzare i propri prodotti e, in un futuro, per operare autonomamente. In sostanza si chiede a chi dirige o anima i progetti di prepararsi a sopravvivere anche quando in futuro verrà meno il sostegno di chi li ha avviati.

L'opera educativa dell'istituzione scolastica è invece, per sua natura, un investimento a fondo perduto: non si richiede un ritorno economico tangibile nell'immediato, ma si punta a creare la cittadinanza. Le classi miste con una massiccia presenza di stranieri sono un importante strumento di integrazione, ma, oltre un certo limite, scoraggiano l'iscrizione degli alunni italiani, già oggi in minoranza nella scuola dell'obbligo. In queste condizioni l'inclusione degli stranieri di più recente arrivo passerà, in una fase nuova ed inedita in Italia, attraverso un contesto composto in maggioranza da immigrati di seconda generazione, nati in Italia e depositari di una cultura di transizione, con esiti ancora da valutare.

Se da un lato si comincia a registrare l'efficacia delle azioni volte all'integrazione e al superamento delle differenze, soprattutto culturali, altri problemi non meno complessi sorgono all'interno di una società multietnica evolutasi troppo in fretta: la scuola locale, che in passato ha perso utenza italiana a favore di altri istituti ubicati nei comuni limitrofi dove è minore l'incidenza della popolazione immigrata, testimonia come, mentre alcune barriere cadono, altre di più recente formazione sorgono proprio attorno alle istituzioni che maggiormente si sono impegnate per il loro abbattimento, trasformandole in nuovi potenziali ghetti.

Baranzate continuerà ad essere un laboratorio di integrazione dove si testeranno problematiche che in un futuro non lontano potrebbero investire un numero crescente di comuni italiani. Riconoscere per tempo le buone pratiche e gli effetti negativi generati da quelle scorrette consentirà di evitare errori irreversibili nei processi di accoglienza e la costituzione di ghetti senza prospettive di integrazione.

BIBLIOGRAFIA

- BEZZECCHI G., PAGANI M., ZAFFARONI E., MONTANARI S., *I Rom e i Sintì in Provincia di Milano*, Provincia di Milano, Cooperativa Sociale Romano Drom, 1999.
- CALABRÒ A., *Zingari. Storia di un'emergenza annunciata*, Napoli, Liguori, 2008.
- CESAREO V., "2006: L'immigrazione in Lombardia", *Rapporto 2006. Gli immigrati in Lombardia*, Milano, ISMU, 2007.
- COLUSSI E., *Repertorio di buone pratiche di educazione interculturale in Lombardia*, Milano, ISMU, 2010.
- DE VAUX DE FOLETIER F., *Mille anni di storia degli zingari*, Milano, Jaca Book, 2010.
- FONDAZIONE ISMU, *Ventunesimo rapporto sulle migrazioni 2015*, Milano, Franco Angeli, 2016.
- LUCARNO G., "La comunità italiana a Boston: aspetti dell'emigrazione e dell'insediamento", in *Atti del XXVI Congresso Geografico Italiano*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1996, pp. 403-409.

LUCARNO G., "L'immigrazione extracomunitaria in Lombardia. Aspetti economici e sociali", *Studi e Ricerche di Geografia Bozzi*, Genova, 25, 2003, n. 2, pp. 203-283.

LUCARNO G. (a cura di), *La frontiera dell'immigrazione. Dinamiche geografiche e sociali, esperienze per l'integrazione a Baranzate*, Milano, Franco Angeli, 2011.

VITALE T. (a cura di), *La condizione giuridica di rom e sinti in Italia*, Milano, Giuffrè, 2011.

TOSI A., *Minimi di integrazione. Gli sportelli per immigrati in Lombardia*, Milano, ISMU, 2010.

Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano: guido.lucarno@unicatt.it

RIASSUNTO: Tra i comuni italiani con più di 10 mila abitanti, Baranzate (Mi) è quello con la maggiore percentuale di popolazione straniera, ascesa quasi al 33% dopo un ventennio di intensa immigrazione proveniente soprattutto da paesi del Terzo Mondo. Le tipologie abitative della località, le vicende di una pregressa immigrazione interna negli anni del secondo dopoguerra, le caratteristiche dei progetti immigratori e la recente evoluzione congiunturale hanno fatto di Baranzate, tra luci ed ombre, uno dei più interessanti laboratori di integrazione e di inclusione della popolazione straniera in Lombardia ed in Italia.

SUMMARY: Among the Italian municipalities with more than 10 thousand inhabitants, Baranzate, on the outskirts of Milan, has the highest percentage of foreign population, rising to almost 33% after two decades of intense immigration, coming mainly from third-world countries. The housing typologies of the town, the previous internal immigration in the years after the Second World War, the characteristics of the recent immigration projects and the current economic evolution have made Baranzate, between lights and shadows, one of the most interesting laboratories of integration and inclusion of foreign population in Lombardy and Italy.

Parole chiave: Baranzate, immigrazione, ghettizzazione

Keywords: Baranzate, immigration, ghettoization

NADIA MATARAZZO

BARRIERE SOCIO-SPAZIALI: L'INSEDIAMENTO DEGLI IMMIGRATI NEL LITORALE DOMITIO

1. CAMPANIA, CASERTA, LITORALE DOMITIO: SCENARI MIGRATORI. – La Campania è tra le regioni del Mezzogiorno d'Italia maggiormente interessate dai fenomeni migratori; sin dai primi anni Ottanta, infatti, una immigrazione prevalentemente stagionale ha trovato impiego nelle attività agricole delle zone rurali più dinamiche della regione, riproducendosi progressivamente nel corso dei decenni fino a generare consuetudini e radicamenti territoriali soprattutto presso alcuni gruppi etnici. È il caso dei flussi provenienti dall'Africa e diretti nel Casertano. Da sempre, e tuttora, quella di Caserta è infatti la provincia più "africana" della Campania e questo benché negli ultimi anni la presenza esteropea sia diventata predominante, in linea con il *trend* regionale, che dal 2010 al 2017 ha registrato un significativo aumento della popolazione straniera residente in tutte le cinque province, con una predominanza di Ucraini e Romeni, che nel loro insieme rappresentano circa un terzo degli stranieri residenti nella regione (1). Sebbene di recente superato dal Salernitano, per anni il Casertano è stato il secondo polo regionale di attrazione dell'immigrazione straniera, soprattutto per la domanda di lavoro nell'agricoltura intensiva - basata su colture industriali e prodotti frutticoli, tra cui il pomodoro e la fragola - che non trovava più braccia disponibili a livello locale né nelle aree interne della regione, dove già negli anni del secondo dopoguerra i caporali o gli stessi proprietari agricoli erano andati a reclutare manodopera giornaliera, prevalentemente femminile. È stato questo il fattore attrattivo più di altri nella zona per l'immigrazione africana (De Filippo, Strozza, 2012), che attualmente rappresenta circa il 30% di quella totale della provincia e il 25% della popolazione africana residente nella regione (2).

Insieme alla città di Caserta, il Litorale domitio, che identifica la fascia costiera della provincia e comprende i comuni di Mondragone, Sessa Aurunca, Castel Volturno e Cellole, è stato una delle prime aree della Campania e di tutto il Paese ad essere interessata dai fenomeni di immigrazione, dopo i primi arrivi nelle grandi aree metropolitane italiane. Se il capoluogo svolge un'importante funzione attrattiva alla scala provinciale, le zone in cui la presenza straniera è più significativa in termini di incidenza percentuale sono quelle esterne alla città di Caserta, in particolare l'Agro aversano, a sud-est del capoluogo, e il Litorale domitio, a nord-ovest. A questa estensione territoriale dei fattori di attrazione si deve, tra le altre cose, anche la diversificazione dell'origine dei flussi, favorita per l'appunto dall'affermarsi di nuovi poli di attrazione e di insediamento per i migranti diretti in Campania. Attività agricole, industria agro-alimentare, edilizia, servizi domestici hanno ampliato la scala della loro attrattività, generando domanda di lavoro non più soltanto nel capoluogo, ma anche nel territorio provinciale. Quella che si delinea è una configurazione per certi versi bipolare della migrazione, che si presenta più incline all'insediamento nell'area del capoluogo e dei comuni limitrofi ma è tendenzialmente orientata al transito nell'Agro aversano e sul Litorale domitio, con la conseguenza di un paesaggio etnico-culturale complesso e ramificato tra spazio urbano, periurbano e rurale.

Questo dato va incrociato con quello relativo alla crescita della popolazione straniera, che, dagli anni Novanta ad oggi, ha registrato le tendenze più significative nelle aree urbane a fronte, tuttavia, di livelli di concentrazione massimi nelle aree periurbane e rurali. Alla scala dell'area metropolitana, in sintesi, a crescere in termini di presenza straniera sono stati soprattutto i comuni esterni al nucleo centrale.

(1) demo.istat.it.

(2) *Ibidem*.



TAB. I – STRANIERI RESIDENTI PROVINCE CAMPANE (2010 E 2017) (3)

Provincia	Stranieri residenti			Incidenza % sul totale regionale		Incidenza % sul totale dei residenti	
	2010	2017	Variazione	2010	2017	2010	2017
Avellino	10.299	13.590	32%	7	5,6	2,3	3,2
Benevento	5.496	8.655	57,5%	3,7	3,5	1,9	3,1
Caserta	28.889	44.860	55,3%	19,6	18,4	3,2	4,8
Napoli	68.863	123.733	79,7%	46,8	50,8	2,2	3,9
Salerno	33.510	52.856	57,7%	22,8	21,7	3,0	4,8
Campania	147.057	243.694	65,7%	100	100	2,5	4,2

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

TAB. II – STRANIERI RESIDENTI NELLA PROVINCIA DI CASERTA (PRIME DIECI NAZIONALITÀ) (4)

Campania		Caserta (provincia)		Litorale domitio							
				Castel Volturno		Cellele		Mondragone		Sessa Aurunca	
Ucraina	42845	Ucraina	1360	Nigeria	1183	Romania	114	Bulgaria	656	Romania	257
Romania	41235	Senegal	313	Ghana	759	India	47	Ucraina	523	Ucraina	67
Marocco	20829	Filippine	286	Ucraina	350	Ucraina	36	Romania	337	India	57
Sri Lanka	16571	Polonia	267	Polonia	262	Bulgaria	24	Polonia	297	Bulgaria	51
Cina	13996	Romania	255	Romania	188	Albania	22	Tunisia	209	Polonia	49
Polonia	9740	Brasile	123	Liberia	148	Polonia	18	Ghana	188	Tunisia	30
Bangladesh	8223	Fed. russa	118	Iran	139	Marocco	12	India	167	Cina	19
India	7631	Albania	80	India	124	Pakistan	8	Marocco	126	Siria	17
Bulgaria	7414	Ghana	71	Costa d'Avorio	85	Fed. russa	6	Cina	126	Nigeria	17
Albania	6805	Nigeria	71	Tunisia	79	Cina	5	Algeria	98	Marocco	15
Totale stranieri res.	243694	Totale stranieri res.	44.860	Totale stranieri res.	3954	Totale stranieri res.	327	Totale stranieri res.	3231	Totale stranieri res.	750
Incidenza % media	4,2	Incidenza % media	4,8	Incidenza % media	15,5	Incidenza % media	4,1	Incidenza % media	11,3	Incidenza % media	3,5

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Uno sviluppo che apre la riflessione sulle dinamiche attrattive del mercato del lavoro e quelle repulsive del mercato immobiliare nelle aree metropolitane, nelle quali si radicano gran parte dei fenomeni di periferizzazione dei migranti, che molto spesso rappresentano soltanto l'anticamera della segregazione spaziale (Avallone, Torre, 2016).

Si tratta di tendenze ben visibili anche nell'area metropolitana campana, dove, se da un lato si riconferma il magnetismo napoletano – nella Provincia di Napoli risiede circa la metà della popolazione

(3) Al 1° gennaio 2017 (demo.istat.it).

(4) Al 31 dicembre 2016 (*ibidem*).

straniera della regione – è in forte crescita, dall’altro, la presenza immigrata nei margini rispettivamente meridionale e settentrionale, ossia nella Piana del Sele (in provincia di Salerno), e lungo il Litorale domitio. Quest’ultimo, in particolare, registra dati medi sull’incidenza percentuale degli stranieri che raggiungono quelli ai quali i comuni più attrattivi del Nord Italia sono da tempo abituati, con punte che superano il 10% nel Comune di Mondragone o addirittura anche il 15% in quello di Castelvolturno (tab. II). Si tratta di dati che, radicati in scenari territoriali già difficili e conflittuali sotto il profilo economico e sociale, introducono a un quadro nel quale è facile immaginare quanto esplosiva possa essere la tensione delle comunità locali se osservata anche alla luce della percezione della migrazione. È in un contesto così difficile che vanno a collocarsi le emergenze e gli episodi di razzismo, criminalità e devianza che a partire dagli anni Ottanta hanno in più occasioni riempito le pagine di cronaca (De Filippo, Strozza, 2012).

2. LA QUESTIONE ABITATIVA: VECCHI DISAGI, NUOVE BARRIERE. – Fatta eccezione per il capoluogo, i primi venti comuni della provincia di Caserta per popolazione straniera (5) si trovano tutti tra il Litorale domitio e l’Agro aversano - nessuno a nord di Caserta - con incidenze percentuali che raggiungono, come appena visto, livelli massimi nella prima zona. Si tratta di aree a forte vocazione agricola nelle quali l’afflusso di migranti si è riprodotto nel corso del tempo con i ritmi della stagionalità delle colture, favorendo la concentrazione residenziale, che si è dimostrata essere una delle cause piuttosto frequenti nel determinare le condizioni di disagio abitativo, a fronte di un contesto socio-economico che agevola la permanenza in uno stato di marginalità e l’inserimento nelle maglie dell’economia informale. È stato osservato, infatti, che i processi responsabili della segregazione spaziale dei migranti, vistosi certamente in numerose realtà urbane, non sono meno radicati in quelle rurali, dove non è raro che la concentrazione si trasformi in vera e propria ghettizzazione, in ragione proprio della perifericità del contesto, che si presenta strutturalmente più informale e “silenzioso” rispetto alla città, nonché destinatario di un’attenzione sociale e mediatica più rarefatta (Matarazzo, 2017). Avallone e Torre hanno infatti mappato alcuni dei cosiddetti ghetti rurali in Italia, mostrando come il fenomeno si presenti su tutto il territorio nazionale, ma si riveli più marcato nelle campagne del Mezzogiorno (Avallone, Torre, 2016) (Fig. 1).

È qui che, infatti, prende forma il cosiddetto “modello mediterraneo della migrazione”, caratterizzato dalla precarietà lavorativa, l’irregolarità giuridica e la residenza dentro un’abitazione locata (o goduta a titolo gratuito) proprio presso il datore di lavoro (De Filippo, Strozza, 2012). Trattasi di condizioni che, com’è evidente, contribuiscono a configurare una estrema ricattabilità del lavoratore migrante,



Fig. 1 – I ghetti rurali in Italia.

Fonte: Avallone, Torre, 2016, p. 61.

(5) Il riferimento è al numero di stranieri non residenti, regolari e irregolari (De Filippo, Strozza, 2012).

sia sotto il profilo giuridico-economico che sotto quello abitativo e quindi sociale. Non è raro, infatti, che il locatore disponga in maniera del tutto arbitraria la sospensione del rapporto di lavoro così come di quello d'affitto: è quello che accade, ad esempio, in alcune regioni agricole non prive di vocazione turistica, come la Piana del Sele, nella provincia di Salerno, dove la presenza del sito archeologico di Paestum e delle strutture per il turismo balneare generano una vera e propria alternanza nella destinazione d'uso degli immobili che sorgono a ridosso del litorale, i quali, se durante l'anno sono occupati – spesso sovraffollati – da braccianti stranieri, nei mesi estivi vengono dati in affitto alle famiglie di villeggianti (Matarazzo, 2017).

Queste dinamiche non sono estranee nemmeno al mercato immobiliare del Litorale domitio, dove la genesi dei fenomeni di segregazione residenziale degli stranieri va ricostruita prendendo in considerazione anche un altro fattore, ovvero la speculazione edilizia degli anni Settanta, finalizzata proprio, nel suo progetto iniziale, ad attrezzare il territorio costiero per farne un polo turistico competitivo a livello nazionale. Ma gli innumerevoli e sistematici abusi, oltre alle costruzioni per le quali le licenze erano state rilasciate prima dell'apposizione dei vincoli paesaggistici, intervenuti solo a metà degli anni Ottanta, non fecero che devastare il territorio, ulteriormente destabilizzato dal terremoto del 1980: molte delle strutture realizzate vennero poi di fatto utilizzate per ospitare migliaia di sfollati provenienti dalle aree colpite dal sisma, e liberate, poi, anni dopo, in condizioni fatiscenti. Spazi di degrado che di lì a poco sarebbero stati ripopolati da nuove forme di disagio: quelle dei migranti.

La congiuntura, dunque, risultava per molti versi favorevole all'insediamento migrante, in funzione di un'abbondante disponibilità sia di lavoro che di alloggi a basso costo. E infatti negli anni a venire si è registrato un aumento costante della popolazione straniera in quest'area, fino al punto da configurare la provincia di Caserta come il secondo polo dell'immigrazione in Campania (dopo Napoli), superata da quella di Salerno soltanto negli ultimi dieci anni.

Se nell'evolvere dello scenario, infine, si considera da un lato il progressivo affiorare di meccanismi di repulsione nel mercato immobiliare, che è diventato via via meno accogliente verso gli stranieri nei centri urbani dell'area metropolitana, e dall'altro le caratteristiche proprie del mercato immobiliare del Casertano, è facile intuire quanto la periferizzazione e la concentrazione spaziale siano state favorite in spazi già fortemente connotati da varie forme di disagio sociale e abitativo, come sono appunto i comuni del Litorale domitio. Le dinamiche immobiliari del mercato casertano, infatti, si differenziano da quelle del mercato regionale e di quello napoletano in particolare, in quanto caratterizzate da oscillazioni limitate dei prezzi, da affitti contenuti e da una grossa offerta di immobili in locazione, molto spesso sprovvisti tuttavia dei servizi di base, come l'acqua corrente e il riscaldamento. Il tutto va rilevato senza dimenticare che la Campania è una delle regioni italiane dove si registrano i più alti livelli di pressione e disagio abitativi (Salaris, 2009).

Per quel che concerne, invece, le effettive possibilità di inclusione veicolate alla scala locale dalla sistemazione alloggiativa - presupponendo che, appunto, la condizione abitativa rappresenti ad un tempo un segnale dell'inclusione e un fattore ad essa favorevole - quella del Litorale domitio risulta essere l'area del Casertano dove il percorso verso l'acquisizione di un'abitazione che risponda efficacemente ai bisogni del migrante in relazione al suo progetto migratorio e che soddisfi i requisiti di igiene, fornitura di servizi, sicurezza e *privacy*, appare più lento rispetto ad altre della stessa provincia. Basti pensare che un'osservazione demografica, realizzata su un campione rappresentativo di circa 1.200 immigrati maggiorenni presenti nella provincia di Caserta, ha rilevato che quasi il 15% dei migranti arrivati nei comuni del Litorale e sistematisi in origine in maniera temporanea o precaria vive ancora nelle medesime condizioni; la soglia temporale oltre la quale si registra, infatti, un miglioramento significativo nella condizione alloggiativa è il primo decennio di permanenza (De Filippo, Strozza, 2012).

Le forme del disagio e quelle della segregazione abitativa dei migranti vanno sommate, dunque, a quelle presenti sul territorio già prima dell'arrivo dei flussi. Tra di loro sono spesso entrate in lotta, in ragione di una visione del territorio e della comunità come un gioco a somma zero, in cui il guadagno degli uni significa una perdita per gli altri. E infatti parliamo di zone in cui il più delle volte le carenze strutturali si ripercuotono sulla coesione sociale, messa a ulteriore prova dalla voluminosa presenza straniera e da quella irregolare soprattutto, che spesso funge da capro espiatorio per tutti i mali della società locale.

In effetti il Litorale domitio è ormai trasformato e percepito come un simbolo della precarietà della condizione dei migranti nonché delle tensioni in cui essi si trovano coinvolti in qualche modo come

avversari della popolazione locale. La presenza africana, ad esempio, che è prevalentemente maschile e largamente irregolare, assume molto spesso una visibilità esasperata anche perché viene associata al coinvolgimento di alcuni nei fenomeni di devianza e criminalità purtroppo radicati nel territorio, dove “l’arte di arrangiarsi si è trasformata nella legge del più forte” (De Filippo, Ferrara, 2012, p. 59). Noti sono, purtroppo, i numerosi fatti di violenza che hanno segnato queste comunità, a partire dall’assassinio di Jerry Masslo, rifugiato sudafricano, a Villa Literno nel 1989, fino alla strage di Castelvoturno del 2008, le cui vittime furono sei immigrati africani, e non da ultime le frequenti manifestazioni di insofferenza o aperto razzismo nei confronti dei gruppi migranti presenti sul territorio.

Le stigmatizzazioni sociali, dunque, associate alle varie forme di periferizzazione residenziale, non fanno che compromettere in maniera determinante l’inclusione territoriale, intesa come quella capacità delle comunità locali di resistere alla tentazione di ergere barriere contro l’insediamento dei migranti e contro il loro inserimento nelle maglie della società, dal mercato del lavoro agli spazi pubblici e a quelli abitativi. La realizzazione di un progetto inclusivo non può che partire, infatti, dagli aspetti culturali e percettivi per poi radicarsi negli spazi dell’urbano e del rurale. Come sostiene il geografo statunitense Michael Samers, “la segregazione è il risultato di una pratica socio-spaziale sommata a un discorso politico-culturale” (Samers, 2012, p. 245).

BIBLIOGRAFIA

- AMATO F., *Sulla soglia. Accompagnamento all’abitare. Immigrati e disagio abitativo. Possibili emergenze nelle aree di Eboli, Mondragone, Villaricca, Rapporto di ricerca*, Napoli, AliseiCoop-UIL Campania, 2012.
- AMATO F., COPPOLA P. (a cura di), *Da migranti ad abitanti. Gli spazi insediativi degli stranieri nell’area metropolitana di Napoli*, Napoli, Guida, 2009.
- AVALLONE G., *Sfruttamento e resistenze. Migrazioni e agricoltura in Europa, Italia, Piana del Sele*, Verona, Ombre Corte, 2017.
- AVALLONE G., TORRE S., “Dalla città ostile alla città bene comune. I migranti di fronte alla crisi dell’abitare in Italia”, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 47, 2016, n. 115, pp. 51-74.
- CANCELLIERI A., “Giustizia spaziale: una nuova prospettiva per gli studi sull’immigrazione?”, *Mondi Migranti*, 1, 2014, pp. 121-136.
- CRISTALDI F., “Roma città plurale: dal diritto alla casa alla segregazione spaziale degli immigrati”, *Geotema*, 23, 2004, pp. 16-25.
- D’ASCENZO F., *Antimondi delle migrazioni. L’Africa a Castelvoturno*, Milano, Lupetti, 2014.
- DE FILIPPO E., *L’immigrazione straniera in Campania. Una lettura della presenza sulla base dei dati ufficiali*, Napoli, Yalla - Servizio Regionale di Mediazione Culturale, 2013.
- DE FILIPPO E., FERRARA R., “Fasi dell’immigrazione e principali caratteristiche demografiche e sociali della popolazione straniera”, in DE FILIPPO E., STROZZA S. (a cura di), *Vivere da immigrati nel casertano. Profili variabili, condizioni difficili e relazioni in divenire*, Milano, FrancoAngeli, 2012, pp. 59-78.
- DE FILIPPO E., STROZZA S. (a cura di), *Vivere da immigrati nel casertano. Profili variabili, condizioni difficili e relazioni in divenire*, Milano, Franco Angeli, 2012.
- FERRARA R., FORCELLATI L., STROZZA S., “Modelli insediativi delle comunità immigrate in Italia”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, XIII, 3, 2010, pp. 619-639.
- LILJA E., “Spazio urbano e segregazione: una prospettiva socio-spaziale”, in GADDONI S. (a cura), *Spazi pubblici e parchi urbani nella città contemporanea*, Bologna, Pàtron, 2010, pp. 105-112.
- LOTTO M., “Abitare nella crisi. Le occupazioni abitative dei migranti”, *Mondi Migranti*, 1, 2017, pp. 183-202.
- MARRA C., *La casa degli immigrati. Famiglie, reti, trasformazioni sociali*, Milano, Franco Angeli, 2012.
- MATARAZZO N., “Il disagio abitativo dei migranti in Campania. Evidenze dal caso di Eboli (SA)”, *Studi e Ricerche Socio-Territoriali*, 5, 2017, n. 6-7, pp. 31-48.
- MATARAZZO N., “Politiche migratorie nell’UE: costruire e decostruire l’immagine degli spazi di confine nel Mediterraneo”, in BURINI F. (a cura), *Partecipazione e governance territoriale. Dall’Europa all’Italia*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 104-117.
- MASSEY D.S., DENTON N.A., “The Dimensions of Residential Segregation”, *Social Forces*, 67, 1988, pp. 281-315.
- OSTANEL E., “Immigrazione e giustizia spaziale. Pratiche, politiche e immaginari”, *Mondi Migranti*, 1, 2014, pp. 25-38.
- RUSSO KRAUSS D., “Stranieri tra noi: mosaici culturali nel paesaggio urbano”, *Rivista Geografica Italiana*, 1, 2009, pp. 83-105.
- RUSSO KRAUSS D., “In tema di immigrazione: concentrazione spaziale e segregazione degli stranieri a Napoli”, in SCARAMELLINI G., MASTROPIETRO E. (a cura di), *Atti del XXXI Congresso Geografico Italiano*, Milano, Mimesis, pp. 69-78.
- RUSSO KRAUSS D., SCHMOLL C., “Spazi insediativi e pratiche socio-spaziali dei migranti nella città sud-europea: il caso di Napoli”, *Studi Emigrazione*, Vol. 43, 2006, n. 163, pp. 699-719.
- SALARIS A., “Patrimonio abitativo e mercato immobiliare in Campania”, in AMATO F., COPPOLA P. (a cura di), *Da migranti ad abitanti. Gli spazi insediativi degli stranieri nell’area metropolitana di Napoli*, Napoli, Guida, 2009, pp. 175-191.
- SAMERS M., *Migrazioni*, Roma, Carocci, 2012.

RIASSUNTO: Da sempre quella di Caserta è la provincia più “africana” della Campania, negli ultimi anni, tuttavia, la presenza estereuropea, soprattutto quella di Ucraini e Romeni, è diventata predominante, in linea con il trend regionale. Il contributo intende soffermarsi sulla fascia costiera del casertano, il Litorale domitico, che, insieme alla città di Caserta, è stata una delle prime aree della Campania e di tutto il Paese ad essere interessata dai fenomeni di immigrazione.

Concentrazione spaziale e condizione giuridica dei migranti, pregiudizio etno-culturale della società di arrivo, carenze delle politiche sociali sono gli aspetti considerati nell'indagine, che permettono di ricostruire i tratti strutturali di uno scenario dove la segregazione sociale ostacola i molteplici tentativi in favore dell'integrazione realizzati soprattutto dal basso.

SUMMARY: Since ever Caserta is the most “African” province of Campania, however in the last years the presence from Eastern Europe, over all the Ukrainian and the Romanian ones, is become prevalent, according to the regional trend. The paper focuses on the Caserta coast, the Litorale domitico, which is, together with the city of Caserta, one of the first areas in Campania and in Italy to be involved by immigration.

Spatial concentration and juridical condition of migrants, etno-cultural bias in the incoming society, lack of social policies are the aspects that this study considers, that allow to retrace the structural features of a scenario where social segregation obstructs the numerous bottom up attempts for integration.

Parole chiave: migranti, aree rurali, disagio abitativo

Keywords: migrants, rural areas, housing discomfort

FABIO AMATO

L'AREA DELLA STAZIONE DI NAPOLI: FRAGILE CANTIERE DELL'INTERCULTURALITÀ

1. INTRODUZIONE. – Il processo migratorio che interessa l'Italia ha assunto negli ultimi anni un carattere diverso in termini quantitativi in concomitanza con i recenti flussi di richiedenti asilo, ma soprattutto ha fatto registrare un cambiamento dal punto di vista della percezione collettiva. Molte delle precedenti categorie esplicative sono state messe in discussione, definendo nuovi sistemi migratori che hanno dato al Mediterraneo una rinnovata centralità (Amato, 2016). Le nuove geografie migratorie modificano l'esperienza sociale dello spazio e interrogano, in particolare, le modalità attraverso cui le scienze sociali hanno immaginato la spazialità: confine, luogo, città, campagna, paesaggio, appartenenza, sono solo alcune delle categorie sollecitate. Le criticità degli ultimi anni, che hanno posto al centro dei flussi prima la Grecia e poi l'Italia, assumono rapidamente configurazioni differenti anche in base all'impatto di azioni di relazioni geopolitiche: l'accordo dell'Unione Europea con la Turchia del 2015 (con cui si delocalizza la gestione dei profughi in cambio di 6 miliardi di euro), ad esempio, ha posto un freno improvviso ai flussi, in particolare alla rotta orientale, ridando vigore alle traiettorie che provengono dall'Africa settentrionale. In particolare, l'Italia risulta essere al centro di flussi che raggiungono le coste meridionali (1) e che hanno sottoposto a grande sollecitazione il sistema di accoglienza per rifugiati e richiedenti asilo (sempre più spesso migranti privi dei criteri di accesso alla protezione). L'articolazione "kafkiana" di questo sistema prevede, in linea teorica, due livelli: in prima istanza i centri di prima accoglienza e gli *hotspot* e in una seconda fase il sistema S.P.R.A.R. (Sistema di protezione per richiedenti asilo e rifugiati). Qualche dato rende chiaramente l'idea di quanto sta accadendo: nel 2016 sono sbarcate in Italia 181.000, mentre nel 2017 ne sono arrivate 119.000, con un ruolo sempre significativo dei minori non accompagnati. Si tratta dunque di un processo che sembra in via di contenimento e che ha attivato un complesso sistema di logistica dell'accoglienza. Dalla ripartizione dei nuovi arrivati emerge un protagonismo rilevante dei C.A.S (Centro accoglienza straordinaria), tipologia che assicura procedure più agevoli (2) e che, soprattutto, lascia spazio a meccanismi speculativi e a condizioni di accoglienza in diversi casi improvvisate, se non addirittura degradanti per gli ospiti. Tali centri, secondo il progetto ministeriale, dovevano essere destinati a scomparire, ma continuano ad aumentare di numero: si è passati dai 3050 CAS del 2015 agli 8920 di fine 2017 (Camera dei deputati, 2017). In questo contesto, si guarda alle frontiere e agli sbarchi come unica chiave di lettura polarizzante che dà adito a pericolosi cortocircuiti interpretativi: dalle malattie al terrorismo queste persone sarebbero vettori di tutto e finiscono con l'incidere sul giudizio della società di accoglienza anche su chi da tempo vive regolarmente in Italia.

Dietro questi affanni e soprattutto in linea con la retorica dell'emergenza e della crisi, quello di cui si parla poco è l'impatto sui luoghi di questi nuovi arrivi che non sono considerati come attori di trasformazione territoriale e, soprattutto, le difficoltà con cui questo processo viene gestito a scala locale finisce con l'aver una pesante ripercussione sulle comunità migranti da tempo stabilitesi nei comuni italiani. Obiettivo di questo articolo è contribuire al dibattito sulle nuove prospettive assunte dalle migrazioni internazionali nel contesto italiano a seguito dell'incremento di flussi e, soprattutto, a traghettare il processo attraverso le contraddizioni e le tensioni che si manifestano nei luoghi di arrivo dei richiedenti

(1) Un aspetto di cui si parla poco è che sempre meno i migranti si prefiggono lo Stivale come meta finale, da qui l'improvvisa centralità assunta da luoghi come le scogliere di Ventimiglia e la stazione centrale di Como. Come si sa, gli accordi europei prevedono, secondo il regolamento di Dublino III, che il primo paese di arrivo esamina la richiesta di asilo.

(2) La gestione è affidata dalla Prefettura territoriale competente a un ente gestore privato che partecipa a un bando oppure — in momenti emergenziali di molti arrivi in poco tempo — riceve l'incarico via assegnazione diretta.



asilo, prendendo spunto da un'area, il quartiere della Stazione centrale di Napoli, che rappresenta da tempo un crocevia di confronto e scontro pluri-etnico.

2. LA PLURALITÀ DI MONDI A NAPOLI. – L'impatto delle migrazioni internazionali su Napoli (56.976 stranieri ufficialmente presenti, di cui 7.467 minorenni, alla fine del 2016) è di immediata lettura attraverso le trasformazioni del paesaggio urbano, soprattutto nei quartieri del centro storico. Secondo i dati ufficiali, alla fine del 2016 si registravano undici nazionalità che contano più di mille presenze con le comunità dello Sri Lanka al primo posto (14.831), seguite dagli ucraini (8.610) e dai cinesi (5.410).

Il centro storico è il segmento di città che più ha fatto registrare questo cambiamento in termini abitativi, di riproduzione sociale e soprattutto di prospettive di imprenditorialità che – come spesso ricordato – è l'unica chiave di cui sono dotati i migranti per agire sul blocco della mobilità sociale (Ambrosini, 2009). Attraversare le zone centrali della città consente di mettersi in relazione con un "mondo di mondi", per usare la felice immagine dell'antropologo Piasere (1999), che fanno registrare la prevalenza di alcune nazionalità e e agglutinamenti in aree specifiche pur senza creare meccanismi segregativi, ma costruendo piccole *enclaves* "cosmopolite" che, a dispetto della retorica con cui vengono raccontate, non hanno assunto ancora i caratteri segregativi e pervasivi tipici dei quartieri nei paesi di antica immigrazione (Little Varsavia, Chinatown ecc.). Si tratta pertanto di un paesaggio in continua trasformazione che ha nell'area gravitante intorno alla Stazione centrale un precipitato di questo processo di cambiamento. Qui si trovano i riferimenti della "geografia privata" di molte comunità migranti: gli alberghi a basso costo, i negozi gestiti da stranieri, i grossisti fornitori per gli ambulanti, gli esercizi commerciali che vendono prodotti specifici, alimentari e non, lo stazionamento degli autobus che periodicamente raggiungono i paesi del Maghreb ma anche la Polonia e l'Ucraina.

Per avere dei dati analitici un po' più circoscritti, bisogna segnalare che buona parte dell'area è inglobata nel quartiere San Lorenzo che, secondo i dati del Comune di Napoli, ospita oltre 12.000 stranieri alla fine del 2016, ed è caratterizzato da una presenza diffusa di persone provenienti soprattutto dal continente asiatico. Sono oltre 2.000 i cinesi residenti che nel corso degli anni hanno puntellato l'area con una consistente presenza di esercizi commerciali soprattutto nell'area di Via Correrà (Sacchetti, 2014). Ma anche il Sub continente indiano ha assunto nell'ultimo decennio un ruolo di primo piano: 1.135 sono i pakistani residenti che hanno superato gli srilankesi (935) cui si aggiunge una comunità indiana e bangladese crescente. Il quartiere registra anche presenze significative di comunità provenienti dall'Africa subsahariana (nigeriani su tutti, 435) e dall'area Mena (algerini in particolare). Si tratta, dunque, di un'area che ha subito nel corso degli ultimi decenni, un processo di trasformazione correlato con i meccanismi di una internazionalizzazione povera che fanno registrare puntuali processi di territorializzazione da parte di diverse comunità di stranieri che agiscono soprattutto in questo segmento del Centro Storico.

3. L'ARRIVO DEL SISTEMA DI ACCOGLIENZA. – Nel quartiere San Lorenzo, si è innestato un sistema di accoglienza fatto di localizzazioni puntiformi di C.A.S. Si tratta di ben 15 strutture che ospitavano, alla fine del 2017, 864 persone. Una pressione che se si correla con i processi di trasformazione multi-etnica dell'area, si sostanzia con una discreta quantità di migranti che si ritrovano agli angoli delle strade, sospesi in attesa di capire quale possa essere il proprio destino: si tratta in prevalenza di uomini sottoposti al costante rischio di cadere in condizioni di degrado psico-fisico, oltre che preda del sistema criminale e delinquenziale e così, i meccanismi di marginalizzazione sembrano definirsi in tempi molto rapidi. La fragilità del sistema di accoglienza favorisce condizioni per molti degli ospiti di questi centri che diventano involontari agevolatori di ulteriori condizioni di degrado e di pericolo al punto di scatenare la reazione degli abitanti autoctoni. Gli episodi si sono susseguiti in questi ultimi anni e sono stati rilanciati dai media attraverso una campagna che ha veicolato un'immagine drammatica della zona del Vasto (toponimo di rione con cui si è soliti chiamare il dedalo di strade ortogonali che insiste sul lato settentrionale di Piazza Garibaldi). Il primo segnale forte, che ha dato vita ad una particolare attenzione sull'area, si è registrato nell'agosto del 2017 quando una pattuglia di militari impegnata nel servizio "strade sicure" circondata da un gruppo di immigrati che volevano impedire l'arresto di un altro straniero.

Il 15 settembre 2017, a commento di una rissa tra migranti a suon di ombrelli, sul quotidiano "Il Mattino" si leggeva "Ancora caos, violenze e risse nel quartiere del Vasto a Napoli. Una situazione che appare sempre più fuori controllo quella delle strade a due passi dalla stazione centrale. Gli appelli dei

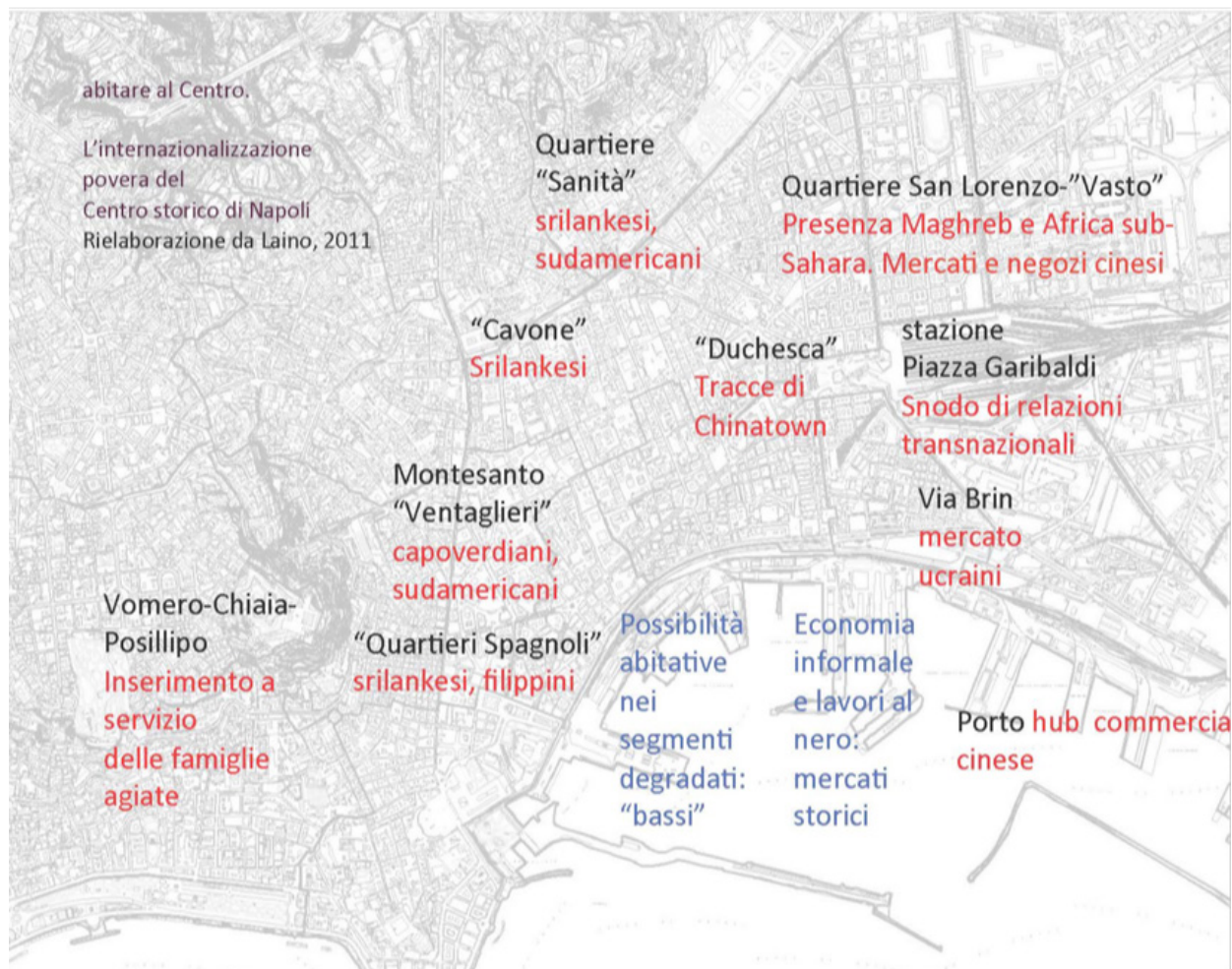


Fig. 1 – I luoghi dei migranti nel Centro Storico di Napoli.

Fonte: Nostra elaborazione su materiale didattico del prof. Giovanni Laino.



Fig. 2 – La rete del sistema di accoglienza nell'area della Stazione Centrale.

Fonte: ns. elaborazione.

residenti – da un mese a questa parte – sono stati sempre più forti ma nulla sembra essere cambiato”. Episodio preoccupante perché spia di una condizione di degrado che registra come vittime anche i residenti che si trovano ad esser spettatori e attori di zuffe e condizioni di vita molto precarie, ma che sembra essere particolarmente enfatizzato da un clima di tensione e allarme superiore alla reale consistenza dei casi. Questo rione, come tutte le aree di prossimità delle stazioni ferroviarie, ha una storia fatta di scambi, incroci, reti articolate di attività sommerse ai limiti della legalità, presenza di fenomeni delinquenziali e di prostituzione (altro tema ricorsivo nelle critiche degli abitanti) anche prima che il flusso di migranti territorializzasse alcuni segmenti dei luoghi. Il senso di insicurezza e i fattori di rischio, in definitiva, non sono certo una novità dell’ultima ora e, soprattutto, la convivenza con le comunità migranti presenti sul territorio non è parsa mai particolarmente problematica fino a qualche anno fa. L’esempio è dato dal mercatino quotidiano interetnico di Via Bologna, (una stradina che sbuca nella Piazza Garibaldi) creato nel 2000 per regolamentare la vendita informale degli ambulanti soprattutto senegalesi. Tale mercato prevede 58 operatori, due dei quali italiani. L’idea dell’amministrazione comunale era quella di creare un sistema di *mixité* tra i venditori che non è mai andato a buon fine, poiché il mercatino si connota per una larghissima presenza di senegalesi e la clientela è prevalentemente composta da stranieri. Con tutti i limiti che ha mostrato nel tempo (la localizzazione non intercetta il consistente flusso di turisti che giungono alla Stazione centrale) poteva comunque essere raccontato come un laboratorio dell’interculturalità che assecondava i processi di trasformazione di quest’area. Se quanto sta accadendo è comunque un fattore di disagio significativo per gli abitanti che non può essere negato, quel che colpisce è la risonanza che tali eventi episodici hanno nella comunicazione e nella reazione della società civile. Dunque, oltre allo stile gridato della notizia da parte dei media, alla ricerca ossessiva dell’emergenza e del dramma, sono le reazioni a tali episodi, leggibili in rete, a costruire una idea di intolleranza, esasperazione e paura ingigantita. A proposito della rissa precedentemente citata, si legge in un commento alla notizia sul sito del quotidiano “Si potrebbe scrivere il sequel del libro “la mia Africa” ambientato in piazza Garibaldi e dintorni con tanto di insetti portatori di malaria e safari. Al posto dei leoni, troppo costosi, c’è abbondanza di ratti che in quanto a dimensioni non scherzano e quindi il brivido della caccia è assicurato”. Ne “Il Giornale” l’articolo su quanto accade nel quartiere viene sintetizzato con l’occhiello che recita “Dove lo Stato non interviene, meglio difendersi con i pitbull. I cani antistupro”, dove il racconto si tinge dei tratti della cittadella assediata dall’*altro*, nero stupratore e assassino e la risposta migliore è armarsi di cani feroci contro il pericolo. Ogni notizia registra commenti critici alla gestione politica ma, in maniera significativa, gli strali del populismo digitale sono rivolti agli immigrati genericamente intesi. Si legge in un commento il 23 ottobre sul sito del “Il Mattino”: “Piazza Garibaldi lato Vasto va ripulita dal degrado. Gli immigrati devono essere spostati nella periferia più squallida che ci sia. Abbiamo fatto di tutto per farli integrare ma loro non apprezzano anzi distruggono e quindi VIA!”. Dove l’insieme degli immigrati si macchia della responsabilità di non aver saputo apprezzare la disponibilità degli italiani e soprattutto dove è evidente che il rapporto tra centro e periferia ricalca l’idea sempre topografica che vede nella periferia il margine degradato da nascondere agli occhi. E ancora “Grazie a questa specie di politico-solidale (riferito ai cattocomunisti genericamente intesi), a questi uomini e a queste donne che emanano aria di pseudo-cultura, con capelli grigi e occhialini da filosofi, che danno solo la nausea e solo a vederli, Questo ritratto politico ha rovinato l’Italia, e tutti quei quartieri che già avevano storicamente i loro problemi, ne hanno aggiunti altri ancor peggiori. Via questa gente (immigrati) e via queste donne e questi uomini che ci stanno rovinando”. Dove l’invettiva, di chiara matrice politico-ideologica, colpisce un preciso orientamento culturale reo di accogliere immigrati indiscriminatamente.

Il ripetersi di episodi ha aggregato anche un gruppo di cittadini del posto (raggruppati nel “Comitato Vasto”, il cui sito *Facebook* è fonte di informazioni) che hanno manifestato la loro rabbia con una protesta (20 ottobre 2017) contro il degrado e l’abbandono chiedendo anche lo spostamento del mercatino di Via Bologna, visto come ulteriore elemento generatore di caos e problemi, in aree più marginali, nelle traversine rionali del quartiere. Il Comitato Vasto si è fatto promotore di continue segnalazioni (foto e video) che ormai sono patrimonio dei mezzi di comunicazione di qualsiasi orientamento: anche l’edizione napoletana del “La Repubblica” pubblica questi *reportage* con didascalie quali: “Il degrado di ogni giorno, il pane cotto su un carrello, i materassi che invado nel strade, le file di bottiglie sui marciapiedi, i letti di cartone e gli zaini come comodini”. Un aspetto su cui ci sofferma poco è la costruzione di uno stigma e la creazione di un allarme permanente correlato ad una categoria di persone: il degrado e



Fig. 3 – Alcuni *frames* tratti da internet relativi agli episodi al quartiere Vasto.



Fig. 4 – A sinistra il mercatino di Via Bologna, a destra l'ingresso del parcheggio che insisterà in prossimità della stessa Via.

Fonte: Foto di Pietro De Mara.

le condizioni del quartiere prima dell'arrivo dei migranti quasi mai vengono ricordati nei racconti degli abitanti e nei *reportages* della stampa. Questo non sminuisce certo le condizioni di degrado e i fattori di rischio che possono interessare tutti gli abitanti e i frequentatori del quartiere, ma il processo di accoglienza messo in piedi sembra non sortire affatto i risultati annunciati e, continuando ad enfatizzarne l'emergenza e la provvisorietà della condizione, si finisce con il negare gli impatti che questo sistema sta avendo nei luoghi. La risposta della municipalità è stata in una prima fase di difesa del mercatino, ma, in ossequio al progetto di restyling di Piazza Garibaldi (la via sbucca su un'area di parcheggio in costruzione), si sta favorendo la delocalizzazione di tale area mercatale, assecondando le richieste del comitato degli abitanti.

Meccanismi e processi simili sono registrabili non molto lontano, nell'area di Porta Capuana, dove le tensioni e i conflitti che hanno visto quasi sempre come protagonisti dei migranti (spesso ospiti dei vicini centri di accoglienza) e conflittualità con gli abitanti del posto: il *restyling* del monumento storico e della zona concentrica ha messo provvisoriamente la sordina a questa difficile convivenza, probabilmente solo differendo il problema altrove. Nello specifico, l'equilibrio di una seppur difficile convivenza tra

le parti nell'area vasta della Stazione centrale di Napoli sembra dunque essere fortemente a rischio anche a causa del sistema di accoglienza che non sembra seguire i dettami di una filiera di tutela e integrazione dei nuovi arrivati.

4. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – L'esempio proposto fa riferimento ad una grande città e soprattutto ad un'area che storicamente rappresenta un luogo di incroci, scambi, conflitti anche prima che si assistesse ai processi di territorializzazione da parte delle comunità migranti. Nondimeno, sfogliando i giornali, i casi di tensioni e conflitti innescati dai nuovi arrivi potrebbero essere riproposti in diversi luoghi di arrivo, anche a differenti scale (si pensi ai piccoli comuni padani). Appare, pertanto, indispensabile uscire dall'ottica emergenziale e cominciare a guardare al confronto tra i richiedenti asilo e i luoghi in una prospettiva più stabile. Solo verificando nei luoghi cosa accade – in termini di confronto, scontro ma anche di opportunità – è possibile comprendere l'evolversi del fenomeno, individuando le criticità che possono innescarsi.

Nonostante si tratti di un processo prevedibile, e a dispetto degli sforzi organizzativi che in alcuni contesti rappresentano esperienze positive, si continua a governare gli eventi sotto l'alea dell'emergenza, principale lemma con cui vengono raccontati gli eventi nei media e nelle comunicazioni politiche e governative. Mentre il pendolo dell'opinione pubblica e delle relative scelte politiche oscilla tra, da una parte, il populismo che rivendica il ritorno ad una presunta, e non ben precisata, omogeneità della società italiana e, dall'altra, l'accoglienza umanitaria indiscriminata che ponga fine alle frontiere (versione demagogica opposta, invero sempre meno diffusa), il processo migratorio sta continuando secondo forme diverse: in assenza di opportunità di accesso in Italia (con il tramonto dei reclutamenti stagionali, resta solo il ricongiungimento familiare) le rotte clandestine restano le uniche vie di accesso. Dunque, a fronte di un fenomeno che ha da diverso tempo assunto un profilo strutturale, sarebbe il caso di abbandonare l'approccio emergenziale "accettando finalmente la necessità di procedure e strutture stabili" (Sciortino, 2017, 154).

BIBLIOGRAFIA

- AMATO F., "Nuovi scenari delle migrazioni internazionali sulla frontiera mediterranea: cronaca di un disastro europeo", in FERRAGINA E. (a cura di), *Rapporto sulle economie del Mediterraneo, edizione 2016*, Bologna, Il Mulino, 2016, pp. 103-122.
- AMBROSINI M. (a cura di), *Intraprendere tra due mondi. Il transnazionalismo economico degli immigrati*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- CAMERA DEI DEPUTATI, *Report della Commissione parlamentare di inchiesta sul sistema di accoglienza, di identificazione ed espulsione, nonché sulle condizioni di trattenimento dei migranti e sulle risorse pubbliche impegnate*, Roma, 2017.
- PIASERE L., *Un mondo di mondi. Antropologia delle culture rom*, Napoli, L'Ancora del Mediterraneo, 1999.
- SACCHETTI M., "Da Wenzhou a Napoli", in AMATO F. (a cura di), *Etica, immigrazione e città*, Napoli, Photocity, 97-110.
- SCIORTINO G., *Rebus immigrazione*, Bologna, Il Mulino, 2017.

Università degli studi di Napoli "L'Orientale": famato@unior.it

RIASSUNTO: Obiettivo dell'articolo è contribuire al dibattito sulle nuove prospettive assunte dalle migrazioni internazionali nel contesto italiano a seguito dell'incremento di flussi. L'attenzione sarà concentrata sulle contraddizioni e le tensioni che si manifestano nei luoghi di arrivo dei richiedenti asilo, prendendo spunto da un'area, il quartiere della Stazione centrale di Napoli, che rappresenta da tempo un crocevia di confronto e scontro pluri-etnico.

SUMMARY: The aim of the article is to contribute to the debate on the new perspectives assumed by international migrations in the Italian context after the increase in flows. The focus will be on the contradictions and tensions that occur in the places of arrival of asylum seekers, with the example of an area, the district of Central Station of Naples, which has long been a crossroads of multicultural confrontation and clash.

Parole chiave: immigrazione, richiedenti asilo, sistema di accoglienza, Centro storico di Napoli
Keywords: immigration in Italy, asylum seekers, the reception system, Historic center of Naples

MARIANNA BOVE

URBAN BARRIERS: EUROPEAN SUBURBS BETWEEN MARGINALITY AND COHESION

1. THE URBAN SEGREGATION IN THE CONTEMPORARY CITY. – The concept of barrier is declined under two fundamental aspects: physically, it's an obstacle for any form which delineates a boundary; in a figurative sense, the notion expresses a cultural, ideological and social distance. However, if the concept of barrier is clear, the relationship between the notion of border and the concept of frontier isn't so immediate. In geography, the border is a line that separates two States, but not permanently; it 's a dynamic concept, so the border can become a frontier. The front, in a military sense, is the place where opposing forces collide; it doesn't draw a line, but defines a more or less wide band related to the relationships between one part and another. However, the two concepts have assumed more meanings with the same function: the division or, at least, the distinction between two parts. And this line or band, real or imaginary, has become not only a partition in macro-area terms, but it has also touched micro-areas, the urban areas, creating a groove between the centre and the suburb. The most current expression of the territoriality of the spaces occupied by men is represented by the cities, where, according to the data of the United Nations Population Fund, since 2008, live the greatest part of the world's population (UNFPA, 2017). Their importance is very evident: the comprehension of the human world without the cities (Harm de Blij, 2002,) is impossible. The cities change and develop, coming to build a linked and interconnected environment, which Gottmann calls megalopolis (Gottman, Heckscher, 1961), with tens of millions of inhabitants. The cities host half of humanity: in 2016, another 70 million people moved to the urban areas and, by 2030, it will be 41 megacities, against the current 28, and over 5 billion people who will live inside and around them. The modern urban space is characterized by a series of interconnected territorial structures, but increasingly marked by a strong internal demographic, social and environmental diversification (Dematteis, Lanza, 2014). This diversification assumes, as a distinctive feature, the form of a voluntary or induced urban segregation. This segregation, as we will see, highlights problems related to the issue of immigration as well as the urban security. The city, the centre of the contemporary society, is increasingly heterogeneous and disrupted; its urban groups are part of Rowe and Koetter's collage-cities (Rowe, Koetter, 1978) as well as the carpet metropolis or patchwork metropolis (De Meyer *www.*, 1990; Neutelings, 1989). According to data provided by the United Nations Department of Economic and Social Affairs, the world population who lives in urban centres was, in 2014, 54% compared to 30% in 1950 and this percentage will rise to 66% in 2050 (UN/DESA, 2014). The presence of immigrants influence these percentages: in 2015, 243.7 million people lived in a different country. From 1990 to 2015, the number of people who left their country of origin increased by 59.7%. In 2015, migrants represented 3.3% of the world population. After the crisis of 2008, the number of foreigners who live in the European Union has grown, reaching a total of almost 37 million, with an incidence on the total population of 7.3%. Overall, in 2015, 4.7 million of people immigrated to one of the EU-28 member states, whereas 2.8 million of migrants left an EU member state. In 2016, two million foreign citizens emigrated to the European Union; in 2017 foreign citizens accounted for 7.5% of people living in the EU member states (EUROSTAT, 2017).

In absolute terms, the highest number of foreigners in the EU member states, at the beginning of 2017, is recorded in Germany (9.2 million), the United Kingdom (6.1 million), Italy (5.0 million), France (4.6 million) and Spain (4.4 million); residing foreigners in these five Member States (also the United Kingdom, before the Brexit) together account for 76% of the total number of foreigners in the EU-28, whereas the population of the same five EU member states represents 63% of the EU-28 total population. In relative terms, the EU member state with the highest proportion of foreigners is Luxembourg (48% of its total population). A considerable proportion of foreigners (10% or more of total residents)



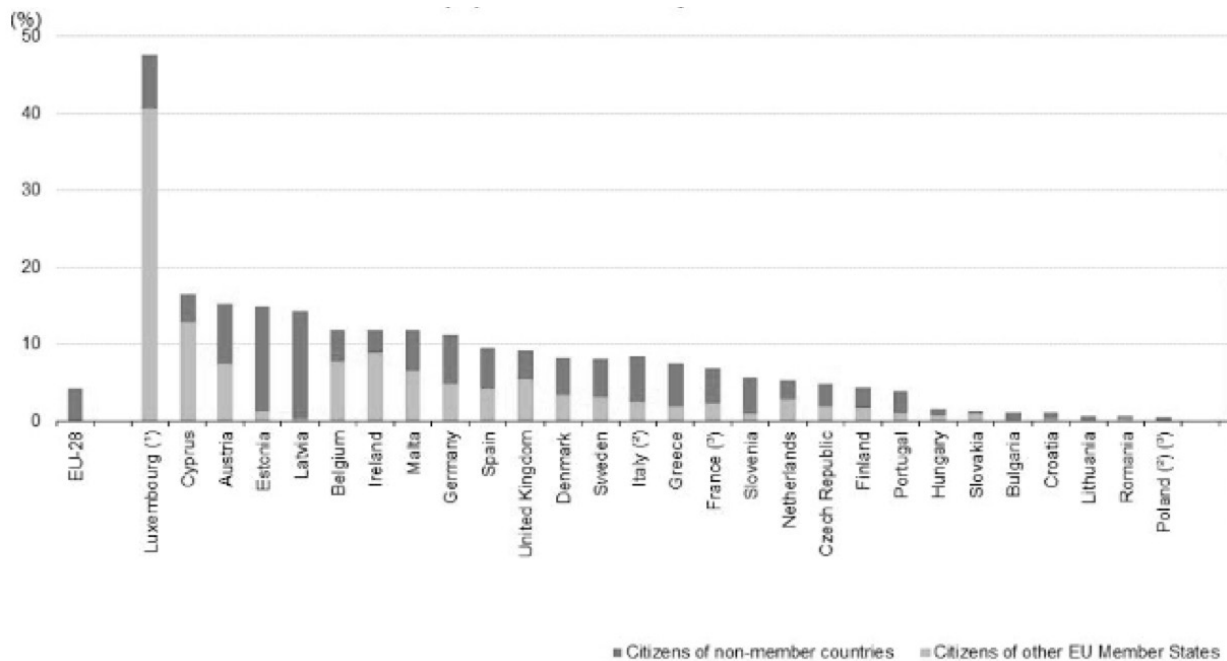


Fig. 1 – Citizens of non-member countries and citizens of other EU Member States Source: EUROSTAT, 2017.

Source: EUROSTAT, 2017.

were also registered in Cyprus, Austria, Estonia, Latvia, Belgium, Ireland, Malta and Germany. By contrast, foreigners accounted for less than 1% of the population in Poland and Romania (0.6% in both countries) and in Lithuania (0.7%). In relative terms, Luxembourg has the highest percentage of foreigners (1)(48% of its total population).

The urban space becomes, therefore, a gathering place for the indigenous and immigrant population with a new configuration of the urban space, in particular the suburban districts, characterized by the cohabitation of increasingly different and distant populations (Tosi, 1994) or, on the contrary, a very cohesive group with its culture and social marginality. The physical marginality of the suburbs as a metaphor for social marginalization also implies a certain level of belonging: the marginal population isn't totally outside, but they participate, in a subordinate situations, in the urban life strengthening its cohesion. Therefore, starting from the data on immigration and the distribution of immigrants on the urban texture, this study will focus on the European suburbs, with a particular attention to the instability phenomena and the two models adopted in France and Great Britain.

2. CONTEMPORARY CITIES AND NEW SCENARIOS OF THE URBAN SECURITY. – For a number of reasons discussed in this contribution, the contemporary city, while offering opportunities for improvement in terms of quality of life, ends up representing “the place of the greatest insecurity or, at least, of the greatest perception of insecurity “(Pagnini, 2008). The concept of security is, generally, declined according to two spatial reference spheres: the international one, where signs of social instability and destabilizing actions occur, often in violent form; the internal context, where the risk of criminal activity involves aspects not only of personal security, but various forms of economic crimes. Certainly, today, since the terrorist action of September 11, 2001, increasingly explicit threats arrive from Third countries, which presuppose defensive activities focused on the availability of an adequate military potential and, even more, on the prevention by an effective intelligence network in the most susceptible areas. On the other hand, the pressing problem that involves the national community is related to the internal sealing of a state and its ability to control, contrast and contain the various forms of political, social and economic

(1) The analysis is on the two-year period 2015-2017 because the focus is about the alleged links among immigration, urban segregation and terrorist attacks, intensified and multiplied, in the considered member countries, starting from 2015.

oppressions. However, over the last few years, the two concepts have overlapped and they have created a third and even more complex security's problem, in which military forces, law enforcement and intelligence have to integrate and cooperate. The new frontier of the "global risk" has revolutionized the concept of geo-strategy because it has overturned the logic of the conflict by mutating them from explicit to implicit, distributing infinite desperation and destruction inside the urban context, in the centre of every individual's daily life. One of the most prominent historians and analysts, Walter Laqueur (Laqueur, 2002), have found at least 150 definitions of terrorism, whereas others proposed a synthesis, bringing the various forms of terrorism into three macro-regions (2)(Romano, 2004). Many authors have even introduced the concept of "situational terrorism", which describes the extreme flexibility and evanescence of the new global jihad molecular structures; it can be set up for a specific mission, dissolving itself when the attack has been completed (Allam, 2014). In this general picture, "the specificity of the Islamic terrorism consists in taking part in all these contexts, with a transversal characterization that presents even more problematic and marked traits of a pervasive danger" (Delli Santi, 2014). Islamic terrorism triggers a process of disintegration for the opposing group's moral unity, causing emotive and uncoordinated reactions and it generates a profound fracture in the social context, (Fini, 2002). Since September 11, 2001, the number of the attacks is increasing with alarming frequency, both in Europe and in other regions of the world. The Global Terrorism Index 2016 of the Institute for Economics and Peace, an Australian Geostrategic Analysis Laboratory, has estimated that, following Turkey, France is the country with the second highest number of deaths for terrorism in the OECD, in 2015 and the first half of 2016. For 14 years until the beginning of 2015, France had a very low average of crude deaths per annum. However, in 2015, the number of deaths sharply increased to 161 (Global Terrorism Index, 2016). About Europe and terrorism, according to data provided by the Europol Terrorism Fighting Centre, in 2015, there were 211 eleven attacks, among these 17 were jihadist, and 1.057 people have been arrested for crimes related to terrorism, 667 of them were jihadists (EUROPOL, 2015). The highest rate of arrests for acts of terrorism in the major European cities lived in the suburbs, belonging to the second and third generation of immigrants. This is a rather alarming circumstance leading to a never-ending geopolitical problem: the phenomenon of the never realized interracial integration.

3. EUROPEAN SUBURBS, IMMIGRATION POLICY AND TERRORISM: POSSIBLE LINKS. THE CASE OF FRANCE AND GREAT BRITAIN. – At a urban level, the global character of the migratory phenomenon is presented under different aspects. Nowadays, it clashes with defensive policies motivated by a feeling of concern, linked mainly to the phenomenon of the international terrorism. At the same time, the geographical distribution derived from it, based on socio-economic and cultural criteria, has raised invisible barriers between the different communities who live alongside without any interaction (De Bernardis, 2012). In Europe, the processes of territorial integration and social cohesion are the basis of the Union project. The Schengen agreements, abolishing the internal borders of the European Union and allowing the free movement of citizens, put the EU under a pressure due to the extraordinary volume of migratory flows. However, beyond the narrow predicament represented by the presence of new and wider migratory flows to Europe, the geographical distribution of the previous migratory settlements create a risk of instability and worrying social ferment, matrix of potential terrorist threats. The periphery is, without doubt, the urban area with the highest percentage of immigrant population, largely of Islamic faith. According to the Pew Research Center, a US research institute based in Washington, the number of Muslims in Europe has risen from 29.6 million in 1990 to 44.1 million in 2010, with an increase of one percent every 10 years.

(2) The categories are: political-social terrorism, aimed at restoring a new world economic order; terrorist identity-nationalist, regionalist-racist and sometimes individualist; religious-mystic terrorism that reacts to a state of political, social and/or identity crisis by announcing a perfect world justified through the most violent actions.

TAB. I – ABSOLUTE VALUES OF THE MUSLIMS ON THE EUROPEAN POPULATION

Europe				
Absolute values and weight of the Muslim population on the European population				
	Muslim Population in the year	Percentage on the national population	PROJECTIONS values (estimated trends)	
			absolute	percentage
Countries	2010	2010	2030	2030
Austria	475.000	5.7	799.000	9.3
Belgium	638.000	6.0	1.149.000	10.2
Denmark	226.000	4.1	317.000	5.6
Finland	42.000	0.8	105.000	1.9
France	4.704.000	7.5	6.860.000	10.3
Germany	4.119.000	5.0	5.545.000	7.1
Greece	527.000	4.7	72.000	6.9
Ireland	43.000	0.9	125.000	2.2
Italy	1.583.000	2.6	3.199.000	5.4
Luxembourg	11.000	2.3	14.000	2.3
Netherland	914.000	5.5	1.365.000	7.8
Norway	144.000	3.0	359.000	6.5
Portugal	65.000	0.6	65.000	0.6
Spain	1.021.000	2.3	1.859.000	3.7
Sweden	451.000	4.9	993.000	9.9
Switzerland	433.000	5.7	663.000	8.1
Great Britain	2.869.000	4.6	5.567.000	8.2
Totale	18.267.000	4.5	29.759.000	7.1

Source: Pew Research Center's Forum on Religion and Public Life, January, 2011.

Data forecast the growth of the Muslim population in Europe, from 2010 to 2030, about 17 of 50 European countries. The strong concentration of the Muslim population could lead a multiplication of their influence on the indigenous social ground, especially effective intercultural integration process. Today, one million Muslims live in London (Great Britain is ranked at the third side, according to Pew Research Center's estimates), representing one-eighth of the population of that metropolitan area (Pew Research Center, 2011). Eric Kaufmann, an academic of the London University, claims that people of all races are moving in Great Britain. According to his researches, London is becoming a machine for the production of people: every year, it exports 40.000 people to the rest of Great Britain (its fuel is represented by immigration and births) (3). The main problem is not only the geographical distribution, but the concentration of immigrants within certain areas of the cities where the lack of social mobility, the unemployment and the closed familiar nucleus are often insurmountable obstacles in the process of effective intercultural integration within European cities. The spatial distribution of the international terrorism in the suburbs shouldn't be interpreted as a geographical expression of isolation from the urban centre, but as a territorial group, where people of the same culture, religion and homogeneous geographical origin are concentrated, and where groups with the same traditions, expectations and frustrations live together. The traditional sense of the suburb or periphery as "a geographical and chronological distant space from

(3) In Savile Town, suburb of Dewsbury, in Yorkshire, the last census of 2011 speaks about only 48 white people on 4.033 inhabitants. The majority are Pakistani or Indian, many are wearing the traditional Islamic clothes.

the centre” has lost its meaning and its implications: the territorial distribution of the urban suburbs has detected often areas of discomfort near the city’s centre and areas with new functional centralities in the places closest to the geographical border of the European cities. The new cities, in this sense, become multifunctional and polycentric. This dynamics about the concentration of immigrant populations within certain urban areas are strongly correlated to the various immigration policies and, subsequently, the integration in Europe. The recent report suggests that one of the most controversial and insidious aspects of migration is the role of im-migrants and their descendants in host societies. The main policy choices about the migratory models are contained within a range of options where the choice is the immigrant’s inclusion as individuals or communities (Giordano, 2015). In the first option, the particular characteristics of the individual’s back-ground are ignored; in the second option, the characteristics of ethnic groups are preserved within the new context: they tend to maintain their culture, their language, and they profess their religious beliefs. According to data about the migration flows, the presence of the Muslims in the European countries and the terroristic attacks, the management of migratory dynamics in France and Great Britain, two of the most affected countries in Europe, by these phenomena, appears very interesting. In these two contexts, relations between civic belonging and national identity are differently declined: in France, civil identity corresponds to a unified national identity; in Great Britain, the individuals, belonging to distinct religious or cultural groups, can have full rights as effective members of society. France is the country where the assimilationist model seems to have been implemented more firmly. The alternative model, defined as multiculturalist or pluralist has been adopted in Great Britain. Currently, the application of the assimilationist and multiculturalist models are visible in the residential choices of immigrant minorities in Paris and London. In Paris, the process of segregation has not only a geographical origin, but also social reasons. In this sense, authoritative and qualified minorities live in certain urban areas; in the *zus* (*zones urbaines sensibles*), the residential composition has a high foreign percentage. In particular, the most segregated groups come from North Africa, Sub-Saharan Africa and Turkey; they represent half of the estimated 5.1 million migrants in the country and they are mainly concentrated in the Ile-de-France region of Paris (40%). According to a study conducted by J.L. Pan Ké Shon, head of the researching team in the *Institut national d’étude démographiques* (Ined), unit of *Migrations internationales et minorités*, in the most disadvantaged suburbs, immigrants from the three mentioned regions represent the 42% of residents in the *zus*. The study also shows that the level of segregation decreases from the first to the second generation (Pan Ké Shon, 2007). The multiculturalist model allows to maintain the original immigrants’ identities, settling down in particular areas of the city, where it’s easier to express their cultural uniqueness. In Great Britain, residential segregation levels are relatively low if compared with the data of other countries: in London, the segregation index (4) of the foreign people is 40, lower than the Afro-American people in New York for example. However, the different ethnic groups have some internal differences (5) as well as a different segregation index.

4. CONCLUSIONS. – Public debates are often focused on the modalities and effects of spatial segregation, particularly when episodes of intermittent tension and urban conflicts break out in the most important European cities. Despite of the difference between the two models, terrorist attacks in the last decade, often carried out by French or British citizens of foreign origin, may lead to a common negative outcome of the integration policies. The two models, multiculturalist and assimilationist, have led to a similar result: when the integration is extremely difficult, the radicalism appears, finding a fertile ground for hate-centred proselytizing campaigns. Far from the support to the existence of a necessary direct connection between immigration, suburbs and terrorism, it’s undeniable that social and spatial segregation can be one of the keys to explain why many terrorists, in the last attacks in Paris, Bruxelles and London, came from the described residential contexts. The re-launch of the idea of an Islamic Cali-

(4) The value is between 0 and 100: zero indicates no type of segregation and 100 indicates the maximum degree of segregation.

(5) Black people from the Caribbean have high levels of integration; Indians, who live in socially closed communities, under the economic aspect, are similar to the British native people. In London, culture and religion are elements of strong socio-spatial separation: the Bengali people, for example, are the youngest, the poorest and the most under-employed minority, with the greatest degree of isolation and spatial segregation (cfr. Giordano, 2015).

phate is connected to an explicit action of proselytism, especially among the second and third generation of im-migrants in Western societies, where social marginalization, exacerbated by the economic crisis, is certainly a catalyst to fuel more insidious and exasperated areas of dissent (De Stefano, Piacentini, Trento, 2011). The risk is that the “separated” suburbs, such as Molenbeek in Brussels or Saint Denis in Paris, can become the jihadist incubators in our countries. Crises, defined as regional or local, across, now, the urban barriers and the boundaries of the cities, by questioning the wider balance and creating interdependence in the destinies of all humanity (Beck, 2003). First of all, the European Council has drafted a proposal for a directive to strengthen the EU legislation for the prevention of terrorism. Then, it’s essential a wider participation, involving all citizens and the collective responsibility, because the urban terrorist attacks are a source of a widespread social alarm (Bertaccini, 2006). The participatory security model appears as the implementation of a true and democratic prevention capable of identifying not just the cases of micro-criminality, but also any emergence of insurgency (Boeri, 2015). It’s very important the prompting political initiative aimed at preventing outbreaks of crisis, by restoring stability and containing the dangerous ethnic, social and economic conflicts that fuel the latent instability of large geographic regions of the contemporary world (D’Aponte, 2005). Prevention and inclusion should be developed both at the individual/community and urban levels. The attacks in Paris and London and the many counter-terrorism police operations have underlined the danger posed by radicalised individuals, often coming from European hotbeds. An EU program can foster a common and shared understanding of radicalisation processes on a large scale and implementing effective collaboration between intelligence services and the healthy part of local communities.

REFERENCES

- ALLAM K.F., *Il jibadista della porta accanto*, Milano, Piemme, 2014.
- BECK U., *Un mondo a rischio*, Torino, Einaudi, 2003.
- BERTACCINI D., “La “nuova” riforma della Polizia italiana: i discorsi e le pratiche ufficiali di “polizia di prossimità” in Italia”, PAVARINI M. (a cura di), *L’amministrazione locale della paura. Ricerche tematiche sulle politiche di sicurezza urbana in Italia*, Roma, Carocci, 2006, pp. 96-102.
- BOERI S., “L’anti-città culla dei terroristi”, *La Repubblica*, Roma, L’Espresso, 28.11.2015.
- D’APONTE T., “Il conflitto preventivo: una categoria in cerca di legittimazione”, *Scenari italiani. Rapporto Annuale 2004 della SGI. Il contesto geopolitico*, Roma, SGI, 2005, pp. 103-107.
- DE BERNARDIS A., “Una capitale cosmopolita alla sfida dell’integrazione. Il caso di Bruxelles”, in AMBROSINI M. (a cura di), *Governare città plurali*, Milano, F. Angeli, 2012, p. 118.
- DE BLIJ H.J., MURPHY A.B., *Geografia umana*, Bologna, Zanichelli, 2002, p. 221.
- DELLI SANTI M., *L’ISIS e la minaccia del nuovo terrorismo*, Roma, Aracne, 2014, p. 100.
- DE MEYER D., Versluys K., Borret K., Eeckhout B., Jacobs S., Keunen B., *The urban condition. Space, community and self in the contemporary metropolis*, 010 Publishers, Milano, Hoepli, 1990.
- DE STEFANO C., PIACENTINI L., TRENTO I. S. (a cura di), *I nuovi scenari del terrorismo internazionale di matrice jibadista*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011.
- DEMATTEIS G., LANZAC., *Le città del mondo. Una geografia urbana*, Torino, UTET, 2011.
- EUROPOL, www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/european-union-terrorism-situation-and-trend-report-2015, consultato in data 10 febbraio 2018.
- EUROSTAT, https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/images/4/42/Share_of_nonnationals_in_the_resident_population%2C_1_January_2017_%28%25%29.png, consultato in data 10 febbraio 2018.
- FINI M., *Il vizio oscuro dell’Occidente*, Venezia, Marsilio, 2002.
- GIORDANO A., *Movimenti di popolazione: una piccola introduzione*, Roma, Luiss University Press, 2015.
- GLOBAL TERRORISM INDEX REPORT, *Measuring and understanding the impact of terrorism*, Sydney, Institute for Economics and Peace, 2016, pp. 40-44.
- GOTTMAN J., HECKSCHER A., *The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, Twentieth Century Fund, 1961.
- LAQUEUR W., *Il nuovo terrorismo. Fanatismo e armi di distruzione di massa*, Milano, IBS, 2002.
- NEUTELINGS W. J., *De transformatie van de Haagse Zuidrand*, Stedebouwkundige studie in opdracht van de Dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken van de gemeente, Gravenhage, 1989.
- PAGNINI M.P., “La sicurezza urbana: paradigmi geografici e multidisciplinari”, in PAGNINI M.P., MATEJAK I. (a cura di), *La città e le problematiche della sicurezza: nuovi dialoghi tra Geografia politica e Geografia urbana*, Trieste, La Mongolfiera, 2008, p. 19.
- PAN KÉ SHON J. L., “Portrait statistique de zones urbaines sensible”, *Informations Sociales*, 5, 2007, n. 141, pp. 24-32.
- PEW RESEARCH CENTER, <http://www.pewforum.org/2011/01/27/future-of-the-global-muslim-population-regional-europe/>, consultato in data 15 febbraio 2018.

ROMANO S., *Anatomia del terrore*, Milano, La Feltrinelli, 2004.
ROWE C. AND KOETTER F., *Collage City*, Cambridge, MIT Presse Ltd, 1978.
TOSI A., *La casa: il rischio e l'esclusione*, Milano, F. Angeli, 1994.
UNIDESA, www.un.org/en/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html, consultato in data 14 febbraio 2018.
UNFPA, <https://www.unfpa.org/urbanization>, consultato in data 17 febbraio 2018.

Università Niccolò Cusano Roma: marianna.bove@unicusano.it, mariannabove@libero.it

SUMMARY: The modern urban space is characterized by a series of territorial structures with a strong internal diversification, also amplified by the migratory phenomenon, which often assumes, as a distinctive feature, the aspect of voluntary or induced segregation. Precariousness and sense of exclusion are common to the forgotten and hidden suburbs of many European cities. The characteristic of these urban spaces is precisely the barrier, visible or invisible, built between the minority and the majority around it. Starting from the contemporary city, this study will analyze the connections between segregation and urban security, with a particular attention to the France and Great Britain's suburbs where, according to the recent data about the last terrorist attacks, ferments the so-called anti-Western humus.

RIASSUNTO: Lo spazio urbano moderno è caratterizzato da una serie di strutture territoriali con una forte diversificazione interna, amplificata anche dal fenomeno migratorio, che spesso assume, come caratteristica distintiva, la forma di segregazione volontaria o indotta. Precarietà e senso di esclusione sono comuni alle periferie di molte metropoli europee. La caratteristica di questi spazi urbani è precisamente la barriera, visibile o invisibile, costruita solitamente tra la minoranza e la maggioranza che la circonda. Partendo dalla città contemporanea, questo studio analizzerà le connessioni tra segregazione e sicurezza urbana, con un'attenzione particolare alle periferie di Francia e Gran Bretagna in cui, stando alla cronaca dei recenti attacchi terroristici, sembrerebbe fermentare il cosiddetto humus anti-occidentale.

Keywords: segregation, immigration, urban security

Parole chiave: segregazione, immigrazione, sicurezza urbana

GIUSEPPE TERRANOVA

IL RUOLO DEI PRIVATI COME ATTORI GEOPOLITICI DELL'ACCOGLIENZA DEI RIFUGIATI: IL CASO CANADESE

1. INTRODUZIONE. – Negli ultimi quattro anni a livello globale si è registrata una rivoluzione nella geografia della distribuzione dei rifugiati. Nel 2015, per la prima volta nella storia, il numero delle persone costrette a causa di guerre o persecuzioni a lasciare la terra natia, ha superato la soglia dei 60 milioni, attestandosi a 65,3 milioni. Di questi: 21,3 milioni sono rifugiati (16,1 milioni sotto mandato UNHCR e 5,2 milioni sotto UNRWA, l'agenzia ONU per i rifugiati palestinesi); 40,8 milioni sono sfollati interni, obbligati a vivere nella condizione di profughi in patria; 3,2 milioni attendono una risposta alla loro domanda d'asilo nei paesi industrializzati. Nel mondo 1 persona su 113 è oggi un richiedente asilo, sfollato interno o rifugiato (UNCHR, 2016). In molte aree della Terra le migrazioni forzate sono in aumento dalla metà degli anni Novanta, in alcune anche da prima, tuttavia il tasso di incremento è cresciuto sensibilmente nell'ultimo quadriennio (Giordano, 2015).

Le ragioni principali sono tre: le crisi che causano grandi flussi di rifugiati durano, in media, più a lungo (ad esempio, i conflitti in Somalia o Afghanistan stanno ormai entrando rispettivamente nel loro terzo e quarto decennio); è maggiore la frequenza con cui si verificano nuove situazioni drammatiche o si riacutizzano crisi già in corso (la più grave oggi è la Siria, ma negli ultimi cinque anni anche Sud Sudan, Yemen, Burundi, Ucraina, Repubblica Centrafricana hanno fatto registrare gravi instabilità politiche); la tempestività con cui si riescono a trovare soluzioni per rifugiati e sfollati interni è andata diminuendo dalla fine della Guerra Fredda. Fino alla fine del 2005 l'UNHCR registrava ogni minuto circa sei persone costrette a fuggire dalla propria casa, oggi questo numero è salito a ventiquattro ogni minuto.

Di fronte al deciso aumento degli immigrati umanitari, sembra necessario, anche se non esiste un progetto unanimemente condiviso dalla comunità internazionale, riorganizzare il sistema globale dell'accoglienza dei richiedenti asilo seguendo due direttrici: l'applicazione dei dettati, fino a oggi disattesi, della Convenzione di Ginevra del 1951 e l'estensione su larga scala delle best practice sperimentate a livello locale da soggetti statali ma soprattutto privati (Betts, Collier, 2017).

Per quanto riguarda la prima direttrice, si noti che fin dalla Seconda Guerra mondiale, assistere e mantenere sono state le parole chiave dell'accoglienza, per lo più sotto mandato UNHCR, dei rifugiati nel mondo. Agli abitanti dei campi profughi nei pressi delle zone di crisi, così come in molte città europee, si garantisce vitto, alloggio e servizi socio-sanitari minimi (Cristaldi, 2013). Istruzione, formazione e lavoro sono, invece, solo eccezioni alla regola. Un approccio assistenzialista giustificato dallo status di rifugiato, considerato, per definizione, temporaneo. Lo si tutela e assiste perché chiusa la parentesi di emergenza torna in madrepatria. Il problema è che, secondo le Nazioni Unite, il 40% dei 65,3 milioni di profughi nel mondo rientra nella categoria tecnicamente nota dei *protracted*, cioè quelli costretti a vivere lontano da casa da almeno 5 o più anni. Un trend che sembra destinato a crescere. Sulla base di una ricerca pluriennale condotta dall'Overseas Development Institute (ODI) di Londra, sappiamo, infatti, che, tra il 1978 e il 2014, l'80% delle emergenze profughi si è risolta dopo 10 o più anni, mentre solo 1 su 40 nell'arco di tre anni. A ciò va aggiunto che il 50% dei rifugiati rifiuta di tornare a casa anche quando la crisi in madrepatria è finita. Una propensione al non ritorno che, secondo l'UNHCR, nel 2015 ha raggiunto uno dei livelli più alti degli ultimi trent'anni (Terranova, 2017).

Se, invece, per un complesso di ragioni, il rientro in patria non è possibile, al rifugiato restano due soluzioni: stabilirsi definitivamente nel paese di prima accoglienza o trovare una seconda nazione disposta a garantirgli un soggiorno di lungo periodo. Per capire quanto quest'ultima ipotesi sia remota, si ricordi, a titolo esemplificativo, che nel 2014 su un totale di circa 14,5 milioni di rifugiati sotto mandato UNHCR, solo lo 0,5%, cioè 73 mila sono stati redistribuiti in uno stato diverso da quello di prima accoglienza, per lo più (53 mila) negli USA.



È, dunque, evidente che per molti rifugiati sul lungo periodo la migliore e unica alternativa è quella di rimanere e provare a integrarsi nel paese di prima accoglienza (Hathaway, 1997). I cui governi, per ragioni di consenso elettorale, sono, però, spesso riluttanti a favorirne l'integrazione nel tessuto economico e sociale. Al punto da vietare loro l'accesso alla cittadinanza, al mercato formativo e occupazionale in ragione della *fictio* del loro *status* di soggiornanti temporanei. Il risultato è che ostacoli pratici e legali non consentono ai rifugiati di acquisire *expertise* necessarie per diventare economicamente autonomi (Gentileschi, 2009). È questa una delle più importanti sfide che la comunità internazionale ha davanti oggi per superare le emergenze profughi non solo tra le due rive del Mediterraneo ma nel resto del mondo. Per provare a vincerla il primo passo è superare e archiviare l'approccio assistere-mantenere nei confronti di chi ha diritto all'asilo. È auspicabile investire di più e meglio in programmi e iniziative che favoriscano l'inserimento sociale e lavorativo nei paesi di accoglienza. Ciò è forse possibile attraverso una doppia strategia.

La prima: professionalizzare la figura del richiedente asilo e del rifugiato per renderla spendibile sul mercato del lavoro. Corsi di lingue, informatica, stage, apprendistato, sono solo alcuni esempi per trasformare i nuovi arrivati da problema a potenziali risorse per il tessuto economico della nazione che li ospita.

La seconda: mettere in contatto richiedenti asilo, rifugiati e datori di lavoro, ma anche favorire la propensione all'imprenditorialità dei nuovi arrivati attraverso, ad esempio, il micro-credito.

Questo nuovo orientamento, che consentirebbe di superare i principi dell'assistere e mantenere dell'attuale sistema di accoglienza dei richiedenti asilo, può essere ostacolato da un complesso di fattori. Il primo riguarda il contesto politico dello stato di accoglienza. La Convenzione di Ginevra del 1951 sostiene e incentiva l'ingresso dei rifugiati nel mercato del lavoro. Il problema è che tra i paesi che oggi ospitano il maggior numero di profughi, molti non hanno firmato la Carta e altrettanti, pur avendo aderito, tendono a disattendere i dettati. Perché negano ai rifugiati i permessi di lavoro o ne rendono particolarmente difficile, con barriere burocratiche, le procedure per ottenerli. La seconda concerne le caratteristiche dell'economia del paese ospitante. Come è facile immaginare, in casi di recessione ed elevati livelli di disoccupazione, i programmi di inserimento lavorativo dei rifugiati possono essere un flop e fomentare i sentimenti anti-stranieri della popolazione autoctona. Spesso falliscono, però, perché sottovalutano le specificità del tessuto economico-industriale locale. Succede, ad esempio, che si investano risorse per formare profili professionali non richiesti in quel determinato mercato. La terza, capacità e desiderio dei rifugiati di integrarsi nel paese ospitante. Non tutti i rifugiati sono interessati a stabilirsi in modo permanente nello stato di prima accoglienza. Una parte ambisce a rientrare in madrepatria oppure a emigrare in uno Stato Terzo. A ciò va aggiunto che anche quando hanno il desiderio di rimanere, non hanno le competenze minime per integrarsi, perché analfabeti o con livelli di istruzione, rispetto alla media della popolazione autoctona, bassissimi. Un gap che neanche il più efficiente programma di inserimento e integrazione a volte riesce a colmare. La quarta, il nutrito ed eterogeneo gruppo di attori, statali e non, responsabili dell'accoglienza dei rifugiati, comunicano poco e male tra di loro. Organizzazioni umanitarie, ong e attori locali operano spesso a comparti stagni. L'assenza di una cabina di regia unica produce interventi frammentati, assistenzialisti, non ispirati a strategie omogenee di lungo periodo. A complicare il quadro c'è, infine, anche la qualità della formazione degli addetti ai lavori, non sempre all'altezza del compito che svolgono. Ostacoli che, però, in alcuni casi, non hanno impedito, soprattutto grazie al ruolo dei privati come attori geopolitici dell'accoglienza dei nuovi arrivati, di sperimentare *best practice* innovative con l'obiettivo di rendere richiedenti asilo e rifugiati meno assistiti e più autonomi (Terranova, 2017).

2. GEOGRAFIA DELLE BEST PRACTICE PRATICHE DIGITALI. – Refugee United (RefUnite), fondata nel 2008 dai fratelli Christopher e David Mikkelsen, è una piattaforma digitale in quindici lingue che mette a disposizione degli utenti gratuitamente strumenti tecnologici per unire ciò che i conflitti e la povertà dividono: le famiglie. È stata ideata per aiutare i profughi a mettersi in contatto con i propri cari, dei quali si possono perdere le tracce nel viaggio verso un futuro migliore. Per evitare il rischio di possibili ritorsioni nei confronti dei parenti di coloro che sono fuggiti dalle guerre, consente anche la possibilità di effettuare le ricerche in forma anonima e poter quindi inserire dettagli noti solo ai parenti. Visto che il 50% della popolazione mondiale non ha accesso a internet e quasi un miliardo di persone è analfabeta,

RefUnite in collaborazione con Facebook ha intessuto una rete di accordi con operatori mobili e radio locali che consentono di diffondere nei remoti villaggi rurali o nei grandi campi profughi gli annunci vocali di rifugiati che cercano parenti o amici. I due fratelli, creatori del progetto che fino ad oggi è riuscito a riunire 38 mila famiglie, sono stati premiati come Imprenditori Sociali dell'Anno (Social Entrepreneur 2017) dalla Schwab Foundation, fondata da Klaus Schwab, ideatore del World Economic Forum. Un riconoscimento dedicato a coloro che si fanno portatori di un nuovo modello di imprenditoria, legato non al profitto quanto al miglioramento di condizioni socio-economiche attraverso la produzione di beni e servizi di interesse collettivo.

Welcome Refugee, fondato da Mareike Geiling e Jonas Kakoschke, è uno speciale Airbnb solidale dedicato ai richiedenti asilo in Germania. Iscrivendosi a questo portale si può concedere la propria disponibilità a ospitare un profugo presso la propria abitazione. Una disponibilità, quella di aprire le porte della propria casa, già offerta da oltre 1000 cittadini tedeschi, beneficiando anche del supporto delle associazioni che nel Paese si occupano di rifugiati. Normalmente quello che viene offerto è l'alloggio, al sostegno economico dell'ospite pensa il Governo. Servizi simili di ospitalità diffusa sono presenti in molti Stati UE, come in Francia (Calm-like at home) e in Olanda (Refugee Hero) che vuole coinvolgere nel progetto anche chiese e moschee.

Sul lato educativo a Berlino l'università online Kiron ha lanciato un progetto per aiutare i rifugiati a migliorare la propria educazione. Gli utenti di questo ateneo non-profit - circa otto milioni - si possono collegare da ogni luogo del mondo e proseguire gli studi. Sempre in Germania, a Monaco, l'imprenditore sociale Michael Stenger, ha fondato SchlaU-Schule che consente ai giovani rifugiati di colmare il gap con la lingua tedesca e il completamento degli studi intrapresi nei paesi di origine. Sempre in Germania, Refugees On Rails offre corsi di *coding* ai profughi e chiede ai tedeschi di donare i loro PC usati.

Il governo finlandese sta sperimentando una innovativa forma di inclusione sociale dei rifugiati attraverso *blockchain*. Con questo termine si intende una lista in costante crescita di record, chiamati blocchi, che sono collegati e messi in sicurezza grazie alla crittografia. Ogni blocco contiene un *hash pointer* che lo collega al blocco precedente. Le *blockchain* sono resistenti alla modifica dei dati. Una *blockchain* può consentire di strutturare un registro aperto e distribuito che può registrare le transazioni tra due parti in modo efficiente, permanente e verificabile. Per l'utilizzo come libro mastro o registro contabile, una *blockchain* viene generalmente gestita da una rete *peer-to-peer* che aderisce collettivamente a un protocollo per la convalida di nuovi blocchi. Una volta registrati, i dati in un certo blocco non possono essere modificati retroattivamente senza la modifica di tutti i blocchi successivi, il che richiede la collusione della maggioranza della rete (Lagni, 2017). In altri termini, è un database distribuito *peer-to-peer* in cui chiunque può farsi nodo della rete e che si pone esso stesso come network di controllo di una qualsiasi transazione. Questo esclude la necessità di un ente terzo di supervisione. Il successo è arrivato perché *blockchain* è un libro mastro dei passaggi della criptovaluta Bitcoin (ne mantiene l'anonimato ma garantisce la transazione) ma il meccanismo alla base può essere utile in molti ambiti, dalla finanza alle istituzioni passando in fondo per qualsiasi operazione che abbia bisogno di un controllo distribuito (Cosimi, 2017). La Finlandia sta provando a sfruttarne le potenzialità nell'ambito della gestione dei rifugiati e della loro accoglienza, soprattutto per quelli che non dispongono di conti bancari o di altri tipi di legami col mondo finanziario. Il servizio per l'immigrazione finnico ha distribuito loro delle carte Mastercard prepagate per due anni invece di denaro contante, collaborando con la startup Moni di Helsinki. Questa rete di carte di credito è garantita dalla *blockchain*. Ciascuno di quei rifugiati ha, infatti, un'identità digitale. La carta funziona sia da conto corrente che come strumento per pagare acquisti o bollette. Grazie al possesso della carta e all'identità digitale registrata su una serie di blockchain pubbliche, si fa un passo avanti nell'inclusione sociale che passa anche da una situazione finanziaria decente e semplice da stabilire e al contempo sicura per le casse pubbliche perché la startup monitora l'uso di quelle carte e riferisce alle istituzioni che se ne occupano (Cosimi, 2017).

Anche l'Alto Commissariato ONU per i Rifugiati (UNHCR) ha sperimentato diversi progetti che prevedono l'applicazione di nuove tecnologie nella gestione e accoglienza degli immigrati umanitari. Con il database digitale ProGres, creato alla fine degli anni Novanta in occasione della crisi del Kosovo e aggiornato nell'ultimo quadriennio, sta progressivamente raccogliendo informazioni dettagliate (nome, cognome, età, problemi di salute, stato di avanzamento della domanda di asilo, ecc.) sulle persone che nel mondo hanno chiesto protezione internazionale. ProGres è utilizzato anche come strumento per

verificare la reale identità dei profughi. In molti campi UNHCR, ad esempio, le informazioni raccolte attraverso ProGres vengono incrociate con i dati biometrici, impronte digitali e scansioni dell'iride, per evitare che si fornisca aiuto e assistenza a coloro che si presentano, senza esserlo, come rifugiati. In Giordania, ad esempio, oltre due milioni di rifugiati sotto mandato UNHCR per fare acquisti o ricevere alimenti e denaro sono sottoposti a una scannerizzazione dell'iride. Da quando nel 2013 questi innovativi sistemi di verifica dell'identità sono stati introdotti nei campi profughi di Kakuma e Dadaab in Kenya, le Nazioni Unite hanno risparmiato in media \$1,4 milioni al mese che prima venivano spesi per garantire vitto e alloggio a finti rifugiati.

Con le nuove tecnologie e l'emergere dei privati come attori geopolitici dell'accoglienza, sta cambiando anche il modo in cui l'UNHCR e più in generale le agenzie umanitarie internazionali forniscono aiuti umanitari passando da un modello assistenziale a un modello che incentiva l'autonomia e l'indipendenza dei rifugiati. Ad oggi il 96% degli aiuti nei confronti di questa speciale categoria di immigrati avviene consegnando loro beni di prima necessità: latte in polvere, coperte, pannolini, ecc. Mentre solo nel 4% dei casi si assegnano loro contanti da utilizzare secondo i propri reali bisogni. L'obiettivo è invertire questa proporzione affidando ai diretti interessati la responsabilità di gestire le risorse economiche a loro destinate che verranno accreditate su carte prepagate ma soprattutto su conti gestibili via smartphone. Progetti pilota di questo genere hanno già dimostrato i vantaggi del nuovo modello di assistenza che trasforma il rifugiato non più in un eterno assistito ma in un attore economico e sociale del paese che lo ospita. Un recente report dell'International Rescue Committee realizzato su un campione di circa 90 mila famiglie che in Libano avevano ricevuto un aiuto economico di 575 dollari via smartphone, carte prepagate, è giunto alla conclusione che la netta maggioranza li aveva spesi per acquistare alimenti, vestiti, benzina, pagare debiti e mandare i figli a scuola. È anche per queste ragioni che l'UNHCR ha, ad esempio, cominciato a consegnare in molti campi profughi migliaia di sim per cellulari e lanterne solari per ricaricarli.

3. GEOGRAFIA DELL'ACCOGLIENZA IN CANADA E CONCLUSIONI. – Il Canada è stato uno dei primi paesi al mondo ad anticipare l'attuale tendenza internazionale che in materia di accoglienza e integrazione dei rifugiati privilegia l'emergere di sistemi misti caratterizzati dal ruolo complementare svolto dal settore privato con quello pubblico.

Per ciò che concerne la gestione degli immigrati umanitari il modello canadese è basato su tre pilastri: pubblico, quando è lo Stato a farsi carico di assistere e favorire la formazione e l'inserimento lavorativo dei rifugiati; misto, quando le autorità statali si avvalgono della collaborazione di soggetti privati per accogliere e integrare un ristretto gruppo di rifugiati (cosiddetti *blended*); privato, quando lo Stato delega totalmente a soggetti privati l'onere di ricevere i nuovi arrivati. Quest'ultimo pilastro, che rappresenta l'aspetto più innovativo del modello canadese, è stato introdotto nel 1978 con l'approvazione del Canadian Refugee Sponsorship Program. Esso ha aggiunto, in parallelo ai programmi governativi, la possibilità per un'associazione o gruppi di almeno cinque cittadini iscritti al programma di sponsorizzare una o più famiglie di profughi per un lasso temporale medio di dodici mesi (Fratzke, 2017).

Gli sponsor hanno l'onere di promuovere un complesso di azioni atte a sostenere economicamente e promuovere la formazione educativa e professionale dei nuovi arrivati con l'obiettivo di inserirli nel tessuto sociale e occupazionale del paese ospitante. Tra il 1979 e il 1981 il Canada ha accolto circa 65 mila rifugiati dal Vietnam, Cambogia e Laos. Oltre la metà di questi è stata sponsorizzata privatamente e una parte adesso sta facendo la stessa cosa con i rifugiati che arrivano dalla Siria. Si stima che dal 1978 a oggi, i beneficiari del Canadian Refugee Sponsorship Program siano stati quasi 300 mila. A questo occorre aggiungere che il Canada, sempre attraverso un sistema di accoglienza basato sulla sponsorizzazione dei privati, accoglie il 10% dei rifugiati che ogni anno a livello mondiale vengono reinsediati da paesi terzi sotto l'egida dell'UNHCR.

Secondo il Dipartimento immigrazione canadese (Government of Canada, 2018), i rifugiati sostenuti dalla sponsorizzazione privata tendono a integrarsi meglio e prima rispetto a quelli accolti dal sistema pubblico, per almeno due ragioni.

La prima riguarda il fatto che i rifugiati che sono sponsorizzati dai privati beneficiano di quello che gli studiosi definiscono capitale sociale, ovvero i contatti, i network e il know-how dei rispettivi sponsor. I nuovi arrivati hanno così dalla loro parte un gruppo di canadesi disponibili a fornire informazioni e

conoscenze indispensabili per orientarsi e integrarsi nel paese ospitante.

La seconda concerne il fatto che spesso i rifugiati assistiti dal settore pubblico sono quelli che appartengono a categorie svantaggiate, hanno famiglie più numerose, problemi di salute e, di conseguenza, fanno registrare un tasso di integrazione decisamente più basso rispetto a quello rilevato tra coloro che sono in carico ai privati.

Nonostante i risultati raggiunti, il Canadian Refugee Sponsorship Program ha ricevuto nel corso degli anni due critiche in particolare. La prima concerne i ritardi nelle operazioni di trasferimento dei rifugiati dal paese di origine al domicilio degli sponsor. Tra il momento in cui il gruppo di privati canadesi dà la sua disponibilità e quello in cui riceve i profughi possono, infatti, passare molti mesi. Un ritardo che le autorità canadesi giustificano con la necessità di effettuare sistematici e stringenti controlli sui richiedenti asilo, per evitare frodi e abusi da parte di immigrati economici che tentano di ottenere, senza averne diritto, lo status di rifugiato. La seconda è contro il governo canadese che addossa al rifugiato, sotto forma di prestito, i costi del viaggio dallo Stato di origine a quello di destinazione. Secondo le autorità del Canada mettere a carico dei profughi gli oneri del trasporto ha il duplice obiettivo di responsabilizzarli e verificarne la reale necessità di ricevere protezione. Di diverso avviso le associazioni che si occupano di tutelare i diritti dei rifugiati, convinte che a causa di questo debito iniziale, molti profughi siano costretti a entrare nel mondo del lavoro, accontentandosi di occupazioni scarsamente retribuiti perché poco qualificati, prima di completare l'iter formativo previsto dagli sponsor che consentirebbe loro di svolgere mansioni specializzate e più remunerative.

La forza innovativa e la capacità di accoglienza del Canadian Refugee Sponsorship Program è tra le ragioni che spiegano perché nel 1986 il Canada è stato insignito del Premio Nansen dell'UNHCR. Si tratta di un riconoscimento che dal 1954 viene assegnato annualmente a personalità, stati e istituzioni che si sono contraddistinte per la straordinaria e comprovata azione umanitaria in favore di rifugiati, sfollati o apolidi. Attualmente il premio consiste in una medaglia commemorativa e in uno stanziamento di 100.000 dollari che il vincitore, in stretta concertazione con l'UNHCR, deve destinare al finanziamento di uno o più progetti atti a valorizzare il lavoro che già compie in favore di apolidi, rifugiati e sfollati. Il Premio Nansen prende il nome da Fridtjof Nansen, scienziato, esploratore polare e diplomatico norvegese che negli anni venti ha ricoperto il ruolo di primo Alto Commissario per i Rifugiati per la Società delle Nazioni. Nel 1922 Nansen ha vinto il premio Nobel per la pace per il suo coraggioso e infaticabile lavoro in favore degli immigrati umanitari della Prima Guerra Mondiale. Egli riuscì negli anni del suo incarico (1920-1930) a fare emettere, con il suo nome, uno speciale passaporto, riconosciuto a livello internazionale, a favore di chi era privo o era stato privato dei documenti di identità e di viaggio. Il Passaporto Nansen restò valido per la circolazione degli apolidi fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. In seguito il problema trovò più ampia e articolata soluzione grazie all'apposita Convenzione sullo status dell'apolide firmata a New York nel 1954 che equiparò la condizione dell'apolide a quella del rifugiato con il diritto di vedere riconosciuto il suo status dalla nazione di residenza o dall'UNHCR attraverso procedure sia amministrative che giudiziali.

Il modello di accoglienza dei rifugiati in Canada, oltre al ruolo centrale dei privati come sponsor, ha tra i suoi punti di forza la capacità di innovarsi e adattarsi all'evoluzione socio-politica dei tempi. Si ricordi, a titolo esemplificativo, che nel 1993 il Canada è diventato il primo paese al mondo a riconoscere lo status rifugiato a uomini e donne perseguitati in patria a causa del loro orientamento sessuale.

In tempi più recenti il sistema d'asilo del Canada è stato oggetto di due importanti riforme: Balance refugee act (2010) e Protecting Canada's immigration system act (2012). Entrambi i provvedimenti hanno introdotte norme restrittive sull'ingresso e il soggiorno degli immigrati illegali e coloro che sono in attesa di ricevere una risposta dal governo canadese alla loro domanda di asilo. Novità che sono state oggetto di critiche da parte di organizzazioni come Human Right Watch e Amnesty International soprattutto su due aspetti: l'estensione dei tempi di detenzione dei richiedenti asilo in attesa che la loro domanda passi il vaglio delle autorità preposte; l'obbligo per coloro che ottengono lo status di rifugiati di richiedere un permesso di soggiorno di lungo periodo solo dopo aver vissuto almeno cinque anni regolarmente in Canada (Wihtol de Wenden, 2016). Una stretta che il governo canadese ha giustificato con la necessità di evitare che l'efficiente e generoso sistema di accoglienza dei rifugiati in Canada non sia oggetto di frodi da parte di immigrati economici opportunamente sostenuti dalla criminalità organizzata e dai trafficanti di esseri umani.

Nell'analisi della geografia dell'accoglienza in Canada occorre, infine, notare il ruolo svolto dall'attuale Primo Ministro Jean Trudeau in carica dal 4 novembre 2015. Egli è un personaggio carismatico che molti osservatori internazionali hanno designato come contraltare del neo-presidente USA Donald Trump. All'opposto del collega americano, Jean Trudeau si presenta, infatti, nello scacchiere politico mondiale come uno dei pochi paladini della globalizzazione, del libero scambio e più in generale della cosiddetta società aperta (Popper, 2004). Il Premier canadese, fin dall'inizio del suo mandato, ha sostenuto una politica delle porte aperte nei confronti rifugiati, soprattutto siriani: negli ultimi tre anni sono stati 50 mila quelli accolti in Canada soprattutto attraverso il sistema delle sponsorizzazioni private.

È per questo complesso di ragioni che il sistema canadese di asilo rappresenta oggi un paradigma di riferimento per superare il modello internazionale di accoglienza dei rifugiati che dalla Seconda guerra mondiale, sotto mandato dell'UNHCR, è stato incentrato su due parole chiave: assistere e mantenere.

BIBLIOGRAFIA

- AMATO F., *Atlante dell'immigrazione in Italia*, Roma, Carocci, 2008.
- BETTS A., COLLIER P., *Refugee. Transforming a broken refugee system*, London, Penguin Book, 2017.
- BRUSA C., "Globalizzazione, immigrazione straniera e geografie della cittadinanza e dell'esclusione", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 12, 2000, n. 5, pp. 631-638.
- CASTI E., "Dal territorio allo spazio reticolare delle migrazioni: la governance territoriale", *Libertà Civili*, 2011, n. 2, pp.131-137.
- COSIMI S., *Blockchain per i rifugiati, ecco come la usa (bene) la Finlandia*, <http://smartmoney.startupitalia.eu/senza-categoria/61368-20170921-blockchain-rifugiati-la-usa-bene-la-finlandia>, 2017,
- CRISTALDI F., *Immigrazione e Territorio. Lo spazio con/diviso*, Bologna, Patron Editore, 2013.
- CUSIMANO G., MERCATANTI L., "Conflitto e scelta della destinazione migratoria. Un caso siciliano", in PAGANO A. (a cura di) *Migrazioni e Identità: analisi multidisciplinari*. Roma, Edicusano editore, 2017, pp. 91-100.
- EUROPEAN PARLIAMENT, ASYLUM POLICY IN CANADA, [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_ATA\(2016\)573964](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_ATA(2016)573964), 2018.
- FRATZKE S., *Engaging communities in refugee protection. The potential of private sponsorship in Europe*, Washington, Migration Policy Institute, 2017.
- GENTILESCHI M., *Geografia delle migrazioni*, Roma, Carocci, 2009.
- GIORDANO A., *Movimenti di popolazione*, Roma, Luiss Press, 2015.
- GOVERNMENT OF CANADA, *Apply to sponsor your spouse, partner, children*, <https://www.canada.ca/en/immigration-refugees-citizenship/services/immigrate-canada/family-sponsorship/spouse-partner-children.html>, 2018.
- HATHAWAY J., NEVE R.A., "Making International refugee law relevant again: a proposal for collectivized and solution-oriented protection", *Harvard Human Rights Journal*, 1997, n.10, pp. 115-211.
- LAGNI A., *Blockchain cos'è e come funziona, spiegazione e definizione in italiano wallet portafoglio*, <https://www.criptoalute24.com/blockchain/>, 2017.
- PAGNINI M.P., *Storia e teoria della geografia politica. Una prospettiva internazionale*, Roma, Edicusano editore, 2014.
- POPPER K., *La società aperta e i suoi nemici*, Roma, Armando editore, 2004.
- RUSSO KRAUSS D., *Geografie dell'immigrazione. Spazi multi-etnici nelle città: Italia, Campania, Napoli, Liguori*, 2005.
- TERRANOVA G., *Il XXI secolo dell'immigrazione*, Roma, Edicusano editore, 2017.
- UNHCR (2016), *Global trends forced displacement in 2015*, Retrieved from <https://www.unhcr.org> (2016, October 1th).
- WIHTOL DE WENDEN C., *Le nuove migrazioni*, Bologna, Patròn, 2016.

Università Cusano di Roma: giuseppe.terranova@unicusano.it

RIASSUNTO: Il sistema canadese di asilo rappresenta oggi un paradigma di riferimento per superare il modello internazionale di accoglienza dei rifugiati che dalla Seconda guerra mondiale, sotto mandato dell'UNHCR, è stato incentrato su due parole chiave: assistere e mantenere. Agli abitanti dei campi profughi nelle zone di crisi, così come in molte città europee, si garantisce vitto, alloggio e servizi socio-sanitari minimi. Istruzione, formazione e lavoro sono, invece, eccezioni alla regola. Un approccio assistenzialista giustificato dallo status di rifugiato, per definizione temporaneo. Il problema è che, secondo le Nazioni Unite, il 40% dei 65,3 milioni di profughi nel mondo è costretto a vivere lontano da casa da almeno 5 o più anni. È anche per queste ragioni che alcuni Stati come il Canada hanno sperimentato, in alternativa a quello dominante, modelli alternativi, ispirati al principio della sponsorizzazione da parte del settore privato dell'accoglienza dei rifugiati. Il sistema canadese può rappresentare un modello da imitare a livello internazionale? È a questo interrogativo che il presente lavoro prova a rispondere.

SUMMARY: The Canadian asylum system now stands as a reference paradigm to replace the international admission model for refugees that since WWII, under the mandate of the UNHCR, has hinged on two key words: assist and maintain. Those in refugee camps in the crisis areas and in many European cities are guaranteed a basic level of food, housing and access to social-health services. Education, training and employment are, however, considered exceptions to the rule. A welfare appro-

ach that is justified by the status of refugee, temporary by definition. The problem is that, according to United Nations figures, 40% of the 65.3 million refugees in the world are forced to work away from their home for five or more years. Another reason why countries such as Canada have trialed alternative models to the prevailing approach. Models inspired by the principle of private-sector sponsorship of refugee admission. Is the Canadian system a model worthy of imitation on an international level? This is the question addressed in this research.

Parole chiave: rifugiati, Convenzione di Ginevra, modello di integrazione canadese

Keywords: refugee, The Geneva Convention, The Canada's integration model

Sessione 6

STRATEGIE PER LA RIDUZIONE DEL RISCHIO DISASTRI: BARRIERE AD UN APPROCCIO INTERDISCIPLINARE

FAUSTO MARINCIONI

INTRODUZIONE

Le risorse umane, ambientali ed economiche a disposizione di una comunità, oltre che determinarne il livello di benessere, influenzano le strategie di riduzione del rischio disastri mediante la gestione di: 1) pericolosità naturale del territorio; 2) vulnerabilità ed esposizione, legata alle specifiche strategie di sviluppo scelte e 3) resilienza, ossia la capacità della comunità di ridurre, rispondere e recuperare da un impatto disastroso.

In un'epoca in cui gli effetti contrastanti della globalizzazione stanno contribuendo a far riemergere un senso di identificazione con il territorio e le sue dinamiche ambientali, sta maturando anche la consapevolezza che la riduzione del rischio disastri richiede una visione geografica capace di raccordare, in un paradigma olistico, i processi naturali con quelli socio-antropologici.

Tuttavia, la persistenza di una visione dicotomica del rapporto uomo-natura crea impedimenti ad un tale approccio interdisciplinare, fra cui:

- Barriere cognitive: insufficiente consapevolezza e percezione dei pericoli; visione di breve termine nella valutazione dei rischi; approccio passivo e scarso interessamento alla prevenzione e mitigazione; inefficaci comportamenti autoprotettivi;
- Barriere sociali: ineguaglianze e conflitti; pressioni demografiche; carenza di infrastrutture e risorse; limitato interesse a sviluppare programmi di sensibilizzazione pubblica.
- Barriere ambientali: valore dei servizi ecosistemici vs valore economico della natura; ambiente naturale e trasformazioni antropiche;
- Barriere economiche: mancanza di incentivi per la riduzione dei rischi; assenza di chiare analisi sui costi e benefici della riduzione del rischio; fallaci politiche di sviluppo urbano su aree pericolose;
- Barriere istituzionali: disomogeneità nelle procedure di gestione dei rischi; differenti linguaggi, tempi d'azione, reazione e interconnessione tra mondo scientifico-tecnico e politico; scarsa collaborazione fra istituzioni e tra istituzioni e società civile.

La sessione ha accolto contributi ispirati sia all'individuazione sia al superamento di queste ed altre barriere che potrebbero ostacolare la riduzione del rischio disastri.

Il contributo di Guadagno apre la sessione con una riflessione sul caso del territorio vesuviano, dove diversi elementi di pericolo e vulnerabilità contribuiscono ad una grave situazione di rischio. In questo contesto vengono evidenziate barriere amministrative che attenuano le potenzialità di mitigazione del rischio vulcanico; fra queste vi sono inefficaci piani locali di protezione civile, nonché una frammentazione degli attori competenti.

Carastro si concentra sul tema della gestione a lungo termine dei rifiuti radioattivi e del combustibile nucleare e su come ciò possa costituire una potenziale fonte di conflitto fra i vari *stakeholders*. Il contributo individua ed esamina quali modelli di discussione si potrebbero applicare nel contesto di una grande opera riguardante tale problematica, e quali barriere "immateriali" si potrebbero innalzare durante un pur auspicato processo partecipativo.

La sessione prosegue con il contributo di Appiotti, Bertin, Maragno, Musco. In esso si trova un'analisi delle strategie per la valutazione di vulnerabilità e di pericolo, applicate alla scala urbana. La discussione arriva alla disamina dell'efficacia del progetto Istat/Italia Sicura, attraverso una particolare geo-visualizzazione dei dati a disposizione. Viene quindi osservato come studi a scale differenti portino a interpretazioni differenti, pertanto costituendo una solida barriera contro l'efficace implementazione di piani di emergenza e gestione del rischio da scale regionali a inferiori.

Anche il contributo di Bonati si concentra sull'ambito urbano, con particolare riferimento alla città di Genova discutendo l'approccio dell'ecologia politica urbana. In questo modo vengono individuate le principali categorie di barriere nelle politiche di urbanizzazione e gestione del rischio. Il contributo



evidenzia anche il valore aggiunto che deriverebbe da una possibile integrazione fra approccio ecologico e sociale nella riduzione del rischio disastri.

Le barriere che vengono esaminate nel contributo di Casareale e Colocci, invece, sono quelle che si manifestano quando un sistema sanitario deve far fronte ai mutamenti indotti dai cambiamenti climatici. Le autrici illustrano le diverse origini che tali limiti possono presentare, a partire da differenti aspetti delle società umane (ad esempio le tecnologie a disposizione, oppure il capitale sociale). Inoltre, a fronte dei futuri scenari climatici, viene mostrata la necessità di implementare piani di adattamento, anche del settore sanitario.

È su una particolare declinazione della Geografia che si incentra invece il contributo di Gatto e Marincioni. Nello specifico, viene indagato come le possibili interazioni fra geografia della disabilità e riduzione del rischio disastri possano contribuire all'abbattimento di quelle barriere che ostacolano i processi di inclusione sociale nel contesto della pianificazione dell'emergenza e che rendono ancora più complesso affrontare le emergenze per le persone con disabilità. A tal fine, viene suggerito un diretto coinvolgimento di queste persone sin dalle prime fasi di pianificazione dell'emergenza.

Le barriere ad un approccio multidisciplinare alla riduzione del rischio e alla valutazione dell'efficacia delle strategie adottate sono invece il focus del contributo di Gioia. In esso, viene proposto uno strumento analitico, modulabile e multisettoriale, sviluppato nell'ambito del progetto europeo Life Primes (Preventing flooding RIsks by Making resilient communitiES). Al contempo, viene evidenziato come tale strumento permetta di rendere conto della trasversalità del rischio climatico nonché dei potenziali impatti delle azioni intraprese a sua mitigazione.

Il contributo di De Rosa prende avvio da un altro progetto europeo: SecInCoRe, dove al centro della discussione vi è proprio la gestione dell'emergenza. Nello specifico vengono individuate le principali barriere, istituzionali e tecnologiche, che si presentano durante tale fase del disastro e viene mostrato come l'adozione di sistemi di condivisione delle informazioni possa contribuire al loro superamento.

La sessione si chiude con il contributo di Carone, che torna a fare riferimento al progetto europeo LIFE PRIMES. L'autrice si sofferma sulla discussione di come la riduzione del rischio climatico debba passare attraverso un sistematico abbattimento delle barriere comunicative.

ELEONORA GUADAGNO

BARRIERE AMMINISTRATIVE ALLA PREVENZIONE DEL RISCHIO: IL CASO DELL'AREA VESUVIANA

1. PREMESSA. – La pericolosità vulcanica collegata al Vesuvio è stata da sempre oggetto di interesse da parte di studiosi in epoche diverse (1). Malgrado l'elevato grado di conoscenza sulla storia vulcanica passata e sui possibili impatti di eventi futuri, anche indotto da studi con approcci metodologici diversificati (2), la divulgazione e l'effettiva consapevolezza sui rischi dell'area (3), non sembrerebbero essere nei fatti una priorità né per le amministrazioni locali né tantomeno per i residenti: tale indifferenza al territorio, associata a una mancata prevenzione e a questo scollamento tra coloro i quali sono chiamati ad attuare la prevenzione e chi invece è impegnato a studiare l'area riduce, nella sostanza, gli sforzi fatti per mitigare il rischio (4). Appare allora evidente che il superamento di questo ostacolo alla riduzione dei rischi naturali dovrebbe prevedere non soltanto una maggiore comunicazione ed informazione (Lombardi, 2005) e una consapevolezza delle popolazioni esposte (Fisher, 2005) ma, necessariamente, anche una maggiore efficienza nella ripartizione delle competenze tra tutti gli attori territoriali.

Nonostante questo, i processi di *rescaling*, letti attraverso le configurazioni spaziali prodotte, sembrerebbero aver aumentato visioni localistiche e frammentate della prevenzione; inoltre, avrebbero contribuito a moltiplicare gli interessi e gli ambiti dei singoli attori istituzionali che, accavallandosi, potrebbero creare interferenze alla stessa *governance* (5), all'allocazione di competenze nei periodi emergenziali e nei lunghi periodi di *recovery* post traumatica.

Pertanto, nel solco del dibattito sulle barriere che ostacolano la mitigazione dei rischi (Segre e Dansero, 1996; Turner *et al.*, 1998), il presente contributo ha come obiettivo quello di evidenziare di che natura siano le "barriere" amministrative, distinguerne le specificità territoriali e immaginarne un eventuale superamento. Al fine inquadrare il caso Vesuviano, avendo come riferimento la letteratura geografica sul tema (Formica, 1966; Barone, 1994; Leone, 2001 e 2014; Nazzaro, 2009), ne saranno presentate le caratteristiche fisiche, demografiche ed economiche, per poi delineare le sovrapproduzioni di competenze territoriali originate dal sovrapporsi dei diversi attori che partecipano al governo dell'area, tenendo in considerazione gli elementi chiave del piano di emergenza del Vesuvio; le conclusioni saranno incentrate sul ruolo della Geografia come disciplina cerniera nella mitigazione del rischio.

2. LE SPECIFICITÀ DEL COMPLESSO VESUVIANO. – Benché appaia superfluo in questa sede profilare le caratteristiche geomorfologiche (6), è necessario descrivere le caratteristiche del territorio in esame tenendo in considerazione come area perimetrale quella identificata dall'ultimo aggiornamento del Piano di emergenza nazionale del Dipartimento di Protezione Civile Nazionale (DPCN) (Figura 1).

(1) Basti pensare alle cronache pliniane o alla raccolta di Furchheim (1897) di circa 3.000 scritti sull'attività vesuviana.

(2) Come gli studi di matrice geografico-fisica (Lirer *et al.*, 2001; Gasparini, 2005; Pesaresi, 2005) o quelli di inquadramento antropologico (Gugg, 2014).

(3) Mentre la pericolosità è una caratteristica intrinseca del territorio, il rischio si riferisce alla pericolosità delle perdite attese di un particolare evento naturale di una certa intensità o magnitudo in un particolare scenario futuro. Le perdite possono essere stimate in termini di vite umane, edifici distrutti o in termini finanziari ed economici (Burton *et al.*, 1993).

(4) Secondo la terminologia proposta dalle NU, la mitigazione implica la "diminuzione o la riduzione al minimo degli impatti negativi di un evento calamitoso" (UNISDR, 2017).

(5) L'Italia ha adottato un sistema di copertura per i "grandi danni" che attribuisce di fatto allo Stato il ruolo di distribuzione degli aiuti economici e logistici nelle zone colpite e alle persone in difficoltà, mediante un procedimento che inizia con la dichiarazione governativa di stato di emergenza e termina con la redistribuzione delle risorse finanziarie.

(6) Per le quali si rimanda a specifici studi disciplinari; fra tutti: Brancaccio *et al.* (1995).



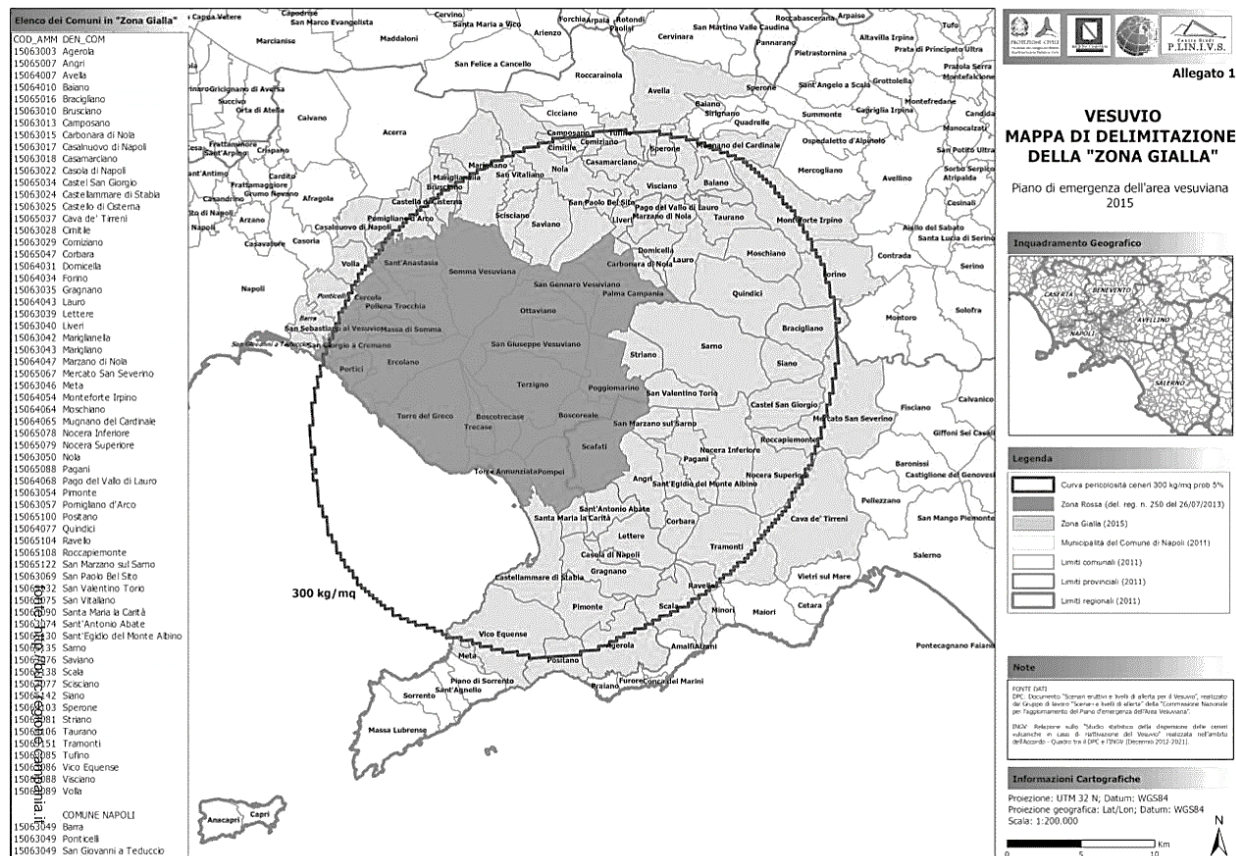


Fig. 1 – Il Piano di emergenza dell'area vesuviana, 2015.

Fonte: DPCN, 2016.

Il Piano, esito di un percorso normativo iniziato nel 2001 e conclusosi nel 2016 (D.P.C.M., G.U. 19/01/2016), prevede la delimitazione della zona "rossa" - grigio scuro in Figura 1 (7) e della zona "gialla" - grigio chiaro in Figura 1 (8), nonché un programma di allontanamento per la popolazione della zona "rossa" attraverso dei gemellaggi con altre località extraregionali (9); inoltre, enumera le indicazioni operative sulla base delle quali si dovranno aggiornare le pianificazioni emergenziali a livello locale (D.P.C.M., G.U. 12/5/2014). Gli scenari premonitori considerati sono quelli relativi ai *trend* dell'eruzione del 1631 (10): è tuttavia necessario considerare che i processi di urbanizzazione, i livelli demografici e l'uso del suolo sono talmente esasperati da aver esponenzialmente aumentato i livelli di vulnerabilità dell'area e attualmente la perimetrazione comprende una delle aree più densamente abitate d'Europa (Eurostat, 2017), ospita circa 700.000 abitanti nella sola zona rossa, mentre più di due milioni vivono nella zona gialla che si estende in un raggio di oltre 10 km (l'ovale in Figura 1) e sono esposti direttamente alle eventuali colate nonché alle cadute di prodotti piroclastici (Orpello, 2008). A livello logistico il Vesuviano presenta svariate complessità: la fascia costiera urbanizzata gravita essenzialmente sull'unica via di fuga a scorrimento veloce che l'attraversa: l'autostrada A3 Napoli-Salerno, i cui numerosi svincoli

(7) Circonscrive un'area esposta ai flussi piroclastici e un'area soggetta a rischio di crollo: comprende 25 tra Comuni e municipalità della Città Metropolitana (CM) di Napoli e della Provincia di Salerno.

(8) 63 tra Comuni e municipalità della CM di Napoli e della Provincia di Salerno; la ricaduta delle ceneri vulcaniche potrebbe inoltre produrre altre conseguenze (come l'intasamento delle fognature o la difficoltà di circolazione degli automezzi) che interesserebbero anche un'area molto vasta, esterna alla zona gialla.

(9) Elaborato con i gestori delle reti e ufficializzato con Delibera della Regione Campania del 17/01/2017. È previsto che gli Enti gemellati redigano specifici piani per il trasferimento e l'accoglienza della popolazione (Giunta Regionale del 22/09/2016).

(10) Questo scenario prevede: la formazione di una colonna eruttiva sostenuta alta diversi chilometri; la caduta di bombe vulcaniche e di particelle di dimensioni minori; la formazione di flussi piroclastici; un'attività sismica che potrà precedere l'eruzione e accompagnarne le diverse fasi (Lirer *et al.*, 2001).

costituiscono degli snodi di traffico altamente polarizzanti; più agevole invece risulta l'accesso ad altri tratti autostradali che collegano l'area da nord ad est (A16 Napoli-Bari e A30 Napoli-Caserta). In ogni modo, la fitta conurbazione dell'area ne rende estremamente disarmonica la maglia amministrativa con un'intricata sovrapposizione di competenze degli enti coinvolti nel *risk management* (11).

3. GLI ATTORI ISTITUZIONALI E IL GOVERNO DEL TERRITORIO. – Numerosi sono gli attori istituzionali che, a diverso titolo, insistono nell'area: il coinvolgimento di un così intricato accavallamento di pertinenze amministrative (parzialmente esemplificate dalle carte II, III, IV, Figura 2), che pur nelle finalità preconizzerebbe una riduzione della vulnerabilità del Vesuviano (carta I, Figura 2), contribuisce nei fatti a intorbidare la definizione degli ambiti di intervento, vanificando gli sforzi mitigativi, con risultati distorsivi sull'efficacia del governo del territorio.

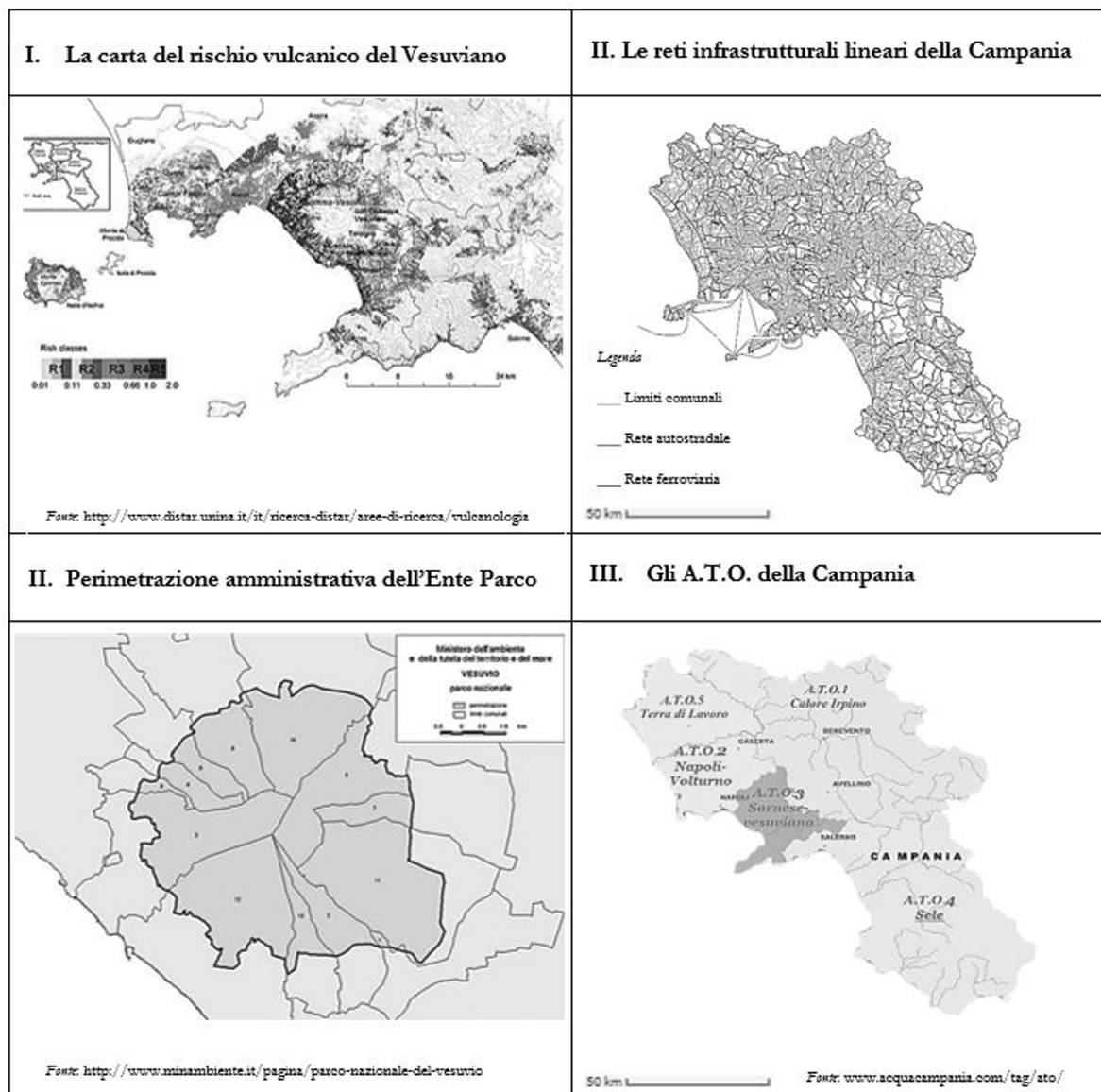


Fig. 2 – Alcune delle sovrapposizioni amministrative dell'area.

Fonte: elaborazione personale a partire da fonti istituzionali.

(11) Il *risk management* prevede che siano applicati i principi della “buona amministrazione”: trasparenza, economicità, efficacia ed efficienza, equità, giustizia. Dovrebbero considerare la gestione del rischio come issue prioritaria nelle strategie economiche e amministrative per poter rispondere agli eventi traumatici anche sul lungo periodo (Rubin e Barbee, 1985; de Guzman, 2004).

3.1 *Gli Enti infrastrutturali.* – I gestori delle reti lineari e dei servizi sono coinvolti a pieno titolo nella fase emergenziale (l’evacuazione cautelativa e l’allontanamento delle popolazioni esposte): tale dato è testimoniato dalla partecipazione dell’Azienda Campania Mobilità Infrastrutture e Reti (ACAMIR) e dell’azienda Campania per la Mobilità Sostenibile (ACAM) all’elaborazione del piano per l’allontanamento delle persone coinvolte, la cui modalità avverrebbe attraverso trasporto privato (circa 380.000 autoveicoli stimati) o pubblico, in base ai gemellaggi proposti dal legislatore (Tabella I).

Nonostante questo, l’impraticabilità di tale misura appare palese in quanto non esistono attualmente piani di adeguamento fatti dai gestori (Viabilità Italia, AISCAT-ASPI, ENAC-ENAV) e dai distributori (Trenitalia, Italo, ANAS, Autorità Portuale, Aeroporto di Napoli) delle reti, i quali – però – vengono identificati nei piani del DPCN (2016) quali *partner* logistici.

TAB. I – IL PIANO DI EVACUAZIONE, 2016

Regione P/A	Comune
Piemonte	Portici
Valle d’Aosta	Nola
Liguria	Cercola
Lombardia	Torre del Greco, Soma Vesuviana
Trentino Alto-Adige	Pollena Trocchia
Veneto	San Giuseppe Vesuviano, Sant’Anastasia, <i>enclave</i> di Pomigliano d’Arco
Friuli Venezia Giulia	Palma Campania
Emilia Romagna	Ercolano
Toscana	San Giorgio a Cremano
Umbria	San Giuseppe Vesuviano
Marche	Poggio Marino
Lazio	Ottaviano, Napoli
Abruzzo	Terzigno
Molise	Massa di Somma
Puglia	Torre Annunziata, San Sebastiano al Vesuvio
Basilicata	Boscotrecase
Calabria	Boscoreale
Sicilia	Scafati, Trecase
Sardegna	Pompei

Fonte: DPCN, 2016.

3.2 *Le istituzioni.* – Numerosi sono gli Enti le cui competenze gravitano sull’area in analisi: l’Unione Europea (attraverso l’Agenzia Europea dell’Ambiente) stila periodicamente un *assessment* della vulnerabilità tenendo in considerazione i profili degli stati membri, nonché delle relative partizioni amministrativo-statistiche (NUTS): il Vesuviano è indicato come una delle aree più soggette a rischio di tutta l’Unione (EEA, 2011).

A scala nazionale, il Dipartimento di Protezione Civile Nazionale e l’Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (12) definiscono i piani per la mitigazione e l’emergenza e si occupano di monitorare l’attività idrogeologica e vulcanologica del sito. Inoltre, la Regione Campania (NUTS2, cod. ITF3), la Prefettura di Napoli e quella di Salerno (in qualità di organi periferici del Ministero dell’Interno), la Città Metropolitana (CM) di Napoli (NUTS3, cod. ITF33) che ha tra l’altro stilato un Piano Strategico Operativo nel 2006, il Comune di Napoli con le sue tre circoscrizioni della IV Municipalità (Ponticelli, San

(12) Costituito con D.Lgs. 381/99 dalla fusione di cinque istituti: l’Istituto Nazionale di Geofisica, l’Osservatorio Vesuviano, l’Istituto Internazionale di Vulcanologia di Catania, l’Istituto di Geochimica dei Fluidi di Palermo e l’Istituto di Ricerca sul Rischio Sismico di Milano.

Giovanni a Teduccio e Barra), i Comuni appartenenti all'“area vasta”, nonché la Provincia di Salerno (NUTS3, cod. ITF34) e i Comuni che vi ricadono i quali sono chiamati a contribuire in maniera operativa al governo del territorio.

Basti pensare che i sindaci sono le persone giuridiche (in quanto responsabili della protezione civile in ogni Comune) a essere incaricati della prima risposta che deve essere garantita a livello locale (Bignami, 2010). Nel caso in cui l'evento non possa essere fronteggiato con i mezzi a disposizione del Comune, si mobilitano i livelli superiori attraverso un'azione integrata tra la Provincia, la Prefettura, la Regione, fino al coinvolgimento dello Stato. A questo proposito, e per garantire una omogeneità territoriale e in ottemperanza alle direttive nazionali ed europee, vi è il vincolo per i Comuni che fanno parte dell'area circoscritta dal piano di intervento di adeguare la propria pianificazione emergenziale.

Nell'analisi effettuata nell'inverno del 2017 per i Comuni ricadenti nell'attuale area rossa (13) (22 più la VI Municipalità di Napoli) però, emerge un dato estremamente allarmante che dimostra in che modo i piani di emergenza comunali, centrali per la gestione dell'emergenza, la pianificazione della prevenzione e la mitigazione, mancano dal sito del comune di riferimento (in undici casi) o non sono aggiornati, difformemente da quanto previsto (in due casi), favorendo così un aumento sostanziale dell'esposizione delle popolazioni locali e minando la sussidiarietà degli Enti superiori.

3.3 *Gli Enti “culturali” e “ambientali”*. – Nel caso in esame appaiono viepiù importanti le istituzioni che si occupano della gestione del territorio dal punto di vista della protezione ambientale e culturale e che hanno giurisdizione anche nella fase pianificatoria ed emergenziale. Le istituzioni preposte sono: l'UNESCO e il MIBACT, per le aree Archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata; l'UE che ha individuato in tali aree i Siti di Interesse Comunitario (ai sensi della Direttiva 92/43/CEE); il MINAMB, l'ARPAC, l'Istituto Superiore di Sanità e la Regione Campania che hanno perimetrato il Litorale Vesuviano quale Sito di Interesse Nazionale e per il quale è previsto la conformità al regolamento attuativo della direttiva “Habitat” 92/43/CEE, e alla Legge Regionale 33/93 per le aree protette; infine, la Regione Campania che ha approvato il Piano Paesistico del Vesuvio in ottemperanza al D.M. 14/12/1995. Altro presidio fondamentale nel governo del territorio è l'Ente Parco (quale zona vincolata dall'art. 142 del Codice “Urbani”) che si occupa della preservazione dell'area e della prevenzione dagli incendi dolosi e dagli abusi edilizi. Istituito con D.P.R. del 5/06/1955, comprende 13 comuni che si spartiscono amministrativamente le pendici del Vesuvio e conta circa 350.000 residenti. L'Ente, che è parzialmente finanziato dal “Pic Interreg III C”, circonda anche un'area boschiva protetta (MAB-UNESCO “Somma Vesuvio e Miglio d'Oro”), una Riserva naturale Statale, un'area “Wilderness” (del Progetto integrato territoriale “Vesuvo”), due Siti di Interesse Comunitario, e una Zona di Protezione Speciale, in via di approvazione, ai sensi della Direttiva 79/409/CEE ed è iscritta nella “Rete Nazionale Integrata per il Controllo degli Ecosistemi Forestali” e nel “Réseau Européen des Parcs (Natura 2000)”.

Non da ultimi, nell'area convergono le sfere di due Ambiti Territoriali Ottimali relativi al comprensorio Sarnese Vesuviano (III) e quello del Sele (IV) e due Autorità di bacino (Sarno e Destra Sele) che, recentemente, sono convogliati nel distretto idrografico dell'Appennino Meridionale (in base a quanto stabilito dalla direttiva 2000/60/CE), soprattutto per ciò che riguarda il rischio idrogeologico associato, o meno, a quello vulcanico.

4. CONCLUSIONI. – Quanto descritto evidenzia in modo incontrovertibile in che modo tale territorio a rischio abbia subito, nel tempo, una “iperterritorializzazione” (Dini e Zilli, 2015): ciò ha avuto come conseguenza l'incremento della frammentarietà delle azioni intraprese dai differenti attori per diminuire l'esposizione dell'area. In effetti, gli ostacoli alla realizzazione di interventi di mitigazione del rischio che caratterizzano oggi il Vesuviano dipendono in larga parte dalle difficoltà di interpretare in maniera univoca una disciplina (quella del *risk management*) e dalla compresenza di una commistione di Enti, istituzioni e attori che basano le proprie competenze su leggi in continua proliferazione emanate peraltro a differenti livelli amministrativi.

(13) Attraverso i siti internet dei diversi Comuni che, per trasparenza, dovrebbero rendere pubblici i propri piani.

Avendo come obiettivo quello di orientare gli interventi territoriali non solo attraverso l'imposizione di vincoli e la produzione di norme, ma soprattutto attraverso politiche di trasparenza, comunicazione e accessibilità ai dati, appare evidente in che modo la riduzione del "rischio Vesuvio" passi solo attraverso una reale programmazione delle politiche— prescindendo dalla fase emergenziale — al di là dalle barriere amministrative, con riguardo ai principi della Geo-etica (Peppoloni e Di Capua, 2016; Nazzaro, 2009).

I costi sostenuti dalla collettività per questa mancanza di organicità si moltiplicano per ogni singolo ente e azione intrapresa, soprattutto dal momento che manca il completo coordinamento e che tali iniziative spesso si sovrappongono. L'analisi geografica, in questo senso, potrebbe essere eletta come alternativa a un approccio troppo settoriale (analisi del rischio, analisi costi-benefici, o analisi quantitativa-territoriale) e come strumento collettore di più metodologie, per cercare di individuare aree territoriali efficienti, contribuendo non soltanto a una piena consapevolezza delle popolazioni, ma anche a ridurre l'esposizione e a promuovere un concertamento più equilibrato tra i vari Enti coinvolti. Ad esempio, favorendo l'emergere di un unico gestore, sulla scorta degli Ambiti Territoriali Ottimali (ATO), che ottemperi a tutti gli aspetti della vulnerabilità dell'area e utilizzando, possibilmente, i Sistemi Informativi Territoriali (SIT) già peraltro disponibili sul *web* a scala regionale. Tale programmazione omogenea potrebbe aiutare a snellire la maglia amministrativa producendo uno zoning funzionale che contribuisca a dirimere le disfunzioni preventive date dalla sovrapposizione di Enti territoriali con una riallocazione ottimale degli ambiti di competenze.

BIBLIOGRAFIA

- ACQUACAMPANIA, *I consigli distrettuali dell'Ente idrico campano*, 2017, <http://www.acquacampania.com/2017/03/13/eletti-i-coordinatori-dei-consigli-distrettuali-dellente-idrico-campano/>, ultimo accesso: gennaio 2018.
- BARONE G. (a cura di), *Rischi naturali ed impatto antropico nell'area metropolitana napoletana*, Napoli, Guida, 1994.
- BIGNAMI D., *Protezione civile e riduzione del rischio disastri*, Rimini, Maggioli, 2010.
- BRANCACCIO L., CINQUE A., ROMANO P., ROSSKOPF C., RUSSO F., SANTANGELO N., "L'evoluzione delle pianure costiere della Campania: geomorfologia e neotettonica", *Memorie della Società Geografica Italiana*, 53, 1995, pp. 313-336.
- BURTON I., KATES R.W., WHITE G.F., *The Environment as Hazard*, New York, Guilford Press, 1993.
- CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI, *Piano Strategico Operativo "Norme urbanistiche per i comuni rientranti nelle zone a rischio vulcanico dell'area vesuviana"*, ottobre 2006, <http://www.cittametropolitana.na.it/documents/10181/104246/PSO.pdf/03174dce-c3de-419b-b360-5480f0ac1f36>, ultimo accesso: gennaio 2018.
- CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA, *Piano del Parco Nazionale del Vesuvio. Norme tecniche di attuazione*, 13/04/2007, http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/normativa/piano_parco_nazionale_vesuvio2010.pdf, ultimo accesso: gennaio 2018.
- DE GUZMAN E.G., *Towards Total Disaster Risk Management Approach*, Nirapad, Asian Disaster Reduction Center and UN office for the Coordination of Humanitarian Affairs, Asian Disaster Response Unit, 2004.
- DINI F., ZILLI S. (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato. Rapporto 2014*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015.
- DIPARTIMENTO DI PROTEZIONE CIVILE NAZIONALE (DPCN), *Piano nazionale di emergenza per il Vesuvio*, 2016, http://www.protezionecivile.gov.it/jcms/it/view_dossier.wp?contentId=DOS37087, ultimo accesso: gennaio 2018.
- DIPARTIMENTO DI SCIENZE DELLA TERRA, DELL'AMBIENTE E DELLE RISORSE (DISTAR), *Carta di rischio vulcanico per I vulcani attivi della Campania*, 2017, <http://www.distar.unina.it/it/ricerca-distar/aree-di-ricerca/vulcanologia>, ultimo accesso: gennaio 2018.
- EUROPEAN ENVIRONMENTAL AGENCY (EEA), *Italy: Country Profile*, 2011, <https://www.eea.europa.eu/soer/countries/it/country-profile-distinguishing-factors-italy>, ultimo accesso: gennaio 2018.
- EUROSTAT, *Your Key for European Statistics*, 2017, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/population-data/main-tables>, ultimo accesso: gennaio 2018.
- FISHER F., *Citizen, Experts and Environment*, Londra, Duke University Press, 2005.
- FORMICA C., "Il Vesuvio. Studio antropogeografico", *Memorie di Geografia Economica e Antropica*, numero monografico, 4, 1966.
- FURCHHEIM F., *Bibliografia del Vesuvio: compilata e corredata di note critiche estratte*, Lodi, Libri Editore Studio Bibliografico Zazzera, 1991 (ed. or. 1897).
- GASPARINI M.L., "Dinamiche demografiche e tendenze insediative nell'area vesuviana", in D'APONTE T. (a cura di), *Terre di vulcani. Miti, linguaggi, paure, rischi*, Atti del "Convegno Internazionale di studi italo-francese", 2, Roma, Aracne, 2005, pp. 217-229.
- GUGG G., "Rischio e post-sviluppo vesuviano: un'antropologia della 'catastrofe annunciata'", *Antropologia Pubblica*, 1, 2015, pp. 142-160.
- LEONE U., *L'ambiente in Campania, un ecosistema complesso*, Napoli, Cuen, 2001.
- LEONE U., *Geoparco Vesuvio*, Napoli, Doppia Voce, 2014.

- LIRER L., PETROSINO P., ALBERICO I., POSTIGLIONE I., “Long-term volcanic hazard forecasts based on Somma-Vesuvio past eruptive activity”, *Bulletin of Volcanology*, 63, 2001, pp. 45-60.
- LOMBARDI M. (a cura di), *La comunicazione dei rischi naturali*, Milano, Vita & Pensiero Edizioni, 2005.
- MINISTERO DELL'AMBIENTE (MINAMB), *Vesuvio: Parco Nazionale*, 2014, <http://www.minambiente.it/pagina/parco-nazionale-del-vesuvio>, ultimo accesso: gennaio 2018.
- NAZZARO A., *Il rischio Vesuvio*, Napoli, Guida, 2009.
- ORPELLO P., *Guida al Parco Nazionale del Vesuvio. La terra, le parole, il fuoco*, Napoli, Borghini & Stocchetti, 2008.
- PEPPOLONI S., DI CAPUA G., “Geoethics Ethical, social, and cultural values in geosciences research, practice, and education”, in WESSEL G., GREENBERG J. (a cura di), *Geoscience for the Public Good and Global Development: Toward Sustainable Future*, Geological Society of America, numero monografico, 2016, 520, pp. 17-21.
- PESARESI C., “L'importanza delle esercitazioni nella pianificazione d'emergenza: i casi di Somma Vesuviana, Trecase e Portici”, in D'APONTE T. (a cura di), *Terre di vulcani. Miti, linguaggi, paure, rischi*, Atti del “Convegno Internazionale di studi italo-francese”, 2, Roma, Aracne, 2005, pp. 305-328.
- REGIONE CAMPANIA, *Delimitazione della zona rossa 1 e della zona rossa 2 del piano di emergenza dell'area vesuviana*, www.lavoripubblici.regione.campania.it/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=501:delimitazione-della-zona-rossa-1-e-della-zona-rossa-2-del-piano-di-emergenza-dellarea-vesuviana-presa-datto-delle-proposte-comunali&catid=101:vesuvio&Itemid=146, ultimo accesso gennaio 2018.
- RUBIN C.B., BARBEE D.G., “Disaster Recovery and Hazard Mitigation: Bridging the Intergovernmental Gap”, *Public Administration Review*, 1985, n. 45, pp. 57-63.
- SEGRE A., DANSERO E., *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Torino, Utet, 1996.
- TURNER R.K., PEARCE D.W., BATEMAN I., *Economia ambientale*, Bologna, Il Mulino, 1998.
- UNITED NATION INTERNATIONAL STRATEGY FOR DISASTER REDUCTION, *Terminology*, 2017, <https://www.unisdr.org/we/inform/terminology>, ultimo accesso: gennaio 2018.

Università degli Studi di Napoli “L'Orientale”: eguardagno@unior.it

RIASSUNTO: Il contributo discute il caso del Vesuviano, emblema del rischio a causa delle vulnerabilità geo-vulcanologiche e socio-demografiche che presenta. Tale territorio è sottoposto alla regolamentazione del PN del Vesuvio, al monitoraggio dell'INGV, al piano emergenziale del DPCN e al piano strategico della CM di Napoli. Tuttavia, i piani locali di protezione civile dei comuni coinvolti - a cui le strategie emergenziali generali rimandano – rivelano incongruenze, riducendo la loro funzione di mitigazione. Infine, la sovrapposizione delle competenze degli attori istituzionali coinvolti non fa che frammentare e iperterritorializzare le attività di prevenzione, rendendo i confini amministrativi un'ulteriore “barriera” all'attuazione di strategie per la riduzione del rischio.

SUMMARY: The contribution discusses the case of the Vesuvius area, emblem of the risk due to its geo-vulcanological and sociodemographic vulnerabilities. This territory is subject to the regulation of the Vesuvius National Park, the monitoring of the INGV, the emergency plan of the DPCN, and the strategic plan of the CM of Naples. However, the local municipalities' protection plans - to which the general emergence strategies refer – reveal incongruencies, indeed contributing to the reduction of their mitigation function. Finally, the overlapping of the involved institutions' competences contributes to the fragmentation and hyper-territorialization of the prevention activities, actually making the administrative boundaries an additional “barrier” to the implementation of risk reduction strategies.

Parole chiave: vulnerabilità, Vesuvio, Protezione Civile
Keywords: vulnerability, Vesuvius, Civil Protection

GIANDIEGO CARASTRO

IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE PUBBLICA SUI RIFIUTI RADIOATTIVI IN ITALIA

1. INTRODUZIONE. – Nella discussione sulla collocazione di una grande infrastruttura dal forte impatto ambientale, sempre più frequentemente accade di incontrare barriere costituite dalle asimmetrie conoscitive che spesso possono caratterizzare le relazioni tra chi propone l'opera, i cittadini, gli esperti e le istituzioni; si fatica a scambiarsi costruttivamente opinioni, preferenze, critiche e, quindi, anche possibili soluzioni innovative. In una società della conoscenza e dell'immateriale, le barriere più resistenti potrebbero, dunque, anch'esse essere immateriali. Per superare questo tipo di barriere è opportuno ricorrere ad una oculata metodologia partecipativa: "Il modo migliore di trattare le questioni ambientali è quello di assicurare la partecipazione di tutti cittadini interessati, ai diversi livelli": così recita il decimo principio della Dichiarazione di Rio sull'Ambiente e lo Sviluppo del lontano 1992.

2. PROGRAMMA NAZIONALE, CNAPI, SEMINARIO NAZIONALE. – Disegnare, gestire, valutare processi partecipativi potrebbe aiutare nell'affrontare una questione apparentemente "indecidibile" quale la collocazione a lungo termine dei rifiuti radioattivi e del combustibile nucleare. Il nostro Paese ha l'obbligo europeo – stabilito dalla Direttiva Euratom 70 del 2011 – di indicare tempi, modalità, processi per la messa in sicurezza definitiva dei rifiuti nucleari di bassa e media attività e per la messa in sicurezza temporanea dei rifiuti nucleari a più alta attività. Questo in attesa della costruzione di un deposito unico europeo per le scorie radioattive. Una recente consultazione pubblica ha riguardato la proposta di Programma nazionale di gestione dei rifiuti nucleari, che il Ministero dello sviluppo economico ed il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio del mare hanno elaborato, in base agli articoli 7 e 8 del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 45 (1). Dopo la approvazione del programma nazionale, inizierà la discussione su quale sia la località più adeguata ad ospitare il Deposito italiano di superficie dove smaltire i rifiuti radioattivi a bassa e media attività (2). L'oggetto della discussione sarà la Carta nazionale delle aree potenzialmente idonee ad ospitare il Deposito nucleare (CNAPI), che sarà resa pubblica dopo che i Ministeri competenti avranno approvato il Programma nazionale ed il Governo avrà adottato un proprio decreto a conclusione di questo iter di consultazione.

Nonostante la consultazione pubblica si sia svolta in periodo estivo (15 luglio 2017-13 settembre 2017), molti cittadini ed istituzioni locali hanno fatto pervenire le proprie osservazioni (3). Anche

(1) La proposta di Programma nazionale è stata pubblicata nel numero 164 della Gazzetta ufficiale del 15 luglio 2017 e su di essa, sino al 13 settembre 2017, si è svolta la consultazione pubblica. Sul sito dedicato del Ministero dell'ambiente sono stati raccolti più di 200 pareri inviati da cittadine, cittadini, associazioni, istituzioni locali e regionali.

(2) L'ISPRA ha pubblicato la Guida Tecnica n. 29. In base ai criteri cosiddetti di esclusione non saranno incluse nelle aree idonee ad ospitare il Deposito nazionale: le aree vulcaniche o quiescenti; contrassegnate da sismicità elevata; le aree interessate ai fenomeni di fagliazione; le aree caratterizzate da rischio e/o pericolosità geomorfologica; contraddistinte da depositi alluvionali di età olocenica; le aree ubicate ad altitudine maggiore di 700 m.s.l.m.; caratterizzate con versanti con pendenza media maggiore del 10%. etc.

(3) A titolo esemplificativo, si riportano le riflessioni di istituzioni e cittadini della Sardegna e di cittadini ed istituzioni della Basilicata. I contenuti di tali riflessioni appaiono quasi identiche in diversi contributi e per questo motivo sono di seguito aggregati. Molti cittadini lucani hanno contribuito alla consultazione on-line con dieci osservazioni: Osservazione 1: L'economia locale lucana è fortemente legata al turismo, al proprio patrimonio ambientale. I fiumi Bradano, Basento, Cavone, Agri, Sinni comporterebbero una significativa presenza idrografica tale da scongiurare la collocazione in Basilicata del Deposito nazionale. Osservazione 2: Vi sarebbe una incoerenza tra la Guida Tecnica 29 elaborata dall'Ispra e contenente i criteri di esclusione e quelli di approfondimento con le disposizioni del decreto legislativo n. 31 del 2010. Osservazione 3. Si valuta come parziale l'elenco dei principi della Direttiva comunitaria 2011/70. Osservazione 4: è richiesto un iter più dettagliato delle fasi di smantellamento delle centrali e degli impianti nucleari presenti in Italia. Osservazione 5: Risulta poco esaustivo l'inventario del combustibile esaurito e delle stime future. Osservazione 6: è indicata la inadeguatezza nel trattare in modo comune le problematiche differenti legate a rifiuti ad alta attività con quelli a bassa e media attività. Osservazione 7: Non sono stati considerati eventuali incrementi dei costi. Osservazione 8 È avanzata la richiesta di ulteriori approfondimenti sugli impianti già esistenti sul territorio. Osservazione 9: Si critica che la Consultazione si



la Commissione nazionale di Valutazione di impatto ambientale ha espresso, il 12 dicembre 2017, un proprio articolato parere (4). In molti contributi, istituzioni e cittadini hanno evidenziato la presenza di molteplici vincoli ambientali e paesaggistici che, a loro opinione, escluderebbero la propria Regione dall'elenco della futura CNAPI. Il programma nazionale non aveva ad oggetto la CNAPI, tuttavia, diversi pareri istituzionali e civici si sono sin da subito concentrati proprio sulla inopportunità a considerare il proprio territorio come aree idonee ad ospitare il Deposito nazionale.

Successivamente all'approvazione del programma, sarà convocato un Seminario nazionale per discutere la CNAPI, secondo quanto previsto dall'articolo 27 del decreto legislativo n. 31 del 2010. In particolare, durante tale Seminario nazionale saranno presentati e discussi i criteri tecnici che hanno portato alla elaborazione della CNAPI. Oltre a ministeri ed enti tecnici, i partecipanti al Seminario saranno: istituzioni locali e rappresentanti di associazioni, di categorie, del mondo della ricerca provenienti dalla Regione o dalle Regioni ritenute idonee ad ospitare il Deposito. In base alle osservazioni sui criteri che emergeranno durante il Seminario nazionale, la CNAPI verrà aggiornata. Il processo di individuazione del Deposito nazionale continuerà in una fase di negoziazione in cui la Regione o le Regioni interessate saranno chiamate ad esprimersi sulla realizzazione del deposito nazionale nel loro territorio. In caso di mancanza di un accordo con la Regione o le Regioni individuate ad ospitare il Deposito, il Governo avrà il potere di decidere con un proprio atto decisorio finale.

3. DIBATTITO PUBBLICO E *CONSENSUS BUILDING*. – La tematica del nucleare può essere identificata come “oggetto sociale perturbante”, capace, cioè, di canalizzare ogni sorta di paure e preoccupazioni presenti nel tessuto di una comunità, anche oltre i confini del rischio immediatamente ambientale e radiologico, quali, ad esempio, paure per il futuro, per il timore di subire un torto da parte di poteri percepiti come lontani, per la marginalizzazione economica del proprio territorio. Se dovessimo indicare alcune tipologie di barriere che ci si aspetta di trovare durante un processo partecipativo sulla collocazione del Deposito nazionale sulle scorie radioattive, esse potrebbero essere di varia natura: conoscitive (la tematica è di per sé complessa); sociali (v. il riferimento alla cosiddetta sindrome NIMBY (5)), etiche (la decisione vincolerà le generazioni future anche per centinaia di anni), economiche (la presenza di una installazione nucleare potrebbe avere un impatto indesiderato sullo sviluppo del turismo e dell'economia locali).

All'incirca dagli anni Novanta del secolo scorso, hanno iniziato ad aver luogo processi partecipativi per affrontare il nodo della localizzazione di grandi infrastrutture, anche in presenza di forte conflitto sociale. I due modelli principali di riferimento possono essere il *débat public* in Francia ed il *Consensus Building* nel mondo anglosassone. Il *débat public* esiste in Francia dal 1995 e, nella sua articolazione, corrisponde al modello ordinamentale francese: autorevolezza delle istituzioni statuali; presenza di un'autorità nazionale indipendente; formale e minuziosa codificazione delle singole fasi che compongono il processo partecipativo. Il *Consensus Building*, invece, nasce in un diverso humus socio-istituzionale, proprio dei paesi anglosassoni, dove ciò che viene privilegiato è la flessibilità organizzativa, valorizzando le intuizioni dei partecipanti e non tanto la meticolosa articolazione formale del processo; il *Consensus*

sia svolta in periodo estivo. Osservazione 10. L'Ispettorato nazionale sulla sicurezza nucleare non sarebbe pienamente operativo. Per quanto riguarda la Sardegna, i cittadini ricordano che il 15 e 16 maggio 2011 si è svolto un referendum consultivo. Il 97, 13% dei votanti si era espresso in modo contrario alla realizzazione del deposito di scorie nucleari in Sardegna. La Sardegna andrebbe esclusa non solo per l'esito di tale consultazione referendaria, ma anche per motivi tecnici, cioè per la presenza di: 1) zone caratterizzate da rischio geomorfologico e idraulico; 2) zone ubicate ad altitudine maggiore di 700 metri sul livello del mare; 3) zone caratterizzate da versanti con pendenza media maggiore del 10%; 4) zone sino alla distanza di 5 km dalla linea di costa attuale; 5) zone interessate dal processo morfogenetico carsico o con presenza di sprofondamenti catastrofici; 6) zone che siano a distanza inferiore a 1 km da autostrade e strade extraurbane; 7) zone caratterizzate dalla presenza nota di importanti risorse del sottosuolo; 8) zone caratterizzate dalla presenza di attività industriali a rischio di incidente rilevante, dighe, sbarramenti idraulici artificiali, aeroporti o poligoni militari operativi.

(4) Per leggere le 266 pagine del Parere, rinviamo al seguente link <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/MetadataDocumento/228955>.

(5) Per una disamina si rimanda al centro studi <http://www.nimbyforum.it/>. A volte capita che si faccia riferimento a tale “sintomatologia” per etichettare in tono spregiativo i cittadini che si organizzano in comitati di protesta, ad opera di chi sostiene le ragioni dei proponenti, sempre e comunque. Il Nimby Forum è un progetto di ricerca sulle contestazioni territoriali ambientali, promosso da un consorzio di imprese del settore energetico e di gestione di municipalizzate partecipate. Ha costituito un Osservatorio Media Permanente che dal 2004 monitora la diffusione della cosiddetta sindrome *Nimby*.

Building ha lo scopo di ascoltare attivamente tutti gli attori interessati alla realizzazione di una grande opera, per giungere alla stesura di un documento comune, che, per quanto limitato e scarno, abbia la caratteristica di impegnare formalmente coloro che lo hanno sottoscritto.

In Italia, si è in attesa della approvazione definitiva del Decreto del Presidente del Consiglio che introdurrà il dibattito pubblico su alcune grandi opere. La Regione Toscana (con una legge regionale del 2007 rivista nel 2013) è la prima istituzione ad aver scelto espressamente di promuovere la partecipazione attiva dei cittadini, anche con il finanziamento di singoli processi partecipativi richiesti dai cittadini sulle tematiche di maggior impatto locale. La legge prevede l'istituto del dibattito pubblico in caso di grandi infrastrutture (6).

4. TRE CASI PER TRE CORNICI. – Il prof. Luigi Bobbio affermava che un buon processo partecipativo è quello che fa emergere i conflitti latenti, andando a “svegliare il can che dorme”, cercando di tenere al proprio interno sia i soggetti forti (*lobbies*) che quelli deboli (anziani, giovani, fasce povere della popolazione, stranieri, etc). Ma che fare dinanzi ad un processo partecipativo su un tema conflittuale come la localizzazione del deposito di scorie radioattive? Possiamo partire dalla meritoria intuizione di Sherry Arnstein di elaborare la prima scala della partecipazione, quasi cinquant'anni fa, nel 1969 (7).

Su questa lunghezza d'onda, di seguito si presentano tre cornici simboliche da adottare per studiare processi partecipativi su scelte conflittuali: la prima cornice è caratterizzata dalla presenza di confronti conflittuali, in cui i partecipanti assumono come naturale lo scontro, il posizionamento *amico/nemico*. In tale contesto, gli attori principali – protagonista e deuteragonista – sono il proponente l'opera ed i comitati di cittadini, i quali possono cercare alleati nella società civile e nell'opinione pubblica, ricorrendo anche alla forza oppure alla manipolazione per raggiungere i propri scopi (i comitati con l'obiettivo di bloccare il processo partecipativo; il proponente per aggirarlo nella sostanza). Il riferimento teorico va al filosofo tedesco C. Schmitt. Nella seconda cornice, i confronti sono argomentativi: con l'ausilio di professionisti della facilitazione, i partecipanti sono invitati ad innescare buoni scambi dialogici, ascoltando il parere di esperti e di contro-esperti, arrivando anche a mutare le proprie posizioni originarie. Il pensatore di riferimento è il tedesco J. Habermas. La terza cornice è quella dei confronti creativi e fa leva sulle riflessioni degli studiosi L. Susskind-H. Owen- S. Podziba (8). È la cornice in cui i partecipanti si aspettano di essere spiazzati, rifiutando sia la contrapposizione frontale della prima cornice sia andando oltre il pur importante livello argomentativo proprio della seconda cornice. Il fine è provare a trovare soluzioni nuove, rispetto a quelle di ciascuna delle parti, al momento dell'inizio del processo partecipativo (9).

Disegnare, gestire, valutare un processo partecipativo complesso è impresa tutt'altro che semplice: dotarsi di una innovativa griglia concettuale può aumentare le probabilità di renderlo efficace, inclusivo, partecipato.

Le tre cornici proposte possono agevolare lo studio di tre casi in si è dovuto discutere sulla colloca-

(6) La legge toscana n. 46 del 2013 definisce il Dibattito Pubblico regionale come un processo di informazione, confronto pubblico e partecipazione su opere, progetti o interventi che assumono una particolare rilevanza per la comunità regionale, in materia ambientale, territoriale, paesaggistica, sociale, culturale ed economica. Il Dibattito Pubblico si svolge, di norma, nelle fasi preliminari di elaborazione di un progetto, o di un'opera o di un intervento, quando tutte le diverse opzioni sono ancora possibili. Si sono svolti due dibattiti pubblici a Livorno (2016) e Gavorrano (2017). Peculiare è, poi, la presenza di un'autorità per la partecipazione, composta da tre esperti di processi partecipativi, indipendente dalla Giunta regionale, e nominata dal Consiglio regionale: gli attuali componenti sono professori di scienze politiche, architettura, urbanistica (rispettivamente la prof.ssa Francesca Gelli dell'Università di Venezia, il prof. Giovanni Allegretti dell'Università portoghese di Coimbra, il prof. Paolo Scattoni dell'Università di Roma La Sapienza).

(7) Ricorrendo ad una “scala”, lo studioso può collocare ogni processo partecipativo su di un gradino differente a seconda del ruolo avuto dai cittadini; riallacciandoci alla modulazione suggerita da AIP2 - Associazione Italiana per la Partecipazione Pubblica, potremmo considerare i seguenti livelli: il livello 0 è quello in cui avviene la manipolazione dei cittadini; il livello 1 quando i partecipanti sono semplicemente informati; il livello 2 prevede la consultazione dei cittadini senza alcun impegno degli organizzatori; al livello 3 i partecipanti sono coinvolti e gli organizzatori devono giustificare le proprie scelte dinanzi ai cittadini; il livello 4 è quello in cui i cittadini co-decidono insieme. Il dibattito pubblico si colloca al livello 3.

(8) In Italia, valgono i rimandi alle riflessioni del prof. L. Bobbio, di M. Selvi ed *Ascolto Attivo*, di I. Romano ed *Avventura Urbana*, dei soci di AIP2, etc..

(9) Valga il seguente esempio: gli scienziati stanno studiando le capacità di alcuni batteri di “ingoiare” materiali radioattivi, rendendoli inerti radiologicamente. Ecco, in una cornice dei confronti creativi, la questione da discutere potrebbe essere trasformata. Non più “Dove è tecnicamente preferibile allocare i rifiuti radioattivi nello spazio?” ma “Come possiamo incentivare quelle invenzioni scientifiche che abbattano clamorosamente la durata della radioattività nel tempo?”.

zione definitiva dei rifiuti nucleari.

Questi tre casi si sono svolti in tre diversi decenni, in Francia ed in Italia, con esiti differenti. Un primo caso è quello francese di Aube, nel 1992: dinanzi ad un'iniziale contrarietà, la popolazione ha accolto il progetto di ospitare un deposito di scorie radioattive, anche a seguito di specifiche procedure partecipative (il *débat public* non esisteva ancora... sarebbe stato codificato tre anni più tardi). Il secondo caso è del 2003: il Governo italiano scelse di ricorrere ad un tipico atto di imperio, quale il decreto-legge (decreto-legge 14 novembre 2003, n. 314), per individuare Scanzano Jonico (Matera) come il sito idoneo per il deposito nazionale; l'esito fu opposto a quello francese: la popolazione lucana occupò le miniere di Terzo Cavone e per intere settimane espresse la propria contrarietà alla scelta governativa; a seguito di tale opposizione il Governo eliminò il riferimento al sito di Scanzano Jonico dalla legge n. 368 del 24 dicembre 2003 di conversione del decreto-legge. Si trattò di una scelta formalmente legale, ma non legittimata da alcun percorso partecipativo. Infine, il terzo caso è del 2013, quando è stato osteggiato il *débat public* attivato sul progetto di deposito geologico denominato "CIGEO" sempre in Francia, a Bure (Haut-Marne) dove si sarebbero voluti collocare per la durata di centinaia di migliaia di anni i rifiuti radioattivi francesi a più alta attività. Il conflitto ha trovato una propria manifestazione simbolica presso il bosco Lejuc, "occupato" da cittadini dall'agosto del 2016. I cittadini oppongono alla scelta del sito geologico la durata quasi infinita e la presenza di possibili rischi (incidenti, esplosioni) la cui gestione sarebbe umanamente improba, se svolta in profondità. A seguito delle proteste emerse nel dibattito pubblico sul CIGEO, è stata convocata una Conferenza dei cittadini, dalla composizione numericamente più ridotta di un *Débat public* e statisticamente rappresentativa della popolazione locale. Per superare la fase di stallo comunque creatasi, il Governo francese ha deciso di ricorrere alla Commissione nazionale francese, che sovrintende ai dibattiti pubblici, per organizzare un nuovo dibattito pubblico da svolgersi nell'autunno del 2018.

I casi di Scanzano Jonico e di Bure possono rientrare nella cornice 1, quella dei confronti conflittuali. La cornice dei confronti argomentativi si addice al caso di Aube, laddove è realmente intervenuto un cambio di posizione da parte della maggioranza dei cittadini, prima contrari e successivamente favorevoli alla costruzione dell'opera: il processo partecipativo ha avuto un concreto impatto nel trasformare le opinioni dei partecipanti.

Più nel dettaglio, nel caso di Scanzano Jonico, è stata resa palese la inopportunità di decisioni "dall'alto" su questioni complesse ed altamente conflittuali. Particolarmente interessante risulta chiedersi perché le altre due procedure partecipative abbiano avuto esiti opposti: nel caso di Aube, i conflitti, pur inizialmente presenti, sono stati superati, mentre nel caso di CIGEO, invece, non si sono interrotte le accese e continue proteste dei cittadini. Forse ha influito il fatto che tra il 1992 ed il 2013 è cambiato il modello di sviluppo che la società desidera perseguire per sé e per le future generazioni: l'opinione pubblica è più sensibile all'utilizzo di energie alternative a quella nucleare ed a quella derivante dall'uso di combustibili fossili. Si cercano soluzioni all'approvvigionamento energetico complessivamente più sostenibili e senza vincoli per i secoli a venire.

Da queste considerazioni possono derivare coerenti accorgimenti organizzativi per lo svolgimento del Seminario nazionale sulle scorie nucleari (10).

5. CONCLUSIONI. – Analizzando il testo della relazione finale del coordinatore del *débat public* di

(10) La durata del Seminario dovrebbe essere tra i tre ed i sei mesi. Nel caso di più Regioni invitate, potrebbe essere utile far precedere il Seminario nazionale da incontri regionali di preparazione. Tra i partecipanti potrebbero essere convocati anche cittadini ed istituzioni che ospitano impianti nucleari, a partire dagli anni sessanta del secolo scorso (Bosco Marengo, Trino, Saluggia, Caorso, il centro della Casaccia in provincia di Roma, Latina, Sessa Aurunca, Rotondella). Siccome la tematica del Deposito nucleare potrebbe legittimamente interessare anche i cittadini delle Regioni limitrofe a quelle indicate, si potrebbe prevedere la possibilità di ricorrere alla modalità streaming di Internet. La conduzione del Seminario dovrebbe essere affidata ad un team di professionisti di processi partecipativi, come avviene nei dibattiti pubblici toscani e nel *Débat public* francese. La presenza di esperti (docenti universitari, ad esempio) garantirebbe informazioni chiare, argomentabili, plurali, in presenza di un argomento epistemicamente complesso come il nucleare: i partecipanti dovrebbero avere comunque la possibilità di indicare dei propri esperti. A conclusione del Seminario, si può prevedere la elaborazione di una relazione finale capace di "registrare" fedelmente ogni voce che ha preso parte al Seminario nazionale. A modello si possono prendere le Relazioni finali elaborate dalle coordinatrici dei dibattiti pubblici toscani Sophie Guillain, a Livorno e Chiara Pignaris, a Gavorrano (Grosseto), disponibili nei siti istituzionali dei due dibattiti pubblici toscani. Infine, è opportuno elaborare e distribuire dei questionari ex ante, in itinere ed ex post al fine acquisire dati utili per la valutazione partecipata del processo del Seminario nazionale sui rifiuti radioattivi.

Bure, si evince che è emersa la richiesta di un'“etica intergenerazionale”, per tener conto dei diritti delle generazioni future: “Quale eredità lasceremo alle future generazioni?” è la domanda su cui alla fine si sono concentrati molti interventi.

Riservare le prime file del Seminario nazionale sulla CNAPI ai rappresentanti delle generazioni più giovani (11) potrebbe essere una risorsa assai preziosa nella consultazione pubblica sulla gestione dei nostri rifiuti radioattivi.

BIBLIOGRAFIA

- BERSANI M., *Nucleare: se lo conosci lo eviti*, Roma, Edizioni Alegre, 2009.
- BOBBIO L., *A più voci - Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi*, Napoli, Edizioni Scientifiche, 2004.
- FLORIDIA A., *Un'idea deliberativa della democrazia*, Bologna, Il Mulino, 2017.
- FLORIDIA A., *La democrazia deliberativa: teorie, processi e sistemi*, Firenze, Carocci, 2013.
- GANGEMI G., “Le forme della partecipazione (parte I)”, *Foedus*, 25, 2009, pp. 102-126.
- LEWANSKI R., “Per le scelte di siting non basta il dibattito pubblico”, *Ecoscienza*, 3, 2016, pp. 28-29.
- LEWANSKI R., *La prossima democrazia*, <https://laprossimademocrazia.com/>, 2016.
- PODZIBA S., *Le nostre città, dalla corruzione alla democrazia partecipativa*, Milano, Ipoc, 2017.
- ROMANO I., *Cosa fare? Come fare?*, Milano, Chiarelettere, 2012.
- SCLAVI M., *Arte di Ascoltare e Mondi Possibili*, Milano, Bruno Mondadori/Pearson, 2003.
- SCLAVI M., SUSSKIND L.E., *Confronto creativo: dal diritto di parola al diritto di essere ascoltati*, Milano, Ipoc, 2016.

Università Politecnica delle Marche: g.carastro@pm.univpm.it

RIASSUNTO: Processi partecipativi ben gestiti possono ridurre le barriere che si incontrano nella scelta sul luogo in cui costruire grandi infrastrutture. La presentazione di due istituti tipici della democrazia deliberativa (Dibattito pubblico e *Consensus building*) può agevolare l'organizzazione della discussione pubblica in Italia sulla localizzazione del deposito di scorie nucleari.

SUMMARY: Well-managed participatory processes can reduce the barriers that are encountered when choosing where to build large infrastructures. The presentation of two typical institutes of deliberative democracy (Public Debate and Consensus Building) can facilitate the organization of the public discussion in Italy on the location of the nuclear waste deposit.

Parole chiave: consultazione pubblica, democrazia deliberativa, scorie nucleari

Keywords: Public consultation, deliberation, nuclear waste

(11) Si potrebbero valorizzare i molti luoghi di partecipazione giovanile diffusi in Italia negli ultimi decenni: dai consigli di istituto nelle scuole secondarie; alle associazioni studentesche secondarie ed universitarie; alle Consulte provinciali degli studenti; ai consigli comunali dei ragazzi dotati di un loro “sindaco”; al Consiglio nazionale dei giovani; ai giovani responsabili della pastorale giovanile nelle comunità ecclesiali. Si potrebbero utilizzare piattaforme già esistenti per gli studenti, dove vengono raccolte opinioni o somministrati questionari (www.gioconda.ifc.cnr.it) per rendere più rapida ed efficiente la raccolta delle opinioni e proposte.

FEDERICA APPIOTTI, MATTIA BERTIN, DENIS MARAGNO, FRANCESCO MUSCO

LIMITI E BARRIERE ALLA GESTIONE DELLA VULNERABILITÀ ALLA SCALA URBANA

1. INTRODUZIONE. – La ricerca scientifica degli ultimi decenni si è focalizzata sempre di più su ambiti specifici, attribuendo alle politiche intra-settoriali le cause di una gestione frammentata e poco coerente del territorio. Questo modo di operare, se da una parte ha permesso un aumento dell'efficienza dei singoli settori che operano sul territorio, dall'altra ha ridotto la capacità di guardare al territorio come un sistema fortemente interconnesso e integrato.

Questo è particolarmente evidente nella letteratura relativa al rapporto tra uomo e ambiente nell'incidenza di eventi estremi, più o meno puntuali nel tempo e nello spazio. La mancanza di una visione d'insieme e delle relazioni primarie e secondarie, forti e deboli, che sono alla base dell'analisi del rischio, specialmente in ambito urbano, inficia la possibilità di trovare strategie di breve e lungo termine che siano coerenti con le dinamiche geografiche, urbane, sociali e ambientali in essere. Inoltre, il prodotto di questa iper-settorializzazione della ricerca si traduce, spesso, nell'individuazione di sistemi di gestione parcellizzati che difficilmente comunicano tra loro. Il quadro diventa ancora più complesso e ricco di piani di incongruenza quando i sistemi, naturali e sociali, si trovano coinvolti in eventi disastrosi, che inevitabilmente mettono in evidenza i punti di discontinuità tra i suddetti sistemi gestionali.

Il cambiamento climatico in atto nell'ultimo secolo sta causando un aumento significativo del numero e dell'intensità degli eventi estremi di natura meteo-climatica (frane, alluvioni, smottamenti, ondate di calore ecc...) che si traduce, spesso, in eventi disastrosi con perdite sociali ed economiche di grave entità (IPCC, 2013b). Inoltre, la localizzazione della penisola italiana e le sue caratteristiche tettoniche la rendono particolarmente esposta anche ad eventi sismici distruttivi (http://www.protezionecivile.gov.it/jcms/en/descrizione_sismico.wp).

Partendo da queste assunzioni, l'articolo prende in esame quattro Province italiane localizzate in quattro diverse aree del paese e, utilizzando i dati forniti dal progetto "Mappa dei Rischi dei Comuni Italiani" (<http://www.istat.it/it/mappa-rischi>), applica una metodologia di geo-visualizzazione degli indicatori selezionati per esprimere i concetti di esposizione e vulnerabilità strutturale e sociale, al fine di individuare la presenza o meno di parcelle di territorio provinciale in cui pericolosità e vulnerabilità si trovano in sovrapposizione. L'articolo si propone, inoltre, di offrire spunti per riflettere sull'importanza della scala nella visualizzazione del dato territoriale e sulla capacità dei nuovi strumenti in uso di comunicare in modo efficace le informazioni relative al rischio.

2. I CONCETTI DI VULNERABILITÀ SISTEMICA E SOCIALE ALLA SCALA URBANA. – Il concetto di vulnerabilità è un concetto complesso che esprime la "condizione determinata da fattori o processi fisici, sociali, economici ed ambientali che aumentano la suscettibilità di un individuo, una comunità, un bene o un sistema agli impatti dei pericoli" (UNISDR, 2017)

La vulnerabilità urbana esprime l'attitudine di ciascun insediamento antropico a subire dei danni per effetto di pericoli di diversa natura. Tale vulnerabilità è in gran parte collegabile all'organizzazione spaziale e funzionale propria di quel sistema urbano (Cremonini, 2015). Per questo motivo, il danno subito da un sistema urbano per effetto del manifestarsi di un pericolo non è esprimibile esclusivamente come concentrazione di vittime o perdita di manufatti, edifici o loro contenuto ma è necessario considerare anche la perdita di organizzazione dei sottosistemi funzionali così come in ogni sistema complesso (Lewis, Mioch, 2005; Ahrens, Rudolph, 2006; Cremonini, 2015) (Figura 1).



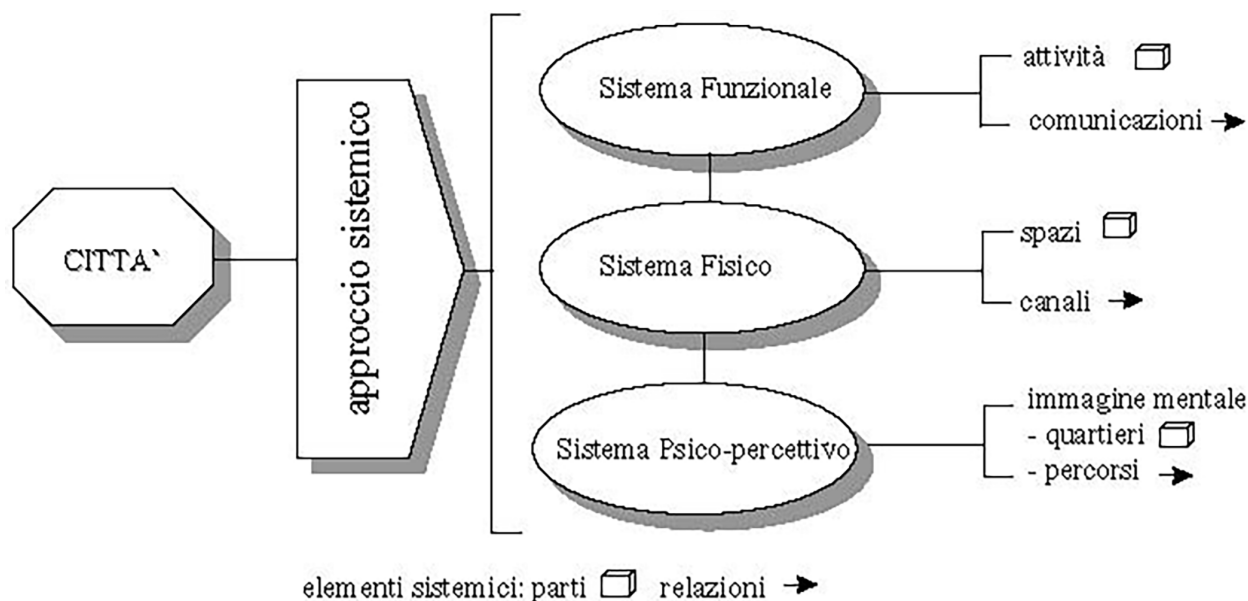


Fig. 1 – Mappa concettuale della città come sistema funzionale.

Fonte: Fistola R., “La città come sistema”, 1992.

Il concetto di vulnerabilità sociale (Cutter *et al.*, 1996; Cutter *et al.*, 2003; Koks *et al.*, 2015) all’interno della gestione dei disastri si sviluppa concettualmente intorno agli anni ‘70, quando la ricerca ha iniziato a riconoscere la necessità di integrare anche fattori socio-economici che influenzano sia l’esposizione che la resilienza delle comunità agli eventi estremi nel calcolo della vulnerabilità (Cutter *et al.*, 2003; Juntunen, 2005; Flanagan *et al.*, 2011). Nonostante questa percezione, però, per lungo tempo, la ricerca sul “disaster planning” ha continuato a focalizzarsi sulla vulnerabilità delle infrastrutture e degli elementi fisici, negando in modo quasi assoluto la vulnerabilità sociale all’interno del calcolo del rischio (Flanagan *et al.*, 2011). Il concetto di vulnerabilità sociale, misurata attraverso un indice specifico ed adattabile alle diverse situazioni - Social Vulnerability Index SVI (Cutter *et al.*, 1996; 2003), ha assunto un ruolo di maggior rilievo con l’introduzione del concetto di Vulnerabilità Territoriale (Kasperson *et al.*, 1995; Cutter *et al.*, 2000) che va ad integrare l’esposizione degli elementi fisici e la resilienza sociale in territori e luoghi specifici. In questo modo si delinea concettualmente come la vulnerabilità complessiva di un territorio sia prodotto dell’interazione tra vulnerabilità sociale e vulnerabilità biofisica. Diventa quindi essenziale andare ad esplorare sia le caratteristiche di una popolazione/comunità, espressione della sua capacità di rispondere al pericolo e al cambiamento nelle diverse fasi, sia la distribuzione spaziale/territoriale delle comunità ad elevata vulnerabilità sociale. L’applicazione di un’analisi così integrata permette l’identificazione ed adozione di strumenti e risorse funzionali all’aumento della resilienza del territorio alle diverse tipologie di rischio. Uno studio condotto da Koks *et al.* (2015) in un’area della città di Rotterdam, Olanda occidentale, mostra come una valutazione integrata del pericolo, esposizione e vulnerabilità sociale fornisce informazioni essenziali per l’individuazione e la definizione di strategie specifiche capaci di rispondere in modo differenziato alle esigenze che si evidenziano in sub-aree specifiche.

Il territorio italiano per via della sua localizzazione geografica e delle sue caratteristiche geomorfologiche risulta esposto a numerosi pericoli di diversa natura. Nonostante questo, la ricerca relativa alla valutazione della vulnerabilità territoriale e del rischio risulta ancora in una fase embrionale. Se, da una parte, molto si sta facendo per andare a valutare l’esposizione degli elementi fisici al pericolo e la loro suscettibilità ad essere distrutti o danneggiati dall’altra, l’interesse della ricerca sulla resilienza delle comunità che abitano un territorio a fronteggiare un evento di rischio e ad integrarlo nel calcolo del rischio è ancora debole. Il Prof. Antonio Virgili, all’interno dei seminari pubblici su “Rischi e prevenzione di Protezione Civile”, sostiene che per definire misure efficaci di riduzione del rischio in aree specifiche, sia necessario articolare lo studio del rischio determinando: (i) il grado di pericolosità all’evento considerato; (ii) la fragilità fisica da esposizione (aree sismiche, vulcaniche, inondabili); (iii) la fragilità socio-economica, ovvero la predisposizione a soffrire danni a causa dei livelli di marginalità, povertà ecc; (iv) la

fragilità per mancanza di resilienza sociale, prodotta dalla difficoltà di accesso alle risorse.

Una pianificazione territoriale, vocata sia allo sviluppo territoriale in termini socio-economici che ad una riduzione efficace del rischio e all'incremento dell'adattabilità del territorio agli eventi estremi, deve impegnarsi a trovare metodologie e strumenti in grado di evidenziare i punti critici e le maggiori interrelazioni tra pericolo e vulnerabilità territoriale. In quest'ottica, ISTAT (Istituto Italiano di Statistica) e Casa Italia, struttura di missione della Presidenza del Consiglio con l'obiettivo di "sviluppare, ottimizzare e integrare strumenti finalizzati alla cura e alla valorizzazione del territorio e delle aree urbane nonché del patrimonio abitativo, anche in riferimento alla sicurezza e all'efficienza energetica degli edifici" hanno pubblicato il quadro informativo integrato sui rischi naturali in Italia. Tale quadro vuole fornire variabili e indicatori di qualità, a livello comunale, che permettono una visione di insieme sui rischi di esposizione a terremoti, eruzioni vulcaniche, frane e alluvioni, attraverso l'integrazione di dati provenienti da varie fonti istituzionali, quali ISTAT, INGV, ISPRA, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

3. SCOPO DEL LAVORO E METODOLOGIA DI ANALISI. – Il *paper* si basa sulla corrispondenza, dimostrata a livello internazionale, tra la vulnerabilità sistemica e la vulnerabilità sociale alla scala urbana (Cutter *et al.*, 2003; Koks *et al.*, 2015).

Il lavoro si prefigge di verificare l'utilità delle informazioni messe a disposizione dal progetto ISTAT/Italia Sicura "Mappa dei Rischi dei Comuni Italiani" (<https://www.istat.it/it/mappa-rischi>). La ricerca recepisce i dati, raccolti e diffusi alla scala comunale, e successivamente elaborati a livello provinciale, al fine di testare l'utilità dello strumento in termini di analisi della vulnerabilità materiale e sociale al pericolo sismico e meteo-climatico per la costruzione di politiche/piani/interventi di riduzione del rischio alla scala urbana. Sono state prese in esame quattro diverse province italiane che presentano caratteristiche simili di esposizione a pericoli di natura sismica e idro-geologica e localizzate in 4 ambiti geografici diversi d'Italia (Nord-Est, Centro Ovest, Centro Sud e Sud) a rappresentare diverse caratteristiche socio-culturali, potenziale espressione di diversa vulnerabilità sociale.

Le province utilizzate nella presente ricerca sono:

- Treviso: formata da 95 Comuni con una popolazione variabile tra un minimo di 755 abitanti ed un massimo di 83731 abitanti. Il territorio provinciale è per la maggior parte pianeggiante con una presenza di rilievi, per la maggior parte collinari, nella fascia settentrionale. Il territorio, per via della sua conformazione fisiografica, è fortemente esposto a pericoli di natura idrogeologica, accentuati, negli ultimi decenni, dal cambiamento climatico in atto.
- Lucca: formata da 33 Comuni, con una popolazione variabile tra un minimo di 564 abitanti del Comune di Careggine, ed un massimo di 89046 del capoluogo di provincia. L'area è interessata da una elevata pericolosità idraulica, tipica delle aree alto tirreniche, dovuta all'intersezione delle caratteristiche climatiche con quelle fisiografiche.
- L'Aquila: formata da 108 comuni di piccole e medie dimensioni per un totale di 302.000 abitanti; nonostante sia la provincia più estesa di Abruzzo è la meno popolata. Il territorio Aquilano, per via della sua localizzazione appenninica è prevalentemente montano ed è caratterizzato da tre serie di massicci disposti sulla direttrice che va da nord ovest a sud est, parallelamente alla linea costiera. L'area è fortemente esposta a pericolosità sismica e a pericolosità idrogeologica, per via dell'interazione tra elementi geo-morfologici e meteo-climatici (pendii, pedologia, geologia...ecc)
- Catanzaro: formata da 80 comuni e circa 320.000 abitanti, presenta comuni con un minimo di 532 ed un massimo di circa 90.000 abitanti per un territorio di circa 2,391 km². La geomorfologia del territorio della provincia, i regimi idro-pluviometrici, che si stanno modificando in relazione al cambiamento climatico e la sua collocazione in uno dei settori più complessi del Mediterraneo, dove si manifestano gli effetti della collisione tra la Placca Africana e quella Europea, rendono la Provincia di Catanzaro fortemente esposta a pericoli di natura sismica e meteo-climatica.

Per valutare e geo-visualizzare in modo sintetico i livelli di vulnerabilità sociale e materiale delle diverse province scelte come aree di studio, sono stati selezionati indicatori messi a disposizione da ISTAT a livello di singolo comune.

Gli indicatori, riportati in Figura 2 e suddivisi nelle categorie (i) pericolosità, (ii) vulnerabilità materiale, (iii) vulnerabilità sociale, sono stati selezionati a partire da un ampio elenco in funzione delle tipo-

INDICATORE	CODICE	FONTE	TIPOLOGIA	Note
Valore massimo di accelerazione dell'accelerazione massima del suolo dei valori dei punti della griglia ricadenti nel territorio comunale	agMAX_50	ISTAT	Pericolosità	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Area a pericolosità idraulica elevata P3 (tempo di ritorno tra 20 e 50 anni)	IDR_AreaP3	ISTAT	Pericolosità	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Area a Pericolosità da frana PAI molto elevata e elevata - P4+P3	PAI_34	ISTAT	Pericolosità	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti tra il 1946-1960 (%)	(ERE10)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti tra il 1961-1970 (%)	(ERE11)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti tra il 1971-1980 (%)	(ERE12)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti tra il 1981-1990 (%)	(ERE13)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti tra il 2001-2005 (%)	(ERE14)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti tra il 2001-2005 (%)	(ERE15)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti dopo il 2005 (%)	(ERE16)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti prima del 1919 (%)	(ERE8)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali costruiti tra il 1919 e il 1945 (%)	(ERE9)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Quota edifici residenziali in muratura con un piano (%)	(EMP1)	ISTAT	Vulnerabilità Materiale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Popolazione residente a rischio in aree a Pericolosità Idraulica bassa - P1	IDR_PopP1	ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Popolazione residente a rischio in aree a Pericolosità Idraulica media - P2	IDR_PopP2	ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Popolazione residente a rischio in aree a Pericolosità Idraulica elevata - P3	IDR_PopP3	ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Popolazione residente al 31/12/2015	POP_2015	ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Tasso di povertà (<15.000 euro/anno per famiglia)	REDDITO	Ministero delle Finanze	Vulnerabilità sociale	Inserito dagli autori per completezza (Cfr.
Densità abitativa	DENSPOP	ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Numero di stranieri per Comune	STRANIERI	ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Percentuale di stranieri per tot abitanti del Comune	%STRAN	Elaborazione Iuav da dato ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)
Popolazione Anziana	POP_ANZ	ISTAT	Vulnerabilità sociale	Dato recepito dagli indicatori su vulnerabilità sociale e materiale (Istat 2017)

Fig. 2 – Indicatori utilizzati per il calcolo della vulnerabilità materiale e sociale.

Fonte: Elaborazione degli autori (IUAV).

logie di pericolo esaminato. La selezione degli indicatori è avvenuta a partire dal recepimento dell'indice sintetico di vulnerabilità sociale e materiale fornito da ISTAT (ISTAT, 2017). Gli autori hanno ritenuto di intervenire nell'indice, scorporando gli indicatori di primo livello, per valutare l'interazione tra indicatori, e, stabilire il rapporto tra essi in relazione ai territori in analisi. Gli autori hanno inoltre integrato un indicatore aggiuntivo dedicato al tasso di povertà in recepimento alle maggiori pubblicazioni internazionali sulla vulnerabilità sociale.

Il valore di vulnerabilità materiale delle singole province è stato calcolato come sommatoria, e successiva normalizzazione, delle vulnerabilità materiali ai diversi pericoli così da permettere una visualizzazione sintetica a scala provinciale. Allo stesso modo, il valore complessivo di vulnerabilità sociale è la sommatoria, e successiva normalizzazione, degli indicatori scelti come espressione di questa tipologia di vulnerabilità.

In seguito i codici regionali e provinciali presenti nel sito di Istat sono stati utilizzati per geo-spatializzare i dati raccolti e le elaborazioni effettuate permettendo, in questo modo, un confronto tra le diverse dimensioni analizzate nelle 4 province di progetto.

La metodologia utilizzata, basata su un semplice confronto nella distribuzione dei valori normalizzati degli indicatori alla scala provinciale, permette di evidenziare i limiti e le opportunità offerte dai dati messi a disposizione dal progetto ISTAT/Italia Sicura.

4. **RISULTATI.** – I dati analizzati sono mostrati nelle figure sottostanti, spazializzati a livello provinciale e inquadrati nel territorio italiano. In Figura 3 è mostrata la pericolosità a tre diverse tipologie di eventi (sismico, idraulico ed idrogeologico), espressione dei dati che popolano gli indicatori di pericolosità riportati nella tabella sovrastante. Come è possibile notare dalle immagini in figura, la provincia di L'Aquila mostra un elevato grado di pericolosità sismica nella maggior parte dei comuni della provincia, la provincia di Catanzaro, invece, mostra un elevato gradi di pericolosità sismica specialmente nei comuni della fascia centro-occidentale. Per quanto riguarda le altre due province, i dati mostrano un livello di pericolosità medio-basso. Per quanto riguarda il rischio idraulico ed idrogeologico la situazione appare diversa: il territorio lucchese risulta altamente esposto a pericoli di natura idrogeologica ed idraulica mentre le altre aree mostrano valori da medio a bassi ad esclusione di alcuni Comuni localizzati in aree specifiche.

Per quanto riguarda la distribuzione della vulnerabilità materiale dalle immagini in Figura 4 si nota come i comuni delle province di Treviso e L'Aquila e Catanzaro mostrano alti valori di vulnerabilità materiale al rischio sismico e bassi a quello idraulico e idrogeologico. La Provincia di Lucca, al contrario, e specialmente i comuni nord-occidentali della provincia, mostrano un alto grado di vulnerabilità materia-

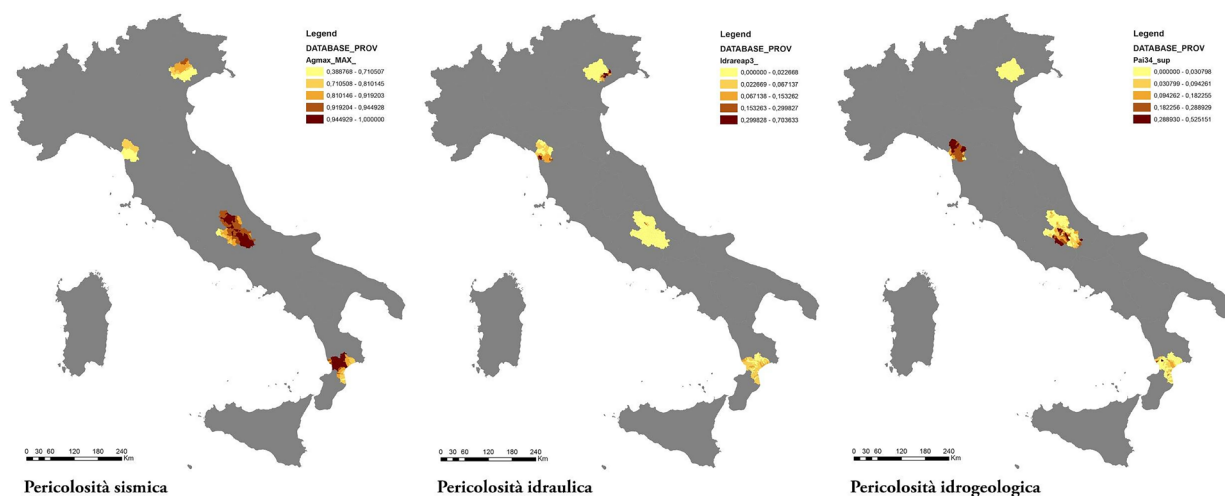


Fig. 3 – Distribuzione della pericolosità sismica, idraulica e idrogeologica nelle quattro province esaminate.

Fonte: Elaborazione degli autori (IUAV).

le ai pericoli di natura idro-geologica. Complessivamente le province di L'Aquila e Catanzaro risultano essere quelle materialmente più vulnerabili alle tre tipologie di pericoli.

Infine, in Figura 5 è mostrata la distribuzione della vulnerabilità sociale, calcolata come espressione della tipologia di popolazione che abita un territorio e della sua capacità economica e sociale di rispondere ai pericoli. Come è possibile notare, le province di L'Aquila e Catanzaro mostrano il maggior grado di vulnerabilità sociale, non uniforme all'interno delle singole province.

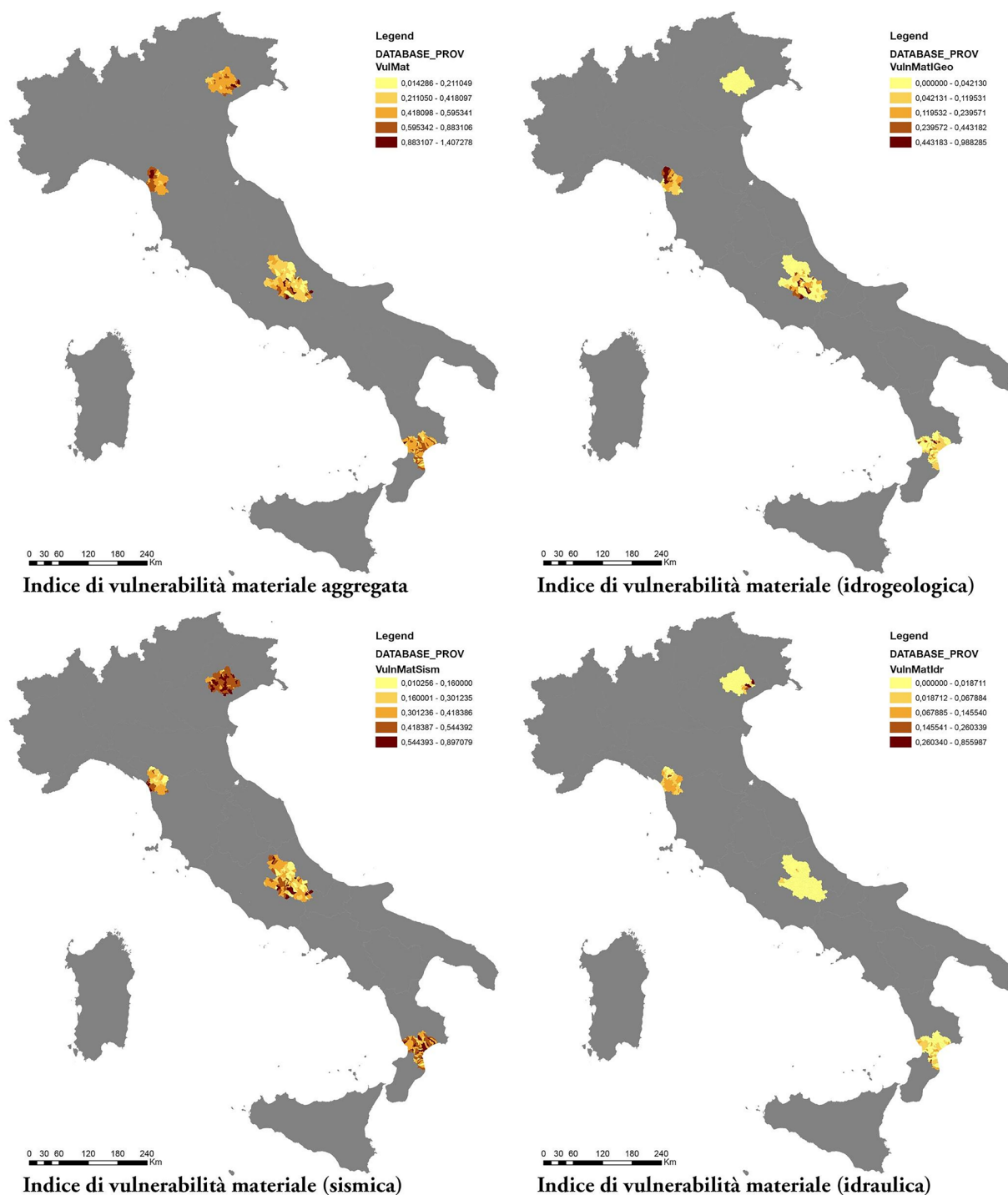


Fig. 4 – Distribuzione della vulnerabilità materiale.

Fonte: Elaborazione degli autori (IUAV).

Inoltre, i dati sono stati analizzati a livello di ogni singolo Comune delle province, al fine di avere una visione chiara della distribuzione di pericolosità e vulnerabilità (sociale e materiale) in Comuni limitrofi.

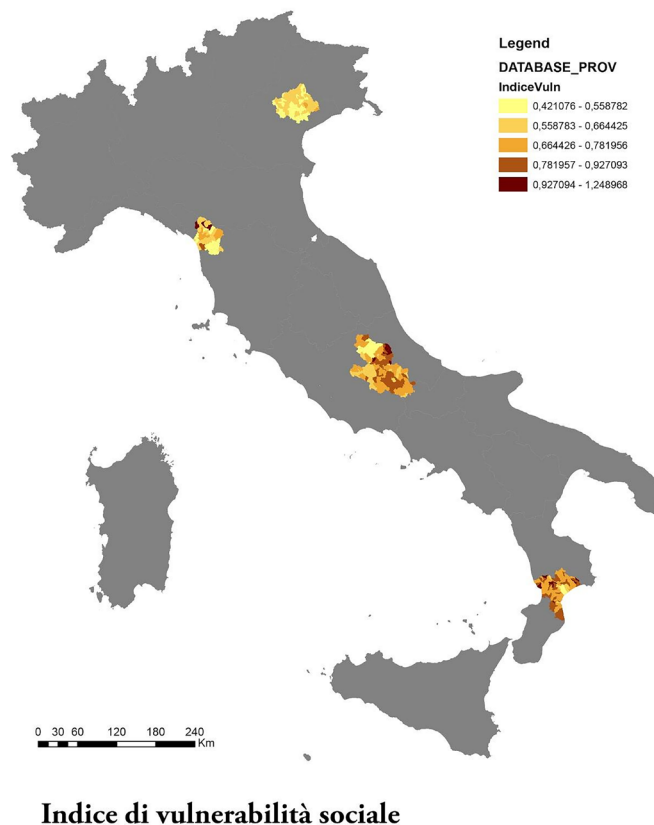


Fig. 5 – Distribuzione della vulnerabilità sociale.

Fonte: Elaborazione degli autori (IUAV).

5. DISCUSSIONE. – Il presente *paper* è un lavoro preliminare approfondito attraverso una discesa di scala fino a sviscerare le potenzialità e i limiti del dato messo a disposizione dal progetto Italia Sicura. I risultati mostrati sono coerenti con le conformazioni sociali e geomorfologiche dei territori in esame e con le informazioni, anche qualitative a disposizione.

L'analisi del dato spazializzata per Provincia e Comune ha senza dubbio il merito di permettere un'analisi complessiva a scala nazionale della distribuzione di pericolosità e vulnerabilità, sociale e materiale, fornendo così un interessante strumento interpretativo per favorire una pianificazione nazionale di riduzione degli impatti da eventi tradizionali di rischio come per le manifestazioni del cambiamento climatico.

Scendendo però ad una scala di pianificazione di ambito più ristretto, in cui le differenze di vulnerabilità sono più interne ai singoli confini comunali che tra comuni limitrofi, le problematiche nella scala del dato emergono fortemente. I valori medi di vulnerabilità materiale e sociale in effetti spostano i comuni su posizioni diverse, andando in sostanza in contraddizione con il principio ormai attestato di corrispondenza tra le due dimensioni.

La geo-spazializzazione dei dati di vulnerabilità ha poi permesso di confrontare le mappe che emergono da questa contraddizione, descrivendo un Paese fortemente differente, ed andando ad inficiare almeno la scala superiore a quella in oggetto mostrata come inefficace, ovvero la pianificazione regionale.

In buona sostanza possiamo affermare dunque che i dati messi a disposizione dal Progetto Piani

Sicuri non permettono di effettuare valutazioni di analisi del rischio alla scala comunale, e pertanto sono poco adatti nei processi di pianificazione dell'emergenza e della riduzione del rischio dalla scala regionale alle scale di ordine inferiore.

Una conclusione ulteriore dell'analisi, a questo punto, non può che essere il completamento del processo di distribuzione dei dati, permettendo di scendere ad una scala molto più precisa, capace di raccontare i dettagli del territorio, rispondente agli scenari di rischio previsti dalla legislazione vigente (Cfr. DL 1, 2018).

BIBLIOGRAFIA

- AHREMS J., RUDOLPH P.M., "The Importance of Governance in Risk Reduction and Disaster Management", *Journal of Contingencies and Crisis Management*, 13, 2006, n. 2, pp. 207-220.
- CREMONINI I., *La vulnerabilità dei sistemi urbani*, 2015, <https://www.ingegno-web.it/4046-la-vulnerabilita-dei-sistemi-urbani>, ultimo accesso 13/3/2018.
- CUTTER S.L., "Vulnerability to environmental hazards", *Progress in Human Geography*, vol. 20, 1996, n. 4, pp. 529-539.
- CUTTER S.L., BRYAN J.B., SHIRLEY W.L., "Social vulnerability to environmental hazards", *Social Science Quarterly*, 84, 2003, n. 2, pp. 242-261.
- CUTTER S.L., BORUFF B., SHIRLEY W.L., "Indicators of social vulnerability to Hazards" *Unpublished paper*, Columbia, S.C.: University of South Carolina, Hazards research Lab, 2001.
- DL 1, 2018, *Gazzetta ufficiale*, 7 gennaio 2018.
- FISTOLA R., "La città come sistema", in BEGUINOT C., CARDARELLI U. (a cura di), *Per il XXI secolo una enciclopedia. Città cablata e nuova architettura*, Napoli, Università degli Studi di Napoli "Federico II" (Di.Pi.S.T.), Consiglio Nazionale delle Ricerche (I.Pi.Ge.T.), 2, 1992, cap. 2, pp. 408-423.
- FLANAGAN B.E., GREGORY E.W., HALLISEY E.J., HEITGERD J.L., LEWIS B., "A Social Vulnerability Index for Disaster Management", *Journal of Homeland Security and Emergency Management*, 8, 2011, n. 1, articolo 3.
- IPCC, *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, [STOCKER T.F., QIN D., PLATTNER G.-K., TIGNOR M., ALLEN S.K., BOSCHUNG J., NAUELS A., XIA Y., BEX V., MIDGLEY P.M. (eds)], Cambridge, Cambridge University Press, United Kingdom and New York (NY), USA, p. 1535.
- JUNTUNEN L., "Addressing Social Vulnerability to Hazards", *Disaster Safety Review*, 4, 2005, n. 2, pp. 3-10.
- KASPERSON J.X., KASPERSON R.E., TURNER B.L., *Regions at Risk: Comparisons of Threatened Environments*, Tokyo, United Nations University Press, 1995.
- KOKS E.E., JONGMAN B., HUSBY T.G., BOTZEN W.J.W., "Combining hazard, exposure and social vulnerability to provide lessons for flood risk management", *Environmental Science and Policy*, 47, 2015, pp. 42-52.
- LEWIS D., MIOCH J., "Urban Vulnerability and Good Governance", *Journal of Contingencies and Crisis Management*, 13, 2005, n. 2, pp. 50-53.
- UNISDR, *Terminology on disaster risk reduction*, 2017, <https://www.unisdr.org/we/inform/terminology>, ultimo accesso: 13/3/2018.

Università IUAV di Venezia: federica.appiotti@iuav.it, mattia.bertin@iuav.it, denis.maragno@iuav.it, francesco.musco@iuav.it

RIASSUNTO: L'iper-settorializzazione della ricerca relativa alla gestione del territorio sta inficiando lo sviluppo di una visione interdependente dei fenomeni naturali e antropici alle diverse scale geografiche. In conseguenza, viene ridotta la possibilità di trovare strategie coerenti con le dinamiche in essere che vengono a mancare nell'analisi territoriale. Il contributo evidenzia i limiti di un approccio comunale alla gestione delle vulnerabilità ai pericoli naturali su scala urbana. Una metodologia di geo-visualizzazione dei parametri che costituiscono il rischio è proposta per individuare la presenza o meno di parcelle di territorio provinciale in cui pericolosità e vulnerabilità sono sovrapposte. Il risultato mette in evidenza le barriere conoscitive causate da un fraintendimento di scala.

SUMMARY: The hyper-sectorialization of research related to land management is undermining the development of an interdependent vision of natural and anthropic phenomena at different geographical scales. The lack of a vision of the relationships that underlie the territorial analysis reduces the possibility to find strategies consistent with the existing dynamics. The paper highlights the limits of a communal approach to the management of vulnerability to natural hazards at the urban scale. A geo-visualization methodology of the parameters that constitute the risk is proposed to identify the presence or absence of parcels of the provincial territory in which hazard and vulnerability are overlapped. The result highlights the cognitive barriers imposed by a misunderstanding of scale.

Parole chiave: vulnerabilità urbana, pianificazione territoriale, pericoli naturali
Keywords: urban vulnerability, planning, natural hazards

SARA BONATI

LA RIDUZIONE DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO NELLA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA. BARRIERE AD UN APPROCCIO SOCIALE

1. INTRODUZIONE. BARRIERE ALLA RIDUZIONE DEL RISCHIO DI DISASTRI. – Nel 2015 l'assemblea Generale delle Nazioni Unite ha approvato il Sendai Framework for Disaster Risk Reduction (2015-2030), che ha preso il posto del Hyogo Framework for Action (2005-2015). Al centro del piano sta la promozione della riduzione del rischio di disastri, ossia quell'insieme di politiche e linee guida che hanno l'obiettivo di ridurre l'esposizione e le vulnerabilità locali attraverso l'anticipazione dell'evento e del danno e dalle quali dipendono poi i piani di gestione del rischio (UNISDR, 2017).

Come spiega Marincioni (2015, p. 145), la riduzione del rischio di disastri si basa sostanzialmente su tre azioni: analisi della probabilità che un evento estremo abbia luogo (pericolo), definizione di ciò che è esposto a possibile danno (rischio), e applicazione di misure atte a ridurlo (Marincioni parla di convincimento delle persone affinché prendano misure).

L'accordo di Sendai riconosce agli Stati la responsabilità di agire, in copartecipazione con gli altri attori locali, per diminuire gli agenti responsabili dell'esposizione al rischio. Le quattro priorità previste dal piano sono: capire le dinamiche di formazione del rischio di disastri, rafforzare il sistema di coordinamento e di supervisione delle azioni di riduzione e gestione del rischio, investire in azioni di riduzione della vulnerabilità, e promuovere migliori strategie di risposta e ricostruzione (*build back better* o BBB) al fine di accrescere la resilienza locale (UN, 2015).

Per comprendere come agire di fronte alla possibilità che si verifichi un evento disastroso è pertanto necessario capire cosa è responsabile della formazione del rischio ma anche cosa può ostacolarne la riduzione. Ed è qui che emerge l'importanza di discutere il concetto di barriere, non limitando la riflessione alla dimensione del costruito ma ampliandola alle diverse accezioni del termine. La parola 'barriera' è, infatti, definita nel dizionario Garzanti in tre modi:

- elemento fisico o 'formazione naturale' che può divenire impedimento a qualcosa;
- ostacolo socio-culturale al dialogo tra diversi gruppi sociali e/o culturali;
- 'sbarramento' costruito con lo scopo di confinare un territorio o impedire il passaggio o l'accesso ad un luogo.

Le barriere, dunque, hanno molteplici nature: sociali, culturali, di comunicazione, fisiche, geomorfologiche, ecc. E possono avere funzioni differenti: proteggere, interdire, delimitare, arginare. Dalle barriere architettoniche che rendono difficile, se non impossibile, l'accesso alle persone con difficoltà motorie, alle barriere coralline che proteggono le coste e rappresentano habitat fondamentali per moltissime specie marine viventi. Le barriere, dunque, possono avere declinazioni positive o negative in base ai contesti e agli scopi ma, comunque le si voglia leggere, rappresentano sempre ostacoli per qualcuno o qualcosa.

Nella riduzione del rischio di disastri, pertanto, si possono ipotizzare due macro-tipologie di barriera:

- barriere alla riduzione del rischio di disastri, ossia quelle azioni, politiche, convinzioni culturali, situazioni sociali e di disparità economica che ostacolano l'applicazione e l'efficacia delle strategie pianificate o intraprese nella gestione del rischio;
- barriere nella riduzione del rischio di disastri, ossia tutte le infrastrutture, opere ingegneristiche o misure di confinamento delle aree a rischio, come ad esempio le *buffer zones* e le *exclusion zones* (aree cuscinetto in cui è vietato costruire e/o abitare), cioè quelle barriere pianificate come parte delle strategie di gestione del rischio e riduzione dell'esposizione.



Queste ultime, tuttavia, possono trasformarsi in barriere alla riduzione del rischio di disastri nel momento in cui, ad esempio, gli impatti sociali, culturali, economici del territorio destinatario dell'intervento non vengono adeguatamente considerati, oppure quando sono oggetto di processi di delegittimazione sociale (derivante da contestazioni popolari, politiche e/o scientifiche) che possono inficiarne l'efficacia, ossia quando non sono accompagnate da strategie adeguate di informazione e preparazione della popolazione. Bisogna, infatti, ricordare che le misure tecniche (includendo sia l'approccio ingegneristico del costruito che quello tecnologico, es. sistemi di allarme) possono creare un sentimento di eccessiva sicurezza che riduce il senso di esposizione al rischio nelle persone e potenzialmente anche la loro capacità di risposta.

Pertanto questo lavoro parte dalla considerazione che un approccio prettamente tecnico può essere esso stesso barriera alla riduzione e gestione del rischio di disastri se non adeguatamente integrato con un approccio sociale. Il tema è affrontato a partire dal caso di Genova, la città metropolitana che ha ricevuto il più alto contributo economico per la realizzazione di infrastrutture idrauliche (€323,5 mln) preposte alla riduzione del rischio di alluvioni entro il piano di #ItaliaSicura, struttura di missione istituita dal Governo Italiano nel 2014 (Aa.Vv., 2014).

2. L'ECOLOGIA POLITICA URBANA COME CHIAVE DI LETTURA. – Nel tentativo di sistematizzare e discutere le diverse declinazioni del concetto di barriera nei piani di riduzione del rischio di alluvioni a Genova, si è deciso di ricorrere alle chiavi di lettura offerte dalla ecologia politica urbana (*urban political ecology* o UPE). La UPE, infatti, offre la possibilità di leggere il processo di costruzione del rischio come qualcosa di intrinsecamente legato alle dinamiche di antropizzazione dell'ambiente, superando quella visione che vuole società e natura come due realtà separate, e offrendone invece una prospettiva ibrida, quella che Swyngedouw chiama '*socionature*' (Swyngedouw, 1996). Questa visione si offre alla lettura della produzione del rischio, dal momento che interpreta l'ambiente come qualcosa di costruito e antropizzato, strettamente legato alle dinamiche di urbanizzazione, benché non necessariamente parte dei confini metropolitani. È la dipendenza della città da ciò che sta al di fuori e la sua ricerca costante di aree di cui nutrirsi che rende il sistema società-natura un unico organismo (si veda l'idea di metabolismo urbano, Broto *et al.* 2012). Un organismo tuttavia sbilanciato, nel quale si generano i conflitti dai quali possono scaturire i disastri.

L'obiettivo dell'approccio ecologico-politico, nelle sue origini, era di studiare il degrado 'accelerato' dell'ambiente utilizzando strumenti di analisi presi sia dalle scienze naturali sia da quelle sociali (Blaikie e Brookfield, 1987). A questo approccio, la UPE ha aggiunto la componente urbana. Pertanto, il concetto di barriera è qui declinato secondo le 3 chiavi di lettura proposte dalla UPE:

- una lettura ecologica (barriere ecologiche)
- una lettura delle politiche urbane (barriere urbane)
- una lettura delle politiche sociali (barriere sociali)

Trasversale è, dunque, la dimensione politica che vuole investigare l'influenza delle scelte politiche sulle trasformazioni ambientali (Walker, 2005). Queste tre tipologie di barriera sono state declinate nello studio di Genova approntando anche un'analisi scalare che vuole trascendere i confini urbani e, partendo dalla scala d'area vasta, offrire una lettura più attenta delle complessità territoriali.

3. IL RISCHIO DI ALLUVIONI IN ITALIA E A GENOVA. – L'Italia è uno dei paesi europei che presenta il più alto numero di popolazione esposta al rischio di alluvioni (11 % secondo i dati EEA, 2016). Il cambiamento climatico, inoltre, sembra accrescere la portata e frequenza di questi fenomeni in tutto il mondo con implicazioni sempre più evidenti in materia di sicurezza nazionale (IPCC, 2014).

Di fronte a questo scenario, l'Europa nel 2007 ha emanato una direttiva sulle alluvioni nella quale gli stati membri sono stati chiamati ad intervenire attraverso lavori di mappatura, analisi e riduzione del rischio, nonché strumenti di condivisione delle informazioni con i cittadini e di partecipazione (EC, 2007). A questa richiesta l'Italia ha risposto prima con il Piano nazionale per le città (D.L. 83/2012) e poi con la struttura di missione #ItaliaSicura (D.L. 91/2014). Tuttavia, a questo approccio prettamente tecnico non sono seguiti altrettanti sforzi nell'analisi in termini di equità e giustizia sociale. Inoltre processi socio-economici quali la crisi economica e la decrescita della popolazione, che ha interessato alcune aree del paese tra cui Genova, sono fattori che meriterebbero di essere analizzati per comprenderne le

implicazioni sulle geografie della vulnerabilità.

Pertanto, a seguire si offre una prima lettura delle politiche di urbanizzazione e gestione del rischio a Genova attraverso le chiavi di lettura di cui sopra, con l'obiettivo di identificare e comprendere il ruolo che un approccio sociale può avere nella riduzione del rischio di disastri.

3.1 *Barriere ecologiche.* – L'ecologia si definisce una disciplina attenta alle caratteristiche biologiche, biochimiche e fisiche di un territorio e alle interrelazioni tra esso e i suoi abitanti (Walker, 2005). Pertanto con dimensione ecologica qui è intesa sia l'influenza delle caratteristiche geomorfologiche e climatiche sulle scelte umane sia come le scelte umane provocano cambiamenti nei sistemi naturali (Walker, 2005).

Il territorio della Liguria, e così quello di Genova, può essere descritto nelle sue fasi di formazione e ridefinizione a partire dalla relazione tra elementi naturali, e dal processo di antropizzazione di questi elementi operato dall'uomo nelle aree urbane e in quelle rurali lungo i versanti. Genova si colloca nel punto di incontro tra questi fattori. Fattori che al posto di compenetrarsi armoniosamente hanno cercato di prevaricarsi l'un l'altro nel corso del tempo attraverso interventi di urbanizzazione responsabili di trasformazioni profonde negli equilibri ecologici ed ecosistemici anche al di fuori dei confini urbani. Pertanto, il paesaggio ligure può essere definito ibrido, come direbbe Swyngedouw, ma pur sempre dicotomico, nella misura in cui l'antropizzazione operata dall'uomo non è stata in grado di armonizzarsi con l'ambiente.

Nel contesto genovese, appare evidente l'assenza di un'azione integrata nella gestione del territorio locale negli ultimi decenni e di uno sguardo capace di andare al di là della città e della costa. In particolare pare utile fare cenno al diverso percorso di sviluppo che costa e montagna hanno avuto e alle barriere di comunicazione entro queste aree. Da una parte l'abbandono dei versanti, conseguente la perdita di efficienza economica dei terrazzamenti, che è degenerato in un grave dissesto territoriale (Di Fazio *et al.*, 2005; Brandolini e Ramella, 1998), e dall'altra lo sviluppo incontrollato della costa con incremento delle attività turistiche, marittime e portuali e di svendita del territorio. Questo approccio dicotomico allo sviluppo locale è stato d'impedimento alla realizzazione di un piano integrato di messa in sicurezza alla scala d'area vasta, privilegiando azioni sulla costa e trascurando le dinamiche di decrescita nelle montagne, responsabili dell'inasprimento del rischio.

3.2 *Barriere urbane.* – Alla scala urbana l'idea di barriera riguarda l'edificazione e la pianificazione degli edifici e delle infrastrutture e come queste si pongono ad ostacolo dei processi naturali. Una diga, un argine, la deviazione del percorso fluviale sono tutte opere ingegneristiche finalizzate al controllo della natura. Esse possono essere distinte tra opere che contribuiscono al rischio e opere per la riduzione del rischio.

Le prime sono il risultato di processi di urbanizzazione sbagliati. Esempi sono i lavori di urbanizzazione intrapresi a Genova in epoca fascista che hanno portato alla deviazione e tombatura dei principali rii (Rosso, 2014). Vere e proprie barriere contro cui l'acqua si è scontrata provocando l'esondazione nei quartieri limitrofi a cui sono seguiti danni e vittime, come nel 2011 e nel 2014. Ma oltre alle opere ingegneristiche, si pone il problema delle abitazioni, costruite secondo regole spesso non curanti delle logiche della natura, soprattutto in fasi di *urban sprawl*. Un esempio a Genova è il cosiddetto 'Biscione', edificio popolare a Forte Quezzi. Dopo l'alluvione del 1970, una parte della costruzione fu interessata da un movimento di versante. Oggi l'edificio si presenta come una 'barriera' che sovrasta la città, spesso interessato dal deposito di detriti trascinati dall'acqua.

È la stessa città, dunque, che si pone come ostacolo (barriera) ai movimenti di acqua e terra, il cui percorso è stato ampiamente modificato attraverso opere di contenimento e processi di crescita urbana incontrollati.

Dall'altra parte, oggi Genova è interessata da un nuovo processo di urbanizzazione per la messa in sicurezza del territorio. Si tratta di interventi programmati entro i piani di #ItaliaSicura preposti alla salvaguardia dell'area urbana a valle. Manca, tuttavia, una pianificazione di interventi a monte. Questo approccio alla DRR può essere accusato di *cityism* (Angelo e Wachsmuth, 2015), riprendendo una critica rivolta alla UPE, ossia di non guardare all'urbanizzazione come ad un fenomeno che trascende i confini urbani. Il processo di urbanizzazione, infatti, non può prescindere dalle dinamiche extra-urbane, nelle

quali gli eventi naturali estremi spesso prendono forma.

Le infrastrutture idrauliche previste dal piano, infine, spesso mancano di considerare le implicazioni socio-economiche sulle singole aree urbane, provocando contestazioni popolari e conflitti locali. Un esempio è l'innalzamento delle sponde degli argini fluviali in alcune aree della città (es. Fegino-Borzoli e Ponte Carrega) che hanno trovato l'opposizione delle attività commerciali più prossime.

3.3 *Barriere sociali. Una questione aperta.* – Ad oggi gli studi scientifici si sono concentrati maggiormente sugli aspetti fisici e sugli approcci tecnici alla gestione del rischio di alluvioni (Driessen *et al.*, 2016), trascurando la dimensione sociale. Koks *et al.* (2015) mettono in luce come lo studio della capacità di risposta degli abitanti di fronte ad un evento naturale estremo sia una variabile indispensabile nella pianificazione delle strategie di azione. Ad esempio, le caratteristiche sociali di una comunità sono informazioni necessarie per comprendere l'effettiva applicabilità di un piano di evacuazione (Koks *et al.*, 2015).

Dall'altra parte, gli studi sulla gestione del rischio di alluvioni mancano di riconoscere le implicazioni che scelte e dinamiche di *flood governance* possono avere sull'equità e sulla eguaglianza (Thaler e Hartmann, 2016). Queste considerazioni pongono, quindi, indirettamente la questione dell'accesso alla sicurezza: chi è escluso dalle politiche di riduzione dell'esposizione al rischio e chi soffre delle conseguenze delle misure intraprese. Questione che è correlata in particolare ai processi di marginalizzazione e ineguaglianza (O'Keefe *et al.*, 1976; Susman *et al.*, 1983; Blaikie e Brookfield, 1987; Collins, 2008) che definiscono diverse geografie della vulnerabilità, soprattutto nei contesti urbani, entro i quali trovano maggiore evidenza le differenze di classe (Pelling, 1999).

A queste considerazioni si aggiunge la questione dell'equità dei processi di ricostruzione e messa in sicurezza, che secondo l'accordo di Sendai devono rifarsi alla logica del *build back better*. La definizione di *build back better* proposta da UNISDR (2017) prevede nel processo di ricostruzione azioni di resilienza e riduzione del rischio non solo tramite interventi infrastrutturali e sul costruito ma anche sul sistema sociale, lavorando per la "rivitalizzazione dei centri abitati, delle economie (locali) e dell'ambiente". Obiettivo è quello di ridurre la vulnerabilità, in tutte le sue forme, ed aumentare così la resilienza.

La dimensione sociale appare rilevante anche nelle questioni relative a abitazioni, alloggi temporanei e politiche di evacuazione e ricostruzione. L'abitazione, infatti, non è solo una struttura fisica ma raccoglie una serie di significati che si esplicano in diversi livelli di sicurezza della persona (es. salute, psiche, dignità) (Kennedy *et al.*, 2009). Interessante in questo senso appare anche una riflessione in merito al significato della parola *better* nella BBB (Kennedy *et al.*, 2009). In particolare Kennedy *et al.* sottolineano come "cosa è meglio" dipende dalla scala di valori e priorità personali e come queste variano nelle diverse società provocando aspettative differenti.

Un ultimo aspetto riguarda la dimensione temporale della *recovery*. L'urgenza di ricostruire, infatti, pone spesso in secondo piano l'analisi delle priorità sociali e il rispetto della qualità degli interventi e delle necessità delle comunità. Ad esempio, un atteggiamento che pone al centro in modo prevalente l'approccio tecnico spesso manca di pianificare la fase di transizione, ossia quella fase che sta tra l'inizio e la conclusione dei lavori, lasciando la popolazione in una condizione di incertezza (in termini di esposizione).

TAB. I – PROPOSTA DI SISTEMATIZZAZIONE DELLE BARRIERE ALLA RIDUZIONE DEL RISCHIO DI DISASTRI A GENOVA

<i>Barriere secondo la UPE</i>	<i>Barriere a Genova</i>
<i>Barriere ecologiche</i>	- processo di antropizzazione - metabolismo urbano - dicotomia politiche di sviluppo (costa-montagna)
<i>Barriere urbane</i>	- urbanizzazione fascista - <i>urban sprawl</i> - <i>cityism</i> delle strategie di DRR
<i>Barriere sociali</i>	- vulnerabilità sociale - accesso alla sicurezza (equità) - scala delle priorità (scala di valori, concetto di ' <i>better</i> ')

Fonte: elaborazione dell'autore.

4. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – Pur comprendendo che questo contributo non può essere esaustivo, ciò che si è cercato di fare è di proporre alcune prime riflessioni sulla molteplicità di implicazioni e dimensioni che il concetto di barriera assume nello studio del rischio di disastri. In particolare, il caso di Genova e le chiavi di lettura offerte dalla ecologia politica urbana sono stati utili a discutere quelle barriere che sono di ostacolo alla realizzazione delle strategie di DRR, nelle quali rientrano, ad esempio, la visione dicotomica delle politiche di sviluppo locali, i processi di urbanizzazione sbagliati, e l'assenza dell'analisi della vulnerabilità e delle componenti socio-economiche e culturali (vd. TAB. I).

Il contributo ha cercato di mostrare che la componente sociale è importante nell'analisi delle barriere alla riduzione del rischio di disastri, non solo perché può ridurre quelle situazioni di contestazione che rischiano di inficiare l'efficacia delle strategie adottate ma anche perché introduce nell'equazione la vulnerabilità. La sordità del mondo politico ad un approccio sociale va di fatto in contrasto con i costanti richiami della comunità scientifica e della governance internazionale (si pensi al Sendai Framework e alla direttiva europea sulle alluvioni del 2007) che chiedono sempre più una visione interdisciplinare nell'approccio alla riduzione del rischio di disastri.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Italiassicura. Il piano nazionale di opere e interventi e il piano finanziario per la riduzione del rischio idrogeologico*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2017, <http://italiassicura.governo.it/site/home/dissesto/piano.html>.
- ANGELO H., WACHSMUTH D., "Urbanizing urban political ecology: A critique of methodological cityism", *International Journal of Urban and Regional Research*, 39, 2015, n. 1, pp. 16-27.
- BLAIKIE P. M., BROOKFIELD H. (eds), *Land degradation and society*, London and New York, Methuen, 1987.
- BRANDOLINI P., RAMELLA A., "Processi erosivi e fenomeni di dissesto nei versanti «terrazzati» delle valli costiere genovesi", in GRILLOTTI DI GIACOMO M.G. e MORETTI L. (a cura di), *I valori dell'agricoltura nel tempo e nello spazio*, Atti del Convegno Geografico Internazionale, Genova, Brigati, 1998, pp. 839-854.
- BROTO V.C., ALLEN A., RAPOPORT E., "Interdisciplinary Perspectives on Urban Metabolism", *Journal of Industrial Ecology*, 16, 2012, n. 6, pp. 851-861.
- COLLINS T.W., "The political ecology of hazard vulnerability: marginalization, facilitation and the production of differential risk to urban wildfires in Arizona's White Mountains", *Journal of Political Ecology*, 15, 2008, pp. 21-43.
- DI FAZIO S., MALASPINA D., MODICA G., "La gestione territoriale dei paesaggi agrari terrazzati tra conservazione e sviluppo", *AIIA: L'ingegneria agraria per lo sviluppo sostenibile dell'area mediterranea*, Catania, 27-30 giugno, 2005, pp. 1-12.
- DRIESSEN P., HEGGER D., BAKKER M., VAN RIJSWICK H., KUNDZEWICZ Z., "Toward more resilient flood risk governance", *Ecology and Society*, 21, 2016, n. 4, www.ecologyandsociety.org/vol21/iss4/art53.
- EUROPEAN ENVIRONMENTAL AGENCY (EEA), *Floodplain management: reducing flood risks and restoring healthy ecosystems*, 26 January 2016, <https://www.eea.europa.eu/highlights/floodplain-management-reducing-flood-risks>.
- EUROPEAN FLOODS DIRECTIVE (EC), *On the assessment and management of flood risks*, 23 October 2007, Off J Eur Union, L 288.
- GARZANTI EDITORE, *Il grande dizionario Garzanti della lingua italiana*. Garzanti, 1994, <https://www.garzantilinguistica.it/ricerca/IPCC>.
- IPCC, *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part A: Global and Sectoral Aspects*, Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014.
- KENNEDY J., ASHMORE J., BABISTER E., KELMAN I., ZARINS J., "Disaster mitigation lessons from "build back better" following the 26 December 2004 Tsunamis", in J. FEYEN, K. SHANNON, M. NEVILLE (eds), *Water and Urban Development Paradigms: Towards an Integration of Engineering, Design and Management Approaches*, Leiden, CRC Press, 2009, pp. 297-302.
- KOKS E.E., JONGMAN B., HUSBY T. G., BOTZEN W.J., "Combining hazard, exposure and social vulnerability to provide lessons for flood risk management", *Environmental science & policy*, 47, 2015, pp. 42-52.
- MARINCONI F., "Riduzione del rischio disastri: l'immanicabile ruolo della geografia", *Rivista geografica italiana*, 122, 2015, n. 1, pp. 143-150.
- O'KEEFE P., WESTGATE K., WISNER B., "Taking the naturalness out of natural disasters", *Nature*, 260, 1976, n. 5552, pp. 566-567.
- PELLING M., "The political ecology of flood hazard in urban Guyana", *Geoforum*, 30, 1999, n. 3, pp. 249-261.
- ROSSO R., *Bisagno. Il fiume nascosto*, Venezia, Marsilio Editori, 2014.
- SUSMAN P., O'KEEFE P., WISNER B., "Global disasters: a radical interpretation", in HEWITT L. (ed), *Interpretations of calamity*, Boston, MA, Allen & Unwin, 1983, pp. 264-83.
- SWYNGEDOUW E., "The city as a hybrid: on nature, society and cyborg urbanization", *Capitalism Nature Socialism*, 7, 1996, n. 25, pp. 65-80.
- THALER T., HARTMANN T., "Justice and flood risk management: reflecting on different approaches to distribute and allocate flood risk management in Europe", *Natural Hazards*, 83, 2016, n. 1, pp. 129-147.
- UNISDR, *Terminology on disaster risk reduction: UNISDR (United Nations Secretariat for the International Strategy for Disaster Risk Reduction)*, Geneva, 2017, <https://www.unisdr.org/we/inform/terminology>.
- UNITED NATIONS, *Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030*, 2015, www.ifrc.org/docs/IDRL/Sendai_Framework_for_Disaster_Risk_Reduction_2015-2030.pdf.
- WALKER P., "Political ecology: where is the ecology?", *Progress in Human Geography*, 29, 2005, pp. 73-82.

RIASSUNTO: Adottando l'approccio di analisi offerto dalla ecologia politica urbana, sono state identificate tre tipologie di barriera: sociale, ecologica e urbana. Queste tre dimensioni costituiscono chiavi di lettura che consentono di comprendere la molteplicità di ostacoli che si sovrappongono alla riduzione del rischio di disastri nelle città. Pertanto, partendo dal ruolo della barriera fisica, rappresentata dal costruito, e dall'analisi del processo di urbanizzazione nella produzione della vulnerabilità, si discuterà il significato di *build back better* e le potenzialità di un'analisi sociale a Genova. Questo contributo desidera così discutere i limiti di un approccio prevalentemente tecnico alla riduzione del rischio di alluvioni rivendicando il ruolo della geografia.

SUMMARY: Adopting an urban political ecology approach, three kinds of barriers have been identified: social one, ecological one and urban one. These three dimensions represent three different conceptual keys that let to understand the multiple obstacles to the disaster risk reduction in urban areas. Thus, starting with the role of the physical barriers, represented by the built environment, and by the analysis of the process of urbanization in producing vulnerability, this paper discusses the meaning of *build back better* and the potentialities of a social approach in Genoa case study. This work aims to discuss the limits of a technical approach in disaster risk reduction, asking for the introduction of a geographical and social perspective.

Parole chiave: riduzione rischio disastri, ecologia politica urbana, Genova

Keywords: disaster risk reduction, urban political ecology, Genoa

CRISTINA CASAREALE, ALESSANDRA COLOCCI

LA GESTIONE ADATTATIVA DELLA SANITÀ PUBBLICA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

1. CAMBIAMENTI CLIMATICI E SANITÀ PUBBLICA. – La comunità scientifica è unanimemente concorde nel definire che il clima sta cambiando. Secondo l'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) tali cambiamenti sono dovuti all'emissione di gas clima-alteranti, principalmente a causa delle attività umane. Durante gli ultimi 100 anni, infatti, le attività umane (in particolare quelle legate al consumo di combustibili fossili, alla deforestazione ed all'agricoltura) hanno portato all'aumento del 30% della concentrazione di anidride carbonica in atmosfera, con il conseguente aumento della temperatura atmosferica e oceanica e l'innalzamento del livello del mare (Pachauri *et al.*, 2014). Le minacce maggiori sono per i paesi in via di sviluppo, con implicazioni negative dirette per il raggiungimento dei "Millennium Development Goals" (<http://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/>) relativi alla salute.

Le alterazioni climatiche impattano la sfera sociale sotto diversi aspetti. Le variazioni delle temperature rispetto ai valori medi stagionali causano la variazione, spesso significativa, degli equilibri degli ecosistemi e determinano la variabilità nella disponibilità di risorse. La diminuzione di alcune risorse può determinare la necessità di riorganizzare gli insediamenti urbani o di modificare i processi produttivi. Inoltre, maggiore frequenza e severità di temporali, ondate di calore, siccità ed alluvioni, causeranno drammatici impatti su alcuni dei pilastri fondamentali della salute, come ad esempio acqua, aria e cibo.

È importante sottolineare e prendere in considerazione che il sistema sanitario può essere doppiamente colpito dagli effetti dei cambiamenti climatici. L'impatto può manifestarsi direttamente, tramite la ricomparsa di alcune malattie considerate ormai debellate o rendendo insufficienti le risorse disponibili per contrastare le malattie che si manifesteranno con maggiore intensità. Eventuali crisi sociali, alimentari o economiche possono altresì impattare il settore della sanità pubblica in maniera indiretta.

2. BARRIERE ALL'ADATTAMENTO. – In questo scenario diventa essenziale adeguare le nostre strategie di gestione della salute pubblica alle nuove condizioni. Indubbiamente, l'ideazione e l'implementazione di simili piani di adattamento non sono immediate, anzi, possono incappare in quelle che si possono definire delle vere e proprie barriere.

Tali barriere possono essere di diversa natura: possono sorgere dall'incertezza legata agli scenari climatici e socio-economici prodotti; possono derivare dalla creazione e dalla messa in uso della tecnologia; possono emanare da criticità economiche; possono essere innalzate da inerzie istituzionali; possono essere legate a difficoltà intrinseche al capitale sociale; possono essere influenzate dalla percezione individuale. L'adattamento di un sistema sanitario, inoltre, è reso complesso non solo dall'esistenza di suddetti innumerevoli ostacoli, ma anche dalla loro non rara sinergia, che ne rende le conseguenze ulteriormente complicate da gestire.

2.1 *Scenari climatici e socio-economici.* – La pianificazione non può prescindere dalla conoscenza delle condizioni che delimitano il campo d'intervento delle attività. Sarà dunque indispensabile munirsi di possibili scenari di cambiamento climatico. Declinare al plurale questo termine da un lato permette di intuire già l'incertezza cui tale oggetto è sottoposto, ma dall'altro è una necessità: non disponiamo di un'unica via prospettata per il futuro, piuttosto di una serie di possibili outcome.

L'International Panel on Climate Change (IPCC) già nel documento del 2000 (Nakicenovic N. *et al.*, 2000) sottolinea come i percorsi di sviluppo futuro siano fortemente indeterminati; infatti, mentre gli scenari possono fornire dei possibili andamenti nonché possono costituire gli strumenti adatti a valutare quali forzanti possano avere le conseguenze più rilevanti e le relative incertezze associate, la possibilità



che uno qualsiasi dei percorsi prospettati venga seguito fedelmente resta altamente incerta. Come accennavamo prima, tuttavia, non è una questione solo di incertezza tal quale, ma anche di quantità di scenari concepibili: il documento dell'IPCC ne presenta 40. Premesso che in questo caso con "scenario" si intende una previsione sull'andamento delle emissioni di gas ad effetto serra, sono state prese in considerazione le principali attività ed emissioni note in letteratura, così come le conoscenze maggiormente diffuse e condivise sulle incertezze intrinseche, oltre ad una varietà di modelli disponibili. Sono state quindi tracciate quattro linee narrative principali, ognuna delle quali è definita da particolari caratteristiche demografiche, sociali, economiche, tecnologiche e ambientali; all'interno di ogni linea maestra, gli scenari vanno a definire più nel dettaglio tali ipotesi, differenziandosi nelle sfaccettature che ne determinano poi la pluralità complessiva.

Una situazione del tutto analoga si può riscontrare nello studio dei fenomeni sociali. Anche in questo caso si possono delineare degli scenari, che tuttavia tenderanno ad oscillare entro range di possibilità non trascurabili. Prendiamo ad esempio il lavoro di Samir e Lutz (2017) nel quale si voleva determinare l'evoluzione futura della popolazione mondiale. Il primo passo è stato definire i principali fattori di influenza sul problema: età, sesso, ma anche educazione, poi migrazione, mortalità e fertilità. In questo modo, prospettando percorsi di sviluppo diversi, si è giunti a veder proiettati 6 possibili andamenti demografici per il futuro: come prima, una pluralità che lascia ampio margine di incertezza.

L'indeterminatezza di queste problematiche non rimane nel campo della speculazione, ma ha conseguenze gestionali dirette: creare dei piani di organizzazione, anche del settore sanitario, che si rivolgano al lungo periodo è molto complesso quando le condizioni future cui si deve cercare di adattarsi appaiono quanto mai ambigue.

2.2 Tecnologia. – Potendo rintracciare un prodotto tecnologico in ausilio di pressoché ogni gesto quotidiano, potrebbe sembrare che l'unica barriera da dover affrontare sia quella costituita dal limite posto dal livello di sviluppo raggiunto. Se indubbiamente molti progressi possono ancora essere perseguiti e innumerevoli nuove tecnologie possono essere prodotte, è però vero che in alcune parti del mondo non è necessariamente l'innovazione l'ultima frontiera da abbattere: quelle che in alcuni luoghi sono soluzioni tecnologiche di base e consolidate, in altri luoghi costituiscono un equipaggiamento tanto prezioso quanto carente. Esempio è il caso delle siringhe: in molte parti del pianeta esse sono un ausilio sanitario comunemente impiegato su larga scala, ma in altre zone del mondo fino al 40% delle siringhe viene riutilizzato senza un'opportuna sterilizzazione, mentre in alcune aree tale valore raggiunge il 70%. Gli effetti di tale pratica sono evidenti non solo nei decessi prematuri per trasmissione di malattie (come epatite B e C, sindrome da immunodeficienza acquisita Aids), ma anche nella perdita di produttività e oneri ulteriori per il sistema sanitario ("WPRO | Injection Safety", 2017).

2.3 Economia e politica. – I costi per adattarsi ai mutamenti indotti dai cambiamenti climatici, saranno consistenti. Anche qui diverse stime sono state proposte, ma le numerose variabili da considerare fanno sì che lo spettro di possibilità sia piuttosto ampio. Nonostante questa indeterminatezza, le linee di previsione convergono nell'affermare che tali piani adattativi costituirebbero, al netto, un guadagno. Infatti permetterebbero di evitare trattamenti sanitari, incrementare la produttività lavorativa e salvare vite umane che altrimenti si rischierebbe di perdere fatalmente, durante eventi estremi, per esempio, come possono esserlo inondazioni o ondate di calore. Tutto ciò poi avrebbe conseguenze positive sul sistema di welfare nel suo complesso. Al momento attuale, tuttavia, le linee politiche più adottate non prendono in considerazione tali studi, né si rivolgono al lungo periodo: piuttosto si rifanno ad un breve termine caratterizzato da bassi livelli di rischio (Hutton e Menne, 2014). Ciò è tanto vero che a metà 2010 era stato destinato a piani di adattamento concernenti la salute solo il 3% dei fondi predisposti dai National Adaptation Programmes of Action, iniziativa facente capo alla United Nations Framework Convention on Climate Change (Hutton, 2011) those responsible for health policies and resource allocations need to know the resource consequences of their decisions. This article examines the availability and strength of economic evidence for policy makers to draw on in making health policy decisions. Methods: Relevant literature was obtained using a Medline and INTERNET search of key terms and institutions working in health and climate change. Eighteen available economic studies are presented under three categories of economic evidence: health damage cost, health adaptation cost and health economic evaluation. Results:

In economic studies valuing the predicted increased mortality from climate change, the health damages represent an important fraction of overall economic losses. Similarly, when considering broader health protection measures beyond the health sector (e.g. agriculture, water supply).

2.4 Capitale sociale. – Un fattore determinante per la buona riuscita dell’adattamento ai cambiamenti climatici può essere costituito dal capitale sociale. Nella realtà dei fatti, però, il capitale sociale può agire in modo duplice, sia favorendo che ostacolando tali iniziative adattative. Presso alcune comunità, infatti, si è potuto osservare come il capitale sociale abbia agito in forma di componenti più anziani che con la loro autorità hanno influenzato la percezione del pericolo costituito dall’ondata di calore che si stava per manifestare; ciò ha indotto una limitata preparazione al fenomeno stesso o in altre parole un aumento della vulnerabilità della comunità, che così ha avuto più difficoltà a far fronte alla situazione estrema (Huang *et al.*, 2011). All’esatto opposto troviamo invece l’esempio della comunità Inuvialuit del Canada. Il loro territorio è fra i più esposti agli effetti dei cambiamenti climatici, conseguenze che hanno già cominciato a manifestarsi come fenomeni che eccedono la variabilità considerata normale dalle comunità locali stesse. Ciò nonostante un solido capitale sociale, unitamente a profonde conoscenze della natura e dell’ambiente circostante, ha permesso di adattare le pratiche quotidiane e di lungo respiro alle mutate condizioni, spesso incerte: cicli di caccia e raccolta riorganizzati, maggiore diversificazione e “piani secondari” hanno permesso alle comunità di sopravvivere ai cambiamenti in atto (Berkes e Jolly, 2001). Se, quindi, il capitale sociale può rafforzare una comunità, la gestione delle risorse sanitarie potrebbe farvi perno per amministrare in modo più efficace la salute pubblica; tuttavia, se le risorse non venissero trattate né suddivise in modo equo e trasparente, potrebbero essere esacerbati i conflitti interni alle comunità, lacerando un tessuto sociale già fragile ed esponendole a potenziali rischi anche maggiori.

2.5 Percezione individuale. – Per poter definire quale azione intraprendere di fronte ad un fenomeno, in primo luogo è necessario produrre una propria interpretazione di tale situazione. In altre parole, la percezione personale di ciò che sta avvenendo, formata e modellata sotto diversi stimoli, fa sì che possiamo decidere quali eventuali contromisure attuare. Tale percezione individuale non è rivolta solo all’ambiente circostante, ma anche a se stessi: come percepiamo noi stessi è un nodo fondamentale per rapportarci al mondo, tanto più quando si è di fronte ad un pericolo. Quando tale pericolo è costituito da un fenomeno naturale come un’ondata di calore, può accadere che tale percezione individuale sia fallace, tanto da indurre a incrementare la propria vulnerabilità piuttosto che attenuarla. Alcuni studi condotti sotto condizioni simili in luoghi diversi e anni successivi (Abrahamson *et al.*, 2009; Huang *et al.*, 2011) hanno mostrato che durante tali eventi estremi le persone che presentavano i fattori di rischio più significativi (come età avanzata, patologie cardiovascolari) pur conoscendone l’importanza, non se ne riconoscevano soggetti e pertanto non si percepivano particolarmente più vulnerabili di un qualsiasi altro elemento della comunità. Questo comportamento può costituire un ostacolo alla risposta del sistema sanitario oltre che una difficoltà ulteriore in fase di pianificazione dello stesso, in quanto presuppone che gli individui tenderanno a non mettere in atto delle azioni di mitigazione del rischio cui sono sottoposti, pur identificando i fattori che possono aggravarlo.

3. L’INSOSTENIBILE COSTO DEL NON ADATTAMENTO. – Ad oggi non è stato ancora possibile quantificare in maniera univoca i costi ed i benefici per l’adattamento della sanità pubblica ai cambiamenti climatici. Nel 2006 il governo britannico ha stimato che adottare strategie di adattamento costerebbe ogni anno circa l’1% del PIL mondiale, mentre il costo del mancato adattamento si aggira tra il 5% ed il 20% del PIL annuale, in funzione dello scenario climatico che si andrà a verificare (Stern, 2008).

Ciò che è chiaro è che l’adattamento è necessario perché purtroppo i cambiamenti climatici sono ormai inevitabili. Pertanto, il fallimento nell’attuazione di strategie di adattamento in termini di malattie, costo della sanità pubblica e perdita di produttività sarebbe molto dispendioso (Costello *et al.*, 2009).

Altrettanto chiara è l’iniqua distribuzione delle cause e degli effetti dei cambiamenti climatici e degli effetti sulla salute (Buzzelli *et al.*, 2003). I paesi industrializzati contribuiscono maggiormente ai cambiamenti climatici, ma i paesi più poveri ne pagano le conseguenze in misura maggiore, come mostrato in Figura 1. Secondo quanto affermato da Smith (2008), in futuro i ricchi troveranno il loro mondo più costoso, scomodo, disagiata, imprevedibile e privo di colori; i poveri moriranno.

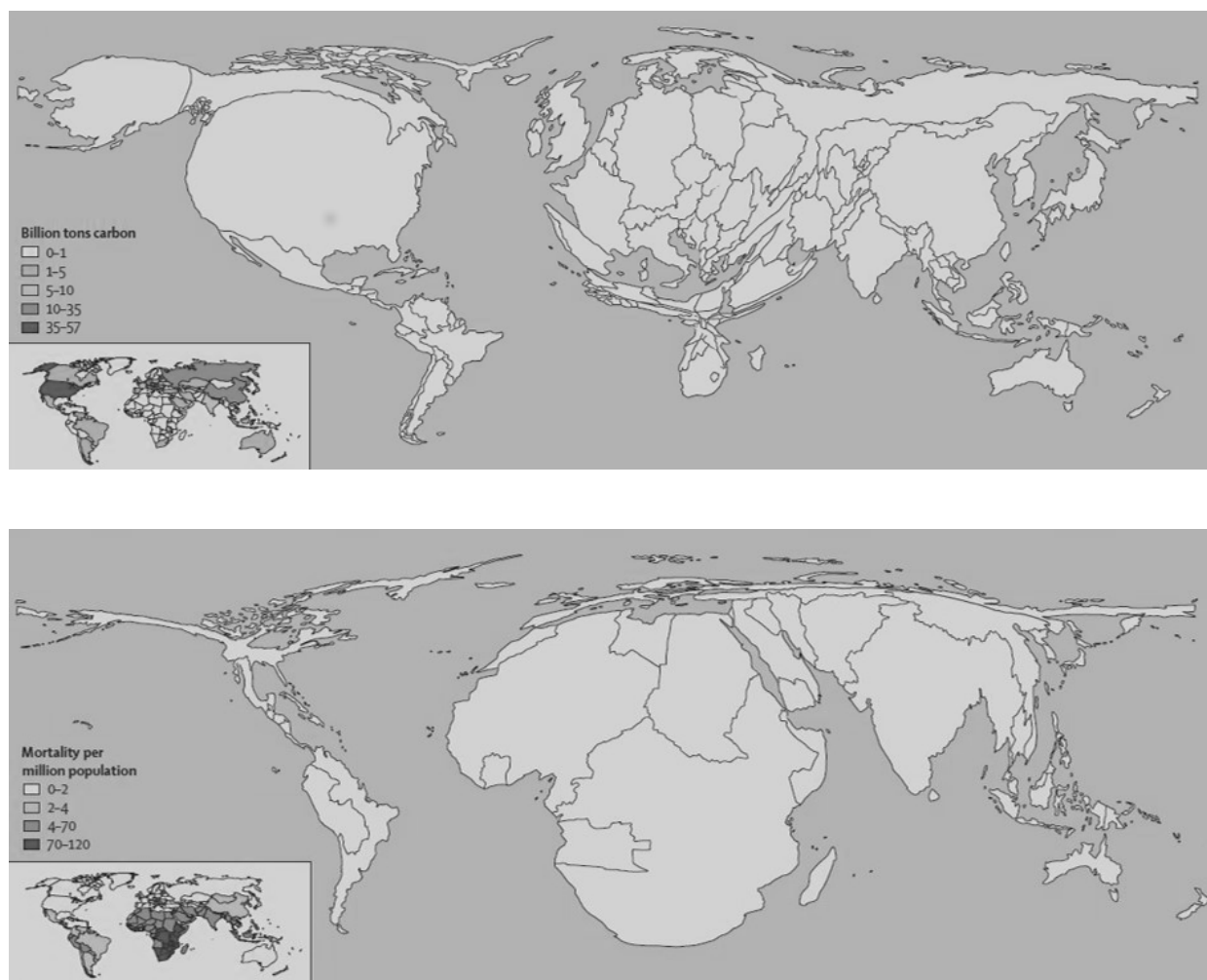


Fig. 1 – Confronto tra CO2 emessa per paese per il 1950-2000 rispetto alla distribuzione regionale di quattro conseguenze per la salute sensibili al clima (malaria, malnutrizione, diarrea e decessi legati alla mobilità interna).

Fonte: Adattato da Patz *et al.*, 2007.

Inoltre, cambiamenti climatici e fattori ambientali possono esacerbare la pressione della movimentazione di un numero elevato di persone; è molto probabile che gli eventi climatici futuri contribuiranno all'aumento dei livelli di mobilità e cambieranno i pattern migratori (Kraler, Cernei e Noack, 2011). I paesi a basso reddito sopportano anche l'onere maggiore e sproporzionato della crisi dei rifugiati, con quasi la metà dei rifugiati nel mondo ospitati in paesi in cui il prodotto interno lordo pro capite è inferiore a \$5000 (Gostin e Roberts, 2015).

4. STRATEGIE DI SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ALL'ADATTAMENTO. – L'adattamento ai fattori di stress ambientali non è un concetto nuovo, ma ha assunto una nuova sfumatura di significato con l'aumento della consapevolezza sul cambiamento climatico e sugli impatti che questo ha sulla vita dell'uomo, anche in termini di sanità pubblica. In futuro tutte le nazioni saranno coinvolte in misura sempre maggiore non solo da queste problematiche ambientali, ma anche da quelle sociali che fanno da motore per lo spostamento di intere popolazioni (Cristaldi, 2013).

Come affermato da Bo Lim, un consulente tecnico per l'adattamento ai cambiamenti climatici con il Programma delle Nazioni Unite per lo Sviluppo (UNDP), “[avremo] impatti climatici per molti decenni a venire. Ciò significa che l'adattamento oggi non è più la scelta di domani, ma l'imperativo di oggi” (Schmidt, 2009, p. A309).

Alla luce delle preoccupazioni per il futuro, occorre iniziare a pianificare una qualche sorta di risposta del sistema sanitario alle incertezze, a pianificare una strategia per il superamento delle barriere

che ostacolano l'adattamento del sistema sanitario ai cambiamenti climatici.

Per prima cosa occorre riconoscere e studiare il legame tra i cambiamenti climatici, la sanità e lo spostamento delle popolazioni. È importante che l'approccio sia multidisciplinare, così che vi siano una collaborazione tra singoli individui, comunità, governi, organizzazioni internazionali e centri di ricerca ed una garanzia dell'accessibilità trasversale e collettiva alle informazioni. Occorre implementare tecnologie che possano essere accessibili ed utilizzabili soprattutto nei paesi più poveri, dove i cambiamenti climatici hanno maggiori impatti, le condizioni sanitarie sono spesso già precarie e la scarsità di risorse basilari, come l'acqua ad esempio, mobilita un gran numero di persone ogni anno. Occorre comprendere come varieranno in futuro le entità e le dinamiche degli spostamenti sia interni, sia all'esterno di uno specifico territorio, in modo da creare scenari di impatto da utilizzare per pianificare una risposta sanitaria *ad hoc*. La definizione degli scenari è di peculiare importanza specie nei paesi più poveri, ai quali in generale sono dedicati meno studi e si hanno di conseguenza meno informazioni rispetto ai paesi industrializzati. Occorre prendere in considerazione le pratiche locali che storicamente sono state messe in campo dalle popolazioni indigene per adattarsi ai cambiamenti climatici ed integrare quindi le esigenze specifiche nelle pratiche di sviluppo del territorio. In questo approccio può essere efficace integrare le conoscenze locali con i concetti di pericolo e vulnerabilità ai cambiamenti. È importante, quindi, comprendere il processo sociale che influenza la conoscenza umana, le percezioni ed i comportamenti individuali e collettivi che possono contribuire ad una maggiore vulnerabilità o resilienza sia individuale, sia collettiva. Occorre prendere in considerazione la sostenibilità a lungo termine del settore sanitario, definendo strategie che permettano alle generazioni presenti di condurre una vita sana senza pregiudicare la garanzia per le generazioni future di avere accesso alla sanità.

Continuando ad utilizzare le risorse in maniera insostenibile, la conseguenza più facilmente immaginabile è che gli scenari che si andranno a palesare negli anni a venire saranno i peggiori previsti da climatologi ed economisti. Per questo motivo qualsiasi strategia di mitigazione ideata e messa in atto per adattare il sistema sanitario ai cambiamenti climatici deve allinearsi con la necessità di una primaria mitigazione: ridurre l'emissione di gas serra in atmosfera e l'impatto delle attività antropiche sull'ambiente.

BIBLIOGRAFIA

- ABRAHAMSON V., WOLF J., LORENZONI I., FENN B., KOVATS S., WILKINSON P., ADGER W.N., RAINE R., "Perceptions of Heatwave Risks to Health: Interview-Based Study of Older People in London and Norwich, UK", *Journal of Public Health*, 31, 2009, n. 1, pp. 119-26.
- BERKES F., JOLLY D., "Adapting to Climate Change: Social-Ecological Resilience in a Canadian Western Arctic Community", *Ecology and Society*, 5, 2002, n. 2, pp. 1-15.
- BUZZELLI M., JERRETT M., BURNETT R., FINKLESTEIN N., "Spatiotemporal Perspectives on Air Pollution and Environmental Justice in Hamilton, Canada, 1985-1996", *Annals of the Association of American Geographers*, Blackwell Publishing, 3, 2003, n. 93, pp. 557-573.
- COSTELLO A., ABBAS M., ALLEN A., BALL S., BELL S., BELLAMY R., FRIEL S., "Managing the Health Effects of Climate Change. Lancet and University College London Institute for Global Health Commission", *The Lancet*, 373, 2009, n. 9676, pp. 1693-1733.
- CRISTALDI F., "Le Migrazioni Ambientali: Prime Riflessioni Geografiche", in ARU S., CORSALE A., TANCA M., *Percorsi Migratori Della Contemporaneità. Forme, Pratiche, Territori*, 2013, pp. 41-53.
- GOSTIN L., ROBERTS A., "Forced Migration The Human Face of a Health Crisis", *Jama*, 2015, n. 20, pp. 22-23.
- HUANG C., P. VANECKOVA, X. WANG, G. FITZGERALD, Y. GUO, S. TONG, "Constraints and Barriers to Public Health Adaptation to Climate Change: A Review of the Literature", *American Journal of Preventive Medicine*, 40, 2011, n. 2, pp. 183-90.
- HUTTON G., "The Economics of Health and Climate Change: Key Evidence for Decision Making", *Globalization and Health*, 7, 2011, n. 1, pp. 1-7.
- HUTTON G., MENNE B., "Economic Evidence on the Health Impacts of Climate Change in Europe", *Environmental Health Insights*, 8, 2014, pp. 43-52.
- KRALER A., CERNEI T., NOACK M., "Climate Refugees' - Legal and Policy Responses to Environmentally Induced Migration", *Reproduction*, 2011, n. 1, pp. 1-18.
- NAKICENOVIC N., ALCAMO J., GRUBLER A., RIAHI K., ROEHL R.A., ROGNER H.H., VICTOR N., *Special report on emissions scenarios (SRES), a special report of Working Group III of the intergovernmental panel on climate change*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- PACHAURI R.K., MEYER L., VAN YPERSELE J.P., BRINKMAN S., VAN KESTEREN L., LEPRINCE-RINGUET N., VAN BOXMEER F., *Climate Change 2014 Synthesis Report The Core Writing Team Core Writing Team Technical Support Unit for the Synthesis Report*, (Russian Federation), Hoesung Lee (Republic of Korea) Scott B. Power (Australia) N.H. Ravindranath (India), 2014.
- PATZ J.A., GIBBS H.K., FOLEY J.A., ROGERS J.V., SMITH K.R., "Climate Change and Global Health: Quantifying a Growing

- Ethical Crisis”, *EcoHealth*, 4, 2007, n. 4, pp. 397-405.
- SAMIR K.C., LUTZ W., “The Human Core of the Shared Socioeconomic Pathways: Population Scenarios by Age, Sex and Level of Education for All Countries to 2100”, *Global Environmental Change*, 42, 2017, pp. 181-92.
- SCHMIDT C.W., “Beyond Mitigation: Planning for Climate Change Adaptation”, *Environmental Health Perspectives*, 117, 2009, n. 7, pp. A306-9.
- SMITH K., “Symposium Introduction. Mitigating, Adapting, and Suffering: How Much of Each?”, *Annual Review of Public Health*, 29, 2008, pp. 23-25.
- STERN N., “The Economics of Climate Change”, *American Economic Review*, 98, 2008, n. 2, pp. 1-37.
- “WPRO | Injection Safety”, *WPRO*. WPRO | WHO Western Pacific Region, 2017, http://www.wpro.who.int/mediacentre/factsheets/fs_20120204/en/.

Università Politecnica delle Marche: c.casareale@pm.univpm.it, a.colocci@pm.univpm.it

RIASSUNTO: I cambiamenti climatici hanno ripercussioni dirette sull'uomo e sulla sua salute. È pertanto indispensabile far fronte alle conseguenze negative di tali cambiamenti in termini di sanità pubblica, attraverso una pianificazione ed adattamento dei servizi alle future richieste sanitarie. Tuttavia sussistono barriere e limitazioni all'adattamento della sanità pubblica che sorgono dalle incertezze di quali saranno i futuri scenari d'impatto. A queste si aggiungono limiti economico-politici, tecnologici, sociali ed individuali. In questo brano sono discussi esempi di interazione fra salute pubblica e cambiamenti climatici e possibili soluzioni per il superamento di queste barriere.

SUMMARY: Climate changes have direct repercussions on humans and their health. It is therefore essential to address the negative consequences of these changes in terms of public health, through the planning and adaptation of services to future health requests. However, there are barriers and limitations to the adaptation of public health that arise from the uncertainties of what future impact scenarios will be. In addition, there are economic-political, technological, social and individual limits. Therefore, examples of interaction between public health and climate change and possible solutions for overcoming these barriers will be discussed.

Parole chiave: Cambiamenti climatici, strategie di adattamento, sanità pubblica
Keywords: Climate changes, adaptation strategies, public health

BEATRICE GATTO, FAUSTO MARINCIONI

DISABILITÀ E SPAZI ACCESSIBILI: VERSO LO SVILUPPO DI NUOVE STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE DELL'EMERGENZA

1. **PREMESSA.** – Il termine margine ha assunto nel corso della storia molteplici sfumature ed è fortemente connesso ad una serie di concetti controversi inerenti inclusione ed esclusione, giustizia sociale e stigma, ognuno dei quali ha rappresentato il fulcro di forti dibattiti nel corso negli anni (Aru e Puttilli, 2014). Le prime indagini sistematiche sulle condizioni di marginalità coincidono con i primi processi di industrializzazione e fanno riferimento all'esclusione di individui e gruppi dai centri di potere di un sistema sociale e dalla possibilità di accesso a beni e opportunità. Fenomeni di marginalità, con modalità ed in ambiti diversi, possono essere osservati attraverso tutte le aree strategiche delle politiche sociali, quali ad esempio l'assistenza sociale e sanitaria, le politiche attive del lavoro, il contrasto alla povertà e le forme di reddito minimo, le politiche di inclusione e di inserimento degli immigrati, nonché l'assistenza agli anziani e alle persone con disabilità (Amato, 2014). Silver (2007), definisce il processo di esclusione sociale come “un processo multidimensionale di progressiva rottura sociale, che causa il distacco di individui e gruppi dalle relazioni sociali e dalle istituzioni, impedendo la piena partecipazione alle comuni e normativamente prescritte attività della società in cui vivono”. Anche le Nazioni Unite, che hanno fatto dell'inclusione sociale una delle principali aspirazioni dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, si riferiscono all'esclusione sociale come ad un fenomeno multidimensionale non limitato, però, alla deprivazione materiale. L'inclusione sociale, infatti, implica una maggiore partecipazione delle persone alle attività della società senza discriminazioni legate all'età, sesso, disabilità, razza, etnia, origini, religione, o situazione economica o altro status, attraverso il potenziamento delle opportunità, dell'accesso alle risorse e del rispetto dei diritti fondamentali (UN-DESA, 2016). La piena inclusione delle persone nella società si realizza anche grazie alla possibilità di usufruire degli spazi in cui vivono e di poter godere dei benefici che la città offre loro in termini di servizi di pubblica utilità ma anche di intrattenimento e svago. L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) sostiene che “qualunque persona in qualunque momento della vita può avere una condizione di salute che in un ambiente sfavorevole diventa disabilità” (OMS, 2001). In questo senso, la configurazione dello spazio può creare condizioni di marginalità e discriminazione ed, infine, di disabilità, caratterizzando fortemente le relazioni sociali (Lettieri, 2013). Lo studio dello spazio, dunque, diventa rilevante per la comprensione delle dinamiche sociali che si sviluppano tra le persone che lo abitano ed è per questa ragione che la geografia assume importanza al fine di conoscere e studiare le interazioni tra le persone con disabilità e l'ambiente in cui vivono (Lettieri, 2013). I geografi hanno iniziato ad interessarsi ai *Disability Studies* sin dagli anni Trenta (Faris e Dunham, 1939) e queste prime ricerche si sono sviluppate tenendo conto dei vari cambiamenti sociali, come ad esempio, l'aumento del numero di persone con disabilità legato anche all'aumento della durata media della vita della popolazione e l'evoluzione del quadro normativo sempre più volto alla promozione delle pari opportunità e al rispetto delle peculiarità di ogni individuo. I risultati di queste ricerche hanno creato il terreno fertile per lo sviluppo di una geografia della disabilità (Zajadacz, 2015), attualmente riconosciuta come parte integrante della geografia e che ha come oggetto di studio la relazione spaziale tra le persone con disabilità e l'ambiente geografico (naturale e sociale) in cui vivono (Jacobson, 2013). Inoltre, i *Disability Studies* stanno acquistando importanza anche nell'ambito della pianificazione e gestione delle emergenze. In conseguenza ad eventi naturali estremi (come ad esempio un terremoto), un'epidemia o un atto terroristico, lo spazio può subire cambiamenti significativi obbligando l'individuo e la collettività a reagire di fronte a nuove configurazioni spaziali attraverso la pianificazione di strategie di risposta, soccorso e adattamento. In un'ottica di applicazione dei principi di inclusione sociale, tali strategie do-



vrebbero prevedere anche il pieno coinvolgimento delle persone con disabilità nei programmi di *emergency planning and management* promossi dai governi locali, dalle aziende private o dalle associazioni di volontariato (Roth, 2014). Questo studio intende approfondire la tematica dell'accessibilità ai servizi e agli spazi in emergenza per le persone con disabilità e promuovere l'incontro tra la geografia della disabilità e *Disaster Risk Reduction* in un'ottica di tutela dei diritti umani delle persone con disabilità, di applicazione dei principi di accessibilità e di sviluppo di nuove strategie di pianificazione e gestione inclusiva dell'emergenza.

2. L'EVOLUZIONE DEI MODELLI DI DISABILITÀ E LE IMPLICAZIONI NELLA PIANIFICAZIONE DELL'EMERGENZA.

– Per poter pianificare l'emergenza in maniera realmente inclusiva occorre prendere come riferimento il modello di disabilità più adeguato. Fino a non molto tempo fa la disabilità veniva vista quasi esclusivamente come una questione medica concernente il singolo individuo. Secondo il modello medico, l'impossibilità per le persone con disabilità di muoversi in modo autonomo in un contesto urbano pieno di barriere era considerata una diretta conseguenza della loro menomazione, piuttosto che di un ambiente edificato in modo svantaggioso per le peculiarità di queste persone (Griffo, 2007). Verso la fine degli anni Settanta, grazie al dinamismo di alcuni attivisti inglesi, iniziò a svilupparsi una visione alternativa di disabilità, basata sulle esperienze di vita dirette delle persone, il cosiddetto "modello sociale della disabilità", termine coniato ufficialmente da Mike Oliver nel 1981. Secondo questo modello l'esclusione di individui o gruppi di persone con disabilità è una questione legata più alla sfera sociale che a quella fisico-individuale. Il problema, dunque, risiede nella relazione fra individui, comunità e ambiente costruito e la risoluzione deve passare attraverso la rimozione di tutte quelle barriere culturali e ambientali che impediscono la piena partecipazione di tutti i cittadini alla vita della comunità. Le evoluzioni del concetto di disabilità descritte brevemente sino ad ora hanno rappresentato le basi per lo sviluppo graduale del modello geografico della disabilità (Gaines, 2004). Questo modello tiene conto dei risultati della ricerca geografica condotta sui vari aspetti della disabilità (Zajadacz, 2015) e descrive la relazione tra persona e ambiente geografico (fisico e sociale). In ambito geografico si è cominciato a parlare di geografia dei disabili agli inizi degli anni Settanta (Lettieri, 2013). Inizialmente gli studi condotti nell'ambito della geografia della disabilità avevano come obiettivo principale l'individuazione nello spazio di barriere sensoriali, intellettive, motorie, fisiche (incluse quelle architettoniche) e lo sviluppo di strategie per la loro riduzione o eliminazione (Zajadacz, 2015). Successivamente, a partire dagli anni Novanta, gli studi di geografia hanno cominciato ad approcciare la questione della disabilità da un punto di vista sociale. Golledge (1993) ha sottolineato che la disabilità è chiaramente connessa con le relazioni socio-spaziali e Gleeson (1996), a sua volta, ha riconosciuto la disabilità come questione chiave che non può essere ignorata dalla ricerca geografica. I risultati di questi studi hanno contribuito allo sviluppo di strategie mirate alla creazione di condizioni nell'ambiente geografico che consentano alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente. Nel 2010, infatti, Johnston ed altri autori definiscono la geografia dei disabili come "*the study of society's interactions with people with physical and/or mental impairments and the effects of such interactions on the capacities of disabled people to lead independent lives.*" Le barriere architettoniche diventano in questo modo simbolo di esclusione ma anche un ostacolo al poter vivere in maniera indipendente ed autonoma e quindi un ostacolo al godimento di un diritto fondamentale. Non a caso, l'accessibilità degli spazi è considerata una parte importante delle varie agende politiche e molte autorità promuovono strategie per un ambiente accessibile (Lettieri, 2013). Importanti risultati sono stati conseguiti anche a livello di diritto internazionale tramite la Convenzione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità (CRPD), ratificata in Italia con la Legge 3 marzo 2009, n.18. In base all'articolo 9 di tale Convenzione, "al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli ambiti della vita, gli Stati che vi hanno aderito devono prendere misure appropriate per assicurare alle persone con disabilità, su base di eguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o offerti al pubblico, sia nelle aree urbane sia nelle aree rurali". Tali principi, applicati al contesto delle emergenze, si traducono in un equo accesso alle risorse e ai servizi di assistenza e soccorso, nonché in una partecipazione attiva delle persone con disabilità ai processi di pianificazione dell'emergenza. In base all'articolo 11 della CRPD (2006), "gli Stati parti prenderanno, in accordo con i loro obblighi deri-

vanti dal diritto internazionale, compreso il diritto internazionale umanitario e le norme internazionali sui diritti umani, tutte le misure necessarie per assicurare la protezione e la sicurezza delle persone con disabilità in situazioni di rischio, includendo i conflitti armati, le crisi umanitarie e le catastrofi naturali”. Le testimonianze di persone con disabilità coinvolte in situazioni di emergenza hanno dimostrato che la mancanza di uno schema organizzativo in grado di dare voce ai loro bisogni e le barriere che esse hanno incontrato durante le fasi acute dell'emergenza (es: barriere architettoniche nelle aree di emergenza o mancato accesso ai servizi di informazione e comunicazione) ha esacerbato i processi di marginalizzazione ed esclusione sociale (Kelman e Stough, 2015). Purtroppo, le direttive e i regolamenti in materia di eliminazione delle barriere architettoniche spesso non vengono recepite a livello locale in quanto lo sviluppo dell'accessibilità è condizionato da numerosi fattori che incidono sui tempi e sulle modalità di attuazione delle leggi. Un ostacolo, ad esempio, può essere il costo delle operazioni per gli adempimenti normativi che può variare in base alle caratteristiche del contesto architettonico e ambientale in cui sorge un edificio (Lettieri, 2013). È evidente che, senza un impegno strutturato a livello governativo ed istituzionale, l'adempimento agli obblighi normativi rischia di rimanere minimale, burocratico e privo di connessione con le reali esigenze dei soggetti interessati. Nei fatti, la mancanza di un vero e proprio dialogo su diversità ed inclusione in molti paesi ha generato un quadro normativo contraddittorio e con evidenti ritardi. Discutere di pianificazione dell'emergenza inclusiva da una prospettiva di geografia della disabilità e di tutela dei diritti umani aiuterebbe ad individuare in maniera preventiva gli spazi in cui possono manifestarsi forme di discriminazione e a garantire l'attuazione dei diritti delle persone con disabilità sin dalle prime fasi di pianificazione dell'emergenza.

3. LA COSTRUZIONE DI UN DIALOGO SULLA PIANIFICAZIONE DELL'EMERGENZA INCLUSIVA. – L'esperienza di un disastro per una persona con disabilità può essere più acuta e di più lunga durata rispetto al resto della popolazione. Queste persone possono riscontrare differenze di accesso all'alloggio provvisorio e al soccorso e sono spesso escluse dalla piena partecipazione ai processi di pianificazione (Mitchell and Karr, 2014). Gli elementi che possono amplificare le criticità di un'emergenza in cui sono coinvolte persone con disabilità sono, fra gli altri, la presenza di barriere architettoniche che limitano o annullano la loro possibilità di raggiungere un luogo sicuro in modo autonomo, nonché la mancata individuazione e mappatura di aree di accoglienza a loro accessibili. Durante le fasi di pianificazione dell'emergenza, oltre che eliminare gli ostacoli che limitano o impediscono l'utilizzo di attrezzature o componenti delle aree di emergenza, occorre pianificare la presenza, in questi spazi, di accorgimenti e segnalazioni che permettano l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo anche a persone non vedenti, ipovedenti e non udenti. Ad esempio, è fortemente consigliato dotare tali spazi di segnali Braille e di documenti in formati facilmente leggibili e comprensibili e prevedere il supporto da parte di persone o di animali addestrati, guide, lettori e interpreti professionisti esperti nel linguaggio dei segni per favorire l'accessibilità. Coerentemente, nei piani di emergenza dovrebbero riportare la mappatura di tali spazi e dettagliarne i requisiti, soprattutto in termini di accessibilità e servizi primari. Il modello geografico della disabilità offre importanti suggerimenti per il corretto approccio ad una pianificazione che tenga conto di anche queste necessità. Questo modello, infatti, considera i bisogni legati alle varie tipologie e gradi di disabilità non come “speciali” ma come normali bisogni della società. Dunque, secondo i principi di *universal design* dovremmo considerare questi bisogni sin dalla fase di progettazione degli edifici, degli spazi e dei servizi pubblici (Imrie, 2012; Zajadacz, 2014), in un'ottica di adattamento dell'ambiente geografico (fisico e sociale) ai vari bisogni della società. A tal riguardo, Golledge (1993) ritiene strategico tenere in considerazione le indicazioni provenienti dalle esperienze dirette delle persone con disabilità sin dalle fasi iniziali della pianificazione degli spazi. L'istituzione di tavoli di lavoro permanenti che vedano impegnati fianco a fianco esperti di pianificazione urbanistica e dell'emergenza, i rappresentanti delle associazioni che si occupano di problematiche legate alla disabilità ed i disabili stessi, potrebbe facilitare la legittimazione e la responsabilizzazione della persona disabile durante l'emergenza. A tal fine risulta cruciale l'individuazione, all'interno delle strutture locali preposte alla pianificazione e gestione dell'emergenza, di una figura responsabile dell'assistenza e del soccorso alle persone con disabilità e, soprattutto, della loro inclusione nelle attività di pianificazione (i.e. esercitazioni, incontri informativi e formativi in merito ai piani di emergenza locali). Questo ruolo di *Disability Manager*, potrebbe essere affidato ad una persona con disabilità ed abilità residue tali per cui sia possibile prevederne una formazione specifica

su metodi e strategie di *Disaster Risk Reduction* ed *Emergency Planning*. Il riconoscimento delle abilità residue è espressione concreta dei principi su cui si fonda il modello sociale della disabilità. Coinvolgere le persone con disabilità attraverso il conferimento di ruoli di responsabilità a livello di pianificazione e programmazione significa sostenere l'*empowerment* di queste persone, nel rispetto delle loro peculiarità e senza trascurare i contesti sociali in cui vivono. La persona con disabilità è quella con la più completa conoscenza e consapevolezza delle proprie necessità e capacità ed è, per questa ragione, la persona più idonea per l'individuazione di soluzioni caso-specifiche ottimali. Il loro coinvolgimento diretto, va oltre una mera questione di efficienza tecnico-organizzativa e muove nella direzione della tutela dei diritti della persona e della lotta alla discriminazione ed esclusione sociale.

In conclusione, il contributo della geografia dei disabili sui temi della pianificazione dell'emergenza potrebbe evidenziare il ruolo che assume lo spazio nel contesto delle emergenze (in termini di esacerbazione di condizioni di esclusione sociale preesistenti) ed, al contempo, offrire soluzioni per lo sviluppo di strategie per una trasformazione spaziale e sociale che garantisca l'inclusione e la tutela dei diritti delle persone con disabilità. In situazioni di emergenza, dove le configurazioni spaziali cambiano e vi sono questioni legate alla mobilità ed ai trasporti, vi è la necessità di sviluppare strategie per rendere maggiormente accessibili i luoghi ed i servizi d'emergenza. È quindi auspicabile creare percorsi di sensibilizzazione su questa tematica, che siano strutturati e guidati anche dalle stesse persone con disabilità, in un'ottica di riconoscimento delle abilità residue che ogni persona possiede.

BIBLIOGRAFIA

- ARU S., PUTTILLI M., "Forme, spazi e tempi della marginalità. Un itinerario concettuale", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 7, 2014, pp. 5-16.
- AMATO F., "La marginalità in questione: una riflessione dalla prospettiva della geografia urbana e sociale", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 7, 2014, pp. 17-29.
- NAZIONI UNITE, *Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità*, risoluzione adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, A/RES/61/106, New York, 13 Dicembre 2006.
- FARIS R.E.L., DUNHAM H.W., "Mental Disorders in Urban Areas: An Ecological Study of Schizophrenia and other Psychoses", *University of Chicago Press*, Oxford, England, 1939.
- GAINES D., "Geographical perspectives on disability: a socio-spatial analysis of the mentally disabled population in Russia", *Middle States Geographer*, 37, 2004, n. 1, pp. 80-89.
- GLEESON B., "A geography for disabled people?", *Transactions of The Institute of British Geographers*, 21, 1996, pp. 387-396.
- GOLDBERG M.M., "A qualification of the Marginal Man Theory", *American Sociological Review*, 6, 1941, n.1, pp. 52-58.
- GOLLEDGE R.G., "Geography and the disabled: a survey with special reference to vision impaired and blind populations", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18, 1993, pp. 63-85.
- GRIFFO G., "Persone con disabilità e diritti umani", rielaborazione del saggio "L'inclusione come strumento di approccio alla tutela dei diritti umani", in MASCIA M. (a cura di), *Dialogo interculturale, diritti umani e cittadinanza plurale*, Venezia, Marsilio, 2007, pp. 167-182.
- IMRIE R., *Accessible Housing: Quality, Disability and Design*, London, Routledge, 2012.
- JACOBSON D., *Geography of disability*, Oxford (UK), Oxford University Press, 2013.
- LETTIERI T., "Geografia e Disability Studies: spazio, accessibilità e diritti umani", *Italian Journal of Disability Studies*, 1, 2013, pp. 133-150.
- MITCHELL D., KARR V., *Crisis, Conflict and Disability: Ensuring equality*, London and New York, Routledge, 2014.
- KELMAN I., STOUGH L.M., *Disability and Disaster: Explorations and Exchanges*, New York, Palgrave Macmillan, 2015.
- OLIVER M., "A New Model of the Social Work Role in Relation to Disability", in CAMPLING J. (a cura di), *The handicapped Person: A New Perspective for Social Workers*, London, RADAR, 1981, pp. 19-32.
- OMS, *Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute*, Trento, Erickson, 2001.
- ROTH M., "Getting Real – Promising Practices in Disability-Inclusive Emergency Management for the Whole Community: A case study of the United States", in MITCHELL D., KARR V. (a cura di), *Crises, Conflict and Disability: Ensuring Equality*, London and New York, Routledge, 2014, p. 105-123.
- SILVER H., "Social Exclusion: Comparative Analysis of Europe and Middle East Youth", *Middle East Youth Initiative*, Working Paper 1, 2007.
- NAZIONI UNITE, *Leaving no one behind: the imperative of inclusive development. Report on the World Social Situation*, New York, 2016.
- ZAJADACZ A., "The contribution of the geography of disability to the development of accessible tourism", *Turyzm*, 25, 2015, n. 1, pp. 19-27.
- ZAJADACZ A., "Sources of tourist information used by deaf people. Case study: The Polish Deaf Community", *Current Issues in Tourism*, 17, 2014, n. 5, pp. 434-454.

RIASSUNTO: La piena inclusione delle persone con disabilità nella società si realizza anche grazie alla creazione di spazi maggiormente accessibili che diano loro la possibilità di godere delle opportunità che la città offre in termini di servizi di pubblica utilità ma anche di intrattenimento e svago. Lo studio dello spazio, soprattutto in ambito di geografia della disabilità, è dunque strategico per approfondire le interazioni che nascono tra le persone con disabilità e l'ambiente che le circonda. Questo studio intende discutere e promuovere l'incontro tra geografia della disabilità e *Disaster Risk Reduction*, l'applicazione dei principi di accessibilità e lo sviluppo di nuove strategie per l'inclusione delle persone con disabilità nei processi di pianificazione e gestione dell'emergenza.

SUMMARY: Promoting the social inclusion of people with disabilities entails the creation of more accessible spaces that give them the opportunity to enjoy the societal activities and to take advantage of public services and recreational activities. From a geographical perspective, the analysis of the characteristics of the space is strategic to understand the interactions between people with disabilities and the surrounding environment. This study aims to discuss and promote the contribution of the Geography of Disability to Disaster Risk Reduction, the application of the accessibility principles and the development of strategies for the inclusion of people with disabilities in the emergency planning process.

Parole chiave: disabilità, accessibilità, pianificazione dell'emergenza

Keywords: disability, accessibility, emergency planning

ELEONORA GIOIA

INDICATORI COGES, UNA METODOLOGIA PER LA VALUTAZIONE DELLA RIDUZIONE DEL RISCHIO ALLUVIONE NEL PROGETTO EUROPEO LIFE PRIMES

1. INTRODUZIONE. – I disastri influenzano le risorse umane, sociali, fisiche, finanziarie e naturali di una comunità (Guidoboni *et al.*, 2011). Le strategie di Riduzione del rischio disastri (DRR) mirano alla prevenzione e riduzione di rischi esistenti o futuri e al rafforzamento della resilienza economica, sociale, sanitaria ed ambientale (UNISDR, 2015). Perciò la DRR richiede responsabilizzazione e partecipazione da parte di tutta la società, attraverso meccanismi di coordinamento in tutti i settori ed a tutti i livelli sociali ed istituzionali (Marincioni *et al.*, 2017). Tuttavia, solitamente, le strategie di DRR si concentrano su pochi o singoli elementi, come ad esempio la riduzione di un pericolo, trascurando invece iniziative che richiederebbero approcci multirischio, processi decisionali partecipati, cooperazione tra le istituzioni, attenzione ai cambiamenti climatici e orientamento verso uno sviluppo sostenibile (Pickett *et al.*, 2004; Bonati *et al.*, 2014). Ciò è dovuto ad una serie di barriere, per lo più istituzionali, ma anche cognitive, economiche e sociali, che portano alla mancanza di una bensì risolutiva visione di insieme per la gestione dei rischi (Bertoncin *et al.*, 2014). Questo contesto, rende necessario un approccio che abbatta tali barriere e valuti la DRR in modo multiprospettico ed integrato.

Il lavoro intende proporre una metodologia di valutazione delle azioni di riduzione del rischio alluvione messe in atto nel contesto del Progetto Europeo LIFE PRIMES (Preventing flooding RIks by Making resilient communitiES - LIFE14CCA/IT/001280). Questa metodologia consiste nella costruzione di un sistema di indicatori, gli indicatori COGES. La novità di tale approccio deriva principalmente dall'applicazione del sistema non tanto all'analisi del rischio, argomento abbondantemente presente in letteratura (Dilley *et al.*, 2005; Ludena, Yoon, 2015), quanto all'analisi della sua riduzione. Tali indicatori, infatti, avranno il plurimo compito di valutare il conseguimento degli obiettivi di Progetto, l'attuazione delle singole attività pianificate per ridurre il rischio alluvione e l'impatto di tali attività su popolazione, istituzioni, ambiente, ed economia.

2. CASO STUDIO, IL PROGETTO EUROPEO LIFE PRIMES. – Il Progetto Europeo LIFE PRIMES è stato approvato nell'ambito del programma Life 2014-2020 sulle strategie di adattamento ai cambiamenti del clima. Questo Progetto di durata triennale (ottobre 2015- luglio 2018) coinvolge, oltre all'Università Politecnica delle Marche, le Regioni Emilia Romagna, Marche ed Abruzzo.

Primes si propone di ridurre i danni causati al territorio e alla popolazione da alluvioni fluviali e costiere, dovuti a fenomeni meteorologici intensi sempre più frequenti, aumentando l'omogeneizzazione dei sistemi di allerta a livello interregionale e la capacità di adattamento delle comunità locali, riducendo così progressivamente la loro vulnerabilità al cambiamento climatico.

Sono state individuate, nelle tre Regioni partner, alcune aree pilota appartenenti ai Comuni di: Imola (BO); Lugo (RA); Mordano (BO); Pineto (TE); Poggio Renatico (FE); Ravenna (RA); Sant'Agata sul Santerno (RA); San Benedetto del Tronto (AP); Senigallia (AN); Torino di Sangro (CH). In tali aree sono in corso di realizzazione, attività di informazione, conoscenza del rischio, esercitazione e partecipazione proattiva della popolazione per la costruzione dei cosiddetti Piani civici di adattamento (CAAP), ovvero una lista di possibili azioni da intraprendere per prevenire il rischio.

3. IL SISTEMA DI VALUTAZIONE. – Il sistema di valutazione delle attività di riduzione del rischio alluvione, nell'ambito del Progetto PRIMES, è stato articolato in più fasi: (i) individuazione degli obiettivi e delle priorità del Progetto; (ii) scelta degli ambiti tematici; (iii) costruzione del sistema di indicatori



compositi; (iv) raccolta dati; (iv) valutazione complessiva finale.

3.1 *Individuazione degli obiettivi e delle priorità del Progetto.* – L’obiettivo generale” del Progetto è costruire comunità resilienti attraverso il loro pieno coinvolgimento e partecipazione proattiva alla prevenzione del rischio alluvione e alla gestione dell’allerta in fase di emergenza. Oltre a questo, Primes è stato concepito per rispondere anche ad altri “obiettivi specifici”: (i) omogeneizzare le procedure di gestione del rischio e di prevenzione delle alluvioni a livello interregionale; (ii) costruire una piattaforma web in cui siano raccolte e organizzate le informazioni necessarie ad attivare azioni volontarie per la prevenzione del rischio alluvione; (iii) sollecitare le comunità ad una partecipazione attiva nell’attuazione di misure e azioni di adattamento; (iv) promuovere la diffusione della conoscenza e della collaborazione tra la protezione civile e la società civile. Il raggiungimento di questi propositi contribuirà infine alla realizzazione degli “obiettivi a lungo termine”, cioè l’integrazione dell’adattamento ai cambiamenti climatici nello stile di vita quotidiano e nelle abitudini delle comunità locali e il miglioramento della definizione di responsabilità, ruoli e collaborazioni tra enti e cittadini.

3.2 *Scelta degli ambiti tematici.* – Lo studio presenta una valutazione del raggiungimento degli obiettivi, descritti nel paragrafo 3.1, inquadrati in quattro diversi ambiti tematici:

- “coinvolgimento della popolazione locale” (*COmmunity engagement*);
- “capacità di governance e di conformità delle istituzioni” (*Governance and compliance capacities*);
- “sostenibilità ambientale” (*Environment*);
- “contesto socioeconomico” (*Socio-economic context*).

Il primo ambito tematico, la valutazione del coinvolgimento della popolazione, rappresenta la principale azione di studio, in quanto parte dell’obiettivo generale del Progetto. Lo scopo è valutare il livello di resilienza raggiunto dalle comunità rispetto alla gestione del rischio alluvione e delle allerte climatiche. In particolare, viene analizzato l’aumento della consapevolezza dei cittadini rispetto al rischio alluvione e alla gestione delle emergenze (misure e procedure di allerta) e il rapporto con le istituzioni locali (sindaci/protezione civile/volontari).

Il secondo ambito, la valutazione delle capacità di governance e di conformità, è previsto allo scopo di analizzare il livello di: standardizzazione delle procedure di allertamento in fase di emergenza tra le regioni; coordinamento e networking tra le istituzioni; diffusione delle informazioni necessarie alla comunità.

Il terzo ambito tematico, considerando l’attualità dei concetti di sostenibilità ambientale, consiste in un’analisi degli effetti diretti e indiretti, sulla qualità ambientale e della vita, delle azioni realizzate nelle aree in cui è stato messo in atto il Progetto.

Infine, la valutazione del numero e della tipologia dei settori economici coinvolti nelle diverse fase del Progetto viene considerato un indicatore dei potenziali futuri investimenti autonomi e/o pubblici della comunità locale per la riduzione del rischio alluvione.

In questo modo il sistema consente una valutazione oggettiva della riduzione del rischio alluvione in maniera trasversale e multidisciplinare.

3.3 *Costruzione del sistema di indicatori compositi (indicatori COGES).* – Il quadro di valutazione è strutturato in forma gerarchica. Ogni ambito tematico è definito da un sistema di criteri e indicatori compositi, quantitativi e qualitativi: gli indicatori COGES.

In generale, un indicatore è una misura derivata da una serie di fatti osservati che possono monitorare e valutare un determinato risultato in una determinata area. Gli indicatori compositi rappresentano una misura del livello di un fenomeno complesso, non direttamente misurabile, costruiti combinando indicatori elementari in una singola misura sintetica secondo criteri e regole stabilite (OECD, 2008).

La scelta dei singoli indicatori si è basata sullo specifico contributo da essi dato ai fini del raggiungimento degli obiettivi di Progetto, contestualmente agli ambiti tematici scelti. Gli indicatori relativi all’obiettivo generale prendono il nome di “indicatori di impatto”, in quanto si riferiscono agli effetti indiretti del Progetto, mentre quelli relativi agli obiettivi specifici prendono il nome di “indicatori di risultato”, in quanto misurano gli effetti diretti e immediati dell’azione (Pisani, 2015). Di conseguenza, agli indicatori di impatto è stata associata un’importanza maggiore rispetto agli indicatori di risultato.

In totale, sono stati previsti 11 criteri di valutazione descritti da 43 indicatori. Nei paragrafi seguenti verrà riportata nel dettaglio la struttura considerata. I criteri scelti per determinare il coinvolgimento della popolazione locale sono 4 (tabella I):

- A. Promuovere la consapevolezza degli impatti dei cambiamenti climatici, in particolare del rischio alluvione;
- B. Aumentare la coesione sociale rafforzando la collaborazione tra protezione civile e società civile; migliorare la diffusione della conoscenza delle allerte e delle procedure di emergenza;
- C. Spostare le comunità da un approccio passivo a un approccio proattivo di gestione del rischio, coinvolgendo i cittadini in un processo innovativo di co-progettazione di Piani civici di adattamento (CAAP);
- D. Integrare azioni di adattamento non strutturale nello stile di vita quotidiano e nelle abitudini delle comunità locali, stimolando attività volontarie per la riduzione del rischio.

Ognuno di questi criteri elencati è legato ad una serie di indicatori, per un totale di 16.

I criteri scelti per determinare la capacità di governance e di conformità delle istituzioni sono 3, per un totale di 11 indicatori (tabella II):

- E. Migliorare la cooperazione a livello istituzionale mediante l'omogeneizzazione di procedure, informazioni e sistemi di gestione del rischio in caso di eventi estremi;
- F. Migliorare la gestione degli avvisi di allerta meteo, mediante la creazione di una piattaforma web con procedure semplificate per lo scambio di dati;
- G. Garantire la messa in rete del Progetto e la replicabilità dei risultati.

I criteri scelti per determinare la sostenibilità ambientale sono 2, per un totale di 10 indicatori (tabella III):

- H. Ridurre il rischio di inondazioni nelle aree pilota attraverso una migliore manutenzione della rete di drenaggio;
- I. Conservare gli ecosistemi e la biodiversità attraverso una migliore manutenzione del territorio.

I criteri scelti per determinare gli impatti sul contesto socioeconomico sono 2, per un totale di 6 indicatori (tabella IV):

- J. Aumentare le risorse finanziarie stanziare dalle amministrazioni pubbliche per ridurre il rischio alluvione nelle aree del Progetto;
- K. Diminuire il rischio alluvione per settori economici chiave (come turismo, industria e agricoltura) attraverso una maggiore capacità di adattamento.

TAB. I – ELENCO DEI CRITERI E DEGLI INDICATORI, CON RELATIVI PESI, UTILIZZATI PER VALUTARE IL COINVOLGIMENTO DELLA POPOLAZIONE LOCALE

<i>Criterio A</i>	<i>Peso Criterio</i>
Promuovere la consapevolezza degli impatti dei cambiamenti climatici, in particolare del rischio alluvione	W_A
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
A1 - Numero di cittadini che frequentano i workshop del Progetto	X_{A1}
A2 - Numero di soggetti portatori di interesse e amministrazioni pubbliche che partecipano ai workshop del Progetto	X_{A2}
A3 - Numero di questionari somministrati per l'analisi di percezione del rischio	X_{A3}
A4 - Percentuale di cittadini con maggiore percezione del rischio	X_{A4}
A5 - Percentuale di comuni che hanno raccolto un numero statisticamente rilevante di questionari di percezione del rischio	X_{A5}
<i>Criterio B</i>	<i>Peso Criterio</i>
Aumentare la coesione sociale rafforzando la collaborazione tra protezione civile e società civile; migliorare la diffusione della conoscenza delle allerte e delle procedure di emergenza	W_B
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
B1 - Numero di cittadini che partecipano alle esercitazioni del Progetto	X_{B1}
B2 - Numero di accessi al portale web del Progetto	X_{B2}
B3 - Numero di abbonamenti alla newsletter del Progetto	X_{B3}
B4 - Numero di followers nei social network del Progetto	X_{B4}

<i>Criterion C</i>	<i>Peso Criterio</i>
Spostare le comunità da un approccio passivo a un approccio proattivo di gestione del rischio, coinvolgendo i cittadini in un processo innovativo di co-progettazione di Piani civici di adattamento (CAAP)	WC
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
C1 - Numero di azioni di adattamento integrate nei Piani civici di adattamento	X _{C1}
C2 - Numero di cittadini coinvolti nell'implementazione dei Piani civici di adattamento	X _{C2}
C3 - Numero di soggetti portatori di interesse coinvolti nell'attuazione dei Piani civici di adattamento	X _{C3}
C4 - Azioni autonome messe in atto dai soggetti portatori di interesse per diffondere i Piani civici di adattamento	X _{C4}
<i>Criterion D</i>	<i>Peso Criterio</i>
Integrare azioni di adattamento non strutturale nello stile di vita quotidiano e nelle abitudini delle comunità locali, stimolando attività volontarie per la riduzione del rischio	WD
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
D1 - Numero di volontari coinvolti nelle esercitazioni del Progetto	X _{D1}
D2 - Numero di volontari coinvolti nelle azioni di adattamento non strutturale attuate dal Progetto	X _{D2}
D3 - Numero di azioni di adattamento non strutturale implementate dalle comunità	X _{D3}

Fonte: elaborazione dell'autore.

TAB. II – ELENCO DEI CRITERI E DEGLI INDICATORI, CON RELATIVI PESI, UTILIZZATI PER VALUTARE LA CAPACITÀ DI GOVERNANCE E DI CONFORMITÀ DELLE ISTITUZIONI

<i>Criterion E</i>	<i>Peso Criterio</i>
Migliorare la cooperazione a livello istituzionale mediante l'omogeneizzazione di procedure, informazioni e sistemi di gestione del rischio in caso di eventi estremi	W _E
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
E1 - Numero di indici e variabili climatiche comuni utilizzate per la simulazione degli scenari di cambiamento climatico	X _{E1}
E2 - Numero di protocolli implementati per omogeneizzare dati e procedure di comunicazione per un sistema di allerta efficace	X _{E2}
E3 - Numero di procedure comuni del sistema di allerta identificate e incluse nei protocolli	X _{E3}
<i>Criterion F</i>	<i>Peso Criterio</i>
Migliorare la gestione degli avvisi di allerta meteo, mediante la creazione di una piattaforma web con procedure semplificate per lo scambio di dati	W _F
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
F1 - Numero di download di documenti, informazioni e rapporti, dal portale web del Progetto da parte di cittadini, amministrazioni pubbliche e soggetti portatori di interesse locali	X _{F1}
F2 - Numero di passaggi (e autorizzazioni) coinvolti nel trasferimento delle informazioni di allerta	X _{F2}
F3 - Riduzione nel numero di passaggi coinvolti nel trasferimento delle informazioni di allerta	X _{F3}
F4 - Chiarezza di ruoli e procedure nel sistema di allerta (analisi qualitativa)	X _{F4}
F5 - Numero di ostacoli rilevati durante il de-briefing delle esercitazioni previste dal Progetto	X _{F5}
<i>Criterion G</i>	<i>Peso Criterio</i>
Garantire la messa in rete del progetto e la replicabilità dei risultati	W _G
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
G1 - Numero di esperti scientifici coinvolti nei workshop	X _{G1}
G2 - Numero di partecipanti nazionali agli eventi di promozione e diffusione del Progetto	X _{G2}
G3 - Numero di partecipanti internazionali agli eventi di promozione e diffusione del Progetto	X _{G3}

Fonte: elaborazione dell'autore.

TAB. III – ELENCO DEI CRITERI E DEGLI INDICATORI, CON RELATIVI PESI, UTILIZZATI PER VALUTARE LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

<i>Criterion H</i>	<i>Peso Criterio</i>
Ridurre il rischio di inondazioni nelle aree pilota attraverso una migliore manutenzione della rete di drenaggio	W_H
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
H1 - Numero di azioni di conservazione e ripristino ambientale intraprese dai Comuni coinvolti nel Progetto	X_{H1}
H2 - Numero di azioni scelte da ciascuna comunità, nei Piani civici di adattamento, che agiranno direttamente sull'ambiente	X_{H2}
H3 - Azioni di manutenzione focalizzate sulla rete di drenaggio minore delle aree interessate dal Progetto	X_{H3}
H4 - Azioni proposte per la gestione e il ripristino della piana alluvionale nelle aree interessate dal Progetto	X_{H4}
H5 - Segmento di zona costiera interessata dal Progetto	X_{H5}
H6 - Area interessata dal Progetto	X_{H6}
H7 - Riduzione di pressioni / minacce specifiche sull'area di studio (analisi qualitativa)	X_{H7}
<i>Criterion I</i>	<i>Peso Criterio</i>
Conservare gli ecosistemi e la biodiversità attraverso una migliore manutenzione del territorio	W_I
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
I1 - Azioni proposte per la conservazione e il ripristino degli ecosistemi e degli habitat delle aree del Progetto	X_{I1}
I2 - Piani proposti per lo sviluppo di infrastrutture verdi per la gestione delle alluvioni nelle aree del Progetto	X_{I2}
I3 - Uso ricreativo di corsi d'acqua e zone ripariali nelle aree del Progetto	X_{I3}

Fonte: elaborazione dell'autore.

TAB. IV – ELENCO DEI CRITERI E DEGLI INDICATORI, CON RELATIVI PESI, UTILIZZATI PER VALUTARE IL CONTESTO SOCIOECONOMICO

<i>Criterion J</i>	<i>Peso Criterio</i>
Aumentare delle risorse finanziarie stanziare dalle amministrazioni pubbliche per ridurre il rischio di alluvione nelle aree del Progetto	W_J
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
J1 - Numero di azioni scelte dai Comuni con caratteristiche strutturali ed economiche	X_{J1}
J2 - Numero di unità equivalenti a tempo pieno (FTE) utilizzate dai partner del Progetto	X_{J2}
J3 - Bilancio assegnato dagli enti amministrativi comunali e regionali per aumentare la resilienza al rischio alluvioni	X_{J3}
<i>Criterion K</i>	<i>Peso Criterio</i>
Diminuire il rischio alluvione per settori economici chiave (come turismo, industria e agricoltura) attraverso una maggiore capacità di adattamento	W_K
<i>Indicatori</i>	<i>Peso Indicatore</i>
K1 - Numero di attività economiche che adotteranno alcune misure di riduzione del rischio e di autoprotezione nelle aree del Progetto	X_{K1}
K2 - Numero di azioni scelte da ciascuna comunità con caratteristiche strutturali ed economiche	X_{K2}
K3 - Numero di settori economici locali coinvolti nella progettazione dei Piani civici di adattamento	X_{K3}

Fonte: elaborazione dell'autore.

3.4 *Raccolta dati e valutazione complessiva finale.* – La raccolta dati si servirà di fonti locali, comunali, regionali e nazionali, nonché delle informazioni derivanti dalle attività del Progetto. Gli elementi necessari verranno rilevati mediante l'ausilio di una scheda tecnica, per ciascun indicatore, caratterizzata dai seguenti contenuti:

- definizione e descrizione dell'indicatore;
- individuazione del responsabile e delle modalità di raccolta dati;
- trascrizione ed interpretazione dei risultati;
- indicazione di eventuali ostacoli incontrati durante la raccolta dati;
- identificazione dei punti di forza e dei limiti dell'indicatore.

Tali schede, una volta compilate, verranno analizzate e convertite in un punteggio (o voto) numerico che sarà poi assegnato all'indicatore. La somma dei punteggi attribuiti agli indicatori, moltiplicati per il relativo peso prestabilito, esprimerà la valutazione conseguita dal criterio. Allo stesso modo, la somma pesata dei punteggi attribuiti ai singoli criteri indicherà la valutazione complessiva dell'ambito tematico. La procedura riportata può essere espressa mediante le seguenti formule esemplificative:

$$\text{Valutazione Criterio} = \sum (\text{Voto Indicatore} \times \text{Peso indicatore})$$

$$\text{Valutazione Ambito Tematico} = \sum (\text{Valutazione Criterio} \times \text{Peso Criterio})$$

Necessariamente, maggiore sarà la valutazione ottenuta da un ambito tematico e maggiore sarà, in tale settore, l'impatto della riduzione del rischio alluvione messa in atto da PRIMES.

Le attività di indagine saranno svolte durante il corso e alla fine del Progetto. Ciò permette di avere un *feedback* aggiornato degli impatti delle azioni in merito agli obiettivi specifici. Inoltre, è prevista un'ulteriore attività di valutazione alcuni mesi dopo la fine del Progetto, la quale andrà a completare l'analisi del raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine.

4. CONCLUSIONI. – In questo articolo è stata proposta una metodologia di analisi della DRR messa in atto grazie ai lavori del Progetto Europeo LIFE PRIMES, che prende il nome di sistema di indicatori COGES. Essa prevede una valutazione pesata del raggiungimento degli obiettivi di riduzione del rischio alluvione declinati in 4 diversi ambiti tematici: il coinvolgimento della popolazione locale; la capacità di governance e di conformità delle istituzioni; la sostenibilità ambientale; il contesto socioeconomico. È stato sottolineato come tale sistema di indicatori risulta essere da un lato "efficace" nella verifica delle iniziative del Progetto (raggiungimento degli obiettivi, rispetto delle tempistiche, efficacia delle strategie, ...) e dall'altro "multisetoriale", poiché prevede una valutazione oggettiva trasversale e multidisciplinare. Inoltre, la metodologia proposta risulta essere "modulabile", in quanto potenzialmente adatta a confrontare strategie di DRR applicate a diverse tipologie di rischio e a diverse scale territoriali. Infine, si evidenzia il ruolo "certificatore" degli indicatori COGES, considerato che la valutazione delle iniziative di DRR è indispensabile prima che tali azioni vengano replicate o ridimensionate.

Questo tipo di approccio olistico costituisce un innovativo esempio di strumento per la gestione del rischio disastri, volto a comprendere l'efficacia e a determinare gli impatti sociali, ambientali, ed economici delle strategie messe in campo per la loro riduzione.

BIBLIOGRAFIA

- BERTONCIN M., PASE A., QUATRIDA D., *Geografie di prossimità. Prove sul terreno*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- BONATI S., CIRILLO D., CODATO D., TONONI M., "La resilienza: dai servizi ecosistemici alle problematiche socioeconomiche. Una prospettiva geografica", in *Memorie Geografiche. Oltre la globalizzazione. Resilienza/Resilience*, Firenze, Società di Studi Geografici, 2014, n. 12, pp. 79-83.
- DILLEY M., CHEN R.S., DEICHMANN U., LERNER-LAM A.L., ARNOLD M., AGWE J., BUYS P., KJEVSTAD O., LYON B., YETMAN G., *Natural disaster hotspots: A global risk analysis (English)*, Washington DC, World Bank, 2005.
- GUIDOBONI E., VALENSISE G., MARIOTTI D., CIUCCIARELLI C., BERNARDINI F., BIANCHI M.G., TARABUSI G., COMASTRI A., *Il peso economico e sociale dei disastri sismici in Italia negli ultimi 150 anni*, Bologna, Bononia University Press, 2011.
- LUDENA C.E., YOON S.W., *Local Vulnerability Indicators and Adaptation to Climate Change: A Survey*, Technical Note n. 857, Washington DC, Inter-American Development Bank, 2015.

- MARINCONI F., CASAREALE C., TOSERONI F., “Quarant’anni di terremoti nell’Italia centrale: influenze globali e problematiche locali alla base delle azioni di (s)radicamento territoriale”, in *Memorie Geografiche. (S)radicamenti*, Firenze, Società di Studi Geografici, 2017, n. 15, pp. 243-248.
- OECD (ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT), *Handbook on Constructing Composite Indicators, Methodology and User Guide*, 2008.
- PICKETT S.T., CADENASSO M.L., GROVE J.M., “Resilient cities: Meaning, models, and metaphor for integrating the ecological, socio-economic, and planning realms”, *Landscape and Urban Planning*, 69, 2004, n. 4, pp. 369-384.
- PISANI E., *Gli indicatori SMART per il monitoraggio e la valutazione dei Programmi di Sviluppo Locale dei GAL della Regione Veneto*, Conferenza sulla partecipazione delle comunità locali allo sviluppo delle zone rurali, Legnaro (PD), 2015.
- UNISDR (UNITED NATIONS INTERNATIONAL STRATEGY FOR DISASTER REDUCTION), *Sendai framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030*, 2015.

Università Politecnica delle Marche: e.gioia@staff.univpm.it

RIASSUNTO: In questo studio viene proposta una metodologia di valutazione del raggiungimento dell’obiettivo di riduzione del rischio alluvione, applicata al Progetto Europeo LIFE PRIMES. Questa metodologia utilizza un insieme di indicatori qualitativi e quantitativi (indicatori COGES), volti a valutare gli impatti delle attività del Progetto su: (i) coinvolgimento della popolazione locale (*COmmunity engagement*); (ii) capacità di governance e di conformità delle istituzioni (*Governance and compliance capacities*); (iii) sostenibilità ambientale (*Environment*); (iv) contesto socioeconomico (*Socio-economic context*). L’analisi degli indicatori proposti evidenzia i vantaggi di una metodologia modulabile e adatta a confrontare diverse strategie di DRR per tipologia di rischio e ambito territoriale.

SUMMARY: In this study is proposed a methodology for assessing the achievement of the flood risk reduction target, applied to the European LIFE PRIMES Project. This methodology uses a set of qualitative and quantitative indicators (COGES indicators), aimed at evaluating the impacts of the activities of the Project on: (i) involvement of the local community (CO); (ii) governance and compliance capacities of institutions (G); (iii) environmental sustainability (E); (iv) socio-economic context (S). The analysis of the proposed indicators highlights the advantages of a modulable methodology, suitable for comparing different DRR strategies by type of risk and geographical area.

Parole chiave: Riduzione del Rischio Disastri (DRR), indicatori, Emilia Romagna, Marche e Abruzzo
Keywords: Disaster Risk Reduction (DRR), indicators, Central Italy

SIMONA DE ROSA

OVERCOMING INSTITUTIONAL AND TECHNOLOGICAL BARRIERS FOR THE IMPROVEMENT OF CRISIS MANAGEMENT AT EUROPEAN LEVEL. THE CASE STUDY OF THE SECINCORE PROJECT

1. INTRODUCTION. – Since the 1992 Earth Summit, 4.4 billion people or 64% of the world's population have been affected by disasters and the number of crisis has more than doubled (Munich RE, 2015). More recently, according to the data provided by the Annual Disaster Statistical Review 2016 it is possible to notice an opposing trend. In fact, 342 cases of natural hazards were registered, putting in evidence a decrease, if compared to the annual average which is 376.4. Following this decrease, also the number of deaths caused by disasters (8,733) was the second lowest since 2006. On the other hand, the number of people affected by disasters (564.4 million) was the highest since 2006 (224 million). In addition to the human losses, also the estimation of disaster economic damages is extremely relevant, quantified at US\$ 154 billion. This amount places 2016 as the fifth costliest since 2006, 12% above the 2006-2015 annual average. Looking at Table I it is possible to see that among the most affected countries in 2016 three European countries, Italy, France and Germany, were damaged for a total of 9,700 billion dollars.

TABLE I – TOP 10 COUNTRIES BY DAMAGES IN 2016

Country	Damage (US\$ billion)
China	45,328
United States	44,035
Japan	20,200
Italy	5,300
India	4,074
Canada	4,000
France	2,400
Germany	2,000
Thailand	1,245
Argentina	1,000

Source: CRED, 2016.

Regarding the current situation in Europe, the report assesses that floods were the most reported hazards in Europe. In particular, “in Europe, the total number of people reported affected by disasters (93,192) was equivalent to only 14% of its 2006-2015 annual average. People affected were unavailable for droughts, extreme temperatures, landslides, and storms. Among people affected by floods, the 14,481 living in Eastern Europe were equivalent to only 6.9% of the 2006-2015 annual average, while the 47,253 in Southern Europe amounted to 33.5% of the annual average, and the 24 reported affected in Western Europe resulted in a small 1.2% proportion of the annual average. The same equivalent of 1.2% of the annual average was found for the 1,161 people affected by wild fires in Southern Europe. Inversely, the 30,273 people affected by earthquakes in the same region in 2016 represented 1.48 times the annual average” (Annual Statistical Disaster Review, 2016, p.5). Such data provide a quick overview about the need of the European Union and European countries to foster crisis management in all the phases of the disaster management cycle: preparedness, response, recovery and mitigation. In line with



this, European policy makers and governments are strongly committed to identify which are the barriers to overcome and consequently to adopt solutions in order to improve crisis management. It is fair to say that the digital turn provided significant opportunities for an ‘informationalization’ of services in general and emergency services in particular (Lash and Urry 1994), opening the opportunity to adopt new technologies and protocols in current practises of the emergency. The role of new technologies in the improvement of crisis management became extremely relevant above all to foster the correct use of information to succeed in crisis management. In particular, cloud technology has been considered, due to the fact that “the cloud is fundamentally changing the way that technology is delivered, giving rise to a host of new, previously unimaginable services. Simply put, cloud is the practice of using a network of remote servers hosted on the Internet - rather than a local server - to store, manage, and process data connected over fast and increasingly mobile Internet connections” (Taylor, 2013, p. 4). Due to such positive effects, cloud computing can also be used in crisis management in order to reduce technological issues related to communication and interoperability (Schafer *et al.*, 2017). However, if it is true that the identification of the solution to adopt for crisis management is a high level decision made by policy makers and political institutions, it is fair to say that the solution should be based on the real needs of the first responders and practitioners in the field. Only if barriers and issues faced every day by first responders are clear it is possible to identify which is the tool to use to overcome such challenges. As a matter of fact, the identification of those barriers is not an easy task. It is a complex and long process based on multiple dimensions, among the other, the kind of disaster to face, the scale of the disaster, the location in which the disaster occurs and who are the practitioners involved. To reduce these challenges, Petersen *et al.* (2015) state that co-design methodologies “make possible to treat ‘user needs’ and design solutions as co-emergent and dialectical. How a problem is expressed, what elements become part of the solution, and an individual’s capability to solve the problem change based on the context of interaction, visions, opportunities, and practices are impossible to foresee by a designer in advance. Participants become a collective resource for design and produce an environment of mutual learning. Co-design thus facilitates practical and discursive co-realization of socio-technical futures”. The aim of the paper is to report the experience of the Secure Dynamic Cloud for Information, Communication and Resource Interoperability based on Pan-European Disaster Inventory (SECINCoRE) (1) project, financed by the European Union under the European Community’s Seventh Framework Programme, as a case study related to the identification of barriers to overcome and possible solutions to adopt thanks to the involvement of users. SECINCoRE, indeed, aimed at implementing a co-design process involving first responders in the design of an ad-hoc solution, a Common Information Space (CIS), in order to solve the most urgent and pressing needs shared by emergency services in relation to crisis management. In other words, co-design means that through an established participatory process, stakeholders and first responders took part in the design of the solution, supported by an interdisciplinary team in charge of collecting which were the barriers faced by the first responders and how to overcome them by translating the challenges into solutions. In particular, the strategy developed was implemented throughout a systemic project life-cycle aimed at collecting and analysing feedback from end-users on the system’s conceptual and technical representations, and to gather structured stakeholders’ views on the impact that project outputs could have on current crisis management procedures.

2. **METHODOLOGY.** – In order to design a CIS based on practitioners’ needs, SECINCoRE started with the goal of understanding the local practices and local knowledge of first responders engaged in crisis management in order to address the complex cultural, social, material and political practices that can enable or impede a correct management of the emergency. Toward this goal, the first part of SECINCoRE was dedicated to data collection to gather information about stakeholders and their current practices. As reported by Petersen (2015), a co-design methodology was implemented through several workshops with users and “The objectives of the workshops were to learn about past disaster events and current practice, to learn about technological potential and its relation to practice, and to co-design early visions

(1) Available at <http://www.secincore.eu/>.

of our socio-technical project. The overarching goal was to experiment with new ways of working that integrate new technologies. More immediate aims were to learn more about problems in information sharing, to gather variations in interpretations of data, validity, usefulness, and accuracy, to understand how technological capabilities affect decisions and practice, and to chart ethical, legal, social opportunities and challenges”. After that, the SECINCoRE team designed the CIS framework in order to translate the identified user requirements into a working CIS demonstrator, namely a technical and functional prototype. After each implementation, stakeholders were asked to validate the results and provide further feedback to incorporate in the demonstrator. To do that, SECINCoRE created a methodology to understand if the CIS could improve current procedures for crisis management on the ground and to evaluate its potential impact. As more extensively reported by De Rosa (2017) “in order to guarantee a comprehensive validation of the entire process, the SECINCoRE Validation and Evaluation Strategy (VES) has been structured on the combination of two different methodologies. Elements of the European Operational Concept Validation Methodology (E-OCVM) for the direct validation of technical outcomes have been integrated with elements inspired to the Sequoia methodology (Passani *et al.*, 2014) for the evaluation of expected impacts”. In other words, on one hand, the validation strategy was structured to reply to the following question: “Are we building the system in a correct way?”. On the other hand, the evaluation aimed to reply to the following questions:

- What is the difference the SECINCoRE project makes?
- Why is SECINCoRE relevant and for whom?
- How much difference does SECINCoRE make on existing practices?

Both methodologies were structured around multiple-case embedded design (Yin, 2003) aimed at the aggregation of evidence collected from Use Cases and both were conducted with the direct engagement and participation of the first responders. Due to the prominent involvement of the first responders it was possible to identify which were the most urgent barriers that emergency services would like to overcome with specific regard to the role of information technology. The main results are reported hereafter.

3. RESULTS: OVERCOMING BARRIERS TO FOSTER CRISIS MANAGEMENT. – As anticipated, during the three years project life-cycle, the SECINCoRE interdisciplinary team investigated which were the main barriers to overcome and what was really needed to foster crisis management at European level. A preliminary analysis was conducted through case study and literature review, aimed at identifying core themes and insights into collaboration difficulties, communication problems, and information needs – especially inter-agency and cross-border response efforts in relation to major incidents. Topics selected from desk research were then discussed through dedicated conversations with stakeholders coming from different European countries. Final results were collected through interviews and focus groups with 39 stakeholders, dedicated to the validation and the evaluation of the CIS. In particular, stakeholders taking part in the discussions were: 25 first responders engaged in different fields (e.g., Fire Brigades, Civil Protection, Police, Local Authorities) and 14 experts in Ethical, Legal and Social Issues (ELSI), to give a feedback on ELSI aspects of the emergency.

According to data analysis, the most urgent barriers to overcome are related to:

- harmonisation of current procedures and collaborations;
- information sharing and sensitive data.

First of all, what emerged from the analysis is the complexity to adopt common procedures at European level. Differences among European countries, indeed, dramatically affect the methods to reply to an emergency, the protocols to classify a disaster, the first responders in charge of the events, their responsibilities and also the terminology used. As reported by Petersen *et al.* (2014) such complexities can occur even at national scale: “For instance, in the UK, official first responders are the police, fire and medical emergency services. They might define the situation a ‘major incident’, which includes providing, via special arrangement, emergency services to alleviate threats of serious damage to human welfare in a place, to the environment of a place, or the security in general of the United Kingdom (e.g. UK Government, Civil Contingencies Act 2004) (while) health workers and fire-fighters, while both first responders to the scene, each have their own basis for defining an event and significant aspects (Superstorm Research Lab 2013)”. Such confusion is even more difficult at European level, where such

differences can complicate the response efforts having a huge negative impact on the crisis management, above all in the cases of cross-border emergency.

The differences are certainly related to different cultures, and this makes extremely difficult to work in a collaborative way during disasters, highlighting one of the most urgent barriers, that is the lack of a harmonised procedure for emergency at European level. In line with this, the stakeholders agreed on the need to have a common framework across Europe in order to be able to face an emergency, adopting similar strategies. In addition, it also emerged that in the era of digital communication, most of the inter-agencies collaboration is still based on personal or direct contacts. As emerged from discussions, even during the planning phase the network of people contacted to establish collaborations is generally limited to the personal contacts that each practitioner has. In this way, it seems that a system based on a network of European practitioners with a set of fixed responsibilities for organizations and related specific tasks is still missing. Stakeholders claimed that a system that could be consulted to find information about colleagues, in particular their roles and responsibilities, would be useful to build new relations with first responders working in other countries and outside the network of personal contacts.

The second barrier that emerged from the conversation with the stakeholders is specifically related to the information sharing and to the treatment of sensitive data (Cucco *et al.*, 2017). According to Petersen *et al.* (2014), disasters produce a lot of data and knowledge but not always those data are used in a clear and efficient way. In some cases, relevant data is missing or ignored because it is not systematised and stored in a proper way, or first responders are not aware of where it is possible to find such information. In other cases, first responders are not familiar with the treatment of sensitive data, and this impedes their quick and proper use. In addition, even though the information was easy to be accessed, additional issues could emerge regarding the trustworthiness of those data. Indeed, emergency practitioners have to be sure about the source and its trustworthiness before using specific data. Accordingly, during the discussions first responders complained that emergency services from all around Europe do not use a unique tool for accessing and exchanging information making extremely complex the adoption of a homogeneous reference to common documentation and very difficult a quick and useful exchange of information both during the emergency but even before and after (Cucco *et al.*, 2017). In this sense, most of the stakeholders appreciated the opportunity to have access to the same critical mass of information contributed by different emergency services across Europe to solve both issues: easily access information and be sure that the information stored is trustable and secure.

4. CONCLUSIONS. – To conclude, the SECINCoRE project allowed to identify major barriers to improve crisis management. Institutional and technological barriers emerged as the most crucial to be solved in order to be able to establish an effective framework for crisis management at European level. In particular, the lack of harmonised procedures at European level for crisis management and the inefficiency in information sharing are the most relevant barriers that emerged during the analysis conducted by the project. Such barriers dramatically impede a good and effective crisis management, and in particular transversal and cross-border collaborations. To solve these critical issues, the development of new information systems that can support the production and sharing of information and with this fostering multi-agency collaborations would be extremely useful. In particular, the participants welcomed the proposal of signing a Common Information Space sponsored by European Union institutions and adopted by all emergency services to store, share and work collaboratively on the same critical mass of information. Such CIS could be an effective way to foster emergency services in harmonising and standardising their practices, also facilitating collaboration opportunities among different practitioners. The CIS, indeed, should contain criteria on the kind of information to be included in the system, a guideline to help practitioners in data management and an inventory on past disasters. This would allow to bring different stakeholders on the same level of information, allowing them to produce and maintain a common operating picture based on similar terminologies, procedures, planning and data. A CIS with a managing authority sponsored by a high-level European institution could ensure the administrative and technical management of the system, creating a trusted European network in the field. On such bases, stakeholders would be inclined to trust the system, the information stored therein as well as the security infrastructure behind it.

The SECINCoRE project, having provided the evidence on the need of first responders and practi-

tioners for a common tool during and after a crisis, suggested that disaster response capacities could be successfully improved if a system for information sharing would be adopted by different agencies in all European countries. The need to make a step forward in the alignment of emergency services around Europe in creating a concrete space for collaboration to go beyond the highlighted institutional and technological gaps became evident. It is the hope of the SECINCoRE project partners that the research results will influence the policy making process, fostering the adoption of such a tool in crisis management at European level.

5. ACKNOWLEDGEMENTS. – The research leading to these results has received funding from the European Union Seventh Framework Program (FP7/2007-2013) under grant agreement n°607832 (project SECINCoRE). The text reflects the authors' views. The European Commission is not liable for any use that may be made of the information contained therein. For further information see <http://www.secin-core.eu/>.

REFERENCES

- CRED, *Annual Disaster Statistical Review: the numbers and trends*, Brussels, 2016.
- CUCCO I., DE ROSA S., GREY P., DESPOTOV B., SCHÄFER C., SAUERLAND T., PETERSEN K., DANILIDIS I., HIRST P., *SecInCoRe Deliverable 5.5 – Evaluation and Validation Report for SecInCoRe Stakeholders*, 2017.
- DE ROSA S., “A Qualitative Methodology for the Validation of a Common Information Space to Improve Crisis Management: Results from the SECINCoRE Project”, in KOMPATSIARIS I., CAVE J., SATSIUO A., CARLE G., PASSANI A., KONTOPOULOS E., DIPLARIS S., McMILLAN D. (eds), *Lecture Notes in Computer Science*, INTERNET SCIENCE INSCI 2017, Heidelberg, Springer, 2017, pp. 231-241.
- EASTHOPE L. MORT M., “Technologies of recovery: plans, practices and entangled politics in disaster”, *The Sociological Review*, 62 (Supplement S1), 2014, pp.135-158.
- EUROCONTROL, *European Operational Concept Validation Methodology*, Version 3.9, vol. 1, 2010.
- LASH S., URRY, J., *Economies of Signs and Space*, London, Sage, 1994.
- MUNICH RE, *NATCATSERVICE Loss Events Worldwide 1980–2014*, Munich, Germany, Munich Reinsurance, 2015.
- PASSANI A., MONACCANI F., VAN DER GRAAF S., SPAGNOLI F., BELLINI F., DEBICKI M., DINI P., “SEQUOIA: A methodology for the socio-economic impact assessment of Software-as-a-Service and Internet of Services research projects”, *Research Evaluation*, 23, 2014, n. 2, pp. 133-149.
- PETERSEN K., *Deliverable 2.2- ELSI Guidelines for collaborative design and database of representative emergency and disaster events in Europe*, 2015.
- PETERSEN K., MONIKA B., BECKLAKE S., *Deliverable 2.1- Overview of Disaster Events, Crisis Management Models and Stakeholders*, 2014.
- PETERSEN K., MONIKA B., KHUNERT M., SCHNEIDER S., POTTEBAUM J., “Designing with Users: Co-Design for Innovation in Emergency Technologies”, *ISCRAM Conference*, 2015.
- SCHÄFER C., SAUERLAND T., POTTEBAUM J., MARTERER R., BEHNKE D., WIETFELD C., DESPOTOV B., “Cloud-based semantic services for pan-European emergency preparation and planning”, *Systems Conference (SysCon)*, 2017 Annual IEEE International, 2017, pp. 1-7.
- SUPERSTORMRESEARCH LAB, *A Tale of Two Sandys*, White Paper, Intitute for Public Knowledge, 2013, <http://superstormresearchlab.files.wordpress.com/2013/10/srl-a-tale-of-two-sandys.pdf>.
- TAYLOR S., *The next generation of the Internet revolutionizing the way we work, live, play, and learn*, San Francisco, CISCO Point of View, 2013.
- YIN R.K., *Case study research, design and methods*, Newbury Park, Sage Publications, 2003.

T6 Ecosystems, Roma: s.derosa@t-6.it

SUMMARY: In the last twenty-five years the number of crisis has more than doubled (Munich Re, 2015). In order to improve the current procedures for crisis management, the SECINCoRE project, financed by the European Union under the Fp7 Security framework, draws a socio-technical concept of a Common Information Space (CIS). The aim of the project was to identify the most urgent barriers identified by the first responders and translate in a CIS to use in emergency management. The analyses were conducted through literature review, case study analysis and interviews of 39 policy makers and first responders. The paper discusses which are the most urgent barriers identified and reflect how a Common Information Space can help in the overcome of the issues highlighted by the practitioners.

RIASSUNTO: Negli ultimi venticinque anni, gli eventi su scala globale che hanno causato perdite e danni sono più che raddoppiati (Munich Re, 2015). La sfida dei governi e degli emergency services è trovare un modo per ridurre il rischio dell'e-

mergenza attraverso il superamento delle barriere che non ne permettono un'efficace risoluzione. Il contributo discute i risultati emersi nel corso del progetto europeo SECINCORE circa le principali barriere da superare per migliorare i processi di crisis management. Il contributo analizza gli elementi emersi da un'analisi che ha coinvolto 39 esperti, first responders e decision makers, e analizza in che modo l'adozione di sistemi di condivisione delle informazioni, come il Common Information Space, permetta il superamento delle barriere evidenziate.

Keywords: common information space, security, technological barriers

Parole chiave: spazio comune di informazione, sicurezza, barriere tecnologiche

MARIA TERESA CARONE

LA COMUNICAZIONE COME STRATEGIA PER LA RIDUZIONE DEL RISCHIO ALLUVIONE (IL CASO DEL PROGETTO PRIMES)

1. INTRODUZIONE. – Etologicamente parlando la comunicazione ha come risultato l'induzione di un comportamento (Eibesfeldt, 1993; Watzlawick, 2008). L'Uomo dal punto di vista comunicativo possiede un linguaggio verbale molto più ricco e articolato che in altre specie, tanto che alcuni autori hanno dato a questa specificità il ruolo di tratto caratteristico dell'umanità (Corballis, 2003; Longa, 2013). Tale complessità, però, è spesso soggetta a *biases* di comunicazione, che diventano vere e proprie barriere nel corretto trasferimento delle informazioni dall'emittente al ricevente (Eisenberg, 2010).

Un trasferimento di informazioni inefficace, o di informazioni inefficaci in sé, provoca comportamenti altrettanto inefficaci o addirittura in contrasto con la situazione; in caso di rischio disastri ciò provoca un aumento del rischio stesso, il contrario, invece, si traduce in una diminuzione di tale rischio (Liu e Jiao, 2017).

Nel caso del rischio alluvione l'interesse nei confronti dei processi comunicativi è notevolmente aumentato negli ultimi anni (Shah *et al.*, 2018), favorendo anche approcci meno convenzionali (e.g. Olsen *et al.*, 2016).

Nel processo di comunicazione, però, è il ricevente a determinarne il successo (Lunenburg, 2010) deve, quindi, essere consapevole dell'importanza del processo stesso e desiderare di parteciparvi attivamente.

Per questo l'abbattimento delle barriere comunicative necessita di intervenire sia su chi trasferisce l'informazione, sia su chi la riceve.

Il progetto europeo LIFE PRIMES (*Preventing flooding RIks by Making resilient CommunitiES*) (<http://www.lifeprimes.eu>), si sviluppa con lo scopo di favorire una migliore resilienza al rischio alluvione delle popolazioni di dieci aree pilota, distribuite in tre differenti regioni italiane, che mostrano, quindi, diverse caratteristiche geografiche e di vulnerabilità a tale rischio. Il progetto prevede una partecipazione proattiva delle comunità interessate, anche nelle operazioni di allerta e di prevenzione. Tale partecipazione è, quindi, un aspetto cruciale per LIFE PRIMES e rappresenta il cuore di ciascuna azione progettuale; grande importanza è data alla comunicazione e all'informazione.

Con il presente lavoro è stata analizzata l'importanza attribuita alla comunicazione da un campione di residenti nelle differenti aree geografiche interessate dal progetto LIFE PRIMES e l'influenza della comunicazione sulla resilienza dei medesimi campioni.

2. METODI. – Lo studio è stato condotto in dieci aree geografiche con differenti tipologie di rischio alluvione, distribuite in tre regioni Italiane (Figura 1) e interessate dalle attività del progetto LIFE PRIMES:

- Regione Emilia Romagna (Bacino del Santerno: Imola, Lugo, Mordano, Sant'Agata sul Santerno – rischio fluviale; Bacino del Reno: Poggio Renatico – rischio fluviale; Area costiera: Ravenna, località Lido di Savio – rischio di inondazione costiera);
- Regione Marche (Senigallia e San Benedetto del Tronto: rischio fluviale);
- Regione Abruzzo (Pineto: rischio fluviale; Torino di Sangro: rischio di inondazione costiera).

2.1 *Raccolta dati.* – La raccolta è stata realizzata da Ottobre 2016 a Luglio 2017, mediante questionari anonimi. Ciascun questionario, costituito da 85 domande, è suddiviso in una parte generale, con informazioni sul profilo del rispondente, ed una parte specifica. La parte specifica esplora aspetti differenti, tra i quali quelli relativi alla comunicazione.

Le domande mostrano differenti tipologie di risposta:

- risposta semplice;



- risposta multipla;
- Scala Likert;
- risposta aperta.

2.2 *Analisi dei dati.* – I dati raccolti sono stati archiviati in un software per l’elaborazione della statistica descrittiva (IBM SPSS Statistic 19), codificando le risposte a ciascun quesito. I risultati ottenuti dalla statistica descrittiva sono stati poi utilizzati per una analisi Multi-Criteri, realizzata con il software Promethee (Ishizaka *et al.*, 2013). Per tale analisi è stato scelto un set di macro-indicatori: *a* – *consapevolezza delle criticità territoriali e dei problemi relativi al clima*; *b* – *conoscenza dei sistemi di allarme e delle procedure di emergenza*; *c* – *sistemi di informazione, comunicazione*; *d* – *fiducia nelle istituzioni*; *e* – *background culturale*. Ciascun indicatore è caratterizzato da indicatori, rappresentati dalle domande del questionario. Il set di indicatori è stato utilizzato per calcolare un ranking di resilienza delle località studiate. L’algoritmo Gaia Plane del software Promethee ha permesso la rappresentazione grafica di tale risultato, evidenziando gli indicatori che più hanno influenzato il ranking. In Figura 2 è riportato lo schema seguito per l’elaborazione.

3. **RISULTATI.** – Riguardo all’influenza che il comportamento di un singolo cittadini può avere sul corso degli eventi quasi i tre quarti degli intervistati ritengono che questa sia importante, solo una piccola percentuale si esprime a sfavore (Figura 3). Il risultato si presenta molto simile se il dato viene osservato comparando le diverse municipalità. In tal caso le percentuali a sfavore sono più alte nel comune di Poggio Renatico (Tabella 1). Gli incerti in tutte le aree mostrano, però, valori non trascurabili

Valori ancora più alti sono osservabili in Figura 4, nella quale è riportata l’opinione dei cittadini intervistati circa l’importanza di una efficace campagna informativa per la prevenzione del rischio alluvione. Il disaccordo è molto basso e il dato viene confermato nelle singole municipalità (Tabella 2) per le quali, anche in questo caso, è il Comune di Poggio Renatico a mostrare i valori più consistenti.

La conoscenza del piano di emergenza della propria città è molto scarsa (Figura 5 e Tabella 3), con un picco del 92% nel Comune di Poggio Renatico. Le percentuali più alte di cittadini che ne sono a conoscenza, comunque mai superiori al 30%, si riscontrano ad Imola, Lido di Savio, Senigallia e Pineto.

Il campione intervistato si ritiene a larga maggioranza disponibile a frequentare corsi di preparazione alle alluvioni (quasi i due terzi) (Figura 6), con una certa omogeneità tra le aree studiate. Nel solo Comune di Poggio Renatico si ritrova una consistente percentuale di incerti a riguardo (44%).

Il ranking finale di resilienza, ottenuto con l’analisi Multi-Criteri, vede alle prime posizioni i comuni di Torino di Sangro, Lido di Savio ed Imola, rispettivamente (Tabella 5). Osservando la Figura 7, possiamo osservare come sia per Torino di Sangro, sia per Imola, il sistema di informazione, ovvero la comunicazione relativa al rischio alluvione, è uno degli indicatori che influenza maggiormente queste comunità, mentre Lido di Savio è stato maggiormente influenzato dal background culturale dei rispondenti e dalla loro consapevolezza.

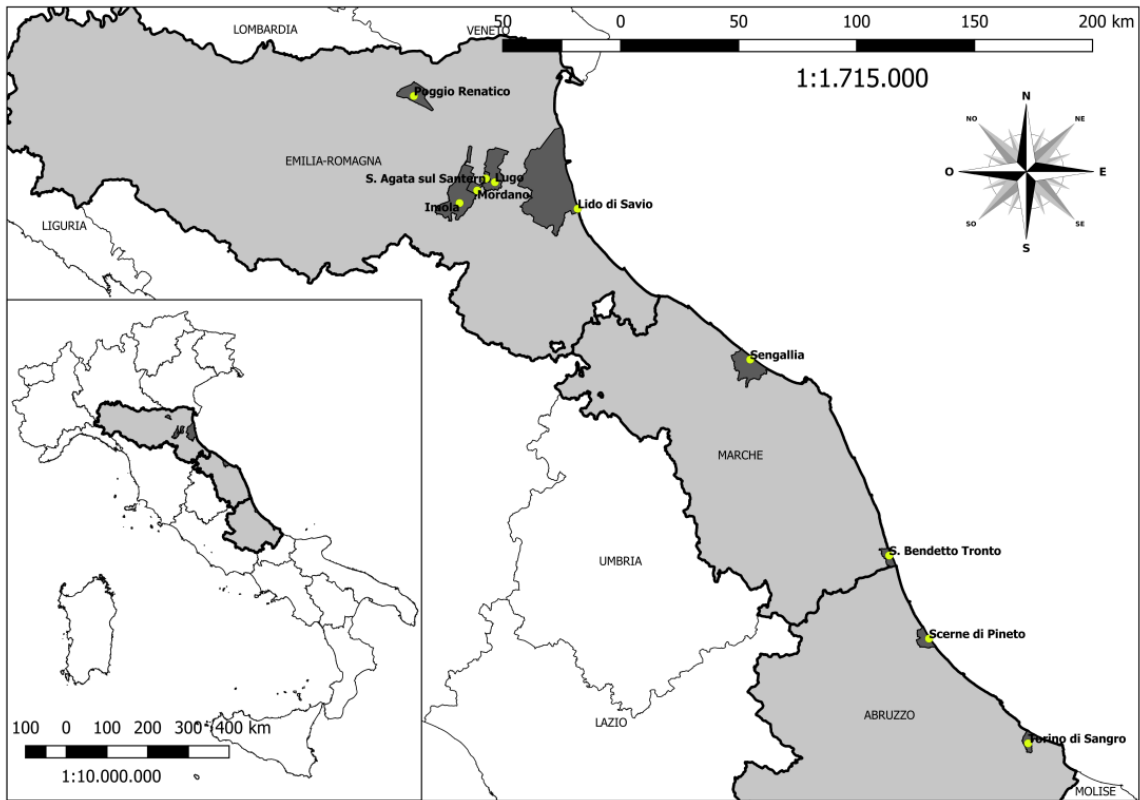


Fig. 1 – Area di Studio.

Fonte: Elaborazione dell'autore.

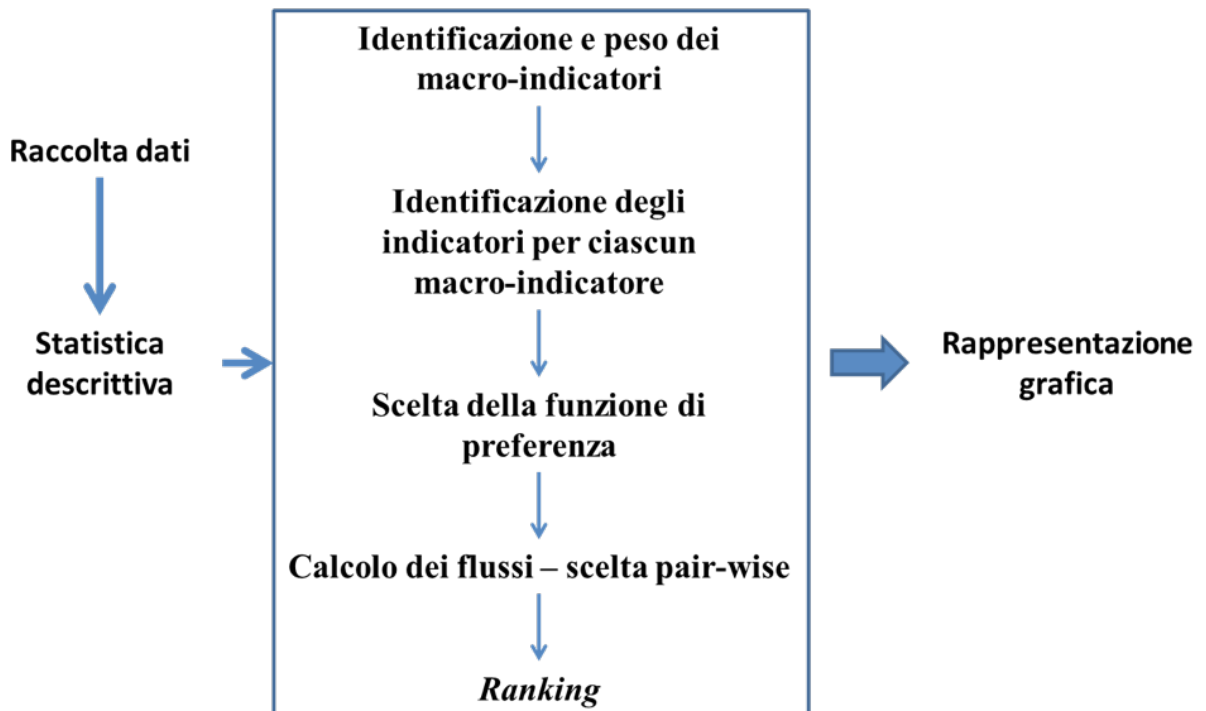


Fig. 2 – Flow-chart dell'approccio utilizzato.

Fonte: Elaborazione dell'autore.

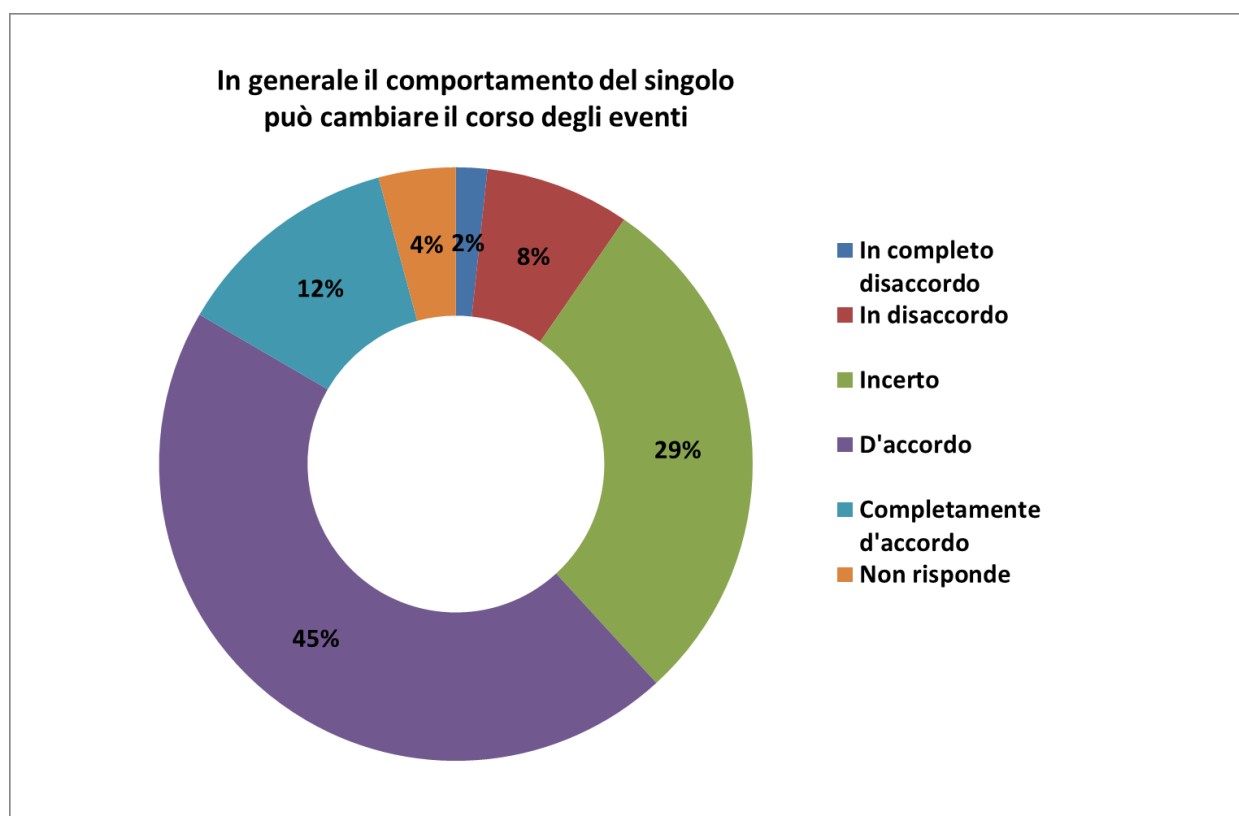


Fig. 3 – Opinione degli intervistati riguardo all'influenza del singolo cittadino sul corso degli eventi.

Fonte: Elaborazione dell'autore.

TAB. I – OPINIONE DEGLI INTERVISTATI RIGUARDO ALL'INFLUENZA DEL SINGOLO CITTADINO SUL CORSO DEGLI EVENTI, COMPARATA TRA LE DIVERSE MUNICIPALITÀ

Scala Likert	Emilia Romagna					Marche			Abruzzo	
	IM	LU	MO	SAS	LS	PR	SE	SBT	PI	TS
In completo disaccordo	1,0	1,3	4,3	-	-	4,0	-	-	4,5	7,7
In disaccordo	4,0	6,3	8,7	16,7	6,3	16,0	13,2	5,6	9,1	-
Incerto	28,7	31,3	30,4	25,0	12,5	24,0	32,4	33,3	18,2	30,8
D'accordo	49,5	46,3	43,5	41,7	62,5	36,0	38,2	38,9	45,5	53,8
Completamente d'accordo	12,9	11,3	8,7	16,7	18,8	12,0	11,8	16,7	13,6	7,7
Non risponde	4,0	3,8	4,3	-	-	8,0	4,4	5,6	9,1	-

Fonte: Elaborazione dell'autore.

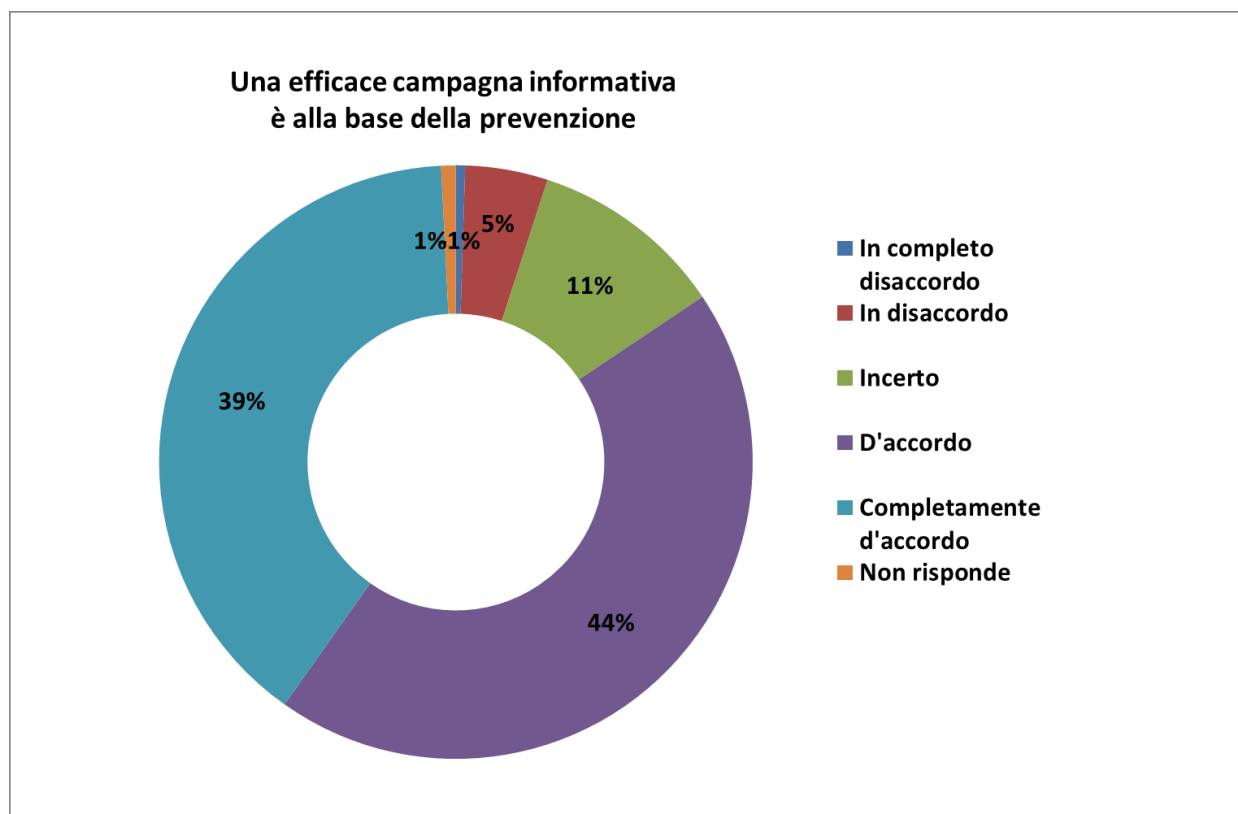


Fig. 4 – Opinione sull'importanza di campagne informative per la prevenzione del rischio alluvione.

Fonte: Elaborazione dell'autore.

TAB. II – OPINIONE SULL'IMPORTANZA DI CAMPAGNE INFORMATIVE PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO ALLUVIONE, COMPARATA TRA LE DIVERSE MUNICIPALITÀ

Scala Likert	Emilia Romagna					Marche			Abruzzo	
	IM	LU	MO	SAS	LS	PR	SE	SBT	PI	TS
In completo disaccordo	-	1,3	-	-	-	32,0	-	-	4,5	-
In disaccordo	2,0	2,5	8,7	16,7	-	56,0	7,4	5,6	13,6	-
Incerto	8,9	8,8	4,3	-	-	12,0	17,6	-	9,1	7,7
D'accordo	40,6	48,8	60,9	33,3	37,5	-	48,5	22,2	36,4	30,8
Completamente d'accordo	47,5	38,8	26,1	50,0	56,3	-	26,5	72,2	31,8	61,5
Non risponde	1,0	-	-	-	6,3	-	-	-	4,5	-

Fonte: Elaborazione dell'autore.

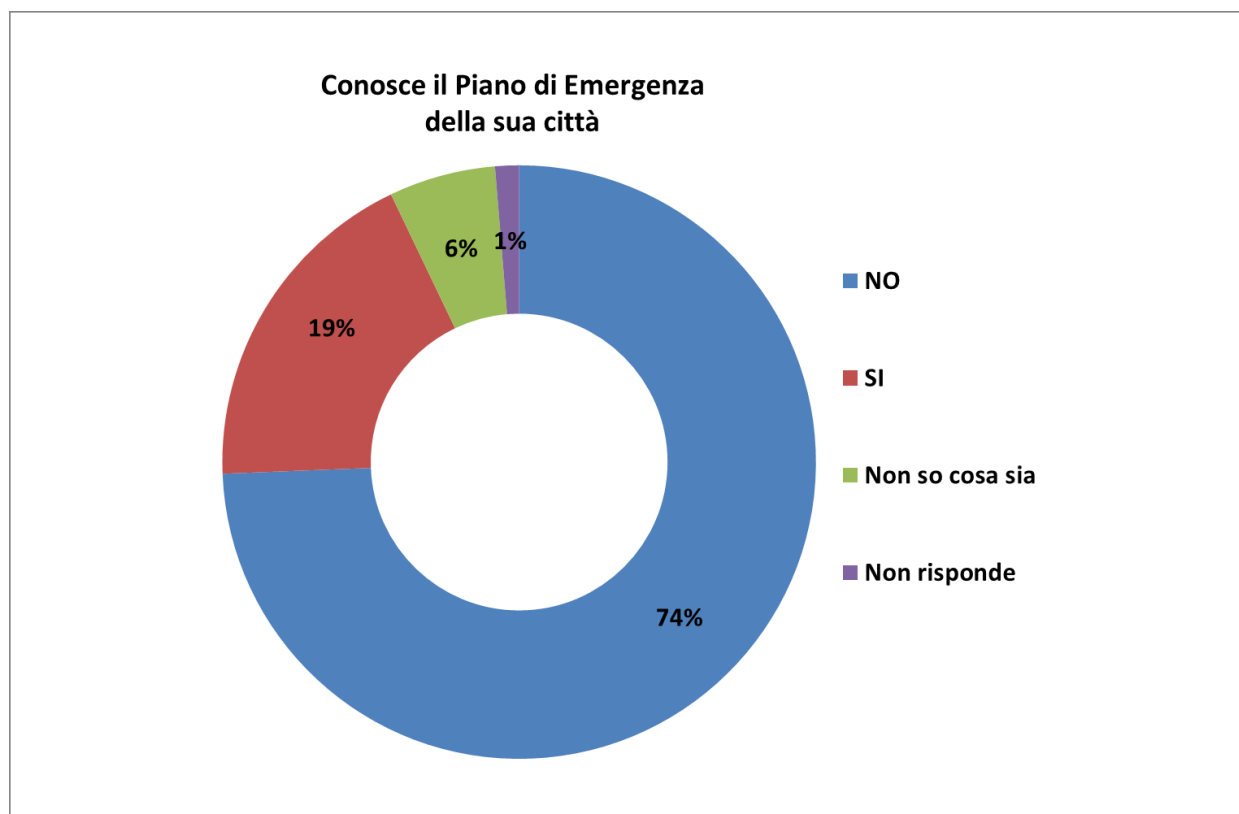


Fig. 5 – Conoscenza, da parte degli intervistati, del piano di emergenza della propria città.

Fonte: Elaborazione dell'autore.

TAB. III – CONOSCENZA DEL PIANO DI EMERGENZA DELLA PROPRIA CITTÀ NELLE DIVERSE LOCALITÀ STUDIATE

	Emilia Romagna					Marche			Abruzzo	
	IM	LU	MO	SAS	LS	PR	SE	SBT	PI	TS
No	66,0	85,0	73,9	91,7	75,0	92,0	65,2	88,9	63,6	84,6
Si	29,0	10,0	8,7	-	25,0	4,0	28,8	5,6	22,7	7,7
Non so cosa sia	5,0	5,0	17,4	-	-	4,0	6,1	5,6	9,1	7,7
Non risponde	-	-	-	8,3	-	-	-	-	4,5	-

Fonte: Elaborazione dell'autore.

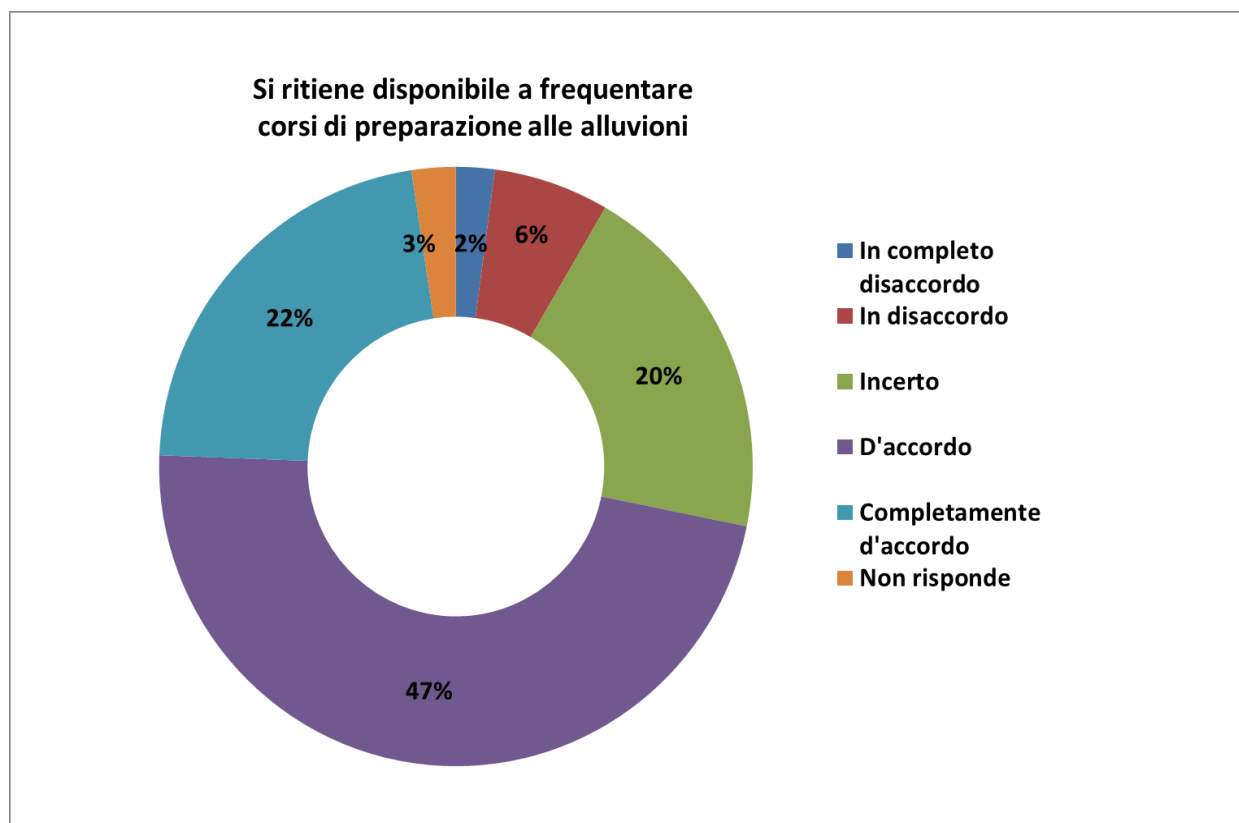


Fig. 6 – Disponibilità degli intervistati a frequentare corsi di preparazione alle alluvioni.

Fonte: Elaborazione dell'autore.

TAB. IV – DISPONIBILITÀ DEI CITTADINI DELLE SINGOLE MUNICIPALITÀ A FREQUENTARE CORSI DI PREPARAZIONE ALLE ALLUVIONI

Scala Likert	Emilia Romagna					Marche			Abruzzo	
	IM	LU	MO	SAS	LS	PR	SE	SBT	PI	TS
In completo disaccordo	1,0	3,8	-	-	6,3	-	2,9	-	-	7,7
In disaccordo	8,9	6,3	8,7	-	-	8,0	4,4	5,6	4,5	7,7
Incerto	21,8	15,0	26,1	-	6,3	44,0	22,1	5,6	22,7	15,4
D'accordo	43,6	58,8	52,2	66,7	62,5	32,0	42,6	44,4	36,4	38,5
Completamente d'accordo	23,8	13,8	13,0	33,3	25,0	12,0	22,1	44,4	31,8	30,8
Non risponde	1,0	2,5	-	-	-	4,0	5,9	-	4,5	-

Fonte: Elaborazione dell'autore.

TAB. V – RANKING FINALE RELATIVO ALLA RESILIENZA DELLE LOCALITÀ STUDIATE

Ranking finale	Phi	Phi+	Phi-
Torino di Sangro	0,1582	0,2816	0,1234
Lido di Savio	0,1043	0,2481	0,1438
Imola	0,1030	0,2292	0,1262
Senigallia	0,0602	0,2208	0,1606
Poggio Renatico	-0,0280	0,1681	0,1962
Lugo	-0,0334	0,1525	0,1859
Sant'Agata sul Santerno	-0,0463	0,1739	0,2201
San Benedetto del Tronto	-0,0600	0,1509	0,2109
Scerne di Pineto	-0,0704	0,1663	0,2368
Mordano	-0,1877	0,0956	0,2832

Fonte: Elaborazione dell'autore.

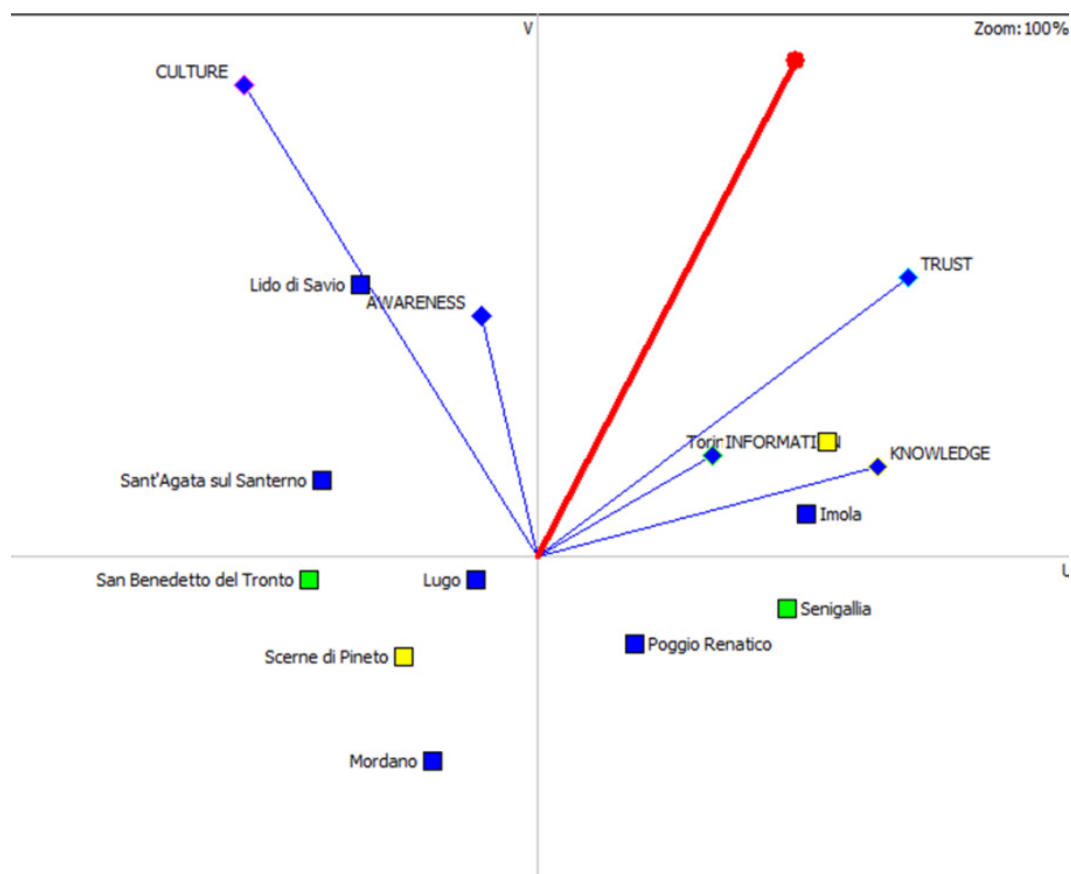


Fig. 7 – Rappresentazione grafica dell'influenza dei macro-indicatori indagati (linee blu) sulla resilienza delle aree studiate (linea rossa).

Fonte: Elaborazione dell'autore.

4. DISCUSSIONE E CONCLUSIONI. – I risultati dello studio, condotto mediante questionari anonimi, sottolineano come la popolazione dia grande importanza al ruolo del comportamento del singolo cittadino nella prevenzione del rischio alluvioni (73% del totale). È questo un elemento che facilita fortemente una progettazione bidirezionale dei processi comunicativi in quanto la consapevolezza di poter influenzare gli eventi, con il proprio personale coinvolgimento, si traduce in un atteggiamento proattivo che favorisce un incremento della resilienza della comunità (Soetanto *et al.*, 2017). Tale atteggiamento è sostenuto, per la maggior parte degli intervistati, dalla convinzione che la prevenzione necessiti di campagne informative efficaci. Che tali campagne informative siano essenziali è testimoniato anche dal fatto che la grande maggioranza del campione (con valori dal 75% in su) dichiara di non conoscere il piano di emergenza della propria città, ma, con valori comparabili, afferma altresì di essere disponibile a frequentare corsi per superare questa barriera conoscitiva. È questo un aspetto fondamentale, in accordo con quanto riscontrato da Cohen Cohen *et al.*, 2017, che hanno riscontrato come ad una adeguata informazione fornita dai governi locali corrisponda un valore più alto della resilienza della comunità e con Houston (2018), che sostiene il ruolo cruciale della comunicazione nella costruzione stessa della resilienza.

Tale aspetto in particolare è altresì sottolineato dai risultati ottenuti con l'analisi Multi-Criteri, infatti le comunità che mostrano una resilienza più elevata nel ranking finale sono anche quelle cui corrisponde una influenza maggiore dell'indicatore relativo all'informazione.

La comparazione tra le aree pilota porta sostanzialmente al medesimo risultato, sottolineando l'esigenza diffusa di una comunicazione efficace.

BIBLIOGRAFIA

- COHEN O., GOLDBERG A., LAHAD M., AHARONSON-DANIEL L., "Building resilience: The relationship between information provided by municipal authorities during emergency situations and community resilience", *Technological Forecasting and Social Change*, 121, 2017, pp. 119-125.
- CORBALLIS M.C., "From mouth to hand: Gesture, speech, and the evolution of right-handedness", *Behavioral and Brain Sciences*, 26, 2003, n. 2, pp. 199-208.
- EIBESFELDT I.E., *Etologia Umana. Le basi biologiche e culturali del comportamento*, Torino, Bollati Boringhieri, 1993.
- EISENBERG E.M., *Organizational communication: Balancing creativity and constraint*, New York, NY: Saint Martin's, 2010, <http://www.lifepimes.eu>.
- ISHIZAKA A., NEMERY P., *Multi Criteria Decision Analysis. Methods and Software*, Chichester (UK), Wiley, 2013.
- HOUSTON J.B., "Community resilience and communication: dynamic interconnections between and among individuals, families, and organizations", *Journal of Applied Communication Research*, 46, 2018, n. 1, pp. 19-22.
- LIU T., JIAO H., "How does information affect fire risk reduction behaviors? Mediating effects of cognitive processes and subjective knowledge", *Natural Hazards*, 90, 2017, n. 3, pp. 1-23.
- LONGA V.M., "The evolution of the faculty of language from a Chomskyan perspective: Bridging linguistics and biology", *Journal of Anthropological Sciences*, 91, 2013, pp. 1-48.
- LUNENBURG F.C., "Communication: The Process, Barriers, And Improving Effectiveness", *Schooling*, 1, 2010, pp. 1-11.
- OLSEN V.B.K., MOMEN B., LANGSDALE S.M., GALLOWAY G.E., LINK E., BRUBAKER K.L., RUTH M., HILL R.L., "An approach for improving flood risk communication using realistic interactive visualisation", *Journal of Flood Risk Management*, 11, 2016, pp. 83-93.
- SHAH M.A.R., RAHMAN A., CHOWDHURY S.H., "Challenges for achieving sustainable flood risk management", *Journal of Flood Risk Management*, 11, 2018, pp. 352-358.
- SOETANTO R., MULLINS A., ACHOUR N., "The perceptions of social responsibility for community resilience to flooding: the impact of past experience, age, gender and ethnicity", *Natural Hazards*, 86, 2017, n. 3, pp. 1105-1126.
- WATZLAWICK P., BEAVIN J.H., JACKSON D.D., *Pragmatica della comunicazione umana*, Roma, Casa Editrice Astrolabio, 2008.

Università Politecnica delle Marche: m.t.carone@staff.univpm.it

RIASSUNTO: La comunicazione ha come risultato l'induzione di un comportamento, se inefficace anche il comportamento indotto risulta tale, creando una barriera comunicativa.

In caso di disastri ciò porta all'aumento del rischio, rendendo necessario intervenire sia su chi trasferisce l'informazione, sia su chi la riceve, che deve essere consapevole dell'importanza della comunicazione e desiderare di parteciparvi.

Nel presente lavoro si indaga l'importanza data alla comunicazione sul rischio alluvione dai cittadini di dieci aree interessate dal progetto europeo LIFE PRIMES.

I risultati, simili fra le aree pilota, mostrano la necessità di campagne informative e la disponibilità dei rispondenti a fre-

quentare corsi per superare le barriere conoscitive, sottolineando l'esigenza di una comunicazione efficace.

SUMMARY: Communication always leads to a behaviour, where it is ineffective also the induced behaviour is ineffective, creating a communication barrier.

In presence of a disaster, this barrier leads to an increased risk, then it is necessary to intervene on both the information issuer and the receiver, the latter must be aware of the importance of the communication and wish to actively participate to it.

In this work the importance given to flood risk communication by the citizens of ten areas involved in the European project LIFE PRIMES is investigated.

The results, similar among the pilot areas, show the need for information campaigns and the availability of the respondents to attend courses in order to overcome the cognitive barriers and underline a widespread need for an effective communication.

Parole chiave: comunicazione, rischio alluvione, Life Primes

Keywords: communication, flood risk, Life Primes

Sessione 7

**SPORT E BARRIERE:
OPPORTUNITÀ PER SUPERARLE
OPPURE OSTACOLI DA AFFRONTARE?**

ANDREA GIANSAANTI

INTRODUZIONE

La pratica sportiva, pur distinguendosi per preferenze e modalità a seconda del contesto geografico e storico di riferimento, si configura ovunque quale strumento capace di trasmettere messaggi educativi e valori formativi. Proprio per questo lo sport è in grado di favorire il dialogo tra culture diverse attraverso l'idioma comune del movimento, ed è considerato uno dei primi fenomeni di portata sovranazionale, al punto da aver anticipato l'avvento della globalizzazione. Le sfide della globalizzazione, pertanto, individuano lo sport quale mezzo per consentire l'integrazione, le pari opportunità, la convivenza e il dialogo, sia inter che intragenerazionale (Porro, 2006): un modo per superare barriere culturali e sociali, ma anche per attivare politiche e di natura insediativa, in special modo legate alla lingua e al senso di appartenenza (Tintori, 2007). Il concetto di barriera nello sport può riferirsi, in prima istanza, all'ostacolo che, ad esempio, nell'atletica leggera costituisce un elemento da scavalcare quale prova di destrezza unita alla velocità, ma include anche – per estensione – tutti i limiti alla pratica dell'attività motoria dettati da fattori fisici, sociali o culturali. Una barriera è la disabilità, che può non consentire di compiere l'esercizio fisico nella sua interezza, così come il contesto sociale di provenienza costituisce un potenziale limite alla pratica sportiva, nella fattispecie laddove rappresenti un impedimento all'accesso agli impianti e alle strutture, oppure le differenze di etnia, lingua e retroterra culturale. Un'altra lettura possibile è quella della barriera quale limite tra le attività ludico-motorie, quelle amatoriali-agonistiche e quelle professionistiche, oppure il confine culturale che agisce su dinamiche locali, regionali e transnazionali (Pioletti, 2008). L'interrelazione tra gli attori e lo spazio (Dagradi, Cencini, 2003) favorisce inoltre una regionalizzazione della diffusione sportiva, che si adatta ai singoli contesti urbani. La stessa distinzione tra ciò che può essere definito attività sportiva e ciò che non vi rientra rappresenta una barriera, in grado di creare un preciso spazio sociale.

Anche le barriere economiche sono interpretabili in diverse maniere: ad esempio le opportunità a livello mondiale offerte dalla nuova economia dello sport, oppure i limiti all'accesso alla pratica che creano ulteriori disparità nei contesti locali.

Inoltre, lo sport può essere sia contesto che strumento: nel primo caso, infatti, si considerano le barriere superate nell'ambito sportivo, nella seconda accezione è la pratica motoria a rappresentare il mezzo con cui vengono oltrepassati i limiti sociali, relazionali, territoriali.

I contributi presenti in questa sessione, che ha avuto come discussant la professoressa Anna Maria Pioletti, esaminano sotto diversi punti di vista il rapporto tra sport e barriere. In particolare, il saggio di Gian Luigi Corinto analizza il ruolo svolto dai Giochi del Mediterraneo nel superamento delle barriere che separano popoli e culture della regione. I Giochi rientrano tra i grandi eventi nella cui organizzazione si esercita il ruolo politico e diplomatico dello sport, che in un mondo globalizzato assurge a facilitatore nelle relazioni internazionali, favorendo il superamento dei conflitti e il dialogo tra Stati sovrani. In quest'ottica lo studio illustra come, nel corso della loro storia, i Giochi del Mediterraneo abbiano avuto un'incidenza diretta nella geopolitica regionale, di lungo respiro strategico oppure di sola vicinanza sportiva. I Giochi hanno avuto la duplice funzione di originare ed abbattere barriere, sia quelle presenti all'interno del mondo dello sport che nella regione mediterranea. Inoltre contribuiscono alla crescente partecipazione di Stati e di atleti nel tempo, registrano il progressivo aumento delle atlete e certificano la prevalenza organizzativa e sportiva dei Paesi euro-mediterranei.

Il mare è il protagonista anche dell'intervento di Enrico Squarcina, il quale evidenzia come la pratica della vela sportiva d'altura, e la sua narrazione, abbiano contribuito a rinnovare l'immagine degli spazi acquatici e di chi li frequenta. Questo sport, che consiste nel compiere un lungo percorso in alto mare servendosi della sola propulsione eolica, si svolge in uno spazio che si percepisce libero e senza barriere, ove si verificano condizioni che accomunano i naviganti di un tempo a quelli attuali, intaccando l'idea



di assolutezza del tempo. La disamina analizza come la vela d'altura abbia contribuito ad abbattere, o almeno a incrinare, alcune barriere culturali, fisiche e sociali che riguardano il valore attribuito al mare e ai marinai. Un'evoluzione che ha avuto ripercussioni anche sulla fruizione stessa del mare, oltretutto sul cambiamento culturale e sociale in terraferma. In particolare, l'attività velica scalfisce l'idea che la nazionalità rappresenti un elemento imprescindibile su cui basare le comunità umane, così come contribuisce al superamento della barriera che in passato divideva le donne dalle attività marine, facilitando l'idea della necessità dell'equità di genere anche nella società. Altro elemento rilevante è la promozione dell'inclusività sportiva e sociale, anche se permane una barriera psicologica e culturale che divide la comunità dei marinai dal resto della società, barriera che però contribuisce alla mitizzazione delle imprese dei regatanti più famosi, acuendo pertanto il loro ruolo persuasivo in seno alla società.

Il rapporto tra gioco del calcio e dimensione urbana è al centro del contributo di Martina Tissino Di Giulio, che prende in esame un contesto locale in cui questo sport sembra avere una profonda influenza dal punto di vista socio-economico e culturale. La barriera viene considerata sotto un duplice profilo: in primo luogo quello materiale, di costrizione fisica, che successivamente assume il significato di limite metaforico - soprattutto economico - all'accesso dello spettacolo sportivo. La versione moderna del calcio nasce in Inghilterra nella seconda metà del XIX secolo e proprio qui, negli anni 1980, si diffondono episodi di violenza non solo negli stadi, ma anche nei quartieri cittadini. Tra la fine degli anni Settanta e gli inizi del decennio successivo, negli stadi vengono erette barriere di metallo, con lo scopo principale di arginare i fenomeni di violenza: tali barriere, che relegano i tifosi in spazi molto stretti, saranno tra le cause di molti incidenti. Parallelamente, inizia un processo di "privatizzazione" del calcio, che contribuirà a farne uno sport elitario. In questo contesto la città di Manchester evidenzia i tratti di un cambiamento, arrivato al giorno d'oggi, che riguarda pratica sportiva, spazio e popolazione, avviato attraverso atti legislativi e norme che hanno fatto del calcio un motore di trasformazione.

Nello studio di Maria Laura Gasparini si analizza il ruolo dello sport per l'inclusione sociale, capace di incoraggiare un processo di integrazione che supera differenze di natura economica, culturale e fisica. Proprio in relazione a quest'ultimo aspetto, vengono prese in esame alcune opportunità di inclusione per i soggetti con disabilità, soffermandosi sullo sport praticato in carrozzina e in particolare sul tennis. Lo sport, infatti, rappresenta un settore fondamentale nella vita dell'individuo e nella società nel suo insieme. Per l'individuo è un'occasione per approfondire la coscienza di sé e del proprio corpo favorendo la salute, la longevità, il benessere fisico e psicologico, ma anche per migliorare i rapporti con gli altri attraverso la condivisione di principi e ideali. Ciò però non annulla il rischio di discriminazione, ancor più nei confronti delle persone con disabilità. Lo stesso concetto di disabilità ha mutato la propria accezione nel corso del tempo, poiché si è passati da un paradigma di tipo biomedico - in cui il disabile è un soggetto da accudire in quanto incapace di prendersi autonomamente cura di se stesso - a un modello di tipo psico-sociale, focalizzato sulla persona e sulla sua relazione con l'ambiente. Una prospettiva capovolta che riconosce al disabile la possibilità di influenzare il proprio stato psico-fisico e di gestire da solo la propria vita, anche grazie a interventi e servizi in grado di favorire l'accesso delle persone con disabilità alla pratica sportiva.

È possibile individuare un filo conduttore tra i diversi interventi, che porta all'ultimo contributo, intitolato "Quando lo sport annulla le distanze". Qui si evidenzia, a conclusione del percorso intrapreso nella sessione, come lo sport rappresenti un mezzo di comunicazione universale in grado di ridurre le distanze geografiche, ma anche di superare le diversità culturali. La pratica sportiva, infatti, favorisce il contatto fra i diversi come strategia di intervento sociale, grazie a un terreno di dialogo comune basato su regole condivise. L'esempio dei Mondiali Antirazzisti, evento incentrato sul gioco del calcio, ideato per avvicinare i gruppi ultra, tacciati di razzismo, e le comunità di immigrati, testimonia ancora una volta come la pratica sportiva costituisca un innovativo strumento di inclusione. Nel corso degli anni, infatti, i Mondiali Antirazzisti hanno contribuito a superare ulteriori barriere: culturali, territoriali, sociali, linguistiche, di sesso, legate alle diverse abilità, come dimostra la pluralità dei partecipanti, rifugiati politici e richiedenti asilo, punk inglesi e ultra tedeschi, nonché le persone con disabilità. Il punto di partenza è dato dalla considerazione che pregiudizi e stereotipi nascono a causa della scarsa conoscenza dell'altro: la pratica sportiva fornisce un terreno di dialogo comune basato su regole condivise, tramite cui superare gli errori di valutazione su chi è percepito come distante e differente.

I vari contributi, quindi, pur muovendosi su percorsi differenti, risultano accomunati dalla lettura

del fenomeno sportivo quale diritto di cittadinanza che si rivolge a una platea assai più vasta di quella afferente all'abituale schema della pratica agonistica. Proprio le esperienze di aggregazione sociale che l'attività motoria sollecita rimarcano i parametri che rendono lo sport un tema di rilevante attenzione per la geografia. La relazione tra il territorio e chi vi risiede, le reciproche influenze e le ricadute spaziali della pratica sportiva, fanno sì che la geografia dello sport non vada a ricadere solo nell'ambito della geografia culturale, riguardo gli effetti sociali che lo sport ingenera, ma guardi anche alle interconnessioni tra luoghi, all'evoluzione dei territori e alla diversa modalità di fruizione degli spazi esistenti.

BIBLIOGRAFIA

- DAGRADI P., CENCINI C., *Compendio di geografia umana*, Bologna, Pàtron Editore, 2003.
DE IULIO R., *Geografia e sport. Prospettive di ricerca ed esperienza*, Viterbo, Sette Città, 2012.
PIOLETTI A.M., *Luoghi, tempi e numeri dello sport*, Bologna, Pàtron Editore, 2008.
PORRO N., *L'attore sportivo: azione collettiva, sport e cittadinanza*, Molfetta, La Meridiana, 2006.
TINTORI A., "Semantica dello sport. Pratica sportiva e gioco del calcio tra significati e fruizione", *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 2007, n. 2, pp. 39-49.

GIAN LUIGI CORINTO

LO SPORT PER UNIRE IL MAR MEDITERRANEO

1. INTRODUZIONE: SPORT, SOCIETÀ E POLITICA. – Per il sociologo Barri Houlihan (2014) lo studio degli aspetti politici dello sport riguarda l'uso che ne fanno i governi, democratici o no, nonché come essi interferiscono con gli aspetti privati delle competizioni. L'intervento pubblico è motivato dalla necessità di controllare attività illegali, crudeli o pericolose per atleti e spettatori nonché favorire l'integrazione di gruppi sociali problematici, immigrati, emarginati, tifosi violenti (*Ibidem*).

Durante la Guerra fredda, soprattutto i Paesi comunisti hanno usato lo sport a scopi nazionalistici (Peppard, Riordan, 1993); oggi anche gli Stati democratici sfruttano il ruolo simbolico dello sport per rafforzare l'identità nazionale (Porro, 2001). Lo sport può contribuire anche a enfatizzare identità subnazionali e separatiste, come nel caso della Catalogna e della caratterizzazione politico-identitaria della rivalità calcistica tra Madrid e Barcellona (Barceló *et al.*, 2015).

La globalizzazione accresce l'interesse per lo sport come facilitatore dei rapporti internazionali, perché agevola le relazioni tra Stati sovrani più o meno vicini, politicamente e geograficamente (Riordan, Kruger, 2002). La diplomazia sportiva assicura visibilità a fronte di pochi rischi sostanziali e costi contenuti; è capace di far dialogare anche Stati precedentemente coinvolti in conflitti armati o guerre commerciali, come nel recente caso di contrasto tra Corea del Nord e Stati Uniti. D'altro canto, lo sport è spesso impiegato come forma di disapprovazione verso uno Stato, per esempio boicottando la sua partecipazione a una competizione internazionale (Cornelissen, 2010).

L'organizzazione di grandi eventi sportivi rientra nell'uso politico-diplomatico dello sport (Dansero *et al.*, 2003; Guala, 2007); anche i Giochi del Mediterraneo, come grande evento, hanno effetto diretto nel discorso geopolitico regionale, di lungo respiro strategico o di sola vicinanza sportiva. La loro analisi è utile a descrivere le barriere presenti sia all'interno del mondo dello sport che nella regione mediterranea, comprenderne le dimensioni e identificare l'eventualità che esse siano superate/abbattute (Pioletti, 2013).

Il seguito del testo riporta l'analisi sulle relazioni tra sport, Mar Mediterraneo e barriere (per estensione confini); il paragrafo 2 è dedicato alla definizione delle barriere sportive, all'origine dello sport nella Grecia antica e a Roma e al valore pedagogico dello sport; il 3 ripercorre la storia dei Giochi del Mediterraneo, dandone un'interpretazione come strumento di diplomazia sportiva e geopolitica; il 4 ne interpreta i dati numerici in termini di abbattimento/innalzamento di barriere; il paragrafo 5 è dedicato alle note finali.

2. SPORT, BARRIERE, CONFINI. – L'etimologia stessa della parola sport adombra l'idea di barriera. L'inglese *sport* è tratta dal francese *deport* (trasportare, partire), originata dal latino *sporta* (1), e ha assunto il significato di "divertirsi facendo esercizio fisico all'aperto". Inizialmente, quindi, indicava "l'uscire dalle mura della città per una sgambata"; in seguito, il senso è stato quello di partecipare a qualche "gioco". Trarre la parola gioco da *game* (dal latino *gamba*) e non da *play* comporta conseguenze importanti, in quanto i due termini indicano attitudini diverse. *Play* richiama allegria, gratuità e creatività, ed è usato come verbo anche nel senso di suonare uno strumento o recitare come attore. *Game* definisce un "gioco con regole", come gli scacchi, il calcio, o altro. Lo sport è oggi inteso come gara strutturata e regolamentata, che produce un ordinamento finale dei concorrenti. Le competizioni sportive, anche quelle

(1) La *sporta* era un panierino di vimini intrecciato o una sacca usata per contenere o trasportare prodotti alimentari. Ha anche il significato di mancia, regalo quotidiano, prima in derrate poi in moneta, che i *clientes* ricevevano dal *patronus* in cambio di servizi e del consenso politico. "Nonne vides quanto celebretur sportula fumo?" (Non vedi con che polverone si fa ressa intorno ai cestini?) Giovenale, *Satire*, 3.149.



originariamente “dilettantistiche” come i Giochi Olimpici (*Olympic Games*) danno una classifica finale tra concorrenti e Paesi. I primi tre di ogni gara sono separati sul podio dai gradini di altezza diversa. Alla barriera fisica se ne aggiunge una simbolica rappresentata dalla preziosità decrescente delle medaglie (oro, argento e bronzo).

In sintesi, gioco, gara e sport, sono pratiche sociali di natura ludica, che differiscono per grado di *formalizzazione, reciprocità di azioni e non reciprocità delle conseguenze* (Houlihan, 2014). Il *gioco* è generalmente informale per struttura e regole, le *gare* hanno struttura evidente e regole stabilite, mentre lo *sport* è una gara in cui è massima la formalizzazione della struttura e delle regole, minutamente descritte e pubblicate. La reciprocità di azione indica il grado di interazione tra rivali e il grado di socializzazione, diversi tra una competizione fra amici che si divertono, rispetto a una fra nemici contendenti. Gli sport professionisti mettono di fronte concorrenti più interessati alla gara che alla socializzazione. La condizione di non reciprocità delle conseguenze indica un “gioco a somma zero”, con un solo vincitore a cui va tutto il premio. I giochi non enfatizzano la non-reciprocità dei risultati, le gare lo fanno moderatamente, mentre quasi tutti gli sport danno molta enfasi alla non-reciprocità. Il gradiente gioco-gara-sport corrisponde quindi a barriere di diverso tipo e intensità.

Nell'antichità, non diversamente da oggi, un atleta (dal greco *athlein*, competere per un premio) era remunerato dopo la vittoria sia in denaro sia in reputazione sociale (Lee-Stecum, 2006). I quadriennali Giochi di Olimpia erano il maggior motivo di connessione tra le diverse città-stato, autogovernate e non contenute dentro un confine comune; soprattutto agli atleti era affidato il senso di appartenenza ellenica (Patrucco, 1972). I Greci consideravano l'allenamento fisico anche una forma di educazione personale e sociale, finalizzata al rispetto delle regole (Fleibeman, 1987). Si ritiene che i Romani abbiano ereditato questa idea di sport come attività “non-utile”, considerando “utili” solo le prestazioni dedicate alla caccia, riservata ai nobili; la plebe assisteva agli spettacoli del Colosseo e del Circo solo per divertirsi. I Romani per curare il corpo e le mente (*mens sana in corpore sano* (2) preferivano bagni e terme; gli spettacoli circensi, più che confronti tra sportivi, erano corse di carri e combattimenti di gladiatori, assenti tra i Greci, e probabilmente ereditati dalla cultura etrusca (*Ibidem*).

Oggi, si attribuisce alla cultura inglese l'idea che il modo più corretto di praticare lo sport sia quello di rispettare le regole e non quello di vincere ad ogni costo (Lumpkin *et al.*, 1999). L'educazione fisica ha più valore della competizione sportiva che mette in palio un premio (Isidori, 2012). Sull'intrinseco valore educativo della competizione sportiva i pareri sono discordi. Il pedagogista Cesare Scurati rifiuta le posizioni estreme di alcuni autori (Feibleman, 2012; Redeker, 2003) che reclamano l'eliminazione di agonismo, spettacolarità e professionalità dalla pratica sportiva, per recuperare un modello di gioco che non preveda l'attribuzione di risultato, indifferente al rendimento degli concorrenti. Educazione fisica e sport non sono nemici, ma hanno fini comuni; è socialmente utile ritenere che chi non riesce ad abbattere le barriere sociali con la coltivazione della mente possa farlo tramite i risultati sportivi (Scurati, 2009).

3. GIOCHI DEL MEDITERRANEO E DIPLOMAZIA REGIONALE. – La definizione dello spazio Mediterraneo è un punto di vista e un atto di fiducia, visto che il primo problema è quello di individuarne i confini in base a qualche divisione certa (Conti, Segre, 1998). Soprattutto i confini esterni appaiono variabili, con almeno due diversi limiti derivati da un criterio certo: uno si origina perché era il mare interno all'Impero Romano, l'altro perché tutta l'area è compresa all'interno dell'areale dell'Ulivo, albero mitico, caro alla religione, alla cultura e prezioso per l'alimentazione. Un Mediterraneo più grande è delimitato verso il Sud dall'areale climatico della palma, che inizia con la sponda del mare e arriva ai confini meridionali del deserto del Sahara, un po' oltre la sorgente del fiume Nilo (Braudel, 1966). Il mare liquido e quello di sabbia sono un continuo, ieri come oggi, segnato appena da fragili barriere giuridiche. Il Mediterraneo è una sorta di zona franca, un anti-mondo che gioca ruoli complessi e spesso deregolati nel contesto globale, entro la quale l'economia informale è un carattere identitario soprattutto dei paesi in via di sviluppo (Farinelli, 2007); e dove lo spontaneismo evita il riconoscimento dello Stato come regolatore delle dinamiche socioeconomiche (Viganoni, 2007). L'intera regione è pertanto luogo di crescente allarme;

(2) Anche l'espressione “*mens sana in corpore sano*” si deve a Giovenale (*Satire*, 10.356).

verso di essa, tuttavia, la diplomazia italiana è apparsa storicamente indecisa, rischiando lo strabismo per non rinunciare a guardare contemporaneamente verso l'Europa (Perfetti, 2011). Tale strabismo appare chiaramente anche in ambito sportivo.

I Giochi del Mediterraneo hanno carattere regionale, ma non sono stati i primi del genere; il primo tentativo è quello dei Giochi dell'Estremo Oriente, organizzati dall'omologa Associazione Atletica dal 1914 al 1934. Lontano dall'Europa i Giochi Latino Americani furono organizzati a Rio de Janeiro in Brasile nel 1922 (Nauright, Parrish, 2012). Il Mediterraneo cerca di diventare regione protagonista a partire dal maggio del 1949, con lo svolgimento in Sicilia di una competizione multi-sportiva denominata proprio Giochi del Mediterraneo, che non ebbe grande successo, per molti difetti organizzativi (Chatziefstathiou, Henry 2012).

Durante il regime fascista, Benito Mussolini non fu in grado di intestarsi tali Giochi, nonostante le forti mire espansioniste (Loriga, 2013). L'idea, invece, prese corpo dall'altra parte del mare, per iniziativa di Taher Pacha, componente egiziano del Comitato Olimpico Internazionale (CIO). L'Egitto ambiva a porsi come potenza regionale nel Vicino-Oriente (Kilchine, 2008); anche per questo, propose l'iniziativa all'approvazione del CIO, riunito a St. Moritz nell'inverno del 1948.

La prima edizione dei Giochi si svolse dal 10 al 24 settembre 1951 in Alessandria d'Egitto, con la partecipazione di Egitto, Francia, Grecia, Italia Jugoslavia, Libano, Malta, Siria, Spagna e Turchia. Parteciparono alle gare 734 atleti, tutti maschi. L'Italia contribuì sotto tono, con soli 80 atleti e circa 40 accompagnatori; si assicurò, tuttavia, il consolidamento dell'amicizia con Taher Pacha (Sbetti, 2015).

4. BARRIERE ABBATTUTE? MARE UNITO? – I dati esposti nelle tabelle I e II dimostrano che, nel tempo, va aumentando il numero di paesi aderenti, atleti e discipline; cresce pure l'asimmetria sportiva nord-sud. Nel 1967, per la prima volta, gareggiano le donne, il cui numero in seguito è costantemente cresciuto.

La strategia iniziale è stata quella di coinvolgere i nuovi Stati indipendenti della sponda sud del Mediterraneo, come Tunisia e Marocco, entrati nel 1959; l'ingresso dell'Algeria si è avuto solo nel 1967. Successivamente, è iniziato il coinvolgimento dei paesi balcanici nati dal 1991, per la disgregazione della Jugoslavia.

Il Comitato Internazionale dei Giochi del Mediterraneo ha sempre dichiarato l'intento di far partecipare *tutti* i paesi del bacino (*International Committee of Mediterranean Games*, s. d.), anche se forti contrasti hanno provocato eccezioni ed esclusioni. A Tunisi, nel 2001, parteciparono come invitati Andorra e Giordania ma non erano presenti Israele e Palestina, Paesi riconosciuti dal CIO (*International Committee of Mediterranean Games*, s. d.).

La prevalenza dei Paesi europei come organizzatori si interrompe nel 2001; perdura, invece, il divario sportivo: l'Italia rimane in testa al medagliere, seguita dalla Francia; la Spagna è superata dalla Turchia dopo essere stata a lungo in terza posizione. Tale risultato non è sufficiente a suffragare l'entrata del Paese nella UE, anche per la chiusura di alcuni stati europei (Yilmaz, 2007).

Dal 1951 al 2013, Italia (12 volte) e Francia (4 volte) sono i Paesi che hanno vinto il maggior numero di medaglie d'oro per singola edizione. Solo nel 1979 la Jugoslavia ha interrotto la supremazia di Italia e Francia.

Nel complesso, gli atleti non-europei ottengono risultati mediamente inferiori. Gli africani, che prevalgono spesso nelle gare di corsa di media e lunga distanza, percepiscono una speciale opportunità di successo sociale, sulla scia dei risultati ottenuti da atleti famosi come il marocchino Saïd Aouita (Corinto, Pioletti, 2015).

La condizione femminile resta un punto di disparità culturale. L'educazione fisica e lo sport sono universalmente considerati mezzi capaci di ridurre differenze sociali, culturali, di genere e religione (Kirk, 2012). Nel tempo, il numero di atlete partecipanti ai Giochi è molto aumentato; le differenze, tuttavia, restano molte e variabili. Nei Paesi euro-mediterranei l'ascesa delle donne nella pratica sportiva è stata evidente sotto molti aspetti (ISTAT, 2002). Per le donne di paesi della sponda meridionale lo sport è un fattore di emancipazione e di integrazione sociale (Kerzabi, 2006) innestato, però, su una situazione politica variabile, specialmente nei contesti caratterizzati da pratiche religiose integraliste (Benn *et al.*, 2011). La questione travalica la partecipazione a competizioni sportive giacché il tema attiene materie complesse come lo statuto giuridico e i diritti personali (Kerzabi 2006); è comunque diffusa l'idea che

TAB. I – GIOCHI DEL MEDITERRANEO: NUMERI COMPLESSIVI

Edizione	Anno	Paese organizzatore	Città ospitante	Inaugurata da	Nazioni	Atleti			Sport	Gare	Paesi per numero medaglie d'oro
						Uomini	Donne	Totale			
I	1951	Egitto	Alessandria	Farouk I	10	734	---	734	14	91	Italia
II	1955	Spagna	Barcellona	Francisco Franco	10	1135	---	1135	20	102	Francia
III	1959	Libano	Beirut	Fuad Chehab	11	792	---	792	17	106	Francia
IV	1963	Italia	Napoli	Antonio Segni	13	1057	---	1057	17	93	Italia
V	1967	Tunisia	Tunisi	Habib Bourguiba	12	1211	38	1249	14	93	Italia
VI	1971	Turchia	İzmir	Cevdet Sunay	14	1235	127	1362	18	137	Italia
VII	1975	Algeria	Algeri	Houari Boumediene	15	2095	349	2444	19	160	Italia
VIII	1979	Iugoslavia	Split	Josip Broz Tito	14	2009	399	2408	26	192	Iugoslavia
IX	1983	Marocco	Casablanca	Hassan II	16	1845	335	2180	20	162	Italia
X	1987	Siria	Latakia	Hafez al-Assad	18	1845	335	2180	19	162	Italia
XI	1991	Grecia	Atene	Konstantinos Karamanlis	18	2176	586	2762	24	217	Italia
XII	1993	Francia	Languedoc-Roussillon	François Mitterrand	20	1994	604	2598	24	217	Francia
XIII	1997	Italia	Bari	Oscar Luigi Scalfaro	21	2195	804	2999	27	234	Italia
XIV	2001	Tunisia	Tunisi	Zine El Abidine Ben Ali	23	2002	1039	3041	23	230	Francia
XV	2005	Spagna	Almería	Juan Carlos I	21	2134	1080	3214	27	258	Italia
XVI	2009	Italia	Pescara	Renato Schifani	23	2183	1185	3368	28	244	Italia
XVII	2013	Turchia	Mersin	Recep Tayyip Erdoğan	24	1994	1070	3064	27	264	Italia
XVIII	2018	Spagna	Tarragona	Felipe VI	26						
XIX	2021	Algeria	Orano	—							

Fonte: elaborazione da International Committee of Mediterranean Games (s.d.).

anche una sola atleta di successo sia utile alla progressiva liberazione femminile (Errais, Lanfranchi, 2002).

L'organizzazione dei Giochi come evento attrattivo, apporta alle città ospiti vantaggi di natura diversa: può contribuire al riassetto urbanistico, come è successo a Tunisi (Stambouli, 1996), oppure aiuta la promozione dell'immagine cittadina e la coltivazione di relazioni istituzionali, come è accaduto alla città di Pescara che, dopo i Giochi del Mediterraneo nel 2009, ha organizzato nel 2015 anche i Giochi del Mediterraneo sulla spiaggia (Corinto, Pioletti, 2015).

5. NOTE CONCLUSIVE. – I Paesi che si affacciano sul Mediterraneo spesso dichiarano intenti di collaborazione e di integrazione economico-mercantile, se non proprio culturale o politica. L'organizzazione di grandi eventi sportivi, come sono i Giochi del Mediterraneo, è in grado di far compiere almeno un primo passo, mettendo in contatto diretto individui e organizzazioni di Paesi con culture diverse. È un fatto positivo il costante aumento del numero di Paesi, atleti e discipline ammesse ai Giochi. Il disequilibrio numerico tra atleti e atlete presenti ad ogni edizione resta, ma molto attenuato. Non può esserci, invece, ottimismo a riguardo di un contributo dei Giochi a un'effettiva integrazione culturale e politica; non hanno né vera forza di integrazione geopolitica né potere supplente rispetto a quello politico. Per contro, le diversità sportive e organizzative tra attori del Nord e del Sud permangono; il confronto, anzi, contribuisce al consolidamento della *leadership* di alcuni paesi europei mediterranei, segnatamente Italia e Francia.

La regione mediterranea ha un orizzonte mobile il cui limite è storicamente e spazialmente indefini-

TAB. II – GIOCHI DEL MEDITERRANEO, MEDAGLIERE 1951-2009

Medagliere 1951-2013					
Classifica	Squadra	Oro	Argento	Bronzo	Totale
1	Italia	820	686	647	2153
2	Francia	604	549	492	1645
3	Turchia	310	214	239	763
4	Spagna	295	413	500	1208
5	Iugoslavia*	199	177	182	558
6	Grecia	180	233	318	731
7	Egitto	124	183	215	522
8	Tunisia	77	80	134	291
9	Algeria	65	55	108	228
10	Marocco	59	74	94	227
11	Croazia	41	58	66	165
12	Slovena	40	39	57	136
13	Serbia**	29	33	38	100
14	Siria	26	37	73	136
15	Repubblica Araba Unita	23	21	30	74
16	Libano	13	22	44	79
17	Cipro	10	14	12	36
18	Albania	8	17	18	43
19	Bosnia e Herzegovina	3	6	16	25
20	Montenegro	3	3	6	12
21	Libia	2	1	12	15
22	Malta	2	4	3	9
23	San Marino	1	9	5	15
24	Macedonia	0	1	4	5
25	Monaco	0	1	1	2
26	Andorra	0	0	0	0
	Totale	2686	2686	3023	8395
* La Iugoslavia ha partecipato nel 1997 e nel 2001 come Repubblica Federale di Iugoslavia					
** La Serbia ha partecipato nel 2005 come Serbia e Montenegro					

Fonte: elaborazione da International Committee of Mediterranean Games (s.d.).

to. Non sorprende, quindi, che anche le manifestazioni sportive che si inquadrano nella regione abbiano caratteri sfocati e siano soggette a umori politici contingenti. Nondimeno, lo spirito positivo che anima organizzatori e partecipanti può sopravvivere a lungo, tanto e in quanto fornisce un'occasione preziosa di contatto tra culture diverse.

BIBLIOGRAFIA

- BARCELÓ J., CLINTON P., SAMPER SERÓ C., "National identity, social institutions and political values. The case of FC Barcelona and Catalonia from an intergenerational comparison", *Soccer & Society*, 16, 2015, n. 4, pp. 469-481.
- BENN T., PFISTER G., JAWAD H., *Muslim Women and Sport*, London, Routledge, 2011.
- BRAUDEL F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Colin, 1966.
- CHATZIEFSTATHIOU D., HENRY I.P., *Discourses of Olympism: From the Sorbonne 1894 to London 2012*, London, Palgrave Macmillan, 2012.
- CONTI S., SEGRE, A. (eds), *Mediterranean geographies* (Vol. 3), Roma, Società geografica italiana, 1998.
- CORINTO G.L., PIOLETTI A.M., "I Giochi del Mediterraneo. Uno strumento per una possibile integrazione sociale e culturale?",

- Altre Modernità*, 11, 2015, n. 14, pp. 134-147.
- CORNELISSEN S., "The geopolitics of global aspiration: Sport mega-events and emerging powers", *The international journal of the history of sport*, 27, 2010, n. 16-18, pp. 3008-3025.
- DANSERO E., MELA A., SEGRE A., "L'eredità olimpica di Torino 2006: informazione, ambiente, territorio", in *Atti del IV Convegno nazionale dei sociologi dell'ambiente*, 2003, Torino, Università di Torino, pp. 1-32.
- ERRAIS B., LANFRANCHI M.C. (DIR.), *Femmes et sport dans les pays méditerranéens, Actes du colloque euro méditerranéen*, Association femmes, sport, culture, Antibes, Méditerranée, 2002.
- FARINELLI F., "Il Mediterraneo, la differenza, il differimento", *Idee*, 2007, n. 65, pp. 47-58.
- FEIBLEMAN J. K., "The Hidden Philosophy of Americans", in FEIBLEMAN J.K. (ed), *Education and Civilization*, Dordrecht, The Netherlands, Springer, 1987, pp. 219-225.
- GUALA C., *Megaeventi. Modelli e storia di rigenerazione urbana*, Carocci, Roma, 2007.
- HENRY I.P., AMARA M., AL-TAUGI M., "Sport, Arab Nationalism and the Pan-Arab Games", *International Review for the Sociology of Sport*, 3, 2003, n. 38, pp. 295-310.
- HOULIHAN B., *The Government and Politics of Sport (RLE Sports Studies)*, London, Routledge, 2014.
- INTERNATIONAL COMMITTEE OF MEDITERRANEAN GAMES, *Home*, <http://www.cijm.org.gr/>, 12/11/2017.
- ISIDORI E., *Filosofia dell'educazione sportiva: dalla teoria alla prassi*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2012.
- ISTAT, *I cittadini e il tempo libero*, Roma, ISTAT, 2002.
- KERZABI M., "Les championnes dans le sport algérien", *Isaniyat*, 2006, n. 34, pp. 13-27.
- KILCHINE C., "The mediterranean games: olympic event, olympic values?", *Journal of Olympic history* 16, 2008, n. 2, pp. 33-40.
- KIRK D., *Empowering Girls and Women through Physical Education and Sport - Advocacy Brief*, Bangkok, UNESCO, 2012.
- LEE-STECUM P., "Dangerous reputations: charioteers and magic in fourth-century Rome", *Greece & Rome*, 53, 2006, n. 2, pp. 224-234.
- LORIGA V., "Bruno Zauli l'Uomo che celebrò il matrimonio fra cultura e sport", *Spiridon*, 2013, n. 291, pp. 1-4.
- LUMPKIN A., STOLL S. K., BELLER J.M., *Sport ethics: Applications for fair play*, Boston, USA, WCB/McGraw-Hill, 1999.
- MATTHEWS P., *Historical Dictionary of Track and Field*, Lanham, MA, Scarecrow Press, 2012.
- NAURIGHT J., PARRISH C., *Sports around the World: History, Culture, and Practice*, Denver, CO, ABC-CLIO, 2012.
- PATRUCCO R., *Lo sport nella Grecia antica*, Firenze, Olschki, 1972.
- PEPPARD V., RIORDAN J., *Playing politics: Soviet sport diplomacy to 1992*, Stamford, CT, JAI Press Inc., 1993.
- PERFETTI F., "Mediterraneo e Medio Oriente nella politica estera italiana", *La Comunità Internazionale*, 2011, 2, pp. 185-202.
- PIOLETTI A.M., "Lo sport della frontiera e le frontiere dello sport", *Rivista Trimestrale di Scienza dell'Amministrazione*, 2013, n. 1, pp. 105-118.
- PORRO N., *Lineamenti di sociologia dello sport*, Roma, Carocci, 2001.
- REDEKER R., *Lo sport contro l'uomo*, Troina, Città Aperta Edizioni, 2003.
- RIORDAN J., KRÜGER A., *The international politics of sport in the twentieth century*, London, Taylor & Francis, 2002.
- SBETTI N., *Giochi diplomatici. Sport e politica estera nell'Italia del secondo dopoguerra (1943-1953)*, tesi di dottorato, Corso di dottorato in Politica Istituzioni e Storia, sede amministrativa Università di Bologna, XVII ciclo, discussa il 16 marzo 2015, rel. G. Laschi.
- SCURATI C., "Per una pedagogia dello sport: riflessioni dall'Italia", *Educación y Educadores*, 12, 2009, n. 2, pp. 121-128.
- STAMBOULI F., "Tunis city in transition", *Environment and Urbanization*, April, 1, 1996, n. 8, pp. 51-63.
- VIGANONI L. (ed), *Il Mezzogiorno della città: tra Europa e Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2007.
- YILMAZ H., "Turkish identity on the road to the EU: basic elements of French and German oppositional discourses", *Journal of Southern Europe and the Balkans Online*, 2007, n. 3, pp. 293-305.

Università di Macerata: gianluigi.corinto@unimc.it

RIASSUNTO: Il lavoro propone una riflessione sul ruolo che i Giochi del Mediterraneo svolgono a favore del superamento delle barriere che separano popoli e culture della regione. Sono trattati il valore delle competizioni sportive nel costruire/abbattere barriere di diversa natura, il significato della pratica sportiva nelle società antiche e in quelle attuali e il possibile ruolo geopolitico dei Giochi del Mediterraneo. I Giochi originano/abbattono barriere; contribuiscono alla crescente partecipazione di Stati e di atleti nel tempo; registrano il progressivo aumento delle atlete; certificano la prevalenza organizzativa e sportiva dei Paesi euro-mediterranei.

SUMMARY: The work focuses on role that Mediterranean Games play in overcoming barriers dividing people and cultures of the region. The value of sport in building/breaking down barriers, the meaning of sporting practice in ancient and current societies, and the geopolitical role played by the Mediterranean Games are treated. They originate/break down barriers; contribute to the increasing participation of States and athletes over time; record the progressive increase of female athletes; they contribute to certify organizational and sporting prevalence of Euro-Mediterranean Countries.

Parole chiave: Mediterraneo, grandi eventi, diplomazia sportiva
Keywords: Mediterranean Region, big events, sport diplomacy

ENRICO SQUARCINA

VELA D'ALTURA: BARRIERE ABBATTUTE E BARRIERE PERSISTENTI

1. INTRODUZIONE. – Il mare è stato molto spesso concepito, da chi lo frequenta così come da chi ne ha fatto lo scenario per racconti letterari e cinematografici, come uno spazio di libertà (Squarcina, 2015). In alto mare lo sguardo si estende a 360 gradi senza trovare ostacoli suggerendo l'idea d'infinito, la lontananza dalle terre abitate e la conseguente necessità di bastare a se stessi, la possibilità, almeno teorica, di poter solcare il mare sino a raggiungere le terre più lontane, il rarificarsi degli incontri, l'attenuarsi del controllo politico e sociale e lo stesso diritto internazionale che dichiara l'alto mare patrimonio indiviso dell'umanità (United Nations, 1994), concorrono a fare del mare uno spazio di libertà, uno spazio senza barriere.

Lo sport velico d'altura consiste nel compiere un lungo percorso in alto mare servendosi della sola propulsione eolica tagliando il traguardo prima degli avversari o, nel caso di regate a tempo compensato, tagliando il traguardo in un tempo che risulta inferiore a quello impiegato dagli avversari una volta applicato un abbuono che prende in considerazione la velocità teorica della barca, la lunghezza del percorso e, in alcuni casi, l'intensità del vento.

Si tratta dunque di uno sport, praticato in equipaggio o in solitario, che si svolge in mare, lontano dalle coste, in uno spazio che si percepisce libero e senza barriere. Nel presente contributo si vuole analizzare come questa attività sportiva abbia contribuito ad abbattere in alcuni casi o ad incrinare, alcune barriere culturali, fisiche e sociali che riguardano la fruizione e il valore attribuito agli spazi marini e a chi li frequenta, contribuendo al cambiamento culturale e sociale anche a terra. Lo sport velico d'altura, in fondo come tutti gli sport, al di là del costituire "un potente sensore del mutamento culturale" (Pioletti e Porro, 2013, p. 7) costituisce anche un potente stimolo al cambiamento culturale.

2. IN MARE NON SI ERIGONO CONFINI. – Concepito come spazio di nessuno o come spazio di tutti, l'alto mare, nonostante la progressiva estensione delle acque su cui gli stati rivieraschi estendono il loro controllo, se non altro economico, e i tentativi di vigilanza armata da parte delle forze navali degli stati egemoni, rimane uno spazio non sottoposto alla sovranità nazionale. Non solo, nel microcosmo costituito da un'imbarcazione in navigazione, nonostante la sua nazionalità, le suddivisioni nazionali lasciano il posto al senso di solidarietà cementato dalla necessità della collaborazione e dalla coscienza di un destino comune. Già ai tempi della navigazione commerciale a vela, gli equipaggi erano costituiti da individui originari delle terre più disparate, John Mack, ad esempio, riferisce come gli equipaggi delle navi, soprattutto commerciali, che issavano l'*Union Jack*, proprio nei momenti di maggior splendore della marineria britannica, furono composti in prevalenza da stranieri e come fu necessaria un'apposita legge affinché sulle navi da guerra britanniche gli stranieri non superassero un terzo della forza (Mack, 2012, pp. 170-171). Questa situazione si verifica tutt'ora, gli equipaggi delle navi commerciali sono formati da marinai di diverse nazionalità, ugualmente gli equipaggi delle barche a vela impegnate nelle grandi competizioni sono internazionali (1), si ribadisce così la non coincidenza tra la bandiera inalberata da queste imbarcazioni, che secondo l'articolo 94 della cosiddetta Convenzione di Montego Bay (United Nations, 1994), la equipara al suo territorio nazionale, e la nazionalità dei membri del suo equipaggio, contribuendo a rompere l'idea ampiamente diffusa secondo la quale ogni territorio e ogni comunità

(1) A titolo di esempio si segnala come nella regata Volvo Ocean Race, competizione attualmente in corso che compie il giro del mondo a tappe, siano impegnati sette team, due dei quali sono olandesi, uno cinese, uno di Hong Kong, uno statunitense/danese e uno che si presenta sotto l'egida delle Nazioni Unite. Gli equipaggi, eterogenei dal punto di vista del genere e della nazionalità, sono formati da: due argentini, undici australiani, un belga, una bermudiana, una brasiliana, due svizzeri, due cinesi, due danesi, otto spagnoli, nove francesi, due irlandesi, due italiani, tre olandesi, tredici neozelandesi, tre portoghesi, una svedese, sei americani e tredici britannici.



umana debba essere il più possibile coesa dal punto di vista nazionale e che una pluralità di nazionalità sia foriera di conflittualità.

3. IL MARE SPAZIO SENZA TEMPO. – Non solo in mare si costruiscono delle comunità che prescindono dalle nazionalità dei loro membri, formate dai singoli equipaggi, ma anche dall'insieme di coloro che vanno per mare (Squarcina, 2015), ma in questo spazio, navigando a vela, si rompe una delle barriere più rigide e vincolanti dell'epoca contemporanea: quella del tempo. Navigare a vela significa non poter prevedere, se non con un ampio margine d'errore, la durata del percorso, ciò accomuna gli attuali naviganti a quelli dei secoli passati che compirono le grandi scoperte geografiche o che solcarono le rotte commerciali a vela. Marinai odierni e marinai del passato sono accomunati nel confronto con lo stesso ambiente e gli stessi pericoli, inoltre la conformazione delle terre emerse rende alcuni passaggi obbligatori oggi come un tempo, così come il sistema generale della circolazione atmosferica impone rotte percorse dai clipper un tempo e dalle imbarcazioni impegnate nelle grandi regate veliche odierne, assimilando, nonostante gli impressionanti progressi tecnologici, le esperienze dei marinai contemporanei a quelli del passato. Si crea così la comunità ideale dei marinai a cui appartengono individui di ogni nazionalità e di ogni tempo (Squarcina, 2015).

4. TERRA/MARE, UNA BARRIERA? – Questa comunità tende a sentirsi diversa rispetto a chi vive a terra. Jean-Louis Lenhof, riferendosi alla “gente di mare”, afferma che: “Ces gents [...] se perçoivent eux-mêmes et sont perçus par les autres comme différents. Alors que le ‘terrien’ considère la mer comme un obstacle à franchir, le marin prend goût à l’affronter et en est venu à penser son travail comme un mode de vie, le mode de vie seul digne d’être supporté” (2005, p. 4). Trai marinai si verifica, soprattutto si verificava prima che l'avvento della meccanizzazione e dell'automatizzazione rendesse il marinaio un semplice operaio specializzato (Lenhof, 2005, p. 4), una sorta di ribaltamento del generale senso della vita: la vera vita è quella trascorsa in mare, mentre quella passata a terra, tra un imbarco e l'altro, o nei periodi di franchigia, è una parentesi, per quanto piacevole, nella loro vita, sentimento che perdura tuttora, diffuso non solo tra i velisti sportivi e ma anche tra i diportisti veloci (Squarcina, 2015). Da qui deriva il senso d'inadeguatezza del marinaio a terra, spesso sottolineata anche da alcuni regatanti contemporanei, soprattutto quando devono destreggiarsi tra la ricerca di sponsor e i rapporti con i media. Così, a titolo d'esempio, François Gabart, vincitore della Vendée Globe (2) 2012-2013 così si esprime: “En fait, mon pays, c'est la mer. C'est aussi mon bureau, mon site d'exploitation, ma salle de gym, mon terrain de jeu, mon usine à rêve” (p. 79) e Armel Le Cléac'h, vincitore dell'edizione successiva della Vendée, parlando della navigazione nei mari del sud afferma: “En Tout cas, je prend plaisir à cette navigation. J'éprouverais même comme un petit regret à laisser derrière moi la dernière porte des glaces du Pacifique” (p. 113) e Fabrice Amedeo, un regatante che alterna l'attività sportiva a quella giornalistica, così descrive i suoi sentimenti nei confronti della vita in mare: “loin de la terre, j'ai toujours eu le sentiment, non pas de m'exiler dans un monde imaginaire, mais de renouer avec le monde réel” (p. 23); mentre Jean Le Cam afferma: “è in mare che mi sento veramente nel mio elemento” (p. 171) e ancor più significativamente: “Sono in regata intorno al mondo, in solitaria. Là, dove volevo essere. Sinceramente, quell'allontanamento progressivo dalla terra e dalle barche che ci accompagnavano, mi fa piacere. Ritrovo quella serenità che mi mancava nei giorni precedenti. Mi cambio per indossare i miei vestiti da navigazione. Indosso la regata. Sono a casa” (p. 232).

La comunità dei marinai tende ad innalzare una barriera difensiva nei confronti di chi con difficoltà potrebbe capire il tipo di vita che conduce, una barriera che trova anche nel linguaggio un mezzo di distinzione dai “terrestri” e un mezzo di aggregazione tra i marinai. Giancarlo Basile oltre a sottolineare l'importanza di un lessico tecnico che a bordo di un veliero non induca a fraintendimenti, afferma: “La lingua marinaresca è anche un elemento di distinzione e di appartenenza: gli uomini di mare, parlando lo stesso linguaggio, sentono di fare parte dello stesso mondo, diverso da quello di chi vive e lavora sulla terraferma” (2009) e Michel Roux afferma che lo yachting, in quanto pratica sociale, possiede non solo i

(2) La Vendée Globe è una regata in solitario senza scalo e senza assistenza che si svolge ogni quattro anni e che consiste nel partire da Les Sables d'Olonne, in Vandea, e compiere il giro del mondo lasciando Capo di Buona Speranza, Capo Leeuwin e Capo Horn a sinistra.

suoi luoghi e i suoi modi di vestire, ma anche un suo linguaggio, ermetico e codificato, attraverso il quale non solo il diportista dimostra di appartenere alla comunità dei marinai, ma rompe anche la rigidità della stratificazione sociale, in quanto i proprietari di un piccolo o di un grande veliero, o anche solo i membri dell'equipaggio di un veliero di qualsiasi dimensione, si ritrovano accomunati dall'utilizzo di un unico linguaggio, dalla comune verbalizzazione delle loro esperienze (1997, p. 166).

5. BARRIERE DI GENERE. – Gli spazi marini si sono sempre caratterizzati come spazi maschili, barriere culturali, separavano il genere femminile dal mare. John Mack afferma: “Le compagnie navali erano [...] contraddistinte da un'altra caratteristica che le differenziava dalle società terrestri: la quasi totale assenza di donne – o tutt'al più la loro occasionale, ma quasi sempre trasgressiva, presenza a bordo. Le navi sono in gran parte 'maschili' [...] I marinai dei pescherecci scozzesi, anche prima di prendere il largo per raggiungere le zone di pesca nelle acque del Nord Atlantico, osservano alcune prassi consolidate per superstizione: fra queste la non ammissione delle donne a bordo e addirittura l'impossibilità imposta loro di toccare la battagliola quando le navi sono ancora in porto” (Mack, 2012, p. 33). Anche nell'ambito della vela diportistica e sportiva la diffidenza, se non l'ostilità, nei confronti delle donne è stata molto marcata, Jean Merrien, grande navigatore e grande scrittore di mare, non è generalmente tenero nei confronti delle navigatrici. Descrivendo l'impresa di Ann Davison, giornalista inglese che per prima, tra il 1952 e il 1953 attraversò in solitario l'Atlantico commenta: “Questo successo è notevole, poiché la navigazione solitaria è certamente molto penosa tanto per i muscoli quanto per i nervi femminili. L'ammiriamo, ma non le auguriamo troppe imitatrici” (Merrien, 1967, p. 103).

Sono innumerevoli gli aforismi, le battute, le superstizioni che concorrono a precludere il genere femminile dagli spazi marini a riaffermare il tradizionale tabù per le donne di dedicarsi ad attività marinare e l'altrettanto tradizionale suddivisione degli spazi terrestri, tra terra e mare, tra spazio solido dove si svolge la vita “normale”, a cui partecipano, pur con più o meno nette divisioni di compiti e di spazi tra maschi e femmine, tutti i membri della società, e uno spazio liquido, percepito come spazio dell'alterità, in cui s'instaura una società particolare e in cui vigono regole comportamentali differenti, precluso al genere femminile. Eppure il rapporto tra le donne e il mare, sia pur di minor intensità rispetto a quello intrattenuto dalla parte maschile dell'umanità, è sempre esistito (Squarcina, 2017). L'incompatibilità tra donne e mare sembra dunque più un discorso volto a costruire un'ulteriore barriera tra mondo femminile e mondo maschile, sulla quale a sua volta si giustifica la presunta vocazione da parte delle donne nelle società tradizionali a ricoprire ruoli d'importanza inferiore a quelli degli uomini (Bordieu, 2005), che una realtà: il risultato di una costruzione sociale. A mettere in crisi, se non ad abbattere questa barriera ha concorso, l'attività velica sportiva svolta da donne.

In genere le donne impegnate nella regata d'altura hanno coscienza del loro ruolo nei confronti dell'apertura alle donne degli spazi marine e più in generale del loro ruolo sociale, così Isabelle Autissier si rende conto che il muro che separa le donne dal mare si sta indebolendo, scrive infatti: “Sono convinta che tutto ciò possa cambiare nei prossimi anni. Un po' grazie all'influenza di donne come Florance Arthaud o come me, ma soprattutto perché le donne si sentono sempre più sicure. Questo potrà avvenire tramite progetti esclusivamente femminili, se un equipaggio di donne conduce una bella regata intorno al mondo, gli uomini riconoscono sicuramente le loro qualità di marinai. Non dimentichiamo che la vela è uno di quei pochi sport dove uomini e donne possono combattere ad armi pari” (1996, p. 80), mentre Florance Arthaud fa questa riflessione descrivendo il suo arrivo vittorioso alla Route du Rhum: “il molo è nero di gente, di donne della Guadalupa che si riprendono i loro diritti sui mariti. Stasera, qualcosa è cambiato; stasera, è la donna che comanda in casa, dicono” (2011, p. 128).

Gli ottimi risultati sportivi di donne che dapprima in modo pionieristico e poi in modo sempre più costante e professionale hanno partecipato alle grandi regate d'altura, hanno permesso d'incrinare la barriera che separava il genere femminile dal mare (Squarcina, 2017), così la presenza di donne al via delle regate d'altura, in equipaggio o in solitario, in equipaggi misti o in equipaggi di sole donne, non è più considerata stravagante o scandalosa, anche se le presenze femminili in regata sono ancora minorita-

rie (3) hanno contribuito a far ritenere legittima la presenza del genere femminile sul mare, non solo per motivi sportivi, ma anche professionali o militari.

6. *COMME UN SEUL HOMME*. – Anna Maria Pioletti ci rammenta che lo sport per disabili nasce con una funzione terapeutica, infatti, al termine della Seconda guerra mondiale, “negli ospedali militari si dava la possibilità ai feriti in convalescenza, colpiti da lesioni midollari, di fare attività sportiva per accelerare il recupero fisico e psicologico segnando gli esordi dello sport per diversamente abili” (2013, p. 111). Anche a Florance Arthaud, che in seguito sarebbe diventata una delle protagoniste della vela d’altura, questo sport fu consigliato come terapia, se non altro psicologica. Gravemente ferita in un incidente stradale non ancora diciottenne le fu vietato di praticare qualsiasi attività fisica che non fosse la vela, considerata non foriera di possibili ulteriori traumi cerebrali e vantaggiosa sul piano del morale (Arthaud, 2011, p. 25). Al di là di questo episodio anche lo sport velico si è progressivamente aperto ai diversamente abili, oltre all’attività ludico ricreativa le diverse federazioni nazionali e la stessa ISAF (International Sailing Federation) si sono progressivamente impegnate nell’organizzazione di regate per diversamente abili e la vela ha fatto il suo ingresso ufficiale alle paralimpiadi di Sidney del 2000. Barche appositamente concepite per disabili sono reperibili sul mercato rompendo in questo modo una delle tante barriere che si frappongono fra i disabili e la possibilità di vivere il più pienamente possibile. Ma un’altra barriera ancora più importante è stata incrinata dall’attività velica. Sono sorte diverse associazioni il cui scopo è di formare equipaggi composti da normodotati e disabili per svolgere attività velica diportistica e competitiva. In particolare l’associazione “Comme un seul homme” riunisce attorno ad uno skipper professionista, Eric Bellion, una serie di aziende mecenate interessate a diffondere l’idea che la diversità è, nell’attività aziendale, come nello sport, fonte di ricchezza, e gruppi di diversamente abili che partecipano a turno ad imprese e competizioni veliche, mostrando come le diverse abilità possano collaborare ad una riuscita comune e costituiscano una ricchezza, mostrando, ad esempio, come il miglior timoniere durante l’impresa che ha collegato la Bretagna alle Mauritius, si sia rivelato un non vedente che ha messo a disposizione di tutto l’equipaggio la sua sensibilità corporale (<https://www.youtube.com/watch?v=nJIMEvxbxIM>) e mostrando come la disabilità possa essere considerata non più “una limitazione funzionale causata da danni fisici, mentali o sensoriali” (Pioletti, 2013, p. 110) ma “una perdita o una limitazione delle opportunità di prendere parte nella vita di una comunità” (Wilton in Pioletti, 2013b, p. 153).

7. *CONCLUSIONI*. – Nelle società contemporanee lo sport ha un ruolo sociale molto importante, gli sportivi rappresentano, nel bene e nel male, dei personaggi ideali e le loro imprese, soprattutto le narrazioni delle loro imprese, possono essere paragonate a moderne rappresentazioni mitiche che mettono in scena la forza, la sofferenza, la capacità di superare le avversità, l’intelligenza e la fortuna. In particolare lo sport velico d’altura si svolge lontano dalla costa e, anche ora che la tecnologia permette di seguire in tempo pressoché reale il posizionamento dei concorrenti lungo il percorso e permette di trasmettere alcune loro immagini e alcuni loro commenti, lontano dagli sguardi dei curiosi e degli appassionati. Ciò acuisce la tendenza a fare dei navigatori e delle navigatrici dei personaggi su cui si possono caricare quei valori morali e sociali che si ritengono latitanti nella società e, di conseguenza, le loro azioni, i loro comportamenti, hanno una forte carica di esemplarità e una forte capacità persuasiva. Dall’analisi, per quanto molto parziale, di alcune caratteristiche di questo sport e dalla narrazione autobiografica di alcuni suoi protagonisti, emerge come questo sport abbia favorito la concezione dell’alto mare come di uno spazio internazionale e atemporale, uno spazio che si sta aprendo alla presenza femminile e che inizia a considerare la diversità un valore. Permane una barriera tra la comunità di quelli che Joshua Slocum definiva “veri marinai” (Slocum, 1969, p. 125) e tutti gli altri, ma, in fondo anche questa separazione contribuisce a fare di chi va (o vorrebbe andare) per mare un personaggio esemplare e dunque capace di influenzare la società.

(3) Prendiamo ancora ad esempio la Volvo Ocean Race in corso di svolgimento mentre si scrive, gli individui che fanno parte dei diversi equipaggi sono 84, di cui 21, pari al 25%, sono femmine.

BIBLIOGRAFIA

- AMEDEO F., *Seul face au large. Mon Vendée Globe en 100 mots*, Grenoble, Éditions Glénats, 2017.
- ARTHAUD F., *Vento di libertà. La prima donna nella storia delle regate oceaniche*, Grancona (VI), Edizioni Mare Verticale, 2011.
- AUTISSIER I. (con LE SEGULLON A.), *Appuntamento con il mare*, Milano, Mursia Editore, 1996.
- BASILE G., *Il vocabolario del velista*, Roma, Edizioni Incontri Nautici, 2012.
- BERNARD N., *Géographie du nautisme*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016.
- BORDIEU P., *Il senso pratico*, Roma, Armando editore, 2005.
- GABABART F., *Rêver large*, Paris, Éditions Stock, 2016.
- LE CAM J., *A vele spiegate. Naufragio a capo Horn*, Grancona (VI), Edizioni Mare Verticale, 2011.
- LE CLÉAC'H A. (con LE BRUN D.), *Le prix de la victoire*, Paris, Éditions Robert Laffont, 2017.
- LENHOF J.L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005.
- MACK J., *Storia del mare*, Bologna, Odoja, 2012.
- MERRIEN J., *I solitari degli oceani*, Milano, Mursia Editore, 1967.
- PIOLETTI A.M., PORRO N. (a cura), *Lo sport degli europei. Cittadinanza, attività, motivazioni*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- PIOLETTI A.M., "Lo sport della frontiera e le frontiere dello sport", *Rivista trimestrale di Scienza dell'Amministrazione*, 2013, n. 1, pp. 105-118.
- PIOLETTI A.M., "Lo sport di frontiera. Sport e diverse abilità: un caso di studio", in PIOLETTI A.M., PORRO N. (a cura), *Lo sport degli europei. Cittadinanza, attività, motivazioni*, Milano, Franco Angeli, 2013b, pp. 145-168.
- ROUX M., *L'Imaginaire marin des Français. Mythe et géographie de la mer*, Paris, L'Harmattan, 1997.
- SLOCUM J., *Solo, intorno al mondo*, Milano, Mursia Editore, 1969.
- SQUARCINA E., *L'ultimo spazio di libertà. Un approccio umanistico e culturale alla geografia del mare*, Milano, Guerini Editore, 2015.
- SQUARCINA E., "Mare azzurro e vele rosa", *Geotema*, gennaio-aprile 2017, n. 53, pp. 104-111.
- UNITED NATIONS, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1994, www.un.org/Depts/los/conventionagreements_texts/unclos/closindx.htm.

Università degli Studi di Milano-Bicocca: enrico.squarcina@unimib.it

RIASSUNTO: Il contributo intende sottolineare come la pratica della vela sportiva d'altura e la sua narrazione, abbiano contribuito a rinnovare l'immagine degli spazi marini e di chi li frequenta, immagine capace di favorire il cambiamento in seno alla società. In particolare ha contribuito a scalfire l'idea che la nazionalità sia un elemento imprescindibile su cui basare le comunità umane; ha mostrato come in mare si verificano condizioni che accomunano i naviganti di un tempo a quelli attuali, incrinando l'idea di assolutezza del tempo; ha favorito la rottura della barriera che divideva le donne dalle attività marinare, facilitando l'idea della necessità dell'equità di genere anche nella società; ha contribuito a promuovere l'idea d'inclusività sportiva e sociale. Permane una barriera psicologica e culturale che divide la comunità dei marinai dal resto della società, una barriera che però contribuisce a rendere esemplari le imprese dei regatanti più famosi e dunque ad acuire il loro ruolo persuasivo in seno alla società.

SUMMARY: This article aims to underline how offshore sailing and its narration have contributed to renew the image of marine spaces and its protagonists promoting images that stimulate changes within society.

Offshore sailing as sport activity has questioned the idea of nationality as essential element on which human communities are based. Moreover, it has shown how specific conditions are common at sea for present and past sailors, breaking the modern concept of time absoluteness. It has also challenged stereotypes of maritime activities as masculine sport and has facilitated the idea gender equity both in this sport and in society. Finally, it has helped to promote the idea of sports and social inclusiveness.

On the other hand, a sort of psychological and cultural obstacle seems to divide the sailors' community from the rest of society. This distance seems to exemplify most famous regattas protagonists' deeds and thoughts while highlighting their persuasive role in society.

Parole chiave: sport velico d'altura, spazi marini, innovazione sociale

Keywords: deep sea sailing, marine spaces, social innovation

MARTINA TISSINO DI GIULIO

CITY OF MANCHESTER: DA CITTÀ INDUSTRIALE A SPORT VILLAGE

1. MANCHESTER POST-INDUSTRIALE. – Manchester figura tra le più importanti città industriali fino agli anni Sessanta del 1900, quando prende avvio una importante transizione post-industriale dell'economia urbana. Con tale transizione si afferma una condizione ben riscontrabile nelle sue conseguenze, con un generale cambiamento di forma della città. Si parla a tal proposito di *gentrification*, intesa quale “[...] manifestazione spaziale e sociale della transizione da una economia urbana industriale a una post-industriale basata su servizi finanziari, commerciali e creativi, con i relativi cambiamenti nella natura e nella localizzazione del lavoro, nella struttura occupazionale, nei redditi, nello stile di vita, e nella struttura del mercato residenziale.” (Hamnett, 2003, p. 2402). A tali dinamiche si aggiunge l'intervento di fattori legati alla globalizzazione, che comportano una egemonia mondiale di alcuni stili di consumo e al livellamento delle differenze culturali.

1.1 *Arte nelle vecchie fabbriche.*



Fig. 1 – Northern Quarter, Manchester 2017.

Fonte: Fotografia dell'autore.

Le riforme varate dal primo ministro inglese M. Thatcher (1979-1990) nel corso degli anni Ottanta contribuiscono a dare il colpo di grazia alla forte tradizione industriale. La crisi post-industriale porta non solo alla affermazione di una nuova economia dei servizi finanziari, ma ad una netta trasformazione degli spazi. Le attività industriali legate alle fabbriche lasciano il posto a nuove attività artistiche e culturali. Oggi i caratteristici edifici dai mattoni rossi che ospitavano le fabbriche e i magazzini hanno acquisito una nuova vita, trasformati in studi di *design*, gallerie d'arte e negozi. La forte opera di riqualificazione urbanistica ha determinato prezzi degli immobili sempre meno accessibili, mentre le vecchie zone della *working class* sono ripensate come “potenziali attrattive”.



2. IL FENOMENO HOOLIGANS. – Nell’immaginario comune l’Inghilterra è considerata la patria del gioco del calcio. Seppur la sua origine sia antica, la versione moderna e codificata del *football* nasce in Inghilterra nella seconda metà del XIX secolo, per poi diffondersi in Europa e nel resto del mondo. Gioco amato e molto seguito, negli anni 1980 il calcio vive un periodo di forte demonizzazione: in Inghilterra si fanno sempre più frequenti gli episodi di violenza negli stadi e nei quartieri. Tra la fine degli anni Settanta e gli inizi del decennio successivo, negli stadi vengono erette barriere di metallo, con lo scopo principale di arginare i fenomeni di violenza: tali barriere che relegano i tifosi in spazi molto stretti, saranno tra le cause di molti incidenti. Negli stadi, la curva ha sempre avuto una funzione importante: questa comanda, influenza, registra il polso di un’intera città, e diviene enclave della propria fede calcistica in trasferta (Ormezzano, 1997, p.82). La curva testimonia simbolicamente la barriera e il confine: nel linguaggio calcistico si parla della “conquista della curva”, mentre le transenne che la definiscono indicano sempre un limite di contenuto, queste chiudono e dividono i tifosi raccolti. Il calcio viene organizzato come rito collettivo, con la “delimitazione” del territorio (la curva), mentre si dà forma estetica al tifo attraverso coreografie, slogan, canti, insieme a un codice di regole. Nel corso degli anni Ottanta, accanto agli episodi di violenza e disordini inizia un processo di “privatizzazione” del calcio, che contribuirà a farne uno sport elitario. Al fine di limitare i disordini legati al calcio, il Governo Thatcher approverà varie misure, delle quali le più importanti sono il cosiddetto *Sporting Event Act* (1985) e *The Public Order Act* (1986), norme attraverso cui si cerca di modificare lo spettacolo calcistico e soprattutto contenere gli episodi di violenza (Lisi, 2014). Si tratta di misure, tutt’ora in vigore che nel corso degli anni hanno favorito un grosso cambiamento culturale, misure che hanno fatto del gioco del calcio un motore di trasformazione.

I principali gruppi Ultras nascono negli anni 1960; in questi anni cominciano a diffondersi gli episodi di violenza, negli stadi e nelle strade cittadine. Scontri tra i tifosi dei vari Club inglesi, che si caratterizzano proprio per la loro origine cittadina. Con un linguaggio colorito e metaforico si parla di “invasioni”, “espugnazioni” dal momento che non è tanto l’orientamento politico alla base degli scontri quanto le origini e l’appartenenza territoriale (Pennant, 2013). Con la diffusione della sub cultura *Casual*, alla fine degli anni Settanta i giovani iniziano ad abbandonare i colori della propria squadra, a favore di capi sportivi firmati e *sneaker* alla moda. Se da un lato si afferma una forma di *Hooliganism* maggiormente organizzata, dall’altra si ricerca il modo per passare inosservati, con cui si vuole la non riconoscibilità (Thornton, 2003). Il fenomeno sembra proseguire fino agli anni 1990, quando anche il cambiamento culturale partecipa alla decadenza del fenomeno *Hooligans*: la cosiddetta *Rave Culture*, la musica, la vita notturna (e a poco prezzo) sembrano più allettanti rispetto ai prezzi del calcio che invece aumentano in maniera esponenziale (Gilman, 1994).

2.1 1989, *Hillsborough*. – La tragedia nello stadio di Hillsborough, Sheffield è considerata uno spartiacque nella storia del calcio inglese. Il 15 aprile 1989 durante la partita tra Liverpool e Nottingham Forest morirono 96 persone, in spazi troppo stretti, schiacciate proprio contro le barriere di metallo. A seguito dell’evento viene avviata una inchiesta al fine di chiarire i problemi del sistema calcio, in merito alla sicurezza degli impianti sportivi. Il Rapporto Taylor (1990) prevede una serie di clausole, tra le quali: l’obbligo da parte delle società di ristrutturare a proprie spese gli stadi, eliminando definitivamente le barriere tra il campo di gioco e la tribuna; la presenza della polizia solo all’esterno della struttura; la realizzazione di nuovi impianti. I club vengono incentivati a privatizzare le strutture, diventando di fatto responsabili della sicurezza, con polizia privata, *stewards* specializzati e telecamere.

L’era degli stadi nuovi introduce l’elemento economico: vi è un forte aumento del costo del biglietto, e il calcio è trattato alla stregua di uno sport elitario. Cambia definitivamente il volto del calcio d’oltremontana, fino ad arrivare ad oggi, ad uno spettacolo che equivale ad un tesoro d’esportazione, 4,7 miliardi il valore in diritti televisivi (Miele, 2014). In Inghilterra si afferma una nuova immagine, vendibile all’estero grazie alla liberalizzazione del mercato televisivo e lo sbarco nel Regno Unito di colossi dei media, primo fra tutti *Sky* di R. Murdoch. Le varie trasformazioni diventano funzionali alla reinvenzione culturale ed economica, giustificando il vertiginoso aumento dei prezzi del mondo calcistico. Negli anni 1990 inizia una nuova era, nasce la Premier League (1992) che determina la creazione di nuove strutture: la costruzione e ricostruzione degli stadi significa in molti casi uno spostamento e un completo cambio di territorio, lontano dai centri abitati, ma in prossimità di porti, zone industriali e centri commerciali. Viene eliminato quindi il forte legame tra territorio e tifoserie che da sempre caratterizzava la cultura

calcistica inglese.

3. COMPLESSITÀ DELLE TRASFORMAZIONI. – Accanto alla promozione di attività imprenditoriali, vi è un forte investimento sulla tradizione sportiva. In circa trenta anni si afferma un particolare modello di imborghesimento con un ricambio riscontrabile negli stadi, nelle infrastrutture, nel territorio attorno e nella tifoseria locale. Ciò accompagna una nuova concezione di tifoseria, “clientelare” in un certo modo, che diminuisce nel tempo. Mentre il calcio sembra perdere la funzione di collante sociale, si sviluppa e si incentiva il turismo; il turismo sportivo rappresenta una voce importante ai fini dell’attrattiva turistica delle regioni, gli eventi hanno grandi potenzialità e offrono opportunità in termini di spettatori (Pioletti, 2017, pp. 5-6). Occorre prestare attenzione agli aspetti economici e culturali dello sport, che possono modificare il territorio (Bale, 2003). Il ricambio è riscontrabile negli stessi stadi, e nel territorio attorno: si passa dagli impianti di quartiere alle ricostruzioni nei pressi di centri commerciali. Ciò si riflette sul turismo, in una globalizzazione del calcio che vede un aumento esponenziale dei turisti a discapito della tifoseria locale. Se negli anni 1970 Bill Shankly, l’allenatore del Liverpool FC parla del calcio come “sport dei lavoratori, un divertimento per i lavoratori”, oggi la situazione è notevolmente cambiata, lo sport è ormai una enorme macchina di affari. Un report economico della BBC, “Sport’s Price of Football” (2014) certifica che il calcio è un’attività “per ricchi”; lo studio certifica che dal 2011 il costo dei biglietti della Premier League è aumentato del 13%, mentre ogni anno il costo di tifare la propria squadra sale in media del 4,4 %.

3.1 *Manchester capitale del calcio.* – Lo sport è sempre più un fenomeno globale, la velocità e intensità di diffusione sono notevolmente aumentate (De Iulio, 2012, p. 42). La città inglese è oggi il polo principale, il centro di gravità dei turisti calciofilo in un luogo in cui uniscono storia, tradizione e business. Fin dalle origini si afferma un legame tra gioco del calcio e città: lo sviluppo del gioco segue le zone industrializzate, le squadre stesse vengono fondate da gruppi di lavoratori della zona, dando origine ad un forte senso di identificazione tra squadra, tifoso e comunità locale. In altri casi sono create da fondazioni ecclesiastiche per combattere i fenomeni di povertà ed esclusione sociale. Dal 2011 di fronte alla cattedrale di Manchester sorge il National Football Museum come a testimoniare un parallelo, una vicinanza tra il sacro e la religione laica del calcio, così importante per la città. Le due squadre cittadine, Manchester City e Manchester United esprimono al meglio le potenzialità economiche del calcio, con un forte indotto di cui beneficia l’intera città. La ricerca condotta dallo Sport Industry Research Centre della Sheffield Hallam University e dalla Cambridge Econometrics ha illustrato come l’indotto calcistico generi per la città i benefici economici di un’olimpiade senza spendere i soldi per organizzarla. Addirittura con le dovute proporzioni delle epoche differenti, l’impatto della ricchezza che circola è comparabile con il salto di qualità generato a fine 1700, quando le macchine a vapore e i canali fecero la fortuna delle economie cittadine.

3.2 *Trasformazioni e cambiamenti.* – I processi di riqualificazione si possono far risalire alla visione urbana sviluppata nel “City Pride Economic Development Plan” del 1994, piano che pone al centro l’importanza della collaborazione tra settore pubblico e privato. Il documento è stato aggiornato nel corso degli anni: nel 1996, l’attacco terroristico dell’IRA – Irish republican army provoca una forte devastazione del centro cittadino, e ciò determina un primo aggiornamento del piano di riqualificazione. Nel 1997 si aggiunge l’organizzazione dei XVII Giochi del Commonwealth, svoltisi nel 2002: proprio per questo evento, è stato determinante il ruolo quale città sportiva a livello internazionale per la sua reputazione calcistica, che ha ispirato la designazione per i Giochi, provocando notevoli ricadute in termini di riqualificazione urbana (con la creazione della Sport City). Nell’ottica di riqualificazione urbana si inseriscono i piani di sviluppo attuati negli ultimi anni: il “City Centre Strategy Plan” (2004-2007, 2009-2012, 2015-2018) e il “Core Strategy Development Plan” (2012-2027). Il secondo piano interessa varie dimensioni, lo sviluppo economico, maggiori opportunità per gli abitanti, dal miglioramento della qualità abitativa alla creazione di quartieri simbolo per strutture e identità. Grazie a tale progetto è stata portata avanti la riqualificazione dell’area di East Manchester, condotta dalla URC New East Manchester LTD, una partnership tra governo nazionale, regionale e locale, con la realizzazione di complessi sportivi e nuovi spazi commerciali.

3.3 *Manchester City: I'm City till I Die.* – L'estratto dall'inno calcistico vuole sottolineare il sentimento che pervade i suoi tifosi, "true Mancunians club" contro i "red devils" del Manchester United. Per circa 80 anni, dal 1923 al 2003 il Maine Road è stato lo stadio del Manchester City, prima di essere demolito e ricostruito in un'altra zona della città, e rinominato *City of Manchester Stadium*. Lo stadio si trovava nel quartiere periferico di Moss Side, a Sud della città, tristemente famoso negli anni 1970 per gli episodi di violenza. Negli ultimi anni l'intera area di Moss Side è stata al centro di un processo di riqualificazione: oggi nel quartiere solo il nome di una strada ricorda lo stadio di Maine Road, mentre al posto dell'impianto demolito sono state costruite 454 case. Oggi una palla scolpita ricorda lo stadio, realizzata proprio sul puntino del centro campo. A Manchester sono tanti gli esempi, le immagini che legano il calcio alla città: nella costruzione delle strutture, nell'appropriarsi di significati simbolici che possono avvenire attraverso varie modalità e designazioni informali (in questo caso, la denominazione di una strada ricorda il precedente stadio).

La localizzazione delle strutture è importante, soprattutto in relazione con lo spazio urbano. In merito alla percezione dei luoghi, è innegabile che il potere delle strutture sui luoghi sia quello di creare affezione o una forma di dominanza (Tuan, 1974). Luoghi vissuti, e amati con una valenza soggettiva legata alla pratica sportiva o alla frequenza di relazione con un determinato spazio: esiste una affezione, o per meglio dire *Topophilia*, al centro del rapporto tra sport e senso del luogo. Si tratta di una forte componente affettiva con il luogo nel quale è praticato, o in questo caso seguito. Come affermato da D. Morris, lo stadio è per i tifosi un luogo sacrale, simbolo carico di significati condivisi (Morris, 1982). Oggi la casa del *City* è conosciuta come *Sport City*, il villaggio dello sport. La nuova struttura ha avuto un notevole impatto economico e sociale, ha contribuito a riqualificare un'ex area industriale dismessa di East Manchester e a cambiare il significato della città in rapporto con lo sport.

La spazialità dello sport si accompagna ai significati simbolici, a valori nuovi, al cambiamento nella percezione dei luoghi sia per i turisti che per i tifosi stessi. Dal 2002 il nuovo stadio, ricostruito in prossimità del centro cittadino, le strutture e la rete di trasporti adeguata ne migliorano notevolmente l'immagine. Lo stadio è stato progettato per i giochi del Commonwealth e utilizzato per le diverse attività sportive: l'evento sportivo ha un ruolo centrale nella struttura organizzativa della città, con la creazione di nuovi spazi e impianti dedicati, in una territorializzazione che avviene attraverso le nuove costruzioni. Si afferma una «territorialità del calcio» (Dansero, 2017, p. 12) che si inserisce nello storico rapporto tra il Paese, la città e le squadre calcistiche. Di proprietà del Consiglio Comunale, dal 2003 lo stadio è di proprietà del Club, e solo dal 2008 in esclusiva per il calcio. Nel 2008 lo sceicco Mansour bin Zayed Al Nahyan è divenuto il proprietario del Manchester City, cambiando definitivamente il nome dello stadio in *Etihad Stadium* in riferimento alla compagnia aerea. Negli ultimi anni nella città di Manchester si è affermato un vero e proprio connubio calcio e sviluppo, che attira capitali e investitori dall'estero. Oltre al calcio, con il suo progetto e i suoi forti investimenti economici la nuova proprietà ha portato grandi cambiamenti sull'intero contesto cittadino (nella stessa area dove sorge lo stadio è stato realizzato un nuovo college, Connell Sixth Form College la cui fondazione è stata co finanziata dal Club). La struttura sportiva riprende il modello del centro commerciale, in un'area moderna che comprende inoltre l'*Academy Stadium*, un investimento per i campioni del domani. L'attuale stemma creato nel 2015 riprende l'anno di fondazione del Club (1894) la rosa rossa del Lancashire e il veliero dorato, in riferimento alla natura commerciale e al canale marittimo di Manchester. Le strisce diagonali celesti rappresentano i fiumi Irk, Irwell e Medlock. Lo stemma testimonia la volontà di un ritorno alle origini territoriali, un'appartenenza territoriale che dinanzi alla globalizzazione attuata negli ultimi anni sembrava passata in secondo piano. Negli ultimi anni, anche con lo scopo di riavvicinarsi ai propri supporters, e quindi i cittadini, il Club ha creato una nuova piattaforma sociale, un progetto di marketing molto importante per recuperare le relazioni: *Cityzens*, e la forza di questo nuovo portale digitale sta proprio nella sua mappa di comunità, al fine di agevolare le relazioni quindi non solo con la propria squadra, ma anche tra gli stessi tifosi.

3.4 *Turismo all'Old Trafford.* – Il fenomeno sportivo è in stretta correlazione con lo sviluppo turistico: lo sport infatti, oltre che voce dell'economia, diventa un motore di trasformazione urbana e di attrazione turistica (Pioletti, 2017, p. 5).

Lo stadio Old Trafford, sede del Manchester United si trova a Stretford, distretto metropolitano di

Trafford, a circa 6 KM dal centro cittadino: si tratta di un quartiere tradizionalmente operaio, di manovali irlandesi e cattolici. Attorno al calcio si è sviluppato un indotto che ha creato nella città inglese circa 8.000 nuovi posti di lavoro, di cui 800 sono impieghi alle dirette dipendenze dello United. Lo stadio contiene circa 76.000 posti, e attira turisti calciofilo da tutto il mondo. Il Club si avvale di uno staff di 500 persone che vi lavorano a tempo pieno, mentre per ogni partita lavorano circa 3000 persone. La struttura ospita un centro visitatori, uno *store* per i prodotti firmati United e un museo che traccia la storia della società dalle sue umili origini (1878) e intende essere un'attrazione turistica a livello nazionale ed internazionale. Il museo aperto nell'aprile del 1998, fa del calcio un veicolo attraverso cui lo spettatore viene a contatto con la storia culturale; un luogo globale, in cui sacralizzare la storia del proprio Club, divenendo simbolo e manifestazione di un particolare turismo. Il museo è molto importante per la coltivazione e la preservazione della memoria storica dello sport più seguito al mondo: calcio che si fa storia, e trasformazione in un prodotto culturale (Martucci, 2010, p. 11).

4. CONCLUSIONI. – Negli ultimi anni ad accompagnare la forte opera di riqualificazione urbanistica concorre la promozione di attività imprenditoriali e l'investimento sulla tradizione sportiva, con un netto miglioramento delle infrastrutture fisiche per supportare la crescita economica, e una netta consistenza del flusso turistico legato agli eventi sportivi. Tali iniziative permettono di parlare di distretti urbani "autenticamente postmoderni" (Relph, 1987, p. 74). Il calcio in Inghilterra non si qualifica solo come "fenomeno identitario" (Boniface, 2004, p. 70); lo stesso partecipa alle nuove dinamiche offerte dalla "globalizzazione" dello sport, mentre la sua evoluzione ha favorito notevoli trasformazioni nella struttura urbana di Manchester.

Si tratta di un fenomeno che ha raggiunto livelli talmente alti e significativi con rilevanti ricadute territoriali che modifica il preesistente tessuto urbano (Bruschi *et al.*, 2011). Nelle trasformazioni, pesano le specificità culturali, in termini di identità e tradizioni: punti importanti della città che fa del calcio uno dei temi principali, elemento di attrattività. A ciò si aggiunge il peso della dimensione simbolica, che rappresenta il più complesso livello di informazione spaziale (Dematteis, 1991). Da qui, l'importanza al contesto locale, al cambiamento in termini socio-economici in cui si afferma un nuovo modello di imborghesimento che riguarda anche il mondo calcistico, in una dimensione che coinvolge attività motoria, spazio e popolazione. Il calcio, uno degli sport più praticati e seguiti al mondo diventa un elemento economico molto importante per il turismo e le trasformazioni urbanistiche.

BIBLIOGRAFIA

- BALE J., *Sports Geography*, London, Routledge, 2003.
- BONIFACE P., *La terra è rotonda come un pallone. Geopolitica del calcio*, Roma, Il Minotauro, 2004.
- BUFORD B., *Tra i furiosi del calcio*, Roma, Fandango, 2008.
- CESARINI C., *English Football Days. Nascita e sviluppo del football in Inghilterra attraverso la storia del Manchester United*, Rovereto, Boogaloo Publishing, 2009.
- CIRILLO D., DANSERO E., PIOLETTI A.M., "La geografia simbolica dello sport: da spazi a luoghi", in PIOLETTI A.M. (a cura di), *Lo sport strumento per l'educazione, il turismo sostenibile e lo sviluppo locale*, Geotema, Bologna, Patron Editore, 2017, n. 54, pp. 5-6.
- CONTI S., DEMATTEIS G. (a cura di) *Geografia dell'economia mondiale*, Torino, UTET libreria, 1991.
- CRISTINO A., "Nuovo stemma per il Manchester City, torna la forma circolare", *Soccer Style*, 24, 26 dicembre 2015, www.soccerstyle24.it/nuovo-stemma-manchester-city-circolare/ (26/02/2018).
- DE IULIO R. (a cura di), *Geografia e sport. Prospettive di ricerca e esperienze*, Viterbo, Sette Città, 2012.
- DE IULIO R., "La geografia dello sport: verso una definizione epistemologica della disciplina", in DE IULIO R. (a cura di), *Geografia e sport. Prospettive di ricerca e esperienze*, Viterbo, Sette Città, 2012, pp. 25-47.
- FOOT J., "Hooligans, il falso mito della signora Thatcher", *Il Manifesto* 17 novembre 2017, Mondo Calcio Magazine, <https://mondocalcio.wordpress.com/2013/10/17/220/> (21/02/2018).
- FRANCESCHINI E., "L'effetto calcio spinge l'economia inglese. Mancini e Ferguson valgono 370 milioni", *La Repubblica.it*, 2013, http://www.repubblica.it/economia/2013/05/06/news/l_effetto_calcio_spinge_l_economia_inglese_mancini_e_ferguson_valgono_370_milioni-58163538/ (05/03/2018).
- GILMAN M., "Football and Drugs. Two cultures clash", *The International Journal of Drug, Policy*, 1, 1994, n. 5, pp. 7-14.
- HAMNETT C., "Gentrification and the Middle-class Remaking of Inner London, 1961 – 2001", *Urban Studies*, 40, 2003, n. 12, pp. 2401-2426, https://is.muni.cz/el/1431/jaro2006/Z4044/um/1277696/GMreader4_1_Hamnett.pdf (21/02/18).
- HOFMANN K., "Da gioco del popolo a svago per soli ricchi, la triste parabola del calcio inglese", *Mondo Calcio Magazine*, dicembre 2013, <https://mondocalcio.wordpress.com/2013/12/05/348/> (21/02/2018).

- LISI A., “Il falso mito della Thatcher che sconfisse gli Hooligans”, <https://www.laputa.it/blog/falso-mito-thatcher-sconfisse-gli-hooligans/> (21/02/2018).
- LOWLES N., NICHOLLS A., *Hooligans 2. The M-Z of Britains Football Hooligan Gangs*, Cardiff, Milo Books LTD, 2005.
- MANCHESTER CITY COUNCIL, *City Centre Strategic Plan 2015-2018*, http://www.manchester.gov.uk/downloads/file/24745/city-centre_strategic_plan.
- MANCHESTER CITY COUNCIL, *Core Strategy 2012*, http://www.manchester.gov.uk/info/200074/planning/3301/core_strategy/1.
- MARTUCCI M., *Football Story. Musei e mostre del calcio nel mondo*, Firenze, Nerbini, 2010.
- MIELE C.M., “Di cosa parliamo quando invochiamo il modello inglese”, Blog, *Minima e Moralia*, giugno 2014, <http://www.minimaetmoralia.it/wp/calcio-e-modello-inglese/> (21/02/2018).
- MINCA C., COLOMBINO A., *Breve manuale di geografia umana*, Padova, CEDAM, 2012.
- MORRIS D., *La tribù del calcio*, Milano, Mondadori, 1982.
- ORMEZZANO G.P., *Tutto il calcio parola per parola*, Roma, Editori Riuniti, 1997.
- PENNANT C., *Congratulazioni. Hai appena incontrato la I.C.F. (West Ham United)*, Milano, Dalai editore, 2013.
- PIOLETTI A.M. (a cura di), “Lo sport strumento per l’educazione, il turismo sostenibile e lo sviluppo locale”, *Geotema*, Bologna, Patron Editore, 2017, n. 54.
- PISAPIA L., “Calcio, l’ex sport dei lavoratori diventato lusso da turisti. Lo dice un report BBC”, *Il Fatto Quotidiano*, 24 ottobre 2014, <https://www.ilfattoquotidiano.it/2014/10/24/calcio-per-ricchi-lex-sport-dei-lavoratori-oggi-lusso-turisti-dice-bbc/1169405/> (05/03/2018).
- RELPH E., *The Modern Urban Landscape*, Londra, Croom Helm, 1987.
- THORNTON P., *Casuals. Football, Fighting and Fashion. The Story of a Terrace Cult*, Lytham, Mylo Books, 2003.
- TINTORI A., *Semantica dello sport. Pratica sportiva e gioco del calcio tra significati e fruizione*, <http://www.semestrale-geografia.org/index.php/sdg/article/viewFile/315/299> (03/03/2018).
- TUAN Y., *Topophilia. A Study of Environmental Perception, Attitudes and Values*, New York, Columbia University Press, 1974.

Università degli studi Roma Tre: martina.tissinodigiulio@uniroma3.it

RIASSUNTO: Il contributo intende approfondire la relazione tra fenomeno calcistico e dimensione urbana, in un contesto locale in cui il gioco del calcio sembra avere una profonda influenza dal punto di vista socio-economico e culturale. Nel presente lavoro si fa riferimento al concetto di barriera, analizzato su un doppio livello: la barriera materiale, di costruzione fisica, per significare quindi un limite metaforico, soprattutto economico, all’accesso dello spettacolo sportivo. La città di Manchester è stata al centro di un grande cambiamento fino alla importante svolta turistica di cui la città è oggi protagonista. Si tratta di una trasformazione che riguarda pratica sportiva, spazio e popolazione, avviata attraverso atti legislativi e norme che hanno fatto del calcio un motore di trasformazione.

SUMMARY: The article deepens the relationship between the football phenomenon and the urban dimension in a local context where the game of football has a strong socio-economic and cultural influence. The barrier concept is analysed on two levels: a literal barrier to physically constrain which shows the metaphorical limits to an overall economic barrier to access the sporting event. Manchester has experienced a great change since undergoing a turning point in tourism, making it a central protagonist of the UK. This transformation that concerns sport, place and population has been initiated through legislative acts that have made football an engine of transformation.

Parole chiave: Manchester, calcio, trasformazioni
Keywords: Manchester, football, changes

MARIA LAURA GASPARINI

GIÙ LE BARRIERE: LO SPORT COME STRUMENTO DI INCLUSIONE DEI SOGGETTI DIVERSAMENTE ABILI

1. INTRODUZIONE. – “Lo sport è una attività umana di grande valore, capace di arricchire la vita delle persone, di cui possono fruire e gioire uomini e donne di ogni nazione, etnia e religione. Un'altra caratteristica importante dello sport è che non è riservato agli atleti di grandi prestazioni. C'è anche uno sport dilettantistico, amatoriale, ricreativo, non finalizzato alla competizione, ma che consente a tutti di migliorare la salute e il benessere, di imparare a lavorare in squadra, a saper vincere e anche a saper perdere. Per questo è importante che tutti possano partecipare alle attività sportive, e deve essere quindi costante l'impegno per assicurare che lo sport diventi sempre più inclusivo e che i suoi benefici siano veramente accessibili a tutti”. Sono parole pronunciate da Papa Francesco che molte volte ha partecipato ad incontri sullo sport sempre sottolineandone il ruolo fondamentale nella vita di ogni individuo.

Lo sport fa parte della natura stessa dell'uomo: non solo gli consente di controllare il proprio corpo e i propri stati emotivi favorendone la salute, la longevità, il benessere fisico e psicologico, ma lo aiuta anche a sviluppare capacità ed autonomia e a migliorare i rapporti con gli altri attraverso la condivisione degli stessi principi e degli stessi ideali. Ma lo sport è anche fonte e motore di inclusione sociale perché, parlando un linguaggio universale, può incoraggiare un processo di integrazione capace di superare tutte quelle differenze che emarginano ancora troppe persone che fanno fatica ad adattarsi ad un ambiente caratterizzato da una ricerca sfrenata della perfezione evidenziata dall'esaltazione di modelli sempre più orientati all'eccellenza dei risultati.

I valori “veri” dello sport esistono da sempre. Nell'antichità lo sport era una filosofia, un mezzo per elevare l'animo umano, collegato anche alla cura del corpo, alla bellezza, all'igiene: i corpi perfetti degli atleti, il movimento, la tensione dello sforzo non sono stati forse riprodotti in centinaia di statue, disegni, dipinti? Ma lo sport era anche un elemento sociale unificatore: le Olimpiadi nell'antica Grecia rappresentavano uno dei pochi momenti di tregua imposti a qualsiasi conflitto, un'occasione in cui i partecipanti cercavano quella gloria che avrebbe loro consentito di diventare famosi e rappresentare un vanto per le città e le comunità che rappresentavano. Accanto allo sport professionistico ve ne deve però essere anche uno dilettantistico non necessariamente rivolto alla competizione, ma praticato semplicemente come evasione dal quotidiano: un momento di svago e divertimento, ma anche di socializzazione, comunicazione, integrazione. E che, soprattutto, possa essere praticato da un'ampia platea di persone senza limiti di censo, di cultura, di genere, di religione, di orientamento politico, di provenienza geografica, di differenze psico-fisiche.

La discriminazione è un pericolo sempre in agguato, e lo è ancor di più nei confronti delle persone disabili che, esattamente come le altre, devono essere libere di muoversi e di manifestarsi per quello che sono, senza pregiudizi e stigmatizzazioni di sorta. Il concetto di disabilità si è in realtà molto modificato nel tempo essendo cambiati i paradigmi che la sottendono che sono progressivamente passati da un modello di tipo biomedico ad un modello di tipo psico-sociale. Il primo, focalizzato sulla malattia, considera il disabile come un soggetto da accudire in quanto incapace di prendersi autonomamente cura di se stesso; il secondo, focalizzato sulla persona e sugli aspetti psicologici e sociali che ne guidano stati d'animo e comportamenti, lo considera nella sua relazione con l'ambiente che lo circonda. Si tratta, dunque, di una prospettiva capovolta che enfatizza la persona e non la patologia, il benessere e non la cura, e che riconosce al disabile la possibilità di influenzare il proprio stato psico-fisico e di gestire da solo la propria vita. Con questo approccio si inizia finalmente a parlare di inclusione sociale di questi soggetti che sono individui portatori di pari dignità, diritti e doveri, nei cui confronti è la società che deve adattarsi destinando loro le stesse forme di assistenza e di sostegno riservate ai normodotati, realizzando interventi e creando servizi in grado di rimuovere tutte quelle barriere (sociali, ambientali, economiche,



psicologiche, architettoniche) che esasperano intollerabili forme di ghettizzazione. Anche l'utilizzo di termini nuovi (diversamente abile, diversamente dotato) in sostituzione di altri (disabile, handicappato) che proponevano un'immagine ben più negativa, ha favorito questo processo consentendo ad individui, che nel passato spesso venivano addirittura nascosti dalla propria famiglia che ne negava perfino l'esistenza, un pieno inserimento nella vita normale con la possibilità di sviluppare le proprie potenzialità e capacità fisico-motorie e, minimizzando la loro menomazione, anche di meglio relazionarsi con gli altri.

In questo percorso, un contributo fondamentale lo ha dato lo sport che "ci abitua a vivere accogliendo le differenze, a fare di esse un'occasione preziosa di reciproco arricchimento e scoperta, a non lasciarsi vincere dai limiti, a favorire la cultura dell'inclusione e a respingere quella dello scarto: una grande scuola di ispirazione per la propria vita e anche di impegno a trasformare la società" (Papa Francesco, in un discorso rivolto nel 2014 agli atleti paralimpici).

2. LO SVILUPPO DELLO SPORT PER DISABILI. – La nascita dello sport per disabili risale al 1924 quando a Parigi furono organizzati i primi Giochi Internazionali per Sordi che videro la partecipazione di atleti provenienti da undici nazioni. Esattamente venti anni dopo, questa opportunità cominciò ad essere estesa anche a soggetti affetti da altre forme di disabilità. Nel febbraio 1944, infatti, a Stoke Mandeville, piccolo villaggio a pochi chilometri da Londra, Ludwig Guttmann, un neurochirurgo tedesco di origini ebraiche naturalizzato britannico in quanto costretto a lasciare il suo paese per le persecuzioni razziali, aprì un centro destinato alla riabilitazione di giovani di ambo i sessi appartenenti alle forze armate portatori di lesioni midollari per cause belliche. Nel centro fu sperimentata una innovativa tecnica di sport-terapia che, inizialmente pensata con il solo scopo di promuovere la collaborazione attiva dei pazienti alla riabilitazione, divenne in breve una vera e propria metodologia scientifica di lavoro. L'obiettivo principale era quello di riuscire, tramite gli stimoli dello sport, a sviluppare in modo ottimale le capacità residue del disabile e a recuperare un buono stato psicologico al fine di fargli raggiungere la maggior autonomia possibile ed una più dignitosa qualità di vita. Gli esercizi programmati, non solo riuscivano ad apportare significativi miglioramenti dal punto di vista muscolare e respiratorio favorendo un maggiore equilibrio e agilità motoria nei normali movimenti della vita quotidiana ma, soprattutto, si dimostrarono capaci di attivare motivazioni e stimoli insperati in soggetti abulici, demotivati, depressi. Lo sport competitivo era previsto come parte integrante della riabilitazione, tanto che il 28 luglio 1948, in concomitanza con la cerimonia di apertura delle Olimpiadi di Londra, furono organizzate delle gare che videro la partecipazione di pochi atleti para e tetraplegici (appena sedici, quattordici uomini e due donne) ma che ebbero una tale eco da attirare nel centro medici e tecnici di tutto il mondo che volevano rendersi personalmente conto delle metodologie riabilitative utilizzate per poterle poi esportare nei rispettivi paesi. Nel 1952 i Giochi divennero internazionali grazie alla partecipazione di atleti provenienti anche dalla Norvegia e dai Paesi Bassi. Nel 1960 per la prima volta i Giochi uscirono dai confini inglesi per approdare a Roma che in quello stesso anno ospitava la XVII Olimpiade, aprendosi a soggetti affetti non solo da lesioni al midollo spinale ma anche da altre patologie invalidanti (amputati, ciechi, cerebrolesi, ecc.); vi parteciparono circa 400 atleti provenienti da 23 paesi impegnati in otto discipline, suggellando così l'unione tra sport olimpico e paralimpico che sarebbe stata ufficialmente formalizzata qualche anno dopo. Da quella data, ogni quattro anni si sono disputati i Giochi per disabili: nel 1964 a Tokyo, nel 1968 a Tel Aviv, nel 1972 ad Heidelberg in Germania, nel 1976 a Toronto, nel 1980 ad Arnhem nei Paesi Bassi, nel 1984 a Stoke Mandeville e New York. In quello stesso 1984 il Comitato Olimpico Internazionale (CIO) approvò ufficialmente la denominazione "Giochi Paralimpici" che, a partire dal 1988, sono stati ospitati nelle stesse sedi in cui si svolgevano le Olimpiadi utilizzando gli stessi impianti e la stessa logistica: Seul, Barcellona, Atlanta, Sydney, Atene, Pechino, Londra, Rio de Janeiro. Dalle poche centinaia di atleti del 1960, si è arrivati ai 4.500 del 2016 con ben 176 paesi rappresentati. Dal 1976 i Giochi sono stati estesi anche agli sport invernali e si sono svolti a Örnsköldsvik in Svezia. Inizialmente riservate solo ad amputati e a non vedenti, le gare sono state poi aperte anche a paraplegici e cerebrolesi; a partire dall'edizione del 1994 di Lillehammer (Norvegia) la sede di svolgimento è la stessa di quelli olimpici.

Nel tempo anche il termine "paralimpico" ha acquisito un diverso significato, perché mentre quando fu creato aveva un chiaro riferimento con gli atleti "paraplegici", oggi il prefisso "para" vuole invece indicare che i Giochi sono "paralleli" e complementari con quelli per i normodotati.

Per quanto riguarda l'Italia, è stato con l'avvento del fascismo che l'educazione e la pratica sportiva

hanno cominciato ad assumere un ruolo importante nella nostra società, in una sorta di rappresentazione ideologica della potenza e della identità nazionale. Bisognò però aspettare la metà degli anni Cinquanta perchè le porte dello sport venissero aperte anche ai disabili; ciò è avvenuto nel 1957 quando il medico e neuropsichiatra Antonio Maglio creò ad Ostia un centro per paraplegici utilizzando tecniche e metodologie simili a quelle sperimentate da Guttmann e avviando i soggetti di cui si occupava a programmi di attività sportiva che consentirono ad alcuni di loro di partecipare nel 1960 alle Olimpiadi di Roma. Fu lo stesso Maglio ad organizzare per la prima volta in Italia competizioni in carrozzina, inizialmente limitate alla sola scherma, poi ampliate ad altri sport. Nel 1974 nacque l'Associazione Nazionale per lo Sport dei Paraplegici (ANSPI) che nel 1981 si trasformò in federazione con la denominazione di Federazione Italiana per lo Sport degli Handicappati (FISHA); solo nel 1987 il CONI la riconobbe ufficialmente consentendole così di entrare nell'olimpo delle federazioni sportive nazionali in rappresentanza anche della FICS (Federazione Italiana Ciechi Sportivi) e della FSSI (Federazione Sportiva Silenziosi d'Italia). Queste tre federazioni unite nel 1990 cambiarono la denominazione in Federazione Italiana Sport Disabili (FISD) che divenne CIP (Comitato Italiano Paralimpico) con Legge dello Stato n.189 del 15 luglio 2003 entrando a tutti gli effetti a far parte dell'International Paralympic Committee (IPC).

Le categorie di disabilità riconosciute dal Comitato Paralimpico Internazionale sono sei: amputazione (atleti con perdita totale o parziale di almeno un arto), paralisi cerebrale (atleti con danni cerebrali non progressivi, lesioni cerebrali traumatiche, ictus o disabilità simili che colpiscono il controllo muscolare, l'equilibrio e/o la coordinazione), ritardo mentale (atleti con significative menomazioni nelle funzioni intellettive e con limitazioni nell'adattamento comportamentale), lesione spinale (atleti con infortuni alla spina dorsale o altri handicap che costringono all'uso della sedia a rotelle), cecità (atleti con menomazioni alla vista, che vanno dalla cecità parziale a quella totale), altre (atleti con forme di disabilità che sono difficilmente classificabili nell'ambito di una delle precedenti patologie). Sono esclusi i "non udenti" che dal punto di vista strettamente fisico sono considerati normodotati con una disabilità solo di tipo sensoriale; per questi atleti vengono organizzati, a parte, i Giochi Olimpici Silenziosi, sia estivi che invernali, che si ripetono con cadenza quadriennale in località ed anni diversi da quelli paralimpici.

All'interno delle sei categorie, gli atleti sono divisi in base al loro livello di menomazione per garantire la parità senza penalizzare chi ha patologie più gravi; il sistema di classificazione varia da sport a sport. Attualmente gli atleti disabili sono in grado di praticare almeno una ventina di discipline utilizzando attrezzi, accessori e supporti specifici molto progrediti negli anni grazie alla ricerca scientifica e all'impiego di tecnologie e materiali sempre più avanzati. In molte discipline viene usata la carrozzina; tra queste c'è il tennis sul quale ci soffermeremo in questo contributo.

3. GLI SPORT IN CARROZZINA: IL TENNIS. – Per lungo tempo fare sport in carrozzina è stato praticamente impossibile; le carrozzine erano infatti quelle normali, pesanti, ingombranti, difficilmente manovrabili. La svolta si è avuta in seguito all'invenzione, agli inizi degli anni Trenta del secolo scorso, della famosa "Everest Jennings", costruita appositamente dal suo inventore (Harry Jennings) per un amico paraplegico (Herbert Everest), che ne ha completamente rivoluzionato il concetto d'uso. La carrozzina era costituita da un tubolare in acciaio con una crociera posta sotto il sedile che si chiudeva a forbice con la possibilità di poterla piegare (solo qualche anno dopo vennero realizzate alcune componenti estraibili quali le ruote grandi) e, sebbene ancora pesante, poterla trasportare su auto, treni e quant'altro. Negli anni Settanta, grazie all'utilizzo di nuovi materiali, furono realizzate carrozzine molto più leggere e più facili da manovrare che hanno cominciato ad essere utilizzate anche per l'attività sportiva. Alcuni sport hanno dovuto necessariamente modificarne l'assetto tecnico e dinamico (l'atletica leggera, il basket, la scherma, il tennis, ne utilizzano una specifica); altri come il tennis-tavolo ed il tiro, si sono limitati a semplici accorgimenti correttivi (appoggi diversi, cuscini più rigidi per una migliore postura, ecc.). Altri ancora utilizzano attrezzi completamente diversi (ad esempio le handbikes per il ciclismo, le bici-slitte per lo sci, le carrozzine elettroniche per l'hockey).

Il tennis in carrozzina, nato negli Stati Uniti nel 1976, è legato al nome di Brad Parks vittima, appena diciottenne, di un grave incidente sugli sci che lo aveva paralizzato agli arti inferiori. Appassionato di tennis, Parks ha provato a giocarlo in carrozzina e, sfidando lo scetticismo di chi gli stava intorno, ha trasformato quella che inizialmente sembrava una semplice attività ricreativa in una pratica sportiva a tutti gli effetti. Grazie a lui nel 1980 è nata la "National Foundation of Wheelchair Tennis" che nel

1988 si è trasformata in “International Wheelchair Tennis Federation” entrata a pieno titolo, con una propria sezione, nella relativa Federazione mondiale (ITF). Nel 1988 la disciplina è stata ammessa alle Paralimpiadi di Seoul come sport dimostrativo, antipasto all’inserimento ufficiale e definitivo ai Giochi di Barcellona del 1992.

In Italia la disciplina nasce nel 1987 quando quattro amici paraplegici toscani che praticavano il tennis-tavolo, conobbero in Svizzera un calabrese lì emigrato che li convinse a provare a giocare a tennis su di un campo normale. I quattro, non solo ci riuscirono senza incontrare particolari difficoltà, ma furono talmente bravi a pubblicizzare questa “nuova” attività che il numero dei praticanti crebbe in pochissimo tempo. Dalle iniziali poche decine di giocatori, si è arrivati oggi a oltre 250 che frequentano regolarmente sia i tornei nazionali che quelli internazionali.

Il tennis in carrozzina può essere praticato sui campi normali, in quanto non richiede modifiche né del terreno, né delle palline, né delle racchette; gli adattamenti consistono esclusivamente in alcune diverse regole di gioco, la principale delle quali è quella di poter colpire la palla al secondo rimbalzo. La carrozzina che viene utilizzata è ovviamente diversa rispetto a quelle normali in quanto deve essere più stabile, leggera, manovrabile. Sono state quindi rimosse tutte le parti non strettamente necessarie al gioco del tennis, sia per ridurre il peso che per favorire la rapidità dei movimenti; non essendo previsto contatto fisico tra gli atleti, la manovrabilità assume infatti un’importanza primaria rispetto alla robustezza. Per quanto riguarda le ruote, quelle laterali sono assemblate alla carrozzina con una inclinazione che può variare dai 10 ai 20 gradi circa, il che consente di vincere la forza centrifuga per la forte sollecitazione velocistica nei cambi di direzione. Sono inoltre presenti, anteriormente una o due ruote piccole per favorire la mobilità (l’attuale tendenza è di utilizzare due ruote perché la ruota anteriore singola può creare disturbo nei colpi di recupero), posteriormente un’ulteriore rotella per evitare che il giocatore possa capovolgersi all’indietro (ad esempio durante l’esecuzione del servizio, a causa dell’estensione del busto) e per permettere una maggiore velocità nel girarsi. Fondamentali sono anche la compattezza (la carrozzina deve diventare come una parte aggiunta del corpo dell’atleta, deve perciò avvolgere il giocatore e rendere il binomio atleta-carrozzina il più uniforme possibile), l’assetto posturale della seduta (che dipende in gran parte dalla stabilità del tronco e cambia da soggetto a soggetto in relazione alla rispettiva muscolatura residua), la scorrevolezza e la maneggevolezza (poter raggiungere la pallina nelle varie zone del campo durante le fasi di gioco dipende, oltre che dal possesso di buona tecnica e preparazione fisica, dal poter contare su un buon attrezzo in grado di rispondere il più sollecitamente possibile ai cambi di direzione, ai bruschi arresti o ai semplici assestamenti). Circa i materiali, l’industria e la tecnologia offrono oggi opportunità un tempo impensabili per un’applicazione mirata e consona alle esigenze di robustezza e leggerezza (ad esempio, leghe in alluminio, in acciaio leggero, in titanio).

Nel tennis sono previste due sole categorie di giocatori: la Open in cui possono gareggiare tutti coloro (uomini e donne) che hanno una disabilità agli arti inferiori, e la Quad riservata a chi possiede una disabilità anche alle estremità superiori. Si può giocare sia in singolare che in doppio.

La diffusione del tennis in carrozzina è stata rapidissima, sia in termini di numero di praticanti che di tornei. Nel 2017 i tornei organizzati e gestiti direttamente dalla Federazione Internazionale (ITF) sono stati 173 cui bisogna aggiungere almeno altrettanti gestiti dalle singole Federazioni nazionali. Le tipologie ricalcano abbastanza fedelmente quelle del circuito professionistico open: ci sono infatti i quattro Grand Slam (Australian Open a Melbourne, Roland Garros a Parigi, Wimbledon a Londra, US Open a New York), ci sono i tornei di livello un po’ inferiore (ad esempio gli Internazionali d’Italia a Roma), c’è il Master finale riservato ai migliori giocatori e giocatrici del circuito, c’è la Wheelchair World Team Cup, manifestazione a squadre che è l’equivalente della Davis Cup e della Federation Cup. Ogni torneo ha un suo montepremi (nel 2017 ha superato complessivamente i 2 milioni di dollari) chiaramente commisurato all’importanza dell’evento (nell’ultimo Wimbledon, ad esempio, al vincitore maschile è andato un assegno di 25.000 sterline).

La tabella I ci fornisce una fotografia della “geografia” mondiale del tennis in carrozzina nel 2017 con la distribuzione dei 173 tornei per continente (tutti e cinque) e paese (42): 90 si sono svolti in Europa, 35 nelle Americhe, 29 in Asia, 11 in Oceania, 8 in Africa. A livello di singolo paese, è stata la Francia ad averne organizzati il maggior numero (13), seguita dagli Stati Uniti (12), dall’Italia (10), dalla Gran Bretagna e dall’Australia (9); si tratta di paesi con grandi tradizioni tennistiche (quattro di essi ospitano una prova del Grande Slam), più volte vincitori di Coppa Davis e di Federation Cup. Va anche sottoli-

neata la presenza di tornei in paesi più piccoli e decentrati, con poca storia alle spalle, fuori dalle tappe del grande tennis, ma che hanno comunque voluto dare il loro contributo a sostegno di una disciplina che va incoraggiata in tutte le sue forme e manifestazioni.

TAB. I – CIRCUITO MONDIALE “WHEELCHAIR TENNIS” 2017 (N. TORNEI PER PAESE)

EUROPA	90	
	13	Francia
	10	Italia
	9	Gran Bretagna
	8	Spagna
	6	Polonia, Svizzera
	5	Belgio, Paesi Bassi
	4	Repubblica Ceca
	3	Austria, Lituania, Portogallo, Ungheria
	2	Croazia, Germania, Romania, Russia
	1	Grecia, Slovacchia, Svezia, Ucraina
AMERICHE	35	
	12	Stati Uniti
	7	Brasile
	6	Canada
	4	Ecuador
	2	Argentina, Cile
	1	Colombia, Portorico
AFRICA	8	
	5	Sud Africa
	2	Kenya
	1	Marocco
ASIA	29	
	7	Giappone
	5	Sri Lanka
	4	Corea, Israele
	3	Taipei, Thailandia
	2	Iran
	1	Malesia
OCEANIA	11	
	9	Australia
	2	Nuova Zelanda

Fonte: nostre elaborazioni da notizie ITF (International Tennis Federation).

Per quanto riguarda l'Italia, nel 2017 oltre ai dieci tornei inseriti nel circuito internazionale ne sono stati organizzati altri quattordici per un totale di ventiquattro, venti nel Centro-Nord e quattro nel Mezzogiorno (tabella II). Tra tutti, quello sicuramente più importante è stato il Campionato del Mondo a squadre per nazioni disputato ad Alghero che ha visto la partecipazione di 250 atleti in rappresentanza di 24 paesi (Argentina, Australia, Belgio, Brasile, Canada, Cile, Cina, Corea, Francia, Gran Bretagna, Giappone, Israele, Italia, Kenya, Olanda, Polonia, Russia, Spagna, Stati Uniti, Sud Africa, Svezia, Svizzera, Tanzania e Thailandia). Un successo enorme anche in termini di soggetti coinvolti (quasi 500 tra atleti, dirigenti, allenatori, accompagnatori, famiglie) e di pubblico presente, che ha superato la precedente edizione svoltasi a Tokyo nel 2016.

Per il 2018 la Federazione ha lanciato, finanziandolo con un proprio contributo, il “1° Circuito nazionale di tennis in carrozzina” formato da una decina di tornei che devono necessariamente prevedere le tre categorie (maschile, femminile e quad), avere un montepremi minimo di mille euro, assicurare standard organizzativi, strutturali e di sicurezza adeguati; i tabelloni mettono in palio dei punti che vanno a formare una specifica classifica con master finale e premialità per i migliori.

TAB. II - CIRCUITO ITALIANO “TENNIS IN CARROZZINA” 2017 (N° TORNEI PER REGIONE)

LOMBARDIA	5	Merate, Cantù, Brescia*, Pavia, Cremona*
VENETO	4	Albarella*, Maserà*, Bassano del Grappa, Padova
LAZIO	3	Roma*, Roma, Civitavecchia
PIEMONTE	3	Pinerolo, Cuneo*, Biella
SARDEGNA	3	Alghero*, Alghero*, Olbia
TOSCANA	3	Cecina, Portoferraio, Firenze*
EMILIA ROMAGNA	2	Forlì*, Budrio
SICILIA	1	Palazzolo

* Tornei inseriti nel circuito mondiale (cfr. Tab. I)

Fonte: nostre elaborazioni da notizie FIT (Federazione Italiana Tennis).

Da segnalare anche che la FIT ha previsto un’ulteriore serie di iniziative e di incentivi per consentire a quanti più atleti possibile di cimentarsi in gare ufficiali e salire di livello: raduni e stages, corsi di specializzazione, tecnici e allenatori ad personam, contributi a chi si trova nelle posizioni più alte delle classifiche internazionali, accordi con aziende per acquisto o comodato d’uso di carrozzine, ecc. Una grande opportunità per continuare ad abbattere le barriere, quelle mentali e quelle strutturali, e fare ulteriormente crescere una disciplina che è forza di volontà, impegno sociale, solidarietà, ma è anche spettacolo.

4. UNA BREVE CONCLUSIONE. – Il tennis, al pari di tutti gli altri sport in carrozzina, ci ha regalato tante storie bellissime, capaci di trasformare un semplice gioco in vere e proprie lezioni di vita da cui trarre insegnamenti preziosi per affrontare con più serenità e consapevolezza le difficoltà quotidiane nelle quali ci si imbatte. Tutto questo anche se le gambe poggiano su una sedia a rotelle, se la battuta parte stando seduti, se la pallina non corre veloce: in una parola, senza necessariamente essere Roger Federer, Rafael Nadal o Serena Williams. Perché lo sport ha anche un altro enorme potere, quello “di riuscire a risvegliare la speranza dove prima c’era solo disperazione”, come ebbe a dire Nelson Mandela in un suo celebre discorso pronunciato a Montecarlo nel 2000 in occasione del “1° Laureus World Sports Award”.

BIBLIOGRAFIA

- ARRIGONI C., *Paralimpici. Lo sport per disabili: personaggi, storie, discipline*, Milano, Hoepli, 2012.
- BAL FILORAMO L. (a cura di), *Disabilità e sport, contributi multidisciplinari*, Torino, Celid, 2007.
- BUONOCORE M., MASTROMATTEI D., TOSARELLO M. (a cura di), *Disabilità e sport: dalla integrazione alla inclusione*, Roma, Nuova Cultura, 2011.
- CASTELLI G. (a cura di), *Handicap e sport*, Milano, Unicopli, 1995.
- CAUSIN P., DE PIERI S. (a cura di), *Disabili e rete sociale. Modelli e buone pratiche di interazione*, Milano, Franco Angeli, 2006.
- GHIRLANDA S., *Sport per tutti... spazio ai disabili*, Pisa, Edizioni del Cerro, 2003.
- GIANSANTI A., *Lo sport di cittadinanza*, Latina, Libereidee, 2015.
- PIOLETTI A.M., "Lo sport della frontiera e le frontiere dello sport", *Rivista trimestrale di Scienza dell'Amministrazione*, 2013, n. 1, pp. 105-118.
- PIOLETTI A.M., PORRO N. (a cura di), *Lo sport degli europei. Cittadinanza, attività, motivazioni*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- RIVA G., "Wheelchair. Incentivi e giù le barriere. Ecco il 1° circuito italiano", *SuperTennis Magazine*, 2017, n. 41, pp. 26-27.

www.anasitalia.org/lo-sport-in-carrozzina
www.comitatoparalimpico.it
www.disabili.com/sport
www.disabilitysport.com
www.disabilitàincifre.it
www.federtennis.it
www.itftennis.com

Università degli Studi di Napoli "Parthenope": marialaura.gasparini@uniparthenope.it

RIASSUNTO: Lo sport rappresenta un settore fondamentale nella vita dell'individuo e nella società nel suo insieme. Per l'individuo è un'occasione per approfondire la coscienza di sé e del proprio corpo favorendo la salute, la longevità, il benessere fisico e psicologico, ma anche per migliorare i rapporti con gli altri attraverso la condivisione degli stessi principi e degli stessi ideali. Ma lo sport è anche motore di inclusione sociale perché può incoraggiare un processo di integrazione capace di superare tutte quelle differenze (economiche, sociali, culturali, fisiche) che emarginano ancora troppe persone. Nel contributo vengono analizzate alcune opportunità di inclusione per i soggetti diversamente abili, soffermandosi sullo sport praticato in carrozzina e in particolare sul tennis.

SUMMARY: Sport represents a fundamental field in the life of the individual and in society. For the individual it is an opportunity to deepen consciousness of the self and of one's body, promoting health, longevity, physical and psychological well-being, but also to improve relationships with others through the sharing of the same values and ideals. But sport is also the engine of social inclusion because it can encourage a process of integration by which overcoming all differences (economic, social, cultural, physical) that still marginalize too many people. The contribution analyzes some opportunities of inclusion for disabled people, with a focus on wheelchair sports, tennis in particular.

Parole chiave: disabilità, inclusione, sport in carrozzina

Keywords: disability, inclusion, wheelchair sports

ANDREA GIANSAANTI

QUANDO LO SPORT ANNULLA LE DISTANZE

1. INTRODUZIONE. – La reciproca influenza tra territorio e società è alla base della geografia. Essa, infatti, guarda alla relazione tra l'ambiente e la comunità che vi risiede, e a come questi fattori si influenzano a vicenda, studiando gli aspetti spaziali dei processi umani. Le ricadute spaziali di un fenomeno diffuso come la pratica sportiva si collegano quindi con gli eventi sociali che essa ingenera. Tra gli elementi più rilevanti di questo legame c'è il fatto che lo sport rappresenta un mezzo di comunicazione universale: poiché la comunicazione interculturale è lo strumento prevalente per il superamento delle barriere tra persone con provenienze, identità e classi sociali diverse, ecco che lo sport assurge a fattore in grado di annullare le distanze. Distanze non solamente culturali, ma anche geografiche: la geografia dello sport, infatti, amplia la sua visione partendo dall'empirismo geografico basato sulle relazioni verticali tra l'uomo e l'ambiente, per arrivare alle relazioni orizzontali tra differenti luoghi e aree, fondate sui contatti tra i diversi gruppi umani (De Iulio, 2012). La geografia culturale focalizza la sua attenzione sull'ubicazione delle attività culturali e sulla loro relazione con l'ambiente, pertanto all'interno di essa confluisce anche l'analisi sul rapporto tra attività sportive, valori e territorio. L'attività sportiva costituisce un fenomeno sociale la cui valenza è prevalentemente di natura culturale: la sua capacità aggregativa rende lo sport capace di diffondere valori di natura universale, nonché di rappresentare un elemento che migliora il benessere delle persone, sia sotto il profilo più strettamente connesso alla corporalità, sia per la possibilità di legare ad esso il raggiungimento di obiettivi inerenti la socialità, il rispetto reciproco e la convivenza. Ad esempio nelle aree a forte urbanizzazione, spesso caratterizzate da elementi di marginalità, di scarsa identificazione nel luogo, di limitata coesione della comunità, la pratica sportiva assurge a strumento di partecipazione, di equità e di dialogo (Tintori, 2017). In questo senso, lo sport può favorire il contatto fra i diversi come strategia di intervento sociale, in cui si ripone fiducia per il fatto che pregiudizi e stereotipi nascono a causa della scarsa conoscenza dell'altro, che quindi viene erroneamente percepito come distante e differente da sé: la rimozione di questi errori di valutazione, grazie a un terreno di dialogo e scambio comune basato su regole note e condivise quale è la pratica di una disciplina sportiva, consente di creare un rapporto solidale (Mazzara, 2012). Un riferimento di ciò si ha nella creazione, da parte della Fondazione Shimon Peres Peace Center, promossa dal premio Nobel ed ex primo ministro dello Stato di Israele, di progetti che portino a giocare insieme le giovani generazioni palestinesi e israeliane, per favorire il rispetto e la conoscenza reciproca: nel percorso di pace tra Israele e Palestina, quindi, lo sport si affianca alla diplomazia, ai negoziati, agli aiuti umanitari e alle risoluzioni istituzionali (Davi, Risaliti, 2014).

La promozione di attività sportive non può quindi essere considerata un costo sociale, ma va intesa come un investimento per cittadini e territori, assurgendo a strumento di policy per lo sviluppo, la pianificazione e la risoluzione attiva di conflitti e disagi (Tintori, 2010). Anche l'Unione Europea, con il Trattato di Amsterdam, ha sottolineato la rilevanza sociale dello sport, in particolare per il ruolo che esso assume nel forgiare l'identità e nell'avvicinare le persone. Inoltre, con la Risoluzione del 13 novembre 2007 sul ruolo dello sport nell'educazione, il Parlamento europeo ha individuato l'educazione e la formazione sportiva quali efficaci strumenti per l'inclusione sociale dei gruppi svantaggiati e per il dialogo multiculturale, in grado di contrastare la discriminazione, l'intolleranza, il razzismo, la xenofobia e la violenza. Lo sport, quale fattore di integrazione sociale, è chiamato a costituire un fondamentale metodo educativo capace di trasmettere valori sociali quali l'autodisciplina, la sfida dei limiti personali, la solidarietà, la sana competizione, il rispetto dell'avversario, l'integrazione sociale, la lotta contro ogni forma di discriminazione, lo spirito di gruppo (Parlamento europeo, 2007).



2. LO SPORT COME STRATEGIA DI INCLUSIONE. – L’attenzione rivolta allo sport rientra nell’ambito di una innovativa e concreta strategia dell’inclusione, che fa dello sport un diritto di cittadinanza, rivolgendosi a diverse fasce e tipologie di cittadini, dagli anziani ai disabili, dai migranti a tutti coloro che sono prossimi a condizioni di marginalità sociale: tutte figure che non rientrano nello schema abituale della prestazione agonistica e che quindi realizzano esperienze di aggregazione sociale, oltre che di pratica sulla base di motivazioni, attitudini e potenzialità diverse (Porro, 2003).

Lo sport, tramite la sua azione educativa, sociale ed inclusiva, trasforma il multiculturalismo in intercultura poiché riesce a mettere in contatto individui e gruppi che hanno alle spalle un diverso retroterra culturale, agendo in differenti contesti storici e sociali. L’uguaglianza delle “regole del gioco” unisce gli esseri umani, accomunandoli per il tramite della pratica sportiva più di quanto si possano sentire divisi dalle diverse esperienze di partenza (Maniotti, 1997). La multiculturalità dimostra quindi la capacità delle persone di riconoscersi sia in elementi tipici del vissuto della propria comunità, ma anche in quelli di altre culture: in tale ottica i flussi migratori rappresentano non una minaccia ma un’opportunità per allargare i confini della conoscenza, superando l’orizzonte chiuso del proprio contesto sociale, attingendo a nuovi patrimoni che assimilano differenti punti di vista (Anolli, 2010).

Nello sport, vanno superate non solo le barriere intese quali confini culturali che agiscono su dinamiche locali, regionali e transnazionali (Pioletti, 2013) ma anche le demarcazioni tra le attività ludico-motorie, quelle amatoriali-agonistiche e quelle professionistiche, come rappresentato nel modello “a chiesa” di Scheerder:



Fig. 1 – Il *church model* dello sport di Schreeder.

Fonte: Schreeder, 2007.

Il caso italiano vede ancora prevalente l’elemento dell’agonismo, il che induce spesso cittadini, istituzioni e organizzazioni sportive a trascurare le implicazioni culturali del fenomeno, come la riappropriazione della corporeità, l’affermazione del benessere psicofisico quale contributo allo sviluppo sociale e la produzione di un sistema di regole condivise (Tintori, 2017). Sono proprio il radicamento nelle comunità definite a livello territoriale e la dimensione popolare della pratica sportiva, non solo in termini quantitativi ma soprattutto nella capacità di far sì che una comunità si senta tale, a sollecitare l’attenzione della geografia (Morri, 2007). In Italia, il calcio è considerato lo sport nazionale e, se per un verso risulta condizionato da vincoli economici che contrastano i principi etici e di equità, dall’altro gode di una visibilità tale da poter incidere in maniera significativa sulla comunità, sostenendo la componente culturale dello sport, il valore dell’attività motoria portatrice di rispetto, onestà, confronto, inclusione e convivenza (Tintori, 2017).

3. IL CASO DEI MONDIALI ANTIRAZZISTI. – Il calcio è una disciplina cosiddetta situazionale, in cui la prestazione non è individuata da un risultato assoluto – quale, ad esempio, la velocità di un corridore o la lunghezza di un lancio – ma principalmente dall’interazione tra i compagni di squadra, e tra questi e gli avversari. La collaborazione, propria degli sport di squadra, comporta la necessità di saper sincro-

nizzare i movimenti del singolo con quelli degli altri in un determinato tempo e spazio: essa è pertanto il fondamento di obiettivi comuni, riconosciuti e condivisi dai componenti di una squadra, concetto che si può estendere ai membri di una comunità. Il linguaggio del calcio, sport globale in grado di aggregare persone di origini e culture differenti, rappresenta la base dell'intesa necessaria sul campo per il raggiungimento degli obiettivi e il superamento delle difficoltà. Da qui la sua valenza nell'affrontare le questioni legate alla globalizzazione, allo sviluppo sociale, al dialogo tra nord e sud, alla coesistenza pacifica di comunità diverse (Davi, Risaliti, 2014).

Un riscontro significativo è rappresentato dai Mondiali antirazzisti, manifestazione sportiva organizzata dalla UISP (Unione italiana sport per tutti) e nata per creare un'occasione di contaminazione tra i gruppi ultrà, spesso tacciati di razzismo, e le comunità di immigrati. La portata dell'evento, nel corso degli anni, si è ampliata fino a costituire l'emblema del superamento delle barriere: culturali, territoriali, sociali, linguistiche, di sesso, legate alle diverse abilità. I partecipanti rispecchiano l'abbattimento dei recinti: giovani Saharawi, rifugiati politici e richiedenti asilo, ma anche persone con disabilità fisica e mentale, punk inglesi e ultrà tedeschi. L'impatto geografico dei Mondiali antirazzisti ha inoltre una rilevanza di natura verticale in ordine al territorio che li ospita, Castelfranco Emilia in provincia di Modena.

Le relazioni tra l'attività sportiva e i luoghi in cui essa viene svolta costituiscono aspetti di riflessione per la geografia dello sport, anche in relazione ai legami simbolici con essi (Cirillo, Dansero, Pioletti, 2016). Questo è il caso della prima collocazione dei Mondiali antirazzisti, la cui edizione d'esordio ebbe luogo nel 1997 a Montefiorino, Comune in cui nel 1944 si costituì l'omonima Repubblica partigiana: la scelta della sede fu infatti dettata dalla volontà degli organizzatori di schierarsi apertamente contro qualsiasi forma di discriminazione e di fascismo. La decisione di avviare l'esperienza di contaminazione tra mondi diversi tramite un torneo di calcio affonda le proprie radici nel fatto che il calcio rappresenta una lingua universale, sport in grado di far incontrare la maggior parte delle popolazioni, poiché è un gioco che non conosce nazionalità, né appartenenza grazie a regole universalmente note e condivise (Novascone, Genovese, 2016)

Nel corso degli anni si sono aggiunte altre discipline, quali basket, pallavolo, tchoukball, touch rugby, ma il torneo di calcio resta comunque il fulcro dei mondiali, potendo contare su oltre duemila tra giocatori e giocatrici, per un totale di 174 squadre iscritte nell'edizione 2017. La gestione dell'evento adotta pratiche innovative: i team possono essere misti, comprendendo sia adulti che bambini, e non viene richiesta alcuna documentazione di riconoscimento riguardante i componenti delle squadre. Inoltre, per il 2017 è stato attivato il progetto GOALL, al fine di contribuire all'abbattimento delle barriere di genere, perseguendo gli obiettivi di integrazione e lotta alle disparità propri dei Mondiali antirazzisti. L'attenzione crescente verso la parità di genere nel mondo dello sport, infatti, negli anni precedenti aveva contribuito a incrementare il numero delle squadre composte da uomini e donne nel torneo misto di calcio, pur se non era stata raggiunta la parità tra la presenza femminile e quella maschile. Le squadre interamente composte da donne rimanevano però confinate al torneo loro riservato: il progetto GOALL ha portato all'eliminazione del torneo femminile per disincentivare la separazione dei generi sul campo da gioco e stimolare la partecipazione al torneo misto. "Una competizione a parte per tutelare e mettere in risalto le giocatrici - si legge sul sito ufficiale - non è più necessaria nel contesto aperto, accogliente e non competitivo dei Mondiali antirazzisti. Il desiderio di offrire visibilità alle giocatrici, che aveva motivato nel 2009 l'istituzione del femminile, resta, ma la priorità oggi è quella di rafforzare la percezione della fondamentale uguaglianza fra tutti i giocatori: un obiettivo impossibile da raggiungere, a meno di far competere tutte le squadre nello stesso torneo. Un unico torneo misto è, inoltre, l'occasione perfetta per accogliere le giocatrici ed i giocatori trans e le persone intersessuali, eliminando radicalmente la tradizionale divisione maschile/femminile delle competizioni. Mescolare insieme le squadre, permettendo ad ognuna di esse di essere composta da ogni soggettività, non significa disconoscere le differenze tra i sessi ma creare un unico terreno di gioco, senza alcuna barriera all'entrata" (www.mondialiantirazzisti.org).

L'elemento interculturale e il valore dello sport come linguaggio universale, ma anche come elemento capace di creare un più ampio contesto su cui innestare paradigmi di condivisione, è ulteriormente evidenziato dal progetto GoAll, che va al di là del campo da gioco, proponendosi di raccogliere esperienze provenienti da diversi contesti, nazionali e internazionali, "per creare un'occasione di contatto e scambio di idee fra persone che sono attivamente coinvolte nella lotta alle discriminazioni basate sul genere e sull'orientamento sessuale, e che usano il calcio per raggiungere questo fine. Il respiro in-

ternazionale del progetto assicura che le squadre partecipanti al torneo misto di calcio siano realmente eterogenee e che diverse esperienze possano essere raccontate e condivise. Si tratta dunque di un punto vitale per il successo del progetto. Oltre a giocare, le squadre presenteranno se stesse e le loro attività al pubblico, sensibilizzandolo alla loro causa, e avranno a loro disposizione momenti e spazi dedicati al confronto” (*ibidem*).

Le dimensioni dello sport come appartenenza, e pertanto in grado di rappresentare una forte identificazione emozionale nel rafforzamento di reti sociali omogenee (effetto *bonding*) e le sue potenzialità nel superare le barriere linguistiche, culturali e generazionali, alimentando una interconnessione tra reti eterogenee (effetto *bridging*) (Putnam, 2000) si ritrovano nel percorso evolutivo dei Mondiali antirazzisti. Ci si interroga da tempo se sia più efficace, al fine di favorire un processo di integrazione nei luoghi di accoglienza, allestire squadre composte da giocatori della stessa nazionalità oppure team pluri-nazionali. Favorendo relazioni sociali all’interno dello stesso gruppo d’origine, afferente alla nazione d’origine, le prime risultano avere effetti negativi sui processi di integrazione (Muller, 2014) per effetto *bonding*. Pertanto, ai Mondiali antirazzisti si è scelto di incentivare l’effetto *bridging* tramite l’ampliamento delle relazioni tra persone di diverse nazionalità: le squadre infatti sono sollecitate a scambiarsi i giocatori, per mescolare culture diverse che dialogano col linguaggio dello sport. Inoltre, nei vari tornei non c’è arbitro, e ogni partita è auto-arbitrata dalle squadre stesse, al fine di promuovere il fair play e l’autocontrollo. Nell’ambito dei Mondiali si assiste quindi a un continuo scambio su base paritaria fra persone con esperienze diverse, che contribuisce ad alimentare reti di solidarietà attive nei territori di provenienza.

La manifestazione si sviluppa nell’arco di cinque giorni, coinvolgendo oltre seimila persone che arrivano da tutto il mondo: oltre ai tornei sportivi, sono previsti anche concerti e dibattiti su temi quali immigrazione, diritti di cittadinanza, ambiente e così via. Altra barriera superata dai Mondiali antirazzisti è quella economica: la partecipazione è gratuita, i costi sono sostenuti tramite le donazioni e gli incassi della vendita di bevande e pasti nei ristoranti e bar gestiti dagli organizzatori.

I Mondiali antirazzisti si definiscono un “luogo dove ricordare tutti i non luoghi” attraverso i quali passa l’emarginazione: confini sbarrati, isole dove approdare, barconi, ospedali da campo, e ancora

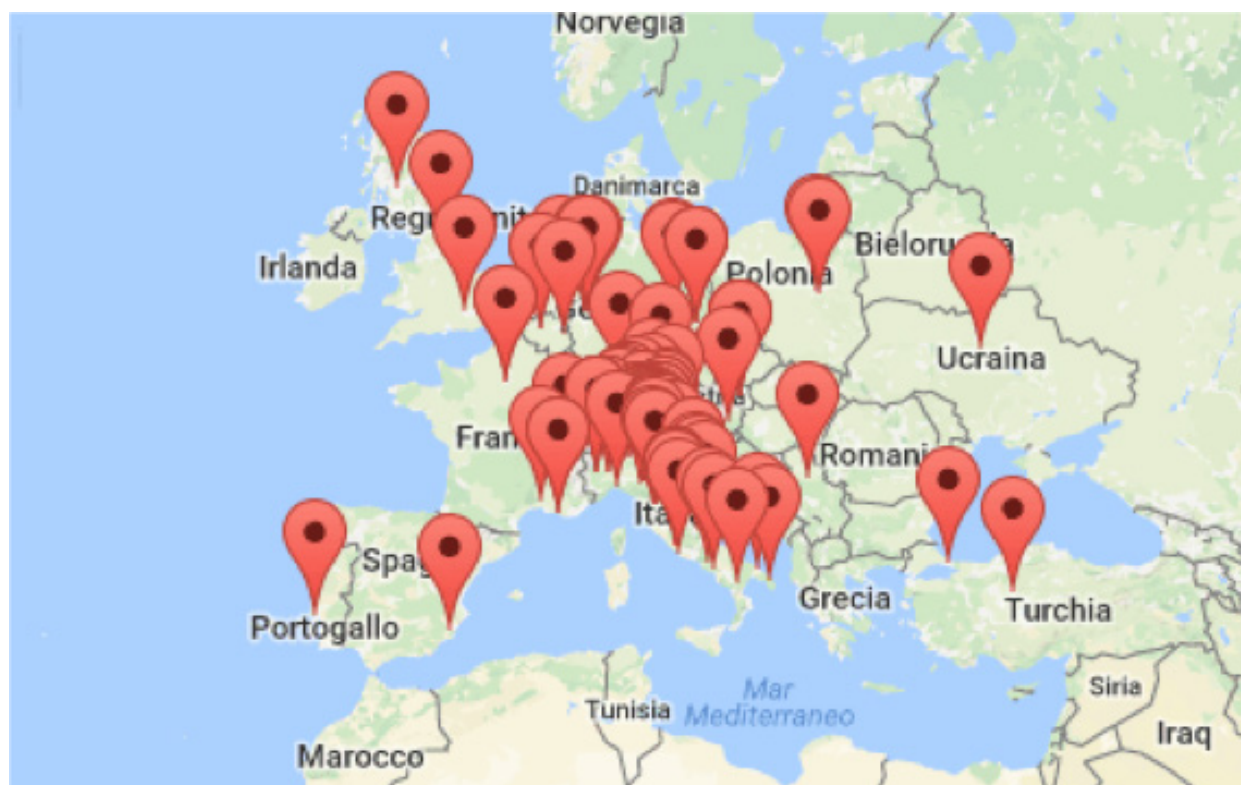


Fig. 2 – La provenienza geografica dei partecipanti all’edizione 2017 dei Mondiali antirazzisti.

Fonte: Elaborazione su dati Comitato Organizzatore.

TAB. I – LE NAZIONI COINVOLTE (TRA PARENTESI IL NUMERO DI SQUADRE)

Austria (4)	Olanda (1)
Belgio (3)	Polonia (2)
Europa (3) (volontari internazionali)	Portogallo (1)
Francia (5)	Serbia (1)
Germania (11)	Turchia (2)
Gran Bretagna (3)	Ucraina (1)
Italia (135)	Mondo (1) – volontari Yap

Fonte: Elaborazione su dati Comitato Organizzatore.

TAB. II – TIPOLOGIE DI SQUADRE COINVOLTE E LORO NUMERO

Squadre con migranti o rifugiati: 42
Squadre che lavorano con disagio mentale: 4
Associazioni sportive: 16
Associazioni antirazziste: 24
Squadre formate appositamente per i Mondiali: 40
Squadre di ultras: 14
Squadre che rappresentato istituzioni, ong, cooperative sociali: 23
Squadre che promuovono tematiche LGBT: 11
Squadre giovanili: 6

Fonte: Elaborazione su dati Comitato Organizzatore.

periferie abbandonate, degrado urbano e culturale. Il linguaggio per superare le barriere è quello dello sport, tramite il quale si dimostra che l'interculturalità è una ricchezza (www.mondialiantirazzisti.org).

Altra caratteristica dell'evento è la convivenza: partecipanti e staff dormono in tenda, in un camping appositamente allestito, che diventa un vero e proprio villaggio in cui si parla una babele di lingue differenti, ma il comune sentire sportivo fa superare le difficoltà di comprensione. Anche questo aspetto è pensato per favorire l'interazione tra comunità e tra individui che, avviata e favorita dalla partecipazione all'evento di sport, consente di instaurare relazioni e favorire dinamiche sia sotto il profilo della conoscenza reciproca tra giocatori – nonché tra essi e il personale volontario che garantisce la realizzazione dell'iniziativa - sia per quanto attiene le relazioni fuori dal campo di gioco, con ricadute positive in grado di influenzare le comunità partecipanti ben oltre l'arco temporale dei Mondiali. Ancor più che per iniziative similari (Novascone, Genovese, 2016), in cui la partecipazione è sì multiculturale, ma limitata alle comunità abitualmente residenti nella stessa area, il parco di Bosco Albergati – che dal 2011 ospita la manifestazione – diventa uno spazio fisico e simbolico di interazione e integrazione.

4. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – Dalla nascita dell'evento, avvenuta nel 1997 nell'ambito del Progetto Ultras, per riunire le tifoserie organizzate e le comunità di migranti, i Mondiali antirazzisti si sono trasformati in un appuntamento pensato per favorire l'integrazione, l'interculturalità e i rapporti sociali. A tal fine sono stati fissati quattro obiettivi-chiave: la promozione della cultura dell'integrazione e della conoscenza tra i popoli; la promozione del rispetto dei diritti per tutti; la sensibilizzazione sui temi ambientali e di sviluppo; la promozione dello sport per tutti come veicolo di integrazione e di benessere psico-fisico. L'elemento geografico non è solo nell'evento in sé, ma anche nel contesto, infatti i Mondiali

antirazzisti sono caratterizzati da due ulteriori importanti dimensioni: quella internazionale e quella del volontariato. Due progetti di Servizio di volontariato europeo, promossi dalle associazioni YAP e YOUNET hanno stimolato il dialogo intergenerazionale mettendo insieme i volontari del luogo, per lo più anziani, con 55 volontari internazionali “sperduti in mezzo alla campagna modenese, senza nessuna esperienza diretta con questo evento, senza nessuna conoscenza del posto né tanto meno della lingua italiana” (Gallo, 2015). L’obiettivo del movimento YAP (*Youth action for peace*) è quello di favorire la convivenza e lo sviluppo dei popoli attraverso l’educazione alla cultura della pace e alla convivenza nella diversità, mentre YOUNET è un’associazione di promozione sociale che utilizza la learning mobility - la mobilità transazionale con fini educativi - per supportare la crescita personale e professionale, il dialogo interculturale e la consapevolezza europea (*ibidem*).

Se la migrazione è un percorso che porta al confronto con lo spazio fisico, ma anche con quello simbolico - legato essenzialmente alla ricostruzione delle relazioni e alla partecipazione al contesto sociale di destinazione – lo sport è strumento in grado di facilitare tale percorso, offrendo una lingua comune che tramite l’interazione spinge all’integrazione, favorendo l’incontro e il confronto tra mondi diversi (Novascone, Genovese, 2016). In questo, pertanto, l’esempio dei Mondiali antirazzisti di Bosco Albergati costituisce un riferimento che, per dirla con Nelson Mandela, dimostra concretamente come lo sport abbia il potere di cambiare il mondo, di unire le persone e di rompere le barriere.

BIBLIOGRAFIA

- ANOLLI L., *La mente multiculturale*, Bari, Laterza, 2010.
- CIRILLO D., DANSERO E., PIOLETTI A.M., “Per una geografia dello sport a Torino”, in BONDONIO P., DANSERO E., GENOVA C. (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre. Mappe, pratiche, immagini, ricadute economiche, pubblico*, Torino, Omero, 2016, pp. 15-59.
- DAVI M., RISALITI M., “Sport e integrazione, due termini potenzialmente sinonimi”, *Calcistorie – Storie di integrazione dal profondo del calcio*, 2014, n. 1, pp. 30-31.
- DE IULIO R., *Geografia e sport. Prospettive di ricerca ed esperienza*, Viterbo, Sette Città, 2012.
- GALLO C., *Il lato (non troppo) nascosto dei Mondiali antirazzisti*, 16 luglio 2015, <http://www.uisp.it/emiliaromagna/pagina/il-lato-non-troppo-nascosto-dei-mondiali-antirazzisti>.
- MANIOTTI P., *Il mondo in gioco. Percorsi ludici e repertorio di giochi per l’educazione interculturale*, Torino, Edizioni Gruppo Abele, 1997.
- MAZZARA B.M., *Stereotipi e pregiudizi. Accettare luoghi comuni, conoscenze non verificate, giudizi preconfezionati: un’economia della mente che diventa un’avarizia del cuore*, Bologna, il Mulino, 2012.
- MORRI R., “Geografia del calcio”, *Semestrale di studi e ricerche di geografia*, 2007, n. 2, pp. 7-25.
- MÜLLER J., “Local relations and transnational imaginaries: football practices of migrant men and woman from Andean countries”, *Spain, Soccer & Society*, 15, 2014, n. 4, pp. 596-617.
- NOVASCONI R., GENOVESE C., “Popolazioni migranti e pratiche sportive a Torino: il calcio e il cricket come veicoli di integrazione”, in BONDONIO P., DANSERO E., GENOVA C. (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre. Mappe, pratiche, immagini, ricadute economiche, pubblico*, Torino, Omero, 2016, pp. 84-100.
- PARLAMENTO EUROPEO, *Risoluzione sul ruolo dello sport nell’educazione*, 13 novembre 1997.
- PIOLETTI A.M., “Lo sport di frontiera. Sport e diverse abilità: un caso di studio”, in PIOLETTI A.M., PORRO N. (a cura di), *Lo sport degli europei. Cittadinanza, attività, motivazione*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 145-168.
- PORRO N. (a cura di), *Lo sport per tutti come possibile strategia di inclusione sociale*, Torino, Provincia di Torino, 2003.
- PUTNAM R., *Bowling alone: the Collapse and Revival of American Community*, New York, Simon and Schuster, 2000.
- SCHEERDER J., *Tofsport in Vlaanderen. Groei, omvang en segmentatie van de Vlaamse recreatiesportmarkt*, Anversa, F&G Partners, 2007.
- TINTORI A., “Lo sport nella città globale. Analisi e prospettive di politiche sociali”, *Geografia*, 33, 2010, n. 1-2, pp. 32-41.
- TINTORI A., “Semantica dello sport. Pratica sportiva e gioco del calcio tra significati e fruizione”, *Semestrale di studi e ricerche di geografia*, 2007, n. 2, pp. 39-49.
- UNIONE EUROPEA, *Trattato di Amsterdam*, Amsterdam, Comunità europee, 1997.

Università degli Studi Niccolò Cusano: andrea.giansanti@unicusano.it

RIASSUNTO: Lo sport è un mezzo di comunicazione universale in grado di annullare distanze, non solo culturali ma anche geografiche. La pratica sportiva favorisce il contatto fra i diversi come strategia di intervento sociale, grazie a un terreno di dialogo comune basato su regole condivise. Essa rappresenta un innovativo strumento di inclusione, come dimostrano i Mondiali Antirazzisti, nati per avvicinare i gruppi ultrà, tacciati di razzismo, e le comunità di immigrati. Nel corso degli anni,

l'evento ha contribuito a superare ulteriori barriere: culturali, territoriali, sociali, linguistiche, di sesso, legate alle diverse abilità, come dimostra la pluralità dei partecipanti, dai rifugiati politici e richiedenti asilo, fino a persone con disabilità, punk inglesi e ultrà tedeschi.

SUMMARY: Sport is a universal means of communication able to cancel distances, not only cultural but also geographical. The sporting practice eases the contact between different people as a strategy of social intervention, thanks to a common ground of dialogue based on shared rules. It is an innovative tool for inclusion, as shown by the World Antiracist Championships, created to bring together hooligans groups, accused of racism, and immigrant communities. Over the years, the event has helped to overcome further barriers: cultural, territorial, social, linguistic, gender, linked to different abilities, as shown by the plurality of participants, by political refugees and asylum seekers, to people with disabilities, English punk and German hooligans.

Parole chiave: inclusione, intercultura, mondiali antirazzisti

Keywords: inclusion, interculture, world antiracist championships

Sessione 8

BARRIERE FLUIDE: LE CITTÀ COSMOPOLITE

GIOVANNI MODAFFARI

INTRODUZIONE

La Giornata pescarese ha lanciato l’attraente sfida di uno studio del concetto polisemantico di “Barriera”, nel contesto del più ampio sguardo a cui si richiama l’evento: “Oltre la globalizzazione”. La barriera esiste per interrompere un disegno, una direzione che altrimenti sarebbe connotata da continuità. “Oltre la globalizzazione” diventa, allora, una spinta lungo la dimensione temporale, un impulso a immaginare come il concetto di barriera verrà rimodulato nel progressivo approfondimento della più recente interpretazione del mondo, la *globalizzazione*, appunto. In innumerevoli sedi, si è tentato di rintracciare le origini di questa visione richiamando le innovazioni tecniche, economiche, istituzionali registratesi negli ultimi decenni ma appare più corretto iniziare a identificare la globalizzazione per quello che è: un modello di pensiero. Come tale, per definizione, essa inizia nel momento in cui l’uomo per la prima volta, ovunque si trovi, concepisce la sua azione e il suo pensiero come portatori di conseguenze estendibili a tutto il *globo*.

Le città cosmopolite contemporanee – nella loro conformazione di grandi snodi di diverse civiltà – sorgono sui modelli della città moderna sviluppatasi a partire dal XV secolo nel contesto mediterraneo. All’interno di questi ultimi, si osserva l’intreccio di anime culturali, etniche e religiose che definiscono il disegno della realtà urbana a immagine e somiglianza del mondo. Un intreccio in cui si rilevano barriere soggette a irrigidimenti improvvisi – talvolta dalle connotazioni violente – ma anche a dissoluzioni nei periodi di convivenza pacifica: *barriere fluide*. Elemento caratterizzante, in questi scenari, è la percezione comune del nuovo orizzonte di azione dell’uomo che, nel quadro intrinsecamente moderno della globalizzazione, si estende oltre le precedenti frontiere geografiche ed epistemologiche. Nei contributi presentati, sono state descritte alcune città assurde a configurazioni esemplari che, oltre a fungere da filtro tra la costa e l’entroterra, diventano i soggetti di un dialogo più ampio, i prototipi dell’evoluzione dello spazio moderno da collettività di luoghi a sistema di riferimento dei nodi di interconnessione globale che si sperimentano nel Contemporaneo. Una trasformazione che si basa sulla successiva declinazione del concetto di *cosmopolitismo* (originariamente individualistica) nella realtà urbana. L’antico cosmopolita ambiva a lasciare la città per definirsi “straniero dappertutto”; la città cosmopolita moderna recide il suo legame con la definizione tradizionale di città e ambisce a ritrarre il mondo nel proprio disegno e nella propria composizione.

Nel contributo *Le città simili a un mondo intero*, si è considerato l’ambito del Mediterraneo, in particolare, la città di Venezia, realtà urbana la cui interpretazione risulta fondamentale nella concezione della Modernità. Così come gli esempi che, nei secoli successivi, hanno modulato il nuovo modello di pensiero con accezioni inedite (Costantinopoli, Alessandria, Beirut).

In conclusione, si vedrà come, benchè con esiti differenti, esse abbiano rappresentato “una terza via fra lo stato e l’individuo: laboratori di mondi nuovi, economici, culturali e politici” (Philip Mansel).

Se il Moderno è un modello di pensiero, per confrontarne le diverse applicazioni i ponti più efficaci sono sempre stati i viaggiatori e le opere in cui essi riportavano le loro descrizioni. *Gli spazi del viaggio e la rappresentazione del mondo* di Giulia Vincenti ha offerto un tramite molto efficace nella figura del mercante ‘veneziano’, parmense di nascita, Cornelio Magni. Un resoconto affascinante dall’interno dell’Impero Ottomano del XVII secolo, una prospettiva particolare ma universale nel viaggiare come desiderio di movimento e soprattutto una descrizione efficace del confronto sempre attuale con l’*Altro*. In questo contributo, si è visto come l’azione di avvicinamento tra mondi diversi operata dai mercanti e dalle loro descrizioni sia uno strumento fondamentale per la ricostruzione della percezione moderna della necessità di vivere i luoghi per conoscerli, affrontarli e, malgrado le barriere del tempo storico in cui si vive, tentare di congiungerli.



GIOVANNI MODAFFARI

LE CITTÀ SIMILI A UN MONDO

1. INTRODUZIONE. – Nel 1498, Aldo Manuzio pubblica a Venezia l'opera omnia del Poliziano, prima edizione in cui appare il motto aldino *festina lente* ("affrettati con calma"). Nell'epistola dedicatoria si trova anche una considerazione sul contesto vissuto da Manuzio e in cui ha modo di divenire il più celebre stampatore del Rinascimento:

Marin Sanudo, uomo ammirevolissimo, sono solito contemplare spesso con me stesso questa città di Venezia, (dotata) di quasi infinite cose, per le quali mi sembra essere piuttosto un mondo che una città... (1).

Che tipo di realtà urbana è la Venezia del XV secolo? Quali sono gli elementi che allo sguardo di Manuzio, appaiono come *infinite cose*? E perché il termine di paragone più avvincente è il mondo intero?

Si rende necessaria un'interpretazione geografica del momento in cui si verifica la rivoluzione attribuibile alla nascita della Modernità. Il contesto è quello mediterraneo, in cui avviene la riscoperta della Geografia, la *Guida al disegno della Terra* (Greppi, 1996, p. XI) del geografo alessandrino Claudio Tolomeo, opera le cui tracce circolavano a bassa intensità nell'area già da qualche secolo (Gautier Dalché, 2009). Il luogo privilegiato per l'indagine di questo mutamento è la città come "sede in grado di produrre un'immagine materiale, pubblica e perciò condivisa, della forma e del funzionamento del mondo o di una sua parte" (Farinelli, 2003, p. 153).

Il cambiamento del funzionamento del mondo che si registra nel XV secolo, ma che inizia ben prima, può essere letto nell'evoluzione delle configurazioni sociali e culturali delle città che lo vivono.

2. CITTÀ E COSMOPOLITISMO. – Studiare le città cosmopolite è dunque questione moderna e, a rigore terminologico, parlarne potrebbe apparire una sfida controversa. La nozione di *cosmopolitismo* è intrinsecamente associata alla dimensione del cittadino ma, originariamente, in una prospettiva di negazione della città (2).

La definizione originaria di *cosmopolitismo* fa riferimento alla sua declinazione individualistica, alla risposta di Diogene di Sinope (il Cinico) che si dichiarava *κοσμοπολίτης* a chiunque gli chiedesse delle sue origini. In piena crisi della polis del V secolo, Diogene contestualizzava il suo essere *cittadino del mondo*, nel ritorno alla φύσις, la natura, in opposizione alla realtà urbana. Posizione congruente a quella di Aristippo di Cirene che, nel dialogo ricostruito da Senofonte nei *Memorabili* (SSR IV A 163), viene additato da Socrate come "cattivo cittadino" per il suo non appartenere a nessuna città e volersi definire "straniero dappertutto" (de Luise, Farinetti, 2001, pp. 27-31). Tuttavia, Bruce Chatwin, nomade contemporaneo, ricorda come l'anatema di Diogene sia un esempio di *primitivismo culturale* o di *malcontento dei civilizzati verso la civiltà*. Se la stessa civiltà è geneticamente concepita nell'ambito della città, ci si estrania da quest'ultima proprio per uscirne: condizione raggiungibile solo da 'civilizzati'. La parola civiltà "significa niente più che vivere nelle città" (Chatwin, 2005, pp. 104-105).

(1) *Urbem hanc Venetam saepe numero mecum mirari soleo Marine Sannute vir prestantissime cum infinitis prope rebus, quibus alter orbis magis, quam urbs mihi esse videtur* [Poliziano, 1498]. La traduzione di questa e delle successive citazioni da opere non in lingua italiana sono a cura dell'autore del contributo.

(2) Una disamina articolata della nozione di cosmopolitismo è stata condotta da Massimo Mori nella lezione Modelli di cosmopolitismo a confronto tenuta il 17 marzo 2017 per la Scuola di Alti Studi – Fondazione San Carlo di Torino, reperibile al link: https://www.youtube.com/watch?v=nBhtL0S4I_8.



Nella città moderna, il cosmopolitismo subisce una trasmutazione epistemologica per cui la realtà urbana, nel suo essere definita e individuabile sulla superficie del globo, salda alcune delle connotazioni del territorio e dello spazio. È riconosciuta come luogo di appartenenza dai cittadini che la abitano in virtù della sua natura di spazio di movimento, di centro in cui convergono individui la cui patria d'origine è situata altrove. La nozione di città cosmopolita è puramente moderna in quanto è in quest'epoca che, attraverso la *Geografia* di Tolomeo - e le conseguenze che essa recò nel panorama culturale fiorentino, veneziano, europeo - si realizzano due essenziali movimenti nel pensiero del mondo: l'avvio della definizione del globo terrestre e la trasformazione del territorio in spazio. Divenire città cosmopolita significa trasformare il disegno urbano, la relativa composizione etnica, culturale, la stessa conformazione fisica, nel disegno del mondo; riuscire a tradurre la complessità del proprio tessuto in una continuità in cui le barriere si affievoliscono, si sottomettono ad un disegno più grande, quello della città-mondo, rappresentazione materiale, si osserverà, del desiderio di spingere un po' più in là il confine del conosciuto.

3. VENEZIA IN UN LIBRO. – La fondamentale trasformazione del territorio in spazio di movimento avviene proprio nel periodo in cui Aldo Manuzio arriva a Venezia: città cosmopolita, modello per eccellenza per l'interpretazione del mondo dell'epoca ma non solo. La Venezia del XV secolo non è un semplice, benché inedito, agglomerato urbano ma assolve la funzione di grande hub di civiltà, precisamente localizzabile nello spazio ma proiettato lungo diverse direzioni, il modello stesso di un desiderio di espansione senza limiti.

La riscoperta bizantina della *Geografia* attribuibile a Massimo Planude (ca. 1260-1310), monaco a Costantinopoli e inviato ambasciatore a Venezia nel 1296 è per Patrick Gautier Dalché l'evento che “avrebbe potuto offrire l'occasione di una trasmissione più rapida della *Geografia* all'Occidente” (Gautier Dalché, 2009, p. 82). Lo sconvolgimento che si viene a creare nell'ambito fiorentino ma anche in quello ferrarese, in seguito all'importazione e alla traduzione dell'opera di Tolomeo, è alla base di numerose innovazioni nel pensiero dell'epoca, compresa la definizione di quella che Panofsky definisce la prospettiva *artificiale* (Farinelli, 2003, p. 13). L'ambiente veneziano, tuttavia, presenta delle peculiarità che stimolano un'attenzione simile a quella richiamata da Firenze.

Innanzitutto, si veda la conformazione di Venezia nel XV secolo: una delle tre città europee – con Parigi e Napoli – che superavano i centocinquantamila abitanti (Marzo Magno, 2012, pp. 9-10); come stato, inglobava un terzo dell'Italia settentrionale – incluse due delle venti città europee con più di 50 mila abitanti, tra cui Verona e Brescia – e territori delle odierne Slovenia, Croazia, Grecia, Montenegro, isole di Creta e Cipro. Veneto e Fiandre contavano oltre il 16 per cento di popolazione urbanizzata. In città, si ritrovano greci e armeni in fuga dagli ottomani, ebrei rifugiati dalla Spagna e una miriade di lingue (*ibid.*, pp. 26-29). Venezia si proietta sul mare attraverso presidi governati dai propri rettori, esponenti del patriziato cittadino, e le cui relazioni erano governate all'interno del Commonwealth marciano (3). Venezia sviluppa anche avanguardie culturali. Il libro a stampa, l'innovazione cardine della mutata percezione del mondo, causa ed effetto di essa, trova la sua massima espressione a Venezia. Città che “rispetto ad altri stati suoi contemporanei offre un inarrivabile clima di libertà” e in cui “fino al 1553 di fatto non è presente la censura”. Grazie anche a punti di forza come la disponibilità di energia idraulica nell'entroterra, che permette una fiorente produzione di carta, e agli stampatori provenienti dall'Europa centrale, a Venezia si stampano i libri moderni. Persino il fiorentino Girolamo Strozzi pone in laguna la base dalla quale dirigere le vendite di libri ai mercanti fiorentini dispersi nell'Italia e nell'Europa del tempo (*ibidem*).

Venezia è il teatro delle grandi imprese tipografiche della guida che ci ha introdotto al nostro discorso. Dai torchi di Manuzio esce l'*Hypnerotomachia Poliphili*, che Helen Barolini descrive come “il libro più glorioso del Rinascimento (...) utilizza un gergo bizzarro di varie lingue e dialetti”: un misto di italiano, veneziano, latino, greco, con elementi di ebraico, caldeo, arabo cui si aggiungono innumerevoli neologismi (Barolini, 1992, p. 91). A Venezia vengono stampati la prima Bibbia rabbinica e il primo Talmud della Storia; l'*Alcoranus arabicus*, un'edizione controversa e discussa che però rimane a tutti gli

(3) Un'interessante descrizione viene fornita in Orlando E., *Venezia e il mare nel Medioevo*, Bologna, Il Mulino, 2014, pp. 159-166.

effetti il primo Corano a stampa con caratteri mobili (Marzo Magno, 2012, pp. 47-48, 61-80) (4); i primi libri in armeno, glagolitico, greco, per i veneziani della laguna e per quelli che lo sono diventati nei domini d'oltremare ma anche libri destinati all'esportazione nel Levante cui contribuiscono anche gli intellettuali bizantini fuggiti da Costantinopoli alla conquista di Maometto II del 1453. I volumi veneziani invadono la Gran Bretagna, la Germania, lambendo la Sublime Porta. Per buona parte del XVI secolo, Venezia stampa la metà di tutti i libri pubblicati in Europa, fino ad arrivare, si ipotizza, a circa 35 milioni di volumi. Successivamente, inoltre, diventa capitale della grecità e a metà Settecento esporta nel Levante tra i 20 e i 30 mila libri in greco, attività che prolunga fino al Novecento. In generale, le percentuali di libri religiosi rimarranno sempre modeste (*ibid.*, pp. 22-28, 92-97).

Quello che si osserva, a livello di produzione culturale, è il riflesso di una strategia più ampia, la vera matrice di quella che il cronista francese Philippe de Commines definì “la più trionfante città che si fosse mai veduta” (Commines, III, 110, in Prucher, 1957). Come osserva Cesare De Seta, la strategia veneziana, da lungo tempo, era stata quella di “volgere le spalle alla terraferma”, superando il Mediterraneo, confrontandosi con la cultura araba e la civiltà bizantina, arricchendo la sua economia grazie ai pellegrinaggi in Terrasanta, la partecipazione alla prima crociata e la conquista di Gerusalemme nel 1099: “un impulso formidabile, in tempi in cui la penisola d'Italia viveva momenti di crisi profonda e soggiaceva ad assai difficili condizioni di vita” (De Seta, 2016, p. 24). La Venezia che si apre tra XIV e XV secolo è “la capitale del ducato e dello zecchino, dell'oro africano, dell'argento dell'Europa centrale. È la regina del pepe, delle spezie, delle droghe, della seta; è la capitale del cotone che le arriva dalla Siria in enormi balle e a bastimenti interi [...] Venezia immagazzina tutto, rivende tutto [...] Ogni spazio economico fa capo a una città dominante, come una piramide alla sua punta. Venezia ha costituito questa punta unica” (Braudel, 2012, p. 245). Caratteristiche che rendono Venezia *il mondo dell'epoca*.

Nella prospettiva degli studi geografici, Marica Milanese sottolinea che proprio a Venezia si registrano le più importanti innovazioni della cartografia mediterranea fino al XVI secolo. Venezia e Firenze occupavano due posizioni nella geografia mediterranea dell'epoca che rispecchiano approcci fondamentalmente diversi nel crescente confronto con l'Antico, come si vedrà nel caso della cartografia. Se per Firenze le carte di Tolomeo costituivano il modello di una nuova rappresentazione del mondo, Venezia vantava già una tradizione cartografica in grado di “rappresentare il mondo a livello locale quanto ecumenico”. È a Venezia che si attua la vera integrazione tra le carte corografico/nautiche e quelle corografico/tolemaiche, tra i testi tolemaici e quelli moderni (Milanese, 2008, pp. 215-216).

4. “LABORATORI DI MONDI NUOVI”: LEVANTE. – Nelle città del Vicino Oriente, il concetto di Modernità sarebbe intervenuto per adozione, imitazione, a volte persino imposizione. Ma prima di questi tentativi, si osserva una fase di evoluzione urbanistica che inizia con i grandi modelli dell'età ellenistica in cui, dal disinteresse delle potenze continentali nei confronti della costa, la considerazione degli abitanti delle coste come stranieri e del mare come un confine, si passa all'indispensabilità del *porto franco*.

Come ricostruito da Robert Revere, seppur nella descrizione di un contesto storico le cui dinamiche commerciali risultano tutt'affatto differenti da quelle richiamate in questa sede, il concetto di ‘porto’ non era solo inteso come centro di commercio (sulla costa, sulle rive di un grande fiume o sulla linea di congiunzione tra montagne e deserto) ma un centro in cui fosse realizzabile il commercio interculturale che avrebbe caratterizzato le società premoderne. Il porto franco era una città o un piccolo stato la cui caratteristica indispensabile era la neutralità e l'estraneità ai contrasti che opponevano gli altri stati. Un notevole impulso era stato dato dal primo tentativo di civiltà universale: la Macedonia di Alessandro Magno. Egli aveva incaricato Cleomene di Naucrati della pianificazione di Alessandria, porto franco per eccellenza che sarebbe sorto su territorio egizio, costruito sotto governo greco ma non soggiacente al potere di alcuno dei due. La presenza di egizi ed ebrei doveva arginare la preminenza greca e tutte le transazioni avvenivano sotto giuramento davanti all'altare di Efesto, all'apertura di ogni documento commerciale (Revere, 1978, pp. 61-72).

Nella sua dettagliata rassegna del Levante urbano, Philip Mansel muove i passi del suo discorso

(4) Si veda anche Nuovo A., *Il Corano arabo ritrovato*, in “La Bibliofilia”, 89 (1987), 3, pp. 237-271.

partendo dalla Costantinopoli *moderna*. In particolare, dal quartiere di Galata (oggi nucleo di Beyoglu) - esterno alle mura, genovese fino al 1453. Nel 1569, l'Impero Ottomano aveva emanato le capitolazioni con cui si garantiva libertà di commercio con la Francia, extraterritorialità per i sudditi francesi, libertà di culto e foggia degli abiti. Queste costituirono l'elemento determinante per lo sviluppo delle città levantine come "laboratori della coesistenza fra etnie e religioni diverse, senza paragoni in nessun altro luogo del mondo" (Mansel, 2016, p. 13). Il cosmopolitismo di Pera (nome medievale del quartiere e comune fino al XX secolo) è *sui generis* perché legato alla presenza delle sedi diplomatiche, guidate dal bailo veneziano, alla cui sede dal 1536 si affiancò quella dell'ambasciatore di Francia, seguito ancora da quelli inglese e olandese. In breve tempo, come in altre città del Levante, a Pera si assistette a una convivenza di un gran numero di musulmani, cristiani ed ebrei. Pera era "un centro di diplomazia, di raccolta di informazioni e di interazione tra mondi di etnia e religione diverse", senza i ghetti che, invece, cominciavano a definirsi nell'Europa cristiana (a partire da Venezia). Malgrado le diversità dei costumi, non si rendeva necessaria una rigida segregazione abitativa. Si sviluppavano anche qui grandi scambi intellettuali (*ibid.*, pp. 12-18). La minoranza musulmana di Pera diventerà maggioranza alla metà del XVII secolo e nello stesso periodo la quota di cristiani nelle città Levante aumenterà dal 6% fino al 20% del XX secolo. Moschee, sinagoghe e chiese venivano innalzate una accanto all'altra. Le barriere cadevano anche dal punto di vista linguistico con l'introduzione della lingua franca, quello che Byron avrebbe definito "l'italiano del Levante" (*ibid.*, pp. 15-21).

Proseguendo verso l'età contemporanea, nelle città levantine del XIX secolo, il cosmopolitismo come rappresentazione del mondo si spiega ancora più chiaramente nel disegno della città. Ripartendo con Mansel dall'Alessandria di Muḥammad 'Alī che, tra 1805 e 1849, la trasforma da un paese di seimila abitanti ad una cosmopoli di oltre 100 mila. La sua ascesa è considerata "l'inizio del Medio Oriente moderno". Per la prima volta, inoltre, nell'impero ottomano si instaurava "una dinastia su base territoriale stabile". Da capo militare, Muḥammad 'Alī ottenne la semi-indipendenza dell'Egitto ma soprattutto, come primo tentativo di assorbire la modernità occidentale, mandò i primi gruppi di giovani studiosi in Europa, in Italia e dal 1826 a Parigi (*ibid.*, pp. 64-68). Sotto la sua guida, Alessandria diventerà un porto di valore internazionale, l'architettura stessa della città sarà un intreccio delle influenze artistiche più diverse.

Muḥammad 'Alī svilupperà un Arsenale che nel dispaccio del ministro della marina francese è descritto come una Torre di Babele levantina: "francesi, inglesi, italiani, maltesi, arabi, turchi, armeni, copti, arabi del deserto, tutti lavorano insieme e si capiscono per quanto possono a vicenda" (5). Verranno istituiti organi amministrativi a formazione composita come il Tribunale commerciale della città: quattro membri musulmani, due cattolici, un greco, un francese e un ebreo e la Commissione di ornato: presidente era il console greco, gli altri membri erano consoli, commercianti e uno sceicco egiziano. Ad Alessandria verrà anche aperta la Grand-Place, il primo segno di un elemento essenzialmente moderno in tutto il Medio Oriente: lo spazio pubblico. E, come visto per Venezia, ad Alessandria arrivano i torchi ad affermare il primato nella vita culturale: nel 1824, nella tipografia europea dell'italiano Draghi, "viene stampato il primo libro inglese in Egitto: *Egypt, a descriptive poem*, di Henry Salt" (*ibid.*, pp. 73-79).

Un esempio di equilibrio cosmopolita mediterraneo è ancora oggi Beirut, la prima città levantina a divenire capitale, in cui regge il delicato confessionalismo per cui cariche e ruoli sono distribuiti tra le 'maggioranze' sunnita, cristiano maronita e sciita. La Beirut del XIX secolo è, per il diplomatico britannico Andrew Paton, "una *skala* (porto) levantino, una bastarda, un ibrido". A differenza delle città dell'interno, a lungo non sono esistiti quartieri distinti per confessione religiosa; nel 1767 la chiesa ortodossa di San Giorgio sorgeva accanto alle moschee d'Omar, già chiesa crociata di San Giovanni (*ibid.*, 2016, pp. 99-101) (6). Si tratta di un equilibrio basato sui numeri, sul fatto che nessuna comunità raggiungesse una maggioranza tale da accerchiare le altre; di una realtà che ha sofferto in particolar modo la modernizzazione, anche a causa delle interferenze straniere, caratterizzate dalla progressiva apertura dei

(5) Dispaccio del barone d'Haussez, 25 giugno 1829, in Douin G., *L'Égypte de 1828 à 1830: correspondance des consuls de France en Égypte*, Rome 1935.

(6) La nota di Andrew Archibald Paton è del 24 febbraio 1841; si veda anche Davie M., *Les Chrétiens dans l'espace et la société de Beyrouth* in Boisset L., *Les relations entre musulmans et chrétiens dans le Bilad al-Cham*. Actes du colloque de 2004, Beirut 2005.

consolati degli imperi europei, del costante stimolo a riconoscere diverse nazioni all'interno dello stesso paese. Fu proprio a Beirut che nacque il moderno nazionalismo arabo, alimentato dagli scontri con i turchi (*ibid.*, 2016, pp. 306-314).

La rassegna di Mansel è un viaggio che comprende anche Smirne, Salonicco e altri lati del Levante che si distinguono dall'entroterra e, più in generale, dalle coeve realtà urbane nel Mediterraneo, per la loro capacità di esercitare il potere "morbido" della città e rappresentare una "terza via fra lo stato e l'individuo: laboratori di mondi nuovi, economici, culturali e politici" (*ibid.*, pp. 6-7). Centri che, per motivi affini o contrastanti, perderanno gran parte della loro capacità di rappresentare il mondo, in seguito all'insorgere dell'istanza nazionalista ma che avrebbero lasciato una traccia profonda, una guida, per le realtà urbane che le avrebbero sostituite, per il modo a noi contemporaneo di intendere lo spazio.

5. CONCLUSIONI: LO SPAZIO CONTEMPORANEO E IL PENSIERO DEL MONDO. – Nella *lezione veneziana*, la potenza e lo sguardo più ampio sul mondo dell'epoca provenivano dall'attrazione e concentrazione di pensatori, mercanti, istituzioni, da una rete di relazioni commerciali e di libertà che non possono non riportare alla mente la Venezia di oggi. In un articolo di qualche anno fa, Arlette e André-Yves Portnoff sottolineavano come, per Venezia, "l'Università di Padova avesse un ruolo precursore rispetto a quello di Stanford" per la Silicon Valley oggi. Venezia era una terra in cui la visione umanista era molto forte, modello di *terra creativa* con cui si confrontò anche l'altra sponda del Mediterraneo e "la diffusione del libro ha modellato le evoluzioni del mondo, al punto che il rifiuto della stampa nel XVI secolo ha condannato al declino l'Impero Ottomano" (Portnoff, 2016, pp. 18-19). La rivoluzione del libro è l'antesignana di quella digitale. Le terre creative contemporanee, la Silicon Valley, la Route 128 presentano esattamente quelle caratteristiche che si incontrano a Venezia e che si stanno replicando nelle nuove terre creative d'Oriente, insieme alle conseguenze di quella visione umanista per cui la ragione, l'osservazione individuale della realtà, è la base per affrontare le istanze di visioni dogmatiche da qualsiasi fonte esse provengano. Proprio Aldo Manuzio, scrive Erasmo, divenuto suo amico, "avrebbe voluto costruire una biblioteca non avente altri limiti che quelli del mondo" (*ibid.*, pp. 20-22).

Nel passaggio dal territorio allo spazio di movimento, la dimensione urbana realizza finalmente di far parte di una dimensione più ampia. La globalizzazione, come modello di pensiero, non è mai stata così forte e determinante per l'orientamento dell'uomo. Si produce, si crea, per il mondo, pensando il mondo. Lo spazio delle generazioni dei *nativi digitali* è uno spazio rizomatico in cui l'importanza del *locale* è finalmente sostituita dalla necessità e dalla percezione dell'interconnessione globale, del dissolversi delle distanze. È lo spazio delle mega-cities di cui scrive Parag Khanna (7), nuovi centri contraddistinti dalla capacità di produrre, attrarre, smistare informazioni e lungo i quali la modernità scorre replicando su scala quella terza via che abbiamo scoperto poco sopra. Poli di accelerazione di una stratificazione delle città che è sempre avvenuta nella Storia, sebbene ad intensità minori e che è l'espressione di quella visione profondamente umanista che traduce il desiderio nel movimento, la ricerca dell'uomo nelle *infinite cose*.

BIBLIOGRAFIA

- BAROLINI H., *Aldus and His Dream Book*, New York, Italica Press, 1992.
BRAUDEL F., *La Méditerranée, Les Hommes et l'Héritage*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1978, trad. it. *Il Mediterraneo, lo spazio e la storia: gli uomini e la tradizione*, Roma, Newton Compton, 2002.
CHATWIN B., *Anatomy of Restlessness: Selected Writings 1969-1989*, London, Johnatan Cape, 1996, trad. it. *Anatomia dell'irrequietezza*, Milano, Adelphi, 2005.
DE LUISE F., FARINETTI G., *Storia della felicità. Gli antichi e i moderni*, Torino, Einaudi, 2001.
DE SETA C., *Venezia e Moby Dick*, Vicenza, Neri Pozza, 2016.
GAUTIER DALCHÉ P., *La géographie de Ptolémée en Occident (IVe-XVIe siècle)*, Turnhout, Brepols, 2009.
GREPPI C., Prefazione a BROCC N., *La geografia del Rinascimento*, Modena, Franco Cosimo Panini, 1996.
MARZO MAGNO A., *L'alba dei libri. Quando Venezia ha fatto leggere il mondo*, Milano, Garzanti, 2012.
MILANESI M., "Cartografia per un principe senza corte. Venezia nel Quattrocento", *Micrologus*, 16, 2008, pp. 189-216.

(7) Si fa riferimento a Khanna P., *Connectography. Mapping the Global Network Revolution*, New York, Penguin Random House, 2016.

- MANSEL P., *Levant*, London, John Murray, 2010, trad. it. *Levante*, Milano, Mondadori, 2016.
- POLIZIANO A., *Omnia opera Angeli Politiani, & alia quaedam lectu digna, quorum nomina in sequenti indice uidere licet*, Venezia, Aldo Manuzio, 1498.
- PORTNOFF A., PORTNOFF A.-Y., “Comment une terre devient créative”, *Futuribles*, 2016, n. 414, pp. 17-26.
- PRUCHER A., *I “Memoires” di Philippe de Comynes e l’Italia del Quattrocento*, Firenze, Olschki, 1957.
- REVERE R., “La terra di nessuno sulla costa: i porti franchi del Mediterraneo orientale”, in POLANYI K. (a cura di), *Traffici e mercati negli antichi imperi: le economie nella storia e nella teoria*, Torino, Einaudi, 1978, pp. 75-43.

Università degli Studi di Roma “Tor Vergata”: giovanni.modaffari@live.com

RIASSUNTO: Nelle città cosmopolite del passato, si osserva come la realtà urbana moderna ambisca a diventare il disegno del mondo: città costiere in cui si intrecciano relazioni commerciali, reti di traffici e scambi di idee, il cui spazio di riferimento è il globo intero. Nel presente lavoro, si mostreranno esempi storici di questa trasformazione: la Venezia del XV secolo, che avrebbe gettato le basi della città creativa, modello ancora oggi imitato nei grandi laboratori urbani di innovazione, sulle coste statunitensi e nelle nuove città d’Oriente. E le città levantine (Costantinopoli, Alessandria, Beirut) che, fino al XIX secolo, diventeranno straordinari scenari di convivenza, dimostrazioni vive della fluidificazione delle barriere, della conversione del territorio in spazio di movimento.

SUMMARY: In the cosmopolitan cities of the past, modern urban reality aspired to mirror the world: coastal cities built commercial relations, networks and exchanges of ideas taking the whole globe as their frame of reference. In this essay, we will investigate some historical examples of this transformation: how Venice in the 15th century paved the way for the creative city, a model that is still imitated in major urban labs of innovation along the US coasts and in the new far Eastern cities. We will also see how the cities in the Levant (Constantinople, Alexandria, Beirut) became extraordinary scenes of intercultural coexistence, a vivid proof of the fluidification of barriers and modern transmutation of territory into space open to movement.

Parole chiave: cosmopolitismo, città, Mediterraneo
Keywords: cosmopolitanism, city, Mediterranean Sea

GIULIA VINCENTI

GLI SPAZI DEL VIAGGIO E LA RAPPRESENTAZIONE DEL MONDO: COSTANTINOPOLI DAGLI OCCHI DI CORNELIO MAGNI

1. INTRODUZIONE. – Le prospettive di analisi di una relazione di viaggio appaiono molteplici, in virtù della natura complessa e sfaccettata del genere letterario. La caratteristica costitutiva fondamentale dell'odeporica, cioè il confronto con l'alterità, spaziale e culturale, lega le istanze della disciplina geografica con quelle del viaggio quale forza centrale nelle trasformazioni storiche, nei processi di costruzione identitaria e nella costruzione fisica e mentale dei luoghi (1).

Il viaggio appartiene alle forme più antiche e più universali della vita dell'umanità. A cercare un antico primato in quell'esperienza, si può dire che i primi a scegliere di mettersi in marcia per terre lontane di loro volontà furono i mercanti. Quando il viaggio era affare di pochi, motivato da necessità speciali ed evidenti, sulle strade andavano soldati e corrieri, principi e uomini di cultura, studenti e mendicanti, pellegrini e avventurieri, ma prima di tutti e sempre vi erano i mercanti con le loro preziose mercanzie: spezie, oro e seta, armi e perle (Mazzei, 2013, p. 20).

Considerati i viaggiatori per eccellenza, i *mercatores*, come l'autore dello scritto qui in esame, dedicano la loro vita al viaggio e alla diffusione di merci e idee, stante anche la loro disponibilità al superamento delle frontiere fisiche e culturali. Il mercante viaggia, con un bagaglio di esperienza consolidato nel tempo in spostamenti reiterati e forte di approfondite conoscenze nell'ambito delle lingue, delle strade e delle monete, tanto che spesso i primi viaggiatori moderni decidevano di unirsi a lui anche per lunghi tratti di cammino. Va inoltre evidenziato che l'età moderna è un'epoca in cui il viaggio assume un ruolo rinnovato e fondante nella vita dell'uomo: la dimensione itinerante si pone non solo come spinta alla conoscenza dell'altro da sé, ma anche come mezzo di conoscenza della propria interiorità. Se da sempre l'anelito a uscire dalle angustie della quotidianità, le esigenze legate ai commerci, alla politica, o alla fede e alla spiritualità, hanno spinto i viaggiatori a mettersi per via, è nell'età moderna che la pratica del viaggiare trova una sua più chiara strutturazione.

2. I CONTATTI CON L'ALTERITÀ OTTOMANA. – Per il viaggiatore del XVI e XVII secolo, mercante, ma spesso anche funzionario politico, l'incontro con cultura ottomana è un fenomeno piuttosto frequente. Specialmente nel contesto veneziano, l'itinerario presso la Sublime Porta è un elemento consueto negli scritti letterari, di mercanzia, nei resoconti di viaggio. L'esperienza del viaggio era parte integrante di una sorta di apprendistato tanto per mercanti e artigiani, quanto per cittadini avviati alla carriera politica o diplomatica (Perocco, 2003). Alle destinazioni europee si aggiungeva molto frequentemente il viaggio in Oriente per cui la Turchia e Costantinopoli o la Persia potevano rappresentare la meta ultima o una tappa di viaggi molto più lunghi. È il caso proprio dell'esperienza di viaggio di Cornelio Magni: benché in questa sede sia in esame il suo viaggio presso la Sublime Porta, l'incontro con Nointer, ambasciatore

(1) Quello del viaggio resta un campo in cui molto resta da scoprire, benché un'ampia letteratura abbia approfondito questo tema. Si vedano in particolare: Leed, E.J., *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Bologna, Il Mulino, 1992; Brilli, A., *Viaggio in corso. Aspettative, imprevisti, avventure del viaggio in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2004; Id., *Il viaggio in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2006. Vincenzo De Caprio ha studiato con risultati veramente eccellenti e molto efficaci la «conoscenza dei meccanismi legati al definirsi della compagine testuale delle relazioni di viaggio», meccanismi che, come rivela lo stesso studioso, sono ancora sfuggenti, probabilmente perché marginalmente trattati da parte di addetti ai lavori. Cfr.: De Caprio, V., *La penna del viaggiatore. Scritture e disegni di Acerbi ed altri viaggiatori fra Sette e Ottocento*, Roma (Manziana), Vecchiarelli, 2002, p. 7. Tra tanta bibliografia dedicata al cosiddetto viaggio materiale si veda Brilli, A., *Arte del Viaggio. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo*, Milano, Mondadori, 1992. Sul tema del viaggio e del paesaggio si vedano invece i saggi raccolti da Giovanna Motta in *Paesaggio Territorio Ambiente. Storie di uomini e di terre*, Milano, Franco Angeli, 2004.



francese, lo spinse a proseguire fino a Gerusalemme, Aleppo, poi in Antiochia, a Cipro e ad Atene (2).

La Turchia, la Persia, l'Egitto facevano ancora parte di quei Paesi parzialmente noti, coi quali si avevano relazioni diplomatiche e mercantili; essi erano stati frequentati e visitati; da essi avevano fatto ritorno in Europa tanti viaggiatori che avevano raccontato e scritto le loro peregrinazioni.

Fondamentale per la diffusione delle notizie sull'Oriente è stato il ruolo dell'editoria veneziana. Centrale è stato anche il ruolo di Roma, non solo a livello informativo, ma anche per l'attività diplomatica svolta e coordinata dalla Santa Sede.

La lettura e la descrizione delle terre visitate viene sempre considerata uno degli elementi fondamentali della scrittura di viaggio, che dimostra l'utilità (e direi quasi la necessità) della sua esistenza. Solo restando in ambito veneziano e tra i viaggiatori ora più noti per aver visto l'edizione dei loro testi sia nella forma originale che nella trascrizione di Ramusio, sia Alvise Contarini che Giosafat Barbaro non tralasciano di sottolineare, proprio in apertura della narrazione, l'importanza che la loro esperienza può avere per i viaggiatori che li leggeranno. La possibilità di fare un paragone col già noto è elemento fondamentale e quasi imprescindibile per i viaggiatori del tempo, che trovano la certezza del già sperimentato, visto e descritto, la conoscenza di quello che potrà apparire ed avvenire. Del resto elemento importantissimo nella relazione di viaggio veneziana è la sicurezza di poter garantire la verità di ciò che è narrato, quindi il bisogno di rendere il più credibile possibile quello che è raccontato eliminando o, (quando questo non è totalmente possibile) ridimensionando al massimo l'idea favolosa dell'esotico (*Eadem*, 2003).

Benché la tematica sia molto studiata e variamente approfondita (3), appare utile evidenziare come il generale clima di attenzione a tutto quel che avveniva nel mondo del Mediterraneo orientale, che pervade l'Europa dal medio Cinquecento, sia particolarmente vivo per interessi particolari di politica, di mercatura e curiosità culturali.

Le relazioni tra compagne europea, in particolare Venezia, e Sublime Porta affondano le radici in scambi economici e commerciali iniziati in un periodo, il XII secolo, antecedente alla presenza turca sulle rive del bacino mediterraneo (4). I rapporti economici si sono poi evoluti in conflitti bellici poiché l'espansione turca si è scontrata con la presenza europea e veneziana soprattutto, ma non solo, in Anatolia e nella Grecia peninsulare e insulare. Le battaglie veneto-turche attraversano secoli di storia, caratterizzando a lungo la dialettica dei rapporti tra Oriente e Occidente (5). A questo punto bisogna ammettere che scontrarsi regolarmente con lo stesso nemico porta a una relativa consuetudine tra i due contendenti soprattutto se, come nel caso veneto-turco, i tempi di battaglie alternano regolarmente con tempi assai lunghi di attività diplomatica e se, sempre nel caso che ci interessa, le guerre non sospendono totalmente gli scambi economici (Viallon, 2008). L'alternanza tra scontri e collaborazioni protratta nel tempo ha comportato inevitabilmente un alto grado di reciproca conoscenza tra le due realtà.

3. LA RAPPRESENTAZIONE DELL'ALTERITÀ. – Dal Cinquecento in poi va dunque componendosi una sorta di canone dell'odeporica di argomento turchesco. Il viaggio a Costantinopoli va strutturandosi in un itinerario i cui luoghi sono sgranati come un rosario dalla penna del narratore e genera una serie di testi particolarmente significativi per lo sguardo sulla realtà ottomana sia a livello politico e territoriale sia a livello di rappresentazione dell'altro da sé.

Nell'ottica di un contatto con l'alterità come ridefinizione del sé, la cultura occidentale, in ispecie

(2) Del viaggio ad Atene Magni scrisse un'interessante *Relazione della città di Atene, colle provincie dell'Attica, Focia, Beozia e Negroponte*, opera che presenta mutazioni dalla *Relation d'état present de la ville d'Athènes* dell'archeologo francese Giacomo Spon, in linea con l'uso di attingere da materiali provenienti da altre relazioni.

(3) Per una panoramica si veda: Pedani, M. P., "Venezia e l'Oriente: note su recenti letture", *Mediterranea-ricerche storiche*, 2014, vol. 31, pp. 397-416.

(4) Marie Viallon, in "Venezia ottomana nel Cinquecento", *Epirotica chronica Ioannina*, 2008, n.42, pp.41-60, fornisce alcune testimonianze documentarie tra cui la *Chronica per extensum descripta* del 1342, in cui Andrea Dandolo evoca ai margini orientali del mondo veneziano la presenza turca, ornata di origini così mitiche come favolose: «Est enim Turcorum patria secus Caspium montem, ducens originem a Turcho, filio Troily, filii Priami regis Troiani, qui post excidium urbis in illis partibus cum sequela maxima fugam arripuit».

(5) Cfr.: Viallon, M., "Guerre e paci veneto-turche dal 1453 al 1573", in Secchi Tarugi L., *Guerra e pace nel pensiero del Rinascimento*, Atti del XV convegno internazionale di Chianciano-Pienza 14-17 luglio 2003, Firenze, Franco Cesati, 2005, p. 47-59.

nei momenti di maggiore difficoltà religiosa, economica, militare, sociale, rappresentò l'Ottomano sia come nemico sia come *alter ego*, in positivo e in negativo, all'interno di un complesso processo volto a recuperare, accentuandoli, i propri tratti accomunanti, le ragioni di un'appartenenza ora esplicitamente criticata, ora posta in discussione (Formica, 2012, p. 4). In questo senso le rappresentazioni del Turco dei viaggiatori europei mostrano le contraddizioni di un complesso dialogo politico-culturale in evoluzione nel tempo. Ed è così che l'*Altro* viene mostrato sotto una diversa luce nell'imminenza della guerra, quando si diffondono anche scritti di carattere quasi propagandistico contro il nemico, o nei periodi di pace, quando prevale la curiosità per gli usi e i costumi di un *Altro* non più considerato come temibile avversario, ma come parte integrante di una società in trasformazione. La rappresentazione della realtà ottomana assume una valenza politica nel momento in cui si carica di connotazioni fortemente negative, soprattutto per volere della Santa Sede, ai fini di promuovere la guerra contro l'infedele. A questo proposito si noti che in concomitanza con la rappresentazione di un nemico comune, il vento di guerra porta con sé la percezione nell'Europa moderna di una ritrovata quanto improvvisa coesione identitaria sotto l'egida della cristianità. L'altra faccia della letteratura turchesca è quella legata a un atteggiamento, più curioso che diffidente, che caratterizzerà viaggiatori e relazioni di viaggio dal tardo Seicento. La vittoria della battaglia campale di Vienna del settembre 1683 aveva posto fine all'assedio della città e sancito la vittoria dell'Occidente cristiano sull'*infedele* e allora il mondo ottomano non sembrava più così temibile: inizia a diffondersi anche un orientalismo di maniera e un interesse di tipo collezionistico per l'ormai innocuo ottomano. È poi con il Settecento e il definito indebolimento dell'Impero ottomano che la *Sublime Porta* è percepita in modo unanime come una potenza con cui stringere rapporti.

4. CORNELIO MAGNI, VIAGGIATORE NELLE TERRE D'ORIENTE. – *Quanto di più curioso e vago ha potuto raccogliere Cornelio Magni in viaggi e dimore per la Turchia* s'inserisce quindi in una ricca tradizione d'itinerari e scritti riguardo all'Impero ottomano, i quali riflettono il complesso meccanismo di reciproci scambi e compenetrazioni tra due realtà in perenne incontro – scontro. La relazione di viaggio in forma epistolare è l'opera maggiormente nota di Cornelio Magni, mercante di nascita parmense datata al 1638, attivo presso la Serenissima Repubblica di Venezia (6).

Lo scritto è stato pubblicato a Parma in due parti, nel 1679 e nel 1692. La permanenza a Costantinopoli di Magni occupa la prima parte dell'opera, costituita dalle sette lettere oggetto del presente lavoro. La seconda parte dell'opera riguarda l'esperienza del viaggiatore a Gerusalemme, Aleppo, in Antiochia, a Cipro e ad Atene al seguito dell'ambasciatore di Nointer. Sempre a Parma è inoltre stampata la *Relazione della città di Atene, colle provincie dell'Attica, Focia, Beozia e Negroponte*.

Le lettere del Magni sono presumibilmente scritte già con l'intento di pubblicazione più che per un reale desiderio di soddisfare la curiosità dei compatrioti. La forma epistolare è un espediente retorico piuttosto in voga e lo scritto, nel suo insieme, presenta i *topoi* tipici della letteratura turchesca quali il viaggio periglioso e le ampie descrizioni degli spazi urbani con particolareggiate rappresentazioni delle antichità romane e bizantine (Santa Sofia, l'ippodromo, le colonne istoriate), del Serraglio del Gran Signore e di quello delle donne, delle moschee, dei bagni e dei mercati. Come già evidenziato, infatti, l'opera s'inserisce in una ricca tradizione d'itinerari e scritti e la narrazione dell'alterità ottomana può quindi avvalersi di e (inserirsi in) un vasto corpus di nozioni che il narratore possiede in maniera controllatissima, al punto da guidarne apertamente le scelte di scrittura. Lo stesso autore nella premessa alla sua opera si mostra consapevole del fatto molto sia già stato scritto sui viaggi in Turchia e si rivolge al lettore invitandolo a non rinfacciargli una replica noiosa di cose più volte descritte (Magni, 1679, p.12).

Il viaggio di Cornelio Magni prende avvio da Livorno, l'8 novembre 1671. Dopo le soste rese necessarie dalle avverse condizioni meteorologiche e il transito a Smirne, il viaggiatore arriva a Costantinopoli, dove entra in contatto con ambasciatori, ministri, religiosi e missionari europei che operano presso la *Sublime Porta*.

Di Costantinopoli egli descrive nel dettaglio le moschee, il mercato, le “fabriche”, Santa Sofia, le sette torri e le cerimonie di visita dei ministri ottomani. Un altro elemento ricorrente negli scritti di

(6) Sul Magni si vedano: Guglielminetti, M. (a cura di), *Viaggiatori del Seicento*, Torino, UTET, 2007, pp. 647; Affò, I., *Memorie degli scrittori e letterati parmigiani*, Parma, 1797, pp. 261-264.

viaggio sull'oriente ottomano è un successivo itinerario da Costantinopoli alla Polonia e relativo ritorno. Anche Magni viaggia al seguito dell'esercito turco impegnato nella contesa per la fortezza polacca di Kamieniec Podolski. Il viaggiatore ha occasione di assistere alla fastosa marcia del Gran Signore e di osservare a fondo l'accampamento ottomano. Di ritorno dalla Polonia egli si reca a Scutari e compie un giro nel Bosforo tracico per poi rientrare nuovamente in una Costantinopoli suggestivamente illuminata per i festeggiamenti per la caduta della fortezza polacca di Kamieniec Podolski. Il rientro nella capitale è lo spunto per la descrizione della corte e del Serraglio per cui molto materiale è mutuato dalle *Carte di Viaggio* di Alberto Bobovio, polacco che «morì turco», secondo l'uso degli scrittori di viaggio di arricchire il proprio resoconto con materiali presi da altri autori.

A livello di contenuto le lettere presentano un carattere non unitario, ma è tuttavia possibile operare una classificazione separando il contenuto descrittivo da quello narrativo. Di registro generalmente narrativo, sono i resoconti particolareggiati delle udienze e delle visite ai dignitari ottomani e anche gli spazi che il Magni dedica al racconto di aneddoti di particolare rilievo. Il blocco descrittivo è dedicato alle moschee di Costantinopoli, quindi ai monumenti antichi della città, rovine, cisterne e colonne. Talvolta la narrazione conduce a una digressione etnografica sui costumi e la fede dei turchi particolare attenzione è dedicata alla descrizione dei riti religiosi e delle attività mercantili e con specifica enfasi Magni tiene a smentire, nella Lettera Terza il pregiudizio sulla disonestà dei mercanti turchi. Le lettere più specificatamente dedicate alla descrizione dello spazio urbano di Costantinopoli sono la Lettera terza e la Lettera quarta. La rappresentazione della capitale ottomana segue l'itinerario del viaggiatore nella città in quella che può definirsi quasi una deriva urbana, inconsapevole e ante-litteram. La descrizione degli elementi sopra menzionati presenta quindi al lettore una figurazione delle principali caratteristiche architettoniche e urbane di Costantinopoli attraverso le sollecitazioni che lo spazio e gli incontri offrono al soggetto viaggiante/narrante. Il resoconto dell'immersione nella realtà urbana, conformemente ai meccanismi dell'odeporica, si configura come struttura formale che media tra lettore e scrittore e rende comunicabile, attraverso una serie di segni articolati, l'esperienza. La struttura narrativa definitiva della relazione è generalmente il frutto della rielaborazione di appunti corsivi presi durante il tragitto con l'aggiunta dell'azione del doppio della memoria e della scrittura. Il viaggiatore-scrittore fissa inoltre sulla pagina scritta la propria esperienza in base anche a dei modelli di riferimento, rifacendosi cioè a una tradizione letteraria che risulta ancora funzionale alle sue esigenze comunicative da una parte e informative dall'altra. La tradizione agisce, infatti, sulla relazione di viaggio a due livelli, a livello di contenuto, poiché il viaggiatore s'informa sul luogo dove è diretto e in un certo senso vede ciò che si aspetta di vedere, e a livello di forma e struttura, poiché nel momento della scrittura il viaggiatore cerca di conformarsi ai canoni dei testi che ha già letto e ha maggiormente apprezzato e introiettato. La tradizione del genere letterario dà così forma sia al pensiero sia all'espressione del viaggiatore-scrittore che spesso mutua da altri autori, in alcuni casi ai limiti del plagio (7).

La rappresentazione di Costantinopoli offerta dal Magni permette quindi di ricostruire, tramite lo sguardo del viaggiatore, le caratteristiche geografico-spaziali della capitale ottomana, il complesso panorama sociale che animava la città e la corte imperiale.

4.1 *In viaggio con l'esercito turco.* – Un successivo itinerario da Costantinopoli alla Polonia e relativo ritorno è un altro elemento ricorrente negli scritti di viaggio dei mercanti-diplomatici tra XVI e XVII secolo. Anche Cornelio Magni, come si è detto, ha viaggiato con l'esercito turco in Polonia offrendo un vivido spaccato dei venti di guerra che proprio sul finire del Seicento avrebbero portato il Sultano alle porte d'Europa (8).

(7) Cfr.: De Caprio, V., *Un genere letterario instabile. Sulla relazione del viaggio al Capo Nord (1799)* di Giuseppe Acerbi, Roma, Archivio Guido Izzi, 1996, passim.

(8) Molto è stato scritto sui conflitti che hanno visto contrapposti l'Impero ottomano e la compagine europea. Sul tema in generale si segnala il testo di Goffman, D., *The Ottoman Empire and the Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002. Per quel che riguarda la penetrazione turca in Europa centro-orientale, che ha permesso al sultano di giungere alle mura di Vienna si vedano: Cardini, F., *Il Turco a Vienna. Storia del grande assedio del 1683*, Roma-Bari, Laterza, 2011; Platania, G., *Rzeczpospolita, Europa e Santa Sede tra intese e ostilità*, Viterbo, Sette Città, 2000 e Id., *Le corti d'Europa e il pericolo turco (1683) attraverso l'inedita documentazione conservata nei fondi archivistici romani e vaticani* in Id. (a cura di), *L'Europa di Giovanni Sobieski. Cultura, politica, mercatura e società*, Viterbo, Sette Città, 2005, pp. 233-314.

Il Regno polacco, considerato da sempre l'*antemurale Christianitatis*, svolgeva un ruolo cardine nel contrastare la minaccia turca, che si faceva sempre più pressante. Per la Sublime Porta quello polacco rappresentava un territorio strategicamente importante ai fini di un decisivo avvicinamento ai territori dell'Impero Austro-Ungarico e a Vienna: espugnare Vienna avrebbe significato poi per gli ottomani il passo decisivo per la completa penetrazione in Europa. I territori polacchi sono dunque rischiosi e, come scrive nella sua relazione, a Cornelio Magni è consigliato di non intraprendere il viaggio in Polonia, ma la curiosità vince la prudenza, una curiosità che lo spinge nella «gran selva» delle tende dell'accampamento ottomano.

All'altezza temporale in cui Magni compie il suo viaggio sul trono di Polonia, è da poco salito l'inconcludente Michele Korybut Wiśniowiecki e le truppe ottomane puntano alla conquista della piazzaforte di Kamieniec Podolski, capoluogo della Podolia. Tale provincia è teatro per tutta la "Lunga Guerra turca" di alterne vittorie e sconfitte per entrambe le parti in lotta. Kamieniec Podolski è definitivamente ceduta all'Impero ottomano nel 1676, quando dopo il fallimento d'iniziali tentativi di pace e lo sfiancante scontro diretto tra le due parti in campo, Jan Sobieski, nuovo sovrano di Polonia e futuro eroe dell'assedio di Vienna, si risolveva con un trattato, la Tregua di Zurawna, che permette la definitiva penetrazione turca in Polonia e il fatale avvicinamento a Vienna.

Appare quindi assai carica di significato la testimonianza diretta di Cornelio Magni dal campo ottomano al tempo della conquista turca in Podolia del 1672 (9). Il viaggiatore è poi testimone dell'arrivo della notizia della vittoria a Kamieniec Podolski e descrive il proprio ingresso in una Costantinopoli fascinosamente animata e illuminata dai festeggiamenti turchi. Tale descrizione è una delle più suggestive dell'intera opera: Magni tratteggia il suo ingresso dal porto in una Costantinopoli che dalla prima oscurità delle ore crepuscolari viene illuminata a festa per celebrare la vittoria ottomana. Con dovizia di particolari è offerto al lettore il quadro di una coreografia di festeggiamenti in cui le luminarie sugli edifici più alti si specchiano nel mare e i colpi di cannone e moschetto celebrano la sconfitta cristiana. All'ingresso in città, Magni ha occasione di vedere quanto grande sia il giubilo per il trionfo sul Cristianesimo: è l'altra faccia della guerra giusta. Tanto grande e tanto grave è l'entità della sconfitta che agli stessi cristiani presenti a Costantinopoli è più sicuro applaudirla, come Magni afferma nella conclusione della sua descrizione (10).

BIBLIOGRAFIA

- BRILLI A., *Arte del Viaggio. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo*, Milano, Mondadori, 1992.
BRILLI A., *Il viaggio in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2006.
CARDINI F., *Il Turco a Vienna. Storia del grande assedio del 1683*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
DE CAPRIO V., *La penna del viaggiatore. Scritture e disegni di Acerbi ed altri viaggiatori fra Sette e Ottocento*, Roma (Manziana), Vecchiarelli, 2002.
DE CAPRIO V., *Un genere letterario instabile. Sulla relazione del viaggio al Capo Nord (1799) di Giuseppe Acerbi*, Roma, Archivio Guido Izzi, 1996.
GOFFMAN D., *The Ottoman Empire and the Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
GUGLIELMINETTI M., *Viaggiatori del Seicento*, Torino, Utet, 2007.
LEED E.J., *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Bologna, Il Mulino, 1992.
MAGNI C., *Quanto di più curioso e vago ha potuto raccogliere Cornelio Magni, Nel primo biennio da esso consumato in viaggi e dimore per la Turchia, Resta distribuito in questa Prima parte, [. . .], Aggiuntavi la relatione del Serraglio del Gran Signore, e delle parti più recondite di esso, distesa da Alberto Bobovio Leopolitano, trattenutosi con nome di Ali Bei in qualità di Paggio da musica*, Parma, Galeazzo Rosati, 1679.
MOTTA G., *Paesaggio Territorio Ambiente. Storie di uomini e di terre*, Milano, Franco Angeli, 2004.
PEDANI M.P., "Venezia e l'Oriente: note su recenti letture", *Mediterranea-ricerche storiche*, 2014, n. 31, pp. 397-416.
PEROCCO D., "Viaggiatori mercanti veneziani tra Costantinopoli e l'Egitto nel Cinquecento", *Carte di viaggio*, 2008, n. 1, pp. 59-73.
PLATANIA G., "Le corti d'Europa e il pericolo turco (1683) attraverso l'inedita documentazione conservata nei fondi archivistici romani e vaticani", Id. (a cura di), *L'Europa di Giovanni Sobieski. Cultura, politica, mercatura e società*, Viterbo, Sette

(9) Cfr.: Platania, G. (2000), *Rzeczpospolita, Europa e Santa Sede tra intese e ostilità*, Sette Città, Viterbo, pp. 101-102.

(10) «[...] in tal guisa si è solennizzata la presa di Camienez fatale à tutto il Christianesimo à cui è convenuto applaudirsi da Latini medesimi in questa perdita tanto interessati». Cfr.: C. Magni, *Quanto di più curioso e vago*, op. cit., pp. 418-421.

Città, 2005.

PLATANIA G., *Rzeczpospolita, Europa e Santa Sede Fra intese e ostilità (Saggi sulla Polonia del Seicento)*, Viterbo, Sette Città, 2000.

VIALON M., "Guerre e paci veneto-turche dal 1453 al 1573", in SECCHI TARUGI L., *Guerra e pace nel pensiero del Rinascimento*, Atti del XV convegno internazionale di Chianciano-Pienza 14-17 luglio 2003, Firenze, Franco Cesati, 2005, p. 47-59.

VIALON M., "Venezia ottomana nel Cinquecento", *Epirotica chronica Ioannina*, 2008, n. 42, pp. 41-60.

Università Niccolò Cusano: giulia.vincenti@unicusano.it

RIASSUNTO: La storia del viaggio e dei viaggiatori permette di assumere la mobilità come punto di vista privilegiato dal quale osservare le realtà sociali e territoriali e i contatti che tra esse s'instaurano a livello di mercati, economie, strutture politiche e civili. In quest'ottica s'intende analizzare Quanto di più curioso e vago ha potuto raccogliere Cornelio Magni in viaggi e dimore per la Turchia, prima sezione dell'opera più nota del mercante e viaggiatore Cornelio Magni. L'opera, testo odepotico e narrazione dell'alterità, permette di gettare lo sguardo sulla fitta rete di rapporti commerciali e politico-diplomatici tra Oriente e Occidente, sulla realtà territoriale dell'Impero ottomano e sui venti di guerra che proprio sul finire del Seicento avrebbero portato il Sultano alle porte d'Europa.

SUMMARY: The history of travel and travellers gives us the opportunity to observe how mobility affected social realities and territories and the connections between them at economic, political and civic level. From this perspective means analysing Quanto di più curioso e vago ha potuto raccogliere Cornelio Magni in viaggi e dimore per la Turchia, the first section of the best known work of the merchant and traveller Cornelio Magni. Travel book and narration of otherness, it allows to scan the territorial reality of the Ottoman Empire, thick net of commercial and diplomatic - political relations between East and West and the winds of war that really at the end of the Six hundred would have led the Sultan to the doors of Europe.

Parole chiave: geografia di viaggio, odepotica, Impero Ottomano

Keywords: geography of travel, travel literature, Ottoman Empire

Sessione 9

TERRITORI AMMINISTRATI: REGIONI, CITTÀ METROPOLITANE, AREE VASTE E LA NUOVA GEOGRAFIA POLITICA DELL'ITALIA

FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI

INTRODUZIONE

Nella proverbiale complessità del reale il territorio fa i confini, ma i confini fanno il territorio. Allo stesso modo è la storia che fa le leggi, ma sono anche le leggi che fanno la storia. A proposito della legge 56/2014 “Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni”, che è all’origine delle problematiche discusse in questa sessione, un’affermazione del genere potrebbe suonare, oltre che apodittica, sovradimensionata. Ma, scontata l’enfasi, essa è sostanzialmente pertinente: è difficile dire con quanta chiarezza di disegno da parte del legislatore, e se vi sia stata nel frattempo (e vi sarà in futuro) un’intelligenza coerente a guidarne il percorso; ma senza dubbio una nuova geografia politica dell’Italia era obiettivo di questa legge, e ne sarà il risultato.

Le premesse possono qui essere trattate in sintesi, anche se la complicata vicenda storica della nostra amministrazione territoriale e il viluppo spesso non districabile del nostro universo normativo richiederebbero ben altro dettaglio. La legge, recuperando (ma in senso neo-centralistico) l’inattuato impianto della legge 142/1990, intendeva mettere fine a più di venti anni di grave inattività normativa, nei quali non si era riusciti a collocare le leggi Bassanini (che avevano nei tardi anni Novanta trasferito significative competenze centrali alle Regioni) in un’organica ed efficiente normativa dell’Autonomia locale. Le diseconomie e le caoticità che ne provenivano erano tali che le stesse autorità comunitarie, commissariando *de facto* il nostro Paese nel novembre 2011, chiedevano formalmente una razionalizzazione del nostro sistema amministrativo territoriale; razionalizzazione che fu grossolanamente tentata dal Governo Monti, con un intervento destinato però anch’esso a restar privo d’applicazione. Razionalizzare, semplificare e dare organicità fu dunque l’ambizione della legge 56, che oltre a rilanciare il progetto dell’intercomunalità già inutilmente previsto dalla 142/1990 e dalla 267/2000, derubricava il nostro ente intermedio – la Provincia – a ente tecnico e non elettivo, trasferendone parte delle competenze a Regioni e Comuni, e istituiva dieci *enti di area vasta* denominati *Città metropolitane*, dotandoli invece di risorse e competenze.

Quest’ultima scelta era il chiaro morso strategico della legge: poiché la metà dei dieci Comuni interessati era sotto i 400.000 abitanti, non vi era evidentemente l’intenzione di governare le *new big issues* del fenomeno metropolitano, ma di selezionare e valorizzare gli auspicati motori regionali di sviluppo del Paese. Si divaricava infatti il nostro tradizionale assetto regionale: delle nostre Regioni a statuto ordinario, le dieci più vaste e popolate ospitavano una Città metropolitana, e le cinque meno ne erano invece prive. Le prime avrebbero, in prospettiva, goduto della primazia normativa e dei vantaggi pratici che ne sarebbero inevitabilmente seguiti, mentre le seconde avrebbero scontato questa erosione di centralità con vari prezzi che non era difficile prevedere salati.

La legge, pubblicata in Gazzetta Ufficiale appena 53 giorni dopo l’insediamento del Governo, offriva il fianco a numerose critiche. Quella che maggiormente assorbì il dibattito metteva in evidenza la perdita di rappresentatività legata alla trasformazione della Provincia in ente di secondo livello, cui si rispose polemicamente enfatizzando i benefici (per non dire la necessità) della semplificazione. Altre critiche, benché centrali nell’ottica che qui si discute, restarono sottotraccia e non diedero sostanzialmente luogo a dibattito politico. Due in particolare devono essere messe in evidenza.

La prima fa riferimento all’automatica trasposizione delle “vecchie” province nei “nuovi” Enti di area vasta e, in particolare, nelle dieci Città metropolitane, con la neo-istituzionalizzazione di una forma territoriale vetusta e amministrativamente inefficiente; in nessun caso il territorio della persistente Provincia aveva a che fare con alcuna sensata declinazione morfologica, funzionale, simbolica del fenomeno metropolitano, e pertanto il disegno di meglio organizzarne il governo si manifestava zoppo in radice. A questa critica si poteva opporre la considerazione, disgraziatamente non priva di senso, che un sistema amministrativamente esausto come il nostro potesse non reggere una nuova e diversa zonizzazione delle



aree metropolitane e di tutti gli enti di area vasta, quand'anche questa fosse stata *migliore* e teoricamente più efficiente: essendo impossibile la controprova, non restava che fidarsi, sperando per il meglio, della capacità di giudizio del Legislatore.

La seconda critica risultava strettamente legata al ridisegno strategico delle gerarchie regionali, e pareva in proiezione assai grave. Se le gerarchie regionali dovevano essere ridiscusse, non ci si poteva che rifare all'assetto complessivo del Paese. Ma la legge 56 sceglieva di ignorare il nodo delle cinque (cinque!) Regioni italiane a statuto speciale, che venivano lasciate libere di interpretare la normativa a proprio piacimento. E qua, in assenza di un reale dibattito, si può solo ipotizzare che sia stata la volontà di muoversi rapidamente – attitudine che peraltro si voleva fosse la cifra di quel Governo – a far preferire una soluzione parziale, posto che imbarcarsi nel tentativo di negoziare la legge con le Regioni autonome sarebbe stato non solo lento e faticoso, ma zeppo di controindicazioni politiche. Ne derivava però una non evitabile conseguenza: l'assetto regionale generato dalla legge non si muoveva più nella direzione desiderata, ossia quella di una qualche duplice coerenza fra le dieci Regioni ordinarie privilegiate e le cinque minori penalizzate, ma verso un disordine apparentemente più che triplice, visto che è difficile considerare organico un contenitore con dentro le cinque diversissime Regioni autonome (diversissime in quanto tali e diversissime per la propria declinazione della legge 56; vedi le considerazioni di Zilli in questa sessione).

La conclamata rapidità con cui si era disinvoltamente affrontato il tema delle Autonomie locali, com'è noto, si è infranta due anni dopo contro lo scoglio referendario, privando la legge 56 della prospettiva copertura costituzionale. Le scelte elettorali successive, d'altro canto, fino alle più recenti, sembrano recare il segno di nuove, profonde discontinuità, così che è impossibile dire se a medio termine la legge verrà o meno recuperata, mantenuta, attuata, e nel caso come.

Ma non v'è dubbio che le istanze che ricadono sotto la sua applicazione vanno ridefinendo le relazioni fra i livelli amministrativi territoriali, e sono dunque di grande importanza per il Paese. Monitorare lo stato di attuazione della legge, e in particolare il modo con il quale le Regioni e le Città metropolitane (ma anche la particella amministrativa elementare dei Comuni) vanno muovendosi in risposta alla progressiva attuazione della normativa, serve infatti a comprendere in che modo vanno modificandosi le relazioni di cooperazione, segregazione, dominanza fra *core* urbani, *aree interne*, *periferie metropolitane*. Ma al di là degli impatti puntuali della legge (e, naturalmente, dell'ipotesi non peregrina che essa non venga semplicemente mantenuta, ma fortemente rivisitata), è da ri-discutere in chiave di analisi geografica la natura del fenomeno metropolitano, come anche il ruolo e l'adeguatezza della nostra rete urbana e regionale, alla luce delle sollecitazioni di tipo culturale e pratico che ci pervengono dall'esterno, *in primis* dalle strategie dell'Unione e dall'architettura delle sue politiche.

Questi temi vengono affrontati dai contributi presentati in questa sessione. Roberta Gemmiti non discute il caso italiano ma, più in generale la dimensione metropolitana, e attraverso l'analisi della recente letteratura ne mostra insieme l'imprecisione e l'inadeguatezza, specie in quanto categoria politica che deve confrontarsi con le morfologie del mutamento sociale. Patrizia Romei discute invece il ruolo della scala nell'individuazione del fenomeno metropolitano, e mette in luce come l'evoluzione delle forme relazionali che sostanziano le multidimensionalità urbane abbiano modificato le forme e i codici con i quali tradizionalmente si classificava la inter-scalarità delle reti territoriali e mèta-territoriali. Se da un lato nuove soluzioni interpretative sono essenziali per comprendere i recenti mutamenti e gli attuali assetti delle reti metropolitane, dall'altro le stesse categorie amministrativo-territoriali devono essere sottoposte a un accurato vaglio critico.

Maria Prezioso avrebbe potuto far proprie molte delle considerazioni dei due precedenti contributi nelle premesse del suo intervento, che assume direttamente il modello metropolitano proposto dalla legge Delrio e – riferendosi alle 14 Città metropolitane emerse dalla volontà delle Regioni a statuto speciale – ne confronta struttura e articolazione con i requisiti richiesti dalla strategia urbano-regionale comunitaria. La *valutazione d'impatto territoriale* che ne segue mostra come solo cinque delle quattordici Città metropolitane siano in grado di interfacciarsi – e non senza problemi – con l'insieme stimolante e rischioso di sfide e opportunità proposto dai quadri comunitari. Ne segue l'esigenza di perfezionare l'impianto della legge sub specie normativa ma soprattutto *sub specie* geografico-economica, e il lavoro vi destina una proposta di tipo metodologico.

In filigrana, le questioni sollevate da questo paper si osservano nella riflessione che Fiorenzo Fer-

lano, partendo dagli impatti socioeconomici della ristrutturazione globale dei mercati, destina al tema delle macroregioni. Queste ultime, in prospettiva, potrebbero rappresentare unità di gestione e di indirizzo politico capaci di superare le rilevanti odierne difficoltà dell'esperienza comunitaria. Ma affinché la ricomposizione trans-confinaria delle macroregioni abbia un senso, occorre, necessaria e sottostante, l'efficace tessitura dei sistemi territoriali, per il cui *rescaling* l'Autore richiama la razionalità illuminata di Condorcet.

Serve peraltro razionalità illuminata, poiché le gerarchie urbane e regionali sono, in quanto ordigno sociale, portatrici di conflitto. Di questo in particolare si occupano Matteo Puttilli e Valeria Lingua, che discutono il tema dei conflitti all'interno della categoria territoriale originalmente introdotta dalla legge 56 nella normativa amministrativa nazionale, quella dell'*Area vasta*. La concettualizzazione del tema territoriale del conflitto, di cui gli Autori compongono un'articolata tassonomia, viene passata al vaglio di un caso concreto, quello del *Piano strategico della Città metropolitana di Firenze*, che ripropone specularmente la complessità di valutazione della legge 56 che lo ha prefigurato.

Quello di Lingua e Puttilli apre la serie dei contributi che discutono temi strettamente legati all'evidenza di studi di caso. Ludovica Lella e Francesca Rota discutono in senso critico il *modello metroregionale* che la legge Delrio mutua dalle strategie comunitarie, comparando le dinamiche metropolitane con quelle dei territori definiti *minori*, mostrando come in realtà la categoria del metropolitano non si associ affatto al dinamismo in sé, ma che anzi differenti modelli regionali possano dar luogo a traiettorie non soltanto più sostenibili, ma anche portatrici di migliori *performances* economico-sociali. L'analisi del caso del Piemonte mostra in particolare questa evidenza, che confligge con le rigide griglie normative della 56 e genera perciò anch'essa conflitto. Problematiche analoghe vengono segnalate da Paolo Molinari nel suo contributo, che discute gli effetti del riordino territoriale della legge 56 sulle Autonomie locali della Lombardia, mettendo in evidenza il conflitto latente fra la Città metropolitana e la Regione, ma segnalando come in realtà l'intera trama – dalle “nuove” aree vaste al fittissimo reticolo lombardo dei Comuni – sia stata sottoposta dalla 56 a rilevanti vibrazioni. A fronte dei vantaggi di centralità che la legge conferisce alla metropoli milanese, particolare sofferenza presenta il tessuto ricco e performativo delle città medie lombarde, costrette a confrontarsi con una normativa affatto penalizzante.

Sergio Zilli affronta il caso del riordino territoriale osservandolo dalla parte dei Comuni e in particolare delle previsioni legislative che intendevano pervenire a una drastica riduzione del loro numero attraverso fusioni e unioni. Lo studio ricostruisce il quadro della *comunalità* italiana storica e della *intercomunalità* recente, mettendone in evidenza la grande variabilità regionale e la debolezza complessiva delle modalità di attuazione e dei risultati ottenuti a scala di Paese. Il caso dell'unica Regione a statuto speciale trattata nei contributi della sessione, il Friuli Venezia Giulia, non mostra in questo senso risultati scarsi, anzi; l'intera trama comunale della Regione è stata infatti riorganizzata con l'istituzione di 18 Unioni territoriali intercomunali. Ma il contributo mette in evidenza la criticità nella nuove estemporanee aggregazioni, e suggerisce l'irrazionalità del nuovo disegno normativo: all'interno di una legge che si voleva capace di una efficiente razionalizzazione del nostro sistema amministrativo-territoriale, il Friuli Venezia Giulia non soltanto imbecca una strada tutta sua ma, ironia della sorte, spazza via le Province con una revisione dello Statuto regionale avente forza costituzionale, poco prima che queste vengano ricollocate dentro la Costituzione del Paese dal referendum del 4 dicembre 2016.

Due contributi si incaricano di problematizzare il caso della Città metropolitana di Roma. Carlo Valorani contrappone la sbrigativa semplicità della legge 56 con la complessità del territorio in quanto tale, osservata in modo eclettico attraverso la zonizzazione per *commuting* dei Sistemi locali del lavoro Istat, le analisi della Società Geografica italiana, il *Quadro strategico nazionale per la politica di coesione* e la *Strategia nazionale per le aree interne*. Ne derivano, ben note ai geografi, suggestioni metodologiche di tipo bertalanffyano che stanno alla base di alcune ipotesi di zonizzazione efficiente per un progetto paesistico dell'area metropolitana di Roma. Angela D'Orazio affronta direttamente il caso del nuovo ente voluto dalla legge Delrio, e dopo avere concettualizzato la categoria amministrativa del metropolitano quale emerge dalle strategie e dalle politiche comunitarie, si chiede quale siano gli assetti istituzionali e partenariali sui quali, alla luce della 56, si basa l'area metropolitana di Roma. Il presupposto, coerente con le indicazioni comunitarie e con le buone prassi indicate dalla dottrina, è che il nuovo organismo amministrativo sia in condizioni di generare soddisfacenti condizioni di *governance* e di condivisione interna. L'analisi del concreto processo di formazione della Città metropolitana di Roma Capitale pare

invece mostrare quella che D'orazio chiama *illusione tecnocratica* e una sostanziale incapacità di attivare i necessari processi di cooperazione – incapacità che proviene da svariati fattori, ma anche dall'inadeguatezza dei confini amministrativi imposti dalla normativa.

Infine, il contributo di Marina Fuschi e Aldo Cilli affronta il tema di un'area metropolitana reale, provvista dei prescritti requisiti christalleriani e delle dovute istituzionalizzazioni, che resta fuori dall'articolata compagine delle quattordici Città metropolitane nazionali, e che testimonia quindi delle distorsioni che la nuova norma, in prospettiva, introduce nella nostra geografia del potere territoriale. Si tratta della conurbazione centro-adriatica di Pescara-Chieti, della quale il contributo non ricostruisce soltanto la ricchezza degli assetti funzionali, ma anche un percorso di riconoscimento della natura metropolitana che parte dal pionieristico Atlante Somea del 1973 fino al recente *Quadro strategico Nazionale* del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e a numerose ricerche indipendenti, anche successive alla legge Delrio – per esempio uno studio Inu che propone una diversa lettura delle prospettive di sviluppo del Paese, contrapponendo alla verticalità delle 10/14 Città metropolitane il policentrismo di trenta altri sistemi urbani di medie dimensioni caratterizzati da mercati del lavoro dinamici, significativa capacità di accumulazione e forte centralità territoriale.

ROBERTA GEMMITI

DALLE AREE METROPOLITANE, UN'OCCASIONE DI RIFLESSIONE SU DUALISMI, CONFINAMENTI, BARRIERE

1. INTRODUZIONE. – Nell'ambito del tema generale del riordino amministrativo e della questione delle aree metropolitane recentemente costituite in Italia, questo contributo presenta una breve riflessione sul rapporto tra concettualizzazioni dell'urbano, ruolo della città e caratteri del sistema capitalistico. La domanda è, più specificamente, se e quanto le più note categorie concettuali dell'urbano possano essere utili in questa fase storica, laddove si voglia delimitare spazialmente il fenomeno urbano per riferirlo a compiti istituzionali di governo dello sviluppo della società e del territorio. La questione riguarda in modo particolare l'area metropolitana, termine che in Italia ha caratterizzato per qualche decennio il dibattito accademico e politico-istituzionale per poi giungere, per improvvisa accelerazione, alla recente abolizione di alcune province e alla loro sostituzione con altrettante istituzioni (città metropolitane) che avrebbero dovuto accentrare funzioni, prima proprie anche dei singoli comuni, in materia di pianificazione territoriale, mobilità, servizi pubblici. Come noto, questa decisione ha risposto all'urgenza di fare (nella fattispecie realizzare un progetto in piedi dal 1990) e contemporaneamente di mostrare la volontà di un cambio di rotta politica (abolire le province in quanto simbolo dei costi e del malcostume della politica). I risultati dell'operazione, come peraltro le premesse che l'hanno guidata, sono stati discussi criticamente a lungo e sotto diversi aspetti: si è sottolineata l'inadeguatezza dei poteri conferiti (intercomunali anziché sovra-comunali) rispetto alla missione affidata alla città metropolitana; lo squilibrio nella distribuzione dei poteri all'interno della struttura (con particolare riferimento alla figura del Sindaco e alla debolezza dei comuni diversi dal capoluogo di provincia); si è dibattuto della congruenza del criterio della delimitazione spaziale, e della scelta di far coincidere in prima battuta le aree metropolitane con le preesistenti province (pur essendo del tutto legittimo sotto molti punti di vista); si è sottolineata l'inadeguatezza delle risorse finanziarie rispetto alla missione assegnata alle nuove istituzioni; si è infine giunti a mostrare gli effetti prodotti dalla bocciatura al referendum della riforma costituzionale, con la inevitabile discrasia tra livelli istituzionali intermedi nelle varie regioni italiane; queste e molte altre critiche e perplessità hanno caratterizzato questi ultimi anni. A questa già consistente serie di argomenti di discussione sembra opportuno aggiungere uno generale e propedeutico, che riguarda il tema della identificazione dell'urbano, dunque del quadro teorico nel quale si colloca il concreto atto della regionalizzazione e gli obiettivi ai quali tale atto risponde. Molta letteratura, internazionale e nazionale, soprattutto recentemente prodotta da geografi ed urbanisti, ci dice che la città e la metropoli sono categorie del Novecento che ormai molto poco a che fare hanno con le manifestazioni del fenomeno urbano sia nel Nord che nel Sud del mondo. Anche in Italia le ipotesi della fine della metropoli e dell'urbanizzazione come le conosciamo (Soja, 2011; Brenner e Schmid 2013; 2015) sembrano in larga misura trovare riscontro nelle trasformazioni in atto nei territori urbani (Balducci *et al.*, 2016). Ha ancora senso, dunque, porsi il problema di come delimitare le aree metropolitane e come mettere in coerenza delimitazione e istituzione?

2. AREE METROPOLITANE, ELEMENTO GENERATORE DI DUBBI. – Sembrerebbe del tutto logico aspettarsi che qualunque delimitazione del fenomeno urbano avvenga all'interno di un quadro chiaro di obiettivi ai quali questa risponde e dopo aver collocato la scelta nell'ambito di un quadro teorico-metodologico chiaro.

Solo a questa condizione può avere senso una proposta di definizione dei confini della città che non sia un pericoloso miscuglio tra il problema istituzionale e di governo del territorio e la questione della definizione, perimetrazione e misura del fenomeno urbano. Le due cose (spazio e istituzione) non sono per forza da legarsi in modo biunivoco, non devono obbligatoriamente coincidere.



Quello che invece non sembra eludibile è la comprensione del fenomeno urbano e delle forze che lo guidano, e la definizione degli strumenti di intervento più utili per orientare le trasformazioni verso organizzazioni socio-territoriali che si ritiene siano rispondenti ai principi che intendiamo darci; solo con un quadro teorico definito e con obiettivi e principi certi alla guida del progetto di sviluppo potrà avere senso definire le geometrie istituzionali più coerenti con i singoli temi o con temi combinati.

È certamente condivisibile l'idea, a più riprese affermata da urbanisti e geografi, che il governo del territorio necessiti di una scala geografica di ampiezza appropriata, più estesa di quella comunale e meno estesa di quella della regione amministrativa. Non si tratta di un elemento di poco conto, perché il governo del territorio significa controllo dello spazio al fine dello sviluppo economico e sociale (Caruso *et al.*, 2013). In generale, si può immaginare che tra le tematiche di competenza di un governo di area vasta rientrino compiti e obiettivi fondamentali per la vita dei cittadini e per lo sviluppo delle generazioni a venire: dalla pianificazione spaziale, che significa al minimo coordinamento e indirizzo, visione di insieme, guida alla cooperazione e alla sinergia, ma anche e soprattutto controllo sulle trasformazioni del territorio, sulla dotazione di risorse, su inquinamento e impatti, sul consumo di suolo; alla gestione dei servizi e delle infrastrutture (mobilità, ambiente, rete scolastica) la cui efficienza ed efficacia è certamente superiore se svolta in forma associativa; alla promozione dello sviluppo di economia ed imprese, poiché dovrebbe essere ormai noto a tutti, per competere alla scala globale è necessaria una rete abbastanza estesa e coesa di nodi produttivi e funzionali.

Pur sposando la visione dell'area vasta come scala di gestione efficiente dei servizi, di tutela degli elementi eco-sistemici e di sviluppo competitivo della struttura produttiva, resta un dubbio, e in questa direzione si orienta il contributo: che la risposta più opportuna a questo bisogno non sia la delimitazione, anche realizzata in modo geograficamente ineccepibile, di una singola porzione di spazio (chiamato area metropolitana) e della attribuzione al suo organo di governo (città metropolitana), anche perfettamente organizzato e ben dotato di fondi, delle funzioni di gestione, controllo e sviluppo socio-economico e territoriale. O che se questa delimitazione si realizza, non sia più possibile chiamarla area metropolitana, città, metropoli.

3. SCHEMI CONCETTUALI UTILI. – L'area metropolitana cui spesso ci si riferisce nasce in un momento storico ben preciso e risponde all'esigenza di disporre di una categoria di riferimento concettuale e di una unità di indagine statistica adatta a cogliere (e a volte a governare) l'espansione urbana del Novecento.

Si colloca in uno specifico momento storico e risponde, anche in ritardo, ai caratteri dell'urbanizzazione del secolo scorso. Volendola contestualizzare, si può far riferimento a quegli schemi, noti alle scienze sociali, che pongono in relazione le fasi dello sviluppo capitalistico con le modalità dello sviluppo urbano (normalmente a partire dalla periodizzazione Kondratieff/Shumpeter). Secondo una delle proposte più recenti in questo senso (Scott, 2011), utilizzando alcune chiavi di lettura come la tecnologia, i settori leader, il mercato del lavoro, le dinamiche competitive, si possono identificare tre grandi fasi capitalistiche cui corrisponderebbero tre grandi tipi di sviluppo urbano, ciascuno dei quali viene meglio rappresentato da un tipo ideale di città. Vi sarebbe dunque una prima fase, quella nella quale si è assistito allo sviluppo dell'industria durante l'Ottocento e al contemporaneo fiorire delle città manifatturiere britanniche; una seconda fase, corrispondente alla produzione di massa che ha investito la prima metà del Novecento e che si è organizzato nello spazio producendo la polarizzazione urbano/industriale; quella corrispondente al (genericamente detto) post-fordismo, cioè al periodo inaugurato con gli anni Settanta del Novecento, che ha testimoniato un processo di urbanizzazione massificato ed endemico alla globalizzazione, con l'affermarsi nei paesi del Sud del mondo come in quelli del Nord l'affermarsi delle city-regions. Sempre secondo questo schema, a ciascuna di queste fasi può essere associata una città particolarmente rappresentativa: alla prima Manchester, alla seconda Detroit, alla terza Los Angeles, in un progressivo passaggio dalla città manifatturiera di dimensioni contenute e con un rapporto cooperativo con gli spazi rurali circostanti, alla città polarizzante capace di dominare il proprio hinterland integrandolo in un sistema efficiente e trascinando così la crescita dell'intera nazione di riferimento, fino alla città sconfinata, della bassa densità insediativa e del policentrismo funzionale che segue il salto di scala geografica e la riorganizzazione del fenomeno urbano in forma policentrica.

È nella seconda fase storica, quella fordista che nasce, negli Stati Uniti, il concetto di area metro-

politana, intesa come nuova unità spaziale di rilevazione di un fenomeno urbano che ha travalicato i confini fisici della città e quelli amministrativi della contea. È il *Census Bureau* statunitense a proporre nel 1910 il *Metropolitan District* e solo nel censimento del 1949 la *Standard Metropolitan Area*. Un'unità censuaria dunque, che produce un'idea di città come entità formata da un centro dominante ed una periferia dipendente. Questo il senso del fenomeno urbano rappresentato attraverso il concetto di area metropolitana, a prescindere dagli affinamenti tecnici (1) che questa categoria ha subito nei decenni negli stessi Stati Uniti e nelle varie versioni con cui si è affermata in senso all'Unione Europea, agli Stati membri, e in diversi organismi sovranazionali interessati al fenomeno. Il portato concettuale è dunque ridotto alla ricerca della soluzione tecnica più utile a rappresentare una città i cui caratteri fondanti, quello fisico-morfologico, quello funzionale-relazionale e quello politico risultano non più convergenti e coincidenti con lo spazio amministrativo. È dunque chiaro come il tema della delimitazione delle aree metropolitane sconti, fin dall'origine, non un problema di debolezza tecnica o di scarsa disponibilità dei dati statistici necessari, come spesso si sente dire; quanto piuttosto la rispondenza della categoria alle esigenze della rilevazione statistica e la corrispondenza di questa unità alle tematiche della pianificazione (problemi metropolitani complessi da risolvere, sistema delle infrastrutture da organizzare) (2). In questi termini è stata recepita anche in Italia, quando appena all'indomani della proclamazione della Repubblica –ricordava Edoardo Salzano qualche tempo fa- si era già consapevoli della necessità di un governo di area vasta, a seguito della evidente confusione che fin da allora caratterizzava l'urbano ed il rurale ed il disallineamento tra confini fisici, economici e politici della grande città.

Forse po' frettolosamente abbiamo fatto nostra la categoria statunitense di area metropolitana, confondendo il fenomeno urbano con la grande città, trascurando a lungo la media e piccola dimensione urbana e ignorando colpevolmente tutto quello che non era moderno e metropolitano (3). Una sostanziale confusione tra area metropolitana come unità di analisi della città e di pianificazione di essa in forma di unità funzionale, e area metropolitana come polo/istituzione gestore della vita sociale e generatore di sviluppo in un'epoca diversa in configurazioni territoriali ed esigenze di pianificazione. In Italia, l'area metropolitana di disporre di funzioni "centrali", che soddisfacessero una domanda di beni e servizi di rango elevato, ma anche di funzioni "generatrici", quelle cioè in grado di generare effetti spaziali e di sviluppo economico e sociale nel territorio posto al di fuori del polo. Una sorta di confusione tra area metropolitana (regione urbana variamente delimitata nello spazio) e metropoli, ovvero città madre con competenze attive, abilità direttive, funzioni generatrici di impulsi, ordini o stimoli validi per l'organizzazione delle relazioni (di ogni sorta) attive sul territorio (Scaramellini, 1991). La confusione tra il concetto di metropoli e la pratica della delimitazione delle aree metropolitane cui assegnare poteri di governo del territorio non è trascurabile, in quanto in grado di porsi in modo strumentale alla produzione e riproduzione di rapporti centro/periferia, contribuendo ad alimentare forme di sviluppo squilibrato e ingiusto.

È la città metropolitana a fare la differenza, o meglio le modalità con cui si struttura il gioco istituzionale, la struttura delle relazioni tra comune centrale (e sue partizioni) e comuni limitrofi, e tra forme di rappresentanza e cittadini, come alcune esperienze passate hanno testimoniato (Bonora, Cervellati, 2003)? Ma su quale territorio urbanizzato può essere mai calata questa istituzione se, come è evidente, città e metropoli non corrispondono più alle modalità espressive del fenomeno urbano dopo gli anni Settanta e nelle attuali connotazioni del modello capitalistico?

4. DALLA METROPOLI ALLA REGIONE URBANIZZATA? – Se l'area metropolitana viene rappresentata e si radica come categoria che descrive una città composta da un fuoco animatore ed un intorno dipendente, è facile immaginare la difficoltà di rendere coerente questa immagine con le trasformazioni che dal

(1) Molte sono le rassegne dei metodi di delimitazione: si veda per tutti Bartaletti (2009); dal punto di vista concettuale e per l'Italia vale sempre la pena leggere Scaramellini 2004.

(2) Significativo del fatto che l'area metropolitana sia un'unità funzionale semplice di rilevazione del fenomeno urbano è il confronto con la concettualizzazione dell'urbano fatta da Gottmann nel 1957 che, non a caso, considera la megalopoli come una coalescenza di aree metropolitane.

(3) La letteratura è evoluta nel tempo. Dapprima è stata agganciata ai due criteri dell'omogeneità e della morfologia, negli anni Sessanta, e solo dopo lo sforzo di Istat e Irpet sono state definite le aree del pendolarismo ed i sistemi locali del lavoro che, a parte gli avanzamenti tecnici, sono il fondamento concettuale dell'idea di area metropolitana.

secondo dopoguerra, e sempre più diffusamente con gli anni Settanta, hanno caratterizzato il fenomeno urbano nei paesi del Nord del mondo. La letteratura ci ha raccontato i mutamenti in tutte le componenti identificative fondanti della città, quella fisica, morfologico-insediativa, quella economica, funzionale e relazionale, e quella politica, che riguarda il ruolo che la città svolge o che noi crediamo svolga o che vorremmo farle svolgere.

La prima forma di inadeguatezza dei concetti di città e di metropoli riguarda il modello urbano monocentrico, quello stesso che in Italia si tende normalmente ad associare allo spazio di governo della città metropolitana.

L'era metropolitana, come ha qualche anno fa ricostruito Soja (2011), è da considerarsi come temporalmente specifica e può addirittura essere stilizzata, guardando agli Stati Uniti, attraverso la variazione spaziale dei valori di densità di popolazione a partire dal centro della città e in relazione alla distanza. Nello sviluppo metropolitano tipico del secondo dopoguerra, i valori della densità sono elevati nel core urbano e, pur diminuendo con la distanza, rimangono elevati in una fascia ridotta contigua; la metropoli si distende su una distanza sempre più ampia ma con densità nettamente inferiori rispetto al centro e via via decrescenti. Sono gli anni dell'esplosione della periferia suburbana negli Stati Uniti e della crescita economica guidata dall'industria automobilistica e dagli investimenti pubblici nelle infrastrutture, due settori che proprio della suburbanizzazione si sono nutriti. Per descrivere l'espansione basti dire che raggio effettivo di estensione della città passa dalle 2 miglia del 1890 (percorribili a piedi), alle 8 miglia del 1920 (trasporto pubblico), alle 11 miglia del 1950 (automobile) alle 20-24 miglia del 1970 (sistema delle *highway*) (Gordon, Richardson, 1997).

Gli anni Sessanta segnano la rottura della modalità di sviluppo suburbano/metropolitano della città, con lo svuotamento progressivo del *core*, laddove grazie alla progressiva terziarizzazione e quaternarizzazione dell'economia e al consistente sviluppo delle telecomunicazioni, sia le fabbriche che le imprese di servizi possono seguire la popolazione nello spazio suburbano dove questa preferisce vivere. Per tale processo e per l'affermarsi della nuova divisione globale del lavoro, la perdita del ruolo occupazionale dei core metropolitani è rilevata statisticamente negli Stati Uniti tra il 1970 ed il 1990 (Gordon, Richardson, 1997) mentre si moltiplicano le categorie descrittive alternative alla città e alla metropoli, *polycentric cities*, *exurban city*, *edge city* e molte altre immagini volte a rafforzare l'idea del cambiamento della città e del fenomeno urbano (4). La centralità diventa confusa sul piano spaziale, il decentramento riguarda per la prima volta (dopo la popolazione e l'industria) anche il settore dei servizi, in un processo di riorganizzazione funzionale che investe la scala regionale e sovra-regionale.

Ampliamento della scala e struttura policentrica sono concetti fondanti la categoria della *city-region*, vista come scala emergente nel processo di globalizzazione, entità politica nuova alternativa allo Stato, modello di organizzazione più adatto alla competizione globale nell'epoca post-fordista, espressione eccellente di quel regionalismo che vede nella scala intermedia un vero e proprio attore dello sviluppo. Se nella formulazione di Geddes del 1915 la città-regione serviva ad identificare il processo di ampliamento della città da un punto di vista morfologico-insediativo (5), il concetto proposto negli anni Duemila ha una forte valenza funzionale e politica. In particolare nella versione globale o mega, la *city region* è una formazione sociale regionale nella quale i processi di globalizzazione si cristallizzano favorendo una struttura interna *multiclustered* o policentrica (Hoyler *et al.*, 2008).

La metropoli policentrica proposta negli anni Duemila, considerata un modello vincente nella competizione urbana globale e, dunque, un traguardo della pianificazione spaziale indicato, nell'UE ad esempio, per tutti i paesi e a tutte le scale non cancella l'idea che la città, anche estesa e policentrica, abbia un confine e che questo possa rispondere ancora a criteri funzionali (Hall e Pain, 2006). Non sembra più così nelle analisi proposte in questo decennio che sembrano sempre più rilanciare la fine delle categorie tradizionali ed aprire la strada a nuovi percorsi di definizione, analisi e governo del fenomeno

(4) Tutto somiglia al modello di Harris e Ullman, sottolineava Racine nel 1972 osservando la confusione dei caratteri evidente nelle città degli Stati Uniti e per nulla somigliante allo schema della scuola di Chicago.

(5) Analogamente Toschi, nel 1962, la descriveva come un fenomeno di sviluppo topografico degli aggregati urbani maggiori, in certi casi per diffusione da un nucleo originario principale, in altri per l'aggregazione, la saldatura di più, talora parecchi nuclei in sviluppo. Città-regione nel senso che tutta una regione, un territorio, cioè una certa estensione, assume predominanti caratteristiche urbane.

urbano (Soja, 2011; Brenner e Schmid 2013; 2015).

Certamente, la fine dell'era metropolitana è segnata dall'anacronismo di alcuni dualismi, immagini e valori a contrasto: centri e periferie, *core* e *suburbs*, densità e dispersione, città e campagna, compattezza e *sprawl*, e molti altri. Potrebbe essere in atto un cambiamento epocale del processo di urbanizzazione, che oggi si distende a scala regionale con agglomerazioni urbane caratterizzate da elevate densità indipendentemente dal centro e della distanza, su tutta quella (s)confinata regione urbana che sembra aver sostituito la vecchia città e la vecchia metropoli.

5. DOMANDE DI RICERCA. – Se non solo la città è un concetto da archiviare, ma anche la metropoli nel mondo come in Italia (Balducci *et al.*, 2017) quali sono le soluzioni alternative e come è possibile trovarle? Come si è visto, l'attuale disegno istituzionale delle aree metropolitane sembra scontare una certa mancanza di coerenza tra unità di identificazione e questioni rilevanti per la pianificazione, che in origine era propria della categoria negli Stati Uniti. Troppo semplicisticamente consideriamo coincidenti l'area metropolitana, e la metropoli, concetto che contiene in sé un ruolo politico di organizzazione e sviluppo su aree e territori da essa dipendenti o comunque passibili di una funzione di supporto al motore principale dello sviluppo dell'intera economia nazionale, prima, e globale poi.

Confusione tra spazio e istituzione, tra punto di partenza e punto di arrivo, sul quale si innesta anche il sostanziale superamento della metropoli come categoria di riferimento concettuale e come forma concreta di organizzazione spaziale del fenomeno urbano. Come ne usciamo?

Per come la geografia economica intende il rapporto regione/sviluppo a partire dagli anni Settanta, il territorio (urbanizzato) non è neanche più da intendersi come lo spazio neutro nel quale si dispiegano le logiche del capitalismo attraverso la localizzazione di nodi e la tessitura di reti, ma piuttosto attore protagonista dello sviluppo capitalistico da sempre e, recentemente, della globalizzazione.

Quindi lo spazio della città metropolitana non dovrebbe soltanto assolvere a compiti organizzativi e di efficacia nella gestione dei servizi, né preoccuparsi di rispondere con le infrastrutture necessarie al pendolarismo e alla polarizzazione urbano-industriale ormai superata, ma piuttosto convogliare i territori aderenti verso uno specifico percorso di sviluppo. Allora ci si chiede se non abbia ragione Harvey quando, nel 1996 con lungimiranza, si interrogava sulla natura della città e del processo di urbanizzazione, se avesse ancora senso basare sulla città (e dalle aree metropolitane potremmo anche dire) la nostra osservazione delle modalità di configurazione del fenomeno urbano; oppure se non fosse piuttosto il caso di ricondurre anche l'urbanizzazione, sul piano interpretativo come su quello delle politiche, di ricondurre tutto a ciò che davvero sembra contare, la società e lo sviluppo che vogliamo e le fondamenta (urbane) su cui è più opportuno costruire.

BIBLIOGRAFIA

- BALDUCCI A., CURCI F., FEDELI V., "Una galleria di ritratti dell'Italia post-metropolitana", *Territorio*, 76, 2016, n. 1, pp. 20-22.
- BARTALETTI F., *Le aree metropolitane in Italia e nel mondo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009.
- BONORA P., CERVELLATI P.L., "La città metropolitana: madre di città", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 2003, n. 78, pp. 203-210.
- BRENNER N., SCHMID C., "The 'Urban age' in question", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 38, 2013, n. 3, pp. 731-755.
- BRENNER N., SCHMID C., "Towards a new epistemology of the urban?", *City*, vol. 19, 2015, 2-3, pp. 151-182.
- CARUSO N., COTELLA G., JANIN RIVOLIN U., "Post-metropoli e strumenti di piano", *Planum. The Journal of urbanism*, 27, 2013, n. 2, pp. 1-11.
- GORDON P., RICHARDSON H.W., "Are compact cities a desirable goal?", *Journal of the American Planning Association*, 63, 1997, n. 1, pp. 95-106.
- HALL P., PAIN C., *The polycentric metropolis*, London, Earthscan, 2006.
- HARVEY D., "Cities of urbanization", *City*, 1, 1996, n. 1-2, pp. 38-61.
- HOYLER M., KLOOSTERMAN R.C., SOKOL M., "Polycentric puzzles. Emerging mega-city regions seen through the lens of advanced producer services", *Regional Studies*, 42, 2008, n. 8, pp. 1055-1064.
- RACINE J.B., "Le modèle urbain américain. Les mots et les choses", *Annales de Géographie*, 440, 1972, pp. 397-427.
- SCARAMELLINI G., *Città e poli metropolitani in Italia*, Milano, Franco Angeli, 1991.
- SCARAMELLINI G., "Le aree metropolitane", *Istituto Geografico Militare, Italia. Atlante dei Tipi Geografici*, 2004, n. 103, pp. 482-489.
- SCOTT A.J., "Emerging cities of the third wave", *City*, 11, 2001, n. 3-4, pp. 289-321.

SOJA E., "Regional urbanization and the end of the metropolis era", in BRIDGE G., WATSON S. (eds), *The new Blackwell Companion to the city*, Hoboken (NJ), Blackwell Wiley, 2011, pp. 679-689.

Sapienza – Università di Roma: roberta.gemmiti@uniroma1.it

RIASSUNTO: Il contributo discute di aree metropolitane prendendo come spunto la discussione generata dalla legge Delrio (e successivi passi) condotti nell'ambito del ri-disegno della struttura e delle relazioni Stato-Autonomie Locali. L'occasione offre diversi spunti di riflessione intorno al tema della città, della sua natura, di metodi e modelli interpretativi, di evoluzione della teoria urbana e di nuovi paradigmi interpretativi. È chiaro infatti che la natura della città e le rappresentazioni della metropoli appartengono ormai al passato, così come certi approcci di politica urbana. La discussione propone alcuni filoni recenti di letteratura che propongono nuove svolte nel guardare e considerare lo spazio di governo metropolitano.

SUMMARY: Taking as a starting point the wide discussion generated by the Delrio Law (and its subsequent steps), this paper debates the concepts of city and metropolitan area, their nature, the models and methods generally used for their identification and regionalization. Within this aim, the discussion shows how the representation of cities and metropolitan areas belong to the past century and stresses the problem of the use of this spaces as planning and institutional one. The paper concludes with some recent strands of literature that propose new turns in looking at and considering the metropolitan space of government.

Parole chiave: città, area metropolitana, teoria urbana

Keywords: city, metropolitan areas, urban theory

PATRIZIA ROMEI

RIPENSARE L'ANALISI SCALARE: IL RUOLO DELLE INTERAZIONI NEGLI SPAZI URBANO METROPOLITANI

1. LE RELAZIONI URBANO-TERRITORIALI E L'ANALISI SCALARE. – Il carattere sempre più multidimensionale dei territori e il problema dell'identificazione spaziale tra le aree urbane, aree metropolitane e aree interne rende sempre più complessa l'identità e la delimitazione dei confini/barriere che sotto l'agire della globalizzazione e dell'intensificarsi delle relazioni appaiono da un lato sempre più liquidi e dall'altro sempre più invocati e necessari.

La scelta della scala adeguata all'analisi territoriale rappresenta una questione essenziale per i ricercatori, perché è direttamente collegata alla dimensione spaziale e condiziona i risultati dello studio: “scale refers to the spatial domain of the study» (Turner *et al.*, 2001).

Il concetto di scala nella geografia si è profondamente modificato nel corso del XXI secolo e in particolare negli ultimi decenni (Marston *et al.*, 2005), una riflessione teorica che prende atto delle trasformazioni economiche e sociali avvenute nella società. La visione classica con la tripartizione a scala locale, nazionale e globale non riesce più a spiegare “the information age and rise of network society” (Castells, 1996).

Inoltre, è entrata in crisi anche l'implicita valutazione gerarchica, “as a nested hierarchy” (Smith, 2004; Sheppard, 2004) insita nell'analisi scalare con il dominio delle relazioni gerarchiche verticali con al vertice la dimensione globale, poi quella nazionale e infine la scala locale. Un paradigma interpretativo piuttosto rigido messo in difficoltà dall'emergere, per intensità e per diffusione, delle relazioni orizzontali che complessificano i territori e le gerarchie ad ogni livello: transnational networks represent new modes of coordination and governance, a new politics of horizontal relations that also have a distinct spatality” (Leitner, 2004, p. 237).

Relazioni orizzontali che comprendono le reti sempre più evidenti tracciate dal commercio globale, dalla produzione delocalizzata e dalla mobilità senza precedenti per intensità della popolazione. Un sistema di reti e di nodi governato dalle inter-dipendenze e dalle inter-relazioni tra le diverse scale soprattutto nel sistema economico-finanziario ma anche in quello sociale.

La stessa teoria wallersteniana del sistema mondo con la tripolarizzazione in centro, periferia e semiperiferia (*core, periphery, semiperiphery*) pone l'accento sulle relazioni orizzontali tra questi macro-spazi del mondo: “in Wallerstein's spatial model of world-economy this separation is by area horizontally”. (Taylor, 1982, p. 24). Ma questo modello implica anche una netta gerarchia formata da forti relazioni verticali, tra le aree centrali, periferiche e semiperiferiche. In particolare, Taylor adattando la teoria del sistema mondo propone una scala gerarchica articolata su due livelli in continua interazione: quello urbano e quello globale (urban-to-global). In questa idea la dimensione locale-regionale viene completamente sostituita da quella urbano-metropolitana (Taylor, 1982), rendendo palese la presa d'atto del potente ed economicamente forte ruolo svolto dalle città.

Il dibattito scientifico sullo sviluppo locale e sull'accumulazione flessibile ha arricchito notevolmente gli studi e le ricerche a scala locale introducendo un ulteriore livello di analisi, quello regionale che identifica un ambito territoriale dotato di propria identità economica e sociale; ma la scelta della scala sulla quale lavorare e fare politica rimane ancora un momento critico e non lineare. Anche perché la scelta o selezione della scala più adatta all'obiettivo della ricerca e/o delle politiche di fatto contribuisce a condizionare essa stessa i confini orientandone e vincolandone l'identificazione territoriale.

Generalmente, le scale di analisi territoriale più citate sono quattro: la scala globale, che rappresenta il sistema economico (*world-economy*); quella nazionale, che rappresenta la dimensione politico-istituzionale; quella regionale (affermatasi nell'ambito della *regional geography*), che rappresenta uno spazio intermedio tra il livello nazionale e quello locale, uno spazio specifico dotato di una precisa identità e



peso economico e sociale in grado di attivare intensi flussi regionali-globali; e infine quella locale che rappresenta il sistema sociale ed economico insieme, la scala della vita quotidiana delle persone (*scale experience*).

Rimane comunque la necessità di considerare il territorio e il territorio urbano in particolare come un sistema aperto costituito da un insieme di reti multilivello che agiscono in maniera transcalare non soltanto tra sistemi economici e sociali ma anche con i relativi ecosistemi. In questo senso l'immagine suggerita dalle parole di Swyngedouw è piuttosto efficace sia perché inserisce la dimensione ambientale nel concetto di scala, sia perché considera le società e gli ecosistemi come una rete di processi interconnessi: "social and physical transformation of the world is inserted in a series of scalar spatialities" (Swyngedouw, 2004, p. 129).

2. LE CARATTERISTICHE DELLA SCALA. – Come abbiamo osservato la dimensione spaziale (*local, regional, national e global*) è fondamentale per la riuscita di ogni ricerca ma anche la dimensione temporale (breve, medio, lungo periodo) rappresenta un elemento strategico nella scelta della scala. Per esempio, ad ogni cambio di scala e di contesto territoriale, i risultati dei modelli e dei processi possono dare esiti diversi se non contrapposti come nel caso del *climate change* che a scala regionale-locale può scomparire mentre a scala globale è un problema sempre più urgente. Inoltre, ad ogni cambio di scala muta anche il livello di apertura e di chiusura dei territori, la loro identità che si può rafforzare oppure allentare, così come può aumentare o diminuire la diversità e la variabilità spaziale per il sistema economico (specializzazione/differenziazione), sociale e ambientale secondo la regola: "increasing grain size decreasing spatial variance" (Levin, 1992).

Prendendo spunto dall'ecologia che nella scelta della scala adotta la strategia di individuare la scala più adatta (*characteristic scale*), cioè quella dove il modello dominante emerge nitidamente e si evitano errori dovuti alla mancanza di prospettiva, di sguardo più ampio sui processi e sulla forza delle relazioni orizzontali in atto. Non soltanto nelle ricerche geografiche, anche in quelle ecologiche "the problem of pattern and scale is the central problem in ecology...[...]. Further more, there is no single natural scale at which ecological phenomena should be studied; systems generally show characteristic variability on a range of spatial, temporal, and organizational scales" (Levin, 1992, p.1943). La variabilità delle modalità di organizzazione dei sistemi ecologici nello spazio e nel tempo si adatta decisamente bene alla interpretazione dei sistemi territoriali e dei sistemi urbano-metropolitani che sono sistemi aperti per eccellenza. In breve, la scala si riferisce alla dimensione spaziale dello studio e non alle diverse modalità di organizzazione, anche se va sottolineato come nell'osservazione di un sistema territoriale (ad esempio un sistema urbano) quando si cambia scala anche i modelli, i processi, le interazioni e il grado di apertura/chiusura possono variare sensibilmente.

Le componenti essenziali della scala sono rappresentate dalla scelta dell'unità minima di osservazione (*grain*) e dalla scelta dell'area complessiva di osservazione (*extent*). Nell'analisi territoriale l'unità minima di osservazione (*grain*) corrisponde di solito alle unità politico-amministrative riconosciute dalle statistiche ufficiali (per esempio Istat ed Eurostat) che comprendono i singoli comuni, i sistemi locali del lavoro e le regioni, in altri termini all'analisi scalare tradizionale. Mentre individuare esattamente la portata del dominio spaziale (*extent*) disegnata dalle interazioni che si generano attorno all'unità minima territoriale, l'apertura e i legami con i sistemi più ampi rappresenta l'analisi transcalare, necessaria per mettere in luce le relazioni e i flussi che agiscono sul territorio.

Il termine "scala" in ecologia e in cartografia sono profondamente diversi, anche i cartografi quando disegnano una carta devono scegliere la scala più adatta ma in questo caso il termine scala indica il rapporto tra la distanza sulla carta e la distanza reale (ad esempio 1 a 100.000). Se però guardiamo alla scala come dominio spaziale, come concetto teorico emergono gli aspetti in comune; infatti, in cartografia il criterio scelto per classificare le carte geografiche (mappe, carte topografiche, corografiche, atlanti) è in funzione della scala adottata per costruire la carta, e infatti si individuano almeno tre tipologie di carte: a grande scala, cioè il livello locale/urbano; a media scala, il livello regionale e nazionale; e infine a piccola scala, che corrisponde all'intero globo.

Oltre alla scelta della scala più adeguata, quella che fa emergere il modello dominante della ricerca, è sempre più necessario affrontare anche l'analisi transcalare per conoscere e riconoscere i diversi confini e/o barriere spazio-tempo che esistono e che differenziano i territori: "the problem is not to choose

the correct scale of description, but rather to recognize that change is taking place on many scales at the same time, and that it is the interaction among phenomena on different scales that must occupy our attention” (Levin, 1992, p. 1947). Le interdipendenze, i feedback tra locale e non-locale (distante) producono una dinamica continua che comprende una molteplicità e complessità di livelli (o scale) rispetto alla dialettica tra locale-globale. Se studiamo un sistema territoriale a una scala non appropriata molto probabilmente non sarà possibile identificarne correttamente le sue caratteristiche e i suoi processi evolutivi. In altri termini, i modelli e le interpretazioni dei fenomeni spaziali sono molto “*scale dependent*” e la scelta di quale sia la scala più adatta è legata a sua volta alle ipotesi di partenza del ricercatore, alle domande che si pone, ai fenomeni che vuole ricercare e dai confini/barriere che trova nello spazio e nel tempo.

In sintesi, le chiavi di un approccio metodologico scalare sono tre: a) concettualizzare la scala come un processo (di localizzazione, urbanizzazione, regionalizzazione) piuttosto che come una variabile data, esogena; b) concettualizzare le relazioni intrinseche di ogni scala geografica e la loro “*embeddedness within broader interscalar hierarchies*” (Brenner, 2004, p. 8); c) sviluppare delle metodologie per sottolineare le relazioni inter-scalari e i processi multiscolari.

3. UNA LETTURA TRANSCALARE DELLA DIMENSIONE URBANO-METROPOLITANA. – I criteri per individuare e definire le aree metropolitane, le aree interne e le aree vaste sono molteplici: da quelli politico-amministrativi a quelli sociali, economici, ambientali e statistici. Ma ogni scelta, ogni criterio sottende anche una scelta della scala di analisi e delle relazioni tra le diverse scale di appartenenza dei sistemi territoriali: “*scaling relationships is focussed on social network and interactions*” (Schwarz, 2016, p. 16). Pertanto lo studio trascale delle interazioni territoriali, può mettere in luce le caratteristiche specifiche e distintive delle aree metropolitane e delle aree interne complementari oltre a far emergere nuovi processi e nuovi confini in uno spazio dei flussi che ancora convive con lo spazio gerarchico. La multiscalarità nell’analisi delle città rappresenta un metodo essenziale per descrivere i processi dinamici e organizzativi alimentati dai flussi: “*one scale cannot exit without the other and that scalar configurations are essentially network-based*” (Marston *et al.*, 2005, p. 418). Complementare alla multiscalarità è l’interscalarità (o transcalarità) che delinea i flussi e le relazioni interne alle diverse scale in un intreccio denso e complesso di reti materiali e immateriali e di nodi più o meno gerarchici attorno a spazi di dominio e spazi di dipendenza. Poiché ogni territorio si differenzia per la sua maggiore o minore connettività rispetto agli altri territori così come dall’intensità dei processi economici e politici più ampi: un nodo dentro reti di nodi più ampie.

Nell’ambito della geografia urbana ha dominato a lungo il concetto di scala operativa di tipo gerarchico-christalleriano che ha influito sia a livello di ricerca sia nelle azioni politiche: “*urban geography incorporates central place theory were functional scale organization is an integral part of the derivation of spatial structure*” (Taylor, 1982, p. 22).

Nello studio delle città e delle aree urbano-metropolitane appare evidente come il concetto di scala racchiuda due distinti significati: scala come dimensione (*size*) e scala come funzioni gerarchiche (*level*). Sono significati che esplicitano tanto le relazioni orizzontali che attraversano le città, quanto le relazioni verticali che ne indicano il rango economico e sociale. La loro complementarità in un intreccio dinamico in continua evoluzione tra rete/nodo, diffuso/concentrato, esteso/sovrapposto, orizzontale/verticale, rende palese la necessità di una analisi trascale e multiscale.

L’OCSE nel suo rapporto “*Redefining ‘Urban’. A new way to measure metropolitan areas*” (2012) parte dal presupposto che è necessario migliorare la conoscenza dei recenti processi economici globali che hanno ridisegnato le modalità dello sviluppo urbano nello spazio e che hanno impresso una crescita allometrica del peso economico delle città lasciando indietro la dimensione sociale e quella ecossistemica. Conoscenze sempre più strategiche per indirizzare meglio le scelte politiche e gli interventi politico-finanziari. Nel report si indicano ben 20 categorie e modalità organizzative dell’urbanizzazione: “*connected areas, fringe zone, functional urban areas, growth in urbanized land, inner city zone, inner peripheral zone, large metropolitan area, metropolitan area, medium-size urban area, monocentric urban functional area, polarization reversal, policentric functional urban area, satellite city, small urban area, urban area of cities, urban area of towns, urban area type, urban core, urban hinterland, urbanized land*”. Un ampio spettro di concetti spaziali, alcuni già ben collaudati e altri ancora da approfondire,

che danno il senso della complessità territoriale e della difficoltà di inserire cesure e confini nello spazio urbano in continua espansione e mutamento.

Per questi motivi gli obiettivi si sono limitati ad affrontare tre difficoltà: a) identificare le *core municipalitatis* tramite la densità demografica (*high density clusters*), fissando la soglia minima pari a 1.500 abitanti per km²; b) collegare le aree metropolitane non contigue appartenenti alla stessa area funzionale, come ad esempio le aree urbano metropolitane di tipo policentrico o diffuse che sono geograficamente separate ma economicamente integrate; c) identificare le aree di gravitazione intorno alle città (*binterlands*) tramite i flussi di pendolarismo per motivi di lavoro e di studio, ovvero adottare il criterio dell'elevata integrazione territoriale prodotta dal mercato del lavoro e quest'ultimo punto rappresenta la vera novità di questo studio perché inserisce l'analisi trasncalare. La classificazione di sintesi riguarda quattro tipologie:

1. *Small urban areas* = popolazione superiore a 200.000 abitanti;
2. *Medium-sized urban areas* = popolazione compresa tra 200.000 e 500.000 abitanti;
3. *Metropolitan areas* = popolazione compresa tra 500.000 e 1.5 milioni di abitanti;
4. *Large metropolitan areas* = popolazione superiore a 1.5 milioni.

Proseguendo su questa linea prevalentemente demografico-classificatoria anche nel recente rapporto "Functional urban areas in OECD countries: Italy" (OECD, 2016) è stato deciso di utilizzare come criterio di analisi le *functional urban areas* proprio per individuare lo spazio più ampio con l'inserimento anche i centri (core) non contigui che appartengono alla stessa area funzionale e questo ha particolare rilevanza soprattutto per le aree metropolitane policentriche. Applicando questo metodo più flessibile sono state individuate in Italia 74 aree funzionali urbane che accolgono circa 31 milioni di abitanti (pari al 51% della popolazione, dati 2014). Ovviamente le "large metropolitan areas" sono soltanto Milano, Roma, Napoli e Torino mentre le "metropolitan areas" sono Palermo, Genova, Bologna, Firenze, Catania, Bari e Venezia (Fig. 1). Per la morfologia urbana italiana queste soglie demografiche sembrano troppo alte e non corrispondono al lungo processo di urbanizzazione italiano poiché lasciano fuori i sistemi policentrici e le conurbazioni urbano-metropolitane di dimensioni medio-piccole.

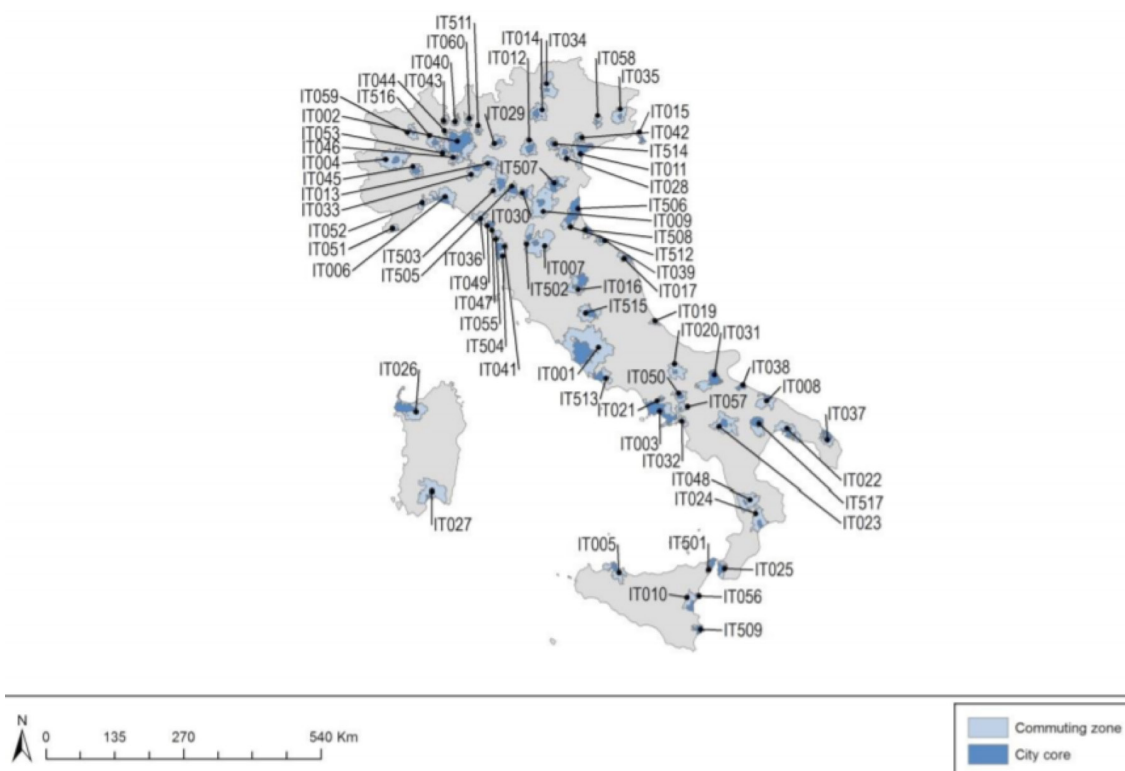


Fig. 1 – Le aree urbane funzionali in Italia: *commuting zone* e *city core*, 2016.

Fonte: OECD, 2016.

Numerosi autori concordano sulla necessità di migliorare i criteri di identificazione e le tipologie funzionali che ne derivano a partire dalla definizione di “area metropolitana” e poi a seguire anche di tutte le altre morfologie urbane e urbano rurali: “*large town*”, “*small towns regions*”, “*commuting areas*”, continuum urbano-rurale, aree vaste, aree interne, aree rurali. A questo si aggiunge la necessità di aggiornare i database e gli indicatori specifici per descrivere le interdipendenze rinnovando un modello caratterizzato ancora da una prevalente influenza gerarchica rispetto alle reti trascolari (Morrill *et al.*, 1999, p.728).

Le regole dell’*urban scaling* implicano alcune scelte ben precise, dalla definizione e l’identificazione tipologica di città, con la scelta della soglia demografica minima, all’attenzione verso le interazioni che individuano le agglomerazioni urbane, fino alla scelta delle variabili utilizzate nei database internazionali ed europei per definire e classificare le aree urbane e le aree rurali, sapendo che alcuni indicatori rispecchiano più altri gli effetti della distanza geografica. Per esempio, in Francia la frattura tra i centri metropolitani, le periferie urbane e gli spazi rurali è recente e in aumento, e questo favorisce il dualismo urbano aumentando la concentrazione di “*extremes categories of workers and social classes in globalised metropolises and rejects low and middle classes to a peripheral France of suburbs and small cities*” (Cottineau *et al.*, 2016, p. 91). L’esito delle ricerche, i possibili cluster o aggregazioni/disaggregazioni territoriali, dipendono molto da quale tipologia di scala viene deciso di scegliere (Fig. 2). In particolare, in questo studio la densità urbana viene studiata attraverso la storia e la dimensione morfologica (poli-centrismo, monocentrismo) dei centri urbani (*core cities*) ma soprattutto gli autori correlano direttamente il rango delle città all’intensità dell’agglomerazione e alla concentrazione delle interazioni mostrando come negli spazi urbani la concentrazione delle interazioni sia massima. Da questo studio emerge l’importanza della “*scaling law*” proposta come strumento metodologico per mostrare l’alta variabilità dei cluster urbano-metropolitani e l’esistenza di una alta variabilità “*of scaling exponents with respect to the variation of city definition*” unitamente al fatto che le città “*share common attributes across a wide size spectrum*” (Cottineau *et al.*, 2016). In sintesi, l’*urban scaling* implica e sottintende a priori una specifica definizione di città, e ancora più importante è che le variazioni dei cluster rispetto ai criteri definitivi non sono casuali perché alcuni indicatori e alcuni caratteri delle città sono più sensibili spazialmente di altri nella delimitazione delle relazioni tra *city cores*, *metropolitan areas*, periferie urbane e aree rurali.



Fig. 2 – Francia, confronto tra *city cores* e *metropolitan areas*.

Fonte: Cottineau *et Al.* 2016.

Infatti, non è realistico immaginare che le relazioni tra le reti urbane possano essere contenute entro i confini politico-amministrativi locali o regionali: “under conditions of contemporary globalisation it is impossible to sensibly discuss European intercity relations separate from an encompassing world city network” (Taylor, 2004, p. 528). Le reti urbano-metropolitane europee hanno aggiunto valore alla loro dimensione economica proprio dalla storica intensità delle reciproche interazioni, reti che ne aumentano la complessità territoriale e che le sorregge nella competizione globale.

L'identità e le funzioni degli spazi urbano-metropolitani sono tracciate dall'evolvere delle relazioni economiche e sociali tra i numerosi attori portatori di interessi diversi e quando ragioniamo a scala globale, regionale, locale stiamo di fatto osservando i processi che operano a queste scale e non lo spazio o la scala di per sé (Pacione, 2001). Certamente occorre un cambio di logica, una transizione verso criteri più qualitativi e meno quantitativi per cogliere sia le nuove gerarchie metropol-urbane, ovvero le relazioni verticali di scala, sia le nuove aggregazioni orizzontali prodotte dalle reti di mobilità sempre più intense e multilivello: tra città e città, tra città e aree metropolitane, tra città e aree rurali, tra città e regione.

Analisi sistemica transcalare ancora più importante se consideriamo le città da un punto di vista ecosistemico: nelle città si consuma energia, si producono rifiuti, si alternano i cicli dell'acqua e si degrada la qualità dell'aria. Le città sono dei sistemi urbani aperti e quasi completamente artificiali, regolati da flussi in entrata (persone, materie prime, merci, energia) e da flussi in uscita (merci, persone, inquinamento). Inoltre, il metabolismo urbano si intensifica all'aumentare dell'agglomerazione, consumando quantità sempre più elevate di energia. L'agglomerazione urbana è “una struttura dissipativa per eccellenza” (Prigogine, 1989) con un bilancio ambientale pesantemente negativo; dove le voci passive sono rappresentate dalle risorse che la città consuma (energia, aria, acqua), alle quali vanno aggiunte tutte le emissioni prodotte (rifiuti, inquinamento).

4. CONCLUSIONI. – La multidimensionalità e la multiscalarità spazio-temporale rappresentano delle caratteristiche intrinseche alle aree urbano-metropolitane che non rispondono più a logiche di tipo demografico (*size*) bensì a logiche adattive di crescita economica allometrica regolate dai flussi regionali, nazionali e globali. In questo scenario si inseriscono le relazioni di scala e di dipendenza tra aree urbane, metropolitane e rurali che esprimono morfologie spaziali diverse frutto dei peculiari processi di interazione e di organizzazione tra popolazione, territorio e ambiente.

In ogni ricerca territoriale il momento dell'identificazione della scala geografica di analisi rappresenta una scelta critica e decisiva, sia in relazione all'oggetto di studio e alle evidenze empiriche che si intende osservare, sia in relazione ai risultati che si vogliono ottenere. Spesso le inter-relazioni tra le diverse scale di appartenenza di ogni sistema territoriale non vengono prese in considerazione nelle ricerche urbano-metropolitane. Un limite da superare anche perché lo spazio urbano rappresenta la scala dell'esperienza, la dimensione locale dove si svolge la vita e il lavoro delle persone e delle comunità locali (si veda ad esempio i *daily urban system* e i sistemi locali del lavoro). Allo stesso tempo la scala urbana rappresenta un nodo, ovvero uno spazio di incontro/scontro con le altre scale: locale, regionale, nazionale e globale. Inoltre, l'utilizzo della scala geografica come principio organizzativo permette di evidenziare le relazioni inter-scalari ed esplicita la rilevanza geoeconomica e politica delle città.

L'interscalarità è un potente strumento di analisi anche nello studio della sostenibilità urbana, la crescita delle città si correla positivamente con l'aumento della ricchezza ma anche con l'aumento delle disuguaglianze, delle pressioni e degli impatti ecosistemici. Una eterogeneità e diversità difficile da gestire socialmente e politicamente soprattutto se non si dispone di una scala di analisi congrua alla comprensione del fenomeno. In breve, l'analisi multi e interscalare rappresenta una sintesi della trasformazione urbana che non dipende più soltanto dal suo peso demografico poiché i processi di rete disegnano nuove morfologie urbane in continua evoluzione, generando feedback sociali, economici e ambientali e nuove morfologie spaziali.

BIBLIOGRAFIA

- BATTY M., *Cities as Complex System. Scaling, Interactions, Networks, Dynamics and Urban Morphologies*, UCL, Working Papers series, 131, 2008, pp.1-62.
- BRELSFORD C., LOBO J., HAND J., BETTENCOURT L.M., “Heterogeneity and scale of sustainable development in cities”, *Pnas*, vol 114, 2016, n. 34, pp. 8963-8968.
- BRENNER N., *New State Spaces. Urban governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.
- COTTINEAU C., FINANCE O., HATNA E., ARCAUT E., BATTY M., *Defining urban agglomerations to detect agglomeration economies*, 2016, <https://arxiv.org/pdf/1601.05664>.
- COTTINEAU C., HATNA E., ARCAUTE E., BATTY M., “Diverse cities or the systematic paradox of Urban Scaling Laws”, *Computers, Environment and Urban Systems*, 63, 2017, pp. 80-94.
- LEITNE H., “The politics of scale and networks of spatial connectivity: transnational interurban networks and the rescaling of political governance in Europe”, in SHEPARD E., MACMASTER R.B. (eds), *Scale and geographic inquiry*, Blackwell, Malden, MA, 2004, pp. 236-255.
- LEVIN S.M., “The problem of pattern and scale in ecology”, *Ecology*, 6, 1992, n. 73, pp. 1943-1967.
- LOBO J., BETTENCOURT L.M.A., STRUMSKY D., WEST G.B., “Urban scaling and the Production Function for Cities”, *Plos One*, 8, 2013, n. 3, www.plosone.org.
- LYNCH K., *Rural-Urban Interaction in the Developing World*, US, Routledge, 2005.
- MARSTON S.A., JONES III J.P., WOODWARD K., “Human geography without scale”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, Wiley-Blackwell, 30, 2005, pp. 416-432.
- MACMASTER R., SHEPPARD E., “Introduction”, *Scale and geographic inquiry*, Malden, MA, Blackwell, 2004, pp. 1-15.
- MORRILL R., CROMARTIE J., HART G., “Metropolitan, urban and rural commuting areas: toward a better depiction of the United States settlement system”, *Urban Geography*, 8, 1999, n. 20, pp. 727-748.
- OECD, *Functional urban areas in OECD countries: Italy*, OECD, 2016, www.oecd.org.
- OECD, *Redefining 'Urban'. A new way to measure metropolitan areas*, OECD, 2012, www.oecd.org.
- SCHWARZ N., “Explaining urban allometry –factoring in the countryside”, relation presented at the conference on *Cities as a complex systems*, Hanover, July 2016.
- SMITH N., “Scale bending and the fate of the national”, in SHEPARD E., MACMASTER R.B. (eds), *Scale and geographic inquiry*, Malden, MA, Blackwell, 2004, pp. 192-212.
- TAYLOR P.J., “A materialist framework for political geography”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 7, 1982, pp. 15-34.
- TAYLOR P.J., *World City Network: a Global Urban Analysis*, London, Routledge, 2004.
- TAYLOR P.J., DERUDDER B., “Porous Europe: European Cities in Global Urban Arenas”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95, 2004, n. 5, pp. 527-538.
- TURNER M.G., GARDNER R.H., O'NEILL R.V., *Landscape ecology in theory and practice: pattern and process*, New York, Springer, 2001.

Università di Firenze: patrizia.romei@unifi.it

RIASSUNTO: Il concetto e l'importanza della scala nell'analisi geografica sono completamente cambiati negli ultimi decenni. I tre livelli gerarchici (locale-regionale-globale) dell'analisi scalare non spiegano più la grande varietà di reti urbane create dalle relazioni orizzontali in rete tra spazi urbani e metropolitani. Le relazioni di scala sono focalizzate sulle interazioni spaziali economiche e sociali, inoltre nelle aree urbane e metropolitane che sono gli spazi dei flussi per definizione. Le interazioni spaziali transfrontaliere sviluppano un mosaico di morfologie e processi scalari in cui le inter-relazioni di scala sono dominanti.

SUMMARY: The concept and the importance of scale in geographical analysis has been completely changed over the last decades. The three hierarchical levels (local-regional-global) of the scale analysis don't explain anymore the large variety of city networks created by the horizontally networked relations between urban and metropolitan spaces. Scale relationships are refocused on economic and social space interactions furthermore in the urban and metropolitan areas that are the spaces of flows for definition. Crossborder space interactions develop a mosaic of scalar morphologies and processes in which scale inter-relations are dominant.

Parole chiave: analisi transcalare, interrelazioni, spazi urbano-metropolitani
 Keywords: trans-scalar analysis, inter-relations, urban-metropolitan spaces

MARIA PREZIOSO

QUALE POSSIBILE IPOTESI ORGANIZZATIVA PER IL RILANCIO COMPETITIVO DEL MODELLO METROPOLITANO NAZIONALE? UNA PROPOSTA METODOLOGICA

1. IL QUADRO OPERATIVO DELLA RICERCA GEOGRAFICA ECONOMICA IN UE E IN ITALIA. – Il passaggio verso la città metropolitana (CM) voluto dalla legge n. 56/2014 (cd. “Delrio”) – insieme al declassamento delle province ad enti di secondo livello - modifica, nella sostanza, sia gli aspetti dimensionali dell’organizzazione territoriale sia la governance: comuni e sub-ambiti municipali sono chiamati ad adottare una visione fortemente cooperativa (sussidiarietà orizzontale) per affrontare le sfide europee. Le stesse che inquadrano questo processo nel rafforzamento della coesione territoriale nazionale 2020 e post.

Richiamando la ‘capace’ responsabilità della politica pubblica nell’offrire soluzioni strutturali (ob. 11 dell’Accordo di Partenariato 2014 e 2017), la L. 56/2014 (1) ha avviato un processo multiscopo: i) rafforzare la capacità istituzionale degli enti che operano a livello territoriale aggiornandone le competenze; ii) adeguare alla domanda corrente le tipologie di funzioni e le relazioni tra comuni (o tra sub entità municipali) grandi, medi e piccoli, rendendole orizzontalmente più cooperative; iii) ridurre il numero dei comuni nella formazione de o nella concorrenza con la città metropolitana (fusioni/unioni) e i territori contermini peri-metropolitani (al di fuori della CM) regionali; iv) superare i limiti della spesa locale all’interno di un quadro essenziale che varia da territorio a territorio (diversità geografica).

Da questo punto di vista, l’impatto territoriale sull’Italia e sulle amministrazioni metropolitane e locali è ancora minimo (al contrario di quello che ha fatto seguito al declassamento delle province), poiché, al di là della costituzione del nuovo ente e dell’attribuzione di funzioni formali, la legge non offre visioni strategiche, demandandone il carico alle CM (quadro nazionale ed europeo). Sono inclusi, invece, temi (2) da affrontati in forma inevitabilmente associata, intra o peri-metropolitana, che rinviano ad un operare metropolitano in una mutata concezione di sussidiarietà e di *welfare* - esigenti nella fornitura di più mirati servizi pubblici (territoriali e di interesse generale o di base) -.

Le dimensioni attraverso cui circoscrivere la CM – che resta comunque un’area vasta – per sviluppare strategie e scenari (in un orizzonte 2030-2050) restano fattori incerti di fronte all’ampia e variegata gamma di soluzioni offerte dalla letteratura scientifica e dai casi empirici nazionali ed europei allo scopo di policy. Quest’ultimo finalizzato in Italia a realizzare il ‘riordino delle funzioni amministrative delle province’, recepito come priorità da quasi tutte le regioni (cfr. proposte o leggi tra il 2014-2015).

Dandone per acquisiti apporti e conoscenza (Caroli e Prezioso, 2016), una più che vasta letteratura multidisciplinare, tra cui quella geografica (in Italia dagli anni ’50 dello scorso secolo ad oggi), ha affrontato la ‘questione’ delle dimensioni cui la metropoli (area vasta o città (3) deve attenersi, e di seguito ricondotta per brevità a sei criteri (*evidenze*) semplificativi riconoscibili – in Italia ed in Europa - nell’organizzazione che dà avvio al ragionamento costitutivo:

1. non superare i confini esistenti dell’ambito amministrativo-istituzionale più prossimo alla dimensione di area vasta (il livello provinciale o NUTS 3) o superarli al solo livello comunale (Large

(1) Servendosi di un Programma Operativo Nazionale (PON Meteo), dei Fondi Europei Strutturali Integrati (FESI) e di coesione, di rinnovati meccanismi di finanza (Juncker Plan, Integrated Territorial Investments, Social Investment Bonds, ecc.), come pure di investimenti privati coerenti.

(2) Declinate nell’Agenda 2016 (Patto di Amsterdam): 1 Inclusione di migranti e rifugiati, 2 Qualità dell’aria, 3 Povertà urbana, 4 Housing e affordable housing, 5 Economia circolare, 6 Lavoro professionalità nell’economia locale, 7 Adattamento climatico (incluso il ricorso a soluzioni di infrastrutture green), 8 Transizione energetica, 9 Uso sostenibile del suolo e adozione di soluzioni Nature-Based, 10 Mobilità urbana, 11 Transizione digitale, 12 Public procurement innovativo e responsabile.

(3) In questo contributo si prescinde dal dibattito tassonomico, già affrontato dall’A. in altri contributi.



Urbanised Area-LUA);

2. rispondere a criteri di cooperazione ‘di fatto’ oltre i confini amministrativi, tenendo conto delle relazioni gravitazionali esistenti. Rientrano tra queste le c.d. *unioni di comuni* (contermini) proposte dalla Legge “Delrio”, realizzate in molti casi anche disarticolando gli attuali comuni centrali da cui le città/aree metropolitane hanno avuto origine, per generare un’unica entità sovracomunale legata al suo interno da un patto di pianificazione per lo sviluppo locale identitario (4);
3. trarre origine – anche volontaria - da relazioni sussidiarie orizzontali che si evolvono in modelli policentrici cooperativi su base coesiva, per valorizzare, concorrendo alla crescita dell’insieme, i capitali territoriali localizzati;
4. risponde, nella sua forma più recente (es. AM Amsterdam, ecc.), a precisi bisogni adottando Agende urbane (livello locale) e Territoriali (livello d’area vasta. Es. Amsterdam-Rotterdam, Great Region,) con il supporto di innovativi modelli europeizzati di *spatial planning* coesivi adattati alla legislazione nazionale/regionale (es. Community-Led Local Development Plans – CLLD-P in sostituzione di Piani Regolatori);
5. fissare e perseguire, attraverso visioni condivise, strategie di competitività basate sulla sostenibilità adottando un’organizzazione (governance metropolitana) funzionale ad una prospettiva di sviluppo di medio lungo periodo (2030-2050) entro cui investire nel breve (2020);
6. gestire le relazioni verticali tra livelli sussidiari secondo una precisa multilevel governance tenendo conto delle differenze e superando l’omologazione normativa. Ad esempio a) grandi metro (Roma, Milano); b) metro di medie dimensioni (Napoli); c) altre metro (come Torino, Genova, Bologna...).

Scendendo nel dettaglio dei singoli casi – che qui si danno per noti – è evidente che non tutte le 14 CM individuate dalla L. 56/2014 rispondono a questi criteri prioritari (5), i quali si sostanziano e diversificano in base a finalità, tipologie, diversità geografiche e contenuti dell’agire socio-economico e politico locale nel quadro nazionale ed europeo. Non tutte le CM italiane, ad esempio, hanno adottato visioni strategiche innovative legate, nel medio-lungo periodo e allo sviluppo sostenibile; o adeguato la strumentazione corrente (6) al processo di europeizzazione in corso in materia di *spatial planning* (Faludi, 2017; Farinos, 2018); o fissato regole di governance per consentire ritorni certi degli investimenti sul medio (7)- lungo periodo superando il tradizionale impianto pianificatorio risalente in Italia al 1942.

Nella maggior parte delle esperienze (D’Orazio, 2016), il diverso posizionamento della CM nel ranking europeo ed internazionale dipende dall’aver concepito ed adottato un modello relazionale (cooperazione orizzontale) intra-metropolitano, a rete o policentrico. Nel primo caso, l’impianto si articola in nodi gerarchicamente organizzati prevalentemente per peso demografico e accessibilità rispetto al comune capoluogo considerato nella sua interezza. Nel secondo caso, l’organizzazione formalizza i flussi e gli scambi reali ed esistenti tra ‘pari’ all’interno del comune capoluogo e tra comuni contermini appartenenti all’ambito metropolitano e non necessariamente contigui. Nel sistema policentrico, le dimensioni locali (municipia e comuni) integrano le economie tradizionali (beni culturali, turismo, servizi, ecc.) con attività innovative (prevalentemente circolari, eco e green, di R&S, cluster strategici e smart, ecc.), creando mercati che soddisfano la crescente domanda occupazionale a valere sui capitali potenziali territoriali locali, più o meno correlati con quelli regionali. Nel sistema a rete gerarchico l’innovazione passa, invece, per una specializzazione produttiva assegnata al nodo, di cui la regione si fa carico (ad es., la Smart Specialisation Strategy).

Coerentemente con la visione europea, l’organizzazione policentrica – in genere inizialmente spontanea e volontaria - è la formula con cui le singole entità municipali scelgono di valorizzare e gestire “dal basso”, anche con il concorso dei privati e/o in forma partecipata, i capitali territoriali potenziali, offrendo servizi di interesse economico generale (in primis sanità, accessibilità, formazione). L’opzione della *fusione* o dell’ *unione* di comuni contermini all’interno dell’area metropolitana contenuta nella Legge

(4) È il caso del Piano Territoriale generale provinciale di Roma 2003 e della Proposta per Roma CM Capitale sostenibile 2016.

(5) Del tutto indipendenti dai tradizionali parametri quantitativi legati alla popolazione, al numero di funzioni, al PIL/valore aggiunto, alla centralità nodale di memoria cristallina.

(6) Sustainable Mobility Plan della Città Metropolitana di Bologna 2017-2018.

(7) La legge 56 disegna la funzione della programmazione come un’attività d’indirizzo che si proietta nel medio periodo (tre anni), con ovvie conseguenze sul lungo periodo.

‘Delrio’ è funzionale a questo scopo e alla copertura responsabile della domanda locale di servizi. Inconsapevolmente, la legge 56/2014 si inquadra nel cd. approccio *place-based* o della *place-based evidence*, suggerendo che il modello comportamentale (e economico-finanziario) comunale si sviluppi su due livelli: i) quello interno per la gestione dell’ordinario, ii) quello inter-municipale tra enti/istituzioni per la gestione di tematiche e funzioni d’area vasta (ex provinciali). Nel caso delle inter-municipalità (unioni), la formalizzazione di un accordo, inizialmente volontario (8), ha come fine la formazione di un bilancio di spesa sovra-comunale, dove le co-partecipazioni decisionali e finanziarie sono ‘dedicate’ al raggiungimento di precisi e dichiarati obiettivi sovraordinati, comunque e preferibilmente ancorati alla strategia metropolitana. Gli stessi, nelle esperienze più avanzate, confluiscono in un quadro programmatico sovra-comunale, delle coerenze temporali, normative e finanziarie (compliance) e di governance, volte alla realizzazione e gestione di progetti rilevanti e di comune interesse: mitigazione del cambiamento climatico, sanità, semplificazione amministrativa, rigenerazione dei sistemi produttivi locali, turismo e beni culturali, digitalizzazione, accessibilità, acqua, rifiuti, energia, migranti, mercato del lavoro, formazione, risorse naturali, ecc.

I progetti, legati tassonomicamente al concetto di ‘funzione fondamentale’ espressa dalla “Delrio”, rientrano invece nella responsabilità in capo ai singoli comuni, ma poiché il loro finanziamento non è più garantito dallo Stato, ai sensi della legge 56/2014 possono essere riallocati tra Regioni ed enti locali CM, e realizzati in forma cooperativa comunale nell’ambito di accordi tra istituzioni almeno decennali (unioni).

2. CITTÀ METROPOLITANA. NON SOLO FUNZIONI, PROGETTI E RIDUZIONE DELLA SPESA PUBBLICA. – Per favorire la metropolitanizzazione europea delle 14 città italiane cui si rivolge la ‘Delrio’, non bastano leggi di stabilità (9), trasferimento di personale dalle declassate province, o incentivi ai comuni minori (small-medium size town). *Dentro e oltre* la città capoluogo (10) è richiesta una reale capacità politica/amministrativa nell’accogliere “verso il basso” funzioni di diverso livello e portata, evitando forme di ri-accentramento regionale (Tommasi, 2015).

Essendo la CM di fatto il risultato di “un riordino”, i processi associativi ne sono (o almeno ne dovrebbero essere) un tratto dominante - indipendentemente dall’opzione che modifica i confini esistenti -, perché contengono elementi di una riforma strutturale che considera prioritaria l’accessibilità della popolazione locale a beni/servizi di base e di interesse generale (SIG) – sia in termini qualitativi che quantitativi -. Va anche considerato che una parte non piccola di questa offerta è destinata ai territori “marginali” o *inner periphery* che hanno come base di ottimizzazione iniziale il comune. La legge “Delrio”, rivolgendosi a territori definiti genericamente metropolitani, che includono specifiche realtà marginali deprivate nel tempo di potenzialità di crescita (es. produttiva e occupazionale) (Camera dei Deputati, 2017), rende irrilevante il loro peso decisionale nella scelta del modello di CM, a causa di: mancanza/perdita di dinamismo economico, basso potere d’acquisto e accesso ai servizi; emarginazione sociale e culturale, scarsa attrattività per imprenditorialità e investimenti, limitato afflusso di idee e di iniziative innovative.

Va inoltre considerata la confusione lessicale che aleggia intorno alla ‘dimensione territoriale’, ovvero il peso geografico, da assegnare alla CM – già presente nella legge 142/90, e per un periodo intesa come insieme di ‘bacini ottimali’ dalla legge 265/1999 -. Il rinnovato interesse per le ‘unioni’ parrebbe

(8) Descritte come soluzioni ‘three NOS impacts’, le unioni sovra-ordinali non incidono sulle istituzioni, sui diritti o sui fondi propri dei singoli comuni che danno vita al nuovo soggetto intra-metropolitano, ma rispecchiano l’adesione consensuale dei singoli a progetti e politiche coerenti. La scelta di aderire consensualmente fissa i principali caratteri della nuova entità istituita su base volontaria e i principi che ne ispirano l’accordo a:

- prendere decisioni in modo indipendente;
- attuare direttamente le misure concordate;
- sostenere gli interessi dell’insieme indipendentemente dai confini municipali.

(9) Quella del 2015 aveva già ridotto fortemente l’organico degli enti locali (23.500 unità a fronte di 42.700 dipendenti nel 2013), tagliando circa 1 miliardo di euro (su una spesa corrente di 7,5 mld), predisponendo ulteriori riduzioni (900 milioni nel e 1,8 miliardi) per il 2016 e 2017.

(10) Soprattutto in quelle aree cd. “interne” per cui il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica (DPS, 2014) aveva già rilevato crescenti disfunzionalità in materia di: distanza da centri d’offerta di servizi di base (max 45-75’); *marginalità territoriale* del sistema locale rispetto al rapporto centro-periferia che lo lega – a scala regionale – al capoluogo metropolitano.

porre rimedio a questa mancanza nella scelta del modello di CM, dando per scontato che, essendo uno strumento associativo, l'unione si realizzi solo includendo territori "sensitivamente" identitari e contermini. Poiché i risultati ottenuti dal 1990 ad oggi in questa direzione sono stati bassissimi, c'è da chiedersi se la resistenza degli enti locali sia dipesa da mancati "vantaggi politici" o dall'assenza di conoscenza geografica. Infatti, benché: a) i modelli ispiratori siano quello francofono (11) (fusione) e tedesco (unione), entrambi garanti di una metropolitanizzazione coerente con la base geografica economica; e b) l'incentivo finanziario certo; non è altrettanto certo l'esercizio della competenza nella gestione delle risorse territoriali, cioè il vantaggio politico. Occorre anche tener presente che le soluzioni territorializzate sono state lasciate all'iniziativa regionale e locale (v. "Grande Pescara" o "Italia mediana" estranee alla Legge), seguendo la spinta offerta dai finanziamenti disponibili (nazionali e regionali), senza fissare nuovi e stabili confini di CM dal 1990 ad oggi oltre quelli vigenti (ambito provinciale di pertinenza).

Dal 2010, è dunque la cd. "legislazione della crisi" a spingere i comuni italiani alle unioni peri o intra metropolitane, senza cambiarne i confini e al solo scopo di superare il patto di stabilità. Simili in questo alle città europee che, come osserva Bifulco (2016, p. 330), si sono dotate di "un livello formale di government con strutture di governance informali adeguate al tipo di problema da risolvere". Non solo la nuova sussidiarietà distingue la somma delle entità che formano la CM, ma anche tratti distintivi non ancora approfonditi rispetto alle province metropolitane del passato, in ragione di una natura che potremmo definire "*meta-metropolitana*"; in ragione cioè del ruolo che le riforme costituzionali hanno assegnato al livello regionale (12).

Nel caso delle CM, un nuovo ordinamento territoriale interno invita ad adottare soluzioni strutturali su base geografica economica che favoriscono la condivisione di funzioni orientate alla programmazione, allo sviluppo del territorio, alla pianificazione e alla gestione di servizi sovra-locali (13) proprie della c.d. area vasta (Prezioso, 2013) indicate come 'fondamentali' (Mangiameli, 2013). Concetto, questo, espresso anche in Europa dalle città che hanno adottato organizzazioni geografiche del tipo EGTC (European Group of Territorial Cooperation)

Tralasciando il problema dei gradi di funzione da attribuire a queste nuove entità (se ne contano più di 64), è possibile osservare che se alle CM la L. 56 attribuisce 'finalità istituzionali generali': «cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee» (c. 2); alcune di queste possono essere di fatto assunte in termini operativi dalle entità che si fondono o si associano: sviluppo strategico del territorio; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con enti similari.

Dopo i confini, quindi, il punto nodale resta quello di come dare «strutturazione di sistemi coordinati di gestione» e di «organizzazione» ai servizi pubblici e allo sviluppo economico e sociale (comma 44, lett. C) rimandando ad un'idea di ente territoriale (vasto) di progettazione e programmazione, dai forti connotati geografici economici.

Nella discussione seguita alla L. 56/2014 sui requisiti geografici - minimi nel riordino iniziale delle province (2.500 kmq e 350.000 abitanti) – il linguaggio normativo, ma non quello della ricerca geografica, rilancia la *zona omogenea* (14), base territoriale che promuove e coordina lo sviluppo economico

(11) Affinché, si diceva, la Francia possa contare su Comuni forti, in numero ragionevole.

(12) Per livello regionale Bifulco e Prezioso (2016) intendono quello geografico intermedio rispetto ai livelli comunale e statale. Nell'esperienza europea esso corrisponde quindi ai *Länder*, Comunità autonome, Regioni, Cantoni, ecc..

(13) La contrapposizione tra soluzione strutturale e funzionale che appare così forte in ambito giuridico è di fatto irrilevante alla luce delle indicazioni europee che le contempla entrambe, come pure la L. 56/2014, e non può essere intesa come "un attacco" nei confronti dei preesistenti livelli di governo territoriale.

(14) Nel Titolo V della Costituzione (art. 28), le zone omogenee sono caratterizzate da contiguità territoriale, significativa integrazione socio-economica e culturale e da comuni caratteristiche territoriali e ambientali; di norma devono comprendere una popolazione non inferiore a 120.000 abitanti. Poiché all'interno della CM alle zone omogenee possono essere conferite funzioni proprie della Città metropolitana (art.29), non è da escludere che questo possa avvenire anche fuori da essa considerando l'intero ambito regionale e in presenza di unioni o fusioni, in quanto: a) costituiscono organismi amministrativi, b) rappresentano una articolazione funzionale ed operativa, c) sono ambiti ottimali per l'organizzazione in forma associata dei servizi comunali e per l'esercizio delegato di competenza, d) con esse possono essere stipulati accordi, convenzioni e altre forme di cooperazione e collaborazione ai fini della organizzazione e gestione comune di servizi e funzioni.

e sociale da esercitare attraverso un piano strategico triennale relativo ad numero veramente ridotto di questioni rispetto alle funzioni provinciali, ora trasferite alle CM: mobilità e viabilità (trasporto pubblico locale e tutte le forme di accessibilità, anche immateriale) e compatibilità urbanistica comunale, sistemi informativi esistenti, pianificazione territoriale (strategica e integrata) di coordinamento, edilizia scolastica e lotta alle discriminazioni. Timidi tentativi in ambito regionale parlano di “bacino omogeneo”, “ambito territoriale ottimale”, “area territoriali adeguata” ai costi amministrativi. Nessun termine sembra però appropriato a definire la dimensione utile a sostenere il ruolo di CM se si tiene conto dei molti indicatori che ne testimoniano la diversità territoriale oltre quelli più noti di dimensione e peculiarità demografica, tipologia e articolazione delle attività produttive e sociali, PIL/Valore Aggiunto, ecc.

Questi generici “descrittori” hanno certamente facilitato l’iniziale istituzione della CM ma non l’organizzazione efficiente del territorio attraverso letture del *place* policentrico e nella prospettiva di un piano strategico triennale (15), che ha il compito di valorizzare esplicitamente le specificità territoriali, per avviare un confronto dialettico con altre dimensioni metropolitane in ambito trans-nazionale. Su questa facilitazione pesa l’accordo Stato-Regioni del 2014, le quali hanno assunto un ruolo chiave nella attribuzione delle funzioni amministrative non fondamentali alle CM; come pure nell’individuazione dell’abnorme numero (14) di entità istituite dalla “Delrio”, allo scopo di garantire un’unica organizzazione amministrativa periferica per “ambiti ottimali”, la CM, e “perimetrazioni” inclusive di comuni o sub-ambiti esterni con popolazione non superiore ai 5.000 ab.

3. CRITERI E TASSONOMIE PER LA DELIMITAZIONE. – La CM istituita dalla “Delrio” apre e non chiude il tema geografico economico-politico della CM: come giungere a più coerenti, efficaci ed efficienti delimitazione e gestione sia amministrativa sia del capitale territoriale di aree potenzialmente policentriche dentro e fuori il comune dominante.

Da quanto precedentemente detto, appare chiaro che per quanto zone omogenee, bacini e ambiti ottimali siano riferibili ad una stessa entità territoriale ed organizzativa, di cui si intende evitare, a livello nazionale e regionale, sia l’eccessiva frammentazione sia l’eccessiva aggregazione, i vantaggi derivanti al territorio dall’essere CM sono ancora un obiettivo a tendere: efficiente dimensione territoriale per gestire e governare in maniera ottimale la programmazione e l’erogazione dei servizi, salvaguardia di una corretta rappresentanza politica e istituzionale, buona rispondenza alle esigenze locali di sviluppo sostenibile, competitività transnazionale.

Andando oltre i criteri che ne hanno orientato la prima perimetrazione: 1. normativi (16); 2. di architettura istituzionale (17); 3. strutturali (18); un esercizio è stato svolto per comparare le 14 CM rispetto alle policy funzionali richieste dal processo di europeizzazione (Europe 2020, Agenda urbana e territoriale) utilizzando il modello STeMA TIA. I risultati riducono a 5 (Roma, Milano, Torino, Genova, Napoli) le CM in grado di affrontare le sfide poste dalla Strategia 2020 (Tab. 1) e a 4 (Roma, Milano, Torino, Napoli) quelle potenzialmente o realmente capaci di realizzare nel contempo una forte integrazione regionale.

Tra queste CM:

- solo Roma, in quanto capitale, benché monocentrica, è classificata tra le metropoli UE di I livello; Milano e Torino sono considerate aree metropolitane di II livello, e Napoli solo parzialmente (*second-tier metro region*). Tutte le rimanenti CM sono classificate *smaller metro region*;
- Roma e Milano sono identificate come metro “motori europei”, Torino come “metro forte”, Bologna e Napoli come “metro potenziali”, Genova come “metro debole”;

(15) Il Piano Strategico, secondo la L. 56, ha lo scopo di rispettare ed assecondare le vocazioni territoriali, valorizzando l’organizzazione del territorio (metropolitano) per aree omogenee e definendo interventi che rafforzino la loro coesione interna e l’integrazione tra le stesse.

(16) La formazione di zone omogenee deve rispettare il vincolo di contiguità fra Comuni e il minimo vincolo dimensionale demografico di 120.000 ab. residenti.

(17) Rispetto delle forme di aggregazioni territoriali di tipo funzionale e istituzionale esistenti (ad esempio, distretti socio-sanitari, distretti elettorali; centri per l’impiego; ambiti ottimali di programmazione, sistemi locali del lavoro, ecc.), già rappresentative di forme di condivisione di servizi e funzioni, o espressione di comune identità culturale dovuta alla particolare posizione geografica, o gravitazione similare, o appartenenza al medesimo bacino idrografico o sistema geografico.

(18) Con riferimento ad alcune specifiche dimensioni: (a) sistemi di mobilità, b) caratteristiche ambientali e territoriali; c) vocazioni produttive e caratteristiche del mercato del lavoro; d) caratteristiche sociali, programmazione servizi sociali, sistemi di welfare.

- al di là di quanto dichiarato dalle singole CM, solo Milano, Torino e Bologna hanno avviato l'elaborazione di piani strategici metropolitani includendo progetti di urban restructuring, di renewal delle periferie e di mobilità sostenibile;
- Torino conferma il proprio impianto reticolare ma riduce, attraverso l'organizzazione metropolitana il modello centralista del passato a favore dei sistemi produttivi regionali, senza rinunciare a rafforzare la propria accessibilità e specializzazione in R&S;
- Milano ha rafforzato il proprio raggio di influenza ben oltre i 30 km della sua AM, compensando la crisi di transnazionalità dei confini nazionali;
- Torino e Bologna mostrano comportamenti positivi in termini di inclusione sociale e attenzione alla cooperazione in materia ambientale, incrementano la già forte identità locale del sistema produttivo oltre i confini provinciali e regionali.

TAB. I – VALUTAZIONE EX ANTE DELLA CAPABILITY DELLE CM ITALIANE DI SOSTENERE LA REALIZZAZIONE DELLA STRATEGIA EUROPA 2020

N2_03	REGION_03	Base territoriale	Internat/incl	Smart	Sustainable	R&F
ITC1	Piemonte	1	A	A	A	A
ITC11	Torino	1	A	A	A	A
ITC3	Liguria	1	A	B	B	A
ITC33	Genova	1	A	A	A	A
ITC4	Lombardia	1	A	A	A	A
ITC45	Milano	1	A	A	A	A
ITD3	Veneto	2	B	A	A	A
ITD35	Venezia	2	B	A	A	B
ITD5	Emilia-Romagna	1	A	A	A	A
ITD55	Bologna	1	A	A	A	A
ITE1	Toscana	2	B	B	B	B
ITE14	Firenze	2	B	A	A	A
ITE4	Lazio	1	A	A	A	A
ITE43	Roma	1	A	A	A	A
ITF3	Campania	1	A	A	B	A
ITF33	Napoli	1	A	A	B	A
ITF4	Puglia	2	B	A	B	A
ITF42	Bari	2	B	A	B	B
ITF6	Calabria	3	B	C	C	B
ITF65	Reggio Calabria	3	B	B	C	C
ITG1	Sicilia	2	B	B	B	A
ITG17	Catania	2	B	B	B	B
ITG13	Messina	3	B	B	C	B
ITG12	Palermo	2	B	B	B	B
ITG2	Sardegna	2	B	B	B	A
ITG27	Cagliari	2	B	B	B	B

Fonte: elaborazione dell'A., 2017 (19).

(19) L'applicazione è stata sviluppata come test nell'ambito degli studi del I anno PRIN 2015 Progetto 73-PI Maria Prezioso - 20155NXJ8T – SH3 “Territorial Impact Assessment della coesione territoriale delle regioni italiane. Modello, su base place evidence, per la valutazione di policy rivolte allo sviluppo della green economy in aree interne e periferie metropolitane”.

Aver acquisito lo status di CM o di nodo del piano strategico delle infrastrutture (porti sistema di Genova, Bari, Reggio Calabria, Messina, Palermo, Catania e Cagliari, ad esempio) e rafforzato le attività di internazionalizzazione non basta, dunque, a dimostrare il processo di recupero (Fig. 1) auspicato dalla “Delrio” e richiesto dall’UE. La a posizione di alcune CM non è mutata nel contesto europeo, dove vigono definizioni armonizzate di area metropolitana e non di città (OCSE-CE-EUSTAT, 2012; ESPON 2020,) che superano le limitazioni legate alle definizioni amministrative e guardano piuttosto alla pressione antropica e alla sua distribuzione: ‘medie’, con popolazione, compresa tra 500.000 e 1,5 milioni (Reggio Calabria, Messina e Cagliari); e ‘grandi’, con una popolazione di 1,5 milioni o più (Milano, Torino, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Catania Palermo). Anche così, solo 11 della 14 CM individuate dalla “Delrio” vi rientrerebbero.

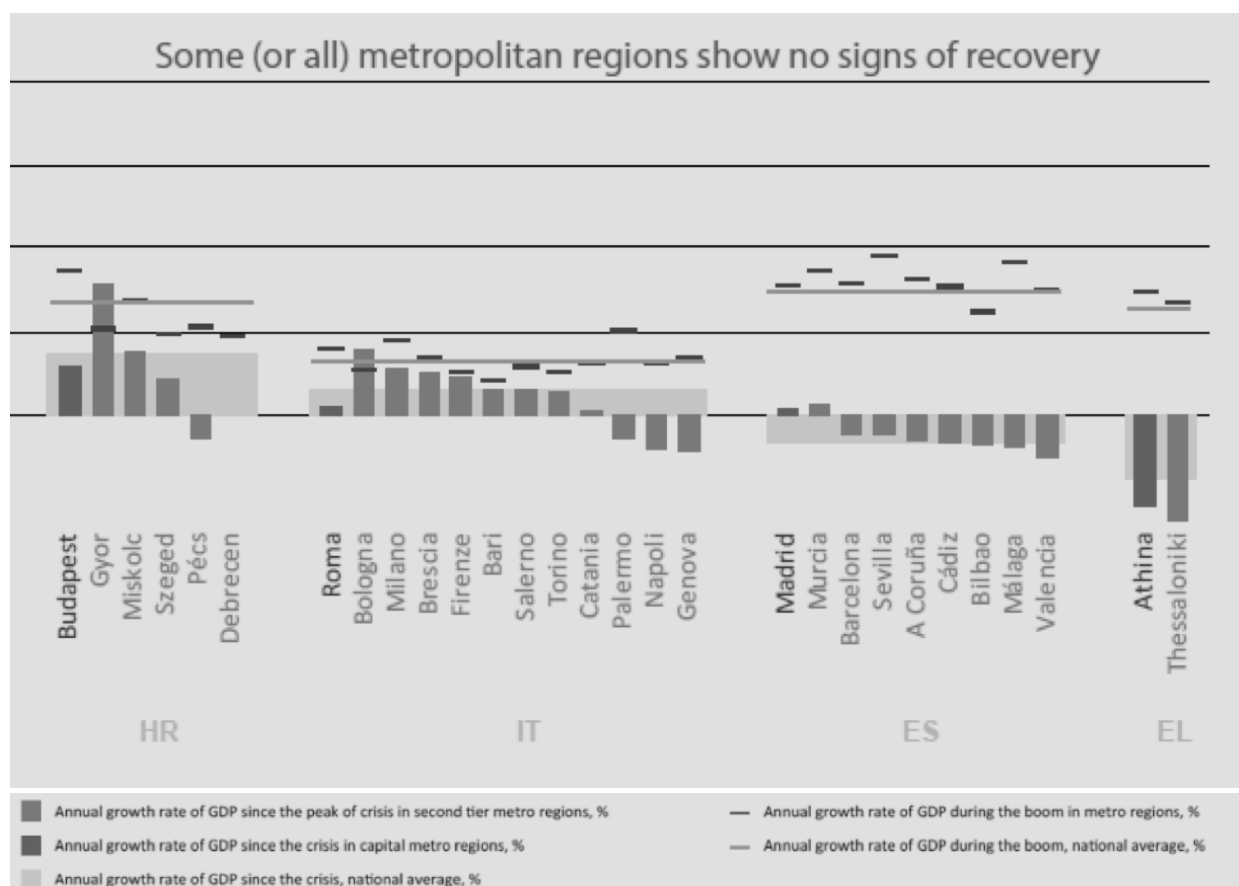


Fig. 1 – Regioni metropolitane che non mostrano segni di recupero rispetto al PIL.

Fonte: EUROSTAT, 2016.

4. COME DELIMITARE LA CM DAL PUNTO DI VISTA GEOGRAFICO ECONOMICO. – Nel “ridisegnare i perimetri amministrativi ed organizzativi, le funzioni e le competenze, (le CM) hanno la possibilità di procedere coerentemente con una precisa idea di sviluppo dei territori che sappia cogliere le prospettive di crescita implicite nelle dinamiche dell’economia italiana ed europea” (Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2017, p. 87). Nonostante il lungo dibattito e gli innumerevoli tentativi, anche sperimentali, questa precisa idea ancora manca: nessun vero *critical thinking* (Balducci, 2011) si è radicato e diffuso sul tipo di sviluppo che CM europeizzate dovrebbe rivestire nel quadro di riforme e innovazioni considerate strategiche per il Paese.

Escludendo soluzioni ‘alla carta’ (Prezioso, 2016), il confronto con altre CM europee potrebbe rivelarsi perdente per chi non è ‘motore’, non ha grandi dimensioni, non è ‘regione geografica’ urbana policentrica, non è connessa con le sue periferie. La forte spinta a trovare soluzioni utili ad assorbire gli impatti di lungo periodo generati dalla crisi (orizzonte 2050) è utile per riaffermare il punto di vista

geografico economico e politico sulla tipologia territoriale prevalente, sul policentrismo metropolitano vs il centralismo urbano del comune prevalente, sulla capacità di includere le periferie, servendosi di orientamenti istituzionali oltre i tradizionali schemi regolamentativi.

Senza sottovalutare la ri-articolazione territoriale dei poteri e dei livelli di governo introdotta dalla “Delrio”, si tratta ora di affrontare una particolare dimensione di regionalizzazione (20) (estensione e funzioni) rappresentata dalla CM. Per questo va chiarito che, oltre l’uso corrente dei termini, la differenza tra le possibili scelte di regionalizzazione della CM poggia prevalentemente sulle funzioni attribuite dalla L. 56/2014 rispetto alla regione di appartenenza e allo Stato, più che sull’attribuzione e sull’autonomia degli stessi. Mentre alla geografia economico-politica, all’analisi regionale e alla pianificazione va lasciato il compito di definire il territorio metropolitano identificandone dimensioni e attributi coerenti.

Gli argomenti di natura territoriale ed economica da addurre a sostegno di questa posizione sono una differenziazione intra-regionale tra CM, la cui offerta va oltre le evidenti bisogni e soluzioni offerte dall’Italia, senza trascurare le possibili tendenze - manifeste in ambito europeo- ad aderire ad un governo sovraregionale (e anche transnazionale) per la gestione delle risorse in senso metropolitano (Prezioso, 2017). Dunque: una valutazione dell’effetto *regionalizzazione* prodotto dalla prospettiva metropolitana non può mancare, riferita a:

1. la struttura di relazione e l’estensione territoriale delle unità metropolitane/d’area vasta e amministrative (la regione di pertinenza);
2. le aree da includere nel nuovo concetto di CM (geografica e non amministrativa);
3. il sistema dell’organizzazione territoriale (21).

La ricerca di un’area/regione che, seppure arbitrariamente delimitata, assicuri sistematicità e funzionalità anche in futuro non è dunque neutra per la realizzazione di una CM.

Poiché le CM sono diverse tra loro, in molti studi, aventi come unità d’indagine gli oggetti e i fenomeni più diversi (22), la dimensione strutturale e l’estensione fisica sono caratteri riconoscibili nella classificazione delle unità regionali, metropolitane o amministrative. Primi fra tutti popolazione e PIL, la loro concentrazione, la loro dinamica. Tuttavia, alcune evidenze empiriche (metropoli, ambiti di bacino ottimali, aree di gestione sanitaria, ecc.) hanno permesso di fissare condizioni di riferimento nel tempo e nello spazio rivelatisi, *a posteriori*, stabili, non in termini di forma, ma di direzione secondo cui il sistema della CM si è espanso in ambiti (infra ed inter) investiti da quei processi che permettono il mantenimento di una centralità funzionale e specialistica, anche quando svaniscono i vantaggi dettati dalla particolare posizione geografica.

Ciò che accomunerebbe le CM italiane a quelle europee sarebbe, tuttavia, l’essere polo geoeconomico dentro e fuori la regione e lo Stato. Questa condizione necessita di un’organizzazione regionale flessibile che adotti e renda visibile il sistema normo-economico della città in un quadro di area vasta secondo i sei cardini paradigmatici richiamati nel 1 paragrafo, utili a cogliere il cambiamento attuale degli scenari delle CM nel contesto europeo 2020, spinto da una generale tendenza a stabilire nuove gerarchie policentriche regionalizzate (macro-regioni) (ESPON, 2014).

È importante inoltre sottolineare il ruolo che i confini assumono nella configurazione del policentrismo metropolitano, in continuo mutamento per ampliare lo spazio di azione delle vecchie e nuove centralità relazionali economiche e politiche e per rispondere al crescente peso strategico attribuito alle città *borderland* (23) oltre la CM.

(20) Gli economisti ne spiegano la necessità richiamando: la debolezza del governo centrale nel gestire le trasformazioni ed offrire risposte ai mutamenti socioeconomici; il vantaggio di avere soggetti politici più vicini alle diverse realtà locali nelle quali i vincoli di bilancio riducono l’offerta pubblica di servizi a fronte di domanda crescente; l’efficienza derivante allo Stato da una gestione decentrata delle risorse, rispetto a meccanismi centralizzati.

(21) Un punto di partenza viene da quelli che C. Dupont (1971) definiva *grandeurs principales d’identification*, rimandando al concetto di struttura, evolutosi poi in quello di *sistema*; ci si deve, cioè, riferire a e riconoscere un insieme di elementi multipli (biotici e abiotici) interagenti sia in senso orizzontale che verticale (Prezioso, 2003). Lo strutturalismo geografico francese mai sopito (Claval e, in Italia, Dematteis) sostiene la necessità di una forte riflessione teorica capace di discutere in continuo gli schemi generali e le ipotesi di partenza, per i tedeschi è la prima interpretazione a prevalere ai fini della pianificazione e del riconoscimento di un’individualità geografica regionale (*landschaft*), intesa allo stesso modo dalla geografia italiana del primo dopoguerra (Biasutti e Sestini).

(22) I Distretti Industriali, i sistemi urbani, i sistemi ambientali, i sistemi fiscali e sanitari, le unità fisiche e fisiografiche, i bacini fluviali, i Sistemi Locali del Lavoro, ecc..

(23) Letteralmente terre di confine, cioè fasce entro le quali è disposto il confine; più propriamente *città transfrontaliere*.

In questa valutazione, non può essere trascurato il compito fondamentale assunto dall'armatura metropolitana nella concezione dello sviluppo europeo (24), che appare centrale anche in riferimento ad un criterio di prossimità morfologica, considerando, ad esempio, il rapporto urbano-rurale o il grado di 'influenza urbana' (25). Come pure contano linee e reti a sostegno dei grandi flussi del commercio internazionale e della ricerca che non sempre interessano tutte le CM italiane al pari di altre realtà europee, rendendole poco accessibili ed attrattive in base alle funzioni esercitate (rango dei servizi offerti alla comunità) e al livello di sviluppo umano raggiunto in un ambito regionale (Fig. 2).

Nell'indagare l'evoluzione divergente fra le città e i loro hinterland, le disparità all'interno di cosiddette macroregioni metropolitane sono emerse (FOCI, 2010) accreditando, in specifiche tipologie, la corrispondenza fra processi demografici, cambiamenti strutturali nel sistema economico globale e fluttuazioni del mercato del lavoro.

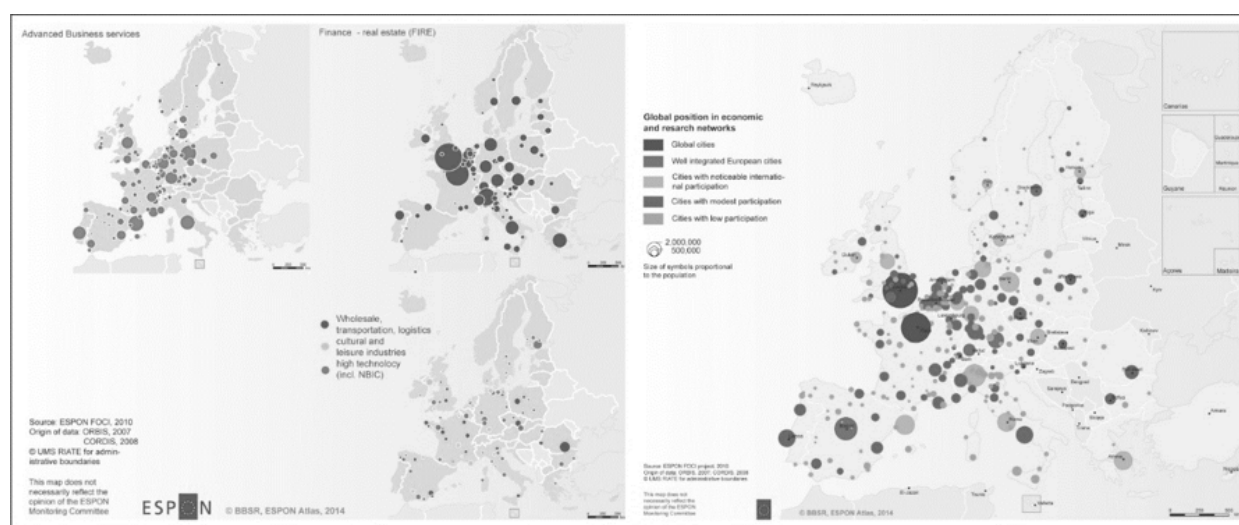


Fig. 2 – Partecipazione delle Functional Urban Areas (FUA) alle reti europee e globali.

Fonte: ESPON, 2014, p.40 e 41.

Servendosi dei dati sviluppati in UE (banca dati ESPON, 2017), prendendo come iniziale delimitazione quella amministrativa NUTS3 e considerando il 'riordino' avviato dalla L. 56, l'*urban restructuring - renewal* rappresenta un primo indicatore per stimare il grado di attuazione delle politiche di diversificazione economica delle attività produttive, ovvero la stima della capacità di risposta del mercato metropolitano (fondiario, edilizio, imprenditoriale) alla predisposizione programmata di strutture ed infrastrutture.

Non sembra invece avere senso stabilire la dimensione tipo ottimale del sistema metropolitano tout court; né seguire l'orientamento a riflettere sulla soglia minima (di popolazione, di gettito fiscale, di urbanesimo, di risorse) necessaria a stabilire l'unità CM; né seguire criteri di omogeneità e coerenza suggeriti dalla normativa.

Diversi sono anche i punti di vista sull'integrazione possibile tra CM e regione, quale premessa fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo funzionale attribuito dalla L. 56/2014. Per trovare una soluzione, la CM andrebbe considerata un fenomeno non esclusivamente "locale" o regionale, ma una spinta all'autodeterminazione, da cui scaturisce l'ultima evidenza geografico-politica della CM: l'essere

(24) A partire dallo ESDP (1999) e passando per la Territorial Agenda 2007 e 2011 e per gli scenari al 2020 prefigurati dagli studi ESPON2020.

(25) Indicatore che viene definito in relazione alla densità di popolazione e allo status del centro urbano principale in ciascuna area di livello NUTS3: ne risultano solo due classi: *high urban influence*, che include sia tutte le NUTS3 la cui popolazione si trova al di sopra della media europea (107 ab./ km2) sia/oppure le aree nelle quali il centro principale della NUTS3 sia classificato come "Metropolitan European Growth Area (MEGA) - area FUA di livello Europeo (76 MEGA); *low urban influence* che si riferisce al resto delle NUTS3.

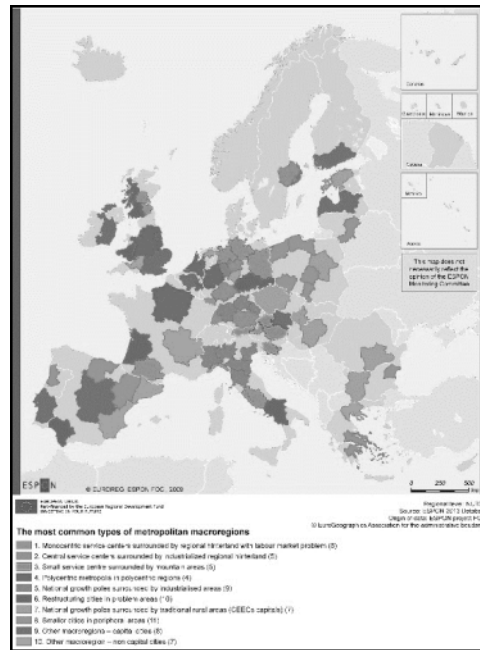


Fig. 3 – Tipologie di macroregioni metropolitane (selezione).

Fonte: ESPON, 2010, p. 49.

in progress uno strumento di integrazione, per dimensione e per livello di relazione (locale o globale).

Infine, se fino alla legge “Delrio” si è ragionato in Italia sul ruolo politico-istituzionale da attribuire all’amministrazione regionale e all’area metropolitana valutando la sempre più stretta relazione tra dimensione territoriale e competenze per dare soluzione sussidiaria ai problemi di organizzazione e governo del territorio, il tema della dimensione metropolitana (municipalità vs. area vasta ristretta o intera provincia) e dell’organizzazione (distretto federale, città regione, provincia metropolitana, ecc.) non è da sottovalutare, rispetto ad elementi di policy:

- modello politico-istituzionale da adottare e relativa forma di governo;
- attori, poteri, strutture, strumenti sussidiari per integrare “dall’alto” e “dal basso” (regione-provincia-comune) la diversità di orientamento nel governo politico;
- dimensione e livelli di azione territoriale;
- scale territoriali e attribuzioni pertinenti al governo delle peculiarità socioeconomiche secondo una visione coesiva.

Formulare un’ipotesi di organizzazione endogena di CM coerente con l’idea di modello policentrico ed equipotenziale europeo non è semplice per l’Italia e non può che derivare dall’osservazione geografica del reale (Prezioso, 2016), pur collegandosi alle *vision* delle aree transnazionali europee per suggerirne la possibile *governance*.

Ciò significa ipotizzare un’interazione “di comunità”, guardando a città e area metropolitane come a due forme di cooperazione trans-areale a scale diverse (intraurbana la prima, infraurbana la seconda) e sotto diverse prospettive (anche regionali, prendendo ad esempio le euroregioni), a cui va aggiunta la dimensione transfrontaliera, implicitamente ribadendo l’effettiva esistenza di un confine politico e non solo amministrativo per la città/area metropolitana (Prezioso, 2003). Una forte ipotesi di *governance* deve dare corpo a questa valutazione, basata sulla conoscenza del capitale potenziale territoriale, fondamento (place evidence) per ogni scelta anche di carattere istituzionale.

La giurisprudenza non è sostanzialmente d’accordo se spetti allo Stato o alle regioni perimetrare le Città metropolitane. Per superare il punto, una ricerca (Prezioso, 2013) ha dimostrato la tesi, ancora valida, che sia l’interpolazione di domini e portate (coerenza fenomenologica, estensione di funzioni, ecc.) il limite di estensione dell’Area ora Città metropolitana; dimostrando che possono esistere anche *metropolitan regions* organizzate secondo modelli di *cross-border polycentric* e che per essere “grandi” agli occhi dell’UE le CM dovrebbero assumere configurazioni che sovrappongono più livelli policentrici

con riconosciute capacità.

BIBLIOGRAFIA

- BALDUCCI A., FEDELI V., PASQUI G., *Strategic Planning for Contemporary Urban Regions. City of Cities: a Project for Milan*, Ashgate, Farnham, 2011.
- BIFULCO R., “Le città metropolitane nella legge 56 del 2014 e nella prospettiva della revisione costituzionale”, in CAROLI M., PREZIOSO M. (a cura di), *Roma metropolitana. Prospettive regionali e ipotesi cross-border d'area vasta sostenibile*, Roma, Franco Angeli, 2016, pp. 329-366.
- CAROLI M., PREZIOSO M. (a cura di), *Roma metropolitana. Prospettive regionali e ipotesi cross-border d'area vasta sostenibile*, Roma, Franco Angeli, 2016.
- COMMISSIONE DI INCHIESTA SULLA SICUREZZA E SUL DEGRADO DELLE CITTÀ E DELLE PERIFERIE, *Rapporto sulla sicurezza e il degrado delle città e delle periferie*, Roma, Camera dei deputati, 2017.
- D'ORAZIO A., “Le regioni metropolitane in Europa: dalla letteratura più recente ai modelli organizzativi”, in CAROLI M., PREZIOSO M. (a cura di), *Roma metropolitana. Prospettive regionali e ipotesi cross-border d'area vasta sostenibile*, Roma, Franco Angeli, 2016, pp. 21-74.
- ESPON (2010), *FOCI, Future Orientation for Cities. Final Scientific report*, Final report, http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/foci.html.
- ESPON (2014), *ESPON Atlas on European Territorial Structures and Dynamics*, Final report, http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ScientificPlatform/ESPONAtlas.html.
- FALUDI A., “Perspectives on the Europeanisation and Europeanisation of Planning”, *XXXII Congresso Geografico Italiano*, sess. 39, Roma, 2017 (in corso di pubblicazione).
- FARINOS DASI J. (ed), *Achieving territory becomes matter of state importance. Essentials for coordination of spatial planning policies*, Valencia, tirant humanidades, 2018.
- IRES, ISPET ET AL., *Finanza Italia, Rapporto 2016*, Milano, Franco Angeli, 2016.
- MANGIAMELI S. (a cura di), *Province e funzioni di area vasta. Dal processo storico di formazione alla ristrutturazione istituzionale*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Studi sui Sistemi Regionali Federali e sulle Autonomie “Massimo Severo Giannini”, Roma, Donzelli, 2013.
- PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, DIP. PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE, *I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Roma*, Roma, DARA, 2017.
- PREZIOSO M., “Concorrenza in sostenibilità. Le province italiane di fronte alla sfida Europa 2020. Il quadro tendenziale 2004-2011 elaborato attraverso STeMA”, in MANGIAMELI S. (a cura di), *Province e funzioni di area vasta. Dal processo storico di formazione alla ristrutturazione istituzionale*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Studi sui Sistemi Regionali Federali e sulle Autonomie “Massimo Severo Giannini”, Roma, Donzelli, 2013, pp. 117-148.
- PREZIOSO M., D'ORAZIO A., “Roma metropolitana: le dimensioni territoriali di una capitale. Un confronto a distanza con Parigi”, in CREMASCHI M., DELPIROU A., RIVIÈRE D., SALONE C. (a cura di), *Métropoles et Régions entre Concurrences et Complémentarités Regards croisés France/Italie*, Roma-Bologna, Planum Publisher, 2015, pp. 142-159.
- PREZIOSO M., “Cooperazione e coesione territoriale in Europa e in Italia: Rischi e opportunità dall'esperienza delle macro-regioni”, in FERLAINO F., IACOBUCCI D., TESAURO C. (a cura di), *QUALI CONFINI? Territori tra identità e integrazione internazionale*, Milano, Franco Angeli, 2017, pp. 57-76.
- PREZIOSO M., “*Territorial Impact Assessment della coesione territoriale delle regioni italiane. Modello, su base place evidence, per la valutazione di policy rivolte allo sviluppo della green economy in aree interne e periferie metropolitane*”, PRIN 2015 Progetto 73, Roma, Università degli studi di Roma “Tor Vergata”, 2017-2019.
- TOMMASI C., “Fusione e incorporazione alla luce della sentenza n. 50 del 2015 della Corte costituzionale”, *Istituzioni del federalismo*, 2, 2015, pp. 447-459.

Università degli Studi “Tor Vergata”, Roma: maria.prezioso@uniroma2.it

RIASSUNTO: Le sfide poste al territorio metropolitano dall'Europa e dall'Italia condividono (pena l'esclusione dalla competitività, dal mercato dell'occupazione, dall'accesso ai fondi, dagli investimenti, ...) almeno sei principi guida provenienti dall'esercizio sperimentale, dalla letteratura più recente e dalla politica per la definizione delle dimensioni metropolitane. Discussi nel corso dell'articolo come indirizzi di ordine generale, i sei principi sono misurati nel contesto delle 14 città metropolitane previste dalla Legge “Delrio” alla luce della metodologia STeMA TIA per la valutazione della corrispondenza al concetto europeizzato di metropoli, suggerendo, in conclusione, un'ipotesi organizzativa coesa e sostenibile per il rilancio della capacità competitiva del modello metropolitano nazionale.

SUMMARY: The challenges that Europe and Italy have posed to metropolitan territory (not to exclude them from competitiveness and labour market, access to funds, investments, etc.) share at least six guiding principles. They come from the experimental exercises, the most recent literature and the policy for the definition of metropolitan dimensions. The paper discusses them as general guidelines in the framework of the 14 metropolitan cities provided for by the “Delrio” Law. By the STeMA TIA methodological approach and process, the six guide principles are assessed in order to compare the Italian 14 cities correspondence to the Europeanisation concept of metropolis. Finally, some cohesive and sustainable organisational assumptions

are suggested, facing the relaunching of the competitive capacity of the national metropolitan model.

Parole chiave: area/città metropolitana, organizzazione territoriale, governance multilivello metropolitana

Keywords: metropolitan city and area, territorial organisation, multilevel metropolitan governance

FIRENZO FERLAINO

TERTIUM DATUR? LE MACROREGIONI

1. INTRODUZIONE. – È incredibile: quanto più la geografia pervade il mondo con applicativi informatici tecnico-scientifici tanto meno in Italia si ritiene rilevante il suo studio scolastico, tanto da ridurne le ore di docenza nei programmi ministeriali. Eppure la geografia è più viva che mai: si pensi ai programmi GIS (Geographic Information System) che hanno cambiato il modo di organizzare i dati, geolocalizzandoli; oppure si pensi ai programmi di servizio per la georeferenziazione (Google-Map, ad esempio) che hanno rivoluzionato con un tocco di dita le scale e reso del tutto ovvia, normale, la multiscalarità. Perfino la moda parla di geografia -le borse “cartina geografica” di stilisti quali Tiesby Nelson o le “borse geo” di Alviero Martini- e perfino l’arte e l’insieme delle attività che hanno trasformato le carte statiche geografiche in forme estetiche. Per non parlare poi dei settori più canonici, dei piani di coordinamento, di quelli territoriali, dei piani integrati, della pianificazione strategica, et cetera. La geografia è sempre più importante nelle politiche, nella costruzione di piani, nelle leggi di ordinamento dello Stato. Inutile elencare, compilare liste.

Qui si affronterà quest’ultimo aspetto, si parlerà di ordinamento dello Stato mostrando che si è in una fase particolare dello sviluppo sociale; una fase caratterizzata dalla evenienza della problematica confinaria a ogni livello di scala, in primo luogo dei confini statali, verso forme che richiedono un generalizzato rescaling non tanto verso reti globali, senza confini, quanto piuttosto verso una dimensione terza, il più delle volte non ben definita.

2. L’ARTE DEI CONFINI. – Nel lontano 1996 vi furono a Torino due esposizioni dedicate a due artisti contemporanei piemontesi, Alighiero Boetti, morto due anni prima, nel 1994, e Ugo Nespolo, che ho contattato per questo articolo e che mi ha gentilmente inviato, via mail le rappresentazioni dei suoi ‘*Hic sunt leones*’. I due artisti sebbene provenienti da percorsi diversi, si erano conosciuti, avevano frequentato gli stessi ambienti della Torino artistica, erano quasi coetanei: Boetti era nato nel 1940 e Nespolo è del 1941. Li accumulano molte cose: in primo luogo l’arte povera, di cui Boetti era stato un fondatore del gruppo mentre Nespolo ne aveva usato il linguaggio, l’approccio; li accumulano poi alcuni interessi culturali e l’uso dello spazio e del territorio, della geografia e dei suoi confini, quali soggetti artistici, richiami all’arte concettuale e a espressioni fortemente dotate di senso.

Le “mappe” di Alighiero Boetti sono famose. Fin dagli anni settanta realizza, o meglio fa realizzare da donne afgane, dei tappeti e degli arazzi raffiguranti la carta fisico-politica del planisfero: “Il lavoro della Mappa ricamata è per me il massimo della bellezza. Per quel lavoro io non ho fatto niente, non ho scelto niente, nel senso che: il mondo è fatto com’è e non l’ho disegnato io, le bandiere sono quelle che sono e non le ho disegnate io, insomma non ho fatto niente assolutamente” (cit. di Boetti in Boatto e Natti, 1984). Con gli emblemi e i colori delle bandiere nazionali gli arazzi di Boetti seguirono l’evolversi della geografia politica fino alla crisi dei regimi socialisti con la relativa scomparsa dell’URSS e della falce con martello (figura 1). Ma il paradigma interpretativo resta lo stesso: ogni nazione ha i suoi colori, ogni nazione la sua bandiera. Il ricamo puntuale e complesso dell’arazzo individuerà il mare azzurro e tratterà i confini nazionali sempre con precisione e all’interno di un rapporto biunivoco tra lo spazio dei confini nazionali e i colori delle bandiere, tra il contenente e il contenuto.

La risposta di Nespolo all’amico viene con due tavole, una del 1973 e una del 1994 (anno della morte di Alighiero Boetti). Il planisfero perde i confini e diviene un doppio puzzle: uno nella struttura dei colori che rompono i confini tradizionali attraverso un mosaico cromatico e di forme che lasciano tuttavia percepire la struttura fisica che separa lo sfondo, il mare, dalla terra; l’altro nella struttura della tavola che riprende il modulo del puzzle ribadendo la rottura dei confini non soltanto nel contenuto, cioè nella mappa geografica, nel planisfero, ma anche nel contenitore, nello strumento d’analisi, nel



mezzo di rappresentazione. Questo puzzle, questo mosaico sembra alludere, rappresentare, ricordare, le caustiche che le onde del mare attraversate dai raggi del sole formano sul fondo. In questo senso il planisfero e suoi confini sembrano attraversati per lungo e per largo, dal diffondersi dei flutti, delle idee, dei concetti che strutturano reti di relazioni informali e non comprimibili in una spazialità precisa, non definibili da nessuna bandiera identitaria e nemmeno da frontiere. Nel dipinto del 1973 i confini nazionali scompaiono e dal puzzle escono nastri svolazzanti di parole che richiamano i nomi degli stati, nel dipinto del 1994 non è tracciata nemmeno la frontiera del dipinto, del globo geografico, che forma una sorta di tavolozza del mondo. Gli oceani stessi sebbene individuabili sembrano soggetti a regole de-conformative simili a quelle presenti sui continenti. La certezza del globo e delle sue articolazioni nazionali è completamente svanita.



Fig. 1 – Planisferi.

Fonte: Google, voce “Alighiero Boetti, Mappe”.



Fig. 2 – Hic sunt leones.

Fonte: per gentile concessione di Ugo Nespolo.

Nespolo intitola i suoi planisferi 'Hic sunt leones'. La formula usata anche dagli antichi cartografi per descrivere lo spazio sconosciuto, i territori non esplorati, la frontiera oltre cui non era prudente avventurarsi, lo spazio esterno alla civiltà, il mondo del caos e del disordine da tenere a debita distanza. Nel caso di Nespolo, questa formula non appartiene a una parte ma all'intero globo: viene usata per descrivere il tempo presente e futuro, carico di segnali catastrofici e in cui non è prudente né necessario proiettarsi, il tempo del disordine, il tempo del caos, dell'instabilità, del cambiamento.

Questa interpretazione del cambiamento non è altro che un portato della *Katastrophé* della teoria delle catastrofi (Thom, 1988), del cambiamento improvviso dello stato del sistema dove la paura dell'ignoto, dell'imprevedibile, deriva dal rivolgimento che repentinamente ha modificato, sta modificando i confini del mondo.

3. OLTRE I CONFINI: LE RETI DEGLI ERRANTI. – Dino Buzzati in *Le mura di Anagoor*, premio Strega del 1958, parla di una città dove tutti vogliono andare

“...una guida indigena mi domandò se per caso volevo vedere le mura della città di Anagoor, lui mi avrebbe accompagnato. Guardai la carta ma la città di Anagoor non c'era. Neppure sulle guide turistiche, che sono così ricche di particolari, vi si faceva cenno.
Io dissi: «Che città è questa che sulle carte geografiche non è segnata?». Egli rispose: «È una città grande, ricchissima e potente ma sulle carte geografiche non è segnata perché il nostro Governo la ignora, o finge di ignorarla. Essa fa da sé e non obbedisce. Essa vive per conto suo e neppure i ministri del re possono entrarvi. Essa non ha commercio alcuno con altri paesi, prossimi o lontani. Essa è chiusa. Essa vive da secoli entro la cerchia delle sue solide mura. E il fatto che nessuno ne sia mai uscito non significa forse che vi si vive felici?». [...] Eravamo arrivati. Ci fermammo dinanzi a una porta che sembrava di ferro massiccio. Molta gente era là in attesa. Beduini sparuti, mendicanti, donne velate, monaci, guerrieri armati fino ai denti, perfino un principe con la sua piccola corte personale. Ogni tanto qualcuno con una mazza batteva sulla porta, che rintonava.
«Battono» disse la guida «affinché quelli di Anagoor, udendo i colpi, vengano ad aprire, è infatti generale persuasione che se non si bussa nessuno mai aprirà». Mi venne un dubbio: «Ma è poi sicuro che di là dalle mura ci sia qualcuno? La città non potrebbe essere ormai estinta?». [...] Allora io dissi: «Dimmi, Magalon: quando è stata aperta la porta che tu dici, quanta gente è riuscita a entrare?». «Un uomo solo» disse Magalon.
«E gli altri? Cacciati indietro?». «Altri non c'erano. Si trattava di una delle porte più piccole e trascurate dai pellegrini. Quel giorno non c'era nessuno ad aspettare. Verso sera giunse un viandante che bussò. Egli non sapeva che fosse la città di Anagoor, non si aspettava, entrando, niente di speciale, chiedeva solo un rifugio per la notte. Non sapeva niente di niente, era là per puro caso. Forse solo per questo gli hanno aperto. In quanto a me, io ho aspettato quasi ventiquattro anni, accampato fuori delle mura. Ma la porta non si è aperta. E adesso me ne torno al mio paese”.

Un sistema chiuso è un sistema destinato all'estinzione, ci dice la fisica. Un sistema chiuso è un sistema entropico, la neghentropia è possibile solo in sistemi aperti dissipativi (Prigogine, 1979)

È quello che ci dicono anche i demografi. In molti Paesi avanzati e certamente in Italia, l'equilibrio demografico (o la sua leggera crescita) è mantenuto, oramai da diversi anni, grazie ai flussi migratori esterni. Esiste, da diversi anni, un effetto sostituzione, che alimenta paure in chi ha paura della diversità: i tassi di mortalità degli italiani sono contrastati fundamentalmente dal tasso di immigrazione e dai tassi di natalità degli immigrati più recenti (che in breve tempo, cinque-dieci anni, acquisiscono le abitudini riproduttive locali).

Gran parte della crisi dipende anche dall'asfittica dinamica di crescita demografica. Se si fa infatti una breve analisi Cross-Country si scopre facilmente una buona correlazione tra il tasso di fertilità e la variazione annuale del PIL (se si escludono le ali si ha un R-quadro di 0,5).

Per contrastare questo processo il modello neoliberista punta verso l'apertura generalizzata (globale) del sistema di mercato e la riduzione della regolamentazione dell'attività economica quale base, piattaforma, entro cui far competere i soggetti economici. La globalizzazione del mercato in questa prospettiva è generatrice di competitività e riequilibrio tra paesi ricchi e paesi poveri. L'apertura dei sistemi territoriali innesca dinamiche di riequilibrio economico che fanno sì che i tassi di crescita del prodotto

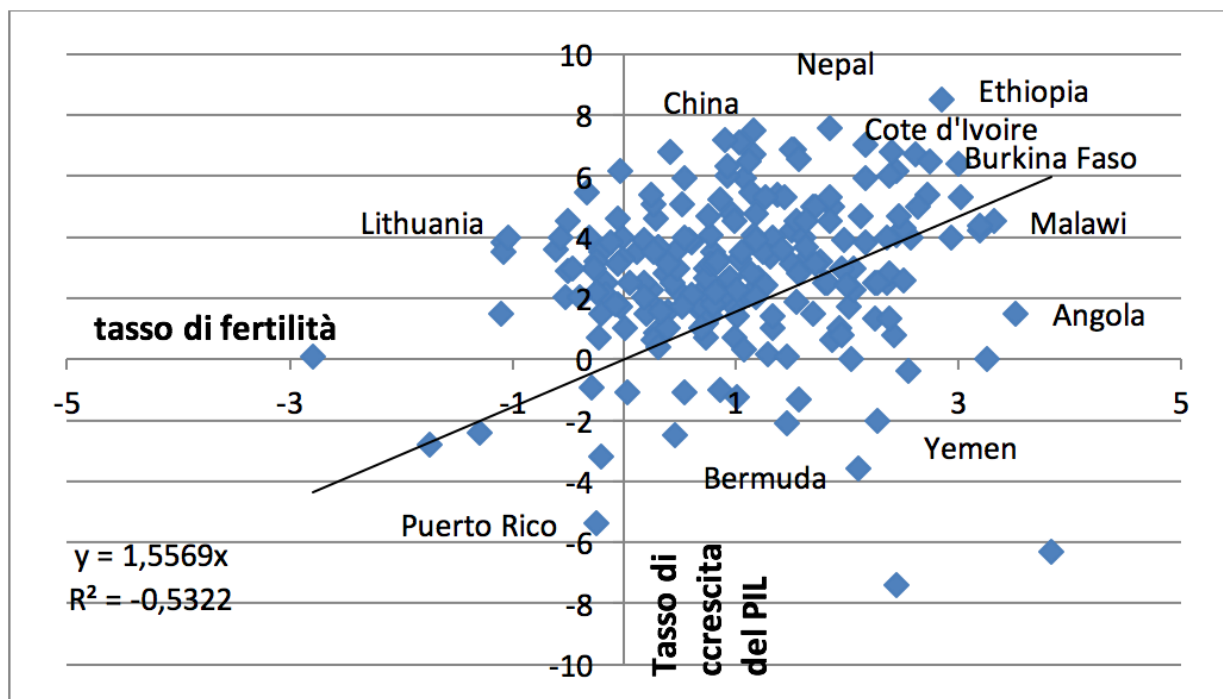


Fig. 3 – Correlazione Cross Country tra tasso di fertilità e tasso annuale di crescita del PIL.

Fonte: Elaborazione su dati CIA-The World Factbook, 2017.

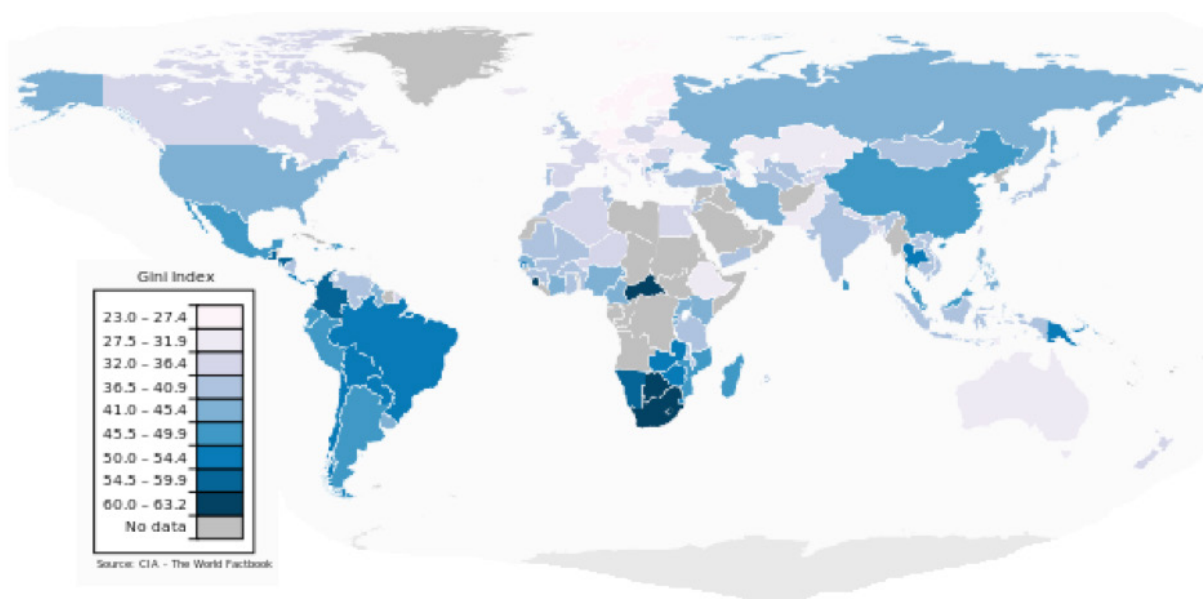


Fig. 4 – Diseguaglianze distributive - Indici di Gini.

Fonte: Elaborazione Wikipedia su dati CIA.

interno lordo siano elevati nei paesi poveri mentre gli USA appaiano al centoquarantesimo posto (su 193 Paesi) con poco più del 2%, l'Italia al centosettantaduesimo con poco più del 1%, ecc.

I fatti che ci propongono i dati dichiarano che insieme alle tendenze di riequilibrio tra i Paesi ricchi e poveri crescono, molto sovente, gli squilibri interni alle nazioni, a dimostrazione che l'approccio neoliberista riarticola le gerarchie inter-nazionali e implementa l'*effetto clessidra* intra-nazionale. Ciò avviene sia nei paesi occidentali più deboli sia in quelli in via di sviluppo, in cui aumenta l'indice interno di Gini e i conflitti o il suo potenziale relativo. Guardando i dati OCSE (OECD, 2009; 2011) o quelli del 'The World Factbook (CIA, 2017) sulle disparità interne, si nota come esse siano maggiori nei paesi non sviluppati e con bassa presenza di welfare. In questo contesto l'Italia sembra ben posizionata, tuttavia negli ultimi venti anni essa sta incrementando le sue disparità interne con tassi che sono sopra la media dei paesi OCSE (Brandolini, 2009).

Ciò che sta avvenendo è una erosione del potere d'acquisto delle classi medio-basse e un incremento percentuale delle "ali" statistiche, della povertà e della ricchezza. Come si nota dalla tabella I sono soprattutto le classi medio-basse a diminuire mentre crescono i poveri e i ricchi.

TAB. I – INDICI DI GINI E QUOTE DI POPOLAZIONE E DI REDDITO, PER CLASSI SOCIALI DEFINITE IN BASE AL REDDITO (PER CENTO)

Periodo	Indice di Gini	Quota di popolazione				Quota di reddito			
		Poveri (meno di 60% mediana)	Classe medio-bassa (60-120% mediana)	Classe medio-alta (120-300% mediana)	Ricchi (oltre 300% mediana)	Poveri (meno di 60% mediana)	Classe medio-bassa (60-120% mediana)	Classe medio-alta (120-300% mediana)	Ricchi (oltre 300% mediana)
1989-91	29,2	16,1	47,1	35,1	1,8	6,4	36,2	51,1	6,4
1993-95	33,4	20,7	41,6	34,7	2,9	7,2	31,7	50,6	10,5
2004-06	32,6	20,1	43,6	33,8	2,5	7,4	33,6	48,8	10,3
2012-14	33,0	21,4	41,2	35,1	2,4	7,4	32,1	51,6	8,9

Fonte: Brandolini A., Gambacorta R., Rosolia A., 2017.

Tali dinamiche sono dettate dalle nuove libertà delle imprese, cominciate a ridosso della metà degli anni settanta, di localizzarsi in aree dove il costo dei fattori produttivi, in particolare del lavoro, era inferiore a quello di provenienza. Ciò ha indotto la manodopera a muoversi verso sistemi territoriali dove più alta è la remunerazione degli *skills* posseduti. Questo doppio movimento fatto di "*imprenditori e lavoratori erranti*" i cui fattori sono via via sempre meno remunerati, si porta dietro conseguenze in gran parte inattese: l'ulteriore perdita dell'industria e di gran parte dell'economia reale nelle aree centrali, ovvero il loro declino produttivo, l'aumento della concorrenza e l'impoverimento di strati crescenti di lavoro e di imprenditorialità nei settori tradizionali (ma anche in alcune aree innovative), l'incremento dell'urbanizzazione e degli squilibri territoriali, l'emergere di nuovi conflitti in un quadro di debolezza crescente del modello del Welfare State.

Per quanto concerne la competizione si passa da transazioni regolate a livello internazionale dalla produttività relativa a relazioni di scambio sempre più regolate dal confronto tra le produttività assolute delle attività e dei territori (Camagni, 2002, 2009). Si passa cioè da una competizione regolata dalla *teoria dei costi comparati* e definita dalla specializzazione crescente delle aree e dei territori a una competizione imposta dalla concorrenza "a 360 gradi", in cui qualità e prezzo vengono continuamente rimessi in discussione da nuovi soggetti e da nuovi territori. Non è "la fine dei territori" (Badie, 1996) quanto piuttosto il loro calarsi in una economia senza confini, un Mercato senza Stato, in reti globali senza un "dentro" e un "fuori", in una giungla economica dinamica e accelerata, che premia di volta in volta i territori più coesi e innovativi mentre quelli più frammentati e a basso costo del lavoro agiscono da attrattori per l'impresa errante, entro un contesto che nega ogni certezza (Bauman, 1999), ogni forma di sedimentazione, di ricomposizione e, pertanto, di senso.

Se questo processo continua, occorrerà prendere coscienza che si è solo all'inizio di un periodo

molto prolungato di crisi per la gran parte dell'Occidente e in particolare per quei sistemi intermedi, come l'Italia, che sono schiacciati dai più forti e coesi sistemi di innovazione e dai più aggressivi e deregolamentati sistemi territoriali in cui è elevato lo sfruttamento delle risorse umane e ambientali (Ferlaino, 2015a).

4. TRA GLI STATI E LA GLOBALIZZAZIONE: LE MACROREGIONI. – La globalizzazione, l'abolizione dei confini e dell'equazione Stato-Mercato-Nazione, l'incremento delle reti lunghe dei mercati e della produzione sta generando, lo abbiamo visto, disuguaglianze e conflitti. Per interrompere il dispiegarsi del mercato neoliberale occorrono delle parziali chiusure dei sistemi territoriali a una scala più vasta dei tradizionali Stati, con dei confini che possano ridare senso e significato alle produttività relative, sia settoriali che tecniche, e al complesso dei vantaggi comparati, ponendo fine, o quantomeno arginando, gli elementi più destabilizzanti dell'apertura globale. Tutto ciò significa ridefinire un nuovo progetto economico e istituzionale che contempli al proprio interno aree ricche insieme a aree tradizionalmente periferiche e marginali: è il caso dell'U.E. rispetto ai Paesi dell'Est e Sud europeo, ma lo stesso accade anche per il Nafta o per l'APEC o il MERCOSUR. Questi nuovi Stati-Mercato potranno far valere i vantaggi della produttività relativa e delle rispettive specializzazioni contro le pure ragioni del basso costo dei fattori e, al tempo stesso, potranno costituire nuovi modelli di crescita, di riequilibrio, di sviluppo istituzionale, culturale, ambientale. La portata del modello competitivo è chiara: il "secolo americano" sembra finito e stanno nascendo altri centri di capitalismo regionali in competizione tra loro. I grandi stati e i relativi mercati quasi – continentali sono portatori di modelli differenziati ancora non pienamente strutturati: "Stati Uniti, Europa, Cina, e forse anche America Latina, ognuno sostiene la propria forma specifica di capitalismo. Gli Stati Uniti sono paladini del capitalismo neoliberale, l'Europa difende ciò che rimane dello stato sociale, la Cina punta su un capitalismo dai 'valori asiatici' (ovvero autoritari) mentre l'America Latina preferisce il capitalismo populista." (Žižek, 2014, p.37). Il modello dell'Europa Unita ha in sé questa portata generale di rifondazione e rifuzionalizzazione dei processi globali e in questa prospettiva su di esso occorre interrogarsi. Manca alla lista l'Africa su cui occorre spendersi in nuove riflessioni e proposte.

Insieme alla riarticolazione e rescaling dei confini nazionali occorre intervenire, soprattutto nelle aree più problematiche, con una dimensione di scala macroregionale che contempli forme di cooperazione territoriali. È quanto sta facendo la U.E. in quei contesti in cui una dimensione allargata della cooperazione potrebbe ulteriormente aiutare gli Stati a eliminare le forme di privilegio e le disparità di alcuni territori europei. Gli ordinamenti regionali che sono emersi a livello europeo appaiono infatti piuttosto asimmetrici (Keating, 1998): vi sono regioni che godono di status e poteri diversi, accanto alle regioni a statuto ordinario in molti Paesi persistono quelle a statuto speciale, accade in Italia, in Francia, in Spagna (con le Comunità Autonome), nel Regno Unito (con Scozia, Galles e Irlanda del Nord). Vi sono poi disparità che continuano a mantenersi: l'uscita del Regno Unito dalla U.E., la cosiddetta Brexit, ha messo a nudo l'esistenza di tale "questione" facendo riapparire, sia in Scozia che nell'Irlanda, punte di antagonismo regionalistico che erano in via di soluzione.

L'espressione "Europa delle regioni" e la possibilità di creare Euroregioni non è solo fertile di contenuti evocativi che fanno leva sui valori locali e sullo straordinario e ricco patrimonio di culture ma può trovare nella feconda e pacifica convivenza regionale il motivo della sua affermazione. Per citare solo le Euroregioni che interessano le regioni italiane ricordiamo l'Euroregione Adriatica, l'Euroregione Alpi-Mediterraneo, Euromed, Euroregione Tirolo-Alto Adige-Trentino, la EuroRegio Insubrica.

È a tale prospettiva che bisogna guardare utilizzando i regolamenti comunitari che permettono la costituzione di Gruppi europei di cooperazione territoriale (Gect, 2006) e la creazione di macroregioni, tese a risolvere problemi da tempo persistenti. Proprio per superare o contenere disparità e differenze accanto alle numerose "Euroregioni sono apparse le Macroregioni". Le prime interagiscono alla scala locale transfrontaliera e sono orientate a superare i confini nazionali recuperando, talvolta in modo artificioso e per soli fini turistici, le identità storiche e territoriali celate dalle frontiere, le seconde agiscono su problemi specifici.

La strategia macroregionale della U.E. è fatta da un disegno integrato di politiche adottate dal Consiglio europeo e supportato dai fondi strutturali regionali e dai fondi di investimento della Banca europea, al fine di promuovere lo sviluppo e la cooperazione economica e sociale e la coesione territoriale tra

gli stati membri e paesi terzi che condividono una comune localizzazione geografica e comuni problemi e sfide. Per la Commissione europea e in particolare per la Direzione generale delle Politiche regionali e urbane, l'approccio macroregionale e cooperativo transfrontaliero si inserisce quale politica orientata a rispondere e adattarsi alle trasformazioni economiche, politiche e sociali europee e per affrontare problemi comuni di sviluppo (Berionni, 2012).

Attualmente esistono solo quattro strategie macro-regionali: quella della Regione del Mar Baltico (EUSBSR), della Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), la Regione del Danubio (EUSDR) e la Regione Alpina (EUSALP).

1. La strategia iniziale è stata quella per la Regione del Mar Baltico, avviata nel 2009 e aggiornata nel 2012. Interessa circa 85 milioni di cittadini europei, pari al 17% della popolazione dell'Unione, ed è sorta dal progressivo e allarmante degrado ambientale del Mar Baltico, che nessuno dei paesi interessati (Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia e Svezia, più i paesi limitrofi, in particolare con Russia e Norvegia) riusciva a fermare in quanto mancavano forme di cooperazione specifiche. Lo strumento individuato dall'Unione europea è stato quello di una cooperazione rinforzata, la "strategia macro-regionale" appunto. I tre obiettivi della strategia sono: salvaguardia del mare, implementazione dei collegamenti nella regione e aumento della prosperità.
2. La strategia della macroregione del Danubio è stata approvata nel 2011. Copre un'area geografica estremamente ampia, che corrisponde all'intera asta del Danubio, dalla Germania al Mar Nero. Interessa una popolazione di 115 milioni di persone e coinvolge nove Stati membri, tre Paesi candidati o potenziali candidati all'ingresso nell'Unione Europea (Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Serbia) e altri due Paesi extra-UE, cioè Moldavia ed Ucraina. Gli obiettivi sono orientati a governare il corso d'acqua e contrastare le devastanti inondazioni del fiume, sviluppare una coesione attiva tra questi paesi e svilupparne il coinvolgimento nel progetto europeo.
3. La Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR) ha avuto una elaborazione strategica che si è conclusa nel dicembre del 2012. Sviluppa un programma d'intervento per i due bacini del Mar Adriatico e del Mar Ionico toccando tematiche che vanno dalla difesa ambientale dei mari e delle coste alla sicurezza marittima. Importante è la cooperazione tra culture diverse che coinvolge una popolazione di più di 70 milioni di abitanti su un fronte territoriale caratterizzato da recenti divisioni e guerre e con territori vasti di "frontiera banda" che possono trovare soluzione attraverso la cooperazione e l'integrazione europea. Una delle funzioni di tale strategia è appunto quella dell'integrazione dei Paesi dei Balcani occidentali, candidati e potenziali candidati nell'U.E, che può beneficiare, oltre ai fondi stanziati in seno alla programmazione 2014-2020, di fondi dedicati provenienti dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e dal Quadro d'investimento per i Balcani occidentali.

La quarta strategia macro-regionale è EUSALP, dedicata alla Regione Alpina. Si tratta di un progetto che a differenza di EUSAIR voluto dagli attori dell'area e fortemente promosso dalla Commissione e dal Consiglio europeo, è nato dal basso, voluto dagli attori locali e dagli stakeholder dell'area. È l'unica con un'origine interregionale e agisce su un territorio speciale del continente europeo per le sue caratteristiche ambientali, quello alpino. Un'area interessata fin dal 1995 dal Trattato internazionale della Convenzione Alpina per lo sviluppo sostenibile e la protezione delle Alpi. La strategia è partita da sette regioni alpine nel 2010 e ha subito avuto il supporto, nel 2011, della Conferenza Alpina, organo decisionale della Convenzione composto dai Ministri dell'Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera. Il documento di strategia (fra le 15 regioni e i 7 Paesi proponenti) è stato siglato a Grenoble nell'ottobre del 2015 e poi rivisto e accettato dalla Commissione e quindi approvato dal Consiglio europeo. La strategia interessa 48 regioni, 5 Stati membri dell'UE (Germania, Francia, Italia, Austria e Slovenia) due paesi extra UE (Liechtenstein e Svizzera). Oltre alla protezione ambientale dell'area, anche a seguito dei cambiamenti climatici, la cooperazione tocca tematiche sensibili alle terre alte quali quella della mobilità e connettività dei valichi per i trasporti alpini, della crescita economica e dell'innovazione, della *governance*.

Forse è all'interno delle Macroregioni che molti problemi vanno affrontati: quelli dell'erranza del lavoro, dell'erranza degli imprenditori, dell'ospitalità a chi scappa da guerre e conflitti, del rispetto ambientale sovra regionale, della ricerca di standard, pratiche e politiche comuni, dei trasporti e dell'implementazione della rete TEN europea. Solo per citare le più importanti.

5. QUALI SISTEMI REGIONALI E LOCALI? – Marie Jean Antoine Nicolas de Caritat, marchese di Condorcet, conosciuto come il ‘de Condorcet, scrisse nel 1788 un testo fondamentale per l’organizzazione dello Stato: *Essai sur la constitution et les fonctions des Assemblées provinciales*. Il disegno illuminista e, poi, napoleonico, esprimeva un cambiamento di prospettiva e poneva fine a quel progressivo assoggettamento di realtà politiche e territoriali multiformi, principati, ducati, marchesati, ecc., (senza dimenticare in Italia le Repubbliche con regime aristocratico o democratico) ognuna delle quali con caratteri e norme amministrative particolari, nonché usi, privilegi, esenzioni, dispense, immunità, che vincolavano i poteri superiori. I classici lo avevano capito, in primo luogo Marx: il potere dello stato centralizzato “fu intralciato da ogni sorta di macerie medioevali, diritti signorili, privilegi locali, monopoli municipali e corporativi e costituzioni provinciali. La gigantesca scopa della Rivoluzione francese del secolo decimottavo spazzò tutti questi resti dei tempi passati, sbarazzando così in pari tempo il terreno sociale dagli ultimi ostacoli che si frapponevano alla costituzione di esso dell’edificio dello stato moderno” (Marx, 1871). Rendere omogenei i territori significa estendere il Mercato e creare quella unione tra Stato e Mercato che è stato, e in parte è ancora, il collante degli interessi e della società civile moderna. In questa prospettiva, gli Stati federali, fondati su una volontaria unione di popoli e tradizioni differenti, costituivano (e in parte costituiscono) una forma di ‘reductio ad minimum’ delle condizioni operative di mercato interno (stesse leggi, misure, regolamenti, ecc.) mentre i sistemi misti esprimono una tensione verso l’omogeneità del modello unitario, ben evidenziati dalle loro storie, fatta di continui rimaneggiamenti della maglia amministrativa (Ferlaino, 2015b).

L’organizzazione territoriale dello Stato non poté quindi che ricalcare il modello organizzativo francese, che si era configurato nella sua maglia organizzativa durante il periodo rivoluzionario, dal 1789 al 1790, e poi con Napoleone, a seguito della «loi concernant la division du territoire de la République et l’administration» del 28 pluviôse, anno VIII (17 febbraio 1800).

Centrale in questo disegno sono Les Assemblées Provinciales trattate dal de Condorcet, in quanto territori, oggi diremmo sistemi locali, su cui edificare lo Stato e definiti da caratteri specifici:

- *naturalistici*, basati sul reticolo idrografico, « Mais il faut observer en même-temps qu’ on doit avoir égard, pour ces différentes divisions, à la géographie physique, pour ne réunir entre elles que les parties dont la communication est facile, et auxquelles une ressemblance dans le climat et dans le sol sonne une culture, des habitudes, des usages communs : voilà ce que prescrit la nature » (de Condorcet, 1788, p. 190);
- di *prossimità e appartenenza*, basati sulla continuità territoriale e la possibilità dei cittadini di andare e tornare in giornata dal centro di mercato « C’est un avantage réel que chaque Communauté n’ait qu’une étendue telle, que dans l’espace d’un jour, les Citoyens les plus éloignés du centre puissent se rendre dans le chef lieu, y traiter d’affaires pendant plusieurs heures, retourner chez eux » (cit. p. 189) ;
- di *uniformità* del territorio, « Cette même uniformité, en rendant plus faciles les changements de domicile, les spéculations un peu éloignées, donne nécessairement au commerce et à l’agriculture même plus d’activité » (cit, pp. 191-192) ;
- di *gestione efficiente e controllo*, definito dall’ emboitement delle maglie e dalla de/centralizzazione, ovvero dal flusso gravitazionale verso il centro di mercato o, inverso, dal centro politico al territorio di pertinenza.

L’accento verso il decentramento o verso la decentralizzazione, cioè verso una maggiore autonomia dei territori o verso il controllo della Stato sulla periferia è una delle questioni ancora aperte. L’altra questione riguarda la dimensione dei sistemi regionali e di quelli locali.

Tale questione esiste e l’idea sottostante la legge 56/2014 Delrio si è dimostrata inconsistente e negata dal referendum del 4 dicembre del 2016, il cui esito sembra allontanare la prospettiva di dell’abolizione delle Province. Il problema di una articolazione dimensionale dei sistemi regionali e locali non si pone però nei termini enunciati dai recenti governi, di rispetto di una dimensione demografica minima, quanto nelle forme enunciate dal de Condorcet di ritaglio del bacino di gravitazione/appartenenza/identitario intorno alla città di riferimento. Se una soglia deve esserci (ho dei dubbi) essa è quella della città metropolitana per i sistemi regionali e della cittadina di riferimento, del centro dei servizi, per il sistema locale territoriale.

È indubbio che dalla fine del Settecento molte cose sono cambiate e i territori della decentralizza-

zione dello Stato/Unione europea possono essere ben più vasti di quelli allora pensati dal de Condorcet per le Province/Dipartimenti mentre i Comuni sono oramai eredità storiche di luoghi fortemente interconnessi all'interno dei bacini di gravitazione, costruiti cioè intorno alle cittadine più importanti di servizio che sono anche quelle intorno cui si identificano i territori locali.

L'allargamento dell'Unione europea implica l'instaurarsi di questi processi di *rescaling* verso dimensioni di governo del territorio più vaste rispetto a quelle dell'organizzazione amministrativa tradizionale ma restano le gerarchie urbane e i territori di riferimento le scale entro cui riarticolare i confini interni, che appaiono terzi rispetto alle reti senza confini e ai confini attuali.

BIBLIOGRAFIA

- BADIE B., *La fine dei territori*, Trieste, Asterios, 1996.
- BAUMAN Z., *La società dell'incertezza*, Bologna, il Mulino, 1999.
- BERRIONI L., "La strategia macroregionale come nuova modalità di cooperazione territoriale", *Le istituzioni del federalismo*, 2012, n. 3.
- BOATTO A., NATTI G. (a cura di), *Alighiero & Boetti* (ct. mostra), Ravenna, Edizioni Essegi, 1984, p. 122.
- BRANDOLINI A., GAMBACORTA R., ROSOLIA A., "Disuguaglianza e stagnazione dei redditi familiari in Italia", *Neodemos*, <http://www.neodemos.info/articoli/disuguaglianza-e-stagnazione-dei-redditi-familiari-in-italia/>, 2017.
- BRANDOLINI A., "Evoluzione recente della distribuzione del reddito in Italia", in BRANDOLINI A., SARACENO C., SCHIZZEROTTO A. (a cura di), *Dimensioni della disuguaglianza in Italia: povertà, salute, abitazione*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- CAMAGNI R., "On the Concept of Territorial Competitiveness: Sound or Misleading?", *Urban Studies*, 2002, n. 13, pp. 121-152.
- CAMAGNI R., "Per un concetto di capital territoriale", in BORRI D., FERLAINO F., *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni*, *Scienze regionali*, 2009, n.41, Milano, Franco Angeli, pp. 66-90.
- CIA-CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2172rank.html>, 2017.
- DE CONDORCET, "Essai sur la Constitution et les fonctions des Assemblées provinciales", *Ouvres Complète de Condorcet*, Tome XIII, Paris, 1804, https://books.google.it/books?id=uuw4AcwVdoC&printsec=frontcover&hl=it&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false.
- FERLAINO F., "Liberare risorse, qualificarsi, partecipare: verso un modello economico post-liberista", in CAPPELLIN R., BARAVELLI M., BELLANDI M., CAMAGNI R., CICIOTTI E., MARELLI E. (a cura di), *Investimenti, innovazione e città. Una nuova politica industriale per la crescita*, Milano, Egea, 2015a, pp. 125-136.
- FERLAINO F., "Metropoli e Regioni nell'Italia e nella Francia del secondo dopoguerra: similarità e differenze", in CREMASCHI M., DELPIROU A., RIVIÈRE D., SALONE C., *Métropoles et Régions. Entre concurrences et complémentarités. Regard croisé France-Italie*, Roma-Milano, Planum Publisher, 2015b, pp. 51-60.
- GECE, "Atto N. 1082/2006", *Regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio*, 5 luglio 2006.
- KEATING M., *The New Regionalism in Western Europe. Territorial Restructuring and Political Change*, Cheltenham (UK) - Northampton (USA), Edward Elgar, 1998.
- MARX K., *La guerra civile in Francia*, Capitolo III, 1871.
- OECD, *OECD Economic Survey: Italy*, Paris, OECD Publishing, 2009.
- OECD, *Divided we stand: why inequality keeps rising*, Parigi, OECD Publishing, 2011.
- PRIGOGINE I., *La nuova alleanza. Uomo e natura in una scienza unificata*, Milano, Longanesi, 1979.
- ŽIŽEK S., "La solitudine del gendarme globale", *Internazionale*, 2014, n. 1081, pp. 37-38.

IRES Piemonte, Torino: ferlaino@ires.piemonte.it

RIASSUNTO: È in qualche modo sorprendente la dicotomia che vede da un lato una massiva proliferazione di strumenti tecnici geografici, app e servizi web scientifici che influenzano profondamente tutti gli aspetti della nostra vita quotidiana, dall'altra – almeno nel contesto nazionale- la geografia è ridotta a essere disciplina corollario nell'insegnamento e nei programmi scolastici ministeriali. Al contrario, la geografia è ancora estremamente importante per lo sviluppo della società, basti pensare a come il Geographic Information System (GIS) abbia rivoluzionato la concettualizzazione della conoscenza dello spazio rendendo disponibile a tutti un enorme volume di dati geo-localizzati interoperabili su più scale. La geografia è ancora molto importante per la politica territoriale, il paesaggio, la pianificazione e il controllo dell'uso del suolo, cioè nel governo e nell'interrelazione dei vari livelli amministrativi, che possono estendersi dal livello locale a quello quasi-continentale. In questo articolo ci concentriamo sull'organizzazione del livello statale, dimostrando che siamo in una particolare e complessa fase di sviluppo. Questa fase influenza i confini degli Stati a qualsiasi livello di scala, verso forme che richiedono un generalizzato *rescaling*, non tanto quindi verso reti globali, senza confini, quanto piuttosto verso una dimensione terza, il più delle volte non ben definita: la macroregione.

SUMMARY: *Tertium datur? Macroregions.* It is somehow surprising the contemporary paradoxical dycotomy which sees on the one hand the massive proliferation of geographic scientific technical tools, apps, and web services influencing profoundly all aspects of our daily life; whereas on the other hand – at least in our National context – Geography is reduced to a corollary subject and the time allocated to it in official teaching programmes is utterly shrunked. On the contrary, geography is still extremely important for societal development, for example think about how Geographic Information System have revolutionized the conceptualization and knowledge of geographical space by making available and interoperable a massive volume of multi-scale geo-localized data. Nevertheless, geography is also still very important in territorial policy making, landscape and land use planning, hence in governing the interrelation of the several administrative levels that may span from local to State level and beyond. In this paper we focus on the organization of the State level, by showing that we are in a particular and complex phase of social development. This phase affects State borders at any level of scale. In particular we aim at problematizing that orientation of State borders, should undergo a rescaling process not towards generalized forms as global networks – which de-facto have not boundaries, but rather towards a third intra-State territorial dimension, yet very often undefined.

Parole chiave: Macroregione, quasi-continenti, rescaling

Keywords: Macroregion, quasi-continent, rescaling

VALERIA LINGUA, MATTEO PUTTILLI

CONFLITTI D'AREA VASTA. GEOGRAFIE, RAPPRESENTAZIONI, GOVERNO

1. INTRODUZIONE. – Il presente contributo trae origine da un progetto di ricerca in corso (1) e ha l'obiettivo di coniugare in una prospettiva interdisciplinare, a cavallo tra geografia e urbanistica, l'interesse per il tema dei conflitti socio-territoriali e quello per il governo e la rappresentazione dell'area vasta. La proposta trae origine dalla constatazione della mancanza, almeno nel contesto italiano, di una riflessione organica così come di una casistica rappresentativa sul rapporto tra conflitti socio-spaziali e dimensione d'area vasta metropolitana. Nondimeno, tale riflessione ci sembra oggi di particolare rilevanza, specialmente a seguito dell'introduzione nell'ordinamento italiano del "nuovo" livello di governo rappresentato dalle Città Metropolitane (legge 56/2014). L'ipotesi avanzata in queste pagine è che il conflitto rappresenti una costante irrinunciabile legata ai processi di pianificazione, di governo e di gestione del territorio e che, in quanto tale, debba essere affrontato nei termini di una variabile che contribuisce alla "produzione" dei territori metropolitani, nonché studiato e approfondito nelle sue diverse nelle sue diverse manifestazioni, geometrie e articolazioni sociali.

Il contributo è organizzato come segue: dopo questa breve introduzione, il secondo paragrafo presenta l'inquadramento teorico-metodologico della ricerca e l'approccio adottato nello studio dei conflitti d'area vasta; a seguire, il terzo paragrafo presenta una prima applicazione empirica al caso della Città Metropolitana di Firenze; infine, le conclusioni presentano alcune prospettive di lavoro sul tema del rapporto tra conflitti e area vasta.

2. CONFLITTI E AREA VASTA. ELEMENTI PER UNA TASSONOMIA. – L'idea che vi sia una relazione tra dimensione territoriale d'area vasta e insorgere di vari tipi di conflittualità non è estranea al dibattito internazionale, e anzi sta riscontrando una maggiore attenzione negli ultimi anni. Da un lato, vi è una letteratura ormai consolidata nel campo dello *spatial planning* sui problemi della governance e della pianificazione dei territori metropolitani (Heinelt, Kübler, 2005) così come più in generale sulla natura anche conflittuale dei processi di pianificazione urbanistica e territoriale (Gualini, 2015). Dall'altro lato, altri autori hanno messo in evidenza come la dimensione d'area vasta sia costruita attraverso pratiche e retoriche socio-territoriali anche di natura conflittuale (Del Romero Renau, 2015; Allegra *et al.*, 2016; Del Romero Renau, 2016; Frikle, Gualini, 2018) e come "new territorial forms are constructed politically and reproduced through everyday acts and struggles around consumption and social reproduction" (Jonas e Ward, 2007, p. 170). Pur riconoscendo l'ambiguità del concetto di area vasta, sul quale non si ha qui lo spazio di soffermarsi (2), è possibile quindi rilevare come nel dibattito europeo l'attenzione al tema dei conflitti e alle relazioni sociali-politiche-territoriali ha cominciato a porsi come una variabile decisiva nell'analisi dei processi di costruzione, pianificazione e governo dei territori metropolitani. Differente è il caso italiano, in cui l'attenzione al rapporto tra conflitti e area vasta è stato affrontato – sia in prospettiva teorica sia applicata - esclusivamente nel caso della costruzione dell'Atlante del malessere territoriale nella regione Veneto (Fregolent, 2014). Per il resto, il tema del rapporto tra conflitti e territorio rimane limitato, ed emerge in modo indiretto nella letteratura che si occupa di conflitti e di giustizia

(1) Il progetto, intitolato "Metro-conflicts. Rappresentazione e governo dei conflitti territoriali d'area vasta", è stato finanziato nel 2017 dall'Università degli Studi di Firenze nell'ambito di un bando per progetti strategici interdisciplinari. Il progetto si colloca inoltre nell'ambito delle iniziative dell'Unità di ricerca interdipartimentale *A. Vast – Area Vasta. Cities and regions across local boundaries* dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.did.unifi.it/vp-626-a-vast.html>).

(2) Pur consapevoli di operare una significativa semplificazione, per esigenze di sintesi consideriamo in questo articolo l'area vasta come sinonimo di territorio metropolitano.



ambientale (ad esempio, nelle analisi della scuola di Luigi Bobbio), all'interno della quale si fa talvolta riferimento alle scale territoriali e alle specificità "areali" del conflitto (3); oppure nella letteratura sulla governance territoriale, in cui il conflitto è talvolta affrontato come "espressione" della mancanza di (o di una cattiva) governance.

Tale ruolo attribuito al tema dei conflitti di/in area vasta ci sembra tuttavia limitato e riduttivo, soprattutto perché pone il tema dei conflitti come una conseguenza negativa di altri processi (decisionali, economici, sociali...) ovvero perché chiama in causa la dimensione territoriale soltanto come "contesto" dell'azione, o al limite come posta in gioco, e non come dimensione costitutiva della conflittualità. Diversamente, l'approccio che qui si propone si fonda sull'ipotesi che il conflitto rappresenti una costante irrinunciabile legata ai processi di pianificazione, di governo e di gestione del territorio, in particolar modo alla scala d'area vasta, e che – invece di rappresentare esclusivamente un fenomeno ostativo – possa essere inteso come un "laboratorio" per la costruzione di una "cultura metropolitana", ovvero come un momento privilegiato in cui emergono le relazioni (e le tensioni) tra politica e territorio, ma anche in cui si mettono in gioco le competenze e si definiscono scale territoriali pertinenti per affrontare il conflitto stesso. Peraltro, una simile lettura dei conflitti in senso "costruttivo" ci sembra oggi ancora più necessaria alla luce dell'introduzione del "nuovo" livello di governo rappresentato dalle Città Metropolitane (ex legge 56/2014). L'istituzione di un nuovo soggetto territoriale – pur con tutte le note incertezze legate all'effettiva operatività di tale ente – esige infatti un'analisi sia delle "nuove" conflittualità emergenti dal riassetto politico-territoriale, ma anche della capacità (o meno) della Città Metropolitana di gestire e di rapportarsi ai conflitti "ereditati" dal passato e che continuano a riproporsi sul territorio.

Nell'ambito di queste ipotesi di ricerca, il conflitto è stato quindi posto al centro della riflessione sull'area vasta, in primis attraverso una raccolta di casistiche sul territorio nazionale e in secondo luogo attraverso specifici approfondimenti – ad oggi in corso – di casi e contesti particolarmente significativi ed emblematici (4). Le informazioni reperite nella prima fase della ricerca – riferite alle dieci città metropolitane ex legge 56/2014 – sono state in seguito rielaborate e sistematizzate al fine di produrre una prima tassonomia dei conflitti metropolitani. La ricognizione fatta ha senz'altro confermato l'esistenza di quella che può essere definita nei termini di una "conflittualità d'area vasta": nel funzionamento ordinario così come nella pianificazione dei territori metropolitani, gli interessi, le necessità, le progettualità delle diverse strutture territoriali e degli attori che ne sono interpreti e abitanti sono necessariamente differenti, non sempre convergenti e quindi potenzialmente conflittuali. Inoltre, ciò che emerge dalla prima mappatura dei conflitti è infatti il loro carattere pervasivo, trasversale e multi-settoriale: le questioni oggetto di contrapposizione (economiche, sociali, politiche), le dinamiche attraverso le quali i conflitti si esprimono (cioè gli attori coinvolti e le relazioni tra questi) e le scale territoriali che ne sono interessati sono estremamente variabili.

Come orientarsi all'interno di tale complessità? Secondo una tripartizione utilizzata nell'ambito degli studi sulla giustizia ambientale, i conflitti sociali e ambientali si esprimono su tre dimensioni, tra loro complementari per quanto in parte autonome, le quali sono a nostro avviso estendibili anche alla categoria di conflitti a carattere "metropolitano". La prima dimensione ha natura distributiva, e riguarda cioè l'esigenza di distribuire o di localizzare sul territorio determinate opere, infrastrutture o funzioni percepite come "scomode" (ad esempio, infrastrutture viarie o ferroviarie, impianti energetici, industriali o per lo smaltimento dei rifiuti), oppure la necessità di gestire specifici beni collettivi di natura sovra-locale ma che risultano "localizzati" nel territorio di uno dei comuni facenti parte dell'area vasta (ad esempio, beni ambientali o riserve naturali), o ancora l'organizzazione e la fornitura di determinati servizi alla scala territoriale (ad esempio, servizi di mobilità o di raccolta e smaltimento dei rifiuti). Si tratta dimensione più direttamente riconoscibile e spesso esplicita dei conflitti, in quanto ne chiama direttamente in causa la natura "spaziale" nei suoi aspetti e interessi economici, sociali, ambientali così come nei soggetti che sono coinvolti al suo interno. Se non accettate o condivise, le soluzioni distributive possono essere fortemente contestate a livello locale (dalle istituzioni e/o dalla popolazione).

(3) Si veda, ad esempio, Dansero, Puttilli, Tecco (2015) in merito ai conflitti territoriali per la gestione dei rifiuti in provincia di Torino.

(4) La raccolta di casi nazionali è stata condotta attraverso l'invio di una scheda di rilevazione dei conflitti a una selezione di "esperti", principalmente geografi e urbanisti.

La seconda dimensione ha natura procedurale, e riguarda i processi attraverso i quali le decisioni (anche in merito alle questioni inerenti la prima dimensione, quella distributiva) sono assunte sul territorio. Tale dimensione richiama prevalentemente gli assetti politico-amministrativi e l'organizzazione dei processi decisionali a livello d'area vasta e fa quindi riferimento ai modelli e alle pratiche di governance territoriale e alle relazioni (formali e informali) tra i diversi attori istituzionali e non. Le ragioni alla base dei conflitti – anche d'area vasta – possono risiedere nel modo in cui determinate decisioni sono assunte, così come dall'inclusione/esclusione di determinati attori e soggetti dall'arena decisionale e dai percorsi di progettazione e/o pianificazione.

La terza dimensione ha natura rappresentativa, e riguarda il livello della dell'identificazione e del riconoscimento delle diverse istanze, ragioni, interessi e attori presenti sul territorio. Nel caso dei territori d'area vasta, tale dimensione riguarda i diversi modi in cui i problemi del territorio sono percepiti e rappresentati da parte dei diversi attori, così come – in senso più ampio - la capacità di percepirsi “parte” di un territorio “di fatto” metropolitano. Sovente, sono proprio l'assenza di un coordinamento metropolitano, oltre che la mancanza di una “identità metropolitana” che porti gli attori pubblici e privati a individuare soluzioni condivise, ad essere richiamate come cause non tanto della presenza di conflitti in quanto tali, quanto della loro persistenza e dell'incapacità di addivenire a soluzioni condivise. Se queste tre dimensioni sono costitutive di qualsiasi conflitto, la loro incidenza nei diversi casi è variabile, così come lo è il carattere esplicito o implicito, manifesto e tacito dei diversi conflitti. Vi sono infatti situazioni in cui un conflitto – nella sua articolazione distributiva, piuttosto che procedurale o rappresentativa – è conclamato, dichiarato ed evidente; in altre situazioni, il conflitto è invece tacito, e si caratterizza ancora come una tensione pronta ad esprimersi sebbene non ancora, pienamente, manifesta.

3. IL CASO FIORENTINO, COACERVO DI CONFLITTUALITÀ. – Il caso Fiorentino presenta un certo interesse ai fini dell'analisi dei conflitti in relazione alle conseguenze del riassetto istituzionale delineato della legge 56/2014. Se questo quadro di profondo mutamento, da un lato, sollecita un maggiore protagonismo degli enti locali in relazione a temi e questioni di area vasta che prima erano di competenza provinciale, dall'altro lato apre diverse questioni in relazione alla corrispondenza tra confini istituzionali e dinamiche reali della regione urbana di riferimento, nonché alle strategie e azioni pertinenti per affrontarle. L'area metropolitana fiorentina è un caso emblematico dell'emergenza di tali questioni, non solo per la presenza di modalità diverse di approcciarsi al tema della dimensione metropolitana, ma soprattutto per le soluzioni proposte per affrontare la costruzione del corrispondente piano strategico.

Da un lato, infatti, è risultata evidente fin da subito la mancata corrispondenza tra il perimetro del territorio provinciale, che comprende aree con identità forti come il Chianti e il Mugello, e il sistema funzionale dell'area metropolitana, le cui dinamiche si estendono su tre province fino all'area pistoiese, passando per Prato (Lingua e De Luca, 2015). Dall'altro lato, gli attori in campo sembrano ancora lontani dal concepire la Città metropolitana come un organismo unitario: basti pensare alle ripetute proposte di costituzione della “Grande Firenze”, che coinvolge solo alcuni comuni della prima cintura, e alle difficoltà di stakeholder e cittadini coinvolti nell'ambito del processo partecipativo per il piano strategico metropolitano (PSM) a ragionare in termini metropolitani, ovvero in una dimensione urbana allargata che vada oltre i meri oggetti di conflittualità (aeroporto, inceneritore, TAV ecc.).

Rispetto alla iniziale impostazione di regesto di progetti, il gruppo di lavoro per il piano strategico metropolitano (5), approvato nell'aprile 2017, ha proposto un approccio improntato dalle teorie del *Regional Design* che, una volta accolto, ha attivato un processo di identificazione e definizione di una comune identità di regione urbana, utile a interrogarsi collettivamente sul suo futuro. L'utilizzo di metodi e tecniche del *Regional Design* e la loro applicazione nei processi di pianificazione strategica metropolitana apre ampie prospettive di ricerca e di applicazione operativa, legate alla definizione di *framework* indicativi, immagini e visioni del territorio funzionali alla interazione tra le diverse istituzioni e tra queste e gli stakeholder coinvolti nel progetto del futuro del proprio territorio (Lingua, 2017).

Il percorso era finalizzato a definire i presupposti per la rappresentazione di una vision unitaria,

(5) Si fa qui riferimento al Laboratorio di Regional Design del Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze: <https://www.didat.unifi.it/vp-349-laboratorio-regional-design.html>.

capace di mettere a sistema le diverse progettualità esistenti e inquadrare temi e strategie a supporto di una contingenza socio-economica che modifica innegabilmente il rapporto tra il territorio e i processi di trasformazione.

Nell'ambito dello scenario attuale e tendenziale delineato, sono emerse diverse tipologie di conflitto: alcune evidenti e considerate come criticità da politici e tecnici coinvolti nel processo. Altre latenti, ma non meno importanti nel processo di costruzione di una comunità metropolitana capace di traghettare al futuro le proprie potenzialità, in un'ottica integrata.

I conflitti più evidenti, per il loro carico di ostilità e relativo riscontro mediatico, sono sicuramente quelli legati alle grandi opere infrastrutturali: nuova stazione TAV in centro città, inceneritore, ampliamento della pista aeroportuale. In particolare, queste ultime sono opere che ricadono tutte nell'ambito della Piana fiorentina, al tempo stesso "palinsesto" e "coacervo" (Alberti, 2017, p. 915) di opposizioni locali, in un mosaico di strumenti di governo del territorio che li ha sviluppati per lo più con logiche settoriali e in risposta a esigenze funzionali e obiettivi puntuali. Il quadro che ne emerge è quindi impregnato di incoerenze e conflittualità reciproche (Alberti, 2017) tra i diversi progetti in relazione ad alcuni aspetti (dall'accessibilità alle compensazioni ambientali), nonché tra questi e la pianificazione di carattere locale e territoriale, anche in relazione ad altre grandi opere (come il nuovo stadio all'ingresso della Piana). In particolare, il sistema di governo regionale se ne è fatto carico con direzioni altalenanti e colpi di mano (6), mentre il nascente livello metropolitano sembra non avere la forza (politica) di intavolare un dibattito capace di una lettura integrata delle grandi infrastrutture di area vasta, pur essendo emersa questa esigenza nell'ambito del processo partecipativo effettuato per il piano.

Se, infatti, il tema dell'inceneritore non compare nel PSM, aeroporto e nuova stazione TAV sono state trattate con cautela nel documento di visione strategica: il PSM indica il potenziamento dell'aeroporto come presupposto per aumentare i livelli di competitività e connettività nel sistema globale, ma senza dare indicazioni in merito al dibattito sulla localizzazione della pista di decollo. In particolare, la stessa visualizzazione del simbolo dell'aeroporto nelle tavole di vision (Mecca, Lingua et. al, 2017) è stata oggetto di dibattito all'interno dell'ufficio di piano, perché la visualizzazione classica- simbolo dell'areo inclinato di 45° verso destra o verso sinistra - avrebbe comportato la preponderanza verso una delle due soluzioni: estensione della pista esistente verso l'asse nord-est, ovvero nuova pista parallela all'autostrada lungo la direttrice nord-est. Per questo motivo, il simbolo dell'area punta decisamente verso l'alto.

Una ulteriore conflittualità in merito a temi localizzativi riguarda la nuova stazione ferroviaria ad alta velocità (7): anche in questo caso, il PSM persegue la definizione di un grande hub ferroviario, ma senza indicare in quale delle localizzazioni ipotizzate nel tempo. Tuttavia, le analisi del quadro della mobilità privata e del TPL hanno portato a delineare una serie di indirizzi sulla pertinenza della localizzazione del nodo verso il principale asse di provenienza dei flussi di mobilità, quello nord-ovest, di fatto escludendo una delle ipotesi paventata nel corso dei decenni, quella della localizzazione della stazione TAV presso la stazione passante sita nel quartiere Campo di Marte (8).

In termini generali, il tema dell'accessibilità evidenzia un ruolo di interlocutore debole da parte di città metropolitana in relazione a diverse azioni previste dal Piano Strategico Metropolitano: il coordinamento del TPL e la definizione di un sistema metropolitano di trasporto a tariffa integrata, prefigurati dal PSM, si rifanno tuttavia a materie di competenza regionale, nonché a procedure spesso lunghe e complesse che alimentano il senso di impotenza e disagio per i pendolari. Anche l'utilizzo della rete ferroviaria esistente come sistema ferroviario metropolitano, che avviene in molte parti d'Italia (Torino, Milano), a Firenze sembra ancorato al destino della TAV: la corrispondenza tra sindaco metropolitano e sindaco del capoluogo determinano una prevalenza degli interessi della Tav (per connettere Firenze al

(6) Per una ricostruzione dei processi di pianificazione regionale inerenti il nuovo aeroporto e per la mobilità pubblica metropolitana si rimanda a Alberti (2017).

(7) Il progetto del Tunnel Tav e della stazione progettata dall'architetto Foster nell'area degli ex macelli di via Circondaria, sono attualmente fermi alla fase di cantiere, con dichiarazioni altalenanti della committenza e del Comune che hanno via via sposato (2016), rifiutato (primavera 2017) e nuovamente aderito al progetto (dicembre 2017).

(8) Questa stazione, localizzata sull'asse sud-est di Firenze, raccoglie flussi minori rispetto a quelli provenienti dalla costa e dall'asse nord-ovest. Per questa ragione, lo scenario attuale e tendenziale relativo a questa proposta comporterebbe evidenti problemi di congestione, in quanto il traffico proveniente da nord-ovest dovrebbe attraversare tutta la città per accedere alla stazione e poi per riunirsi con la linea ferroviaria (per un approfondimento si veda Ziparto *et al.*, 2011).

sistema-Italia e al sistema-mondo) rispetto a quelli del TPL giornaliero, per connettere Firenze ai centri limitrofi e decongestionare le strade di accesso al capoluogo, notoriamente la SGC Firenze Pisa Livorno e la Siena Firenze.

Infine, l'inceneritore non è menzionato nel Piano Strategico Metropolitan, e in generale tutto il tema della gestione rifiuti non viene toccato se non attraverso la questione della chiusura dei cicli.

In termini generali, l'atteggiamento della Città Metropolitana verso i conflitti di carattere localizzativo emergenti nell'ambito del processo di definizione del piano strategico è stato prudenziale: se le visioni disegnate e le strategie di piano tendono a definire un quadro integrato di grandi infrastrutture, il testo del documento strategico si limita a dare indirizzi condivisibili ma non prende posizioni specifiche in merito alle scelte localizzative e alla necessità di affrontare incoerenze e conflittualità con un approccio integrato. Da un lato, infatti, questi temi e progettualità sono percepiti come "competenze" sulle quali Città Metropolitana ritiene di non avere molta voce in capitolo, perché gestiti attraverso un'importante regia regionale, cui si oppongono le amministrazioni locali con ostilità tali da avere determinato anche cambi di colore/guardia nelle compagini comunali (esemplificativo è il caso del Comune di Sesto Fiorentino). Tuttavia, la Città Metropolitana e la Regione sono legate da un protocollo di intesa per il funzionamento della *Conferenza Regione-Città metropolitana* (9), inteso come luogo di confronto principale per individuare azioni e progetti per lo sviluppo economico e la dotazione di infrastrutture strategiche del territorio del nuovo ente. Proprio questo tavolo avrebbe potuto essere il luogo in cui portare anche le ragioni della Città Metropolitana, ovvero la (mancata) riflessione sul ruolo delle infrastrutture e degli interventi strategici, visti non in sovrapposizione, ma in un'ottica integrata di area vasta.

Insieme a questi conflitti, che emergono con evidenza proprio perché legati a manifestazioni reali e virtuali di dissenso e di ostilità locale su temi localizzativi, e che purtuttavia accompagnano fisiologicamente le grandi opere, il processo di definizione del Piano Strategico Metropolitan ha evidenziato anche altri conflitti, alcuni latenti, altri presenti ma con minore visibilità rispetto ai precedenti.

Un tema che non è stato sicuramente percepito come conflittuale dagli stakeholder partecipanti al piano, ma che ai nostri fini presenta un certo interesse, è quello del riconoscimento della dimensione metropolitana: le identità locali, non solo dei singoli comuni ma anche di ambiti con identità storicamente determinate e solide (Chianti, Mugello, Empolese Valdelsa) sono lungi dal riconoscersi come parte integrante dell'area metropolitana. A livello politico, l'atteggiamento prevalente è sicuramente quello di sostenere l'identità locale legata all'appartenenza alla propria regione geografica. Necessità, questa, che deriva sicuramente anche dal meccanismo legislativo, che prevede che il sindaco metropolitano sia il sindaco del capoluogo, de facto sovrapponendo elementi identitari e politici forti e determinando una contrapposizione netta con tutta la realtà "al di fuori" del capoluogo (10). Ma che a inizio 2017 ha determinato dinamiche latenti di conflittualità legate all'accentramento di poteri derivante dalla proposta di fusione del capoluogo con i principali comuni di cintura nella cosiddetta "Grande Firenze", che avrebbe ancora aumentato il potere del comune centrale rispetto al resto dell'area metropolitana.

Al contrario, alcune realtà direttamente interconnesse al sistema funzionale fiorentino, come il Comune di Prato, si riconoscono come metropolitane e negli ultimi due anni hanno attivato diversi protocolli d'intesa finalizzati alla gestione di questioni comuni in un'ottica "metropolitana".

Con maggiore evidenza emergono invece i conflitti legati alle disparità territoriali e alla diversa accessibilità ai territori in relazione ai temi dello sviluppo turistico e delle forme di residenzialità connesse. Nel comune di Firenze, l'offerta locativa a fini turistici rappresenta ormai 1/3 della disponibilità alberghiera totale e sta determinando l'allontanamento dal centro storico sia della popolazione residente (per cui il centro storico è ritenuto difficilmente accessibile e vivibile a causa della serrata presenza di turisti) sia degli studenti (la cui presenza determina l'indisponibilità dell'alloggio per buona parte dell'anno e

(9) Questo tavolo, istituito dalla L.R. a Conferenza è composta dal Presidente della Giunta regionale, che la presiede, dal Vice Presidente della Regione, dall'assessore competente ai rapporti con gli enti locali, dal Sindaco e dal Vice Sindaco della Città Metropolitana. Alle riunioni partecipano anche gli assessori regionali e i consiglieri metropolitani delegati per materia, su indicazione rispettivamente delle Presidente della Giunta regionale e del Sindaco della Città, quando le questioni affrontate li coinvolgono direttamente, nonché il personale tecnico-amministrativo di entrambe le amministrazioni.

(10) Cosa che non avviene, ad esempio, nell'ambito del sistema delle agglomerazioni francese, dove il presidente dell'*agglomeration* non può essere il sindaco del capoluogo, allo scopo del riequilibrio di poteri tra città capoluogo e comuni di cintura.

crea conflitti con il vicinato).

Al contrario, a parte due condomini nel comune di Firenze, forme di abitare temporaneo (co-housing, co-living) si stanno sviluppando al di fuori del capoluogo, nell'area metropolitana (ad esempio, un condominio solidale è presente nel comune di Montespertoli), mentre gran parte delle forme di accoglienza di migranti – gestita a livello regionale – è localizzata nei piccoli centri di periferia, con le inevitabili conseguenze in termini di conflittualità con le popolazioni locali.

A questi conflitti latenti riferiti al turismo e alle nuove forme dell'abitare temporaneo, che creano disparità territoriale, si aggiungono conflitti che interessano la gestione dello sviluppo di determinate realtà: un esempio fra tutti è quello della candidatura a sito Unesco del Chianti, vista come occasione di sviluppo e strumento di marketing per il nascente bio-distretto del Chianti, ma concepita come una ulteriore costrizione burocratica dal Consorzio del Chianti Classico, stakeholder molto potente nel territorio, che riunisce produttori inseriti in un contesto globale e con produzioni di grande scala. Simili questioni sono emerse in relazione alla gestione degli spazi agricoli periurbani della Piana, sempre in bilico tra abbandono, uso intensivo e conversione a nuovi modelli economici maggiormente sostenibili (bio/eco).

Infine, tensioni sono percepibili nelle politiche di riutilizzo di grandi contenitori dismessi: se la realizzazione della linea 1 della tramvia è stata fondamentale per la ri-localizzazione di una scuola di alta moda (Polimoda) nel comune di Scandicci, i restanti episodi di riqualificazione urbana di grandi aree dismesse si concentrano per lo più nel capoluogo, basti pensare al concorso per la riqualificazione dell'ex caserma Lupi di Toscana con funzioni miste e legate alla sua funzione di cerniera tra un grande polo commerciale e residenziale e l'ospedale Torregalli, a sud di Firenze, nonché il progetto del nuovo stadio nell'area ex Mercafir – Mercati generali di Firenze. Questi episodi non fanno che contribuire al quadro di incoerenze e progettualità puntuale precedentemente delineato.

In termini generali, emerge un certo senso di impotenza da parte della Città Metropolitana rispetto a una serie di tematiche, che vanno dalla gestione dei migranti alla mitigazione del rischio idraulico. Tali competenze, prima in mano alle Province, nell'ambito della riforma degli assetti istituzionali sono passate alla regione, per cui la città metro non può che giocare un ruolo di coordinamento. Le competenze in materia di migranti sono in carico alla Regione, per cui il piano strategico prevede l'attivazione di uno sportello per l'abitare, con funzioni che non vanno al di là dell'azione informativa e di *matching* con gli istituti pubblici e privati che si occupano di ERP.

La Città Metropolitana può giocare un ruolo nel mettere a sistema progettualità locali: alcuni esempi emblematici sono rappresentati dal Progetto Periferie, per il quale la Città Metropolitana ha coordinato le progettualità dei 42 comuni inerenti spazi pubblici e servizi scolastici alla promozione di operazioni di valorizzazione del sistema delle acque e di messa in rete delle filiere agricole nell'ambito dei Programmi Integrati Territoriali della Regione, a valere su fondi POR.

4. PRIME RIFLESSIONI CONCLUSIVE E PROSPETTIVE DI LAVORO. – L'analisi dei conflitti di carattere "metropolitano" rilevati nell'ambito della città metropolitana di Firenze attraverso il processo di definizione del piano strategico ha evidenziato diverse situazioni di conflittualità, più o meno evidenti. I conflitti localizzativi inerenti le grandi opere e i loro impatti (in particolare quelli ambientali) sono i più "visibili" e riconducibili alla dimensione metropolitana d'area vasta e alle procedure e pratiche di pianificazione territoriale. A questi si aggiungono altri conflitti meno "visibili", legati a particolari interessi economici (Biodistretto vs Consorzio del Chianti Classico), alla gestione dei beni pubblici sovralocali (riqualificazione di grandi aree dismesse) e infine alla qualità della vita metropolitana (accessibilità e integrazione dei mezzi di TPL, localizzazione e dinamiche delle nuove forme dell'abitare temporaneo).

L'analisi dello scenario attuale e tendenziale dell'area metropolitana ha anche delineato un problema di *governance* per l'ente Città Metropolitana, che spesso ha ruoli secondari e interlocutori rispetto all'oggetto del conflitto. Questo perché, di fatto, molte delle competenze prima delegate alla Provincia (rischio idraulico, agricoltura, paesaggio, osservatorio turistico, gestione migranti ecc.), con la Legge "Del Rio" sono state ri-centralizzate verso la Regione, e spesso – soprattutto per quel che riguarda le questioni localizzative di grandi opere – entrano in conflitto con le competenze dei Comuni su cui queste insistono. Tra questi due fuochi, il processo di definizione del piano strategico metropolitano ha evidenziato come, di fatto, la Città Metropolitana possa giocare un ruolo di coordinamento e di *matching*

su tante materie delegate ai comuni, ma viva comunque un senso di frustrazione per lo svuotamento di competenze.

Nel caso fiorentino, pertanto, questioni di tipo distributivo, procedurale e rappresentazionale si intrecciano e si intersecano nel dare forma e sostanza ai diversi tipi di conflitto.

Passando dal livello di identificazione e classificazione dei conflitti a un piano maggiormente interpretativo, è possibile osservare come il riconoscimento e l'esplicitazione di tale dimensione conflittuale del governo del territorio può dare adito a letture differenti e contrastanti. In una situazione frammentaria e instabile come quella odierna, non si assume più la dimensione conflittuale della politica, ma si cerca il più possibile di evitare il conflitto. L'atteggiamento diffuso nel mondo politico attuale è quello di prefigurare i possibili oppositori e di cercare il più ampio consenso possibile, attivando risorse specifiche (tra le quali i social network rivestono un ruolo sempre più importante). Il conflitto politico, in altri termini, è stato rimosso e rimpiazzato dal management tecnico. Stante questo atteggiamento, la partecipazione diventa dunque un modo per legittimare un processo, piuttosto che per far emergere possibili conflittualità. Nel caso del Piano Strategico Metropolitano di Firenze, ad esempio, il processo partecipativo è stato solo un espediente conoscitivo per comprendere i trend in corso e i problemi, ma non ha coinvolto le parti politiche e istituzionali, e il processo non si è integrato e interconnesso con le forme istituzionali del dialogo politico. Questo ha fatto sì che, arrivato all'approvazione, il piano avesse un solo oppositore, il sindaco del comune interessato dall'ampliamento dell'aeroporto, ovvero dal caso di maggiore conflittualità e maggiormente visibile. Al contrario, il processo di formazione del piano strategico poteva rappresentare un'occasione per discutere collettivamente del futuro della città metropolitana, sfruttando il portato propositivo e critico dei conflitti. Secondo Haughton (2017) un piano che crea conflitto non è un cattivo piano, perché risveglia interessi e riflessioni sui beni comuni. Proprio il piano strategico poteva rappresentare l'occasione per riflettere non solo in merito a questioni che emergono con evidenza, "urlate" e portate in piazza da gruppi più o meno organizzati, ma anche in relazione ai conflitti latenti, fatti di rabbia repressa, malcontento, senso di impotenza, frustrazione, come quelli dovuti alla lunghezza e complicazione procedurale e alle questioni identitarie e di riconoscimento di individualità regionali e beni comuni. Si tratta di elementi che, di fatto, sono stati evidenziati nel piano e sono emersi nella fase di ascolto, ma non sono stati portati sul tavolo della discussione politica.

Questa distinzione pare di un certo interesse e foriera di ulteriori possibilità di ricerca in termini metodologici: incrociare i temi e le dimensioni del conflitto permette di evidenziare, da un lato, la trasversalità di certe tematiche rispetto alla dimensione del conflitto; dall'altro lato, di distinguere (ed eventualmente far emergere) anche quelle questioni che di fatto nascondono conflitti latenti ma destinati, prima o poi, ad esplodere.

BIBLIOGRAFIA

- ALLEGRA M., GUALINI E., MOURATO J. (eds), *Conflict in the city: contested urban spaces and local democracy*, Berlino, Jovis, 2016.
- DANSERO E., PUTTILLI M., TECCO N., "Geopolitiche dei rifiuti. Attori, scale e processi decisionali nella localizzazione di due inceneritori in Provincia di Torino", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 8, 2015, pp. 469-490.
- DEL ROMERO RENAU L., "Geografia dels conflictes territorials a València i la seua àrea metropolitana", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 61, 2015, n. 2, pp. 369-391.
- DEL ROMERO RENAU L., *Conflicts in the city: Reflections on urban unrest*, New York, Nova Science, 2016.
- FREGOLENT L. (a cura di), *Conflitti e territorio*, Milano, Franco Angeli, 2014.
- FRIKLE C., GUALINI E., "Metropolitan regions as contested spaces: the discursive construction of metropolitan space in comparative perspective", *Territory, politics, governance*, 2018, forthcoming.
- GALLAND D., WILGAARD LARSEN P., *The Metamorphosis of Regional Development Planning in Denmark: Regional Post-politics and the Consequences of Growth Consensus*, intervention at the RSA Winter conference, London, 2017.
- GUALINI E. (ed), *Planning conflict: critical perspectives on contentious urban developments*, London, Routledge, 2015.
- HAUGHTON G., "Governance rescaling and strategic planning in England", intervention to the International conference *Shaping Regional Futures. Designing and Visioning in Governance Rescaling*, Firenze, 18-19 March 2017
- HEINELT H., KÜBLER D., *Metropolitan governance. Capacity, democracy and the dynamics of place*, London, Routledge, 2005.
- JONAS A.E.G., WARD K., "Introduction to a debate on City-Regions: New geographies of governance, democracy and social reproduction", *International Journal of Urban and Regional Research*, 31, 2007, n. 1, pp. 169-178.
- LINGUA V., DE LUCA G., "Programmare o pianificare i territori delle città metropolitane? Il caso di Firenze tra visioni spaziali e processi di trasformazione economico-produttiva", in SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI, *Italia '45-'45. Radici, Condizioni, Prospettive*, Venezia, Publisher, Vol. 1. - Territori dell'Economia, 2015, pp. 233-239.

- LINGUA V., “Dalle tattiche alle strategie e ritorno: pratiche di contaminazione nel Regional Design”, *Urbanistica*, 157, 2017, pp. 55-60.
- MAIER H., “Conflicts in metropolitan areas”, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 416, 1974, n. 1, pp. 148-157.
- ZIPARO A., DE ZORDO M., PIZZOLO G. (a cura di), *TAV sotto Firenze. Impatti, problemi disastri, affari e l'alternativa possibile*, Firenze, Alinea, 2011, pp. 1-368.

Università di Firenze: valeria.lingua@unifi.it, matteo.puttilli@unifi.it

RIASSUNTO: Il presente contributo si concentra sui conflitti socio-territoriali di rango metropolitano, alla luce della Legge 56/2014 sulla riorganizzazione amministrativa dello Stato e l'introduzione del livello di governo della Città Metropolitana. L'articolo ha l'obiettivo di introdurre e definire il concetto di “conflitto metropolitano” e di presentare una metodologia per l'identificazione e l'analisi di questa specifica tipologia di conflittualità territoriale. L'ipotesi avanzata è che il conflitto rappresenti una costante irrinunciabile legata ai processi di pianificazione, di governo e di gestione del territorio metropolitano e che, in quanto tale, debba essere studiato e approfondito nelle sue diverse manifestazioni sul piano distributivo, procedurale e rappresentazionale.

SUMMARY: This contribution focuses on socio-spatial conflicts at the metropolitan scale in Italy, in the wake of the Law 56/2014 on the spatial reorganization of the State's administration and the introduction of the government level of the Città Metropolitana. The paper aims at introducing the concept of “metropolitan conflict” and at presenting a methodology for the identification and the analysis of this specific type of socio-spatial dispute. The paper argues that “conflict” is a constitutive and intrinsic component in the processes of spatial planning, government and management at the metropolitan scale and that it requires to be studied into three different although interconnected perspectives: distributive, procedural, and representational.

Parole chiave: Città metropolitana, conflitti, governo, area vasta

Keywords: Città metropolitana, conflicts, government, territory

LUDOVICA LELLA, FRANCESCA S. ROTA

L'AREA VASTA E IL RIEQUILIBRIO INTRA-REGIONALE. IL DINAMISMO DELLA PERIFERIA E IL RUOLO DEGLI AIT NELLA REGIONE PIEMONTE

1. LE DIFFICOLTÀ DEL MODELLO METROREGIONALE IN ITALIA (1). – L'attuale fase geo-amministrativa in Italia presenta diversi tratti peculiari, per certi versi paradossali. Come nel resto d'Europa il riconoscimento della maglia metropolitana quale impalcatura per la crescita delle economie nazionali e lo sviluppo policentrico dei territori (2) si è affermato sino a “guadagnarsi” una propria formalizzazione politica e operativa, oltre che accademica. L'idea veicolata dalla “Legge Delrio” (L.56/14) con l'istituzione dell'ente Città Metropolitana è infatti quella di valorizzare la *plurispecializzazione ad alta produttività di sistema* tipica dei sistemi urbani metropolitani per farne volani di sviluppo di compagini territoriali più vaste. Questa in estrema sintesi la mission assegnata alle Città Metropolitane italiane: essere sistemi globali, strutturati a rete, che consentano l'aggancio tra risorse locali e globali (Ferlandino, Rota, 2017b).

La realizzazione in Italia di questo modello di sviluppo “a trazione metroregionale” incontra però serie difficoltà. Innanzitutto, la crisi della politica nazionale, combattuta tra spinte federaliste e centraliste e un approccio timido ai problemi, limitato dalla mancanza di risorse finanziarie (ma anche culturali) da un lato, e dall'eccesso di burocrazia dall'altro. Una crisi che si ripercuote inevitabilmente sull'amministrazione della cosa pubblica, oggi come non mai contraddistinta da confusione, tentennamenti e errori vari. A diciassette anni dalla riforma costituzione del Titolo V (risalente al 2001) non solo non si è ancora giunti a una riorganizzazione compiuta delle funzioni amministrative e dei ruoli dei vari enti ai diversi livelli; si sono anche amplificate le fratture interne al Paese (tra Nord e Sud, ma anche internamente alla diverse regioni, tra poli urbani e aree interne, tra centri e periferie) e si sono persi alcuni degli attori istituzionali più attivi per capacità di governo e indirizzo del territorio e nella ricomposizione alla scala vasta dei percorsi locali di sviluppo. Anche se formalmente ancora “attive”, le Province hanno oggi perso la quasi totalità della propria operatività e, prima di loro, la scure legislativa era calata sulle Comunità montane. Il problema è che con la perdita di queste istituzioni è venuto meno chi potesse tradurre alla scala sub regionale gli intenti in politiche e le politiche in realizzazioni. Ed è venuta anche meno una parte importante di conoscenza territoriale: quella dei funzionari che per effetto della riorganizzazione amministrativa sono stati trasferiti o incentivati a pensionamenti anticipati e quella delle banche date territoriali che in assenza di finanziamenti sono state prive degli opportuni aggiornamenti. Le Unioni di Comuni, che, nelle intenzioni del Legislatore, avrebbero dovuto rappresentare il nuovo livello di organizzazione delle funzioni territoriali e dei servizi di prossimità, di fatto stanno fallendo l'obiettivo a causa della eccessiva flessibilità e libertà con cui i Comuni possono scegliere di aderirvi.

Dall'altro lato, il progetto italiano per un rilancio competitivo delle città maggiori (Amato *et al.*, 2011), e delle Città Metropolitane in modo specifico, si scontra sia con la sostanziale inadeguatezza di queste ultime rispetto alle aspettative del Legislatore (Ferlandino, Rota, 2017a), sia con uno stato di fatto in cui sono soprattutto le aree extrametropolitane (aree interne e poli urbani minori) a mostrare i segnali di un maggiore dinamismo (tanto in positivo quanto in negativo, come si dirà in seguito) e ad avere bisogno di una maggiore attenzione politica.

(1) Sebbene il contributo rispecchi il lavoro di entrambe le autrici, ai fini della redazione, i paragrafi 1, 2, 3 e 4 sono da attribuire a Francesca S. Rota. I paragrafi 5, 6 e 7 e tutte le mappe inserite nell'articolo a Ludovica Lella.

(2) Tra gli autori che analizzano il ritorno di importanza delle aree urbane e metropolitane quali rilevanti attori geopolitici oltre economici si vedano a titolo di esempio Faludi (2015), Seisax, Albet (2016), Pike, Rodríguez-Pose, Tomaney (2015).



2. TERRITORI METROPOLITANI VS TERRITORI “MINORI”. – Sulla centralità della periferie o, meglio, dei territori non metropolitani (o minori), esiste oggi una crescente letteratura tesa sostanzialmente a dimostrare che:

- i. scommettere sulle grandi agglomerazioni come leve di sviluppo non sia sempre una scelta politica vincente. Come sottolineano Dijkstra e altri (2013) ciò è particolarmente vero nei Paesi di vecchia industrializzazione, dove le città più grandi non sempre sono anche motori di crescita. Ma è anche vero nei Paesi in via di sviluppo dove le grandi città assumono spesso i connotati di insostenibili megalopoli, difficilmente governabili (Cobbinaha, Erdiaw-Kwasieb, Amoatenga, 2015);
- ii. sebbene spesso trascurate dalle politiche nazionali e sovranazionali le città medie e piccole svolgono un ruolo fondamentale nella costruzione di senso e nell’esperienza quotidiana di cittadini e imprese (Servillo *et al.*, 2014; Frick, Rodríguez-Pose, 2018);
- iii. non dare sufficiente attenzione ai territori non metropolitani e al riconoscimento delle loro istanze (laddove la ridotta dimensione demografica si accompagna a povertà, declino economico e mancanza di opportunità è in genere più forte la richiesta per la difesa della stabilità occupazionale e della sicurezza individuale) può favorire i populismi e aumentare l’instabilità e ingovernabilità (Rodríguez-Pose, 2018);
- iv. al pari delle agglomerazioni più grandi, anche gli insediamenti di dimensioni piccole e medie giocano un ruolo importante entro il proprio contesto funzionale e regionale e possono essere considerati attori rilevanti degli obiettivi europei di coesione e sostenibilità (Servillo *et al.* 2014);
- v. nei sistemi territoriali minori è possibile ritrovare specifici modelli di vita e lavoro, che sfuggiti all’azione omologatrice della globalizzazione, e quindi ancora fortemente connotati in termini di originalità e tradizione, rappresentano una risorsa potenziale di sviluppo locale non ancora valorizzata (Barca, McCann, Rodríguez-Pose, 2012).

Con riferimento a quest’ultimo punto, il rischio sembrerebbe quello di un neo-localismo che, per quanto ri-focalizzato sul fenomeno urbano dei centri urbani minori e delle periferie, potrebbe far ricadere nella cosiddetta *local trap*, ossia nella celebrazione aprioristica e critica dei fondamenti locali dello sviluppo e della trasformazione (Purcell, 2006). Tuttavia rispetto ai rischi di un neo-localismo spinto e della chiusura localistica che ne deriverebbe, Rodríguez-Pose nel saggio emblematicamente intitolato *The revenge of the places that don't matter (and what to do about it)* insiste molto sul fatto che l’attenzione per i luoghi negletti dello sviluppo (territori marginali, interstiziali e periferie urbane) sia un passaggio dovuto nell’interesse dello sviluppo nazionale oltre che regionale. Secondo Rodríguez-Pose, infatti, concentrare l’attenzione politica sui soli luoghi dinamici dal punto di vista economico e demografico porti a non considerare un potenziale locale di sviluppo che rimanendo inespresso va così a detrimento del più ampio sviluppo regionale e nazionale (2018). Sulla stessa linea, Barca, McCann e Rodriguez-Pose affermano che “tapping into unused potential in intermediate and lagging areas is not only not detrimental for aggregate growth, but can actually enhance both growth at a local and a national level” (2012: 149). Sempre secondo gli autori, la mancanza di attenzione politica per questi luoghi, unitamente alla limitata mobilità sociale che in essi si manifesta con frequenza, porterebbe una quota consistente di individui il sentimento di essere confinati entro territori privi di futuro, favorendo altresì malcontento e risentimento. Nello stesso tempo, un’altra precisazione riguarda il tipo di attenzione richiesta alla politica: non tanto e non solo finanziamenti pubblici, quanto piuttosto nuovi interventi di sviluppo territoriale “place-sensitive” finalizzati a massimizzare il potenziale di sviluppo di ogni territorio e trasformare luoghi, oggi negletti, in attori protagonisti di un proprio percorso di sviluppo sostenibile nel tempo (Rodríguez-Pose, 2018).

Da un punto di vista culturale, oltre che pratico, le istituzioni italiane regionali e, negli ultimi anni, nazionali, certamente aderiscono a questa interpretazione dello sviluppo attenta alle specificità locali e indirizzata a un maggiore policentrismo. Sin dall’esperienza dei distretti industriali, vi è sempre stata una grande tradizione a livello nazionale nel riconoscimento di sistemi di area vasta entro i quali organizzare e gestire le funzioni per lo sviluppo locale. Ma per realizzare questi obiettivi servono adeguati strumenti di piano e una forte cultura della pianificazione, che sia condivisa un po’ a tutti i livelli, dentro e fuori le istituzioni (un grosso problema ancora oggi è scardinare l’impostazione prevalentemente settoriale della prassi politica e amministrativa pubblica). Da questo punto di vista la situazione in Italia si presenta però difficile. In passato risultati importanti dal punto di vista di un approccio integrato e territoriale alla

pianificazione sono stati conseguiti alla scala regionale e subregionale attraverso strumenti quali i Patti Territoriali e i Programmi Territoriali Integrati; mentre a livello urbano importanti risultati si sono conseguiti grazie ai programmi urbani complessi di riqualificazione (PII, PRIU, PRUSST) e ai programmi di rigenerazione urbana (PPU, URBAN, PISU). Oggi, probabilmente anche per effetto della crisi e dei tagli ai trasferimenti dello Stato, gli strumenti della programmazione integrata sono molto depotenziati (3).

A livello nazionale, l'Agenda urbana nazionale, formalmente allineata alle strategie proposte dall'Agenda urbana europea, non riesce a interiorizzare le sfide proposte e esprimere una strategia coerente di investimenti di sviluppo. Inoltre, né i Piani strategici sinora varati dalle Città Metropolitane né gli investimenti deliberati riescono a incidere significativamente sul sistema economico e produttivo e sui servizi nazionali. Anche la Strategia nazionale per le aree interne (SNAI), ossia l'altra metà della politica nazionale per lo sviluppo territoriale (Dini, Zilli, 2015), pensata proprio con l'obiettivo di riequilibrare lo stimolo offerto allo sviluppo del sistema metropolitano del Paese con un analogo sistema di impulsi offerto alle Aree interne (4), risulta ad oggi quasi del tutto inattiva. Nonostante le dichiarazioni di intenti gli interventi e l'attenzione continuano così a concentrarsi sulle aree metropolitane, facendo crescere il malcontento di una periferia dimenticata sempre più vasta. Sebbene polarizzati sui principali poli urbani i flussi regionali tendono infatti ad articolarsi su aree sempre più vaste, "quasi-provinciali" (Ferlaino, Rota, 2017b). Anche a livello di singoli individui il malcontento è evidente e si traduce in voto politico e proteste.

3. ALCUNE PREMESSE SULLA SITUAZIONE PIEMONTESE. – Nel paragrafo precedente sono state illustrate le difficoltà del Paese nel darsi efficaci piani di sviluppo e strumenti di governo delle trasformazioni in atto. Il tutto (e qui sta il paradosso) in un periodo in cui sembra possano ripartire gli investimenti e dove si sente forte l'esigenza di indirizzi di pianificazione di area vasta e orientamenti strategici forti.

Nel panorama italiano il caso del Piemonte emerge a questo proposito come particolarmente esemplificativo.

- le istituzioni locali della regione vivono il medesimo spaesamento che si riscontra nelle istituzioni italiane. Anche qui la debolezza delle nuove istituzioni e del quadro di governance, unita alla situazione di perdurante difficoltà economica e finanziaria, si traduce in disillusione e immobilismo. Il fenomeno interessa sia gli enti pubblici che gli enti intermedi quali camere di commercio e unioni industriali e sebbene sia verificabile un po' tutta la regione, è soprattutto nella Città metropolitana che si avverte maggiormente.
- la perdurante tendenza delle politiche regionali a concentrare l'attenzione sul capoluogo regionale, e in modo particolare sulla sua area funzionale ristretta (prima e seconda cintura), si scontra con i segnali di maggiore dinamismo che vengono dai territori non metropolitani.
- il maggiore dinamismo delle periferie, unito all'assenza di guida istituzionale, favorisce il neo-protagonismo di enti per così dire minori, chiamati a svolgere funzioni oggi non coperte da nessuno (per esempio, attività di informazione/orientamento, coaching, promozione e accompagnamento).
- a differenza di quello che accade in altre regioni, in Piemonte l'iperterritorializzazione determinata dal combinarsi di una situazione di elevata frammentazione amministrativa (5) e da un'incontrollata proliferazione di partizioni subregionali non sembra essere destinata a ridursi nell'immediato: le Fusioni di Comuni sono poche, le Unioni sono mediamente molto frammentate, e più Direzioni regionali (la Direzione Trasporti e Logistica, la Direzione Competitività del Sistema regionale-Cave e miniere) lavorano all'identificazione di nuovi ritagli funzionali.

(3) Tra i pochi esempi virtuosi di programmazione integrata a scala sub-regionale che rimangono vigenti e operativi si menziona la programmazione LEADER all'interno del Programma di sviluppo rurale.

(4) La SNAI "persegue l'obiettivo di contrastare il calo demografico di molti piccoli Comuni periferici. [...] Le aree marginali nella SNAI sono generalmente caratterizzate da condizioni di disagio dovute alle difficoltà ad accedere ai servizi essenziali presenti nei poli urbani attrattori. Al contempo, questa strategia pone l'attenzione sia sui costi materiali generati dall'abbandono progressivo delle aree marginali, sia su quelli immateriali, correlati alla perdita di capitale socio-culturale" (Scolfaro, 2016).

(5) Il Piemonte è la Regione con il più alto numero di comuni, di cui l'89% non supera i 5.000 abitanti.

4. IL PROTAGONISMO DI TERRITORI E ENTI MINORI. – In Piemonte la crisi economica e finanziaria globale ha contribuito ad accelerare il processo di ridimensionamento del tessuto produttivo regionale, già iniziato negli novanta. Il processo investe tutto il territorio regionale, ma non ovunque incide con la medesima forza. Da uno studio condotto nel 2015 per il Piano Territoriale Regionale, per esempio, emerge una netta diversificazione nella capacità di sistemi territoriali locali di mantenere nel tempo il proprio vantaggio competitivo relativo. Mettendo a confronto i posizionamenti dei 33 AIT piemontesi nelle variabili socioeconomiche del vigente PTR (indicativamente relative agli anni 2006-2008) con quelli ricavabili dall'aggiornamento delle medesime variabili (indicativamente relative agli anni 2014-2016) emerge la seguente classificazione:

- i sistemi territoriali in cui l'arretramento è più forte sono: Torino, Chivasso, Mondovì, Casale Monferrato e Tortona. Seguono i sistemi in cui l'arretramento è sì evidente ma almeno in parte bilanciato dagli avanzamenti. E' il caso di diversi territori del Sud-est piemontese (Acqui Terme e Alessandria), Ivrea nel quadrante metropolitano, Borgosesia e Verbania Laghi per il Nord-est.
- i sistemi in cui è invece forte l'avanzamento sono Montagna Olimpica e sei dei sistemi territoriali del quadrante Sud-ovest (Saluzzo, Savigliano, Fossano, Alba, Bra e Ceva.). Segue con una leggera propensione all'avanzamento Ovada.
- i restanti sistemi sono stabili o in equilibrio: Ciriè, Cuneo, Pinerolo, Novara, Borgomanero, Chieri, Rivarolo Canavese, Susa, Carmagnola, Novi Ligure, Domodossola, Biella, Canelli, Asti e Vercelli.

Dunque, il sistema torinese risulta nel gruppo meno performante insieme ad un altro principale polo urbano-metropolitano, Chivasso. E anche Ivrea non va molto bene. Dei restanti 7 sistemi che formano il territorio della Città Metropolitana di Torino solo Montagna Olimpica presenta segnali di dinamismo socioeconomico, gli altri presentano una situazione di equilibrio tra arretramenti e avanzamenti.

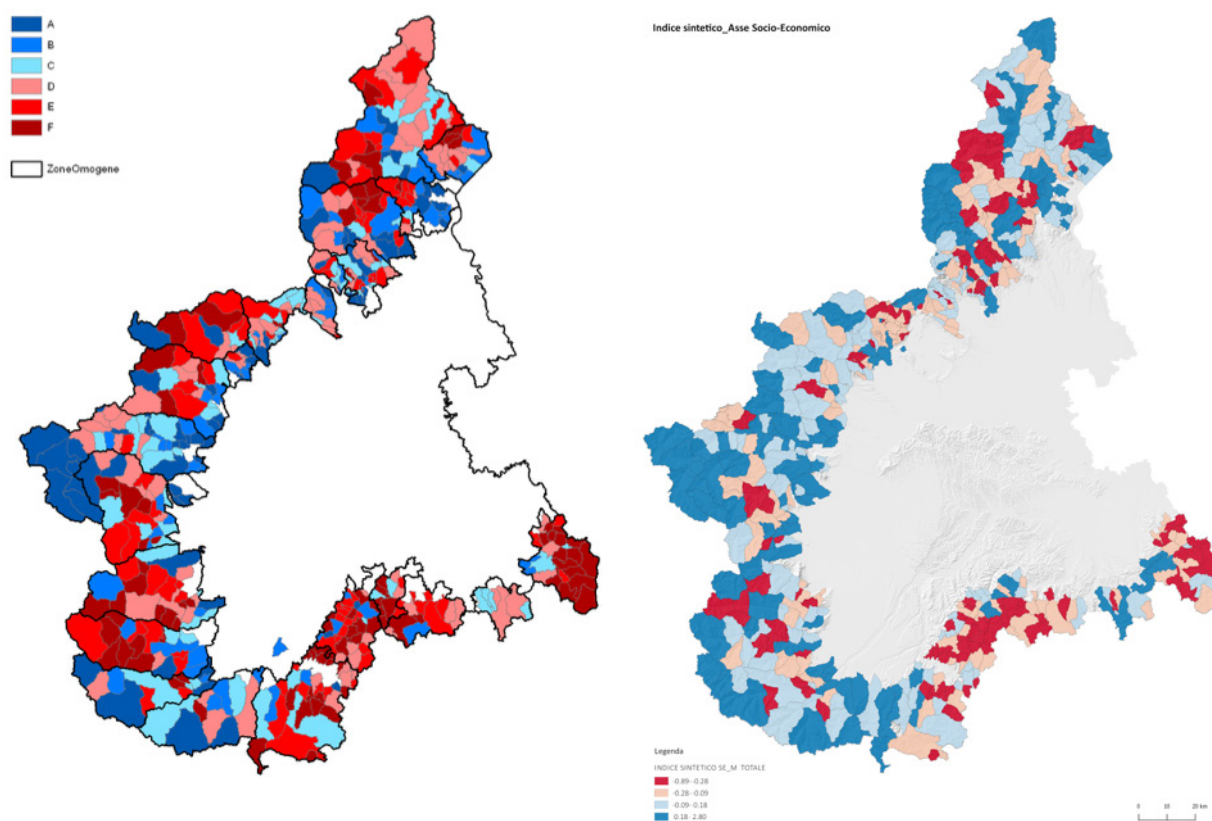


Fig. 1 – Confronto mappe dell'indice comunale sintetico IRES dello sviluppo socioeconomico. Comuni montani piemontesi e zone omogenee montane. Anni 2008, 2018.

Fonte: Rota, 2010 (mappa di sinistra); elaborazione di Ludovica Lella per IRES Piemonte (mappa di destra).

Il maggiore dinamismo delle aree non metropolitane, soprattutto montane e dei territori del cu-neese e del pinerolese (come documentato in uno studio Ires, la zona del Pinerolese presenta anche molti elementi di dinamismo socioeconomico; cfr. Lella, 2017), emerge anche a livello comunale, come si evince dalle due mappe che seguono, rappresentative (per i soli comuni montani) dei valori al 2010 e 2018 dell'indice sintetico IRES dello sviluppo socioeconomico (6). Migliora anche la situazione delle località montane del Verbano Cusio Ossola e dei Comuni sopra Ivrea. Mentre si allarga la marginalità socioeconomica dei comuni appenninici.

Con riferimento ai territori urbani il caso forse migliore per rappresentare la dinamicità dei centri minori è rappresentato dal comune di Alba. A documentare il successo di Alba contribuiscono sia i dati quantitativi sia quelli qualitativi. Dal punto di vista dei dati infatti se si guarda ai dati di popolazione e ricchezza degli ultimi 10 anni è evidente il salto di qualità rispetto al resto della regione e dei quattro quadranti in cui è suddiviso il territorio regionale.

TAB. I – PRINCIPALI INDICATORI DEMOGRAFICI E ECONOMICI DI ALBA NEL CONFRONTO CON I VALORI REGIONALI E DI QUADRANTE

	% Var. Ab. 2001-2011	% Var. Ab. 2005-2015	Superficie Km ^q	Densità 2016	Dipendenza strutturale 2016	Vecchiaia 2016	IRPEF procapite 2014	% Digital divide 2012	% Partecipazione al voto 2013	% turisti stranieri 2014	% Pop. stranieri 2016	Tasso demogr. immigrazione estera 2015
COMUNE DI ALBA	3,1	5,3	54	586,7	60,1	197,0	16.946	1,0	78,7	55,4	12,2	1,4
QUADRANTE CN	5,4	3,7	6.895	85,6	59,1	171,7	13.962	11,1	78,6	39,2	10,2	1,9
QUADRANTE TO	3,8	3,8	6.827	334,3	60,0	187,9	15.080	3,6	78,4	20,1	9,7	1,7
QUADRANTE NORDDEST	2,3	1,0	6.596	134,2	59,7	203,8	14.463	10,3	74,9	61,9	8,0	1,8
QUADRANTE SUDEST	3,1	1,7	5.069	127,5	62,6	224,7	13.952	17,0	75,4	40,1	10,7	1,9
PIEMONTE	3,6	2,9	25.387	173,5	60,2	193,7	14.640	7,9	77,3	36,2	9,6	1,8

Fonte: nostra elaborazione su dati ISTAT, Ministero dell'Interno, MSE-INFRADEL.

Dal punto di vista qualitativo, la percezione del dinamismo di Alba è molto diffusa: diversi stakeholder (7), non unicamente relativi al Quadrante Sud-Ovest, citano il caso di Alba come benchmark da imitare. A documentarlo è però anche la letteratura internazionale. Nel Report finale del progetto ESPON "TOWN", per esempio, Alba è tra i casi di città piccole e medie approfonditi nello studio, e il giudizio che ne viene dato è di assoluto dinamismo (Servillo *et al.*, 2016).

Le ragioni possono essere diverse. Secondo lo studio ESPON, che oltre a Alba considera anche i casi italiani di Ceva e Fossano, non sono da cercare tanto nelle differenze dimensionali (Fossano ha una dimensione non di molto inferiore a quella di Alba, 25mila contro 31mila, ma performance molto inferiori). Nemmeno la presenza di imprese e università o di particolari qualità ambientali sembra fare la differenza quanto una efficace combinazione di produttività e innovazione, entro un sistema forte di relazioni con il proprio *milieu*. A premiare Alba sarebbe stata infatti la sua radicata capacità di "azione/mobilizzazione", "innovazione" e "adattamento" (Servillo *et al.*, 2016), facilitata anche dall'estrema ricchezza del patrimonio naturale e architettonico locale.

Il protagonismo dei territori minori passa dunque anche attraverso il protagonismo istituzionale, ossia la capacità di governance e leadership degli attori locali. A questo riguardo in Piemonte alcuni degli enti che più di altri sono stati capaci di affermarsi come attori leader del cambiamento, spesso

(6) L'indice sintetico è costruito a partire da una batteria di 12 indicatori, organizzati secondo 4 assi principali: demografia, ricchezza, dotazioni e attività. Per i dettagli della metodologia si rimanda a Crescimanno, Ferlaino e Rota, 2010.

(7) Si fa qui riferimento alle interviste condotte per conto di IRES Piemonte nell'ambito del progetto Antenne (www.ires.piemonte.it).

e volentieri sostituendosi anche agli enti a queste funzioni delegati, sono i Gruppi di Azione Locale (GAL). L'approccio Leader a cui i GAL si uniformano, nella maggior parte dei casi si è infatti dimostrato efficace nell'orientare e sostenere la governance dello sviluppo locale aggregando le realtà economiche e sociali molto frammentate e disperse, caratteristiche di questi territori. Per lo più si tratta di società consorziali costituite da soggetti pubblici, associazioni di categoria, consorzi, fondazioni, ATL, ecc. che si adoperano per valorizzare le potenzialità locali e promuovere il consolidamento o la costituzione di reti di operatori. Sono presenti nelle aree piemontesi di montagna e di collina e operano su diversi settori in una logica di filiera (turismo, agricoltura, artigianato, patrimonio culturale, servizi).

In quanto strumento sub-regionale di programmazione integrata (Leader), l'approccio dei GAL ha consentito infatti di affrontare, con risultati apprezzabili, le principali sfide poste dai territori più fragili e marginali in termini di rilancio economico. I GAL mirano a coinvolgere il tessuto economico e sociale nella definizione delle nuove strategie, che costituiranno la struttura portante dei Programmi di sviluppo locale (PSL), i documenti di programmazione che, una volta approvati dalla Regione attraverso un iter a Bando, consentiranno ad ogni area GAL di utilizzare le risorse attraverso la pubblicazione di bandi a favore di imprese e altri enti pubblici e privati.

Oggi però ai GAL spesso e volentieri si chiede di più di quanto stabilito nel loro mandato. Come emerge dalle interviste del progetto *Antenne* (IRES), è sempre più frequente che, soprattutto in area alpina, essi ricevano richieste di documentazione sulle opportunità di lavoro, e/o sulla presenza di immobili liberi, e documentazione sulle pratiche necessarie. Un tipo di attività più vicina a quella di uno sportello per il lavoro (dal lato pubblico) o di una agenzia interinale e immobiliare (dal lato privato). Richieste che in linea di principio dovrebbero essere di responsabilità delle Unioni di Comuni, che però presentano forti limiti (in parte già stati descritti) e una maggiore frammentazione territoriale. La dimensione dell'area GAL è infatti compresa tra i 30.000 e i 100.000 abitanti. Quella delle Unioni varia tra 1.041 e 68.191, con un numero medio di abitanti pari a 11.003.

Rispetto alle Unioni i GAL sono inoltre più stabili nel tempo - da novembre 2014 a luglio 2017 la Regione Piemonte ha adottato sette stralci di forme associative e nel periodo tra novembre 2015 e luglio

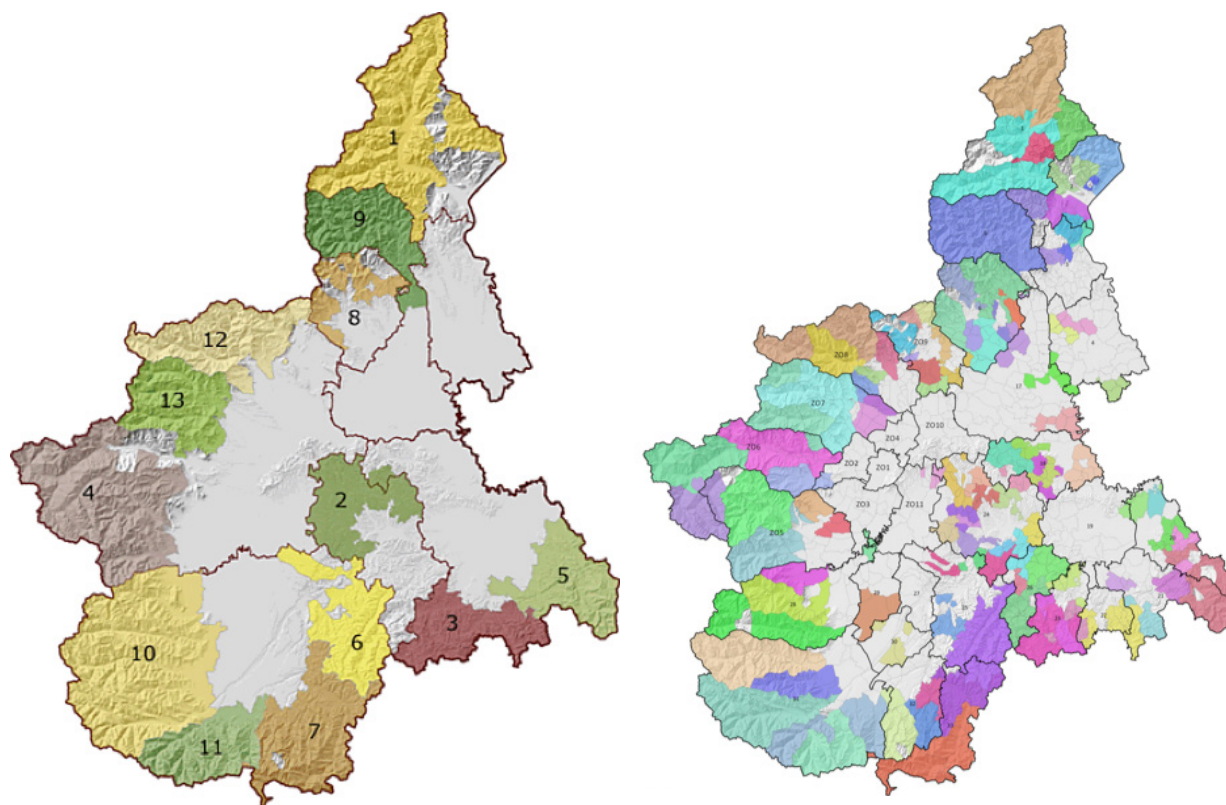


Fig. 2 – Confronto mappa GAL (2014-2020) e Mappa Unioni di Comuni (2017, VII Stralcio).

Fonte: Regione Piemonte (mappa di sinistra); Ludovica Lella per Ires Piemonte (mappa di destra).

2017, ossia nel passaggio dal VI al VII stralcio, circa 50 Comuni hanno cambiato la composizione di 11 delle 109 Unioni complessive del Piemonte: 20 Comuni che erano in Unione ne sono usciti, 26 sono entrati, 3 sono passati da un'Unione a un'altra - e beneficiano di un rapporto più diretto con i cittadini. Inoltre sono enti di erogazione di risorse finanziarie finalizzate a realizzare obiettivi concreti e misurabili, in grado di soddisfare i fabbisogni del territorio (8).

Godono quindi di notevole credito presso la popolazione e beneficiano del buon funzionamento del programma negli ultimi 20 anni. Inoltre nell'ultima programmazione (2014-20) si propone di rafforzare l'attuazione dell'approccio integrato e territoriale attraverso il miglioramento della capacità progettuale locale su ambiti ben definiti di livello sub-regionale, e l'estensione a nuovi territori dell'approccio bottom-up, garantendo nel contempo una sufficiente massa critica a ciascuna strategia locale che, in coerenza con le indicazioni dell'Accordo di Programma (AdP), traduca gli obiettivi in azioni concrete.

5. IL PROLIFERARE DELLE PARTIZIONI. – Secondo un trend generalizzato a livello nazionale, anche in Piemonte il rapporto tra l'economia dei territori e la loro organizzazione amministrativa si è fatto quanto mai articolato e complesso (Ferlaino, Rota, 2017b). Un tempo l'economia era forte e strutturava anche le istituzioni (vedasi l'istituzione della Provincia di Biella in riconoscimento della sua forza produttiva distrettuale). Oggi l'economia è debole e non è più un fattore aggregante dal punto di vista istituzionale. I territori si allargano perdendo compattezza e contestualmente all'allargarsi delle trame produttive anche le trame sociali e culturali si sfibrano. La crisi e l'incertezza allontanano i cittadini dalla prospettiva strategica in favore di un relativismo sempre più spinto e radicale. Ma dal punto di vista della declinazione territoriale, questo principio si traduce in un processo di atomizzazione e iperterritorializzazione che ostacola lo sviluppo.

In Piemonte uno degli effetti più evidenti della crisi di rappresentatività politica e dell'assenza di indirizzi forti di piano è rappresentato dal sempre maggiore livello di frammentazione amministrativa presente in molte regioni. Esemplificativa è a questo riguardo la situazione del Piemonte, dove negli ultimi anni si è assistito a un vero e proprio proliferare incontrollato di partizioni, raramente coerenti le une con le altre. In assenza di indirizzi politici sovraordinati la politica ha infatti assunto i problemi, i bisogni (nemmeno i servizi) come elementi sulla cui base disegnare l'organizzazione amministrativa del territorio. Ma mentre il territorio, le attività economiche, le relazioni sono aspetti unificanti. I servizi, i bisogni sono settorialmente strutturati e quindi inevitabilmente divisivi delle matrici territoriali soggiacenti. Il fenomeno anche in anni recenti non sembra fermarsi e la politica un po' a tutti i livelli non ha la forza di invertire la rotta. Anche quando fondate su teorie (come era per la pianificazione strategica) le narrative associate alla pratica del piano appaiono vuote sterili, quando non sono guardate con sospetto.

6. LA RIPARTIZIONE DEI TERRITORI NON METROPOLITANI (LA PROPOSTA DI IRES PIEMONTE). – In questo paragrafo si documenta un recente tentativo, condotto in Piemonte attraverso la collaborazione di Ires con l'Assessorato al Bilancio e l'Assessorato alla Pianificazione della Regione Piemonte, di fornire un indirizzo forte e univoco nella pianificazione dei servizi di prossimità, capace di superare la forte frammentarietà amministrative e dare altresì riconoscibilità alle inclinazioni progettuali e agli indirizzi di sviluppo dei diversi territori. È il caso dei cosiddetti Subambiti di Integrazione Territoriale (Sub-AIT) o ambiti territoriali ottimali per la gestione associata delle funzioni comunali.

In Piemonte, come nel resto del Paese, fin dal dopoguerra l'espansione delle città è avvenuta intorno ai poli economici maggiori. L'organizzazione delle funzioni partiva dal nucleo centrale, motore dello sviluppo urbano, e coinvolgeva le aree periferiche, secondo un sistema policentrico e compatto. Questa dinamica, sia pur modificata rispetto al passato, è oggi ancora valida ed è ben esemplificata dall'evoluzione dei Sistemi locali del lavoro, individuati da Istat sulla base dell'auto contenimento delle relazioni e dei rapporti di attrazione intercomunale determinati dai flussi casa-lavoro.

Il Piano Territoriale Regionale del Piemonte (PTR) del 2011 individua una partizione in 33 Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) per le strategie di sviluppo, proprio a partire dai SLL (2001),

(8) Per il 2014-2020 sono disponibili per i GAL del Piemonte 66 milioni di euro, con un minimo di 3 milioni di euro per ciascun GAL ed è prevista la selezione di un numero massimo di 14 Piani di Sviluppo Locali (PSL).

considerando però anche le caratteristiche morfologiche e funzionali. Il risultato è un insieme di ambiti territoriali compatti e riconoscibili, strutturati intorno ad un polo centrale, capace di strutturare dinamiche relazionali piuttosto forti con le aree esterne. Queste relazioni sono però soggette a modificazioni nel tempo. Dal confronto tra i SLL del 2001, i SLL del 2011 e gli AIT si può notare come a distanza di dieci anni, l'impalcatura territoriali costruita sui bacini di gravitazione sia in buona sostanza confermata; quello che cambia è però il raggio di attrazione dei comuni e, di conseguenza, la dimensione e il numero dei bacini stesso.

Nel 2001 in Piemonte i SLL erano 44, nel 2011 sono scesi a 36, gli AIT del PTR sono 33. Questa riduzione evidenzia come il fenomeno di regionalizzazione si stia estendendo. Crescono e si dilatano le relazioni alla scala vasta, quello che resta e si rafforza è il ruolo dei poli maggiori. I 33 centri individuati dal PTR si confermano ancora oggi come nuclei principali della Regione: mediamente si tratta di ambiti con un'estensione di 769 Km², composti da 36 comuni e con una popolazione media di 133.000 abitanti.

Va sottolineato che nel PTR gli AIT sono stati disegnati rispettando i confini amministrativi provinciali (evidentemente per coerenza al livello istituzionale). Di fatto, però, le dinamiche territoriali seguono un andamento differente, come dimostrano le geometrie dei SLL e le forme dell'aggregazione intercomunale (tra queste le Unioni di Comuni, frutto di un processo spontaneo e bottom-up). La dimensione dei bacini ruota intorno alle relazioni tra centro e aree esterne; queste però tendono ad articolarsi nello spazio secondo una rete di relazioni che segue più i confini 'funzionali' che quelli istituzionali. Le stesse forme urbane (sia nei termini di confini tra città limitrofe, sia nei termini di traiettorie di differenziazione socio-spaziale) sono diventate sempre più difficili da percepire e delimitare, in quanto consistono di più sistemi funzionali sovrapposti senza confini univoci (Garavaglia, 2017), organizzati su differenti scale in modo spesso estremamente dinamico (Brenner, Schmid, 2014). È necessario dunque studiare i fenomeni territoriali a prescindere da un confine prefissato, ma a partire dalle analisi delle dinamiche dei flussi e delle reti intercomunali.

Seguendo questo approccio, l'Istituto di Ricerche Economiche e Sociali della Regione Piemonte (IRES) si è occupato di verificare la validità degli attuali AIT, confrontandoli con le principali partizioni esistenti funzionali alla governance territoriale (2017). In pratica, nel lavoro di IRES gli AIT sono confermati quali unità minime di aggregazione di area vasta attraverso cui leggere il territorio piemontese, ma con la possibilità di ripensarne in alcuni casi i confini.

La scelta delle partizioni per la conferma o l'adeguamento degli attuali AIT è stata fatta a partire da tre livelli di scala: i) le partizioni di tipo strategico, ossia i Quadranti, le Province e le Z.O. della CMT; ii) le partizioni che si occupano dell'offerta di servizi alla scala regionale, ossia le ASL, i Distretti sanitari e i Centri per l'impiego; ed infine iii) le partizioni per la gestione dei servizi di prossimità, ossia gli ATO idrici e per la gestione dei rifiuti, i Distretti Socio-Assistenziali, i Distretti di coesione sociale-SIA, le Unioni di comuni e le precedenti Comunità montane. Il riferimento a Unioni e Comunità montane riveste in particolare un ruolo chiave. Oltre a tener conto della sovrapposizione delle suddivisioni esistenti, si è infatti voluto dare maggior peso alle geografie intercomunali che stanno emergendo spontaneamente a seguito dell'entrata in vigore della Delrio (L.56/2014) che incentiva fortemente sulle Unioni di comuni.

Un primo risultato è stato quindi la constatazione che in Piemonte sono state adottate geometrie diverse, molte delle quali fortemente settoriali e legate al tipo di servizio da gestire e governare (es. per gli ATO idrici e rifiuti, i servizi relativi alla sanità o i servizi socio-assistenziali, i distretti di coesione sociale, ecc.), mostrando spesso poca coerenza le une con le altre. Alcuni ambiti di aggregazione hanno una dimensione di area vasta, come nel caso dei Quadranti o delle Province, funzionale alla programmazione di politiche strategiche di sviluppo; altri hanno una geometria a trama più fine, funzionale alla gestione dei servizi regionali e delle dotazioni e dei servizi di prossimità intercomunale.

Dopo un lungo lavoro di comparazione grafica delle partizioni, analisi delle caratteristiche qualita-

tive e quantitative dei territori (9) e confronto istituzionale con la direzione regionale, si è quindi giunti a identificare per il Piemonte un sistema tripartito, fondato su tre diversi livelli di funzioni: il riconoscimento dell'autonomia dei quadranti come macro-sistemi entro i quali stabilire gli indirizzi strategici prioritari (pianificazione territoriale/strategica di area vasta); il potere di coordinamento degli AIT per le politiche di sviluppo locale; ed infine il livello i Sub-AIT (o ambiti territoriali ottimali), coerenti con le Unioni dei comuni, per la gestione locale dei servizi di prossimità a scala intercomunale.

L'intento è dare una risposta o, per lo meno, di proporre una suggestione per ridurre l'alto grado di frammentazione amministrativa interna alla regione.

Nella mappa e che segue si riporta la proposta formulata da IRES per la Regione, in base a cui gli AIT passano da 33 a 34 (la variazione del numero è dovuta principalmente all'adeguamento degli AIT con le Zone Omogenee della Città Metropolitana di Torino) con una media di 35 comuni e una popolazione di circa 129.000 abitanti per ambito; e si identificano 133 i Sub-AIT, con in media 9 comuni ciascuno, un'area di circa 189 kmq e una popolazione che si aggira intorno ai 33.000 abitanti.

Anche se non ancora definitivo (restano ancora in fase di attribuzione 10 comuni), l'elemento di maggiore novità del nuovo ritaglio proposto è evidentemente rappresentato dai Sub-AIT, che nell'ottica della Regione dovrebbero diventare orientativi delle scelte di aggregazione intercomunale, ossia della futura geografia delle Unioni.

Per come sono oggi configurate e gestite, le Unioni presentano infatti diversi punti deboli che non facilitano un'organizzazione efficiente e riequilibrata delle funzioni di area vasta: primo fra tutte la non continuità territoriale e quindi la frammentarietà delle unioni stesse (ce ne sono alcune che includono comuni separati geograficamente); inoltre sono geometrie piuttosto flessibili, non c'è stabilità e certezza in un arco temporale tale da poter sviluppare strategie di sviluppo.

Le debolezze delle attuali forme di associazionismo intercomunale potrebbero essere in parte risolte se riconfigurate entro una maglia territoriale complessiva che tenga conto non solo della legittima volontà dei Comuni di associarsi tra loro per la gestione dei servizi e per il conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo, ma anche delle caratteristiche fisiche economiche e funzionali stratificatesi nel tempo che contraddistinguono le diverse situazioni territoriali (la maglia dei Sub-AIT), e, soprattutto, che sia reso (attraverso un sistema di incentivi/disincentivi deliberabili dall'amministrazione regionale) più stabile nel tempo.

Per quel che attiene le Zone Omogenee istituite nel 2015 per la ripartizione interna della Città Metropolitana di Torino, queste geometrie, seppur con alcune divergenze rispetto ai confini degli AIT, confermano in linea generale il tradizionale assetto regionale per bacini gravitazionali e sono coerenti con l'obiettivo di un maggiore riequilibrio territoriale, soprattutto rispetto al capoluogo regionale.

Evidentemente, si tratta di un progetto ambizioso, che in diversi casi si dovrà confrontare con situazioni contingenti e interessi locali. Proprio per questo, dopo essere stata approvata dagli enti regionali promotori del progetto (gennaio 2018), la proposta di suddivisione è stata sottoposta alla consultazione pubblica delle amministrazioni locali e solo in seguito alle modifiche che si renderanno necessarie sarà portata in Consiglio regionale.

7. CONCLUSIONI. – Il contributo affronta la questione della ri-articolazione interna delle regioni italiane in funzione di sistemi territoriali di area vasta. Nel farlo ci si è concentrati sul caso del Piemonte, utilizzando come materiale di analisi le evidenze di una serie di recenti studi condotti (su questi stessi temi o su temi vicini) dall'Istituto di Ricerche Economiche e Sociali della Regione Piemonte: dall'aggiornamento del quadro conoscitivo del PTR, al Progetto Antenne (2016-2017), dalle analisi per il Piano strategico della Città Metropolitana di Torino, all'aggiornamento dei sub-ambiti del PTR e loro suddivisione in Sub-AIT (2017-2018). Il caso del Piemonte presenta infatti alcune peculiari dinamiche

(9) Per questa parte dell'analisi IRES ha potuto utilizzare le evidenze prodotte in altri due progetti di ricerca condotti dall'Istituto precedentemente (il primo) e contestualmente (il secondo) all'elaborazione dei Sub-AIT: i) l'aggiornamento della componente conoscitivo-strutturale del Piano territoriale regionale (PTR) della Regione Piemonte. Lo studio, assegnato nel 2016 all'Ires dalla Direzione Ambiente, Governo e Tutela del territorio della Regione, si inquadra nelle attività di aggiornamento e monitoraggio dello strumento normativo; ii) il 'Progetto Antenne'. Un nuovo sistema di analisi delle realtà socio-economiche sub-regionali e di ascolto dei territori piemontesi basato sulla collaborazione con testimoni privilegiati locali. Il progetto nasce all'interno dell'attività di assistenza tecnica per il Fondo di Sviluppo e Coesione, commissionata all'IRES dalla Regione Piemonte.

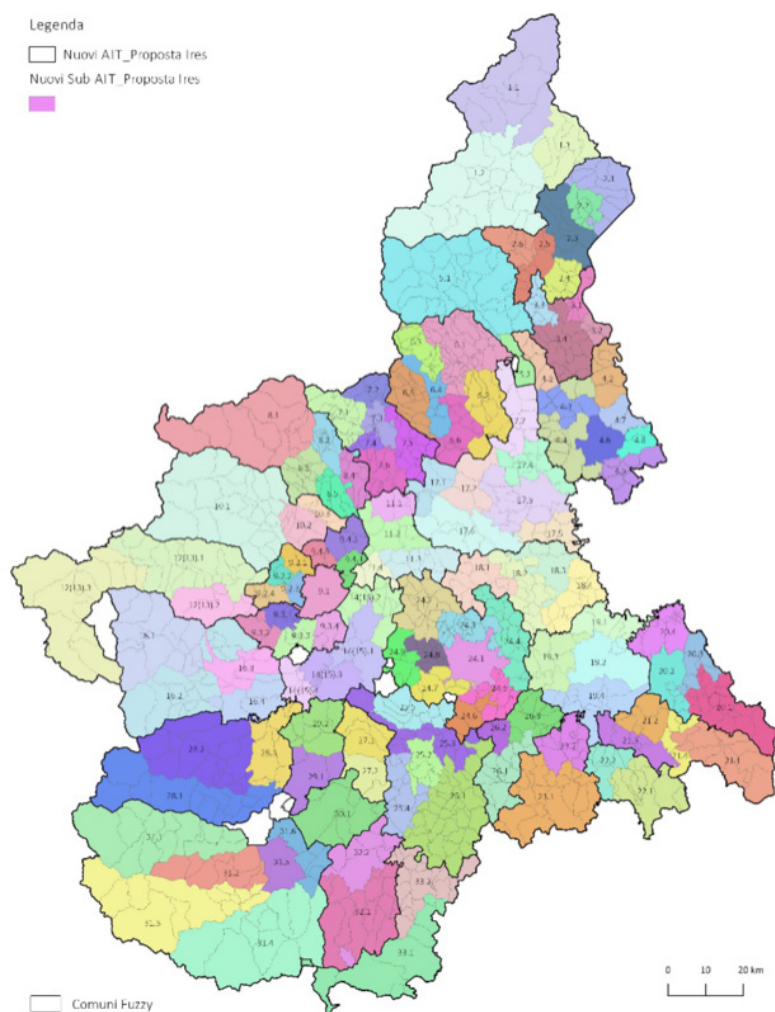


Fig. 3 – AIT e Sub-AIT del Piemonte nella proposta di Ires Piemonte (elaborazione gennaio 2018).

Fonte: elaborazione Ludovica Lella per IRES Piemonte.

di ri-articolazione territoriale e delle funzioni alla scala vasta che potrebbero trovare riscontro anche in altre realtà regionali.

Innanzitutto dal caso piemontese si ricava la conferma dell'importanza, ai fini della pianificazione territoriale, dell'identificazione dei principali poli gravitazionali (sistemi urbani di area vasta) attorno a cui si strutturano i flussi e le funzioni regionali. Incrociando il lavoro di 'Antenne' con quello per l'aggiornamento degli AIT del PTR, emerge effettivamente la forza di 33 ambiti principali, ognuno con una propria identità riconoscibile e con un sistema interno di relazioni a rete piuttosto integrato. In questo contesto, quello che dovrà esser attuato perché questi bacini diventi i nodi attorno cui organizzare una migliore e più coerente gestione delle funzioni di area vasta, è una modificazione (accompagnata però anche da opportuni strumenti politici) dell'attuale sistema della governance. Se è infatti vero che la crescita è sempre un processo territorializzato, è anche vero che la territorializzazione è espressione di meccanismi complessi fatti di capitale relazionale (o sociale) di un particolare spazio geografico; un sistema di innovazione tecnologica e produttiva, di governance e di istituzioni, un sistema di valori che "concentrano" attività e creano esternalità dando luogo a un incremento, territorializzato, della produttività dei fattori.

In secondo luogo si ricavano evidenze di un maggiore dinamismo dei sistemi territoriali "minori" (periferici e con una componente importante di territorio rurale) rispetto a quelli metropolitani o maggiormente terziarizzati. L'analisi dello stato di salute dei territori piemontesi condotta da IRES Piemonte all'interno del Progetto Antenne (progetto di "ascolto" dei territori piemontesi avviato nel 2016) e per

la redazione del Piano Strategico della Città Metropolitana di Torino e l'aggiornamento del Piano Territoriale Regionale (PTR), lo mostrano con evidenza: a livello regionale segnali di dinamismo si colgono più dai territori esterni che dal centro. Inoltre, si assiste a una rilevante crescita di centralità degli enti, spesso a composizione mista pubblico-privata, che in questi territori operano, sino a diventare gli attori più rappresentativi e riconosciuti.

Dalla Legge 142/'90 e in modo ancora più evidente dalla crisi economica del 2008 il tema della relazione tra centri e periferie entro i confini regionali nazionali si è guadagnato un posto di rilievo nel dibattito politico-amministrativo, ma senza portare a una soluzione significativa. La crisi ha creato le premesse per un rilancio territoriale fondato sulle neo-costituite Città Metropolitane (come ribadito dalla L.56/14) o sulle città maggiori (secondo l'esempio dei maggiori poli europei) a sostanziale discapito della periferia e delle Province. Le dinamiche territoriali e socio-economiche in atto mostrano però una direzione di marcia diversa, per alcuni versi opposta: sono le periferie le aree in ripresa e in crescita, sono territori ricchi di potenzialità ed è a partire dalle loro vocazioni che possono essere sviluppate strategie di sviluppo territoriale. È quello che sta succedendo anche in Piemonte, un territorio fortemente eterogeneo e frammentato soprattutto nelle zone esterne e montane.

In questo contesto diventa cruciale valutare le politiche strategiche alla scala più opportuna, alla dimensione degli ambiti di integrazione: ripartire dal 'riscatto' delle periferie alla governance territoriale per la riorganizzazione delle funzioni strategiche intercomunali e la competitività territoriale. Come osserva Garavaglia: "alla scala di area vasta si organizzano nuove gerarchie urbane in cui concorrono non solo le grandi città, ma anche i centri minori, che paiono ricoprire un ruolo importante nel garantire la vivacità del sistema e la sua elasticità rispetto ai cambiamenti indotti dal rapido mutamento economico" (2017). Rispetto a questo processo di doppio rescaling (in alto, verso i quadranti, la scala vasta) e in basso (con l'identificazione delle unità minime di strutturazione dell'area vasta, qui identificate nei Sub-AIT), nei contributi presentati alla scorsa edizione della Conferenza "Oltre la globalizzazione" (Ferlaino, Rota, 2017b; Lella, 2017), si auspicava una governance che mettesse insieme città con problemi e prospettive simili, come quelli che nascono da simili vocazioni e trascorsi. In pratica, si auspicava una *clusterizzazione* delle metroregioni, da assumere come punto di partenza per una nuova agenda metropolitana coordinata a livello nazionale e europeo. La stessa soluzione sembrerebbe utile anche per i territori intermedi con la differenza che mentre l'identità non è importante nelle metropoli (espressione di agglomerazione e un tipo di crescita specializzata ad esempio la green economy e la S3 .) lo è invece ed è fondamentale nei territori "minori". I bisogni sono uguali per tutti. Identità e produzioni, no.

BIBLIOGRAFIA

- ALBET A., "Introduction", in SEISAX J., ALBET A. (eds), *Urban Governance in Southern Europe*, New York, Routledge, 2016, pp. 1-12.
- AMATO F. ET AL., "Torino, Milano, Roma, Napoli. Ciclo politico, agenda urbana, policies (1993–2010)", in DEMATTEIS G. (ed), *Le Grandi Città Italiane. Società e Territori da Ricomporre*, Venezia, Marsilio, 2012, pp. 207-60.
- BARCA F., McCANN P., RODRÍGUEZ-POSE A., "The case for regional development intervention: place-based versus place-neutral approaches", *Journal of Regional Science*, 52, 2012, n. 1, pp. 134-152.
- BODDY M., PARKINSON M. (eds), *City Matters: Competitiveness, Cohesion and Urban Governance*, Bristol, Policy Press, 2004.
- BRENNER N., SCHMID C., "The "urban age" in question", *International Journal of Urban and Regional Research*, 38, 2014, pp. 731-755.
- BUCK N., GORDON I., HARDING A., TUROK I. (eds), *Changing Cities: Rethinking Urban Competitiveness, Cohesion and Governance*, Londra, Palgrave Macmillan, 2005.
- COBBINAH P.B., ERDIAW-KWASIEB M.O., AMOATENGA P., "Rethinking sustainable development within the framework of poverty and urbanisation in developing countries", *Environmental Development*, 13, 2015, pp. 18-32.
- CSS, *Società e territori da ricomporre. Libro bianco sul governo delle città italiane*, Commissione di lavoro CSS sul "Governo delle città", sintesi del rapporto conclusivo, Roma, 2011.
- DEMATTEIS G., FERLAINO F., *Le aree metropolitane tra specificità e complementarietà. Il caso italiano alla luce della legge n. 142/1990*, dibattito n. 2, Torino, IRES-Piemonte, 1991.
- DINI F., ZILLI S. (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato*, Roma, Società Geografica Italiana, 2014.
- FERLAINO F., ROTA F.S., "La competitività delle città metropolitane italiane nel contesto europeo", in CAPPELLIN ET AL. (a cura di) *Investimenti, innovazione e nuove strategie di impresa. Quale ruolo per la nuova politica industriale e regionale?*, Milano, Egea, 2017a, pp. 301-316.
- FERLAINO F., ROTA F.S., "Oltre la crisi. Il ruolo delle città metropolitane", in AA.VV., *(S)radicamenti*, Società di studi geografici, Memorie geografiche, 15, 2017b, pp. 17-25.

- FRICK S.A., RODRÍGUEZ-POSE A., “Big or small cities? On city size and economic growth”, *Growth and Change*, 49, 2018, n. 1, pp. 4-32.
- GARAVAGLIA L., *Città dei flussi - I corridoi territoriali in Italia*, Torino, Guerini e associate, 2017.
- GOVERNA F., “Competitiveness and Cohesion: Urban Government and Governance’s Strains of Italian Cities”, in SEISAX J., ALBET A. (eds), *Urban Governance in Southern Europe, Urban and Regional Planning and Development Series*, New York, Routledge, 2016, pp. 51-70.
- LELLA L., “La Città Metropolitana di Torino: la dimensione territoriale della competitività. Il caso di della zona omogenea di Pinerolo”, in AA.VV., (*S)radicamenti*, Società di studi geografici, Memorie geografiche, 15, 2017, pp. 61-68.
- PIKE A., RODRÍGUEZ-POSE A., TOMANEY J. (eds), *Major Works in Local and Regional Development*, 4 Vols., Londra, Routledge, 2015.
- PURCELL M., “Urban Democracy and the Local Trap”, *Urban Studies*, 93, 2006, n. 11, pp. 1921-1941.
- RODRÍGUEZ-POSE A., “The rise of the ‘city-region’ concept and its development policy implications”, *European Planning Studies*, 16, 2008, n. 8, pp. 1025-46.
- RODRÍGUEZ-POSE A., *The Revenge of the Places that Don’t Matter (and What to Do About it)*, CEPR Discussion Paper No. DP12473, 2017.
- RODRÍGUEZ-POSE A., “The revenge of the places that don’t matter (and what to do about it)”, *Cambridge Journal of Regions Economy and Society*, 11, 2018, n. 1, pp. 189-209.
- ROTA F.S., “L’analisi socio-economica, infrastrutturale e ambientale della montagna piemontese”, in CRESCIMANNO A., FERLAINO F., ROTA F.S., *La montagna del Piemonte. Varietà e tipologie dei sistemi territoriali locali*, Torino, IRES Piemonte, 2010, pp. 73-84.
- SCOLFARO L., “Quali aree interne? due metodi a confronto per una loro identificazione”, in AA.VV., (*S)radicamenti*, Società di studi geografici, Memorie geografiche, 15, 2016, pp. 861-866.
- SERVILLO L. ET AL., “TOWN, small and medium sized towns in their functional territorial context”, *Draft Final Report*, Luxembourg, Espon, 2014.

Ires Piemonte, Torino: rota@ires.piemonte.it, lella@ires.piemonte.it

RIASSUNTO: In Italia, la crisi ha creato le premesse per un rilancio territoriale fondato sulle neo-costituite Città Metropolitane (come ribadito dalla L.56/14) o sulle città maggiori (secondo l’esempio dei maggiori poli europei) a sostanziale discapito della periferia e delle Province. Il contributo affronta la questione della ri-articolazione interna delle regioni italiane in funzione di sistemi territoriali di area vasta, concentrando l’attenzione sul caso del Piemonte, e utilizzando come materiale di analisi le evidenze di una serie di recenti studi condotti (su questi stessi temi o su temi vicini) dall’Istituto di Ricerche Economiche e Sociali della Regione Piemonte.

SUMMARY: In Italy, the crisis has created the conditions for a reorganisation of the territorial-administrative structure of the country based on the newly established Metropolitan Cities (as reiterated by L.56 / 14) and larger cities (according to the example of some major European poles) substantially at the expense of the periphery and the Provinces. Focusing on the case of Piedmont, and using as evidence material the evidence of a series of recent studies (on these same themes). or on close themes) from the Institute of Economic and Social Research of the Piedmont Region, the paper deals with the issue of the internal re-articulation of Italian regions in terms of larger territorial systems.

Parole chiave: area vasta, pianificazione, sistemi territoriali locali
Keywords: larger area, planning, local territorial systems

PAOLO MOLINARI

INNOVAZIONI, AMBIZIONI E CONFLITTI ISTITUZIONALI IN LOMBARDIA: LE RICADUTE TERRITORIALI DELLA LEGGE 56/2014

1. GLI EFFETTI DELLE STRATEGIE DI RIORDINO TERRITORIALE DEL SISTEMA DELLE AUTONOMIE IN LOMBARDIA. – A oltre quindici anni dalla riforma del Titolo V della Costituzione la spinta politica per modificare la geografia amministrativa del Paese non si è ancora esaurita. Numerosi lavori mettono in evidenza come le iniziative istituzionali che si sono fin qui succedute ondegino tra intenzionalità e progettualità assai eterogenee, descrivibili attraverso due tendenze prevalenti: da una parte si registrano spinte ricentralizzatrici, indotte dal contesto di crisi economica e finanziaria e dalla conseguente debolezza dell'azione pubblica; dall'altra si promuove un forte coinvolgimento degli enti locali – a tutti i livelli – nella ricerca di economie di scala e di nuove soluzioni organizzative per il territorio (Bassanini *et al.*, 2016; Dini, Zilli, 2015; Ferlaino, Molinari, 2009; Fratesi, Pellegrini, 2013; Rivière, 2015; Salone, 2013). In termini generali, la sfida maggiore è, infatti, quella di trasformare l'attuale fase di riconfigurazione territoriale in un'occasione di rinnovamento del ruolo che gli enti locali e le politiche pubbliche possono svolgere nella promozione dello sviluppo territoriale.

Sulla base di queste considerazioni preliminari, il presente contributo intende mettere in risalto gli aspetti innovativi, le ambizioni e i risvolti conflittuali che sono emersi – e continuano a emergere – a vari livelli di scala territoriale in Lombardia in seguito all'emanazione della legge "Delrio" n. 56/2014 e alla riconfigurazione di poteri che ne è conseguita. Per far ciò, si prenderanno in esame alcune strategie di riordino territoriale del sistema delle autonomie finora perseguite in ambito regionale e le loro ricadute sulle relazioni interistituzionali tra enti locali.

1.1 *Innovazione istituzionale e territorio.* – La fase attuale risulta essere particolarmente rilevante dal punto di vista interpretativo per via dell'innesto di nuovi elementi culturali e strategici nei meccanismi istituzionali e collettivi di perpetuazione dei territori, tra i quali va certamente menzionata l'importanza dell'introduzione del principio di differenziazione territoriale. Gli elementi di innovazione istituzionale che contribuiscono a riarticolare e a ridefinire gli spazi amministrativi sono identificabili a tutti i livelli. La Regione è certamente l'ambito che, negli anni, è giunto a occupare lo spazio politico più importante. Rispetto al regionalismo tradizionale, che aveva come principale motivazione la tutela dell'unità nazionale per mezzo della cessione di maggiore autonomia alle aree periferiche, generalmente depresse o con importanti minoranze linguistiche, il regionalismo attuale poggia, invece, sul protagonismo delle Regioni. Questo percorso ha certamente seguito una traiettoria poco lineare e spesso altalenante (Dini, Zilli, 2015; Ferlaino, Molinari, 2009). Il quadro nazionale attuale sta, in tal senso, ulteriormente evolvendo perché il principio di differenziazione territoriale concede alle Regioni nuovi potenziali orizzonti di azione: dimostrando un buono "stato di salute" economico-finanziaria, è infatti possibile richiedere l'attribuzione di nuove competenze, in attuazione del terzo comma dell'art. 116 della Costituzione, con le relative risorse finanziarie. La Lombardia possiede i presupposti e ha la volontà politica di avvalersi di tale opportunità, che dunque alimenta nuove ambizioni, come vedremo meglio nel paragrafo seguente, e permette un ulteriore consolidamento di questo livello di governo.

Anche l'istituzione della Città metropolitana rappresenta un importante risultato in termini di differenziazione territoriale, perché tale ente ha la possibilità di dotarsi di una pianificazione strategica strutturale a livello sovracomunale per provare a contrastare efficacemente alcune delle principali problematiche che attanagliano tali realtà urbane (per esempio, il consumo di suolo, l'organizzazione dei trasporti, ecc.). In termini generali, questo nuovo ente introduce inoltre una differenziazione nelle prerogative a disposizione dei centri urbani maggiori, ulteriormente deformata dalle iniziative intraprese dalle Regioni autonome: in Lombardia, infatti, Brescia (al pari di altre città italiane di taglia simile o superiore



come Modena, Padova, Parma, Reggio nell'Emilia, Taranto, Verona, ecc.) non dispone di tale statuto pur essendo più grande e disponendo di dinamiche metropolitane più strutturate di Reggio Calabria e Cagliari.

Questa innovazione si trova, tuttavia, a dover far i conti con alcuni rilevanti aspetti contraddittori imposti già in fase costitutiva, dunque in un certo senso "genetici". Innanzitutto, a tali enti sono stati attribuiti perimetri già esistenti, con tutti i limiti già noti di tali perimetrazioni: nel caso di Milano si sarebbe potuta cogliere l'occasione per riconsiderare i legami metropolitani con i territori circostanti, mentre la scelta effettuata dal Legislatore ha permesso di appoggiarsi ad apparati istituzionali già esistenti ma non adeguati agli obiettivi "metropolitani". Per di più, i dispositivi legislativi introdotti non consentono significative variazioni territoriali dei confini attribuiti alla Città metropolitana, neppure su base volontaristica. Per esempio, Comuni della Provincia di Milano non intenzionati a entrare a far parte della Città metropolitana non avevano a disposizione meccanismi di valutazione di opzioni alternative, allo stesso modo dei Comuni allettati invece dalla possibilità di aderire a tale ente (Busto Arsizio, Saronno, Vigevano, l'intera Provincia di Lodi). È interessante, in tal senso, rilevare che "autonomie funzionali" libere dalle logiche e dai vincoli delle amministrazioni pubbliche hanno, al contrario, raccolto la sfida del Legislatore di misurarsi realmente con le dinamiche metropolitane, come nel caso delle Camere di commercio di Milano, Monza e Brianza e Lodi che si sono fuse per tornare a costituire un unico ente. Dal punto di vista operativo non si può, inoltre, non ricordare che l'istituzione della Città metropolitana è avvenuta in un quadro di contrazione risorse finanziarie disponibili. Dalle indagini finora condotte, la sensazione complessiva è che la qualità dei servizi delle Città metropolitane tenderà a peggiorare in alcune funzioni per puntare sulle priorità che gli enti si sono dati entro un contesto di risorse calanti (Urban@it, 2016).

Ulteriore elemento di novità è l'introduzione del livello di *area vasta*, inedito ritaglio territoriale comparso nella legislazione statale (Dini, Romei, 2017, p. 102), la cui dimensione simbolica al momento sfugge completamente al cittadino. Alla sua comparsa, questa nuova maglia amministrativa si ritrova privata di parte delle funzioni in precedenza svolte dalle Province e, pur tuttavia, è stata individuata dalla Regione quale ente intermedio preposto al coordinamento delle politiche comunali e alla declinazione locale delle politiche regionali. Semplificando si potrebbe affermare che vengono pressoché conservati i vecchi confini provinciali svuotandoli di parte delle precedenti prerogative e destinandoli all'implementazione delle strategie regionali, aggregando infine talune di esse (si passa da 12 province a 8 *aree vaste*) con logiche di *upscaling* per l'erogazione di alcune funzioni regionali primarie (trasporto pubblico locale e sanità). Va rilevato che un elemento di differenziazione territoriale viene immesso anche tra le nuove *aree vaste* poiché alla Provincia di Sondrio vengono riconosciute forme particolari di autonomia in quanto interamente montana (1).

Altro elemento che va tenuto presente, non tanto perché inedito quanto perché rinnovato nelle modalità, è la volontà di perseguimento di un processo di *upscaling* degli enti locali più piccoli attraverso la promozione dei dispositivi di cooperazione territoriale. Preso atto che in Italia operazioni di fusione di Comuni hanno sempre avuto effetti molto limitati, la cooperazione territoriale costituisce l'unica strada percorribile per dare modo ai Comuni di adeguarsi alle dinamiche socioeconomiche e alle problematiche attuali e porre rimedio alla polverizzazione comunale. Anche in questo caso, tale strategia di cooperazione è ispirata da una duplice necessità: da un lato, quella di contrastare la crisi della finanza locale attraverso la realizzazione di economie di scala; dall'altro lato, l'esigenza di affrontare in modo coordinato tematiche articolate e sovralocali (consumo del suolo, erogazione dei servizi, ecc.) e dinamiche socioeconomiche che travalicano i confini comunali. Tale processo è in realtà promosso da oltre due decenni, ma oggi giungono forse a maturazione dei dispositivi che, almeno parzialmente, consentono di ottenere dei risultati apprezzabili, soprattutto nelle zone collinari, pedemontane e montane. In Lombardia il 69% dei Comuni ha meno di 5.000 abitanti e rappresenta il 21% della popolazione regionale; le unioni di comuni sono nate per dare risposta alle difficoltà gestionali di tali enti e oggi se ne annoverano 78, con una popolazione media di 8.607 abitanti (per un totale di poco più di 670.000

(1) Come si legge nella legge regionale n. 19/2015.

abitanti coinvolti) (2). Si tratta di un valore decisamente inferiore a quello riscontrabile in Piemonte e, ancor più, in Emilia-Romagna, ma in crescita rispetto a una decina di anni fa (3). Possiamo osservare che le unioni sono più diffuse nelle Province di Brescia, Cremona e Pavia. A questo proposito va certamente segnalato che tutti i Comuni con meno di 5.000 abitanti (3.000 in montagna) sono spinti ad aderire alla gestione associata obbligatoria di alcuni servizi comunali e a unioni di comuni.

Il processo di *upscaling* è ben visibile anche nelle unioni di comuni realizzate in ambito montano: oggi si contano, infatti, 23 comunità montane, con una popolazione media di 54.779 abitanti (4). È importante sottolineare anche in questo caso la permanenza dei preesistenti confini provinciali, pressoché sempre rispettati dal perimetro delle suddette comunità (5).

Ovviamente anche la Città metropolitana può essere interpretata come la forma di gestione associata in grado di meglio perseguire, tra i suoi obiettivi, quello di intervenire più efficacemente sull'organizzazione dei servizi e sul governo del territorio.

1.2 *Ambizioni istituzionali e territorio.* – Un altro fattore di innovazione nelle pratiche di riteritorializzazione è l'autonomia territoriale, vero feticcio nell'ambito del governo del territorio fin dagli anni Novanta del Novecento, quando si aprì una vera e propria stagione di riforme, le quali rimisero in discussione l'organizzazione territoriale e il ruolo dello Stato come centro della società. In quel contesto, le comunità locali venivano celebrate come elementi cardine del territorio e per il ruolo di terminazioni nervose del Paese, nell'ottica della costruzione di una forte democrazia locale. Il contemporaneo trasferimento di alcune funzioni statali a livello sovranazionale cominciò poi a delineare uno "spazio politico" più ampio per le regioni, in particolare per quelle già dotate di capacità di governo, di mobilitazione e di aggregazione delle risorse locali (Molinari, 2011). Da quel momento – con la legge di riforma dell'ordinamento delle autonomie (n. 142/1990) che rappresentò un punto di svolta sostanziale in quanto, al di là della sua effettiva efficacia e attuazione, inaugurò un periodo di intensa innovazione del sistema che giunge fino ai giorni nostri – si aprì un dibattito tuttora in corso tra sostenitori del semplice decentramento amministrativo e promotori del decentramento politico in un'ottica di tipo federale.

Oggi l'autonomia territoriale, rivendicata con modalità più *soft* e istituzionalmente mediate, continua a mantenere una sua centralità nel dibattito nazionale sul governo del territorio e, in Lombardia, tale ambizione ha trovato espressione politica nel referendum consultivo regionale relativo alla richiesta allo Stato di attribuzione di maggiori funzioni attraverso un mandato popolare (6). Chiaramente, gli avanzamenti che in futuro avranno luogo in tale direzione avranno degli effetti a cascata sugli enti subregionali.

In termini differenti, la stessa ambizione attraversa anche il capoluogo regionale, che in virtù del suo peso socio-economico e del suo ruolo di *gateway* internazionale, reclama un'autonomia statutaria, della quale vorrebbero in generale giovare i maggiori centri urbani. Lo statuto metropolitano, il suo perimetro e, soprattutto, le finanze attribuitegli deprimono invece queste ambizioni, pur se la sorpresa è stata notevole nel veder istituire quasi inaspettatamente tale ente dopo decenni di promesse disattese e di tergiversazioni.

1.3 *Conflitti interistituzionali e territorio.* – Ai fini della presente riflessione giova ricordare che, a livello normativo, in Italia Stato, Regioni e Comuni sono posti sullo stesso piano in termini normativi, particolarità che ha generato e continua a produrre costanti conflitti interistituzionali. Alcuni autori hanno descritto tale specifica equiparazione definendola "regionalismo a tre punte" (Piperno, Cogno, 2004), per via del fatto che comunque il Comune rappresenta a tutt'oggi il vero cardine dell'organizzazione territoriale in virtù del suo radicamento storico e dei poteri attribuiti al sindaco (in materia di si-

(2) Dati Anci per il 2006 e www.comuniverso.it per il 2017, consultati il 16 maggio 2017.

(3) Nel 2006 in Lombardia le unioni di comuni erano 60, con una popolazione media di 5.747 abitanti.

(4) Nel 2006 le comunità montane lombarde erano 30, con una popolazione media di 40.386 abitanti. Dati Uncem per il 2006 e www.comuniverso.it per il 2017, consultati il 16 maggio 2017.

(5) Si ricordano solo le eccezioni delle comunità montane Lario Orientale Valle San Martino (Lc) e Valli del Verbano (Va) che comprendono Comuni delle Province limitrofe, rispettivamente 3 e 1.

(6) Il referendum si è svolto domenica 22 ottobre 2017 in Lombardia e Veneto, con formulazione differente dei quesiti. L'attribuzione alle Regioni che ne facciano richiesta di ulteriori funzioni da parte dello Stato è già prevista dall'articolo 116 della Costituzione e non necessita di consultazione popolare.

curezza, politiche sociali, governo del territorio, ecc.). La profonda crisi economica dell'ultimo decennio e la ricentralizzazione finanziaria che ne è derivata hanno permesso di dirimere e diradare parte della conflittualità interistituzionale in atto, che resta tuttavia piuttosto consistente.

Attualmente, buona parte di tali conflitti è frutto della legge "Delrio" n. 56/2014 e della bocciatura del referendum costituzionale svoltosi nel dicembre 2016, in seguito ai quali si è prodotto in Italia un inedito quadro di riferimento che ha richiesto non pochi sforzi interpretativi agli enti interessati.

L'istituzione delle Città metropolitane, per esempio, ha mutato gli equilibri tra queste ultime e la Regione, pur se va ricordato che un dibattito sul ruolo dei grandi centri urbani nel governo regionale era da tempo presente, nelle regioni monocentriche come in quelle policentriche. L'istituzione della Città metropolitana è considerata strategica a livello regionale e, per la gestione dei rapporti con questo nuovo ente, sono stati istituiti un tavolo interistituzionale e una conferenza permanente. Inoltre, non sono mancate, e continuano a presentarsi, le occasioni di reale coordinamento interistituzionale tra Stato, Regione e Città metropolitana, con il Comune capoluogo in primo piano (per esempio nei casi di Expo 2015, Human Technopole e Progetto Campus Area Expo). Ciò detto, in Lombardia si è prodotta una conflittualità evidente tra i due enti in questione, spesso in modo manifesto. La trasformazione della Provincia in Città metropolitana ha, di fatto, svuotato di significato il concetto di "metropolitano", incongruenza palese nel caso della regione urbana milanese; pur tuttavia, questa novità è stata accolta comunque tiepidamente a livello regionale per il rischio di trovarsi a interagire con un forte interlocutore interno.

Un ulteriore livello intermedio da considerare è quello "provinciale". In Lombardia alla Provincia era stato attribuito un essenziale ruolo organizzativo delle funzioni svolte a livello locale, testimoniato dalle numerose deleghe conferite. Successivamente alla legge "Delrio", la Regione ha interpretato la nozione di *area vasta* come Provincia con vocazione di coordinamento territoriale; inoltre, essa si è impegnata a garantire risorse invariate a questo ente, individuando la Provincia come ambito territoriale ottimale previsto dalla suddetta legge 56/2014. Al contempo, la Regione ha proposto anche perimetri più vasti per conseguire migliori risultati in alcuni settori specifici (nuove Agenzie di tutela della salute, organizzate in Cantoni, ritagliate aggregando alcune Province; bacini territoriali omogenei per la riorganizzazione del trasporto pubblico locale). In seguito all'esito referendario (2016), l'ente provinciale conserva la sua copertura costituzionale, ma gli interventi di finanza pubblica statale minano fortemente la capacità operativa tecnica e finanziaria specialmente delle Province non metropolitane. Ciò è particolarmente evidente, per esempio, nella manutenzione stradale di competenza.

Pur caratterizzati da dinamiche ormai consolidate, anche i rapporti tra Regione e Comuni lombardi registrano una certo numero di frizioni e di questioni ancora aperte. Oltre al sostegno necessario per garantire il successo delle strategie di cooperazione intercomunale per i piccoli Comuni, restano latenti le tensioni presenti in quelli confinanti con realtà provinciali o nazionali (Province di Trento e Bolzano/Bozen, Canton Ticino, Canton Grigioni) che godono di vantaggi fiscali ben più consistenti di quelli lombardi. Resistenze si osservano poi localmente tra quei Comuni della Provincia di Milano che han dovuto aderire loro malgrado alla Città metropolitana, all'interno della quale un ruolo quasi dominante è attribuito al capoluogo (per esempio, per il valore di indirizzo per tutti i Comuni metropolitani che la legge "Delrio" attribuisce al piano strategico metropolitano); al contrario, un certo malcontento serpeggia tra quei Comuni di altre Province che non hanno potuto entrare a far parte di tale progetto per via del complesso iter di adesione (richieste pervenute anche da centri rilevanti come Busto Arsizio, Saronno e Vigevano, nonché dalla Provincia di Lodi).

2. *GOVERNANCE TERRITORIALE E RAZIONALIZZAZIONE AMMINISTRATIVA.* – La legge "Delrio" del 2014, l'esito negativo del referendum costituzionale del 2016 e il risultato del referendum lombardo dell'autunno 2017 hanno prodotto una riconfigurazione delle relazioni di potere presenti sul territorio, una ricomposizione delle competenze e un ridisegno del territorio.

L'impatto che un'iniziativa di riordino amministrativo può avere sull'organizzazione degli enti decentrati dello Stato è un elemento studiato attentamente sia *ex-ante* sia *ex-post* (Bassanini *et al.*, 2016), pur conservando un certo grado di imprevedibilità in relazione a specifiche chiavi di lettura locali e a contingenze politiche. In tal senso si può affermare che le più recenti iniziative legislative hanno mostrato di perseguire la ricerca della specializzazione dei diversi livelli di governo (Cassese, 2016; Iommi, 2013), rimanendo legati a quello che viene definito "*paradigme de la maille*", cioè all'idea di favorire i

processi attraverso la (ri)definizione del perimetro territoriale degli enti locali: in altre parole, si osserva una logica di cambiamento di funzioni e di ricerca delle loro dimensioni ottimali. Tutto questo enfatizza la percezione generale che nella riforma nazionale l'obiettivo prioritario sia innanzitutto la razionalizzazione e il taglio dei costi, più che l'intento di favorire migliori condizioni di governo e di gestione delle dinamiche territoriali. Parte delle innovazioni, delle ambizioni, dei conflitti e delle resistenze descritti sono pertanto interpretabili in termini di tensioni che si vengono a produrre tra istanze amministrative di contenimento della spesa pubblica, da una parte, e vitalità locale e legami interterritoriali (per loro natura cangianti e non perenni) dall'altra.

Nel caso della Lombardia, va senz'altro rilevata l'attenzione finora dimostrata nell'adattare la normativa nazionale alle diverse realtà territoriali che la compongono coinvolgendo una rappresentanza istituzionale molto ampia (Ceriani, Signoretti, 2017). Tra le numerose questioni ancora aperte vi è certamente il ruolo delle città medie, prive di dispositivi specifici (e questo vale anche a livello nazionale) pur essendo fondamentali elementi di vitalità e di raccordo tra realtà urbane e territori rurali, aree marginali e periferiche.

BIBLIOGRAFIA

- BASSANINI F., CERNIGLIA F., QUADRIO CURZIO A., VANDELLI L. (a cura di), *Territori e autonomie. Un'analisi economico-giuridica*, Bologna, Il Mulino, 2016.
- CASSESE S., *Territori e potere. Un nuovo ruolo per gli Stati?*, Bologna, Il Mulino, 2016.
- CERIANI A., SIGNORETTI F., "Confini a prova di riordino. Evidenze dalla Lombardia", in DANSERO E., LUCIA M.G., ROSSI U., TOLDO A. (a cura di), *(S)radicamenti*, Firenze, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, 15, 2017, pp. 27-33.
- DINI F., ROMEI P., "Cuius lex (56) eius limes: la Città metropolitana di Firenze", in DANSERO E., LUCIA M.G., ROSSI U., TOLDO A. (a cura di), *(S)radicamenti*, Firenze, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, 15, 2017, pp. 101-110.
- DINI F., ZILLI S. (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato. Scenari italiani. Rapporto annuale 2014*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015.
- ÉUPOLIS LOMBARDIA, *Riorganizzazione territoriale degli Enti di Area vasta, Città metropolitana e nuove province e riorganizzazione territoriale della P.A. in Lombardia*, Regione Lombardia, 2017.
- FERLAINO F., MOLINARI P., *Neofederalismo, neoregionalismo e intercomunalità. Geografia amministrativa dell'Italia e dell'Europa*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- FRATESI U., PELLEGRINI G. (a cura di), *Territorio, istituzioni, crescita. Scienze regionali e sviluppo del paese*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- IOMMI S., (2013), "Dimensione degli enti locali ed offerta di servizi pubblici: i costi di un assetto obsoleto", in FRATESI U., PELLEGRINI G. (a cura di), *Territorio, istituzioni, crescita. Scienze regionali e sviluppo del paese*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 357-378.
- MOLINARI P., "Uno Stato, tante regioni: vecchie e nuove geografie amministrative a confronto", in MUSCARÀ C., SCARAMELLINI G., TALIA I. (a cura di), *Tante Italie Una Italia. Dinamiche territoriali e identitarie. Vol. I: Modi e nodi della nuova geografia*, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 41-64.
- PIPERNO S., COGNO R., *Il processo di decentramento politico in Piemonte*, Irescenari 12 - Secondo rapporto triennale IRES Piemonte, Torino, IRES Piemonte, 2004.
- RIVIÈRE D., "Métropoles et territoires institutionnels: quelques pistes d'analyse à partir des cas français et italien", *L'Espace Politique*, 27, 2015, <http://journals.openedition.org/espacepolitique/3642>.
- SALONE C., "Città e regioni in Italia negli anni della « crisi »", *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 125-2, 2013, <http://mefrim.revues.org/1372>; DOI: 10.4000/mefrim.1372 (2017/05/15).
- URBAN@IT (CENTRO NAZIONALE DI STUDI PER LE POLITICHE URBANE), *Rapporto sulle città. Metropoli attraverso la crisi*, Bologna, Il Mulino, 2016.

Università Cattolica del Sacro Cuore: paolo.molinari@unicatt.it

RIASSUNTO: La Legge Delrio 56/2014 e il risultato del referendum costituzionale (2016) hanno determinato un nuovo contesto istituzionale in Italia. L'intervento sulle Province e l'istituzione delle Città metropolitane dimostrano l'impegno del governo nel rivedere l'intera architettura del territorio. Oggi la Regione Lombardia considera strategica l'istituzione della Città metropolitana e la Provincia, alla quale vuole conferire un nuovo ruolo come area vasta, cioè come ente intermedio che 1) coordini le politiche comunali, 2) declini sul territorio le politiche regionali. Il contributo analizza innovazioni, ambizioni e conflitti istituzionali causati dai cambiamenti normativi degli ultimi anni.

SUMMARY: The Delrio Law (2014) and the result of the constitutional referendum (2016) created a new institutional context in Italy. The interventions by the government on the provinces and the institution of metropolitan cities are evidence

of the government's commitment to revising the entire architecture of the territory. Today the Lombardy Region considers the establishment of a metropolitan city and of the Province to be strategic. Therefore the government wants to assign the Province a new role as "big area", as an intermediate authority that 1) coordinates the municipal policies 2) implements the regional policies on the territory. This paper analyses those institutional innovations, ambitions and conflicts that rose from the legislative changes carried out in recent years.

Parole chiave: Lombardia, riordino territoriale, livelli di governo intermedi

Keywords: Lombardy, territorial reform, intermediate authorities

SERGIO ZILLI

“NON TUTTI NELLA CAPITALE SBOCCIANO I FIORI DEL MALE, QUALCHE ASSASSINIO SENZA PRETESE LO ABBIAMO ANCHE NOI IN PAESE”: RIORDINO TERRITORIALE E FUSIONE DI COMUNI DOPO LA LEGGE 56 DEL 2014

1. INTRODUZIONE. – La legge 56 del 2014 (conosciuta anche come *Delrio*, dal nome del ministro proponente) interviene sulle forme di gestione del territorio con l’obiettivo di arrivare alla soppressione definitiva delle Province, all’avvio delle Città metropolitane, all’obbligatorietà di collaborazione fra Comuni mediante le Unioni. Questi tre aspetti rappresentano il nodo centrale della manovra di rivisitazione della geografia del potere amministrativo, ma non ne esauriscono la portata (Ferlaino e Molinari, 2009; Zilli, 2013; Dini e Zilli, 2015 e 2018). Accanto a questi passaggi, di importanza determinante nel funzionamento del Paese alla luce delle profonde modificazioni avvenute nella sua società e nel suo territorio, recupera anche il precedente intendimento di una riduzione del numero delle amministrazioni comunali da attuare mediante fusione delle stesse (Di Giulio e Profeti, 2016; Orioli, Martinelli e De Leo, 2016; Merloni, 2015; Colucci e Cottino, 2015).

Le norme che riguardano questi due ultimi aspetti derivano da normative pregresse che però mostrano aspetti e approcci fra loro differenti (Politi, 2012). La figura dell’*unione* venne inizialmente introdotta dalla legge 142 del 1990 e si riferisce alla possibilità, da parte di due o più Comuni contermini, appartenenti alla stessa Provincia e con popolazione non superiore ai 5.000 abitanti di associarsi per l’esercizio di funzioni e servizi. Rappresenta quindi il risultato di una scelta non necessariamente condivisa dagli interessati ma che può essere (come nel caso della legge 56/2014) calata dall’alto, con decisione esterna agli enti protagonisti, che potrebbero persino non confinare tra loro. La fusione, invece, cui si riferisce l’art.11 della medesima norma, produce un nuovo Comune nato dalla integrazione di altri preesistenti allo scopo di migliorare l’efficacia e l’efficienza dell’amministrazione locale sulla base dei compiti conferiti dalla legge. Pertanto il risultato di un percorso che dovrebbe essere condiviso e partecipato e che quindi dovrebbe partire dal basso (Tubertini, 2015; Iommi, 2017; Castelnovi, 2013; Casula e Marotta, 2016).

2. OTTOMILA COMUNI DA UNIRE E FONDERE. – Il problema della quantità (e qualità) delle amministrazioni comunali è presente, in età repubblicana, fino dal dibattito nella Costituente. Nella Carta fondamentale infatti è previsto – all’art.133, comma 2 – che le Regioni possano istituire nei rispettivi territori nuovi Comuni e modificare le loro circoscrizioni e denominazioni, ma il ritardato avvio delle stesse Regioni ha ridotto l’ambito di intervento secondo questa norma. Nel 1977 fu introdotta una restrizione per cui i nuovi Comuni non avrebbero potuto avere una popolazione inferiore ai 5.000 abitanti e l’individuazione di questo limite suggerisce che già allora fosse presente tra i legislatori la convinzione che tale cifra fosse quella al di sotto della quale un’amministrazione comunale si sarebbe trovata in condizioni di difficile funzionamento.

Come ricordato, la questione venne affrontata in termini espliciti nel 1990 con la legge 142. All’articolo 26 si afferma che l’unione di due o più Comuni contermini (o appartenenti alla medesima provincia), ciascuno con un numero di abitanti inferiore a 5.000 unità, può avvenire soltanto in previsione di una loro fusione, che dovrebbe avvenire entro dieci anni, pena lo scioglimento dell’unione stessa ed il processo viene incentivato con fondi statali e regionali, atto possibile in forza dell’affermazione delle Regioni, avviate con venticinque anni di ritardo rispetto alle previsioni costituzionali nel caso degli enti



a statuto ordinario. Dieci anni dopo il Testo Unico sull'ordinamento degli Enti Locali del 2000 (l. 267) interviene ampliando ulteriormente, all'articolo 15, la base demografica minima per i nuovi Comuni nati da fusione, portandola a 10.000 unità. Al contempo vengono confermati i contributi straordinari da parte dello stato (aggiuntivi rispetto a quelli previsti dalle singole Regioni) per un periodo di dieci anni.

La ridiscussione del numero delle Province, avviata sotto il Governo Monti nel 2012, crea le condizioni per l'approvazione due anni dopo della legge 56, cui viene attribuito il titolo di *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni* (ANCE, 2015; Bolgherini, Lippi e Maset, 2015; Merloni, 2015; Pizzetti, 2015). La norma intende ridisegnare la trama amministrativa del Paese, rivedendo la gerarchia pregressa basata sulla serie Stato/Regioni/Province/ Comuni eliminando le Province e affiancando alle Regioni, anche in termini di potere di guida territoriale, le Città metropolitane. Queste ultime, coincidenti spazialmente con le precedenti province di cui erano capoluogo, vengono definitivamente introdotte nell'ordinamento costituzionale quali luoghi privilegiati dello sviluppo del territorio, con prerogative talvolta analoghe a quelle regionali. Il testo ne individua dieci, cui si affiancano quelle autonomamente scelte dalle Regioni a statuto speciale, per cui si è oggi arrivati alla cifra di quattordici (Deodato, 2012; Patroni Griffi, 2013; Zilli 2018). Al posto delle Province viene istituita la figura della *area vasta*, ente di secondo grado, cioè non più eletto direttamente dai residenti nella stessa, ma gestito da organi in cui la rappresentanza dei singoli Comuni è proporzionale al loro peso demografico (Dini e Zilli, 2017; Greco, 2017). Viene confermata come ulteriore forma di gestione collettiva di strumenti e servizi da parte delle amministrazioni comunali quella delle unioni, la cui dimensione minima deve essere superiore ai 5.000 (o 3.000, in caso di area montana) abitanti. Gli incentivi alla fusione di Comuni, che può avvenire per addizione o aggregazione, sono ulteriormente ampliati rispetto alle norme precedenti, sia nella parte di provenienza statale che in quella regionale (Baldi e Xilo, 2012; Politi, 2012; Cestari e Dalla Torre, 2017; Cestari, Dalla Torre e Favaretto, 2017).

Le normative degli ultimi anni puntano quindi a un incremento della popolazione dei singoli Comuni e, in assenza di prospettive di crescita demografica (e di piani per il sostegno alla stessa), l'unica soluzione possibile per arrivare a simili risultati è quella dell'aggregazione delle amministrazioni comunali esistenti e pertanto la riduzione di quelle esistenti. A partire dall'Unità d'Italia il numero dei Comuni italiani e la relativa popolazione media è di molto variato.

TAB. I – COMUNI ITALIANI E MEDIA ABITANTI PER COMUNE 1861-2011

Anno	n. Comuni	Ab./Comune
1861	7720	2872
1921	9195	4285
1931	7311	5614
1951	7810	6083
1961	8035	6300
2001	8101	7036
2011	8092	7492
2017	7954	7617

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Dagli oltre 7.700 del 1861 si passa ai quasi 9.000 del primo dopoguerra (anche grazie all'annessione delle aree ex asburgiche), poi ridotti a circa 7.300 nel giro di un decennio, per quindi risalire in età repubblicana fino alle oltre 8.100 unità all'inizio del nuovo millennio. Al contempo la media degli abitanti per Comune è cresciuta costantemente, passando dai quasi 2.900 residenti agli oltre 7.600 odierni, in particolare grazie allo sviluppo urbano della seconda metà del Novecento.

Tra gli ottomila Comuni la varietà è molto alta per quanto riguarda la dimensione demografica. Il settanta per cento ha una popolazione inferiore alle 5.000 unità e più di una amministrazione su dieci raccoglie al suo interno meno di 500 "anime". Quindi oltre la metà del totale dei Comuni italiani ha un peso demografico compreso fra i 500 e i 5.000 abitanti, i quali però nel complesso superano di poco il 16% del totale dei residenti in Italia. Tale rapporto sale al trenta per cento nei Comuni con una po-

polazione compresa fra le cinque mila e le venti mila unità, i quali sono in quantità circa un quarto del totale. Una porzione analoga di abitanti è contata nella fascia di amministrazioni che va dai venti mila ai cento mila residenti, le quali sono meno del 6% del complesso. I restanti 46 Comuni, pari allo 0,6%, sono quelli con più di 100 mila abitanti e ospitano un italiano su quattro. Quindi il confronto fra quantità e dimensioni indica un alto numero di amministrazioni comunali che gestisce una porzione minima di persone. Tale condizione, se da un lato favorisce una vicinanza fra potere e cittadini, dall'altro limita altamente le possibilità di un'adeguata gestione della cosa pubblica, sia sotto l'aspetto finanziario che dei servizi erogati.

TAB. II – GERARCHIA DEI COMUNI PER AMPIEZZA DEMOGRAFICA E RISPETTO ALLA POPOLAZIONE NAZIONALE

n. Abitanti	n. Comuni	% Sul totale	% Popolazione sul totale
<500	842	10,58	0,41
500<1.999	2.623	32,97	5,0
2.000<4.999	2.071	26,08	11,03
5.000<19.999	1.897	23,85	29,98
20.000<99.999	475	5,97	30,01
100.000<249.999	34	0,43	8,28
+250.000	12	0,15	15,29

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Anche la distribuzione fra le Regioni mostra una forte differenziazione. Oltre quattro decimi dei Comuni italiani è concentrato fra Lombardia, Piemonte e Veneto e nelle restanti diciassette la presenza varia fra le 550 (Campania) e le 74 (Valle d'Aosta) unità. Tale gerarchia assume caratteristiche diverse nel rapporto fra media dei residenti e enti, con indicatori che variano fra i 15.700 e i 1.700 abitanti per Comune (rispettivamente in Puglia e Valle d'Aosta) davanti un dato medio per il Paese di 7.600 unità.

TAB. III – COMUNI E MEDIA ABITANTI PER COMUNE DISTINTI PER REGIONE (2017)

Regione	n. Comuni	Ab./Comune
Lombardia	1.516	6.608
Piemonte	1.197	3.669
Veneto	571	8.591
Campania	550	10.616
Calabria	404	4.863
Sicilia	390	12.964
Lazio	378	15.602
Sardegna	377	4.384
Emilia Romagna	331	13.438
Abruzzo	305	4.334
Trentino /Sud Tirolo	292	3.636
Toscana	274	13.656
Puglia	258	15.748
Liguria	234	6.688
Marche	229	6.716
Friuli Venezia Giulia	215	5.669
Molise	136	2.279
Basilicata	131	4.351
Umbria	92	9.663
Valle d'Aosta	74	1.702
Italia	7.954	7.617

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Questa serie di dati suggerisce che il problema del numero dei Comuni forse non è stato vissuto come tale fino a tempi recenti e che in conseguenza di ciò i processi di aggregazione siano stati saltuari. Nonostante la presenza di opportunità legislative, nel periodo compreso fra il 1968 e il 1995 un solo percorso di fusione è stato completato e nei ventotto anni successivi se ne sono aggiunti altri undici. A partire dal 2014 sono state effettuate 101 fusioni di amministrazioni comunali che hanno intaccato in misura minima il totale nazionale e ciò indica che l'introduzione di una normativa specifica abbia colto una esigenza presente nella società, benché recepita soltanto in misura limitata.

TAB. IV – FUSIONI IN ITALIA 1968 - 2018

anno	n. fusioni
1968-1995	1
1995-2013	11
2014	24
2015	7
2016	29
2017	14
2018	17
<i>Totale</i>	<i>101</i>

Fonte: elaborazione su dati www.tuttitalia.it.

Ciò è confermato dal fatto che le operazioni di fusione non hanno finora coinvolto l'intero Paese e otto Regioni ne sono rimaste escluse (Basilicata, Lazio, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, Umbria, Valle d'Aosta). Si è trattato di un processo prevalentemente settentrionale, che ha interessato la gran parte delle Regioni del nord, tranne la Valle d'Aosta e quasi la Liguria, ed è avanzato in misura minima nell'Italia meridionale. Il primato del riordino spetta alle Province autonome di Trento e Bolzano, che hanno ridotto il complesso dei propri Comuni del 17% del totale. Invece l'andamento nelle altre regioni è di molto inferiore, sia in termini assoluti sia e soprattutto in rapporto alla quantità di enti presenti. In tre regioni (Emilia Romagna, Toscana e Marche) il numero di fusioni prodotte è compreso fra il 4 e il 5% dell'insieme delle amministrazioni comunali preesistenti e nelle restanti la contrazione è inferiore al 2%. Nel complesso si tratta di interventi di ridotta portata, che non a caso assumono un valore rilevante soltanto all'interno di realtà dotate di peculiari prerogative amministrative rispetto al resto del territorio italiano.

TAB. V – FUSIONI E COMUNI COINVOLTI PER REGIONE

Regioni	n. fusioni	n. Comuni coinvolti
Trentino/SudTirolo	29	84
Lombardia	22	49
Toscana	13	26
Piemonte	11	20
Emilia Romagna	10	27
Marche	6	16
Friuli Venezia Giulia	5	10
Calabria	2	7
Abruzzo	1	3
Campania	1	2
Liguria	1	2
<i>Totale</i>	<i>101</i>	<i>246</i>

Fonte: elaborazione su dati www.tuttitalia.it.

Il problema maggiore che emerge in quanto accaduto è che il processo di fusione, giustificato dalla necessità di introdurre economie di scala riducendo il rapporto numerico fra amministrazione e popolazione in presenza di una contrazione delle disponibilità finanziarie di ciascun Comune, si ferma generalmente al di sotto della soglia delle 5.000 unità. Nei procedimenti finora completati (o il cui completamento è previsto nel 2019), oltre la metà dei nuovi Comuni avrà un numero di abitanti compreso fra i 1.000 e 5.000 e tre su dieci rientrano nella fascia fra i 5 e i 10 mila. In undici casi la popolazione supera i 10.000 residenti ma altrettante fusioni hanno prodotto Comuni con meno di mille abitanti. Nel complesso quindi sono nate nuove amministrazioni di dimensioni demografiche ridotte, con limitate possibilità di risposta alle esigenze gestionali e con la garanzia che l'apporto finanziario interno, derivante dalle entrate locali, avrà effetti limitati sul territorio e sulla popolazione locale (Iommi, 2016; Ferraresi, Migali e Rizzo, 2018).

3. IL CASO FRIULI VENEZIA GIULIA. – Sotto questo punto di vista è emblematico quanto accaduto in Friuli Venezia Giulia. Regione Autonoma a statuto speciale, nel 1963 è stata l'ultima a nascere delle cinque non ordinarie. Dotata inizialmente di tre province, salite a quattro nel 1968 per la specificità di Pordenone, comprende oggi poco più di 1,2 milioni di abitanti. Questi sono distribuiti per lo più nella metà inferiore del territorio regionale, quella esterna all'area montana la quale raccoglie al suo interno circa un ventesimo della popolazione totale. I Comuni sono 215 e di questi soltanto sei hanno più di ventimila abitanti, raccogliendo però al loro interno circa un terzo dei residenti complessivi (Zilli, 2014). In forza della sua autonomia, il Friuli Venezia Giulia si è dotato di una propria norma relativa al riordino amministrativo, approvata in Consiglio regionale con l'opposizione di tutte le forze politiche (allora) di minoranza. La normativa, anche per la prossimità tra le maggioranze politiche regionale e nazionale, è stata avviata prima e in termini più ampi che nel resto del Paese. Infatti la legge 26 del dicembre 2014, intitolata "Riordino del sistema Regione – Autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia. Ordinamento delle Unioni territoriali intercomunali e riallocazione di funzioni amministrative", ha avviato una profonda trasformazione della geografia del potere regionale (Zilli, 2018). In particolare ha abolito le Province quali entità amministrative, introducendo al loro posto diciotto Unioni Territoriali Intercomunali, enti obbligatori di secondo grado che hanno ereditato sia poteri dalle Province sia funzioni cedute dall'amministrazione regionale. Inoltre sono state incentivate – politicamente e finanziariamente – le fusioni fra Comuni, anche secondo un programma annuale elaborato dalla Giunta regionale. Tale provvedimento, intervenendo su una materia di elevata importanza, è dovuto passare attraverso una modifica allo Statuto regionale. Avendo quest'ultimo valore costituzionale, alla approvazione della legge da parte del Consiglio regionale è dovuto seguire il doppio voto di entrambi i rami del Parlamento, fatto che ha protratto l'applicazione di diversi mesi. Si è trattato quindi di un progetto politico – quasi un esperimento - che ha mirato a combinare la volontà di superamento delle Province con l'introduzione di enti di area vasta – rapportati nelle dimensioni alle condizioni demografiche e territoriali locali – come indicato dalla legge Delrio e con la riduzione del numero di Comuni, da raggiungere mediante referendum fra le comunità interessate. È da segnalare che il "tristo connubio" fra i tempi di applicazione della norma in Friuli Venezia Giulia e il risultato del referendum costituzionale del 4 dicembre 2016 ha fatto sì che la Regione sia l'unica parte dell'Italia ad aver espulso le Province dal proprio ordinamento istituzionale.

Il percorso delle fusioni in Friuli Venezia Giulia inizia prima della nuova legge, nel 2007, e nella fase che precede la norma si svolgono sei referendum che, coinvolgendo nove amministrazioni comunali e circa 17 mila persone, hanno prodotto la nascita di tre nuovi Comuni (Campolongo Tapogliano, Rivignano Teor, Valvasone Arzene). In seguito si sono svolte altre dodici consultazioni popolari che hanno portato a un esito positivo in due soli casi, nonostante i contrari abbiano prevalso sui favorevoli in tutti i referendum (in forza di un dispositivo di legge che attribuisce alla Giunta regionale la decisione finale in materia). Nel complesso il tentativo di riduzione del numero ha interessato 36 Comuni (il 16% del complesso regionale) e oltre 156 mila abitanti (il 13% della popolazione) portando alla nascita di cinque nuovi Comuni (con una riduzione di cinque unità sul totale) che raccolgono tutti assieme poco meno di 19.000 abitanti (l'1,5% di quelli regionali). Inoltre non soltanto i processi hanno riguardato una parte minima della Regione, ma anche hanno interessato aree di ridotto peso demografico, dato che in soli due casi si superano i 6.000 residenti e in un altro la fusione ha prodotto un Comune con poco più di 700 abitanti. Nel complesso, quindi, un tentativo (calato dall'alto) non riuscito e generalmente rifiutato dalla

maggioranza della popolazione coinvolta, che è diventato uno degli argomenti della contrapposizione politica che ha prodotto, nel corso delle recenti elezioni del Consiglio regionale, l'affermazione di una nuova maggioranza che si appresta a intervenire proprio su questo tema.

4. AZIONE E REAZIONE. – Nel frattempo l'azione politica in Parlamento non si è mossa coerentemente rispetto alle leggi fin qua discusse. Nel 2013 è stato presentato alla Camera dei Deputati un disegno di legge (A.C. 65) per il sostegno e la valorizzazione dei Comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti. Due anni dopo, nel novembre 2015, nello stesso ramo del Parlamento, è stato sottoposto un progetto legislativo relativo all'introduzione dell'obbligo della soglia demografica minima per i Comuni di 5.000 unità, limite raddoppiato in un analogo disegno di legge, depositato al Senato, nel marzo 2017.

Tale incoerenza non si è limitata alla proposta, in un caso ritirata, ma ha anche trovato attuazione nella legge 158 del 6 ottobre 2017, denominata "Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni" che recepisce il citato ddl del 2013. In essa non soltanto si valorizzano i centri fino ai 5.000 abitanti (o risultato di fusione di Comuni con una popolazione inferiore a tale cifra) ma di fatto si tutelano entità amministrative che la legge 56 del 2014 avrebbe voluto superare o, comunque, far gestire in maniera migliore. La nuova norma, pur senza citare la taglia demografica, di fatto interviene per sostenere e quindi mantenere i Comuni di ridotte dimensioni, dato che si rivolge a quelli collocati in aree di dissesto idrogeologico o con criticità dal punto di vista ambientale, che presentano una marcata arretratezza economica, un significativo decremento della popolazione, un disagio insediativo, una inadeguatezza dei servizi sociali essenziali, una lontananza dai grandi centri urbani, una ridotta densità, l'appartenenza a aree montane, o parchi nazionali, regionali o aree protette.

5. SENZA PRETESE – Le politiche di riordino territoriale sono state delineate per rispondere a problemi sia di piccola sia di grande scala. La scelta di intervenire sulle fusioni ovvero sull'incremento del rapporto fra residenti e amministrazioni locali e sulla riduzione del numero di queste ultime è stata attuata in quanto funzionale alle esigenze di copertura finanziaria del mantenimento dei servizi nei confronti delle persone e del territorio. Tali intenzioni, però, hanno trovato un ostacolo in una diffusa resistenza da parte delle Regioni, le quali hanno mostrato un comportamento differenziato anche in presenza di un clima politico (e finanziario) complessivamente favorevole. Il ritardo è derivato dalle diverse quantità di Comuni presenti nelle varie Regioni, dalla resilienza attuata dalle esistenti strutture di potere locale davanti a quelle che sono state spesso percepite come imposizioni calate dall'alto da parte di quello centrale, e dalle consuetudini delle singole comunità – come testimonia l'esito dei referendum sulle fusioni nel Friuli Venezia Giulia. Al contempo il Parlamento non ha sostenuto fino in fondo la normativa, introducendo accanto ad essa nuove disposizioni che, nei fatti, hanno contribuito a indebolire il processo di riduzione del numero dei Comuni.

Il quadro che si presenta non indica chiarezza o almeno non in misura tale da rispondere alle esigenze di razionalizzazione nella distribuzione del potere territoriale ai vari livelli. Distribuzione che nelle condizioni attuali sarebbe non soltanto utile, ma soprattutto necessaria davanti alla vetustà della gerarchia del modello amministrativo italiano.

BIBLIOGRAFIA

- ANCE, *Riordino delle funzioni provinciali. Dossier sull'attuazione della legge n. 56/2014*, 13 novembre 2015 (<http://www.ance.it/docs/docDownload.aspx?id=28284>).
- BALDI B., XILO G., "Dall'Unione alla fusione dei Comuni: le ragioni, le criticità e le forme", *Istituzioni del federalismo*, 2012, quad. n.1 pp. 141-165.
- BOLGHERINI S., LIPPI A., MASET S., "I processi decisionali delle regioni e i loro assetti infra-regionali dopo la Legge Delrio: nuove competenze e/o nuovi territori?", *XXIX Convegno della Società Italiana di Scienza Politica*, Cosenza 10-12 settembre 2015, (https://www.sisp.it/docs/convegno2015/107_sisp2015_amministrazione-politiche-pubbliche.pdf).
- CASTELNOVI M. (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato, riflessioni e proposte della geografia italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2013.
- CASULA M., MAROTTA M., "La policy di riordino degli enti locali in Italia (1990-2015)", in BOLGHERINI S., DALLARA C. (a cura di), *La retorica della razionalizzazione: il settore pubblico italiano negli anni dell'austerità*, Bologna, Fondazione di ricerca

- Istituto Carlo Cattaneo, 2016, pp. 27-57.
- CESTARI A., DALLA TORRE R., “Tra comuni la fusione è fredda”, *LaVoce.it*, 13 ottobre 2017, ult. cons. 31 maggio 2108.
- CESTARI A., DALLA TORRE R., Favaretto A., “Fusioni di Comuni: quando il territorio si riforma da solo”, *LaVoce.it*, 20 febbraio 2017, ult. cons. 31 maggio 2108.
- COLUCCI A., COTTINO P. (a cura di), “Resilienza tra territorio e comunità. Approcci, strategie, temi e casi”, *Quaderni dell'Osservatorio*, Milano, Fondazione Cariplo, 2015, n. 21.
- DEODATO C., “Le città metropolitane: storia, ordinamento, prospettive”, *Federalismi.it*, 2012, n. 19, ult. cons. 31 maggio 2108.
- DI GIULIO M., PROFETI S., “Eppur si muove? Il riordino territoriale oltre la crisi”, *Rivista italiana di Politiche Pubbliche*, 2016, n. 3, pp. 311-340.
- DINI F., ZILLI S., (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato. Rapporto 2014*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015.
- ID., “Le conseguenze dell'Area vasta ex legge 56: spunti dalle esperienze di Toscana e Friuli Venezia Giulia”, *Urbanistica informazioni*, special issue, X Giornata di Studio INU “Crisi e rinascita delle città”, XXXXI (2017), n. 272, pp. 929-934.
- ID., “Neo centralismo e territorio fra Città metropolitane, aree vaste e intercomunalità”, in *Atti del XXV Congresso Geografico Italiano*, Roma, giugno 2017, in corso di stampa (2018).
- FERLAINO F., MOLINARI P., *Neofederalismo, neoregionalismo, intercomunalità. Geografia amministrativa dell'Italia e dell'Europa*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- FERRARESI M., MIGALI G., RIZZO L., “Unioni di comuni: i risparmi ci sono”, *LaVoce.it*, 23 gennaio 2018, ult. cons. 31 maggio 2018.
- GRECO M., “Provincia, alzati e cammina”, *LaVoce.it*, 17 gennaio 2017, ult. cons. 31 maggio 2018.
- IOMMI S., *Associazionismo e fusioni di Comuni. Punti di forza e criticità nelle politiche di incentivo*, Firenze, Irpet, 2017.
- ID., “Quella difesa dei campanili che ai cittadini non conviene”, *LaVoce.it*, 14 giugno 2016, ult. cons. 31 maggio 2018.
- MERLONI F., “Ruolo degli enti territoriali e riordino dei territori regionali: spunti per il dibattito”, *Astrid*, 2015, pp. 1-11.
- ORIOLE V., MARTINELLI N., DE LEO D., “Innovazioni. La riforma del governo locale”, in CREMASCHI M. (a cura di), *Rapporto sulle città. Metropoli attraverso la crisi*, Bologna, Il Mulino, 2016, pp.141-151.
- PATRONI GRIFFI F., “La città metropolitana e il riordino delle autonomie territoriali. Un'occasione mancata?”, *Federalismi.it*, 2013, n. 4, ult. cons. 31 maggio 2018.
- PIZZETTI F., *La riforma degli enti territoriali. Città metropolitane, nuove province e unione di comuni*, Milano, Giuffrè 2015.
- POLITI F., “Dall'Unione alla fusione dei Comuni. il quadro giuridico”, *Istituzioni del federalismo*, 2012, n.1, pp. 5-35.
- TUBERTINI C., “La Città metropolitana tra Regione, Comuni ed Unioni. Analisi delle relazioni istituzionali”, *Working papers. Rivista on line di Urban@it*, 2015, n. 1, ult. cons. 31 maggio 2018.
- VIGATO E., “Le unioni e le fusioni di Comuni nel disegno di legge ‘Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni’. Quali novità all'orizzonte per i piccoli Comuni?”, *Federalismi.it*, 2013, n. 21, ult. cons. 31 maggio 2018.
- ZILLI S., “Città metropolitane e Regioni a statuto speciale”, in *Atti del XXV Congresso Geografico Italiano*, Roma, giugno 2017, in stampa (2018).
- ID., “Il riordino amministrativo dopo la legge 56 e la sua declinazione nelle regioni a statuto speciale. Il caso del Friuli Venezia Giulia”, in DANSERO E., LUCIA M.G., ROSSI U., TOLDO A. (a cura di), *(S)radicamenti*, Giornata di studio della Società di Studi Geografici, Torino, 16 dicembre 2016, Firenze, Società di Studi Geografici, pp. 35-41.
- ID., “Regioni, province, città metropolitane (e tribunali e prefetture e aziende sanitarie...). Sui limiti della discussione sul riordino, non soltanto amministrativo, del territorio italiano”, in CASTELNOVI M. (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato*, Roma, Società Geografica Italiana, 2013, pp.103-112.
- ID., “Tracce di una geografia del Friuli Venezia Giulia letta attraverso l'evoluzione dell'organizzazione amministrativa del territorio”, in FORNASIN A., POVOLO C. (a cura di), *Per Furio. Studi in onore di Furio Bianco*, Udine, Forum, 2014, pp. 329-336.

http://www.camera.it/leg17/465?tema=unioni_fusioni_comuni
<http://autonomielocali.regione.fvg.it/aall/export/sites/default/AALL/fusioni-comuni/vademecum/documentazione/>
<http://www.comunweb.it/Ecosistema/Fusioni-di-Comuni>
<https://www.tuttitalia.it/variazioni-amministrative/nuovi-comuni-2018/>
<http://www.eupolis.regione.lombardia.it/cs/>
http://www.eupolis.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Regione%2FMILayout&cid=1213851363284&packedargs=TemplateDestinazione%3DMIRedazionaleDettaglio2Col%26assetid%3D1213868841621%26assettype%3DRedazionale_P%26idPagina%3D1213851363284&pagename=RGNWrapper

Università degli studi di Trieste: zillis@units.it

RIASSUNTO: Il processo di riordino territoriale dello Stato ha avuto una forte incremento con la legge 56 del 2014 che ha posto la questione della nuova gerarchia del territorio. Questa ha introdotto le Aree vaste e le Città metropolitane, ma ha anche creato le condizioni per incrementare il processo di fusione fra Comuni, avviato con la legge 142 del 1990 e confermato dal TUEL del 2000, sostenendolo politicamente e finanziariamente. La riduzione del numero dei Comuni, circa 8.000 è uno dei problemi principali della gestione territoriale dell'Italia perché nella grande maggioranza essi hanno un numero ridotto di abitanti (meno di 5.000 abitanti nel 70% dei casi). Per questo motivo negli ultimi anni oltre 400 Comuni hanno provato a fondersi

e da questo processo ne sono nati circa cento nuovi. La maggioranza dei tentativi non sono riusciti – come dimostra il caso del Friuli Venezia Giulia - e in ogni caso le nuove entità hanno una popolazione ridotta e non sufficiente a sopperire alle esigenze finanziarie e di buon funzionamento. Al contempo la politica nazionale ha prodotto norme che confliggono con queste leggi e l'esigenza di razionalizzazione.

SUMMARY: The territorial reorganization of Italy had a strong increase in 2014, when a new law (n. 56) raised the question of the new hierarchy of the territory. With this law Italy has “aree vaste” (instead of provinces) and Metropolitan Cities, but a new process of fusion among municipalities too, after previous attempts in 1990 and 2000. The reduction in the number of municipalities, about 8,000, is one of the main problems of the territorial management of Italy because the great majority of those municipalities have less than 5,000 inhabitants. For this reason, over the last few years more than 400 Municipalities have tried to merge and from this process about a hundred new ones have been born. The majority of the attempts failed - as the case of Friuli Venezia Giulia demonstrates - and so the new Municipalities have a reduced population that is not sufficient to meet the financial and well-functioning needs. Meanwhile, the Italian national policy has produced rules that conflict with these laws and with the need for rationalization.

Parole chiave: riordino territoriale, Comuni, fusioni

Keywords: territorial reorganisation, Municipalities, mergers

CARLO VALORANI

PER UN PROGETTO PAESISTICO NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

1. INTRODUZIONE: CASUALE PERSISTENZA O PROGETTO IMPLICITO? – Comparsa a valle di un ventennale dibattito sulle forme di riorganizzazione degli enti locali, e accolta con pareri spesso critici, la Legge Delrio prosegue il suo processo d'implementazione con pochi alti e molti bassi (1). Le Città metropolitane si sono finalmente costituite ma, partecipe il loro essere enti di secondo livello, nella completa indifferenza dei Cittadini.

Osservando il caso del Lazio vediamo come tardi a compiersi il processo d'individuazione delle "zone omogenee" finalizzato allo svolgimento appropriato delle funzioni amministrative di livello locale (2). E anche la Città metropolitana di Roma appare in ritardo nella sua attività di definizione, ancora in attuazione appunto della Delrio, delle "aree omogenee" (3) previste dallo Statuto.

Sul piano concettuale l'idea di "ambito sovracomunale ottimale", in realtà riporta a una questione che è centrale nella letteratura sull'organizzazione del territorio dello Stato: il significato politico del "ritaglio amministrativo", e delle sue diverse aggregazioni amministrative, al paragone della sua rappresentatività in termini geografici. Questione che, potremmo sintetizzare, si sia sempre risolta a favore del primo termine grazie al prevalere, in assenza di una proiezione progettuale sul futuro dei territori, della scelta della continuità.

Questa accorta "indolenza" è una costante della nostra vita politica. Si registra sin dai lavori della Costituente sia nel caso della perimetrazione delle Regioni così come nella sopravvivenza delle Province. E oggi, per avere conferma come un tale atteggiamento "conservativo" permanga anche negli atti legislativi più recenti, è sufficiente citare la stessa Legge Delrio, che all'art. 6 recita: "Il territorio della città metropolitana coincide con quello della provincia omonima [...]". Ancora la medesima linea di tendenza sembra potersi ravvisare nella proposta di legge della Regione Lazio (4) per la "riallocazione delle funzioni amministrative già esercitate dalle province" che, all'art. 3 – "Ambiti territoriali ottimali", dispone che "la Regione, con deliberazione di Giunta regionale [...] definisce gli ambiti territoriali ottimali per la programmazione regionale e per l'esercizio di funzioni decentrate, in coerenza con i distretti sanitari individuati ai sensi dell'articolo 19, comma 6, della legge regionale 16 giugno 1994, n. 18 (5) e successive modifiche". Con successiva precisazione, al comma 2, viene chiarito che questi "costituiscono [...] unità territoriale di riferimento per l'esercizio di funzioni relative a servizi ad organizzazione complessa, nonché per il decentramento territoriale regionale".

Possiamo quindi dire che nel momento in cui nel nostro Paese ci si adopera a metter mano alla riorganizzazione dello Stato il retro pensiero del politico rimane sempre molto "prudente". In modo elegante potremmo dire che essendo sempre forte nel nostro legislatore, in assenza di prospettive condivise,

(1) Tra gli altri si pensi all'esito negativo del referendum confermativo del 4 dicembre 2016 e alla norma sul "Ridimensionamento del contributo alla finanza pubblica di province e città metropolitane per l'anno 2016" di cui al D.L. Enti Locali n. 113 del 24 giugno 2016, coordinato con legge di conversione 7 agosto 2016 n. 160.

(2) Legge n. 56, del 7.04.2014, "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", Art. 1, co. 11, punto c) "può prevedere, anche su proposta della regione e comunque d'intesa con la medesima, la costituzione di zone omogenee, per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, con organismi di coordinamento collegati agli organi della città metropolitana, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica".

(3) Statuto Città Metropolitana di Roma Capitale, Titolo I. Principi Generali, Art. 1 La Città metropolitana di Roma Capitale, co. 3.

(4) Norme regionali di riallocazione delle funzioni amministrative già esercitate dalle province alla luce della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni) e successive modifiche.

(5) Disposizioni per il riordino del servizio sanitario regionale ai sensi del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502.



la tentazione di cedere al “Gerrymandering” (6), nello scontro tra veti incrociati, prevale la scelta di una comoda conservazione. Di fatto quello che purtroppo manca del tutto nelle nostre classi dirigenti è una visione progettuale forte e condivisa del futuro dei territori italiani.

Tuttavia, a fronte delle sfide che pone la complessità del sistema socio economico contemporaneo, l'impostazione amministrativa piramidale del nostro Paese sembra mostrare evidenti limiti. Limiti che sono stati posti in evidenza da diversi ricercatori.

2. IL DIBATTITO SCIENTIFICO RECENTE. – Nel dibattito scientifico recente si registra il risultato della ricerca denominata *Per un riordino territoriale dell'Italia* (7) condotta dalla Società Geografica Italiana (SGI) che, in particolare, pone in evidenza come “nei più recenti documenti prodotti in sede comunitaria, le regioni destinatarie di sostegno finanziario non verrebbero più definite in ragione dei limiti amministrativi” e al contrario “le politiche di intervento dovrebbero indirizzarsi [...] verso quei sistemi territoriali in cui determinate caratteristiche di omogeneità funzionale si intrecciano con coalizioni di attori e istituzioni cementate da valori comuni” dove “diventano decisive [...] le agglomerazioni e le reti, entrambe forze motrici dello sviluppo”. In questa visione territoriale fluida e complessa si sottolineano le potenzialità dei sistemi locali: “Il valore e il genius loci dei luoghi e del territorio hanno assunto una dimensione ben più importante, dinamica, strategica e incisiva rispetto al passato. I «nuovi fattori di localizzazione» sono riconducibili alle condizioni specifiche dei territori le quali, secondo diverse modalità, possono agire nei processi di riqualificazione territoriale e di rigenerazione sociale, economica e culturale anche di aree e regioni sinora poco valorizzate”.

In altro ambito scientifico, e tuttavia nella stessa direzione, si era già mosso il progetto *Italia Europa. Il territorio come infrastruttura di contesto. Contributi alla programmazione 2007 2013* (8) che promuoveva una visione alternativa di organizzazione territoriale diversa dalla tradizionale organizzazione piramidale.

“Il territorio italiano del futuro viene [...] interpretato come uno spazio multistrato e multidimensionale, attraversato da molteplici flussi di connessione alle reti lunghe dello scambio”. “Gli strati si articolano a partire dai territori identitari, rappresentati dai contesti insediativi locali sedimentati nel tempo e oggi in fase di profonda trasformazione; poi i territori della competitività, ricostruiti con un approccio fortemente innovativo che coniuga fino al livello locale le strategie d'impresa con le dotazioni di risorse territoriali; poi ancora i territori-snodo, intesi come commutatori privilegiati di flusso [...] e infine i grandi territori comunitari, ovvero i sistemi macroregionali riconoscibili come specificazioni dello spazio geopolitico europeo e mediterraneo [...]” (Clementi, 2010).

Esito principale di questa proposta organizzativa è stata la costruzione di una “visione guida” finalizzata al *Quadro strategico nazionale per la politica di coesione (QSN) 2007-2013*, articolata in corridoi e piattaforme territoriali strategiche, a loro volta di livello transnazionale, nazionale, interregionale. Si trattava di una idea progettuale forte che non dimenticava di porre fortemente l'accento sul ruolo che in questo complesso sistema possono svolgere le realtà locali e segnatamente i cosiddetti “territori identitari” (9).

3. IL TERRITORIO DAL PUNTO DI VISTA STATISTICO. – La lettura del Paese attraverso i suoi sistemi locali del lavoro (SLL) propone una “griglia territoriale sufficientemente dettagliata e che esaurisca comple-

(6) “[...] Gerrymandering [...], neologismo che può essere spiegato in breve ricorrendo all'aneddotica. Nel 1812, proprio prima di indire le elezioni dello Stato del Massachusetts, il governatore in carica (e futuro vicepresidente dell'Unione) Elbridge Gerry decise di ridefinire i collegi [...] i collegi, si disse, erano stati disegnati senza alcun criterio razionale che non fosse quello di procurare l'affermazione del governatore [...] apparivano morfologicamente bizzarri, e avventura volle che i giornalisti della «Boston Gazette», giornale di opposizione, scorgessero nella loro forma il profilo notoriamente diabolico della salamandra. Il ritaglio a forma di salamander venne battezzato Gerry-mander, contro di esso la gazzetta organizzò una campagna di stampa tanto assidua quanto feroce, e con tale denominazione la pratica è stata infine tramandata ai posteri (Dini, 2013).

(7) Documento SGI 2013a firma AAVV privo di ISBN.

(8) Elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal DICOTER.

(9) Articolati in nove tipologie di contesti insediativi locali: 1. Nodi urbani; 2. Aree rurali in declino; 3. Campagne urbanizzate; 4. Industrializzazione diffusa; 5. Città diffusa; 6. Città diffusa dinamica; 7. Economie turistiche; 8. Nodi dinamici; 9. Nodi dinamici in declino.

tamente ed in maniera omogenea lo spazio nazionale; ma soprattutto, aree i cui confini non sono il risultato di eventi storici passati, di decisioni politico-amministrative o della sola morfologia del territorio, ma sono invece definiti sulla base dell'organizzazione (o meglio auto-organizzazione) dei rapporti sociali, lavorativi ed economici dell'area (Cruciani, 2015)". In sintesi si può dire che l'elaborazione dei SLL viene effettuata sulla base di "matrici complete del pendolarismo (a partire da quella del 1991)" e considerando "le principali informazioni relative sia ai censimenti della popolazione e delle abitazioni, sia ai censimenti dell'industria e dei servizi". Secondo alcuni Autori i SLL, come visto determinati principalmente sul pendolarismo casa/lavoro, sarebbero considerati anche rappresentativi di forme urbane definite su base funzionale. Ovvero intorni territoriali autonomamente determinatisi a partire dai flussi di spostamento e prescindendo dal mosaico amministrativo.

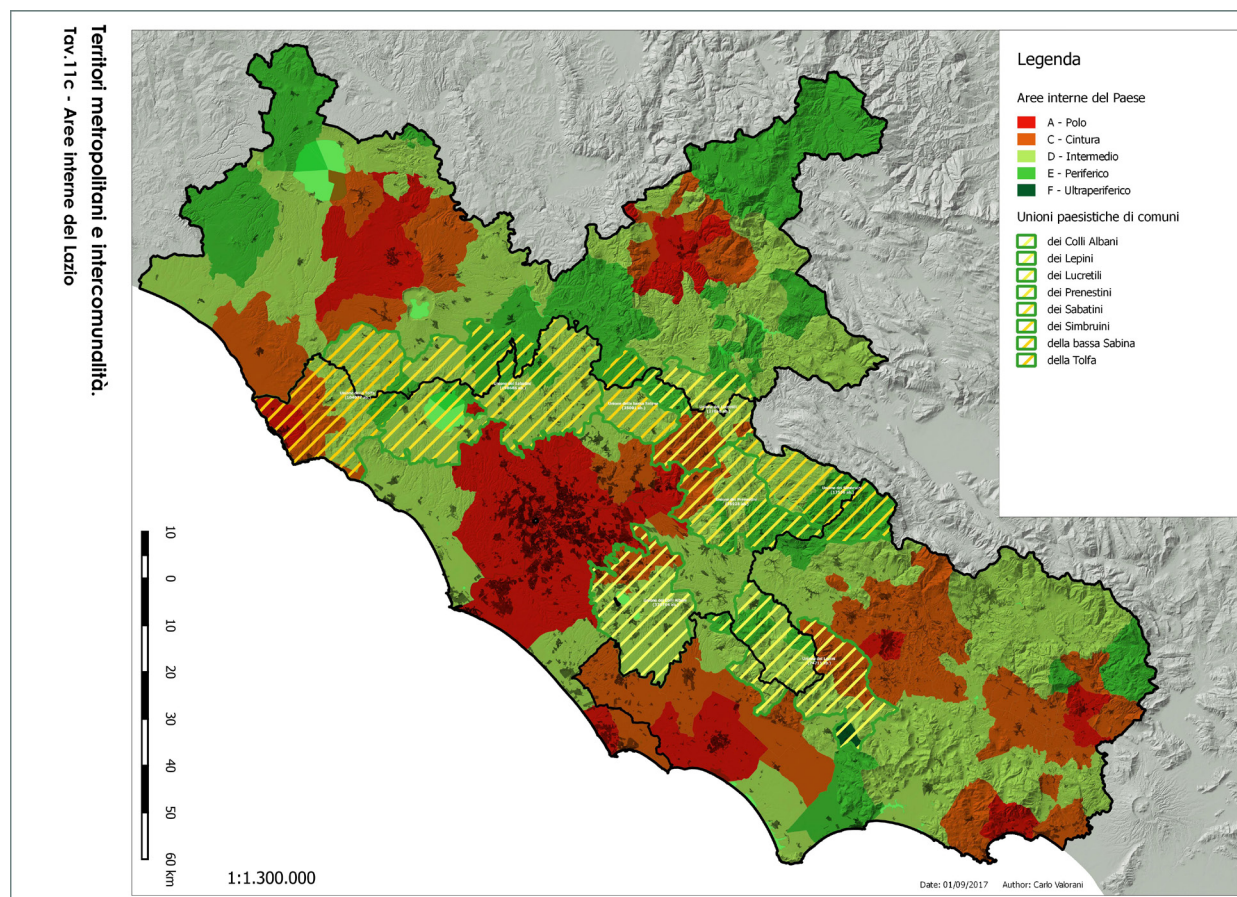


Fig. 1 – Aree interne del Lazio.

Fonte: Elaborazione originale dell'Autore sulla base dello Schema di deliberazione della Regione Lazio concernente l'individuazione delle Aree interne della Regione Lazio per la I fase di attuazione della "Strategia nazionale Aree interne" Del. 477/ del 17/07/2014.

In ogni caso è facile riscontrare come la dimensione dei sistemi principali sia spesso coincidente con i perimetri delle vecchie provincie. Pertanto l'individuazione dei SLL sembra essere di una certa utilità ai fini dell'ottimizzazione del confine amministrativo delle attuali Città metropolitane (10).

4. L'ACCESSIBILITA' AI SERVIZI E LE 'AREE INTERNE'. – Nel documento della *Strategia Nazionale Aree Interne*, si legge: "chiamiamo interne quelle aree significativamente distanti dai centri di offerta di servizi

(10) Il sistema locale di Roma, con quasi 3.900 km², è invece il più esteso, soprattutto considerando che il solo comune di Roma contribuisce per oltre un terzo alla superficie complessiva del sistema locale.

essenziali (di istruzione, salute e mobilità), ricche di importanti risorse ambientali e culturali e fortemente diversificate per natura e a seguito di secolari processi di antropizzazione (11)”.

La strategia nazionale si basa sulla constatazione di fondo che “i progetti di sviluppo locale, sui quali sino ad oggi si è posta quasi esclusivamente l’attenzione, non generano l’ammontare di effetti attesi o non generano alcun effetto in mancanza di [...] pre-condizioni”. Tali precondizioni sono individuate nella capacità di “produzione e offerta sul territorio di servizi” considerati essenziali: a) sanitari; b) istruzione e formazione professionale; c) mobilità.

L’ipotesi della strategia nazionale parte dalla lettura del Paese osservato come “una rete di comuni o aggregazioni di comuni (centri di offerta di servizi) attorno ai quali gravitano aree caratterizzate da diversi livelli di perifericità spaziale” e in base a questo modello si procede alla classificazione dei territori assumendo anche in questo caso il criterio del tempo necessario per accedere ai servizi.

La classificazione applicata prevede cinque livelli di accessibilità. I poli, che garantiscono la massima accessibilità ai servizi, corrispondono ai “Centri di offerta di servizi” definiti come “quel comune o aggregato di comuni confinanti, in grado di offrire simultaneamente: tutta l’offerta scolastica secondaria, almeno un ospedale sede di DEA di I livello e almeno una stazione ferroviaria di categoria Silver”.

Attorno ai poli gravitano le “aree interne”. Queste sono classificate secondo quattro fasce (aree di cintura; aree intermedie; aree periferiche e aree ultra periferiche) che sono determinate “sulla base di un indicatore di accessibilità calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo”.

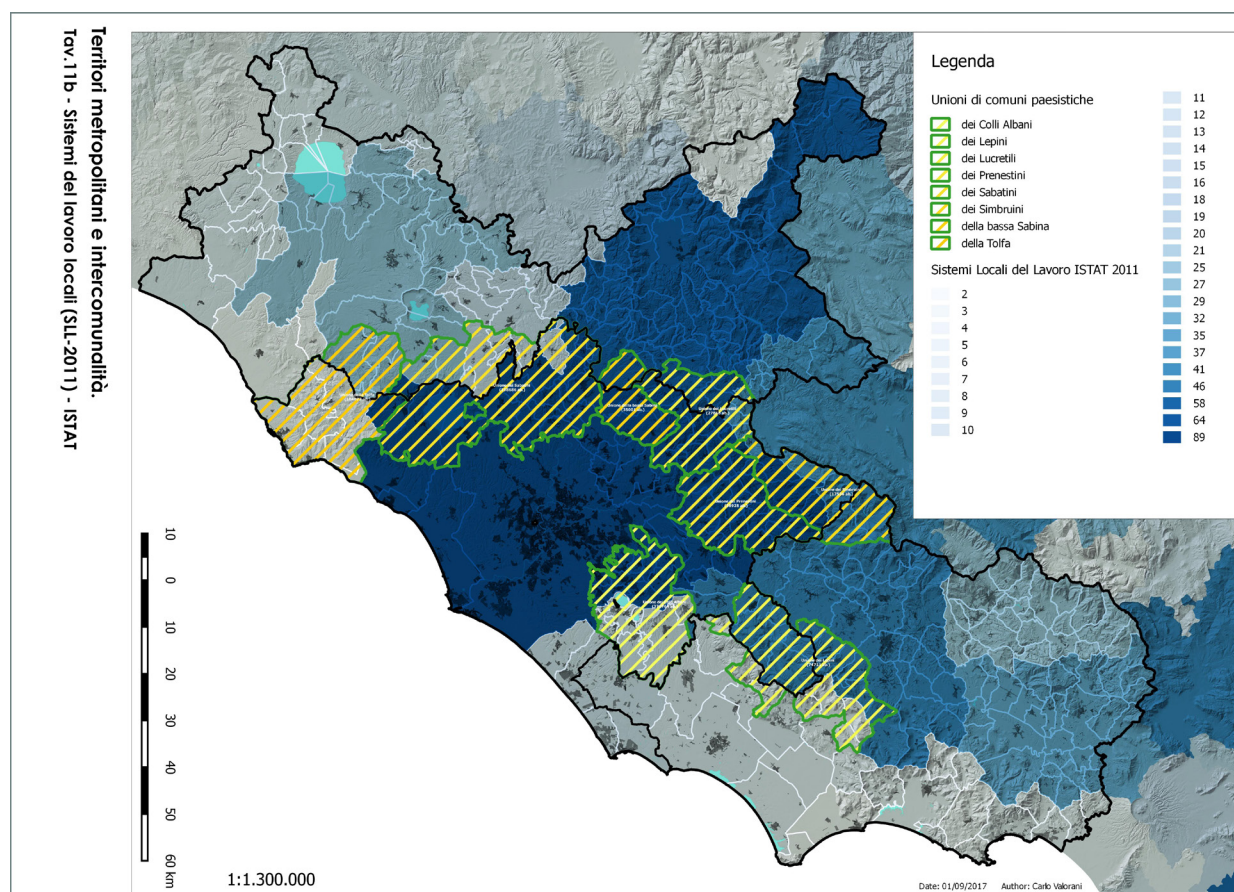


Fig. 2 – Sistemi del lavoro locali.

Fonte: ISTAT - Elaborazione originale dell’Autore sulla base “Cartografia e rappresentazioni interattive”, https://www.istat.it/storage/sl2011/SLL2011_shapefile.zip.

(11) Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e *governance*. Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013.

Anche in questo caso prendendo in considerazione i cluster determinati dall'insieme delle amministrazioni che fanno parte dei poli, delle aree di cintura e delle aree intermedie, è facile constatare come questi siano largamente comparabili con il perimetro della vecchia provincia.

Allo stesso tempo è evidente come di fatto i cluster che si formano evidenziando le aree periferiche e ultra periferiche, determinano areali talmente vasti da risultare poco utili a guidare il processo di riorganizzazione dal basso delle amministrazioni comunali.

5. UNA DIVERSA PROSPETTIVA. – Se quindi è certamente opportuno dotarci di una diversa organizzazione per governare il territorio, dovremmo però puntare a uno strumento utile ad affrontare i problemi strutturali che dovremo affrontare nei prossimi decenni. In questa prospettiva sarà ancora così centrale la questione del costo, e dell'accessibilità ai servizi, al punto di dimenticare qualsiasi altro parametro localizzativo o gestionale?

Ogni giorno vediamo confermate le previsioni contenute nella SNA (*Strategia Nazionale di Adattamento ai cambiamenti climatici*): riduzione della qualità e della disponibilità di acqua, frane e flussi di fango e detriti, alluvioni lampo, maggior rischio di incendi boschivi e siccità, inondazione ed erosione delle zone costiere, riduzione della produttività agricola. Già dal 2012 il tema del contenimento del consumo di suolo (agricolo) si è imposto all'attenzione fino al punto da strutturarsi in una nuova, e un po' incongrua, proposta di legge sugli interventi di rigenerazione urbana. Possiamo osservare l'avanzare di esperienze attorno ai "contratti di fiume". Abbiamo di recente visto l'approvazione della Legge Realacci per il sostegno ai "piccoli comuni" che riconosce l'importanza dei presidi territoriali di lungo periodo e le loro attuali difficoltà. Ancora vediamo come il *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo* (Mibact PST 2017-22) preveda, tra l'altro, la differenziazione dell'offerta territoriale fino a coinvolgere i territori della tradizione insediativa minore. Nel Lazio, la Regione disciplina la promozione e la valorizzazione della rete dei cammini (RCL).

Potremmo quindi sinteticamente dire che il "sistema naturale" e il "sistema storico" siano stati recentemente, da più parti, oggetto di attenzioni e interventi. Potremmo anche dire che le attenzioni a questi temi della politica, che si sono intensificate in questo lungo periodo pre-elettorale, siano un chiaro indicatore di una sensibilità diffusa nel Paese. Sensibilità che, considerando le assenti politiche di sensibilizzazione culturale, si deve rintracciare nella concreta vita vissuta delle persone.

Tutte le azioni politiche citate (altre se ne potrebbero evocare) non appaiono guidate da una regia coerente. La macchina amministrativa divisa in settori, espressione di saperi e professioni "separate", tende all'autoreferenzialità. Così in una grave assenza di proposte progettuali per il futuro del Paese, vediamo atterrare nei nostri territori iniziative e finanziamenti tra loro spesso incoerenti.

Dunque, in vista di una riorganizzazione territoriale, è forse lecito tornare ad avere uno sguardo più interdisciplinare. Si tratta di pensare al territorio adottando un nuovo paradigma, un "nuovo orientamento del pensiero e di elaborazione di un'immagine del mondo" (von Bertalanffy, 1969) che potrebbe essere rintracciato in quello che, alcuni Autori hanno denominato, "paradigma-paesaggio" (Balbo, 2014; Ricci, 2012).

Ecco quindi che il concetto di "paesaggio" si propone come strumento concettuale, per definizione transdisciplinare e transcalare, utile alla costruzione di un'idea (paesistica) che possa essere precondizione di trasformazioni territoriali sistemiche condivise dalle popolazioni.

6. IL PROGETTO PAESISTICO E L'AREA METROPOLITANA DI ROMA – Proprio partendo dalla transdisciplinarietà e dalla transcalarità del concetto di paesaggio si sviluppa l'attività progettuale che qui presentiamo che è parte di una più ampia attività di ricerca incentrata attorno all'implementazione dell'intercomunalità nella Regione Lazio (Mariano e Valorani, in stampa).

Prima di articolare una proposta progettuale, la ricerca ha effettuato un attento monitoraggio dello stato di attuazione della normativa nella Regione Lazio e in particolare nell'area metropolitana di Roma. Questa attività propedeutica ha consentito di individuare alcuni ritardi nell'applicazione delle norme che tuttavia, tranne rare eccezioni, sono imputabili al fatto che le stesse disposizioni, in relazione ad alcune concrete realtà territoriali, sono nella loro letteralità, inapplicabili.

Infatti, osservando la geografia del territorio e valutando quindi le contiguità territoriali e il numero abitanti, è stato possibile accertare come appaia senza concreta soluzione la situazione di ben cinque

amministrazioni. E precisamente i comuni di Nemi e di Canale Monterano e il gruppo di comuni di Gavignano, Gorga e Montelanico. Queste amministrazioni risultano essere completamente isolate e in quanto tali impossibilitate ad associarsi in unioni che possano arrivare alla soglia minima del requisito di legge (10.000 ab.). Pertanto allo stato attuale risulta necessario intervenire sulle Unioni già in essere con integrazioni finalizzate a migliorare il livello di applicazione della normativa.

In questo senso l'attività progettuale ha esplorato tre progetti alternativi di riassetto amministrativo della Città metropolitana di Roma. Alternative progettuali che sono espressione di visioni progettuali sostanzialmente diverse.

Nelle due prime ipotesi si è cercato di prevedere interventi di riorganizzazione estremamente contenuti con l'intento di non interferire con l'assetto amministrativo attuale espressione di un processo *bottom-up*. Tuttavia i tentativi progettuali di riorganizzazione hanno dimostrato, nel merito, l'impossibilità del rispetto delle norme anche facendo ricorso a forti allargamenti delle griglie dimensionali dettate dalla norma.

Da queste considerazioni scaturisce la terza alternativa, denominata *Progetto di Unioni di comuni per affinità paesistica*, che appunto muove da una proposta di assetto paesistico, inteso come un progetto politico di trasformazione del territorio, sulla base della quale individuare i raggruppamenti amministrativi necessari e opportuni ad attuarla.

7. LE UNIONI DI COMUNI PER AFFINITÀ PAESISTICA (ALTERNATIVA 3). – La proposta progettuale segue un ragionamento volto a una riorganizzazione amministrativa che non sia solo la banale applicazione di un criterio di ottimizzazione dell'efficienza nell'offerta e nella produzione dei servizi erogati alle collettività. Una riorganizzazione dei ritagli amministrativi che possa essere strumento per l'attuazione di un'idea di sviluppo territoriale condivisa: un'ingegneria istituzionale intesa come strumento per costruire i futuri assetti paesistici intesi come basi irrinunciabili per uno sviluppo sostenibile di lungo periodo basato sulle specificità identitarie e locali.

Anche a partire da tali considerazioni nasce l'idea progettuale che vuole favorire, in ambiti territoriali caratterizzati da analoghe potenzialità e problematiche ambientali e paesistiche, la nascita di un sistema gestionale unitario. Ambiti nei quali, di seguito, si immagina la creazione di direttrici locali di percorrenza che possano svolgere il ruolo di dorsale di relazioni dal forte valore paesistico attorno alle quali concentrare le politiche di valorizzazione dei territori stessi.

Così, alla luce delle classificazioni di letteratura, e attraverso l'osservazione comparata (si potrebbe dire transdisciplinare) dei diversi strati conoscitivi sintetizzata in una forte lettura strutturale, sono state determinate alcune porzioni territoriali che possiedono coerenti caratteri paesistici e ambientali (che possono derivare da caratteri fisici, ambientali, ma anche culturali e di storia insediativa).

Tali parti, qui denominate "distretti paesistici", dovrebbero essere opportunamente gestite secondo una regia unitaria necessaria a coordinare la manutenzione dei luoghi e a costruire paesaggi basati sulla permanenza dei caratteri strutturali degli stessi.

In questo senso il progetto di paesaggio assume un ruolo politico, diventa un "filtro" con cui scegliere il futuro di un territorio. Diventa un indirizzo per la programmazione economica/insediativa. Non più mero modellatore della forma che interviene solo dopo scelte economiche (insediative) determinate da altri ordini di priorità (altri tavoli decisionali). Non più mero apparato di vincoli paesistici.

Nella Tavola 18 (vedi fig.1) è possibile prendere visione dei 13 distretti paesistici previsti con riferimento all'intorno ampliato della Città metropolitana di Roma. Per ciascuno dei distretti individuati sono progettati degli itinerari locali che costituiscono le dorsali prioritarie degli interventi per la conservazione e valorizzazione dei luoghi. Direttrici che si propongono come spunti per trovare nuove ragioni di percorrenza, uso e scoperta dei territori che conducano alla scoperta di antichi, e nuovi, itinerari. Questi sono progettati secondo due obiettivi. A scala più ravvicinata, e rivolti agli attori che vivono e operano nel territorio, troviamo quelli che si sono denominati "itinerari locali". Il loro tempo di percorrenza è calibrato per consentire di muoversi sui diversi itinerari del distretto paesistico e compiere alcune brevi soste di approfondimento, così come delle digressioni per scoprire luoghi più reconditi. Ad altra scala perlopiù interregionale, sono progettati degli "itinerari di attraversamento", rivolti più al viaggiatore, e intendono favorire, attraverso il confronto diretto, la comprensione della diversità dei paesaggi italiani, risorsa fondamentale, e non delocalizzabile, del nostro Paese.

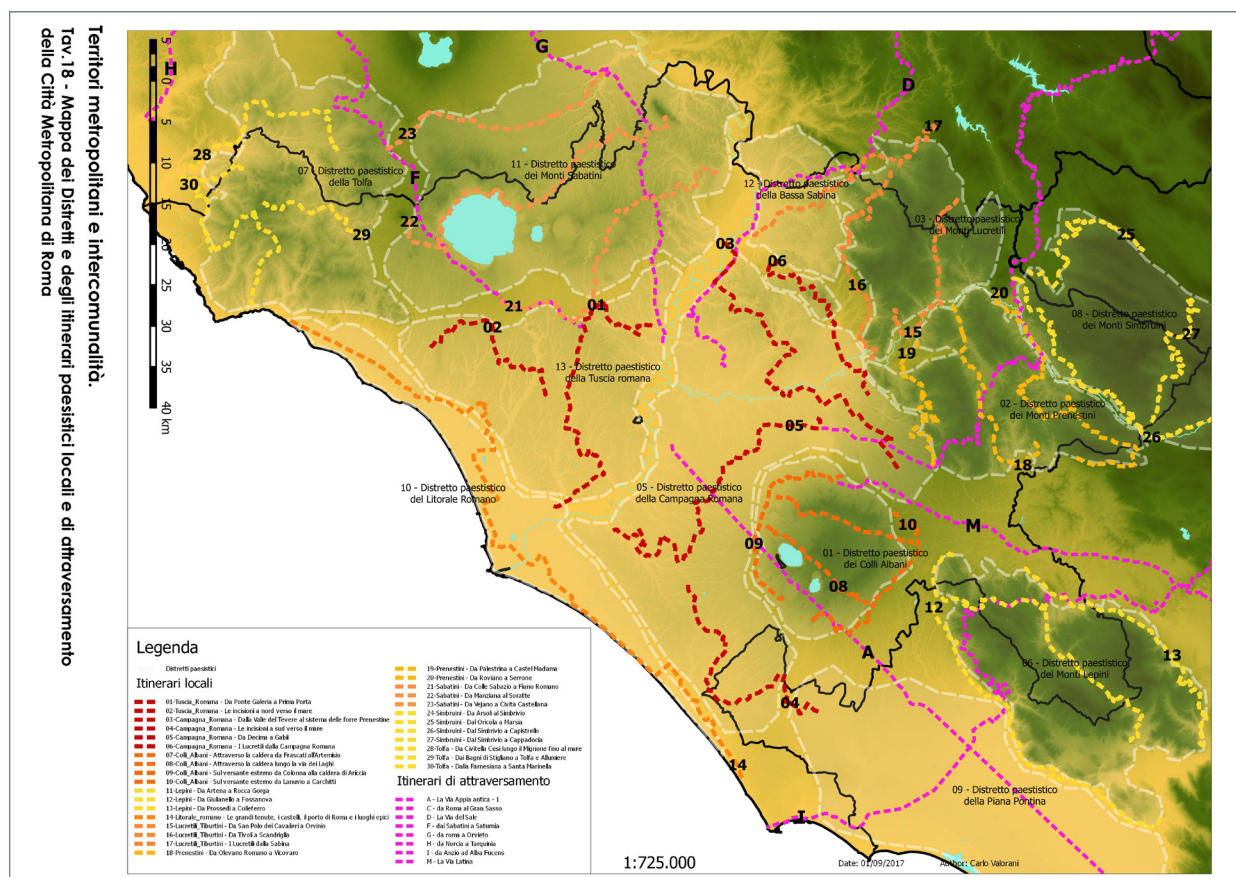


Fig. 3 – Mappa dei Distretti e degli itinerari paesistici locali e di attraversamento della Città Metropolitana di Roma.

Fonte: Elaborazione originale dell'Autore.

Tali direttrici potrebbero anche essere opportunamente integrate alla rete già esistente dei percorsi storici, dei percorsi culturali, dei percorsi religiosi quali le “vie Francigene del nord”, “vie Francigene del sud”, “il Cammino di San Benedetto”, “La Via di Francesco”, il “sentiero di Papa Wojtyla”.

Il tempo di percorrenza di questi itinerari, dalle due alle sei ore, consente di trasformare il tempo di trasferimento in “viaggio”, inteso come esperienza emotiva, come essenza del percorso stesso. Dunque l’itinerario è studiato in modo da incoraggiare l’aumento della presenza turistica nella regione e diventare così anche sostegno alle economie locali.

Il progetto si spinge fino a definire (vedi fig.2) una proposta di raggruppamenti di amministrazioni di livello comunale su base paesistica, le “Unioni paesistiche di comuni”, basata sull’afferenza ai distretti paesistici precedentemente individuati. In questo caso, coerentemente con la lettura paesistica, questi raggruppamenti travalicano il confine amministrativo della Città metropolitana di Roma arrivando a coinvolgere anche amministrazioni delle province contigue. In sintesi sono previste otto “Unioni paesistiche di comuni” che coinvolgono un totale di 134 amministrazioni.

Il progetto prevede dunque un arcipelago di “distretti paesistici”, caratterizzati da coerenti caratteristiche paesistiche e ambientali, che viene posto in rete attraverso delle direttrici di sviluppo attestate lungo itinerari storici o comunque dal forte valore paesaggistico. Un sistema complesso e flessibile di relazioni utile a porre in valore le potenzialità di quelli che potrebbero essere identificati come “territori identitari”, parti organiche di una più ampia regione metropolitana.

8. CONCLUSIONI. – Sotto la pressione degli eccessivi costi connessi all’erogazione di servizi sta prevalendo l’idea di una riorganizzazione amministrativa basata sul criterio dell’accessibilità: collocare, o rendere più accessibile, un più ridotto numero di punti di accesso ai servizi.

A questo scopo si stanno osservando i sistemi locali del lavoro come “forme urbane funzionalmente

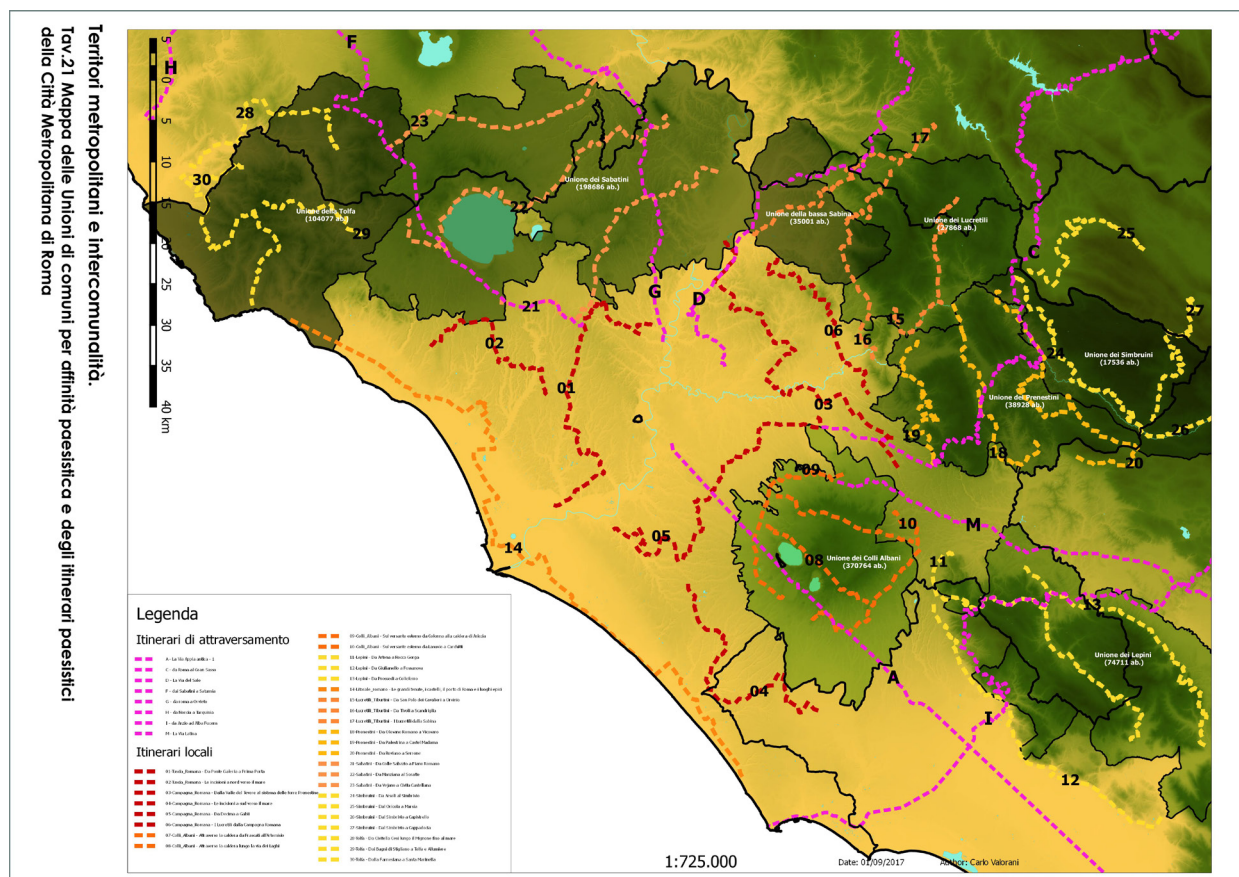


Fig. 4 – Mappa delle Unioni di comuni per affinità paesistica e degli itinerari paesistici della Città Metropolitana di Roma.

Fonte: Elaborazione originale dell'Autore.

definite” scoprendo che le loro “forme territoriali auto organizzate” perlopiù corrispondono alla dimensione delle vecchie provincie. Un’analoga indicazione deriva dalla lettura policentrica che è alla base della classificazione in “aree interne” cosicché i cluster determinati dai poli, con le loro aree di cintura e aree intermedie, seguono da vicino il perimetro delle vecchie provincie. Sono indicazioni che seppur interessanti ai fini di un’ottimizzazione del perimetro delle città metropolitane tuttavia scontano l’essere basate su fattori congiunturali: la presenza di servizi, l’accessibilità agli stessi.

Il caso della Città metropolitana di Roma è interessante per fare una lettura comparata di questi risultati con quella che è la base fisica del territorio. Il dato più evidente è che gli areali determinati su base statistica sostanzialmente coincidono con quello che si può identificare come l’invaso geografico che racchiude l’area romana della valle del Tevere. Banalmente si riscontra che l’attrazione del polo centrale di Roma Capitale si estende fortissima fino a coinvolgere in prima istanza i versanti interni dei rilievi attorno Roma. In fondo è l’esito di un processo insediativo che si autoalimenta: individuo le concentrazioni di popolazione, rilevo le disfunzioni dell’armatura infrastrutturale, intervengo con ulteriori infrastrutture e servizi e questo provoca una ulteriore polarizzazione e dunque l’aggravamento dei fenomeni di congestione.

Di fronte ai problemi di ordine ambientale e paesistico del nostro territorio dovremmo al contrario immaginare una riorganizzazione amministrativa che restituisca uno strumento utile in primis a incidere su fattori che certamente devono essere considerati come non congiunturali.

In questo senso tuttavia risulta evidente come lo strumento statistico sia del tutto inadeguato a dare indicazioni utili. Da un lato individua areali (le aree interne periferiche e ultraperiferiche) troppo vasti ed eterogenei sotto l’aspetto delle loro dinamiche ambientali e paesistiche, dall’altro (come visto per con gli SLL) porta a non unire in una unità amministrativa organica territori che presentano coerenza ambientale e paesistica.

Il lavoro di ricerca presentato dimostra che prendendo come base principale di una riorganizzazione amministrativa il criterio ambientale e paesistico sarebbe possibile individuare aree dai caratteri intrinsecamente coerenti che presentano estensioni territoriali utili a perseguire una semplificazione amministrativa. Queste aree potrebbero rispondere a un tempo agli obiettivi di riorganizzazione bottom-up (unioni di comuni) e come pure alle indicazioni di riorganizzazione top-down (determinazione delle aree omogenee) e, in ultima analisi, il loro raggruppamento determinerebbe un intorno territoriale che comporterebbe solo minimi correttivi sull'attuale perimetro della Città metropolitana di Roma.

In questo senso la proposta progettuale vuole quindi essere un contributo scientifico da consegnare a un dibattito, che si auspica sempre più partecipato, sul futuro dei nostri territori.

BIBLIOGRAFIA

- BALBO P.P., "Lecture 5. Progetto di Paesaggio: entro il paradigma di architettura totale, tra natura e artificio", in BAIANI S., CRISTALLO V., SANTANGELO S., (a cura di), *Lectures #1 design, pianificazione, tecnologia dell'architettura*, Roma, Rdesignpress, 2014, pp. 102-121.
- CLEMENTI A., "Voce Territorio: una risorsa per lo sviluppo, XXI secolo", *Gli spazi e le arti*, Vol. IV, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, 2010.
- CRUCIANI S., "Trasparenza, replicabilità e innovazione nella definizione dei nuovi sistemi locali", in ISTAT, *La nuova geografia dei sistemi locali*, Roma, Ed. Istituto nazionale di statistica, 2015, pp. 15-20.
- DINI F., "Amnesia strutturale, gerrymandering involontari e dimensioni geografiche ottime", in CASTELNOVI M., (a cura di), *Il riordino territoriale dello stato. Riflessioni e proposte della geografia italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2013, pp. 91-102.
- MARIANO C., VALORANI C., *Territori metropolitani e intercomunalità*, Milano, Franco Angeli, in stampa.
- RICCI M., "Nuovi paradigmi", in RICCI M., (a cura di), *Nuovi paradigmi*, Rovereto (TN), ListLab, 2012, pp. 6-17.
- VON BERTALANFFY, *Teoria generale dei sistemi, Fondamenti, sviluppo, applicazioni*, Milano, Mondadori, 1969.

Università Sapienza, Roma: carlo.valorani@uniroma1.it

RIASSUNTO: Osservando i recenti interventi legislativi potremmo sinteticamente dire che il "sistema naturale" e il "sistema storico" siano tornati a essere oggetto di attenzioni e interventi. Queste azioni non appaiono però guidate da una regia. La macchina amministrativa divisa in settori, espressione di saperi e professioni "separate", tende all'autoreferenzialità sui territori vediamo così atterrare iniziative e finanziamenti privi di una strategia coerente. In questa congiuntura le disposizioni per rendere più economicamente vantaggiosa l'amministrazione dei comuni minori prevedono una riorganizzazione dei ritagli amministrativi ma in assenza di un progetto condiviso a lungo termine. Il lavoro che qui si propone è stato sviluppato sulla base della lettura coordinata del sistema naturale e del sistema storico e, dopo aver immaginato un progetto paesistico di area vasta, ipotizza un assetto di riferimento per le future azioni di riorganizzazione amministrativa del mosaico amministrativo della Regione Lazio. Viene ipotizzato un arcipelago di "distretti paesistici", caratterizzati da coerenti caratteristiche paesistiche e ambientali, che viene posto in rete attraverso delle direttrici di sviluppo attestate lungo itinerari storici o comunque dal forte valore paesaggistico. Ne consegue un sistema complesso e flessibile di relazioni utile a porre in valore le potenzialità di quelli che potrebbero essere identificati come "territori identitari", parti organiche di una più ampia regione metropolitana.

SUMMARY: Observing the recent legislation, we could synthetically say that the "natural system" and the "historical system" have returned to being the object of attention and intervention. These actions do not appear, however, guided by a clear vision. The administrative machine is divided into sectors which are the expression of different professional expertises; this cause that it reflects itself onto the territory, and as a consequence many different actions are financed but without a coherent strategy or synergy. Nevertheless, current time requires a rationalization of the smaller municipalities so to make their administration more economically convenient, although a long-term shared development vision and strategy are often not envisaged nor discussed. This work builds upon a coordinated reading of the natural and historical systems, and after imagining a landscape project for the so called "area vasta", it hypothesizes a reference framework featuring a set of future actions needed to reorganize the administrative mosaic of the Region Lazio. An archipelago of "landscape districts" is hypothesized, characterized by consistent landscape and environmental characteristics, connected according to development guidelines emerged from the historical reading or from a common relevant landscape value. The result is a complex, yet flexible, system of relationships, which is useful to estimate the aggregate value of those potentially connected territories that we characterized as "territorial identities", and that are organic parts of a wider metropolitan region.

Parole chiave: Città Metropolitana, paesaggio, intercomunalità
Keywords: Metropolitan City, landscape, inter-municipality

ANGELA D'ORAZIO

CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE: OPPORTUNITÀ E BARRIERE ALLA COOPERAZIONE

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO. – L'assetto istituzionale prodotto dalla legge 56/2014, in particolare con la definizione delle Città metropolitane, può essere letto, in primo luogo, come il tentativo di rispondere ad una realtà di fatto che ha visto prodursi nel tempo, nelle principali aree urbane del paese, uno scollamento tra il livello amministrativo e quello territoriale nel governo dei processi (1). Alle Città metropolitane si assegna un ruolo privilegiato, nell'organizzazione amministrativo-territoriale, che le vede i motori regionali del futuro sviluppo del Paese. Nello stesso tempo alle città metropolitane si attribuiscono responsabilità di cura delle relazioni istituzionali con omologhe entità a livello europeo, considerando in questo modo la necessità per queste aree di partecipare a reti di scala sovranazionale (sia in termini di posizionamento strategico sia in termini di *governance* globale). L'attribuzione di questo ruolo è coerente con quello che l'Unione europea assegna alle grandi aree urbane per lo sviluppo economico e sociale del continente.

Città e aree urbane sono al centro del discorso politico europeo sullo sviluppo territoriale. Nel quadro dell'agenda di Lisbona, sostanzialmente confermata dalla Strategia Europa 2020, le città sono considerate il principale motore (2) per il raggiungimento degli obiettivi fissati: la politica di coesione, nelle indicazioni del precedente periodo di programmazione e in maniera più decisa nel presente, conferma questo ruolo trainante che è ampiamente descritto e articolato nel quadro della sostenibilità dalle Agende Territoriali (2007 e 2011).

2. CONCETTUALIZZAZIONE DELLE CITTÀ COME SOGGETTO NELLO SVILUPPO ECONOMICO GLOBALIZZATO. – Alle città si attribuisce un doppio ruolo: centri nei quali i cambiamenti sociali ed economici avvengono e contemporaneamente attori che producono questi cambiamenti. Tuttavia mentre gli effetti di agglomerazione dei quali le città godono sono evidenti (3), il ruolo attivo che le città possono avere nel fornire fattori di crescita economica è sostanzialmente debole se non iscritto nel quadro di politiche economiche e territoriali transcalari ed appare comunque strettamente legato al contesto nazionale (ESPON, 2010).

Nel quadro attuale la relazione fra competitività esterna e performance globale di una città è un problema complesso. Molti studiosi sottolineano che sono i settori competitivi specializzati delle economie a giocare il ruolo guida che spiega la performance globale di una città. In particolare sarebbe la capacità di ospitare attività che forniscono servizi avanzati (Sassen, 1991) a caratterizzare le città mondiali (accounting, advertising, banking and law). Le città sono quindi valutate progressivamente come centri globali di servizi in questi settori e classificate di conseguenza (4). Una vasta letteratura si occupa della

(1) "Incidendo direttamente sull'organizzazione del potere pubblico sul territorio, i problemi relativi alle città metropolitane chiamano in gioco direttamente la forma di Stato. Il governo metropolitano diventa così anche un problema di diritto costituzionale" (Bifulco, 2016, p. 331).

(2) Le città europee più grandi hanno avuto una performance migliore dalla media a partire dal 1995 e questo le ha identificate come i motori delle rispettive economie nazionali.

(3) Come è noto le città sono il risultato di effetti di agglomerazione che producono differenti tipi di esternalità connesse alla localizzazione. In particolare le economie di urbanizzazione (disponibilità e concentrazione di diverse risorse presenti in luoghi con alta densità di differenti attività) sono direttamente legate alla dimensione urbana. Tuttavia come queste esternalità influenzano i processi urbani e interagiscono nella realtà non è sufficientemente chiaro e quindi si tratta di un concetto non di immediata operatività. Sappiamo poi bene come gli effetti positivi dell'agglomerazione possano essere compromessi dagli effetti di congestione (inquinamento, insicurezza, costi del pendolarismo).

(4) In relazione alla presenza di questi servizi avanzati la prima classificazione del GaWC (1998) identificava quattro gruppi: i primi tre raccoglievano le attuali 'città mondiali' (Alpha World Cities - full service world cities; Beta World Cities - major world cities; Gamma World Cities - minor world cities); il quarto gruppo raggruppava città che mostravano segni più o meno maturi di trasformazione in città mondiali (Evidence of World City formation). I criteri oggi adottati per le successive classificazioni (2000, 2004 e 2008, 2010) sono stati diversi e più



creazione di gerarchie in relazione alla capacità di influenzare economia e geopolitica: appaiono città mondiali come centri di controllo del flusso globale di capitale; regioni metropolitane classificate sulla base della presenza di un range di funzioni metropolitane; città globali o regioni urbane globali come centri di controllo per la creazione di servizi alle imprese knowledge-intensive; livello delle relazioni localizzate tra servizi knowledge-intensive come indicatore per posizionare le città nella rete globale. In questo quadro se consideriamo le città come nodi in reti globali (all'interno delle quali vengono scambiati flussi materiali, informativi e finanziari) possiamo attribuire ad esse dei vantaggi cumulativi legati all'appartenenza a specifiche reti, un'appartenenza che costituisce quindi una componente importante della competitività urbana.

Ma quando si evocano le città come motori della crescita per i loro territori, per i loro paesi e per l'Europa, di quali città si parla? Il riferimento complessivo è a due livelli: da una parte le città mondiali, le metropoli e le capitali che sono quelle connesse a livello globale per motivi diversi e dall'altra le città di secondo livello (in generale capoluoghi regionali). Nell'ambito del primo gruppo i processi di metropolitizzazione sono spesso scollegati dall'hinterland regionale e questo provoca una relativa marginalizzazione dei territori e una differenza nei livelli di sviluppo tra metropoli e intorno regionale. Con il diminuire dello score nelle classifiche globali, in rapporto allo sviluppo metropolitano, il peso delle relazioni con l'intorno regionale cresce.

Nell'ambito europeo sono state identificate macroregioni metropolitane caratterizzate schematicamente da due pattern: un modello polarizzato con aumento delle disparità fra area core e hinterland con spopolamento delle aree rurali; un modello complementare, livellato attraverso l'intera macroregione, accompagnato da una tendenza allo sviluppo policentrico metropolitano.

Ma oltre queste tendenze molto generali le relazioni nella regione urbana sono molto più articolate e non possono prescindere dal contesto regionale e nazionale.

Ci interessa allora un concetto di regione metropolitana che corrisponde ad aree: "highly urbanized, city-regional areas that are characterized by a high population density as well as a concentration of economic, political and cultural activities. [...] metropolitan regions form part of the global city-network and exhibit a specific governance structure that provides mechanisms of inter-jurisdictional cooperation between core cities and their hinterland." (Knieling, 2014, p.9)

L'analisi delle dinamiche nella relazione fra metropoli e regione nel periodo 1995-2004 (ESPON, 2010) mostra in molti casi un incremento delle disparità: il processo di metropolitizzazione conduce a una crescita maggiore delle aree urbane principali rispetto ai loro hinterland regionali; d'altra parte in alcuni casi lo sviluppo veloce simultaneo sia della metropoli che della regione dimostra che possono svilupparsi sinergie se vi sono sufficienti legami. In casi di microregioni con grandi disparità intraregionali o con tassi di crescita più bassi si assiste a tendenze convergenti. Quindi è il livello delle relazioni territoriali che viene posto al centro dell'analisi dei fattori. Nel caso del disaccoppiamento (tipico delle macroregioni metropolitane monocentriche) (5) i processi economici sono normalmente compresi all'interno delle aree metropolitane, mentre le relazioni regionali tra imprese e tra centri sono scarsamente sviluppate e gli hinterland regionali appaiono incapaci di cogliere le opportunità create dalla presenza del centro metropolitano. Nel caso della sinergia i fattori che favoriscono le relazioni sono stati individuati nella presenza di somiglianze nelle strutture socio-economiche presenti a livello infraregionale, nella disponibilità di trasporti (accessibilità regionale all'interno di curve isocrone di max 90 minuti), nella struttura policentrica dell'area metropolitana principale.

Dal lato dell'organizzazione territoriale sono raccomandate politiche pubbliche che favoriscano lo sviluppo di relazioni e migliorino l'offerta infrastrutturale per l'accessibilità e che investano in centri di formazione superiore nell'hinterland. Tuttavia il punto critico è nella capacità di influenzare direttamente i comportamenti localizzativi di imprese e cittadini in mancanza di una visione di sviluppo strategico: gli interventi pubblici sono spesso orientati al miglioramento della qualità della vita e di semplice adattamento alla domanda esistente.

orientati a misure relazionali che identificano reti urbane interconnesse di livello diverso. (GaWC - Globalization and World Cities <http://www.lboro.ac.uk>).

(5) Tipologia nella quale è riconosciuta la regione metropolitana romana.

3. IL RUOLO DELLE CITTÀ METROPOLITANE. – Rispetto al doppio ruolo attribuito alle aree metropolitane dal quadro della policy nazionale ed europea possiamo allora distinguere due piani del discorso (che però sono strettamente e problematicamente interrelati). Il primo vede le aree metropolitane come aree ad alta densità (concentrazione/agglomerazione/nodo) che funzionano all'interno di una rete globale di flussi di beni, capitale, informazione e persone. Esse quindi sarebbero il legame tra la rete globale e le attività sociali ed economiche iscritte localmente. Per funzionare come nodo in questa logica tali aree devono esercitare quattro funzioni specificamente metropolitane (Derudder *et al.*, 2012):

- essere luoghi dell'innovazione e della competizione;
- essere centri decisionali e di controllo dei processi;
- essere porte di accesso;
- essere simboli.

Il secondo piano è normativo ed orientato a dare una definizione e una descrizione funzionale di che cosa devono fare le aree metropolitane; pone quindi il problema del governo dello sviluppo territoriale e attribuisce un ruolo nelle politiche di sviluppo. Nell'attuale orientamento europeo questo significa non solo promuovere l'organizzazione del livello regionale e il rafforzamento della competitività a livello nazionale ma proprio promuovere, attraverso le aree metropolitane, direttamente la crescita del paese valorizzandone la sua immagine internazionale.

Troppo spesso nella pratica reale il piano normativo si schiaccia sul primo attribuendo in modo stereotipato ruoli e pesi in relazioni a classifiche o benchmarking e trascurando gli effetti negativi per il territorio.

Al di là delle gerarchie mondiali la aree metropolitane costituiscono oggi un'area di riferimento formale per il governo locale che ingloba un'area urbana centrale con la sua corona relazionale in termini funzionali (OECD 2013).

L'area metropolitana 'morfologica', formale o informale, in generale è costituita da una città centrale e dal territorio circostante che presenta sia densità residenziali paragonabili sia aree a più bassa densità ma inserite in un sistema di relazioni che riguarda quattro dimensioni:

- tautologicamente sono metropolitane le aree che presentano un addensamento di funzioni metropolitane (compresi servizi pubblici e privati);
- dal punto di vista degli attori, le aree metropolitane sono un'arena luogo di confronto per gli attori chiave per discutere su obiettivi, strategie e progetti comuni e sulle strutture organizzative necessarie;
- nell'ambito dello sviluppo territoriale, le aree metropolitane sono viste come un concetto normativo e di indirizzo per contribuire all'innovazione, alla creatività e alla crescita economica;
- rispetto alla dimensione simbolica dello sviluppo urbano e regionale, le aree metropolitane sono il veicolo di simboli, norme e valori che identificano aspetti associati con il grado di civiltà e con la modernità della metropoli.

Rispetto alla comprensione delle dinamiche e allo sviluppo di un'area metropolitana i fattori da considerare sono relativi al suo inserimento nel quadro globale e al livello di qualità della vita che offre.

Un'area metropolitana si confronta quindi con problemi che possono riguardare sia il primo che il secondo ambito: una dimensione esterna ed una interna. La dimensione interna si rivolgerà alle priorità della pianificazione territoriale (politiche abitative, di inclusione sociale, di adattamento al cambiamento climatico...), quella esterna pone l'accento sul posizionamento nell'arena globale concentrandosi su quelle che abbiamo chiamato 'funzioni metropolitane'.

La questione è quindi quella di contemperare (6) due obiettivi: il 'consolidamento' interno e il posizionamento globale.

Gli indirizzi di policy condivisi riguardo al primo obiettivo hanno a che fare con lo sviluppo sostenibile come articolato in Agenda 21 e suoi sviluppi successivi (Territorial Agenda, 2020 e Urban Agenda

(6) Nelle indicazioni di policy sia europee che nazionali, per es. nel riferimento alla smart city, la città è intesa come agglomerato urbano ma anche come contesto caratterizzato da scelte organizzative, sociali, economiche ed ambientali che hanno l'obiettivo di migliorare la qualità della vita con particolare attenzione alla sostenibilità, creando al contempo un ambiente idoneo per trasformare le comunità locali nel motore dello sviluppo e dell'innovazione.

2020). Mentre il secondo si configura come una lotta senza esclusione di colpi per cogliere o accaparrarsi (a seconda della narrazione) occasioni di investimento da calare sul territorio.

Per le aree metropolitane la pianificazione costituisce una chiave per governare lo sviluppo e può essere intesa sia come elaborazione di strategie che come allocazione sostenibile delle funzioni d'uso del suolo entrambe da costruire in modo cooperativo fra diversi livelli di governo e settori.

In particolare i processi di pianificazione metropolitana possono avere (ESPON, 2017):

1. natura operativa, avere carattere obbligatorio e basarsi su meccanismi di regolazione (7);
2. adottare una prospettiva strategica di indirizzo nell'uso del suolo (8);
3. avere un ruolo di coordinamento tra scale e settori e soggetti diversi (9).

Nel caso del ruolo di coordinamento è necessario stabilire e formalizzare pratiche di collaborazione che permettano di coinvolgere tutti gli attori rilevanti nel processo di pianificazione. È necessario costruire una cooperazione per la metropolitizzazione che può declinarsi tuttavia a varie scale e fra livelli istituzionali (come nel caso delle euroregioni o delle nascenti macroregioni europee) (Farinós, 2013).

La ricerca sulla cooperazione nel quadro delle aree metropolitane è stata principalmente esplorata attraverso studi di caso (ESPON, 2010; 2017) ed ha messo in evidenza sia gli ambiti prevalenti di cooperazione sia il grado di successo della cooperazione:

- ampio grado di successo per infrastrutture di base o servizi (trasporti, strade, spazi verdi, raccolta di rifiuti);
- nelle questioni di pianificazione di area vasta il grado di successo dipende dal reale livello di implementazione territoriale;
- la cooperazione integrata sia che istituisca un nuovo livello di governo sia che preveda una diversa *governance* ha minore successo per la difficoltà di raggiungere l'accordo in presenza di molti differenti livelli di governo.

I fattori che ostacolano la cooperazione sono:

- a. legati al quadro istituzionale: eterogeneità delle competenze; limiti delle competenze; inadeguatezza dei confini amministrativi rispetto alle questioni sul tappeto; risorse finanziarie limitate per i livelli amministrativi appartenenti al partenariato;
- b. legati alle relazioni interne al partenariato: competizione tra partner di peso simile; squilibrio e diffidenza dei piccoli partner nei confronti dei grandi; inadeguatezza delle relazioni fra città e fra imprese; assenza di buoni meccanismi e strumenti di scambio e compensazione; assenza di un chiaro valore aggiunto della cooperazione; mancanza di coerenza fra interessi del partenariato e interessi dei livelli gerarchici superiori oppure fra gli interessi di un partenariato che crea impatti negativi per altre città o partenariati.

I fattori che favoriscono la cooperazione sono invece: identificazione di obiettivi concreti e ragionevoli che interessino tutti i partner; identificazione di obiettivi che richiedono l'intervento congiunto di tutti i partner; reti di cooperazione transfrontaliere; distanze limitate; storia e tradizioni comuni.

L' 'agire metropolitano' dei diversi soggetti ha a che vedere sia con l'attuale assetto dell'area metropolitana in termini di organizzazione, sia con il posizionamento rispetto ai due obiettivi (il 'consolidamento' interno e il posizionamento globale), sia rispetto al loro ruolo nel processo di pianificazione reale.

La prima domanda da porre è su quale 'assetto istituzionale e di partenariato metropolitano' e su quale 'processo di pianificazione' può contare oggi l'area metropolitana romana.

4. L'ASSETTO ATTUALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE. – Roma si mostra nel panorama delle città italiane di maggiore dimensione (quelle con oltre 1,5 milioni di abitanti) come 'regione urbana', diversa cioè da un'area metropolitana policentrica, più simile ad un insieme di entità residenziali ed economiche che, pur scarsamente connesse, configurano embrioni di policentrismo diffuso. L'attuale estensione della Città di Roma Capitale (1290 km², con popolazione al 2017 di 2.873.494) corrisponde

(7) Operational spatial planning (statutory planning).

(8) Strategic spatial planning (strategic planning).

(9) Coordinating multi-level spatial planning (collaborative planning).

al comune capoluogo del nuovo soggetto, la Città Metropolitana di Roma Capitale (10) (CM), che coincide con l'area della cessata Provincia di Roma (120 Comuni + Città di Roma Capitale suddivisa in 15 Municipi con autonomia amministrativa). La Regione Lazio, dal punto di vista demografico costituisce un sistema fortemente polarizzato sulla provincia di Roma. La forte densità abitativa dell'area romana si contrappone a situazioni maggiormente proporzionate fino ad arrivare ad aree con bassa densità, evidenziando crescenti fenomeni di periurbanizzazione e riurbanizzazione. La Regione si presenta anche come un sistema economico "gravitazionale" in cui solo il 20% del valore aggiunto si realizza nelle altre province di Viterbo, Rieti, Latina e Frosinone. In questo contesto il processo di regionalizzazione della Capitale, indipendentemente dal modello scelto, deve considerare attentamente la questione di come organizzare in modo più efficiente il sistema romano - già decentrato e con dinamica centripeta - limitando le diseconomie insediative e produttive (Prezioso, D'Orazio 2016).

Dal punto di vista organizzativo l'ente di riferimento CM è costituito dall'ex Provincia di Roma che fornisce la struttura amministrativa includendo tutti gli uffici del cessato ente. L'istituzione politica è composta dal Consiglio metropolitano (11), dal Sindaco metropolitano (coincidente con il Sindaco del Comune capoluogo); a questi si affianca la Conferenza metropolitana (composta dai Sindaci dei Comuni compresi nella CM) con poteri propositivi e consultivi (12), nonché deliberativi in relazione alla approvazione dello statuto e delle modifiche statutarie.

Gli altri attori chiave sono gli enti locali territoriali: Regione Lazio; Comune di Roma Capitale; i 120 comuni inclusi nella CM; le ex Comunità montane interne ai confini trasformate ex legge regionale in 5 Unioni di Comuni Montani costituite nel territorio metropolitano (13).

Lo Statuto è, allo stato dei fatti, l'unico passo formalmente compiuto (2014) nel processo di istituzionalizzazione della CM e prevede finalmente (Prezioso 2003, 2016) che tale processo passi per la trasformazione dei municipi romani in Comuni metropolitani ma anche per l'individuazione di 'zone omogene' (aggregazione di Comuni) che permettano azioni coordinate alla scala sub-metropolitana. In questa visione i Comuni costituiscono gli elementi di base per una cooperazione per la metropolitizzazione.

5. IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE POTENZIALE E I PROCESSI DI GOVERNANCE IN CORSO. – La Legge n. 56/2014 'Delrio' attribuisce alla Città Metropolitana funzioni per il coordinamento e la pianificazione territoriale (14) con valenza strategica (15).

Il piano strategico triennale è atto di indirizzo per l'esercizio delle funzioni comunali e, in ragione dei suoi contenuti, i Comuni dell'area dovranno orientare le proprie politiche complessive per renderle coerenti con quest'ultimo.

Il piano è presentato quindi come uno strumento di innovazione nelle modalità di governance del territorio, in particolare per allineare le strategie di sviluppo economico nell'area metropolitana.

L'elaborazione del Piano strategico è attualmente di competenza del Servizio 1 "Pianificazione stra-

(10) Tale ambito si estende per 5.381 km² e ospita 4.353.738 abitanti concentrando circa il 74% della popolazione della Regione Lazio (popolazione 5.898.124 (2017), superficie 17.238 km²).

(11) Designato attualmente con elezioni di secondo livello ma da eleggersi a suffragio universale secondo la legge dello Stato ai sensi dello Statuto metropolitano vigente (art. 16).

(12) Il Consiglio è obbligato a chiedere il parere della Conferenza in particolare su: piano strategico metropolitano; piano territoriale metropolitano; piano della mobilità metropolitana; piano rifiuti; atti di indirizzo relativi all'attività della CM, anche nell'ambito della sua funzione di promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale; atti di indirizzo e atti a contenuto generale relativi alla mobilità e alla viabilità di interesse della CM; atti di indirizzo e atti a contenuto generale relativi alla strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, compresi quelli relativi ai servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano; convenzioni tra i comuni e la CM, nonché la partecipazione della Città stessa a forme associative e convenzioni anche con comuni esterni al suo territorio; deliberazioni a carattere generale e atti di indirizzo relativi alle aziende partecipate e agli enti dipendenti, sovvenzionati o sottoposti a vigilanza della CM.

(13) Unioni di Comuni nel territorio della Città metropolitana: Monti della Tolfa (2 Comuni); Monti Sabini (20 Comuni); Aniene (31 Comuni); Castelli Romani (14 Comuni); Monti Lepini (4 Comuni).

(14) Lo Statuto vigente prevede all'art. 8 l'adozione del piano territoriale metropolitano, comprendente le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture di competenza della comunità metropolitana, con valenza di piano territoriale di coordinamento (ai sensi dell'art. 20, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (TUEL).

(15) Ambiti strategici da inserire sono la "strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano"; la "mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito metropolitano"; la "pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana".

tegica. Reti di servizi, sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano” (16). Allo stato esiste un documento preliminare in forma di linee guida (17) nonché uno studio interno per l’individuazione delle ‘zone omogenee’ che prevede l’accorpamento di Comuni e Municipi romani senza possibilità di ulteriore ritaglio territoriale.

Un documento di indirizzo preliminare del Piano Strategico (18) è stato adottato dal Vicesindaco metropolitano e proposto al Consiglio metropolitano prima del rinnovo di quest’ultimo nell’ottobre 2016. Nessun dibattito politico in merito è avvenuto nelle sedi istituzionali principali. In questo documento al Piano strategico metropolitano, oltre che definire la strategia e la visione di lungo termine, è assegnato il compito di “accompagnare i Governi locali (Città metropolitana, Roma Capitale, Comuni e Municipi di Roma Capitale) nella complessa azione di riorganizzazione della struttura operativa individuando, contestualmente, le azioni di convergenza per la competitività, la tenuta sociale e lo sviluppo ecocompatibile del territorio”.

Il documento peraltro individua 10 macro-obiettivi programmatici (19).

In particolare nell’ambito del primo macro-obiettivo (Promozione del Capitale Naturale e Culturale della Città metropolitana), si prevede l’introduzione di una Zonizzazione ecologica-territoriale finalizzata a “ridefinire gli ambiti omogenei in termini ecologici tenendo conto delle realtà amministrative. Tale zonizzazione, rigorosa sul piano ambientale (ambiti omogenei per clima, litologia e forme e quindi con simili potenzialità in termini ecologici e agricoli), deve tener conto delle realtà territoriali con le proprie specificità in termini di mobilità, coesione sociale, cultura, produzioni e occupazione”. Il territorio metropolitano verrà quindi suddiviso in macro-ambiti caratterizzati da una significativa integrazione tra la componente ambientale (Capitale Naturale) e quella sociale e economica (Capitale Culturale). Agire su tali ambiti favorirà l’articolazione delle azioni sia in termini di pianificazione che di progetto. Non è chiaro come questi macro ambiti dialoghino con la definizione delle ‘zone omogenee’ previste in sede di Statuto metropolitano.

Il quinto macro obiettivo (Creazione di un clima di condivisione e concertazione tra le istituzioni e le forze sociali), confusamente pone il problema della *governance* multilivello e della partecipazione alla definizione delle linee strategiche e delle singole azioni.

“La definizione delle linee strategiche e le singole azioni previste nel piano strategico, nonché l’attuazione delle stesse dovranno vedere il costante coinvolgimento di tutti gli attori istituzionali, economiche, sociali e culturali (istituzioni, associazioni, singoli cittadini ed aziende).” Tale coinvolgimento dovrà essere realizzato sia attraverso la Conferenza metropolitana, sia attraverso l’istituzione di tavoli di confronto e concertazione tematici, sia con consultazioni pubbliche.

Non è chiaro tuttavia quali meccanismi di interlocuzione (consultazione, coinvolgimento) saranno previsti nel processo di costruzione del Piano né nei riguardi degli altri enti territoriali (Comuni) né in quelli della cosiddetta ‘società civile’.

Il decimo macro-obiettivo introduce un’idea sulla infrastruttura tecnica necessaria alla *governance* multilivello metropolitana orientata sostanzialmente alla “Costruzione di sistemi coordinati di servizi pubblici” e che si baserà sulla costruzione di Uffici comuni che rappresenterebbe il vero perno della ristrutturazione del sistema pubblico locale. In tale prospettiva: “dovrà essere rafforzata la presenza dif-

(16) Il Servizio fa parte dell’Ufficio Centrale “Sviluppo strategico e coordinamento del territorio metropolitano”. Tutti i Direttori di Dipartimento, Ufficio Centrale e Ufficio Extradipartimentale hanno nominato un componente del team, referente per la propria struttura. Il servizio è stato istituito con decreto n.45 del 25 marzo 2016 dal Vice Sindaco metropolitano (in vacanza del Sindaco Metropolitano), immediatamente prima delle elezioni per il Comune di Roma Capitale. Tali elezioni nel Comune capoluogo della Città Metropolitana hanno comportato anche il rinnovo del Consiglio Metropolitano (ottobre 2016).

(17) Con Delibera del Consiglio metropolitano n. 29 del 27/10/2015 sono approvate le “Linee guida per la predisposizione del Piano Strategico metropolitano della Città Metropolitana di Roma Capitale”.

(18) Con Decreto n. 111 del 01/06/2016 del Vice Sindaco della Città metropolitana si adotta una “Proposta di Deliberazione da sottoporre all’approvazione del Consiglio metropolitano per l’approvazione del Documento di indirizzo del Piano Strategico della Città Metropolitana di Roma Capitale” che tuttavia non è stato approvato da una delibera consiliare successiva.

(19) 1. Promozione del Capitale Naturale e Culturale della Città metropolitana; 2. Rivitalizzazione delle periferie metropolitane; 3. Prosperità basata su attività durevoli nel tempo e occupazione dignitosa; 4. Crescita intelligente sostenibile e inclusiva; 5. Creazione di un clima di condivisione e concertazione tra le istituzioni e le forze sociali; 6. Riscoprire il legame tra città e campagna; 7. Promuovere e migliorare la qualità della vita delle persone; 8. Favorire lo sviluppo di comunità solidali aperte; 9. Città resilienti ed amiche del clima; 10. Costruzione di sistemi coordinati di servizi pubblici.

fusa sul territorio delle funzioni di front office a favore delle popolazioni e delle imprese e concentrata, sulla base di dimensionamenti ottimali, la funzione di back office e di coordinamento in ambito di zona omogenea o metropolitano”. La nuova strutturazione dovrà:

- essere in grado di rispondere funzionalmente, in relazione alle specifiche competenze, sia all’auto-rità metropolitana che alle singole autorità comunali e municipali;
- avere risorse umane e finanziarie, dalla città metropolitana e dai comuni, in relazione agli obiettivi collettivi (d’ambito metropolitano) ed individuali (d’ambito comunale e municipale) e sulla base di specifici contratti di servizio;
- completare la divisione delle funzioni di indirizzo e controllo (politica) e quelle di gestione (struttura) fondamentali per costruire un sistema trasparente e competitivo”.

In relazione a questo ultimo punto è all’infrastruttura tecnica che si demanda il disegno di una governance metropolitana che permetta ai vari attori istituzionali di condividere gli obiettivi da raggiungere e le azioni da realizzare in seno alla Conferenza metropolitana e attraverso l’ampio coinvolgimento dei consiglieri metropolitani, comunali e municipali (20).

Pur in assenza del livello istituzionale, negli ultimi due anni, altri soggetti hanno dato vita a discussioni e elaborazioni sul tema (21) e altri processi etero guidati (non di iniziativa CM), si sono svolti in parallelo.

Sul piano della costruzione di un tavolo di interlocuzione strategica è possibile leggere l’iniziativa di un Tavolo per Roma, convocato dal Ministro delle attività produttive nel 2017 (22) che ha coinvolto una vasta platea di attori istituzionali e non. Il documento di discussione parte da un’analisi di benchmarking orientato al posizionamento globale della città/area metropolitana (con una certa dose di ambiguità) e arriva a identificare interventi alla scala urbana più o meno coerenti con un occhio alla qualità della vita (consolidamento interno). Sono stati individuati 30 progetti coerenti con la visione proposta e per 19 di questi è stata elaborata una scheda di dettaglio. Tuttavia l’interlocuzione politica ignora la dimensione metropolitana considerando interlocutore il Comune di Roma.

Nel caso delle aree metropolitane italiane è in un atto un processo di innovazione guidato dallo stato centrale e gestito mediante i tavoli di negoziazione dei fondi strutturali (PON Città Metropolitane – per il quale la negoziazione ha nei fatti coinvolto solo il Comune di Roma; PON Governance), che prescinde dal livello regionale e che mira a costruire un network nazionale di città metropolitane (23).

Una prima sperimentazione del tipo di processi che si vuole promuovere è stata fatta attraverso il cosiddetto Bando periferie (24) (2016). In quell’occasione la CM ha presentato un Progetto della Città metropolitana di Roma Capitale, composto da 16 interventi dislocati in alcuni Comuni (Fiumicino, Pomezia, Monterotondo, Tivoli e Anguillara Sabazia) e Municipi di Roma Capitale.

Il finanziamento relativo è stato erogato con apposita Convenzione tra CM e Presidenza del Consiglio dei Ministri. In relazione ai progetti i rapporti tra la CM e i Comuni interessati sono regolati da apposita Convenzione stipulata nella semplice forma di un partenariato di scopo (25).

(20) Questa illusione tecnocratica si conferma nel prevedere “*la costituzione di Uffici comuni, o altre forme di organizzative simili (Agenzie) anche tra la Città metropolitana e la Regione per la gestione delle funzioni di elevata complessità (in particolare in materia di ambiente, di energia, di servizi per il lavoro, di sicurezza territoriale e protezione civile)*”.

(21) Unindustria Lazio; Camera di Commercio; CNA; Agire politicamente, Circolo Fratelli Rosselli, Koiné, Teorema (con la serie di incontri su “Vitalità e nuovi soggetti nell’area metropolitana romana?”); il Coordinamento delle periferie.

(22) Ministero dello Sviluppo economico, Sviluppo Capitale Piano Industriale per Roma - Tavolo congiunto.

(23) A supporto di questo disegno è stato predisposto il Progetto Metropoli strategiche (ANCI Coordinamento dei Sindaci Metropolitani, Dipartimento per la Funzione Pubblica, Dipartimento per gli Affari Regionali, Agenzia per la Coesione Territoriale e Agenzia per l’Italia Digitale) che ha l’obiettivo di accompagnare i cambiamenti organizzativi e lo sviluppo delle competenze legate alle innovazioni istituzionali nelle Città Metropolitane mediante: la formulazione di Piani di riassetto istituzionale e organizzativo dell’area metropolitana, con attività di accompagnamento e sperimentazione di forme di aggregazione ottimale dei Comuni e di percorsi per la gestione associata dei servizi e l’aggregazione comunale. Attraverso la realizzazione di politiche integrate, il riordino delle società partecipate, la creazione di uffici condivisi e modelli innovativi volti a favorire la semplificazione amministrativa, la regolamentazione unitaria, la modulistica unica; l’elaborazione dei Piani strategici metropolitani, con attività di accompagnamento ai processi di pianificazione strategica metropolitana, con particolare riferimento alle metodologie di ingaggio degli stakeholder locali e all’impianto degli strumenti organizzativi per la gestione e il monitoraggio dei Piani lungo il loro percorso di realizzazione; la Semplificazione amministrativa in materia edilizia e urbanistica, con attività di analisi, sperimentazione e sviluppo di modelli organizzativi innovativi finalizzati a dare piena attuazione ai principi previsti dalle recenti riforme.

(24) D.P.C.M. del 25/05/2016 “Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle Città metropolitane e dei Comuni capoluogo di provincia”.

(25) Convenzione tra la Città metropolitana di Roma Capitale e i Comuni del territorio metropolitano attuatori di singoli interventi

6. LE BARRIERE ALL'EVOLUZIONE COOPERATIVA NEL CASO ROMANO. – Rispetto ai criteri precedentemente richiamati possiamo identificare nel caso romano le principali barriere alla cooperazione in un contesto di metropolitanizzazione:

- inadeguatezza dei confini amministrativi rispetto alle questioni sul tappeto: incapacità di produrre il riassetto previsto per la città metropolitana;
- risorse finanziarie limitate per i livelli amministrativi appartenenti al partenariato: il finanziamento ordinario dei singoli Comuni è soggetto al patto di stabilità e non si prevedono incentivi specifici orientati ai contesti metropolitani né alla costruzione di specifiche infrastrutture tecniche;
- squilibrio e diffidenza dei piccoli partner nei confronti dei grandi: incommensurabilità del Comune capoluogo; numerosità dei Comuni inclusi nella CM, estrema variabilità del peso demografico (26);
- inadeguatezza delle relazioni fra città e fra imprese: assenza di spazi formalizzati di discussione fra stakeholders e enti territoriali;
- assenza di buoni meccanismi e strumenti di scambio e compensazione: blocco del processo di pianificazione sia strategica che territoriale;
- assenza di un chiaro valore aggiunto della cooperazione: mancanza di proposta chiara per la governance metropolitana;
- mancanza di coerenza fra interessi del partenariato e interessi dei livelli gerarchici superiori: interlocuzione diretta Stato centrale – Città metropolitana in assenza di governance interna crea disaccoppiamento tra ruolo nazionale e definizione di una visione territoriale endogena.

Inoltre la coincidenza del Sindaco metropolitano con il Sindaco della città principale nel caso di Roma produce un impasse apparentemente insormontabile.

Dal punto di vista politico il Sindaco è in contrasto con il Consiglio Metropolitan e con la Conferenza Metropolitana nella conduzione del processo di attuazione della CM.

D'altro canto il rafforzamento del Comune di Roma accresce la tradizionale resistenza della Regione Lazio (27) a trasferire funzioni mentre persiste la gestione di competenze in contrasto con il principio di sussidiarietà.

Il ruolo di Capitale che Roma riveste costituisce un ulteriore ostacolo sia alla identificazione di obiettivi concreti e ragionevoli che interessino tutti i partner sia alla identificazione di obiettivi che ne richiedano l'intervento congiunto.

BIBLIOGRAFIA

- BIFULCO R., "Le Città Metropolitane nella legge 56 del 2014 e nella prospettiva della revisione costituzionale" in CAROLI, PREZIOSO M. (a cura di) *Roma metropolitana. Prospettive regionali e ipotesi cross-border d'area vasta sostenibile*, Roma, Franco Angeli, 2016, pp. 329-366.
- DERUDDER B., HOYLER M., TAYLOR P., (eds) *International Handbook of Globalization and World Cities*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing 2012.
- ESPON 2013 PROGRAMME, *FOCI, Future Orientation for Cities. Final Scientific report*, Final report, www.espon.eu, Luxembourg, 2010.
- ESPON 2020 PROGRAMME, *SPIMA - Spatial dynamics and strategic planning in metropolitan areas*, Targeted Analysis Interim Report Version 23/06/2017, www.espon.eu, Luxembourg, 2017.
- FARINÓS J., "Territorial Cooperation as a Means of Achieving Territorial Integration? From Local Place-based to European Union Territorial Cohesion", in GORZELAK G., ZAWALIŃSKA K. (eds), *European Territories: From Co-operation to Integration*, Warsaw: ESPON & EUROREG - Centre for European Regional and Local Studies, University of Warsaw, http://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web_euroreg_publications_files/3171/gorzalak_2013_european_territories.pdf 2013, pp. 42-53 .

inseriti nel Progetto ammesso a finanziamento (Roma Capitale, Fiumicino, Pomezia, Monterotondo, Tivoli e Anguillara Sabazia), che definisca le modalità di cooperazione tra gli enti sottoscrittori, con riferimento ai rispettivi obblighi e responsabilità. L'approvazione dello schema della Convenzione tra la Città metropolitana di Roma Capitale e i Comuni metropolitani coinvolti è di competenza del Consiglio metropolitano, secondo quanto previsto dall'art. 42, comma 2, lettera c) del T.U.E.L. e dall'art.18, comma 2, lettera l) dello Statuto della Città metropolitana di Roma Capitale.

(26) Dagli 88.673 ab. di Guidonia Montecelio ai 182 di Vivaro Romano.

(27) La Regione Lazio non si è peraltro ancora dotata (2017) di una specifica Legge regionale di recepimento della Delrio.

- INFORMAL MINISTERIAL MEETING OF MINISTERS RESPONSIBLE FOR SPATIAL PLANNING AND TERRITORIAL DEVELOPMENT, *Territorial Agenda of the European Union 2020. Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions*, Gödöllő, Ungheria, 2011.
- KNIELING J., *Metropolitan Regions Definitions, Typologies and Recommendations for Development Cooperation*, Discussion Paper Series, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, 2014.
- OECD, *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*, Paris, OECD, 2013.
- PREZIOSO M., *Pianificare in sostenibilità. Natura e finalità di una nuova politica per il governo del territorio*, Roma, Adnkronos Libri, 2003.
- PREZIOSO M., D'ORAZIO A., "La delimitazione dell'Area metropolitana romana: un dibattito trentennale su quale forma di regionalizzazione adottare", in CAROLI M., PREZIOSO M. (a cura di), *Roma metropolitana. Prospettive regionali e ipotesi cross-border d'area vasta sostenibile*, Roma, Franco Angeli, 2016, pp. 210-278.
- PREZIOSO M., "La proposta", in CAROLI M., PREZIOSO M. (a cura di), *Roma metropolitana. Prospettive regionali e ipotesi cross-border d'area vasta sostenibile*, Roma, Franco Angeli, 2016, pp. 367-400.
- SASSEN S., *The Global City*, Princeton, Princeton University Press, 1991.

Università degli Studi "Tor Vergata", Roma: angela.d.ozazio@uniroma2.it

RIASSUNTO: L'ambiguo concetto di governo del territorio appare essere il nodo ineludibile da affrontare nel complesso quadro politico e amministrativo attuale, frutto di un processo di riforma incompiuto e monco che, pur salvando le Province, sconta l'ulteriore indebolimento della scala intermedia e produce una variabilità di ricette a livello regionale i cui esiti sono incerti. Nel caso delle Città metropolitane, al rapporto con la Regione di appartenenza si aggiunge, nei fatti, il rapporto privilegiato con la scala nazionale e con quella europea in virtù di un loro riconoscimento strategico per le politiche (Territorial Agenda, 2020). Nel caso della Regione Lazio a questo aspetto si aggiunge la questione della valenza specifica di Città metropolitana di Roma Capitale. Scopo del contributo è investigare su chi siano oggi, qui, i soggetti dell'agire metropolitano: un agire che richiederebbe un'azione coordinata locale/provinciale/regionale, che validi la cooperazione tra aree (in una visione sistemica), riservando fondi ed incentivi alle aree più isolate, che corrono il rischio della marginalizzazione economico-sociale. Le barriere all'evolversi di questo processo sono molteplici. Lo Statuto della Città Metropolitana di Roma Capitale è, allo stato dei fatti, l'unico passo formalmente compiuto (2014) nel processo di istituzionalizzazione e prevede finalmente (Prezioso 2003, 2016) che tale processo passi per la trasformazione dei municipi romani in Comuni metropolitani ma anche per l'individuazione di 'zone omogenee' (aggregazione di Comuni) che permettano azioni coordinate alla scala sub-metropolitana. In questa visione i Comuni costituiscono gli elementi di una cooperazione per la metropolitanizzazione che può declinarsi tuttavia a varie scale e fra livelli istituzionali (come nel caso delle euroregioni o delle nascenti macroregioni europee) (Farinós, 2013).

SUMMARY: The ambiguous concept of territorial governance appears to be the unavoidable problem to face in the complex current political and administrative framework. It is the result of an unfinished and incomplete reform process that, while saving the provinces, is subject to the further weakening of the meso-scale and produces a variability of recipes at the regional level whose outcomes are uncertain. In the case of metropolitan cities, in addition to the relationship with the embodying Region, is summed also the privileged relationship with the national and European scales due to the strategic role imputed to metropolitan areas in development policies (Territorial Agenda, 2020). In the case of the Lazio Region, the complexity of relationship is harshened by the particular specific value of the Metropolitan City of Rome, which is also the Capital of the State. The aim of this work is to investigate the subjects and stakeholder involved in this coordinated activity. An agency that in theory should require a shared local / provincial / regional coordination, in order to validate the cooperation between areas (in a systemic vision) so to support through funds and incentives the most isolated areas, which run the risk of economic and social marginalization. The barriers to the evolution of this process are manifold. The Statute of the Metropolitan City of Roma Capitale is actually the only formal step (2014) in the process of institutionalization and finally foresees (Prezioso 2003, 2016) that this process passes for the transformation of the Roman municipalities into metropolitan Municipalities, but also for the identification of 'homogeneous zones' (aggregation of Municipalities) that allow coordinated actions at the sub-metropolitan scale. In this vision, the Municipalities constitute the elements of a cooperation for metropolitanization that can however be declined at the different scales and between institutional levels (as in the case of Euroregions or the emerging European macro-regions) (Farinós, 2013).

Parole chiave: Città metropolitana, Roma, cooperazione

Keywords: Metropolitan City, Rome, cooperation

MARINA FUSCHI, ALDO CILLI*

LA CONURBAZIONE CENTRO ADRIATICA ABRUZZESE: UNA PICCOLA “METROPOLI” DI RANGO SOVRA REGIONALE

1. SCENARIO. – La riforma incompleta degli enti locali (L. 56/2014), identificabile con il complessivo progetto Delrio – ormai inattuabile del tutto –, oltre che carente sotto una pluralità di aspetti, ha mancato di delineare nuovi ed efficaci modelli di *governance* utili ad una concreta possibilità di rappresentanza, cura e gestione delle questioni strategiche alla scala di Area Vasta (Fuschi, Ferrari, 2017).

Ciò è più evidente se si considera che la riforma non è riuscita nell'intento di ristrutturare la forma di governo degli enti intermedi, né di definire spazialmente e funzionalmente una loro idonea *dimensione pertinente*. Essa, tra i suoi pochi effetti tangibili, ha istituito le Città Metropolitane ribadendo la scelta già operata dalla L. 142/90, assimilandone sbrigativamente i confini a quelli delle province, non utilizzando così oggettivi criteri geografico-territoriali per una loro definizione più appropriata. Ciò ha generato nuovi squilibri, dato che:

- si sono identificate, come tali, alcune città prive di autentici caratteri metropolitani, senza riconoscere, invece, il notevole rango funzionale rivestito da altre, rispetto ad ampi bacini;
- ne sono derivati consessi amministrativi (enti di secondo livello) dalla rappresentatività estremamente sbilanciata nei quali, pur essendo compresenti, non trovano forme comparabili di rappresentanza le complesse problematiche urbane delle grandi città e le flebili rivendicazioni di ampie fette di popolazione insediate in ambiti periferici (interni), privi di ogni carattere “metropolitano”. L'istituzione delle Città Metropolitane, inoltre, ha prodotto, in termini di nuove geografie amministrative a scala sovra-regionale, un variegato spettro di situazioni segnato essenzialmente da:
 - regioni con Città Metropolitane primeggianti su sistemi urbani sia rilevanti (ma non riconosciuti) che secondari, o sovrastanti reti di piccole città;
 - regioni senza Città Metropolitane, con sola rete urbana minore;
 - regioni con importanti città di rango funzionale (sovra) regionale sebbene prive di un riconoscimento di centralità, pure innegabile.

In quest'ultima condizione è l'Abruzzo, caratterizzato da un policentrismo urbano modesto (di tipo cosiddetto “cantonale”) dovuto ai notevoli condizionamenti che l'orografia proietta sull'assetto insediativo, sul quale emerge la conurbazione costiera adriatica, gravitante sul bipolo Pescara-Chieti (1). Un agglomerato di poco meno di 400.000 abitanti che, ben oltre il dato dimensionale, è un rilevante polo erogatore di prestazioni urbane di rango elevato per un bacino sovra-regionale delineando – di fatto e in numerosi studi scientifici – un'area metropolitana definita da movimenti pendolari e più qualificati flussi di prossimità relazionale (Fig. 1) e che recentemente ha provato a prefigurare uno scenario territoriale aggregativo, pur problematico, identificato nel processo di fusione di alcuni dei suoi comuni più rilevanti, confluenti nell'unica municipalità di *Nuova Pescara* (2).

* Il presente lavoro è stato concepito unitariamente dai due autori. Tuttavia, per la stesura del testo, sono da attribuire a Marina Fuschi i paragrafi 1 e 4 e ad Aldo Cilli (PhD in Urbanistica, membro effettivo INU) i paragrafi 2 e 3.

(1) Le città capoluogo di Pescara e Chieti distano appena 16 km, separate dal comune cuscinetto di San Giovanni Teatino. Hanno alimentato, dopo la fase nucleare degli anni Sessanta e Settanta, processi diffusivi di sub-urbanizzazione soprattutto nel caso di Pescara e di rafforzamento della sezione valliva dello Scalo per Chieti, dando vita ad una conurbazione di fatto, sia su base insediativa che funzionale, espressione di centralità per una più ampia area urbana (Fuschi, 2000).

(2) La *Nuova Pescara* risulterebbe dalla fusione dei comuni di Pescara, Montesilvano e Spoltore (questi ultimi centri di prima cintura del capoluogo adriatico) identificandosi con un nuovo comune di poco meno di 200.000 abitanti.



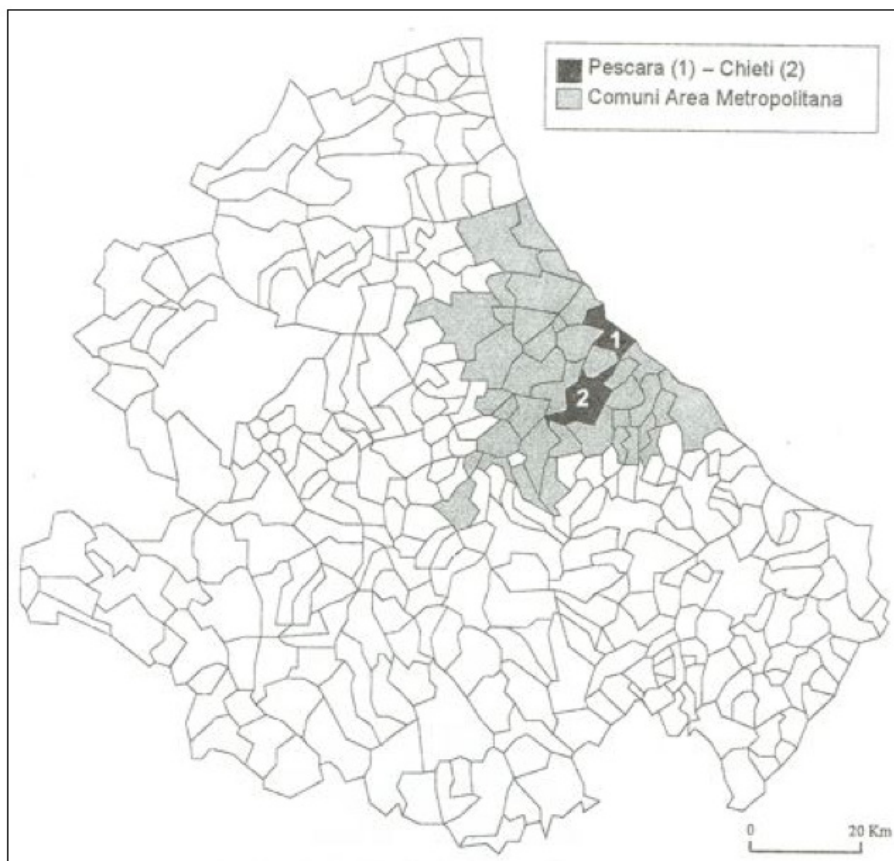


Fig. 1 – Ipotesi di perimetrazione dell’Area Metropolitana Pescara-Chieti.

Fonte: Fuschi, 2000, p. 108.

2. LA PROGRESSIVA CARATTERIZZAZIONE DELLA CONURBAZIONE PESCARA-CHIETI QUALE PICCOLA METROPOLI CENTRO-ADRIATICA NEGLI STUDI DI MATRICE GEOGRAFICA E URBANISTICO-TERRITORIALE. – Il riconoscimento, a partire dalla fine degli anni '60, di un *aggregato metropolitano centro adriatico* nella regione costiera abruzzese, è il prodotto di una significativa accumulazione, nell’ultimo cinquantennio, di una notevole mole di studi, ricerche, modellizzazioni riconducibile ad interessanti ed articolati lavori, identificabili con applicazioni proprie di due principali approcci disciplinari. Si tratta sia di contributi interni alla disciplina geografica, sia di rilevanti studi di matrice urbanistico/territoriale che, a livello nazionale come alla scala locale, hanno gradualmente descritto, raffigurato, delineato e precisato, sempre con maggior dettaglio, questa porzione più urbanizzata del territorio centro adriatico, sviluppatasi dove il corridoio adriatico costiero, velocemente trasformatosi in una delle due dorsali longitudinali del Paese, interseca il percorso storico trasversale della via Tiburtina, in direzione di Roma, trovando nella Val Pescara un ampio bacino di colmata reddituale fondiaria. La sedimentazione di letture interpretative di quest’area, complice la notevole evoluzione demografica, delle performance della sua base socio economica e delle sue dotazioni funzionali, ha finito per riconoscere, a partire dalla originaria conurbazione formata da due contigui poli urbani di provincia, una struttura insediativa del tutto nuova. Un’area estesa, caratterizzata da policentrismo, da insediamenti più densi ed urbanizzazione diffusa, oltre che da sempre più evidenti dinamiche e legami di interdipendenza funzionale tra le varie comunità, assecondati da una rete infrastrutturale organizzatasi rapidamente per supportare lo sviluppo di un notevole sistema di dotazioni territoriali, che ha investito, proiettandosi su di esso, un territorio ben più esteso dei poli funzionali e della stessa città compatta.

Gli sguardi che la geografia, come la disciplina urbanistica, hanno dedicato alla comprensione dei fenomeni di progressiva urbanizzazione, suburbanizzazione, periurbanizzazione e metropolizzazione del territorio italiano, d’altra parte, hanno sempre riconosciuto la speciale (favorevole) condizione strutturale della conurbazione Pescara-Chieti, nell’ambito della rete urbana nazionale. Prova ne sono

alcuni interessanti approcci multidisciplinari che geografi ed urbanisti adottarono congiuntamente nella costruzione di prospezioni funzionali alla redazione del “fondativo” *PROGETTO 80*. Soprattutto in alcune e specifiche elaborazioni più evocative di tale lavoro, mirate alla ricostruzione di quadri interpretativi e di scenari di prospettiva, infatti, venne riconosciuto un dinamismo peculiare della conurbazione costiera abruzzese, sia in termini di contributo alla strutturazione del telaio urbano del Centro Sud Italia (in via di formazione proprio negli anni della prima industrializzazione per Aree e Nuclei di Sviluppo Industriale, accompagnata da notevole infrastrutturazione), sia quanto al suo potenziale ruolo di cerniera tra sistemi locali più strutturati, sviluppati e meglio connessi ed estesi comprensori interni (ancora oggi) marginali.

Anche l’Atlante SOMEA (1973) riconobbe proprio nella felice collocazione geografica della conurbazione e nelle sue ingenti dinamiche di industrializzazione il principale motivo di sviluppo ed il notevole impulso fornito alla crescita economica dell’intero bacino regionale abruzzese. Il modello SOMEA, infatti, collocava l’area Pescara-Chieti tra le 22 Metropoli regionali di classe 14 (caratterizzate da coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 325/1000) (3).

Agli sforzi congiunti di geografi ed urbanisti, seguirono altre prospezioni di matrice urbanistica che hanno indagato le dinamiche di trasformazione dei modelli insediativi consolidati del Paese ed il grado di metropolizzazione del suo telaio urbano più maturo ed evoluto. Ciò sembra vero almeno con riferimento a tre principali ricerche applicate, molto importanti che hanno segnato notevolmente la capacità di reinterpretazione dei fenomeni urbani, correlandoli strettamente ad altrettanto rilevanti dinamiche di trasformazione del tessuto sociale, economico, produttivo e demografico. Il primo di questi focus è sicuramente identificabile con la ricerca IT.URB. (1990), sul finire degli anni ‘80, che con originalità ha dato conto dell’ingente processo di urbanizzazione di alcune città e delle connesse dinamiche evolutive dei tessuti insediativi, riconoscendo, tra queste, proprio la “conurbazione pescarese” e le sue propaggini, notevolmente accresciutesi in pochi decenni.

Qualche anno dopo è la ricerca “ITATEN” (Clementi, Dematteis, Palermo, 1996) – che non si limitò all’indagine delle dinamiche di strutturazione dei grandi sistemi urbani consolidati, ponendo notevole attenzione all’intera, peculiare struttura insediativa intermedia (costitutiva) del Paese, attraverso la sua disarticolazione in minuziosi “ambienti locali” – a riconoscere la città diffusa Pescara/Chieti quale estrema propaggine meridionale della “città lineare padano-adriatica” con la quale si fornì una originale reinterpretazione spaziale delle lucide teorizzazioni sulla cosiddetta Terza Italia di A. Bagnasco. Più di recente, nell’ambito del Documento di Programmazione dello Sviluppo redatto dalla DICOTER del MIT (2007), ovvero nel corposo studio “Reti e territori al futuro” che, con originalità, ha definito i concetti di “piattaforma” e di “territori snodo”, la conurbazione Pescara-Chieti è stata individuata quale una delle cerniere territoriali del sistema Paese. Ovvero una di quelle particolari realtà urbane in grado di valorizzare le risorse identitarie e di “commutare” (Clementi, 2007, p. 13) i flussi locali di aree dinamiche con i flussi globali intercettati alla scala di spazi comunitari sub regionali (Fig. 2).

Ulteriori contributi utili ad una ulteriore “caratterizzazione metropolitana” del sistema urbano Pescara-Chieti sono stati forniti anche negli ultimi decenni da significativi aggiornamenti di consolidate indagini geografiche che, anche su base regionale, come nel caso di focus condotti per la redazione dell’Atlante SOMEA (1987, 1991) o di ricerche condotte in ambito PRIN (2004) (4), hanno approfondito la natura delle relazioni di (inter)dipendenza funzionale caratteristiche del sistema urbano abruzzese, precisandone dinamiche di gravitazione, limiti dei bacini sub-regionali, confermando il primato gerarchico dell’area della conurbazione centrale.

Ancora, lo studio della Società Geografica Italiana (2015) ha individuato, sebbene in un quadro di traiettorie sociali ed economiche profondamente modificatesi per effetto sia della crisi globale che della rilevante contrazione del settore produttivo manifatturiero, una regione funzionale urbana abruzzese

(3) Rispetto a: classe 15 – Metropoli Nazionali con coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 700/1000; classe 13 – Città Regionali con coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 125/1000; classe 12 – Città Sub-Regionali con coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 35/1000.

(4) PRIN sul tema “Attori, reti, strategie nel Mezzogiorno delle città: una nuova geografia urbana del territorio meridionale” – U.L. Abruzzo “Armatura e dinamica urbana nella regione del Medio Adriatico”.

identificabile con un bacino di consumo di servizi di rango elevato la cui dimensione supera quella del territorio della regione amministrativa. Ulteriori lavori (ancora di matrice geografica ed urbanistico/territoriale), tra i quali la ricerca Urban.it condotta dal Cresme o la “*La Visione del Telaio Urbano Metropolitano italiano*” prodotta dal gruppo di ricerca City Railways (*Urban Outlook of Italian Urban Regions*) e, ancor più, il PRIN *Post Metropoli*, hanno riconosciuto la condizione di specialità di questo territorio, nel contesto di un ambito regionale (e sovra regionale) caratterizzato da sostanziale marginalità – come confermato anche da elaborazioni che danno conto del grado di terziarizzazione dei sistemi economici locali, su base comunale – con significativa specializzazione nei servizi alle imprese. Nell’ambito dell’Atlante Nazionale del Territorio rurale (Mipaaf, 2010) sono stati riconosciuti i Sistemi Locali del Lavoro delle Aree Interne e delle Aree Urbane (Baldini, Lupatelli, 2013) individuando, tra quelli dei centri urbani principali con popolazione oltre i 90.000 residenti, quello centro adriatico abruzzese come l’unico, di rilievo sovra regionale. D’altra parte la condizione di specialità di questo territorio, in ambito regionale, è confermata anche da approfondimenti finalizzati a misurare il grado di terziarizzazione dei sistemi economici su base comunale.

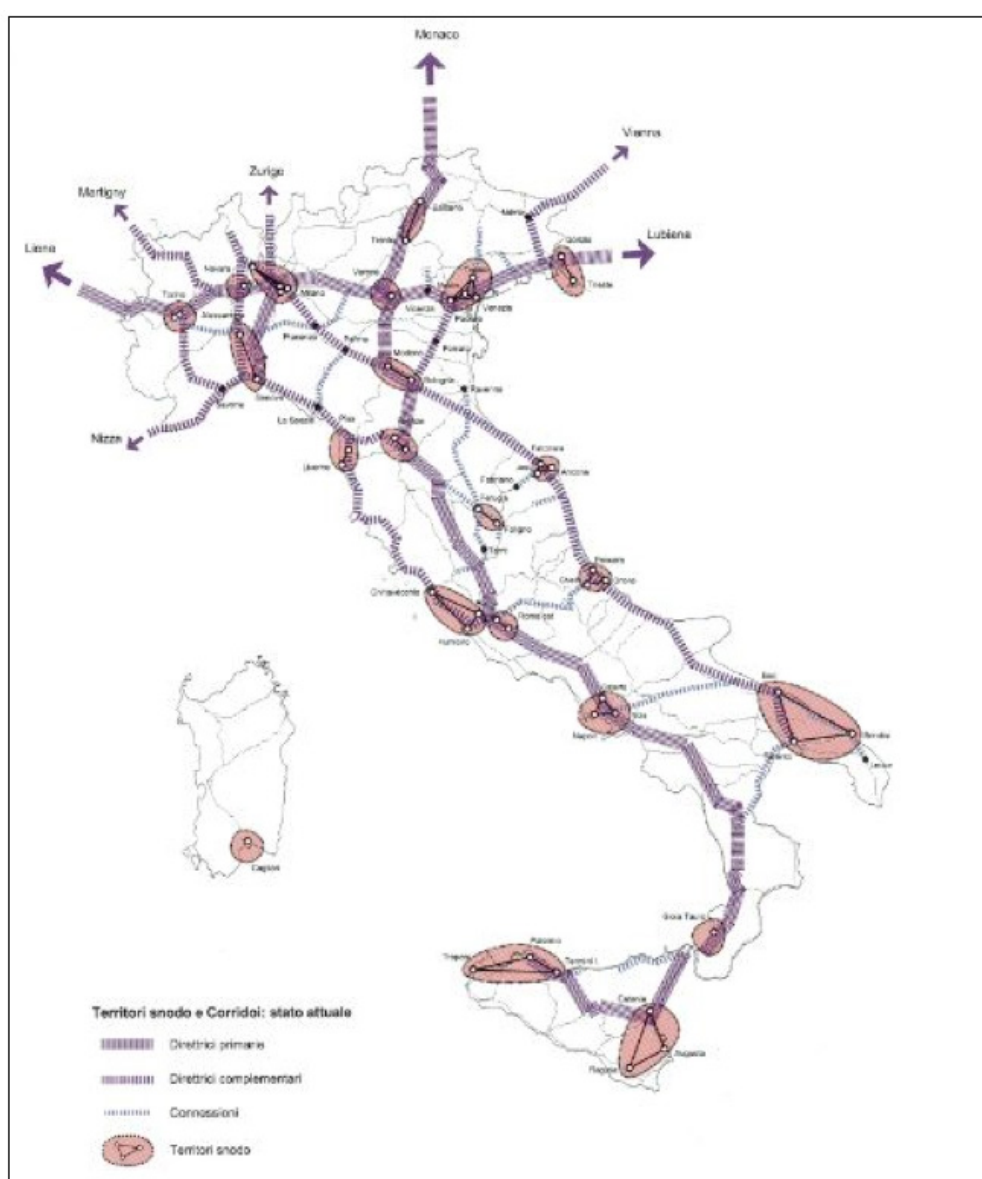


Fig. 2 – Le prospettive di sviluppo della rete urbana ed infrastrutturale italiana secondo le interpretazioni della DICOTER: i “territori snodo”.

Fonte: DICOTER, 2007, p. 179.

In anni più recenti, diversi studi di rilievo internazionale ispiratori delle politiche di sviluppo dell'OCSE ed importanti teorizzazioni, derivate anche dall'operato di ESPON (2014), hanno definito criteri ed indicatori validi, almeno in ambito europeo, per individuare i telai insediativi che strutturano la rete urbana continentale, anche in funzione della ri-programmazione delle reti TEN-T. Tali modelli (sia che si tratti dei metodi di individuazione di *regioni funzionali urbane* che di aree urbane con caratteri metropolitani) considerano la conurbazione abruzzese quale area metropolitana di secondo livello, ovvero una polarità funzionale in grado di erogare servizi qualificati per bacini di utenza sovra regionali. Considerando sia le notevoli prestazioni delle dotazioni infrastrutturali che essa può vantare che la sua indiscutibile centralità geografica, anche entro nuove direttrici baricentriche rispetto a scenari geopolitici euro-mediterranei (in prospettiva di un ingresso nell'UE dei Paesi balcanici) a quest'area urbana è stato assegnato un ruolo centrale anche nell'ambito di recenti contributi e documenti tecnici alla base della istituzione della Macroregione Adriatico Ionica (2013). In alcuni di essi, aggiornando il progetto *Sea Land Bridge*, l'area funzionale urbana Pescara-Chieti è stata individuata come nodo di connettività trans-frontaliera di rilevanza macroregionale.

Molto interessante, oggi, è il contributo che proviene da una ricerca promossa dall'INU (Cilli, 2018) che si prefigge il fine di portare in luce, ben oltre i contenuti della Legge 56/2014, le potenzialità di una rete di trenta dinamiche aree urbane caratterizzate da un tessuto socio economico nel quale risiede la metà della forza lavoro rinvenibile nelle 14 Città Metropolitane e più del 53% del PIL in esse prodotto (Fig.3). Una rete di piccole metropoli *de facto* – tra le quali quella Pescara-Chieti – in grado di stimolare/elevare le performance socio economiche delle relative aree funzionali urbane, ovvero di “territori capaci” caratterizzati da buona connettività ed accessibilità e significative dotazioni territoriali che, per questo, fungono da centralità funzionali per significativi spazi sovra-regionali distanti dalle Città metropolitane *de Jure*.

3. I PASSAGGI NODALI DELLA PROGRESSIVA FORMAZIONE DI UN'IDENTITÀ LOCALE METROPOLITANA. – Anche la progressiva formazione di un'identità locale metropolitana dell'area Pescara-Chieti è un processo culturale che ha subito una accelerazione significativa negli ultimi decenni, proprio in ragione del moltiplicarsi di studi, ricerche e riflessioni prodottesi sul territorio e vissute dalla comunità locale quali essenziali momenti per la formazione di nuove consapevolezze. Ciò è accaduto, in sostanza:

- per ragioni legate al tentativo di designare questo territorio, dopo il 1990, tra le aree urbane da inserire nell'auspicato ampliamento dell'elenco delle Città Metropolitane originariamente individuato dal legislatore, supportando con argomenti tecnici tale candidatura, poi esclusa dalla L. 56/14;
- per l'oggettiva condizione in cui si è venuto a trovare il territorio in ragione del suo significativo rafforzamento demografico (comuni di corona), del completamento della sua rete infrastrutturale, del potenziamento dei collegamenti dell'aeroporto regionale di Pescara (5);
- in conseguenza della necessità di produrre visioni mirate alla redazione di piani di settore di matrice strategica, funzionali ad individuare progettualità specifiche (infrastrutture e mobilità) o a valutare, in una nuova ottica di area vasta, scelte di spesa pubblica degli enti locali;
- in corrispondenza della necessità, tra il 2010 ed il 2014, di suffragare con dati attendibili il progetto con cui si è indetta la consultazione referendaria, il cui risultato avrebbe avallato la istituzione del municipio di *Nuova Pescara*.

In buona sostanza, la prima riflessione teorica articolata nella quale si sia utilizzata con rigore la denominazione di *area metropolitana* si è identificata, nel 1999, con lo studio “*Trasformazioni Metropolitane*” studi e proposte per l'area Chieti-Pescara promosso dall'Università G. d'Annunzio, con il quale si fornirono interessanti interpretazioni ragionate circa l'ingente e articolata dinamica di urbanizzazione che aveva investito le due città sedi dell'Ateneo (il Campus vero e proprio di Chieti e il polo didattico di Pescara). Questo contributo rese evidente l'urgenza, per i centri decisionali, di dotarsi di visioni prospettiche in grado di guidare le dinamiche di sviluppo con adeguata progettualità, ribaltando una prassi per la quale gli enti locali, fino ad allora, si erano limitati ad assecondare (subendoli) fenomeni di

(5) Aeroporto, il cui ruolo metropolitano è stato ampiamente riconosciuto (Landini, 2006) per la significativa e costante crescita del volume del traffico passeggeri passato dai 72.000 del 1996 ai circa 600.000 del 2017.

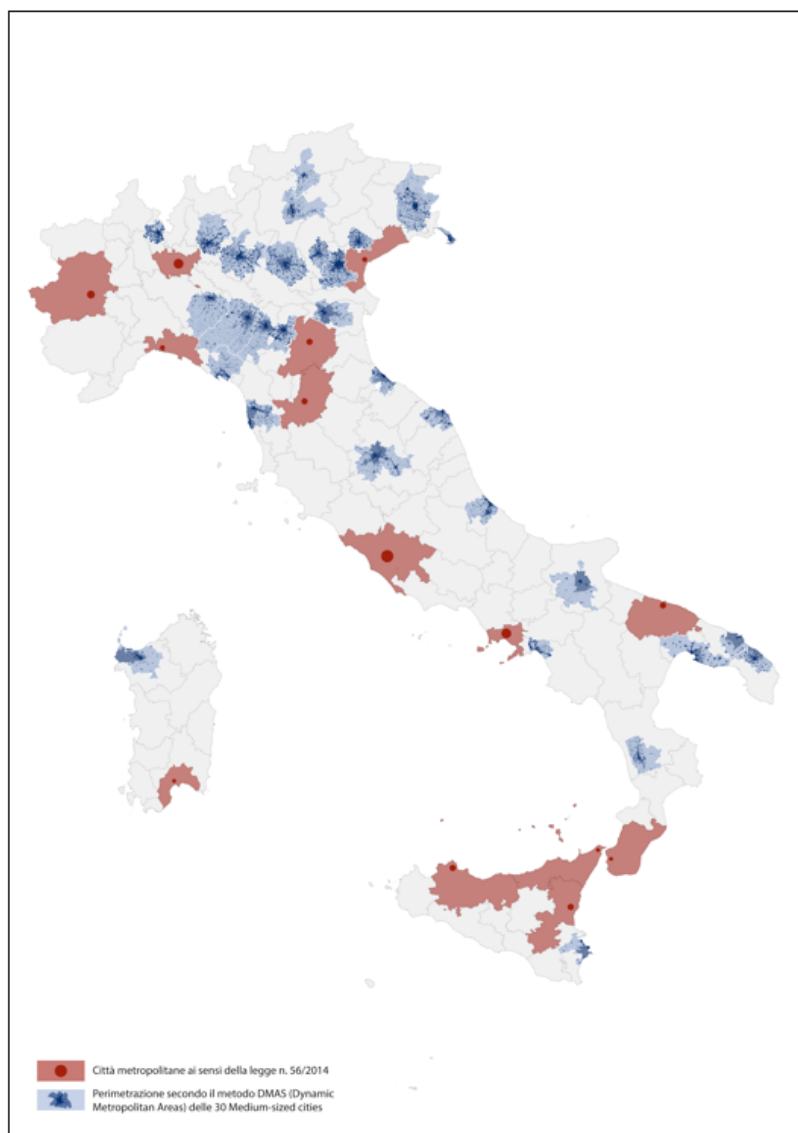


Fig. 3 – L'Italia delle 30 Metropoli di media dimensione secondo la ricerca INU.

Fonte: Cilli, 2018, p. 12.

convulsa urbanizzazione slegati da qualsiasi idea di città reticolare. Il secondo momento essenziale in cui si è presa coscienza della condizione di forte interdipendenza funzionale rilevabile tra le varie realtà insediative della città sviluppatasi fuori dai suoi limiti urbani classici, è coinciso con la redazione del Piano Urbano per la Mobilità di Area Vasta, nel 2008, e con quella dei Piani Strategici delle macroaree Pineto-Montesilvano e Ortona- Francavilla (6). Queste esperienze hanno confermato come il funzionamento complessivo della città metropolitana dipendesse, oramai, da una nuova capacità dei governi locali di assumere decisioni strategiche condivise e coordinate, specie con riferimento a politiche di sviluppo delle reti infrastrutturali. Ancora, di recente, la ricerca universitaria Abruzzo 2020 (articolata in due successivi e distinti contributi: *Visione strategica del territorio regionale*, 2014 e *Il sistema urbano regionale*, 2016), con originali rappresentazioni grafiche, ha fornito una re-interpretazione del territorio che, pur confermando quanto già colto in altri lavori scientifici con riferimento ad una chiara suddivisione del territorio regionale in sette (otto) principali bacini di erogazione e consumo di servizi (fig. 4), ha ipotizzato, per la conurbazione adriatica costiera – in ragione della sua centralità geografica e funzionale,

(6) La prima a nord del capoluogo adriatico; la seconda a sud dello stesso e di prima prossimità del capoluogo teatino.

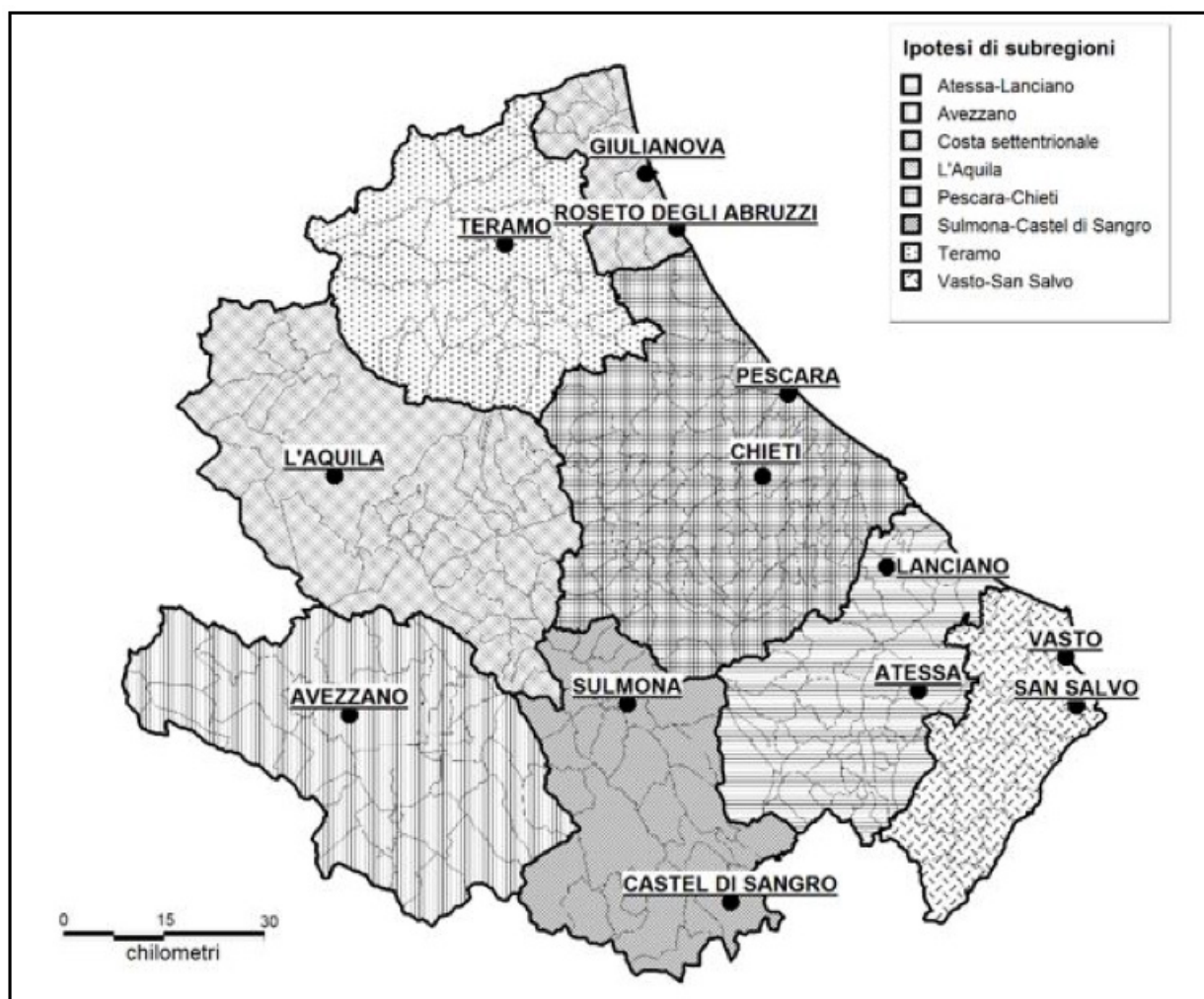


Fig. 4 – Ipotesi di sub-regioni in Abruzzo.

Fonte: Fuschi, Ferrari, 2017, p. 44.

oltre che del livello di specializzazione dei servizi erogati – il suo necessario riconoscimento di unico polo di rilievo regionale.

4. LE ATTUALI BARRIERE SUL CAMMINO DELLA CONCRETA COSTRUZIONE DI UN'AREA METROPOLITANA. – Il fatto che il premesso patrimonio di riflessioni teoriche sul fenomeno della metropolizzazione dell'area Pescara-Chieti e la quotidianità del vissuto di prossimità relazionale abbiano riconosciuto e territorializzato una sua progressiva strutturazione di tipo "metropolitano", di per sé, comprensibilmente, non costituisce un presupposto sufficiente a garantire l'avvio di un concreto processo di creazione di una *governance* metropolitana di area vasta (Longo, Cicirello, 2015). Ciò sebbene le diverse rappresentazioni date da una pluralità di studi, documenti e ricerche abbia contribuito a formare nei residenti una percezione di identità locale di cittadini di un territorio reticolare non più circoscrivibile entro anacronistici limiti amministrativi comunali e provinciali. L'esigenza di una regia unica in grado di assumere decisioni nevralgiche ed efficaci su temi strategici di superiore interesse comune (quali mobilità, tutela dell'ambiente e della salute, ciclo integrato delle acque, dei rifiuti, pianificazione di interventi coordinati di infrastrutturazione) sembra essere avvertita, peraltro, molto più dalle comunità locali che dalla classe dirigente. Può essere interpretato in tal senso, infatti, il significativo risultato referendario che, nel 2014, ha consentito al 63% circa dei residenti di tre comuni dell'area (Pescara, Montesilvano e Spoltore) di avallare – come detto – l'istituzione di un nuovo unico comune (*Nuova Pescara*) concepito per incorporazione e fusione di tre attuali municipalità. Piuttosto, è utile sottolineare il lungo tempo trascorso infruttuosamente, per responsabilità della politica, nella traduzione di tale chiara indicazione popolare

in norme e conseguenti procedure amministrative. Il risultato di questa consultazione ha confermato, dunque, come si sia fatta strada negli ultimi decenni, almeno tra coloro che vivono quotidianamente questo territorio, una “inconsapevole” ma avvertita identità metropolitana determinata dalla peculiare struttura e natura di molteplici, promiscue relazioni di interdipendenza funzionale che quotidianamente legano le comunità di questo territorio. Ciò, di sicuro, anche per effetto di una struttura insediativa diffusa e reticolare e della elevata accessibilità reciproca delle sue dotazioni essenziali, ormai rinvenibili non solo nei poli urbani principali. Non è ancora matura, invece, la consapevolezza della classe dirigente locale che, ad oggi, stenta a perseguire tale progetto unitario svilendo la scelta referendaria degli abitanti e riproponendo un territorio amministrativamente frammentato decisamente miope rispetto alle più ampie possibilità che un’area compatta, potenzialmente più competitiva (in termini di massa critica demografica, funzionale, infrastrutturale e di governance), potrebbe giocare strategicamente quale *player* dai maggiori poteri contrattuali su vari “tavoli” ed in diverse “partite”.

Sottovalutazioni o ritardi nella considerazione di tali prospettive, infatti, appaiono ancora più preoccupanti sia che si consideri il predetto discreto “posizionamento” riconosciuto alla conurbazione centro adriatica abruzzese da rilevanti documenti tecnici su cui si fondano essenziali politiche e visioni di sviluppo dell’Unione Europea, sia che si pensi alle nuove opportunità che quest’area potrebbe cogliere proprio in termini di occasioni di sviluppo legate al rafforzamento delle reti a scala comunitaria, nell’ambito di una imminente e concreta operatività della Strategia Macroregionale Adriatico Ionica. Tuttavia, la natura dei problemi che rendono ostico il raggiungimento di una dimensione di governo sovracomunale della conurbazione Pescara-Chieti, nella direzione (auspicabile) di costituzione di un organismo metropolitano *in grado* di guidare strategie di potenziamento e ristrutturazione territoriale, è molteplice ed articolata. La pluralità e la complessità delle barriere che potrebbe incontrare questo progetto travalica, infatti, il fatto stesso che ad oggi sembra pressoché impossibile modificare il quadro legislativo (modificativo della costituzione) che, ormai, ha riconosciuto lo status di Città Metropolitana a sole 10 (+4) aree urbane del paese.

Le incognite più insidiose di carattere generale, comuni alla gran parte dei processi che (almeno oggi, in Italia) hanno come obiettivo quello della costruzione di “organismi metropolitani”, sono identificabili con le seguenti condizioni:

- permanenza tra i comuni di aree fortemente integrate di distinti confini amministrativi (provinciali), in conseguenza sia della mancata riforma costituzionale che della complessiva, brusca, interruzione dell’intero processo di riforma;
- problematicità (non solo tecnica) nella individuazione di limiti territoriali pertinenti, capaci di identificare il confine, non solo fisico, di un territorio che sia espressione geografica di una *comunità metropolitana* sufficientemente coesa;
- difficoltà nella definizione di adeguati metodi di costruzione democratica e partecipata dei processi e degli strumenti di *governance* idonei a condurre le comunità locali alla scelta di nuovi ed efficaci organi di rappresentanza metropolitana tali da contemperare le varie istanze rinvenibili alla scala municipale.

In tal senso, la via pragmaticamente più percorribile sembra identificarsi con la costituzione di un agile organismo di governo metropolitano, verosimilmente assimilabile ad una “agenzia di scopo” il cui mandato si fondi su una essenziale operatività tale da produrre decisioni di spesa strategiche e condivise su temi, problematiche e progetti di interesse comune e di chiara dimensione sovracomunale.

Sono individuabili, inoltre, sul percorso che consentirebbe di tracciare un processo di convergenza delle comunità locali verso una nuova ed agile governance unica cui si chiede di compiere scelte strategiche, nel caso specifico della conurbazione Pescara-Chieti, almeno due ulteriori ostacoli principali:

- frammentazione e ridondanza (dispersiva) di posizioni sul tema ascrivibili ad una pluralità di visioni parziali, basate su istanze corporative o settoriali legate ad aspettative di corto respiro (di questo o quel gruppo sociale), dovute anche alla notevole mole di studi e proposte disponibili, spesso re-interpretate secondo logiche particolaristiche e competitive non convergenti su progetti condivisi, in presenza di bassa coesione e scarso coordinamento e in assenza di obiettivi coerenti con una superiore visione strategica di lungo periodo di “territorio al futuro”;
- riproposizione di sterili contrapposizioni campanilistiche, nell’ambito di uno storico e mai sopito conflitto (tutto abruzzese) tra ambito costiero e territorio interno; conflitto che di recente si è ri-ali-

mentato per effetto della rivendicazione avanzata “per decreto” dalla città di L’Aquila di un primato regionale (quale polo amministrativo), in occasione della concreta ripresa del dibattito promosso in Consiglio Regionale funzionale alla istituzione del comune di *Nuova Pescara* (7).

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., IT.URB. 80, “Rapporto sullo stato dell’urbanizzazione in Italia”, *Quaderni di Urbanistica Informazioni*, 8, Supplemento a U.I., n. 111, Roma, INU Edizioni, 1990, pp. 225-229 e pp. 261-265.
- AA.VV., *Rapporto ANCI IFEL, Nuovi confini e prospettive per le politiche urbane dopo la legge Delrio. L’identità territoriale delle città medie italiane*, Roma, ANCI, 2014.
- AA.VV., *Making Europe open and polycentric. Vision and scenarios for the European Territory towards 2050*, Luxembourg, ESPON Edition Press, 2014.
- BALDINI U., LUPATELLI G., “I sistemi locali nelle politiche di sviluppo rurale e nella strategia nazionale per le aree interne”, *Agriregionieuropea*, anno 9, settembre 2013, n. 34, pp. 9-12.
- BOBBIO L., *I servizi locali nelle democrazie contemporanee*, Bari, Laterza, 2003.
- CALAFATI A.G., MAZZONI F., *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*, Milano, Angeli, 2008.
- CALAFATI A.G., *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli, 2009.
- CALAFATI A.G., *Le città della Terza Italia*, Milano, Franco Angeli, 2012.
- CILLI A., “Il progetto di riforma degli enti locali e le città medie”, in PROPERZI P. (a cura di), *Rapporto dal Territorio 2016*, Roma, INU Edizioni, 2016, pp. 126-128.
- CILLI A., “Competitività territoriale e prestazioni urbane”, AA.VV., *Verso Pescara 2027*, Dossier di ricerca, 2, Roma, Gangemi Editore, 2016, pp. 263 a 269.
- CILLI A., “Per una rivalutazione della rete urbana intermedia italiana”, *Urbanistica Informazioni*, Roma, INU Edizioni, 2018, n. 273-274, pp. 10-12.
- CLEMENTI A., DEMATTEIS G., PALERMO P.C. (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, Vol. I-II, Biblioteca di Cultura Moderna, Bari, Laterza, 1996.
- CLEMENTI A., MASCARUCCI R., *Trasformazioni metropolitane*, Fratelli Palombi, Roma, 1999.
- CLEMENTI A., “Un avvenire possibile del territorio italiano”, in SIU (SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI) (a cura di), *Reti e Territori al Futuro. Materiali per una visione*, Roma, DI.CO.TER. (Ministero Infrastrutture e Trasporti), 2007, pp. 11-34.
- DINI F., ZILLI S. (a cura di) *Rapporto annuale 2014. Il riordino territoriale dello Stato*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015.
- DONOLO C., “Transizioni verso territori capaci”, *Rivista di sociologia del lavoro*, Milano, Angeli, 2008, n. 109, pp. 25-42.
- FUSCHI M., *Ambiente urbano e area metropolitana*, Pescara, Libreria dell’Università Editrice, 2000.
- FUSCHI M. (a cura di), *Per una regione medio adriatica. Città, territorio, economia*, Milano, Franco Angeli, 2006.
- FUSCHI M., LANDINI P., MASSIMI G., ZARRILLI L., CARDINALE B., CAVUTA G., SCORRANO S., FERRARI F., GRUGNALE B., “Armatura e dinamica urbana nella regione del Medio Adriatico”, in VIGANONI L. (a cura di), *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 65-137.
- FUSCHI M., FERRARI F., “L’Abruzzo”, in DINI F., ZILLI S. (a cura di), *Rapporto annuale 2014. Il riordino territoriale dello Stato*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015, pp. 92-95.
- FUSCHI M., FERRARI F., “L’Abruzzo «oltre» la proposta di riordino istituzionale. Le ragioni del territorio”, in AA.VV., (S) *radicamenti*, Società di Studi Geografici, Memorie geografiche NS, n. 15, 2017, n. 15, pp. 43-51.
- LANDINI P., “Armatura urbana, strutture territoriali e processi di regionalizzazione”, in SOMEA, *Atlante economico e commerciale d’Italia*, Roma, Valerio Levi Ed., 1987, pp. 66-72.
- LANDINI P., “La rete materiale”, in FUSCHI M. (a cura di), *Per una regione medio adriatica. Città, territorio, economia*, Milano, Franco Angeli, 2016, pp. 123-147.
- LONGO A., CICIRIELLO L., *Città metropolitane e pianificazione di area vasta. Prospettive di governo territoriale per la gestione delle metamorfosi urbane*, Milano, Franco Angeli, 2015.
- MASCARUCCI R. con CILLI A., VOLPI L., “Una visione territoriale per la Macro Regione Adriatico Ionica”, in MASCARUCCI R. (a cura di), *Una strategia per la macroregione adriatica*, Rapporto fornito da CNA Italia al Piano d’Azione per la Strategia Adriatico Ionica della Commissione Europea, Ancona, 2013, pp. 10-14.
- MASCARUCCI R., CILLI A., VOLPI L., *Abruzzo 2020. Visione strategica del territorio regionale*, Quaderno 1, Pescara, Sala Editore, 2014.
- MASCARUCCI R., CILLI A., GARZARELLI F., PICCOLI D., *Abruzzo 2020. Il sistema urbano Regionale*, Quaderno 2, Pescara, Sala Editore, 2016.
- MISTRI M., *La città Metropolitana. Una confusa riforma italiana*, Padova, Edizioni La Gru Libero Pensiero, 2014.
- PROPERZI P., DI LUDOVICO D. (a cura di), *Italia mediana. Una macroregione, strategie, piani e paesaggi*, Castelli (TE), Verdone Editore, 2015.

(7) Alla data di pubblicazione del presente lavoro, si rileva che il Consiglio Regionale d’Abruzzo con legge n. 27 del 24/08/2018 ha disposto l’istituzione del comune di Nuova Pescara a decorrere dal 1 gennaio 2022. Tuttavia, a tale passaggio istituzionale “obbligato” – sopravvenuto comunque a quattro anni di distanza dalla consultazione referendaria – dovranno seguire gli atti conseguenziali delle amministrazioni comunali coinvolte che, ancora oggi, manifestano resistenze soprattutto con riguardo ai due comuni minori (Montesilvano e Spoltore).

SBETTI F., GIANNINO C., “Città Metropolitane, Territori competitivi e progetti di rete”, *Urbanistica Dossier*, Rivista monografica on line, Roma, INU Edizioni, n. 12, 2017.

SOMEA, *Atlante economico-commerciale delle regioni d'Italia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1973.

SOMEA, *Atlante economico e commerciale d'Italia*, Roma, Levi Edizioni, 1987.

SOMEA, *Atlante Somea Regione Abruzzo*, Roma, Levi Edizioni, 1991.

Università “G. d’Annunzio” di Chieti-Pescara: marina.fuschi@unich.it , aldo.cilli@unich.it

RIASSUNTO: La riforma incompleta degli enti locali (L. 56/2014), identificabile con il complessivo progetto Delrio, ormai inattuabile del tutto, oltre che carente sotto una pluralità di aspetti, ha mancato di delineare nuovi ed efficaci modelli di *governance* utili ad una concreta possibilità di rappresentanza, cura e gestione delle questioni strategiche alla scala di Area Vasta. Essa non ha ristrutturato la forma di governo degli enti intermedi, né ha definito, spazialmente e funzionalmente, la loro idonea *dimensione pertinente*. Inoltre, ha ribadito la scelta delle Città Metropolitane operata nel 1990, assimilandone i limiti, sbrigativamente, a quelli delle province, confermando situazioni territoriali fortemente sbilanciate e negando la rappresentatività metropolitana ad alcune città con rango funzionale sovraregionale. In quest’ultima condizione è la conurbazione Pescara-Chieti, che si offre come caso studio di questo contributo.

SUMMARY: The incomplete reform of local authorities (Law 56/2014), identifiable with the whole Delrio’s project, by now completely unworkable, other than inadequate under a variety of aspects, has not delineated new and effective models of *governance*, useful in terms of representation, care and management of strategic issues at the scale of *Area Vasta*. The reform has not restructured the form of government of intermediate authorities, nor has it defined, from a spatial and a functional perspective, their appropriate ‘pertinent dimension’. In addition, the reform has reiterated the choice of the Metropolitan Cities operated in 1990, hastily assimilating their borders to those of the provinces, confirming the highly unbalanced territorial situations and denying the metropolitan representativeness to some cities with functional supra-regional rank. Under this last condition is the conurbation of Pescara-Chieti, which is presented here as a case study.

Parole chiave: conurbazione Pescara-Chieti, identità metropolitana, governance metropolitana

Keywords: conurbation of Pescara-Chieti, metropolitan identity, metropolitan governance

Sessione 10

WATERFRONT DELLE CITTÀ DEL MEDITERRANEO. BARRIERE: CONFINI O FRONTIERE?

SIMONE BOZZATO, GIACOMO BANDIERA

INTRODUZIONE

Una linea limite di un territorio dato, sia essa barriera naturale oppure barriera culturale, può essere una linea di convergenza o un ostacolo, dal punto di vista diacronico e sincronico, per i gruppi umani che la subiscono o la creano: il concetto ha generato e continua a generare significati identificativi pluripli, inquadrabili infatti in ambiti interpretativi diversi: fisico-morfologico, culturale, economico, politico, tecnologico.

Le linee geomorfologiche oppure immateriali che delimitano un'areale geografico-economico-culturale individuano una serie di spazi in grado di condizionare la vita degli esseri umani, congiuntamente alla rappresentazione che essi costruiscono del mondo.

Le loro traiettorie racchiudono e segnano un territorio, facendo da involucro alle caratteristiche politico-istituzionali, alle peculiarità economiche, alle particolarità culturali che lo vivono e rappresentano.

Evidenziandoci quello che è uno dei problemi più importanti nella disciplina geografica, quello delle suddivisioni: non a caso possiamo definire la geografia anche come la scienza della differenziazione spaziale e l'individuazione delle regioni omogenee al loro interno e diverse da ciò che le circonda è appunto uno dei compiti precipui del geografo.

Tali difformità divengono diversità di segno semantico, che prendono forma nei due termini di *confine* e di *frontiera*, entrambi ricadenti nel campo esperienziale della barriera, ma di segno e significato difformi.

Ma che cosa è un confine? Cosa una frontiera? Cosa li distingue, cosa li accomuna? Che esperienza abbiamo e facciamo, nel nostro stare al mondo, quando utilizziamo le peculiarità geomorfologiche e geopaesaggistiche del confine e della frontiera, quando divengono qualcosa che riguarda il nostro esperire di vita quotidiana, quindi modalità diverse di relazione tra esseri umani e differenti tipologie di rapporto tra territori?

La sessione di lavoro da noi pensata è stata quindi dedicata ad indagare questi due status geografici, inquadrati e personificati però in un ambito territoriale specifico: quello dei waterfront delle città del nostro Mediterraneo.

La dualità geografica è stata misurata alla luce dei contributi e delle idee che i colleghi hanno fornito alla discussione, verificandone la particolarità di ambiti esaustivi dei concetti richiamati e delle susseguenti ricadute territoriali.

Studiando i *territori waterfront* in cui esponenzialmente, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, si avverano e mostrano i caratteri più veri e forti delle due possibili esperienze geografiche, esempi paradigmatici maggiormente pregnanti di questa dicotomia.

Laddove essi influiscono in maniera profonda con i luoghi e gli spazi che segnano, dando forma agli orizzonti mentali e alle identità delle comunità che li vivono: condizioni che ne segnano la società, il linguaggio, la politica, l'economia, il pensiero, lo spazio dell'abitare, unitamente alla loro ineludibile rappresentazione cartografica.

È quindi emersa dalla discussione la circostanza per cui i waterfront mediterranei vanno considerati dei *workshop* creativi dell'arte del vivere insieme oppure in contrapposizione, terreni in cui sono stati gettati e sono germogliati semi di forme future di umanità.

Aree di trapasso, con caratteristiche tipiche del territorio che li contiene ma, sovente, in quanto aperte, permeabili e pronte allo scambio economico e culturale, esse sono divenute e divengono una sorta di paradigma geografico, con cui misurare l'intima essenza relazionale e comportamentale di un intero territorio e di una comunità tutta.

Dimostrando una originalità del tutto particolare nel loro articolarsi e conformarsi quali aree di congiunzione e di transitorietà, dove l'incontro di società e comunità diversamente organizzate ha favo-



rito l'emergenza di novelle caratteristiche economico-socio-culturali, particolari del luogo ma, contemporaneamente, segnanti ambiti geografici molto più ampi oppure distanti.

Avverando la convinzione secondo la quale un limite è solo una linea tra ciò che siamo e ciò che saremo.

SIMONE BOZZATO, GIACOMO BANDIERA*

WATERFRONT URBANI MEDITERRANEI: CONFINE O FRONTIERA. IDENTITÀ E RITERRITORIALIZZAZIONE

1. BARRIERE GEOGRAFICHE: *CONFINE* OPPURE *FRONTIERA*. – Le linee geografiche, geomorfologiche oppure politico-economico-culturali, che dividono e segnano un territorio oppure più territori posti in contiguità sono da considerarsi punti nodali nel processo conoscitivo e analizzativo del generale rapporto tra esseri umani e spazi geografici, segni connotativi e rappresentativi di quel connubio che genera e fa vivere ogni territorio.

Lo stesso concetto generale, ascrivibile al termine *barriere*, ha generato e continua a generare significati e termini identificativi plurimi, inquadrabili infatti in ambiti interpretativi diversi: fisico-morfologico, culturale, economico, politico, tecnologico.

Possiamo provare ad analizzarli, però, all'interno di una duplice caratterizzazione, una dualità terminologica e interpretativa, vale a dire in qualità di *confini* oppure di *frontiere*.

Laddove la condizione di *confine* va individuata come linea, più o meno ampia, netta e sostanzialmente statica, di natura fisico-morfologica oppure politico-culturale, che opera una separazione di spazi tra realtà territoriali contigue ma di diversa matrice e riferimento.

Lo status geografico di *frontiera*, invece, individua la linea, anch'essa ben definita e definibile, di una zona, di un'area geografica, ma i cui bordi esterni, appunto, sono suscettibili alla mutazione: sorta di fascia territoriale elastica tra realtà contigue e appartenenti alla stessa cultura oppure a culture differenti ma che accettano il riconoscersi a vicenda, quindi quasi una sorta di membrana permeabile; questa contiguità, peraltro, tra territori altri è da leggere e da analizzare non solo in termini di prossimità fisico-morfologica, quindi tra ambiti spaziali costieri ed interni prossimi, ma anche tra territori separati da porzioni di mare più o meno ampi ma pur prossimi in quanto a manifestazioni geografico-economico-culturali.

Appare sintomatico quanto riteneva, al proposito, il mondo antico, laddove il confine nasceva sempre da un ordine stabilito posto in contrapposizione politico-militare a un altro ordine stabilito: ordini posti in vicinanza fisica ma in alterità totale.

Fino a giungere a una identificazione del concetto con una divinità, immaginata alla base dell'ordine stesso quindi, contemporaneamente, dell'esclusione reciproca; infatti *Horios/Terminus* era uno dei numerosi appellativi che caratterizzavano la sovranità di *Zeus/Giove*, mentre *Terminalia* erano le feste latine in onore, appunto, del dio *Terminus*, in quanto protettore dei confini.

La frontiera, invece, rappresentava qualcosa di non conosciuto, un'idea fisica e culturale di distanza che però si poteva accorciare o allungare, colmare oppure distanziare, in base a esigenze militari oppure politiche. Interpretandola quindi, in ultima istanza, quale limite ma anche come soglia da poter attraversare per introdursi in mondi e ambienti altri: limite ultimo oltre il quale andare, aldilà della superstizione contro il volere degli dei, oltre il giusto e il consentito, verso il non conosciuto: le colonne di Ercole furono l'esemplificazione più paradigmatica.

La divinità che proteggeva le frontiere, definite *limes*, incoraggiandone il superamento, era infatti *Hermes/Mercurio*, il dio amante degli inganni, dei viaggi e degli incroci, che guidava le anime dei morti nel trapasso dalla vita al regno delle ombre e che guidava il passaggio dall'infanzia al mondo adulto.

Nella nostra modernità il confine indica, ancora, una separazione limitativa tra spazi contigui, anche quale modalità atta a stabilire in via mediamente pacifica il diritto di proprietà, privato oppure

* Il presente articolo, pur essendo frutto di comune riflessione, presenta paragrafi che andranno così attribuiti: primo a Simone Bozzato, secondo a Giacomo Bandiera, mentre il paragrafo terzo, conclusivo, è di comune elaborazione.



pubblico-statale, dei soggetti in gioco all'interno di uno spazio conteso.

La frontiera, invece, continua a rappresentare la fine della porzione di terra conosciuta e praticata, laddove “varcare la frontiera” significa inoltrarsi entro un territorio fatto di terre non conosciute e abitate da esseri altri con culture altre.

Uscendo quindi dallo spazio familiare, rassicurante e esperito, per entrare in quello dell'incertezza, dove si diventa stranieri, emigranti, diversi non solo per gli altri ma talvolta anche per sé stessi e per lo stesso territorio da cui si proviene.

Claudio Magris scrive “in forme e modi differenti, confini e frontiere hanno entrambi a che vedere con la modificazione del nostro stesso paesaggio reale, trasformando il territorio che fisicamente occupiamo e abitiamo” e Patrick Boucheron ci ricorda che “un paese non si spiega se non con ciò che lo circonda”.

Richiameremo, infine, il concetto, divenuto mito, della *frontiera* all'interno dello spazio culturale degli Stati Uniti d'America, vivo ed operante anche aldilà della stessa nozione meramente geografico-fisica, con una presenza sempre viva, travalicante anche limiti di carattere diacronico, laddove quel mito continua ancora oggi a svolgere un ruolo determinante in quanto collante ideologico-politico per la nazione americana.

2. WATERFRONT, CONFINE OPPURE FRONTIERA? – Per similitudine e connessione diretta con quanto detto, anche i waterfront delle città mediterranee possono quindi essere studiati e configurati quali linee geografiche segnanti una frontiera oppure un confine, quindi essere analizzati in una delle due categorie geografiche.

Ciò è ancor più vero e calzante laddove stabiliamo ed interpretiamo il mar Mediterraneo, in primis nei luoghi porti/waterfront dove tali condizioni sono più segnate ed evidenti, come mare segnato dalle mille culture, che si sono incontrate e si sono sovrapposte tra loro in un groviglio inestricabile, diacronico e sincronico, mare degli scontri e degli incontri tra territori e culture in alterità, quindi contemporaneamente nella sua duplice condizione di mare chiuso tra le sue coste e di massa d'acqua libera e ricca.

Appare naturale, quindi, stante queste premesse, studiare e trattare i waterfront anche come testimonianza unica e paradigmatica di quella categoria di beni oggi compresi nella dizione generale di *Beni Comuni Territoriali*, laddove le indicazioni fondamentali per identificarli nel settore dei Beni Comuni Culturali Paesaggistici (centri storici, zone archeologiche, waterfront) le possiamo individuare nei loro esiti di processi di territorializzazione: come prodotti, quindi, di azioni antropiche tendenti a soddisfare bisogni e diritti in interazione con fattori naturali, che creano nei *luoghi* valori economici, politici, giuridici, linguistici, affettivi (Bozzato-Bandiera, 2016).

Testimonianze del rapporto tra lo sviluppo di un'area cittadina e la vicinanza di questa ad una fonte d'acqua/mare, rapporto che assume un ruolo fondamentale nei processi di morfogenesi del *paesaggio* antropogeografico del sito urbano stesso, quale particolare attestazione dell'approccio che la comunità vivente e operante nel luogo utilizza nel comunicare, commerciare e scambiare con comunità altre di altri luoghi simili.

“Il bene comune territorio non è una dotazione, un vestigio od una preesistenza, è un costrutto che si determina solo nell'interazione vitale, durevole e coevolutiva fra comunità umane ed ambiente naturale” (Magnaghi, 2016, p.26).

Leggere il waterfront come elemento strutturante e caratterizzante della città intera, cioè luogo identitario, infatti, significa considerarlo innanzitutto elemento catalizzatore di esperienze e di valori comunitari urbani.

Laddove tipologie diverse di realtà fisiche e funzioni economico-sociali vi si possono estrapolare, ascrivibili a quella dualità terminologica e contenutistica che abbiamo individuato.

La prima realtà è, quindi, quella costituita dai porti di mare antichi, dai bacini di cantieristica navale e dai vecchi magazzini, entità a cui venivano e vengono legati ed enfatizzati simboli e valori legati alle vicende storiche delle varie città: il porto rappresentava ed ancor rappresenta per esse, seppur in maniera meno forte, un limite, una linea di frontiera dell'area urbana, ma ne costituiva, contemporaneamente, una parte inscindibile, per importanza e valore, quale nodo e porta d'ingresso, quindi prezioso bacino di scambio economico e culturale.

Questi i valori primari di questi luoghi, che costituivano in passato il presupposto ineludibile del

connubio e della biunivoca influenza alla base del dipanarsi della *vicenda waterfront-città*: valori frutto di attività di diverso tipo, dalle culturali alle economiche, in grado di attirare merci e soggetti, quali attori capaci di apportare modifiche in senso positivo all'intera area urbana.

Le città leader nel Mediterraneo, peraltro, sono state quasi tutte plasmate, nel corso dei tempi, dal rapporto con l'acqua (Braudel, 1952).

Dove una naturale forza inerziale di carattere geografico-culturale conduce questi luoghi, appunto, verso lo status di naturali frontiere, aree aperte e permeabili agli scambi, ai confronti e all'accettazione, seppur tacita, della diversità di comunità altre, quand'anche giustificata e perseguita nell'ottica dell'arricchimento economico-finanziario reciproco.

Tanti esempi, in senso diacronico, potremmo citare al riguardo: le relazioni di varia natura tra le città marinare italiane e le città costiere nordafricane nel corso dei primi secoli del basso medioevo, che non si interruppero nemmeno quando da quest'ultime frequenti erano le partenze di flotte piratesche dirette verso l'Europa; i frequenti rapporti commerciali e culturali che intercorsero tra i porti mediterranei francesi e italiani e le città islamiche del Mediterraneo orientale di osservanza islamica; le fortissime relazioni economico-culturali intercorrenti tra Venezia e Costantinopoli, porti in costante e lucroso contatto, anche in presenza dei tanti scontri militari intercorsi tra il 15° e il 17° secolo tra la potenza marinara lagunare e l'impero della mezzaluna; il flusso di merci e di culture mai interrotto tra Trieste, porto asburgico per eccellenza, e le città portuali italiane, anche dopo la nascita ottocentesca del regno peninsulare e le sue rivendicazioni irredentistiche.

I commerci marittimi sono stati per secoli lo strumento di una forte relazionalità, il segno di un'apertura al mondo e le città portuali hanno svolto un ruolo fondamentale quali siti di snodo tra flussi via acqua e via terra, ponendo in connessione luoghi lontani, confrontando culture diverse, ospitando popolazioni straniere (Vallega, 2003).

Ma, come scritto, questi luoghi, posti in tangenza del mare, hanno, seppur in maniera più sporadica ed episodica, assunto anche connotati di confine, cioè di linee geografico-territoriali tracciate e perseguite in maniera netta con un intento di chiusura ed esclusione.

Porto, quindi, quale sbarramento terminale dell'area urbana oppure della nazione entro cui è incluso, verso il mare e verso culture e economie altre, quindi verso le territorialità diverse.

Anche qui, citeremo esempi: gli approdi chiusi all'arrivo di merci provenienti da manifatture di paesi altri, per ragioni legate a guerre commerciali transfrontaliere; i porti nati come attracchi con funzioni esclusivamente da base militare, quindi per propria natura chiusi e respingenti; i porti europei, medievali e moderni, che, in presenza di terribili epidemie, provvedevano alla chiusura degli attracchi in maniera totale ed indifferenziata; i casi degli attracchi cittadini del Mediterraneo orientale, nella odierna zona palestinese/israeliana, chiusi negli anni immediatamente successivi al secondo conflitto mondiale per respingere ulteriori arrivi di navi trasportanti ebrei della diaspora.

L'esempio più forte e persistente, però, che intendiamo richiamare in riferimento alla possibile assunzione di questi luoghi di uno status limitativo e preclusivo è dato da una presenza fisica che si è sviluppata proprio all'interno dei nostri waterfront continentali, soprattutto a partire dal 19° secolo: le aree industriali, oggi in massima parte dismesse, che hanno radicalmente cambiato il volto delle città stesse, in quanto, nate in tangenza delle aree portuali e dell'area urbana per sfruttarne tutte le potenzialità in termini di facilità di comunicazioni e di traffici di merci in entrata ed in uscita grazie ai terminali marittimi ed alla ferrovia, si sono poi ritrovate inglobate nella città stessa, che si era ingrandita.

Aree che, in seguito ai processi di industrializzazione e alla localizzazione in sito di attività manifatturiere sempre più pervasive, erano divenuti spazi vissuti, contesti territoriali di tipo intensivo, connotati da una presenza di spazi di vita individuale e di spazi sociali comunitari: luoghi, appunto, con valori psicologici che legavano gli uomini attraverso legami immateriali.

Luoghi che però finiranno con il dare le spalle all'acqua, con il negarne la stessa presenza, obliterando peraltro la possibilità per la città tutta di continuare a perpetuare il proprio storico rapporto con l'elemento naturale; non a caso si scriverà, a proposito della città partenopea, "Il mare non bagna Napoli" (Ortese, 1953).

Luoghi che vivranno sempre di più in piena autoreferenzialità, in termini sociali e culturali, alla ricerca di una chiusura totale verso la socialità esterna, in sintonia peraltro con la maggior parte degli insediamenti industriali moderni, soprattutto italiani; questa sorta di sotto-ambito del waterfront, adi-

bito ad attività manifatturiere, sarà zona recintata, chiusa, con uno scambio esterno/interno limitato e controllato, comportante il risultato finale della compresenza di queste diverse funzioni all'interno di un composito waterfront, originando quello che possiamo definire un *lungomare industriale*.

In cui registrare attività portuali vere e proprie, con funzioni di confronti e rapporti dove, in misura maggiore e più intensa in termini quantitativi e qualitativi, si manifestano e rappresentano i comportamenti economici, sociali e culturali della città tutta; non a caso, i porti di città come Venezia, Istanbul, Genova, Marsiglia, Amsterdam sono stati sovente rappresentati e percepiti quali sineddoche e metonimie delle città intere, parti esaustive per il tutto delle realtà urbane di cui erano frazione, qualitativamente e quantitativamente, ma in cui esponenzialmente si avveravano e mostravano i caratteri ultimi di quelle città, fatti di apertura e confronto.

Dove lo status di frontiera, appunto, appare prevalente in quanto luoghi geografici in cui sono germogliati e vivono i semi di forme future di umanità in connessione e condivisione, configurabili quali territori in workshop costante di generazione creativa riferita all'arte del vivere insieme.

E dove un continuo processo di costruzione narrativa dell'identità comunitaria di questi territori procede ed è generato proprio da questa condizione geografica.

Narrativa che, peraltro, attraverso la geografia come disciplina scientifica del racconto geografico, viene piegata ed organizzata in maniera sistematica, per esperire e conoscere quel valore umano e sociale che è appunto la territorialità del mondo (Turco, 2010).

Mediante questo processo di narrazione alimentato costantemente dalla comunità interessata territorialmente, si presenta e rappresenta l'attributo geografico di frontiera del proprio waterfront, che diviene quindi una rappresentazione esponenziale della intera comunità, libera e aperta alle contaminazioni ed agli incontri, prevalente rispetto alla rappresentazione, narrativa e fisica, quale confine, chiuso e inevitabilmente conducente allo scontro.

Narrazione di parole e di immaterialità, quindi, ma anche fatta di connotati fisico-architettonici, quindi di pietra e d'acqua.

3. CONCLUSIONI. – Oggi, la grande maggioranza dei waterfront delle città europee vive una crisi strutturale di funzioni e di utilizzi economici che li vede sottoutilizzati, nella parte portuale, quindi non più strumenti di scambi commerciali e di incontri culturali, oltre che sostanzialmente abbandonati e non più antropizzati nella parte industriale, cantieristica e manifatturiera, ritornata allo stato di mero spazio geografico deterritorializzato.

L'odierna fase di deterritorializzazione, però, differisce radicalmente dalle similari fasi di territori altri che si sono verificate nei periodi storici precedenti, perché non è frutto di una "crisi di civilizzazione", cioè originata da lenti processi storico-economico-culturali, quali ad esempio la decadenza delle città collinari post-medioevo oppure la crisi delle città romane di post-impero (Magnaghi, 2016), ma è piuttosto l'esito fallimentare di un modello insediativo e produttivo che rapidamente si era affermato in queste zone costiere ed altrettanto rapidamente e strutturalmente è crollato, in quanto pensato ed instaurato senza nessuna relazione con il territorio preesistente ed il suo *genius loci* (Governa, 1999).

La riqualificazione dei waterfront urbani diviene oggi la fotografia di un fallimento ma anche il trailer di un'opportunità di nuovo sviluppo per queste città, accelerandone nuovi progetti di utilizzo degli spazi (Breen, Rigby, 1996).

Si può quindi sovente parlare di nuovi processi di territorializzazione, che interessano luoghi divenuti privi della originaria funzione di punti nodali di incontro e scambio economico-sociali.

Del resto, come sottolineato, il rapporto tra *urbs e civitas* in tali ambiti ne rappresenta l'identità stessa, con un ruolo ben definito nell'evoluzione dell'intero organismo urbano; la disgregazione e/o la rottura dell'equilibrio di tale rapporto produce non solo una alterazione fisica progressiva del patrimonio urbano in questione, ma anche un prolungato svuotamento e snaturamento funzionale e d'uso e, quindi, in prospettiva, di senso e di valori, indebolendo in maniera strutturale gli equilibri stratificati della città intera, con effetti di lunga durata e di difficile risoluzione (Bozzato, 2012).

Una nuova fase di territorializzazione che persegua una mutazione oppure, per meglio dire, un ritorno del luogo da una condizione larvata di confine ad uno status geografico di frontiera.

Il senso di un waterfront, quindi, non solo linea di demarcazione ma piuttosto nuovo perimetro permeabile e multiforme, rete di luoghi e funzioni, di collegamenti e ricuciture tra costa e città, tra coste

e approdi lontani eppur contigui culturalmente, tra attività costiere di diversa natura e attività urbane, è quanto va perseguito, in piena assonanza tra il *genius* primario e gli odierni utilizzi del luogo.

Ripristinandone l'originaria funzione di incrocio di fasci infrastrutturali, marini e terrestri, sintesi di attività e spazi, in un senso, quello terra/spazi marini/terra, ma anche nel senso opposto, cioè quello territorio costiero/territorio urbano ed interno.

Il perseguimento di piena permeabilità del luogo, verso il territorio-città retrostante ma anche verso i territori altri posti aldilà del mare, la sua novella apertura e accessibilità ai flussi di vita delle comunità è la qualità primaria da ricercare, in quanto la nuova condivisione di quel territorio da parte degli individui e della collettività urbana è la condizione ineludibile alla nuova vivificazione dei waterfront in quanto Beni Comuni Territoriali e in qualità di frontiere.

Non a caso, negli interventi sui waterfront delle città europee attuati in questi anni un elemento che appare determinante è la centralità dello spazio pubblico: vengono organizzate nuove funzioni attrattive attorno a piazze, percorsi pedonali sull'acqua, spiagge e spazi verdi restituiti alla libera fruizione, dove la presenza dell'acqua viene sfruttata per creare nuovi luoghi di aggregazione.

Un'ampia dimensione pubblica, nel senso della possibilità dell'utilizzo collettivo degli spazi sull'acqua ed in tangenza, che può determinare un forte cambiamento nel riutilizzo delle aree di waterfront, ridefinendo la stessa identità delle città e reinterpretandone sovente il *genius loci*, creando quindi nuovi *paesaggi*.

Praticandovi quella ricerca dell'originario rapporto dato tra una area frontiera e i territori oltremare, congiuntamente all'apertura e alla ripresa del ruolo del luogo waterfront quale territorio di confronto e di occasione di scambi culturali e di aggregazione sociale e comunitaria per l'area urbana in cui esso è incluso: sono esiti che necessariamente devono trarre origine e ragion d'essere dalle funzioni che, come abbiamo tratteggiato, l'approdo svolgeva: punto nodale e porta d'ingresso, quindi prezioso bacino di scambio economico e culturale.

Anche attraverso un processo di formazione ed affermazione di narrazione comunitaria del luogo e della sua storia, delle tradizioni e delle sue culture, che congiunga passato, presente e futuro delle comunità che lo vivono e lo vivranno, in connessione diretta tra il patrimonio identitario e i processi di nuovo utilizzo antropico, quindi di nuova territorializzazione, riprendendo e riammagliando i fili lasciati in sospenso delle narrazioni individuali e comunitarie.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Remaking the urban waterfront*, Washington, UIL - Urban Land Institute, 2004.
- BADAMI A., RONSISVALLE D., (a cura di), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne, 2008.
- BERTOLLINI M., "Ripensare i waterfront", *AR*, 2006, n. 63, pp. 36-40.
- BOUCHERON P., *Histoire mondiale de la France*, Paris, Seuil, 2017.
- BOZZATO S. ET AL., *Valorizzare, comunicare e fruire il patrimonio culturale statale tra sistemi locali, reti nazionali e competizione internazionale. Ricognizione, analisi e valutazione dei modelli di valorizzazione permanente territoriale in Italia, individuazione e raccolta di best practices e linee-guida*, Roma, Rapporto di ricerca della Società Geografica Italiana, 2012.
- BOZZATO S., BANDIERA G., "Bene Comune Territoriale e Fondazione di Partecipazione. Il caso studio Rione Terra, Pozzuoli", in *Commons/Comune: geografie, luoghi, spazi, città, Memorie Geografiche*, vol. 14, Firenze, Società di Studi Geografici, 2016, pp. 587-593.
- BRAUDEL F., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1952.
- BREEN A., RIGBY D., *The new waterfront. A worldwide urban succes story*, London, Thames and Hudson, 1996.
- BRUNER J.S., "La costruzione narrativa della realtà", in AMMANNITI M., STERN D. (a cura di), *Rappresentazioni e narrazioni*, Bari, Laterza, 1991, pp. 17-41.
- BRUTTOMESSO R., (a cura di), *Waterfront. A new frontier for cities on water*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia, Marsilio, 1993.
- CARTA M., *Città liquida. I waterfront urbani come generatori di qualità*, Milano, Franco Angeli, 2009.
- COMMISSIONE RODOTÀ, *Schema Ddl Modifica delle norme del codice civile in materia di beni pubblici*, Roma, 2007.
- D'ALESSIO E., "Città e porto: dalla contrapposizione alla collaborazione", *Urbanistica Informazioni*, INU Edizioni, Roma, 2003, n. 187.
- FONTI L., (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- GALASSO G., *Storia d'Europa*, Bari, Laterza, 2001.
- GOVERNA F., *Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*, Torino, Codice Edizioni, 1999.
- MAGNAGHI A., "Mettere in comune il patrimonio territoriale: dalla partecipazione all'autogoverno", in *Commons/Comune: geografie, luoghi, spazi, città, Memorie Geografiche*, 14, Firenze, Società di Studi Geografici, 2016.

- MAGRIS C., *L'infinito viaggiare*, Milano, Mondadori, 2005.
- MARSHALL R., *Waterfront in post-industrial cities*, New York, Spon Press, 2001.
- MATVEJEVIC P., *Breviario mediterraneo*, Milano, Garzanti, 2006.
- ORTESE A.M., *Il mare non bagna Napoli*, coll. "I gettoni", n. 18, Torino, Einaudi, 1953.
- SALVATORI F., CICERCHIA A., *Il bellissimo vecchio: argomenti per una geografia del patrimonio culturale*, Milano, Franco Angeli, 2002.
- SAVINO M., (a cura), *Waterfront dal conflitto all'integrazione*, Trento, List, 2012.
- SAVINO M., *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- TOCCOLINI A., *Waterfront: significato, problematiche e possibilità di sviluppo*, Firenze, Ed. Accademia dei Georgofili, 2013.
- TURCO A., *Configurazioni della territorialità*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- VALLEGA A., "The coastal cultural heritage facing coastal management", *Journal of Cultural Heritage*, 4, 2003, pp. 5-24.
- ZANINI P., *Il significato del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Milano, Mondadori, 1997.

Università Roma Tor Vergata: simone.bozzato@uniroma2.it, giacomo.bandiera@libero.it

RIASSUNTO: Territori in oscillazione fisico-culturale tra lo status di frontiera, linea definita di un'area geografica dai bordi esterni in mutazione, fascia territoriale elastica tra realtà contigue e quello di confine, linea netta e statica, separazione tra realtà territoriali. Porti di mare, linee di frontiera dell'area urbana, nodi e porte d'ingresso, bacini di scambio economico e culturale, in pieno processo di costruzione narrativa di identità comunitaria. Linee geografico-territoriali di confine, tracciate e perseguite con intento di chiusura ed esclusione. Approdi a cui si sono aggiunte altre contigue aree costiere, protagoniste di attività manifatturiere, chiuse e autoreferenziali, in piena opposizione alla identità primaria del luogo waterfront. Testimonianze di diverse tipologie di realtà fisiche e funzioni economico-sociali. Territori, in fase di riterritorializzazione, alla ricerca di un nuovo senso di waterfront/frontiera, perimetro permeabile e multiforme, rete di luoghi e funzioni tra territori divisi dal fronte d'acqua, tra costa e città, tra attività costiere e attività urbane, in assonanza con il genius primario.

SUMMARY: Territories in physical-cultural oscillation between the status of the frontier, i.e. defined line of a geographical area from the outer edges in mutation, band elastic territorial between reality and contiguous to the border, net line and static separation between territorial realities. Seaports, boundary lines of the urban area, nodes and entrance gates, basins of economic and cultural exchange, in full process of narrative construction of community identity. Geographical-territorial borders, traced and pursued with intent of closure and exclusion. Landing place to which area contiguous coastal were added, protagonists of manufacturing activities, closed and self-referential, in full opposition to the primary identity of waterfront place. Testimonies of different types of physical reality and social-economic functions. Territories, in the process of reterritorialization, looking for a new sense of waterfront / border, permeable and multiform perimeter, network of places and functions between territories divided by the water front, between coast and city, between coastal activities and urban activities, in assonance with the primary genius.

Parole chiave: waterfront, confine/frontiera, narrazione identitaria

Keywords: waterfront, border/frontier, narrative identity

BARBARA DELLE DONNE

DINAMICHE CITTÀ/PORTO IN AMBITO MEDITERRANEO

C'è stato un tempo in cui le città ed il proprio porto s'integravano a tal punto da caratterizzarsi di una forte identità comune. Poi, a causa dell'intensificazione del processo di globalizzazione che ha cambiato le modalità degli scambi commerciali e, conseguentemente, gli assetti delle aree funzionali, i porti hanno acquisito nuove fisionomie, finendo spesso col trasformarsi in fasce difficilmente penetrabili tra terra e mare. Sono, cioè, diventati barriere, ben lontani dal costituire tratti organici e coerenti della città che servono o dall'essere segni con forte carica simbolica, ormai incapaci di rimandare con immediatezza al tessuto urbano cui in passato sono stati legati. Le dinamiche funzionali e relazionali che hanno decretato l'allontanamento, talvolta anche la cesura netta tra le due parti, tuttora persistono in molti contesti, soprattutto mediterranei, perché in essi continua a prevalere un'impostazione settoriale delle politiche di intervento, avulse da un più organico e complessivo disegno, che impedisce il ripristino dell'antica contiguità tra la linea di costa ed il tessuto della città retrostante; in altre realtà, invece, sono in corso tentativi di recupero dei *waterfront*, attraverso azioni concertate a più livelli e scale di intervento.

Il processo che dall'antica e solida relazione tra la città ed il suo porto ha cagionato l'allontanamento tra le parti e, poi di nuovo, recenti tentativi di ricomposizione affonda le proprie radici in un passato molto lontano. Nelle città affacciate sul mare, la *forma urbis* non prescindeva dalla presenza del porto, al contrario, lo esaltava come uno degli edifici pubblici più rilevanti dell'intero impianto urbano. Ciò è evidente nelle planimetrie e nelle vedute delle città, in cartografia come pure nei più antichi trattati di architettura che del porto sottolineavano soprattutto il carattere di spazio in cui andava in scena il quotidiano, alla stregua di un teatro, per questo esaltato dalla presenza circostante di piazze, mercati, magazzini, templi, portici e passeggiate. Alla base dell'organicità della città portuale c'era un evidente disegno unitario: da Vitruvio a Leon Battista Alberti, l'immagine del porto e dei suoi spazi retrostanti si presentava commisurata a quella della trama urbana (Pavia, 2006).

Quando, a partire dal Cinquecento, la potenza e la dimensione delle nuove artiglierie si accrebbero talmente da dettare la necessità di adeguarvi le fortificazioni cittadine, le misure difensive furono estese al porto ed esso fu incluso nel disegno geometrico della città circondata da mura. Imponenti fortezze comparvero nei porti (come quelli di Messina, Palermo, Siracusa, Trapani) e, per questo, il fronte urbano portuale finì col coincidere con la stessa cinta muraria, la quale, entrando nel bacino, cominciò a funzionare come infrastruttura di difesa ed opera marittima al medesimo tempo; così come pure la coppia di torri, posta in molti schemi all'imboccatura del porto con funzioni difensive, venne connessa alla terraferma con due moli convessi o poligonali a significare che cominciava qui uno spazio che era già da considerarsi urbano. Sulla sommità delle mura, oltre alle artiglierie, trovarono collocazione eccezionali punti di osservazione e passeggiate, talvolta talmente larghe da riuscire ad ospitare il transito delle carrozze (Gallaccini, 1598 in Simoncini, 1993). In ogni caso, le fortificazioni si adeguarono alle differenti morfologie dei luoghi, così come pragmaticamente suggerito dal Vasari che raccomandava che i diversi elementi si "accomodassero al sito" (Vasari, 1568 in Masselli, 1832, p. 29).

Al declino dei porti del Mediterraneo sotto la minaccia dei turchi corrispose nel Seicento l'accrescimento del ruolo strategico di quelli atlantici e nordeuropei, dovuto allo sviluppo delle nuove rotte e all'espansione colonialista dei grandi Stati europei. Se i porti francesi mantennero una classica impostazione architettonica, gli approdi inglesi ed olandesi si affrancarono dalle rigide geometrie compositive della città per seguire uno sviluppo più libero: Londra andò espandendo il proprio porto lungo le rive del Tamigi, Amsterdam, grazie alla sua rete di canali, realizzò nuove banchine e darsene all'interno della cinta muraria e Rotterdam si caratterizzò per prima di uno schema di città porto articolato in più poli funzionali, distribuiti lungo il fronte del fiume Schelda. Nell'Europa nordatlantica era stata la scelta del sito a porre i porti in connessione diretta con mare e fiumi, perciò, a differenza di quanto poté accadere



nell'Europa mediterranea, e ancor più in Italia, in quella regione la rete fluviale ed il sistema dei canali entrarono a far parte naturalmente della morfologia urbana, attraverso uno straordinario complesso infrastrutturale fondato sulla navigabilità delle acque interne, che finiva spontaneamente col saldarsi al mare. Il decentramento delle attività portuali, che in molte di queste città sta avendo luogo e va costituendo esempi altissimi di recupero dei *waterfront* (Rotterdam, Amsterdam, Liverpool, Bilbao), è riconducibile proprio alla capacità di ravvisare grandi opportunità nella navigabilità delle acque interne: come notò Giovanni Botero, la “comodità che ci porge l’acqua” è anche superiore “a quella che ci dà la terra” (Botero, 1589 in Pavia, 1982, p. 46).

Fino all'Ottocento inoltrato, le esigenze delle città di mare ed i bisogni dei loro porti trovarono armonico compimento in un disegno architettonico ampiamente razionale che raggiunse, appunto in quell'epoca, la sua piena maturità. Poi, sul finire del secolo, il modello culturale e progettuale della città porto come sistema unitario entrò in crisi, principalmente a causa di nuove esigenze logistiche dettate dalle dimensioni delle navi, talmente accresciute da non poter più essere compatibili con l'assetto di porti tradizionalmente radicati nell'impianto urbano. (1) La caoticità nell'uso dello spazio ed il degrado urbano che ne conseguì rappresentarono una costante dei processi di espansione dei porti, dal momento che avveniva per sovrapposizione e che, molto spesso, peccava di opere di ottimizzazione logistica che ne potessero razionalizzare l'occupazione e l'utilizzo (Delponte, 2009). Nuove infrastrutture si proiettavano sul mare: furono abbattute le mura per far posto a banchine di riva più ampie e furono allungati i moli per facilitare l'attracco delle navi e le operazioni di carico e scarico; larghe banchine aggettanti sostituirono i vecchi ponti e, lontano dalla riva, lunghissime dighe foranee accrebbero notevolmente lo specchio d'acqua a servizio del porto; infine, e soprattutto, la ferrovia entrò nelle aree portuali. Nonostante le trasformazioni in atto, ancora in quegli anni, il porto tendeva a conservare il suo carattere di grande spazio destinato ad accogliere la vita quotidiana di comunità, un luogo rappresentativo e simbolico per la città che nel legame col mare riconosceva la propria identità.

La storica relazione città/porto è stata sinteticamente riassunta nello schema teorizzato da Brian Hoyle (1988) e da lui articolata in sei fasi. Nella prima, più lunga di tutte le altre, che fa riferimento al periodo compreso tra il Medioevo e il XIX secolo, i porti –soprattutto quelli naturali- rientrano nell'impianto urbano a tal punto che gli stessi sistemi di difesa li inglobano al proprio interno; nella seconda fase, industrializzazione ed urbanizzazione spingono anche la città portuale a riorganizzare il proprio assetto ed i ritmi legati alle attività tradizionalmente svolte al suo interno; nella terza, nel Secondo dopoguerra, le industrie marittime, moltiplicando le operazioni di carico e scarico delle merci, contribuiscono ad obliare l'antica vocazione del porto come spazio del quotidiano; tra gli anni Sessanta ed Ottanta, durante la quarta fase, il progresso tecnologico della navigazione, richiedendo spazi industriali più ampi e meglio attrezzati lontani dalla città, determina il declino di molti scali; nei primi anni Novanta, comincia l'opera di riqualificazione delle aree portuali, che distingue spazi interdetti alla comunità, perché destinati al lavoro ed all'organizzazione del movimento navi, da spazi pubblici che entrano in relazione con il tessuto urbano. Infine, la sesta fase che, nel processo di globalizzazione in corso, vede il porto costruire reti di partecipazione per favorire la sua trasformazione in ambito economico e relazionale (Masciopinto, 2016).

Dunque, come evidenziato nello schema di Hoyle, se nello stadio mercantile le relazioni città/porto si articolavano in base alle funzioni economiche che la presenza stessa del porto andava dettando alla città, in epoca paleoindustriale a condizionarle fu soprattutto l'avvento delle navi in acciaio e della trazione meccanica che, necessitando di spazi più ampi, richiese l'edificazione di impianti e strutture in cemento (installazioni siderurgiche, metallurgiche e meccaniche, centrali energetiche) che modificò fortemente i tratti del fronte mare. Laddove il porto restò legato ad attività di tipo commerciale, la relazione con la città si conservò stretta, pur in un'epoca di grandi trasformazioni; dove, invece, i porti svilupparono vocazione industriale e cantieristica, come a Genova o Marsiglia, la relazione col tessuto urbano si allentò e

(1) Furono soprattutto le navi a vapore a rivoluzionare il sistema portuale: fino ad allora, le caravelle non superavano in lunghezza i 30 metri, le galee, le galeazze e i galeoni raggiungevano appena i 50 metri, i vascelli a vela in uso fino alla fine dell'Ottocento superavano la lunghezza di 65 metri ma nulla a confronto con i bastimenti a vapore che oltrepassarono i 100 metri rendendosi incompatibili con gli approdi (Pavia, 2006).

i siti naturali di pregio ne pagarono il prezzo; nello stadio neoindustriale degli anni Cinquanta/Sessanta, gli stabilimenti tesero sempre più a posizionarsi all'interno del porto, dunque lungo la costa, alla ricerca di quel "punto di minimo trasportazionale" (Weber, 1909 in Toschi, 1941, p. 44) che riducesse quanto più possibile o addirittura annullasse i costi di rifornimento di energia e materie prime. La trasformazione fisica del territorio era avvenuta: la presenza di banchine, magazzini, *silos*, binari, arterie stradali, impianti specializzati, *container* suggellò la separazione del porto dall'adiacente contesto urbano (Facchinelli, 2015) ed, ostacolando la vista della costa e del mare, abituò sempre più l'individuo a farne a meno e a considerare l'area del porto come unicamente operativa, dunque non percorribile, per niente fruibile, anzi, molto spesso accompagnata nel suo intorno da un contesto residenziale problematico e degradato, che ne ha poi di fatto aggravato la condizione di marginalità. Ad allontanare la città dal suo porto è intervenuta, in molti contesti (Trieste, Genova, Bari, Ancona, Napoli), una fascia di separazione che è stata definita "periferia interstiziale" o "soglia abbandonata" (Hoyle, 1988, p. 28) appunto per sottolineare la contrapposizione tra due sistemi un tempo dialoganti (di Venosa, 2003) che, negli ultimi decenni, invece, sono stati tenuti lontani addirittura dallo stesso complesso di normative, che li ha trattati in maniera settoriale in considerazione dei differenti ritmi di trasformazione.

Le tecnologie di movimentazione delle merci avevano rivoluzionato la struttura dei porti e l'organizzazione del trasporto marittimo; la tipologia, la dimensione ed il peso delle navi (2) avevano imposto la necessità di disporre di fondali profondi, di piazzali molto ampi, di accosti con uno sviluppo lineare di centinaia di metri; il traffico dei *container* aveva richiesto aree specializzate, una logistica avanzata, una gestione efficiente dei flussi e degli spazi. Per tutti questi motivi, il porto, se da una parte era andato configurandosi sempre più come sistema chiuso ed avulso dalla città, dall'altra aveva visto trasformare la propria dimensione da statica a dinamica: da area di sosta, ove agevolare lo scarico ed il carico di merci oltre che l'imbarco di persone, a sistema logistico fondato su collegamenti rapidi, servizi efficienti, strutture e attrezzature flessibili (Pavia, 2003).

Anche se nel 1994 la Legge 84 ha sancito una maggiore interazione tra i piani urbanistici e quelli portuali, ponendo in essere condizioni di maggiore scambio tra porto e città, ancora persiste oggi, comunque, l'incompatibilità di molte attività del primo con quelle della seconda. In rari contesti (Trieste, Genova-Voltri, Savona-Vado) è stato possibile reperire spazi liberi nei quali procedere ad interventi di decentramento, normalmente negati sia dal forte condizionamento della morfologia dei porti, radicati in trame urbane compatte, sia dall'intensa urbanizzazione riguardante generalmente l'intera costa italiana; nella stragrande maggioranza dei casi, piuttosto, è prevalsa la tendenza all'isolamento del porto rispetto all'abitato, perché, oltre a configurarsi come infrastruttura specialistica e settoriale, risulta un impianto a sé stante, scevro da interferenze con l'esterno e necessitante di ampi spazi sia per l'accresciuta movimentazione delle merci che per ragioni di sicurezza e controllo doganale. È difficile, in Italia, ravvisare tratti di costa urbana abbandonati a tal punto da rendersi disponibili *in toto* ad un processo di riconversione spaziale e funzionale; al più, osservando le principali città portuali, si constata l'altissima concentrazione di flussi variamente riconducibili alle molteplici attività espletate nell'area e la presenza sovrapposta di funzioni altamente specializzate, aree residenziali, zone archeologiche, resti monumentali, attività quaternarie, aree dismesse o sottoutilizzate che nulla hanno a che vedere con l'antico legame della città al proprio mare. Traffici di merci e transito di persone, reti materiali di scambi commerciali e reti virtuali di transazioni finanziarie attraversano questo "spazio di connessione" (Choay, 2003, p. 88) tra le due parti del sistema, in cui "la sovrapposizione caotica ed incontrollata dei flussi di traffico accelera il processo di separazione tra la città ed il porto esasperandone la contrapposizione e le criticità" (di Venosa, 2003, p. 76).

Negli ultimi anni, le amministrazioni lavorano per stemperare il disagio che deriva dalla difficoltà della cultura urbanistica di confrontarsi con l'infrastruttura portuale, mettendo mano a progetti di recupero dei *waterfront* che tengano conto dell'autonomia del porto e della sua natura di nodo complesso, connesso ad altri nodi ed articolato al proprio interno in più aree funzionali. Ecco, dunque, che a Genova si punta in maniera congiunta alla competitività portuale ed alla valorizzazione del *waterfront* urbano,

(2) La cui ultima generazione ha superato ampiamente i 250 metri di lunghezza e le 100 mila tonnellate di stazza.

attraverso il celebre progetto “Affresco”, firmato dall’architetto Renzo Piano, che tenta di coniugare elementi di potenziamento del sistema portuale con nuove opportunità nel campo turistico-ricreativo, in un quadro organico di complessivo miglioramento della qualità urbana ed ambientale che passi anche da un’ottimizzazione della relazione città/porto. A Venezia, la competitività del porto è stimolata dalla fitta relazione intrattenuta con i canali asiatici emergenti di Cina ed India ed è rafforzata dalla posizione strategica che la città occupa rispetto ai traffici che attraversano il continente; anche l’*hinterland* si configura come uno dei bacini economico-produttivi più rilevanti d’Italia, dotato com’è di un alto grado di internazionalizzazione e servito da un efficiente sistema di infrastrutture che lo rende la piattaforma logistica di riferimento del Nord-Est e dell’intero Centro Europa. (3) Accanto agli interventi messi in atto per valorizzare i vantaggi derivanti da tale posizione strategica, (4) l’Autorità Portuale di Venezia e l’amministrazione comunale hanno avviato insieme numerose iniziative volte alla riqualificazione del *waterfront* nel centro storico, rispettose del tessuto urbano, sociale, economico di riferimento: l’idea è di conservare del porto soltanto le attività compatibili con la particolare sensibilità dei luoghi per restituire alla fruibilità collettiva alcuni ambiti del Demanio Marittimo.

Per la sua posizione geografica, il porto di Ravenna rappresenta in ambito mediterraneo un importante nodo del Corridoio Adriatico e dei traffici con i mercati dell’Oriente e del Mar Nero. È una rilevante infrastruttura che offre servizi diversificati per ogni tipo di merce (dai prodotti petroliferi ai chimici, dal legname all’agro-alimentare) e, grazie all’inclusione nel sistema della grande viabilità e al collegamento con le principali reti di trasporto, risulta facilmente raggiungibile dai maggiori centri italiani ed europei. La sua vocazione commerciale si è talmente consolidata che, per valorizzarla, negli ultimi anni il porto è stato reso oggetto di numerosi interventi, a finanziamento sia pubblico che privato, per migliorare le dotazioni infrastrutturali, ampliare e specializzare l’offerta di servizi ed ottenere *standard* qualitativi sempre più elevati. Inoltre, per potenziare la vocazione turistica e nautica del territorio anche il *waterfront* vedrà valorizzati servizi ed infrastrutture lungo i dodici chilometri che separano la Darsena di Città dalla costa.

Il sito e le potenzialità territoriali di Napoli amplificano, invece, il ruolo strategico del suo porto che, di fatti, costituisce un polo intermodale integrato con le principali reti infrastrutturali ed i più importanti nodi presenti nell’area, una cerniera tra terra e mare dal carattere multifunzionale espresso attraverso le tre differenti vocazioni: commerciale, cantieristica e turistico-crocieristica. Grande attenzione è tributata, negli ultimi anni, al *waterfront* ed alla sua riqualificazione, perseguita attraverso la valorizzazione delle opportunità offerte dall’ingente patrimonio storico-architettonico, culturale e paesaggistico del tessuto urbano e regionale. Interventi di natura infrastrutturale, organizzativa e gestionale tenderanno anche al miglioramento dell’accessibilità e della fruibilità dell’area portuale, completando il processo di specializzazione funzionale dei suoi vari comparti e rafforzando la multifunzionalità dello scalo in un’ottica di sistema porto dell’intero golfo. Nella città di Palermo, infine, il porto, collegamento tra le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest, è ben integrato nel tessuto urbano. Perciò, qualsiasi intervento in programma per la riqualificazione del suo *waterfront* è congegnato in maniera coerente con la pianificazione del resto della città, affinché possa confermarsi elemento d’unione tra mare e terra (Giovinazzi, 2010).

Queste ed altre realtà raccontano con evidenza quanto la relazione tra la città ed il porto abbia esaurito i caratteri tipici del passato per calarsi in una più attuale dimensione reticolare aperta ai circuiti globali pur se ispirata dall’identità del luogo che un tempo contribuì a crearla e l’alimentò. Da un lato, c’è il porto che non si compenetra più con l’organismo urbano ma nemmeno può rappresentare un corpo estraneo al sistema territoriale; perciò l’autonomia e l’identità, che nella rete di relazioni e flussi ogni porto a suo modo dimostra di aver acquisito, devono essere valorizzate e potenziate attraverso processi flessibili ed efficienti che gli consentano di funzionare e competere come nodo logistico. Dall’altro lato, c’è la città che, ravvisando nel porto un ambito d’intervento prezioso per il proprio prestigio economico e culturale, propende oggi all’elisione di quelle barriere che, sul finire dell’Ottocento, la rapida trasfor-

(3) Tra l’altro, grazie ad alcuni protocolli d’intesa che l’Autorità portuale ha sottoscritto, Venezia è destinata ad avere un porto ecologico, insieme a La Spezia e Civitavecchia, caratterizzato da innovazione tecnologica ed abbattimento delle emissioni delle attività degli scali.

(4) La realizzazione di una nuova piattaforma logistica di 1.800 ettari di superficie nella zona industriale del porto con aree attrezzate, insediamenti di attività collaterali a quelle portuali e collegamenti con i grandi interporti di Padova e Verona.

mazione del trasporto marittimo aveva issato tra terra e mare. Ecco, allora, che acquisiscono pregnanza, a Genova, la realizzazione di una passeggiata a levante della città, da Punta Vagno al Porto Antico, e la riconversione dell'area delle riparazioni navali a nuove funzioni urbane, nautiche e ludico-ricreative; a Venezia, il recupero e la rifunzionalizzazione di alcuni magazzini nelle aree di San Basilio e Santa Marta; a Napoli, il progetto della *Filtering line*, un sistema lineare composto da aree attrezzate, percorsi pedonali, piste ciclabili, che dal parco della Marinella al parco pubblico ai piedi di Palazzo Reale fino al Molo San Vincenzo trasformi il *waterfront* in un articolato spazio pubblico; a Palermo, il mantenimento del Molo Sud ed il collegamento con la Banchina Sannuzzo, per la creazione di una grande darsena dedicata al diporto nautico, e la restituzione alla fruibilità collettiva delle aree di maggior pregio storico ed architettonico, come il Molo Trapezoidale, l'area archeologica del Castello a Mare e la Cala (Giovinazzi, 2010).

Ad essere in atto è, dunque, la rielaborazione progettuale degli spazi portuali, soprattutto di quelli che non rispondono più alle funzioni per le quali erano stati congegnati, né si sono giovati, come invece è accaduto ad altri, di interventi di decentramento che ne potessero avviare l'espansione e lo sviluppo. Per alcuni decenni, questi hanno costituito delle barriere perché conversi in aree dismesse, avulse dalla trama urbana ma non per questo obliate nella memoria collettiva; restituirle alla comunità sotto forma di spazi integrati e fruibili in un equilibrio di forme e funzioni è quanto di meglio possa accadere ad una città di mare sotto i profili sociale, culturale e paesaggistico.

BIBLIOGRAFIA

- CARTA M., "I waterfront come generatori di qualità urbana", in BADAMI A., RONSIVALLE D. (a cura di), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne, 2008, pp. 7-11.
- CHOAY F., *Espacements. Figure di spazi nel tempo*, Milano, Skira, 2003, p. 88.
- DELLE DONNE B., "Il waterfront urbano di Napoli: nuove connessioni tra terra e mare", in *Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano "L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme"*, Roma, in corso di stampa.
- DELPONTE I., *Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione*, Roma, Aracne, 2009.
- DI VENOSA M., "L'interfaccia porto-città", *Portus*, 9, 2003, pp. 74-76.
- FACCHINELLI L., "Porti e città", *Trasporti & cultura*, 41, 2015, pp. 4-5.
- FONTI L., *Porti - Città - Territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- GIOVINAZZI O., "Il sistema portuale nel Mediterraneo e in Europa", *L'Ingegnere*, 30-34, 2010, pp. 4-17.
- HOYLE B.S., "I meccanismi dell'evoluzione dell'interfaccia porto-città", in HOYLE B.S., PINDER D.A., HUSAIN M.S., *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Venezia, Mursia, 1988, pp. 21-36.
- MASCIOPINTO M.C.D., "I porti del Mediterraneo: mondi sociali e spazi di frontiera", *Politics. Rivista di studi politici*, 5, 2016, pp. 125-141.
- MASSELLI G., *Le opere di Giorgio Vasari*, Firenze, David Passigli & soci, 1832, p. 29.
- PAVIA R., *L'idea di città*, Milano, Franco Angeli, 1982, (sulle teorie di Botero G., p. 46).
- PAVIA R., *L'idea di città. Teorie urbanistiche della città tradizionale*, Milano, Franco Angeli, 1994, pp. 231-245.
- PAVIA R., "La pianificazione delle aree portuali italiane. Problemi e prospettive", *Portus*, 10, 2003, pp. 6-11.
- PAVIA R., "I porti delle città", *Portus*, 15, 2006, pp. 4-13.
- SIMONCINI G. (a cura di), *Sopra i porti di mare, I. Il trattato di Teofilo Gallacini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*, Firenze, Olschki, 1993.
- TOSCHI U., *La teoria economica della localizzazione delle industrie secondo Alfredo Weber*, Bari, Macri, 1941.

Università di Napoli "Federico II": barbara.delledonne@unina.it

RIASSUNTO: In passato la città ed il suo porto rappresentavano due parti dello stesso sistema urbano, con una forte identità comune. Poi i porti hanno acquisito nuove fisionomie a causa dell'intensificazione del processo di globalizzazione e si sono trasformati in fasce tra terra e mare difficilmente penetrabili; sono, cioè, diventati barriere, ben lontani dall'essere tratti organici e coerenti della città che servono o dal costituire simboli che rimandano con immediatezza al tessuto urbano cui in passato sono stati legati. Il maggior grado di permeabilità o il loro rappresentare una barriera sono condizioni che trovano spiegazione nelle differenti dinamiche evolutive che, in ambito mediterraneo, hanno scandito il dialogo tra città e porti.

SUMMARY: In the past the city and her port represented both sides of same urban system with a strong, common identity. Later, ports have become new models caused by intensification of the globalization process that changed trade's forms and, therefore, structures of functional spaces. So often they ended up becoming bands between land and sea hardly passable. Ports became barriers a long way from setting up consistent parts of town, far from being iconic signs, no longer refer to urban fabric as before. The high level of permeability or be an impenetrable wall are two terms which are explained in historical development

dynamics they were held at dialogue between cities and ports within the Mediterranean Sea.

Parole chiave: città, porto, Mar Mediterraneo

Keywords: city, port, Mediterranean Sea

ANTONELLA ROMANELLI

RISCOPIRIRE BAGNOLI: LA NUOVA FRONTIERA DEL WATERFRONT

1. INTRODUZIONE. – L'area metropolitana ed il mare sono le risorse dalle quali dipende lo sviluppo delle città costiere. Riprogettare il *waterfront* significa non solo valorizzare la linea di costa ma anche costruire processi di riqualificazione e rigenerazione urbana di aree dismesse nell'oblio di un recente passato industriale. Bagnoli, da ex area industriale dismessa a territorio da riconvertire allo sviluppo sostenibile in economie e società post-industriali, rappresenta un laboratorio ed uno spazio progettuale aperto all'innovazione urbana e, attraverso la riqualificazione del *waterfront*, riscopre identità marittima e culturale (Clemente, 2014; Clemente, 2013).

Obiettivo dello studio è quello di evidenziare come riprogettare il *waterfront* sia la nuova frontiera per riscoprire Bagnoli aprendo alla valorizzazione delle aree urbane costiere per il miglioramento della qualità della vita e la generazione di benessere per persone e comunità.

Lo studio è stato condotto attraverso la ricognizione e l'analisi della letteratura sul ruolo e gli obiettivi della riprogettazione del *waterfront* come motivazione, percorso e strategia di riqualificazione per la rinascita urbana e costiera, e mediante l'analisi descrittiva della documentazione disponibile sulle proposte progettuali, più recenti, e riferibili all'intervento di *Invitalia* quale soggetto deputato a delineare un percorso strategico e operativo nei prossimi anni per la riqualificazione e la ricostruzione del *waterfront* di Bagnoli.

Il contributo si articola in cinque paragrafi. Dopo l'introduzione, si sostiene che la riprogettazione del *waterfront* di Bagnoli sia un'opportunità non solo per la riqualificazione urbana ma anche per riscoprire Bagnoli nella sua vocazione ed originaria identità marittima quale valore che coniuga il rapporto tra terra e mare. Nel terzo paragrafo, sono illustrati le motivazione e gli interventi che orientano la riprogettazione del *waterfront* nella prospettiva dello sviluppo e della sostenibilità. Nel quarto paragrafo, si analizzano e si evidenziano gli interventi di riprogettazione del *waterfront* e di riqualificazione e rigenerazione urbana che hanno interessato Bagnoli negli anni recenti. In particolare, si pone in evidenza come i programmi e le iniziative progettate da *Invitalia*, quale soggetto al quale sono state affidate la definizione, la programmazione di un percorso di riqualificazione sostenibile dell'area urbana e costiera di Bagnoli, siano orientate a coniugare riprogettazione del *waterfront*, riqualificazione e rigenerazione urbana quale progetto complessivo di risanamento urbano e costiero per la generazione di valore e benessere. Si descrivono le priorità di intervento e si riportano le *deadlines* previste. Ripensare il *waterfront* apre un'opportunità per il risanamento urbano e la rinascita di territori e aree che prosperano e si sviluppano nel legame con le risorse naturali, ambientali e marine. Nell'ultimo paragrafo seguono le conclusioni.

2. RISCOPIRIRE BAGNOLI NEL RIPENSARE IL WATERFRONT QUALE OPPORTUNITÀ DI RIQUALIFICAZIONE URBANA. – Bagnoli è un luogo di 'frontiera' tra Napoli e la Costa Flegrea. Bagnoli, decima municipalità e ultimo quartiere della zona occidentale della città di Napoli, collegato al centro storico attraverso le linee ferroviarie della Metropolitana e della Cumana, tra il Golfo di Napoli e quello di Pozzuoli, nella Piana di Coroglio-Bagnoli, di fronte all'isola di Nisida, sotto il costone di Posillipo, tra la città e la linea di costa occidentale che si estende verso i Campi flegrei in direzione Pozzuoli, Bacoli, Torregaveta. Nella zona occidentale di Napoli sono comprese Bagnoli, Agnano, la collina di Posillipo, parte di Fuorigrotta e Pianura, per una superficie complessiva di 1.298 ettari: il 10% del territorio comunale. L'area a nord, che va dagli Astroni ad Agnano, è una grande risorsa naturale, resa ancora più ricca dalla presenza delle Terme e dell'Ippodromo. A sud si estende l'area compresa tra le pendici di Posillipo e il mare, zona già destinata all'industria pesante ed ora interessata dal processo di bonifica. Infine, al centro, un tessuto urbano vivo e articolato fatto in prevalenza di insediamenti residenziali di epoche e qualità diverse, e di piccole attività economiche. Si tratta di un'area densamente popolata e frammentata, valorizzata da



attrezzature per il tempo libero e da due aree speciali (ex-Nato e Mostra d'Oltremare).

Bagnoli, quale area strategica per la città di Napoli e per il territorio regionale, richiede interventi e scelte di riprogettazione urbana e di ristrutturazione del *waterfront* che consentano di valorizzare identità e vocazione marinara. Ripensare Bagnoli significa recuperare la sua identità marittima, quasi dimenticata nell'esperienza industriale, attraverso un progetto di recupero del territorio che prevede la valorizzazione del patrimonio storico e culturale nella dimensione economica, sociale ed ambientale (Hoyle, 1988). Bagnoli emerge, nello scenario attuale, quale piattaforma per la rigenerazione urbana e risorsa spaziale per la progettualità strategica e lo sviluppo territoriale anche se le promesse di riqualificazione e di rinascita tendono ad essere continuamente disattese ed inadempite anche in tempi recenti (Amodio, 2016).

Riscoprire il *waterfront* di Bagnoli significa percorrere quella 'frontiera' che si apre agli interventi di riqualificazione urbana ed ambientale che permettono di recuperare il legame tra città e mare e, coerenti con la riconfigurazione di attività proprie di economie *service-based, sustainability, innovation and knowledge oriented, technology driven*, si inseriscono in un percorso che alimenta processi di cambiamento culturale (Frallicciardi e Cuccurullo, 2014). La riprogettazione del *waterfront* di Bagnoli è rigenerazione urbana che si traduce nel superamento della 'barriera' che l'area industriale aveva creato tra la città e il mare impedendo la ricongiunzione storica e naturale tra area urbana ed area marina, ridefinendo la relazione tra città e aree portuali che valorizzano il patrimonio naturale ed ambientale, 'custodi' di una identità storica e culturale (*waterfront redevelopment*).

3. RIPROGETTARE IL *WATERFRONT*: LE MOTIVAZIONI E GLI INTERVENTI. – *Waterfront*, termine costituito dalle parole *front* (limite, margine) e *water* (acqua), è qualcosa di più ampio e complesso della congiunzione di due parole in un solo termine. Il *waterfront*, che non è una semplice linea di demarcazione o area di confine tra terra e acqua, è area nella quale si produce il cambiamento e si formano identità per lo svolgimento di processi vitali, è rete di relazioni e luogo 'funzionale' per lo svolgimento di attività economiche e culturali.

È necessario progettare interventi di ricostituzione del *waterfront* in quanto bene comune e collettivo, che orienta lo sviluppo economico e sociale. In tale prospettiva, gli interventi dovrebbero essere orientati a: garantire un uso molteplice del suolo per rendere accessibile il patrimonio culturale e naturale, valorizzando il legame con l'acqua. È necessario ridimensionare la crescita 'disordinata' delle aree urbane quali periferie 'abbandonate' e coniugare le esigenze abitative di residenti e viaggiatori, definire politiche di *waterfront re-development* orientate alla rivitalizzazione di aree ex-industriali dismesse; promuovere luoghi accessibili e spazi fruibili esaltando il paesaggio urbano nelle sue componenti naturalistiche e artificiali (Vallega, 2001).

Riqualificare il *waterfront* aiuta la rinascita di città post-industriali che recuperano, nello scenario di un'economia *service-based*, spazi abbandonati dall'economia manifatturiera, e rappresenta un'opportunità per trasformare le città (Bradaschia, 2003). Riprogettare il *waterfront* incide sullo sviluppo urbano e contribuisce a risanare il centro storico, valorizzando il patrimonio abitativo di valore artistico e culturale (Badami, 2010). Ricomposizione, rigenerazione e recupero emergono quali condizioni necessarie per riscoprire il *waterfront* come centro della vita cittadina (Bruttomesso, 2001). Le città che riprogettano il *waterfront* sono *gateway cities* che, nella strategia di riqualificazione urbana e costiera, recuperano il rapporto tra la città e il mare (La Rocca, 2011), valorizzano la linea di costa quale infrastruttura ecologica e produttiva e rendono accessibili gli spazi urbani migliorando la qualità della vita (Rigillo e Santangelo, 2014), riscoprono vocazione, identità, memoria e consapevolezza marittima costruendo coesione e capitale sociale nel territorio verso lo sviluppo sostenibile della costa metropolitana (Giovinazzi e Moretti, 2009; Clemente, 2014). Le dimensioni della sostenibilità e dello sviluppo si coniugano e si conciliano nella riprogettazione del *waterfront*. Promuovere lo sviluppo sostenibile del *waterfront* significa: garantire qualità dell'acqua e dell'ambiente; integrare il *waterfront* nel contesto urbano; preservare l'identità storico-culturale; assicurare un mix di funzioni e di usi; garantire l'accesso al pubblico, la libera e continuativa fruibilità ai luoghi; favorire *partnerships* pubblico-private nel quale il soggetto pubblico assume ruoli di pianificazione e coordinamento; adottare una prospettiva di lungo periodo; pianificare in modo aperto e flessibile la trasformazione; sostenere la partecipazione quale elemento di sostenibilità; promuovere lo scambio di conoscenze attraverso il confronto con le esperienze internazionali; promuovere

la rivitalizzazione e la rigenerazione quale processo continuo e dinamico (AA.VV., 2009; Bruttomesso e Moretti, 2010).

4. RICOSTRUIRE IL *WATERFRONT* PER APRIRE UNA FRONTIERA ORIENTATA ALLA RIQUALIFICAZIONE DI BAGNOLI. – Superata l'esperienza industriale della siderurgia nel mito della rinascita industriale, emerge il bisogno di ricostituire le identità di luoghi e territori, di riscoprire il mare, il valore e l'importanza dell'acqua, e conferire senso all'area urbana e costiera di Bagnoli. Negli anni 2000, si apre una nuova stagione per riconsiderare progettualità e volontà nell'adozione di piani e programmi per la rinascita culturale, sociale, economica, sostenibile e eco-compatibile, di Bagnoli. Nell'area Bagnoli-Coroglio gli interventi concepiti avrebbero dovuto contribuire al miglioramento della tutela dell'ambiente e del paesaggio. L'amministrazione comunale aveva acquisito le aree dell'ex zona industriale ricompresa tra i siti ad alto rischio ambientale che necessitavano di interventi di bonifica e qualificate quali siti di interesse nazionale (SIN) dalla legge finanziaria per il 2001 n. 388 del 23 dicembre 2000. Nel 2005, il Consiglio Comunale di Napoli, che aveva costituito con delibera n. 40 del 2002, per l'approvazione del Piano, la Società di Trasformazione Urbana *Bagnolifutura* (STU), approva il Piano Urbanistico Esecutivo di Bagnoli-Coroglio con la delibera n. 40 del 16 maggio. Il fallimento (29 maggio 2014) della società *Bagnolifutura*, che aveva il compito di progettare strategie e definire interventi di riqualificazione e di rigenerazione, rivela una certa incapacità nel governo e nella gestione sostenibile del patrimonio naturalistico e territoriale quale risorsa di valore (Acierno, 2014). In data 8 aprile 2013, il Tribunale penale di Napoli, ha sottoposto a sequestro preventivo le aree del SIN Bagnoli-Coroglio (*Invitalia*, 2015). L'attuale fase del processo di trasformazione parte nel 2015 con la costituzione del Commissariato straordinario del Governo per la bonifica ambientale e la rigenerazione urbana dell'area di rilevante interesse nazionale Bagnoli-Coroglio e il conseguente intervento di *Invitalia*. Nell'articolo 33 del D.L. n. 133 del 12 settembre 2014, convertito nella legge n. 164 dell'11 novembre 2014, sono promulgate disposizioni concernenti la bonifica ambientale e la rigenerazione urbana delle aree del SIN Bagnoli-Coroglio e preposti un Commissario Straordinario di Governo (D.P.C.M. del 3 settembre 2015) e *Invitalia* quale Soggetto Attuatore (D.P.C.M. del 15 ottobre 2015) nell'Agenzia nazionale per l'attuazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa s.p.a., incaricato di elaborare il programma di risanamento ambientale che prevede un piano di bonifica e di rigenerazione urbana.

L'adozione e la definizione di piani e di programmi per la ricostruzione del *waterfront* e la riqualificazione urbana (*Bagnolifutura*, *Invitalia*) si inseriscono in un percorso orientato allo sviluppo, urbano e costiero, alla riqualificazione sostenibile dei luoghi, alla riconciliazione tra terra, acqua ed individui.

Nel disegno di *Bagnolifutura* ci si proponeva di rendere gli spazi pubblici fruibili e accessibili (la grande spiaggia balneabile, un porto turistico affiancato al lungo pontile nord già restaurato, aree multifunzionali attrezzate e destinate alla ricerca, allo sport, alla cultura e al tempo libero), valorizzare il patrimonio architettonico e culturale attraverso la tutela e la conservazione degli edifici più significativi dell'impianto siderurgico (archeologia industriale), predisporre aree per l'organizzazione di eventi, *meetings*, congressi e concerti musicali; progettare un *auditorium* e realizzare un complesso turistico ricettivo; sostenere l'edilizia residenziale e infrastrutture per la mobilità ed i trasporti.

Nel piano delineato da *Invitalia* la strategia di riqualificazione prevede la ricostruzione e la valorizzazione del legame tra mare e territorio; l'avvio di un processo di rinnovamento nel quale l'area di Bagnoli si integra nell'area metropolitana di Napoli; interventi per limitare l'ulteriore consumo di territorio attraverso il riutilizzo di spazi dismessi nella prospettiva di una rigenerazione orientata alla sostenibilità ambientale ed energetica; avviare e intraprendere opere di bonifica attraverso l'uso di tecnologie innovative e sperimentali, recuperare e valorizzare l'identità storico culturale, realizzare aree verdi attraverso l'impiego di risorse energetiche ed economiche; procedere ad interventi per la mobilità sostenibile; conferire centralità alla partecipazione delle comunità locali nel processo di riqualificazione urbana.

Emergono elementi tanto distintivi quanto positivi: il rapporto tra città e mare in termini di risorse culturali, naturalistiche ed economiche, patrimonio storico ed artistico; la localizzazione dell'area nell'ambito di un Sito di Interesse Nazionale; la stratificazione del tessuto urbano senza soluzione di continuità tra le varie destinazioni d'uso. La vulnerabilità del territorio a fattori ambientali, l'alto tasso di disoccupazione e le difficoltà di insediamento di attività produttive tanto sostenibili quanto redditizie rappresentano fattori peculiari quanto problematici (*Invitalia*, 2015).

Nel programma di riqualificazione proposto da *Invitalia*, la rigenerazione urbana dell'area di Bagnoli-Coroglio, nel rendere effettivo l'accesso al mare e fruibili spazi urbani pubblici per i cittadini, incide sia sulla qualità della vita, sia come driver per generare valore e occupazione. Per una piena efficacia del piano di riqualificazione urbana si renderebbero necessari ulteriori interventi: l'inclusione di Nisida nel SIN quale centro di interesse turistico e l'utilizzo di una parte degli edifici esistenti per la realizzazione di infrastrutture per la ricezione alberghiera; la collocazione del porto turistico della insenatura di Nisida quale componente essenziale di riqualificazione ambientale ed economica dell'area; procedere alla rigenerazione urbana del litorale dall'insenatura di Nisida sino all'Arenile Nord di Bagnoli; rendere la spiaggia quale spazio pubblico fruibile e consentire l'insediamento di attività commerciali e ricreative che contribuiscono a generare reddito e innovazione sociale nel territorio; intervenire sulla vie di comunicazione procedendo ad un parziale interrimento di via Coroglio nel tratto centrale del lungomare; predisporre interventi per la balneabilità dell'area; procedere alla rimozione integrale della colmata e realizzare una terrazza quale piattaforma di collegamento tra i due litorali di Bagnoli e Coroglio e punto di accesso al sistema marittimo; ripristinare l'originaria linea di costa quale opportunità per lo sviluppo di attività economiche e sociali.

Le strategie di rigenerazione urbana dovranno contribuire a far emergere i benefici di un'economia del mare, a rivelare le radici e l'identità dell'area di Bagnoli-Coroglio quale piattaforma per la crescita sociale ed economica e lo sviluppo sostenibile. La riqualificazione del *waterfront* si realizza attraverso il porto turistico che verrà, la promozione delle attività relative alla produzione cantieristica, il sostegno alla ricerca ed allo sviluppo tecnologico connesse all'industria e all'economia del mare, attraverso interventi per la balneabilità dell'area (Invitalia, 2015).

Le strategie di riqualificazione e di ricostituzione del *waterfront* sono naturalmente orientate al futuro e proiettate verso la generazione di un percorso sostenibile di sviluppo e nella crescita economica. Gli obiettivi di medio termine, fissati *illo tempore*, erano i seguenti: realizzare una imponente operazione di bonifica che interessa i terreni e i fondali entro il 2019; progettare Bagnoli come *smart city* che coniuga conoscenza, innovazione e tecnologie entro il 2020. Delineare, oggi per il futuro, oltre il 2020, le caratteristiche di una *economia del mare* (Invitalia, 2015).

In seguito all'Accordo Interistituzionale stipulato tra Governo, Regione Campania e Comune di Napoli (13 luglio 2017), che conferma la bontà dell'idea progettuale e di sviluppo strategico nel processo di rigenerazione urbana ed ambientale già avviato, *Invitalia* ha stabilito un crono-programma relativo a tempi e *deadlines* dei principali interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana del sito Bagnoli-Coroglio. In particolare, le opere di bonifica delle terre e di risanamento marino, le infrastrutture interne (nuova rete idrica e impianto di trattamento delle acque, viabilità interna, parcheggi, piste ciclabili), le infrastrutture a mare (demolizione pontili, porto turistico, sistemazione scarichi a mare), le infrastrutture esterne (linea metropolitana, riassetto idrogeologico, tunnel via Nuova Agnano) e gli interventi per la rigenerazione (archeologia industriale, strutture esistenti e nuovo edificato) dovranno completarsi tra il 2022 ed il 2024.

5. CONCLUSIONI. – Riscoprire Bagnoli significa costruire un percorso di rinascita per lo sviluppo urbano, economico-produttivo, e culturale di un territorio che, nella riscoperta e nella riprogettazione del *waterfront*, vede compiuto il sogno di una riconversione post-industriale attesa, descritta nei piani e nei documenti ufficiali e mai significativamente compiuta.

Nella progettazione strategica ed operativa prevista da *Invitalia* conciliare riscoperta e valorizzazione dell'identità marittima e della vocazione marinara dell'area di Bagnoli ed orientamento all'innovazione sociale, tecnologica e culturale emerge quale elemento qualificante. La riprogettazione del *waterfront* è parte integrante ed indissolubile di un piano strategico di riqualificazione e rigenerazione urbana che consente di promuovere uno sviluppo sociale ed economico sostenibile sul piano della tutela ambientale, riscoprire quel senso di comunità nelle popolazioni che vivono e risiedono nel territorio ed alimentare una rinascita urbana ed una riconversione orientata al benessere.

Riscoprire Bagnoli nel recupero della propria identità marittima, che conduce alla rinascita ed alla riqualificazione di aree post-industriali, significa riprogettare e ricostituire il suo *waterfront*, quale condizione necessaria per la valorizzazione dell'area urbana e costiera della città di Napoli, ecosistema investito da un processo di riprogettazione ancora in cerca di un disegno strategico che ne sappia incarnare

identità e vocazione, traducendo il potenziale futuro e atteso in una dimensione operativa, funzionale e vivente.

Riprogettare e sostenere la rinascita del *waterfront* di Bagnoli, che si adatta seguendo il cambiamento e le prospettive di crescita sostenibile e intelligente significa anche promuovere, stabilmente, la realizzazione di un *waterfront resiliente e senziente* (Lino, 2012).

Valorizzazione del territorio, sviluppo economico e sostenibile orientano i processi di crescita, qualificano il percorso e le scelte di riposizionamento strategico e territoriale di città orientate alla sostenibilità. Bagnoli, quale esempio di rinascita e recupero di identità di aree dismesse o degradate, nel solco di una riconversione post-industriale mai significativamente delineata, chiede di coniugare riqualificazione, rigenerazione urbana e ricostituzione del *waterfront* per contribuire a ripensare e valorizzare l'area urbana e costiera di Napoli.

Le prospettive future di ricerca saranno orientate all'analisi ed alla comprensione dell'insieme degli interventi di riprogettazione del *waterfront* e di riqualificazione e rigenerazione urbana che, nell'interessare l'area di Bagnoli-Coroglio, contribuiscono a rilanciare l'idea di una strategia, più ampia, condivisa e partecipata, orientata a promuovere processi di riqualificazione e rigenerazione urbana e marittima della città di Napoli e nella valorizzazione della sua ampia linea di costa.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Smart Growth for Coastal and Waterfront Communities*, USA, Noaa, 2009.
- ACIERNO A., "Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli", *Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente*, 7, 2014, n. 2, pp. 307-326.
- ACCORDO INTERISTITUZIONALE GOVERNO ITALIANO REGIONE CAMPANIA COMUNE DI NAPOLI, *Programma di Risanamento Ambientale e Rigenerazione Urbana Sito Interesse Nazionale Bagnoli – Coroglio, Schede Tematiche All. 2*, Roma, 13 luglio 2017
- AMODIO, T. "Cartografia e trasformazioni urbane: il caso di Bagnoli", *XX Conferenza Nazionale ASITA*, Cagliari, 8-10 Novembre, 2016, pp. 39-46, <http://atti.asita.it/ASITA2016/Pdf/083.pdf>.
- BRADASCHIA M., *Decalogo post-urbano: progetti e politiche per Trieste*, Roma, Meltemi, 2003.
- BRUTTOMESSO R., "Complexity of the urban waterfront", in MITCHEL A. (a cura di), *Waterfronts in post-industrial cities*, London, Spon Press, 2001, pp. 39-50.
- BRUTTOMESSO R., MORETTI M., "Città-porto e riqualificazione del waterfront: evoluzione e scenario di una strategia vincente", SAVINO M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010, pp. 18-27.
- CLEMENTE M., "Napoli 2020: la visione dal mare per lo sviluppo locale sostenibile della costa metropolitana", *Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente*, 13, 2014, n. 2, pp. 7-24.
- CLEMENTE M., "Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare", *BDC. Bollettino del Centro Calza Bini*, 13, 2013, n. 1, pp. 181-194.
- FRALLICCIARDI A.M., CUCCURULLO A., "Porto e città: storia di un rapporto conflittuale", *Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente*, 7, 2014, n. 2, pp. 219-234.
- GIOVINAZZI, O., MORETTI M., "Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità", *Te.Ma*, 2, 2009, n. 3, pp. 7-16.
- HOYLE B., "Development dynamics at the port-city interface", in HOYLE B.S., PINDER D.A., HUSAIN M.S., (a cura di), *Rivitalising the waterfront. international dimensions of dockland redevelopment*, London and New York, Balhaven Press, 1988, pp. 5-19.
- INVITALIA, *Programma di risanamento ambientale e di rigenerazione urbana. Sito di rilevante interesse nazionale di Bagnoli-Coroglio*, 2015.
- LA ROCCA R.A., "Recuperare il rapporto con il mare: una sfida ancora aperta per Napoli", *Portusplus*, 1, 2011, pp. 1-13.
- LINO B., "Aree urbane di waterfront in contesti "sensibili": sostenibilità, pianificazione "multipla" e integrata", *Planum. The Journal of Urbanism*, 25, 2012, n. 2, pp. 1-6.
- RIGILLO M., SANTANGELO M., "La natura del limite. La linea di costa tra artificio e natura", *Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente*, 13, 2014, n. 2, pp. 27-41.
- VALLEGA A., "Urban waterfront facing integrated coastal management", *Ocean & Coastal Management*, 44, 2001, n. 5-6, pp. 379-410.

Università degli Studi di Napoli Parthenope: antonella.romanelli@uniparthenope.it

RIASSUNTO: Riprogettare il waterfront contribuisce a riqualificare aree dismesse in cerca di nuova identità e progettualità, consente di recuperare il rapporto tra la città ed il mare, è garanzia di sostegno per i processi di riqualificazione e rigenerazione urbana. Riscoprire Bagnoli significa coniugare recupero del tessuto urbano e rivitalizzazione della linea di costa quale opportunità per sostenere percorsi di cambiamento, di rinascita e sviluppo nella città di Napoli.

SUMMARY: Redesigning the waterfront contributes to restoring the ex-industrial and dismissed area by searching for a new identity and projects to redefine the relationship between the city and the sea, ensuring support to processes for urban regeneration and requalification. Rediscovering Bagnoli serves to recover the urban areas and revitalize the coastline as an opportunity to sustain a path for change and urban renewal which exert influences on the development of the city of Naples.

Parole chiave: waterfront, riqualificazione urbana, Bagnoli

Keywords: waterfront, urban requalification and regeneration, Bagnoli

SIMONA GIORDANO

BIODIVERSITÀ E TUTELA DEI WATERFRONT: IL CASO DELL'AREA MARINA PROTETTA DELLE ISOLE TREMITI

1. MARINE PROTECTED AREAS - DEFINITIONS AND PURPOSES. – Several definitions are possible to identify a marine area subject to certain norms and constraints: protected areas, parks, sanctuaries, biological protection zones are the most used definitions. They have in common the fact of trying to enhance and favor the conservation of biodiversity, the protection of particular habitats, the shelter of intensively fished fish stocks, an improvement in the production of certain species, a sustainable tourism, compatible with the environment, or a set of all such purposes. The World Union for Conservation (IUCN, 1988) (1) provides the following definition of MPA (Marine Protected Area):

“Any area of marine domination, including water, flora and fauna, historical and cultural characteristics, that is preserved by legislative measures with the intent to partially or totally protect the environment in question”.

The Protected Areas instead (PA) are terrestrial, lake and river areas, which contain one or more naturalistically relevant species of the territory's flora and fauna, or present one or more ecosystems relevant as regards biological diversity and the conservation of genetic resources. This is the definition of the first paragraph of Article 2 of the Consolidated Law on the Environment (2). The Ministry of the Environment gives directives to achieve scientific, educational and protection objectives with reference to each reserve (Art 31, 3rd paragraph) (3), and previously, after an ad hoc consultation with the region and the provinces involved, defines by decree the management body and the objectives of protection. By decree, management can also be attributed to an entity other than the aforementioned, such as local authorities, associations and their consortia. The management tools are the Reserve Management Plan and the related Implementing Regulation.

In the case of Marine Protected Areas (MAP), it is necessary to take a step backwards. They are defined by the Geneva Protocol relating to the Mediterranean area, and include those areas referred to in Law No.127 of the 5th of March, 1985, ratifying the protocol concerning the specially protected areas of the Mediterranean, opened in Geneva on 3rd of April 1982. Before the approval of a MAP, it is necessary to identify, in the zone and the part of the sea concerned, what is known as the Marine Location Segment (4).

Each Area is divided into three types of zones with different degrees of protection. They consist of marine environments, consisting of waters, backdrops and the stretches of facing coastline, which are of considerable interest for the natural, geomorphological, physical, biochemical characteristics, with particular regard to the marine and coastal flora and fauna and the relevant scientific, ecological, cultural, educational and economic aspects.

They can be constituted by a marine environment having relevant historical, archaeological, environmental and cultural value.

As mentioned, Marine protected areas are generally divided into different types of zones called A, B and C.

The aim of the division into zones is to ensure maximum protection to areas of greater environ-

(1) Cfr.: www.iucn.org.

(2) Cfr.: <http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/06152dl2.htm>.

(3) Cfr.: <http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/06152dl.htm>.

(4) The lists of the finding areas are defined by Laws 979/82 (Provisions for the Defense of the Sea), art. 31, 394/91 which contains the denomination and the delimitation of the area, the objectives and the protection discipline to which it is finalized the protection art. 36, 344/97 art.4, 426/98 art.2 and 93/01 art. 8.



mental value, which fall within the integral reserve areas (zone A), where it is possible to observe the application in a strict manner of the constraints established by the law. Within zones B and C, instead, it is possible to ensure a gradual protection by implementing, through the several decrees, exceptions (waivers) to these constraints in order to combine the conservation of environmental values with the use and sustainable employment of the marine environment.

- Zone A, integral reserve, forbidden to all activities that may cause damage or disturbance to the marine environment. Zone A is the true heart of the reserve. In this area, identified in small areas, only scientific research activities and service activities are generally permitted.
- Zone B, a general reserve, where a series of activities are permitted, often regulated and authorized by the management body, which, while granting a sustainable use and employment of the environment, have the least possible relevant impact. Even the B zones are usually not very vast.
- Zone C, partial reserve, which represents the buffer zone between the areas of greatest naturalistic value and the sectors outside the protected marine area, where, in addition to what is already permitted in the other two areas, the fruition and sustainable use of the sea with modest environmental impact are allowed and regulated by the management body. The largest extension of the marine protected area generally falls in the zone C.

The MPAs play a fundamental role for the natural environment, representing the most effective tool for safeguarding biodiversity, protecting the coast and promoting sustainable development in local communities, by supporting the economy and the tourist and commercial development of the territory and of his typical productions.

Furthermore, the IUCN summarizes the main functions of the Marine Protected Areas:

- a. Protection of biological and ecological values, as a main purpose for the establishment of a marine protected area, including the maintenance of:
 - genetic diversity, through the protection of habitats of species, sub-species and varieties, whether they are permanent or migratory, commercial or non-commercial, threatened or common, part of the flora or fauna;
 - breeding areas, especially for threatened or commercial species, and areas of high biological productivity;
 - ecological processes.
- b. Restoration, i.e. maintenance and enhancement of biological and ecological values that have been reduced or otherwise disrupted by human activities.
- c. Promotion of the sustainable use of resources with special regard to those that have been over or underused. d) Monitoring, research, education and training, to deepen the knowledge of the coastal marine environment.

There is a lot of international reflection in defining the role of these areas as instruments of environmental governance, as well as in the establishment of a global system, a network of Marine and Protected Coastal Areas representative and effectively managed, in compliance with international law and based on scientific information and data, as well as in integrated coastal zone management to promote conservation and sustainable use.

2. BIODIVERSITY OF MARINE PROTECTED AREAS: THREATS AND ECONOMIC VALUE.

2.1 *Identifying the threats.* – First of all, it is necessary to understand the threats to the integrity of the MPAs, in order to plan an appropriate management and environmental protection policy by setting up appropriate monitoring and mitigation programs (Fraschetti *et al.*, 2002; Benedetti-Cecchi *et al.*, 2003; Terlizzi *et al.*, 2005).

Threats can be attributed to two main classes.

2.1.1 *Direct impacts.* – They imply a direct cause and effect relationship between human activity and its impact. The most important are:

- direct withdrawal of resources through fishing, with an impact on the target species and their habitats.
- alterations in ecosystem functioning where target species play relevant ecological roles.
- impact on non-commercial species collected together with the target species (bycatch).

- destruction of habitats with invasive geological resource extraction techniques.
- introduction of polluting substances through civil activities, industrial and agricultural activities.
- destruction of habitats through intensive use of the territory (construction of infrastructures, etc.).
- disturbance of particular species and habitats through the simple act of visiting particularly fragile sites.
- introduction (accidental or through aquaculture) of alien species with high environmental impact.

2.1.2 Indirect impacts. – They do not imply a direct cause and effect relationship between human activity and its impact. They are more difficult to identify and contribute to form scenarios of enormous complexity. An example of indirect impact is linked to the management of the coastline and indicates how activities apparently far from the sea can cause, in the long run, enormous upheavals.

The construction of civil infrastructures directly on the coast line (e.g. railways, roads, etc.), led to erosion phenomena unbalanced by new sand (Golani *et al.*, 2002), with a relevant and consistent landscape and ecological upheaval. Each part of the coast should be carefully studied and analysed, so as to identify all possible sources of direct and indirect impact and, even, the sites most vulnerable to such impacts. These studies imply a considerable knowledge of the territory, both as regards the ecological-naturalistic aspects (the impact receptors) and as regards the socio-economic ones (the sources of the impacts).

2.2 The economic value of the biodiversity of Marine Protected Areas. Costs and benefits for fishing activity. – The biodiversity of the seas and oceans is facing the risk of a significant reduction due to exploitation of resources, destruction of habitats, pollution and introduction of alien species (Worm *et al.*, 2006; Wilson, 2008). In this context, it has become necessary over time to establish protected sea areas with the aim of preserving and conserving endangered species, fish resources, critical habitats and biodiversity. Scientific studies concerning Marine Protected Areas (MPA) have focused on the protection effects of ecosystems and, to a lesser extent but increasing in recent years, on the economic and social consequences of their establishment.

With particular reference to the value of biodiversity, it is useful to refer to a conceptual system that allows to describe the processes and structures of an ecosystem in a form that can be evaluated from the human perspective, through the concept of ecological function (De Groot, 1994); defined as the capacity of the processes and components of an ecosystem to provide goods and services that directly or indirectly satisfy human needs (Ibidem); it can be imagined as a subset of the ecosystem processes and structures.

2.2.1 Cost-benefit analysis of MPAs in relation to fishing activity. – Given the coexistence of multiple objectives of the MPAs, the establishment and management of the protected area inevitably involves a change in the use of land and resources and, therefore, the distribution of positive effects within each community, and the formation of conflicts of interest between different groups of stakeholders. For this reason it becomes important, both in the design phase and in the management phase of the MAP, the use of cost-benefit analysis as a decision tool to identify and estimate the benefits and costs generated by the protected area in the economic, social and environmental specific context, as well as to establish how the costs and benefits of the MPA are shared between the social groups (also, possibly, through the compensation of the social groups that are damaged). Furthermore, the cost-benefit analysis, if extended to a broader perspective, i.e. beyond the boundaries of the protected area, can contribute to the evaluation of its social value both at national and/or community one. An important reason that has led, at global level, to the establishment of MPAs is the need to create areas of biological protection for species object of fishing activity. It is worth noting that, as regards the specific case of Italian MPAs, only a limited number of them have been conceived with the particular purpose of protecting fishing resources. In fact, although some MPAs were created thanks to the Maritime Fishing Law (Law 963/1965), most were established on the basis of a broader set of objectives. However, they can be designed and managed, considering the ecological characteristics of each MPA, in order to be used for the purpose of managing the fish resources of Italian seas, with particular reference to artisanal fishing activities (Cattaneo&Tunesi, 2007). The establishment of a MPA produces, in relation to fishing

activities, costs and benefits, examined below.

Costs. – First of all, it is fundamental to analyze the closure of fishing activities. The most obvious social cost for fishermen due to the establishment of a Marine Protected Area is due to the prohibition or limitation activities in traditional fishing areas, those in which the new MPA is located. Generally these areas are characterized by a good fishiness and by the relative proximity to inhabited centers and to ports (5). The closure of the fishing areas induces fishermen to search for new areas, which may be less “productive”, with negative effects on their income (Sanchirico *et al.*, 2002; Sanchirico&Wilen, 2001). It should be added that, even where access to local fishermen is allowed (within zones B and C), the MPA regulations prohibit the use of invasive fishing techniques, such as trawling, which allow a higher yield. Furthermore, the creation of a MPA can produce a redistribution of fishing efforts in new areas where fishing is allowed. Fishermen, pursuing the aim of maintaining the previous level of activity, can move to the borders of the protected area or into new sea areas. In the first case they take advantage of the spillover effect. The need for fishermen to go to new fishing areas, sometimes at significant distances from centers and ports, can generate a new set of costs (Sanchirico *et al.*, 2002; Hilborn *et al.*, 2004), linked to travelling to new fishing areas located at greater distances (and back to port), and having to face higher fixed costs, especially for fuel and boats. The period of stay in the fishing area is reduced and, as a consequence, the time in which fishing gear can remain at sea decreases, with the related costs due to the reduction in catches. Furthermore, the closure of the fishing area can generate an increase in the number of fishing boats in the new areas. In this situation the conditions for a direct conflict among fishermen for the exploitation of the resources can be created, which can be exacerbated by the physical interactions between the different fishing tools.

Benefits. – Past experience and researches show a positive effect of MPAs on fish fauna, especially on species of commercial interest. An effect is observed on the increase in fish size and on their age (Roberts *et al.*, 2001; Francour, 1994; Sanchirico *et al.*, 2002; Pezzey *et al.*, 2000; Sanchirico&Wilen, 2001; Francis *et al.*, 2002). In particular, a “refuge effect” has been observed: larger individuals, most sensitive to the pressure exerted by fishing (both professional and sporting), are present to a large extent within MPAs (Francour, 1994). Fishes of older age classes are not only a direct benefit for traditional fishing, but also more fruitful individuals (Sanchirico *et al.*, 2002; Bohnasack, 1993). Another benefit of protection manifests itself in density. A recent and in-depth study on small-scale fishing in Italian MPAs (Casola *et al.*, 1987) reveals a situation in which, with the same fishing gear used, the differences between the catches made within the MPAs (whose extension is small and where the constraints are often symbolic and do not produce an effective positive impact on ecosystems) and outside the MPAs are in many cases very small. However, in several cases, important differences were noted between the inside and the outside, which can be explained by the different environmental conditions and the types of seabed between the two areas. One of the most interesting and positive aspect is the mentioned spillover effect, related to the migration of fish species and to a distribution of eggs and larvae from the MPA to the outside. Fish migration varies depending on the mobility of individual species and the age of individuals, particularly in relation to food and reproductive behaviors (POLUNIN, 2002).

3. THE MARINE RESERVE OF THE TREMITI ISLANDS. – The archipelago of the Tremiti Islands, located about 12 miles north of the promontory of Gargano (Torre Mileto) (Fig.1), and about 22 miles from the port of Termoli, consists of three major islands (S. Domino, S. Nicola and Capraia), from a small island located between the three islands called the Cretaccio and, finally, from Pianosa, a minor island located at a distance of about 12 miles in the NE direction from the first three and over 30 miles from the Gargano coast (6).

(5) Spillover is determined by adult migrating fishes (at different spatial and temporal scales in relation to the species, the age of the individual and the presence of important trophic or reproductive habitat) from the protected area to the external areas, and can be captured by fishermen.

(6) The territory of the Tremiti Islands is part of the Gargano National Park, established by Presidential Decree 05.06.1995, and has been identified as a Special Protection Area (SPA IT9110040) under the “Birds” Directive 79/409 / EEC; in addition, in its waters a Site of Community Importance (SCI) has been identified in accordance with the “Habitat” Directive 92/43 / EC (SIC IT9110011) for the presence of a priority habitat “Posidonia meadows”. In order to preserve, protect and enhance the natural heritage, pursuant to Law no. 979 of 31/12/1982

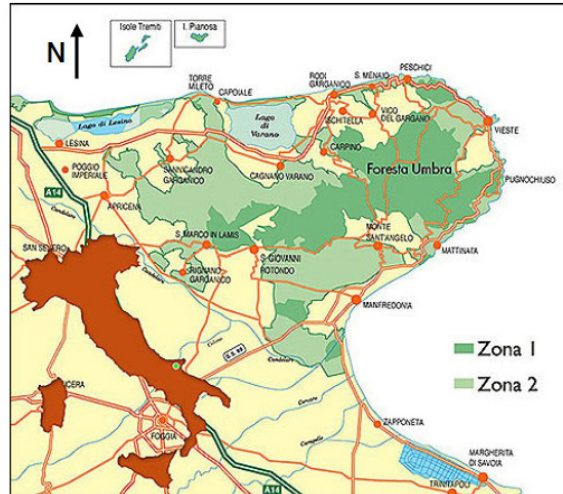


Fig. 1 – Map of the Gargano National Park.

Source: our processing from the Gargano National Park website.

On the basis of ministerial schemes, in 2006, the Park Board drafted and approved the first version of the Regulation for the Marine Protected Area (MPA) Tremiti Islands (7), within the Gargano National Park (Tab. I).

Subsequently, the Ministry of the Environment - Directorate for the Protection of Nature issued two new schemes, articulated in the Organization Regulations and in the Discipline one. Following some phases of consultation and comparison with the Ministry of the Environment, the Municipality, Port Authority and scientific interlocutors, the definitive version to be proposed to the different stakeholders was drafted. The morphobathymetric and biocenotical maps of the MPA were drafted in 2007 by CONISMa - University Consortium, in addition to the Map of the underwater trails and the ASPIM Card (Barcelona Convention). In a little more than 3 km² of surface area and 20 km of coastal perimeter, the Tremiti archipelago is an example of rare beauty both for the uncontaminated nature of its depths and for the landscape and historical-architectural aspects, especially on the two largest islands, S. Domino and S. Nicola. The Tremiti Islands represent one of the most precious jewels of the whole Mediterranean area, a real naturalistic paradise. Thanks to the distance from the coast of the peninsula and from its populous inhabited centers, the mouths of its waterways and the effect of the currents that move in the Adriatic pass, the waters of the Tremiti are characterized by an exceptional transparency. The clearness allows the light radiation to reach considerable depths, influencing the settlement of biological communities. The seabed of the islands therefore constitute an area of extremely important biological and naturalistic value, both for plant populations and for the diversified animal communities that find the right conditions to settle there. They are considered among the most beautiful backdrops of the Mediterranean sea. The mainland, however, is not less important for its natural beauties. In fact, the green S. Domino (a dense pine forest in the middle of the sea), is opposed by the rough Capraia (an alternation of scrub and garigue inhabited by royal gulls), the fascinating S. Nicola, cradle of history and architecture typical of the Tremiti area, the wild Pianosa. Everything is mixed in a unique landscape of incomparable beauty, in which there are also rare examples of Mediterranean flora and fauna. In 2011, the Park Authority found it useful to approve a specific “Disciplinary” provisional for the activities permitted in the Reserve and, in the same year, the MPA logo was created (Fig.2), representing the two animal species that characterize the archipelago: the shearwater and the monk seal.

“Provisions for the defense of the sea” and of the subsequent Law n. 349 of 8/7/1986 “Establishment of the Ministry of the Environment and rules on environmental damage”, the Marine Natural Reserve “Isole Tremiti” was established, with the Interministerial Decree of 14/07/1989 of the Ministry of the Environment, in collaboration with the Ministry of Merchant Marine, published in the GU n. 295 of 19/12/1989. The management of the Tremiti Islands Marine Reserve, pursuant to Law 394/91, art. 19 paragraph 2, is entrusted to the National Park Authority of Gargano.

(7) Cfr.: <http://www.parcogargano.gov.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idArea=17732&idCat=21716&ID=21716&TipoElemento=categoria>.

TAB. I – MASTERY OF THE NATIONAL PARK AUTHORITY OF GARGANO

Master card

Organization name	Gargano National Park Authority
Classification of the area	National Protected Area
Total area	118.144 ha
Municipalities included in the territory of the Park	n. 18 Municipalities: Apricena - Cagnano Varano - Carpino - Ischitella - Isole Tremiti - Lesina - Manfredonia - Mattinata - Monte Sant'Angelo - Peschici - Rignano Garganico - Rodi Garganico - San Giovanni Rotondo - San Marco in Lamis - San Nicandro Garganico - Serracapriola - Vico - Vieste.
Other protected areas	Protected sea area (Area Marina Protetta: AMP) Isole Tremiti
Special Protection Areas (Zone a Protezione Speciale: ZPS) presenti nel territorio del Parco) present in the territory of the Park	n. 5
Sites of Community Importance (SIC) in the Park Area	n. 13

Source: Our processing from the Gargano National Park website.



Fig. 2 – The logo of the Marine Reserve.

Source: our processing from the Gargano National Park website.

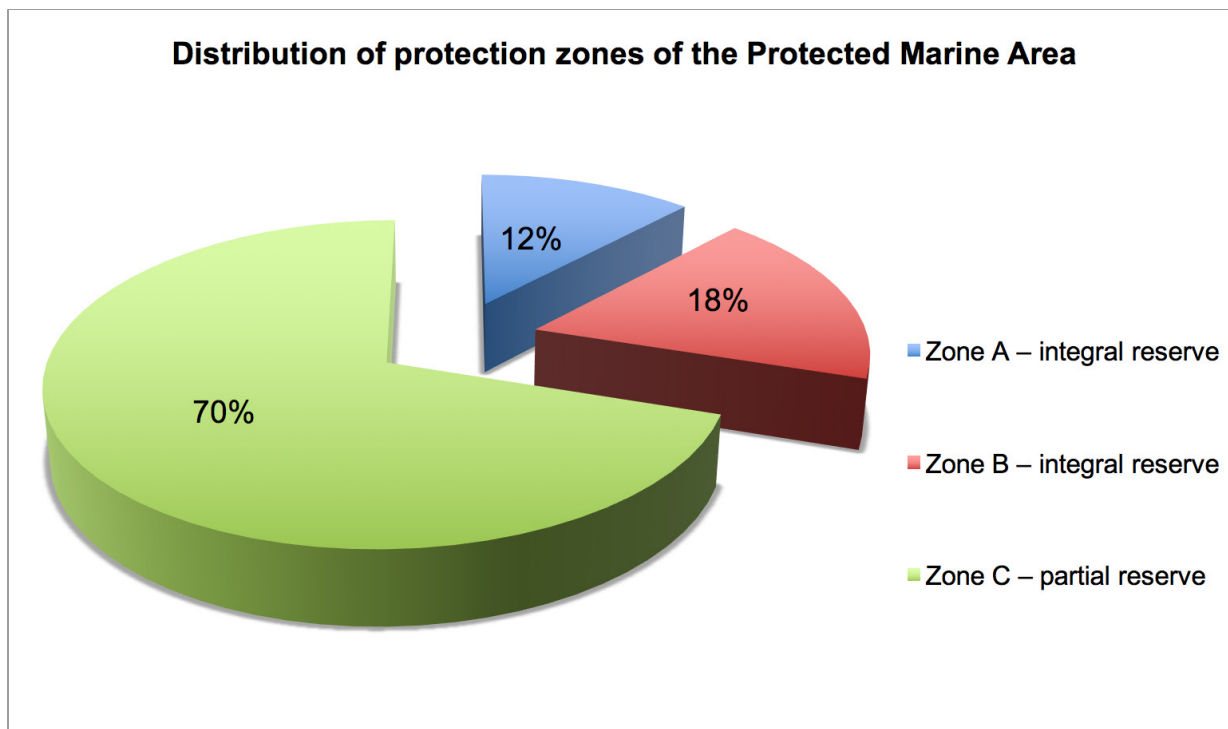


Fig. 3 – Distribution of AMP protection zones (Data source: Official list of Protected Natural Areas – Ministry of the Environment).

Source: our processing from the Gargano National Park website.

The marine reserve pursues, according to the distribution of the three mentioned zones A, B and C (Fig.3), the following objectives:

- the environmental promotion of the marine area;
- the protection and enhancement of biological resources and the repopulation of the fish in the marine area;
- the dissemination of knowledge of the biology, marine environments and the particular geological features and geomorphology of the area;
- the carrying out of educational and training programs for the improvement of the general culture in the field of marine biology and ecology;
- the carrying out of scientific research programs in the marine biology and environmental protection sectors, as well as of programs related to the socio-economic development, compatible with the naturalistic and landscape relevance of the archipelago, also fostering traditional local activities already present, along with those related to the fishing activity (Fig.4) (Tab. II).

4. THE “SMART ISLANDS” PROJECT – CONCLUSIONS. – MPAs can be a tool to manage fishing activity according to an ecosystemic approach, reducing the impact of these activities on ecological processes, and protecting habitats and species. Fishing tools can alter the seabed and modify and destroy habitats. Some seas, like the Mediterranean one, are characterized by a great biodiversity, which means a great diversity of biological and ecological characteristics. This means that some traditional measures of protection, such as the capture (and marketing) of the minimum size of a species, the catch and the prohibition of the use of some fishing gear, are not very effective in defending all species that have economic value, as at least one species at any moment would need protection. In this context, the MPAs can be a fishing policy tool useful for managing fish populations in areas where many species are present, especially protecting endangered species and individuals during the reproductive period (Hilborn *et al.*, 2004). Furthermore, the MPAs can represent areas of the sea where the anthropic disturbances on populations and habitats, in particular those produced by fishing, are absent (or limited). Since the

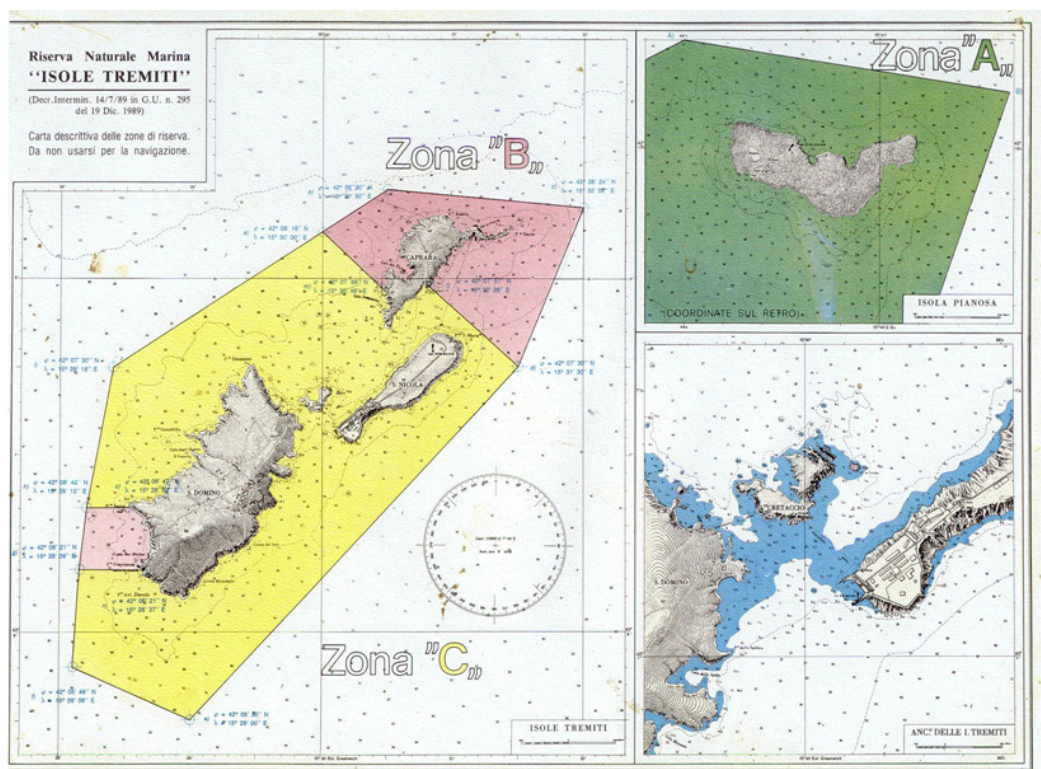


Fig. 4 – Classification and identification of protected areas Isole Tremiti.

Source: our processing from the Gargano National Park website.

CCIAA Fogga Harbor office (Manfredonia).

Tab. II – SUMMARY OF THE ACTIVITIES OF THE TREMITI ISLANDS MARINE RESERVE

ACTIVITIES	Zone A	Zone B	Zone C
Study activity			
Scientific research	authorized*	authorized*	authorized*
Access			
Diporto - sailing	forbidden	allowed	allowed
Diporto - motorized	forbidden	authorized*	allowed
Bathing	forbidden	allowed	allowed
Stoppage			
Berth	forbidden	forbidden	allowed
Moorage	forbidden	forbidden	allowed
Activity of fruition			
Subacqea activity	forbidden	authorized*	allowed
Guided tours	forbidden	authorized*	allowed
Withdrawal activities			
Trawling and purse fishing	forbidden	forbidden	forbidden
Craft fishing	forbidden	authorized*	authorized*
Sport fishing	forbidden	forbidden	allowed
Underwater fishing	forbidden	forbidden	forbidden

* Activity permitted subject to authorization by the Operating Company.

Source: Our processing from the Gargano National Park website.

acquisition of data for the assessment of the state of resources is generally performed on exploited populations, the Marine Protected Areas may constitute control sites (Hilborn *et al.*, 2004; Lauck *et al.*, 1998) to study fish stocks, in particular the way in which the demography of a species changes with changing environmental conditions (such as pollution) and fishing efforts. In addition, MPAs may be areas in which it is possible to monitor the resilience of damaged communities and to study the consequences of fishing gear action on the habitats of fish, molluscs and crustaceans.

REFERENCES

- BENEDETTI-CECCHI L., BERTOCCHI I., MICHELI F., MAGGI E., FOSELLA T., VASELLI S., “Implications of spatial heterogeneity for management of marine protected areas (MPAs): examples from assemblages of rocky coasts in the northwest Mediterranean”, *Mar. Environ. Res.*, 2003, n. 55, pp. 429-458.
- BOHNSACK J.A., “Marine Reserves: They Enhance fisheries, Reduce Conflicts, and Protect Resources”, *Oceanus*, 1993, vol. 36, pp. 63-71.
- CASOLA E., SCARDI M., MAZZELLA L., FRESI E., “Structure of the epiphytic community of *Posidonia oceanica* leaves in a shallow meadow”, *Mar. Ecol. P.S.Z.N.I.*, 4, 1987, n. 8, pp. 285-296.
- CATTANEO R., TUNESI L., *Le aree marine protette in Italia. Problemi e prospettive*, Roma, Edizioni Aracne, 2007.
- GOLANI D., ORSI-RELINI L., MASSUTI E., QUIGNARD J.P., *Atlas of Exotic Species in the Mediterranean, Vol.1.*, CIESM The Mediterranean Science Commission, 2002, www.ciesm.org.
- DE GROOT R.S., “Environmental functions and the economic value of natural ecosystems”, in JANSON A.M., HAMMER M., FOLKE C., COSTANZA R. (eds), *Investing in natural capital: the ecological economics approach to sustainability*, Washington, Island Press, 1994, p. 504.
- FRANCIS G., KEREM Z., MAKKAR H.P.S., BECKER K., “The biological action of saponins in animal systems: a review”, *Br. J. Nutr.*, 2002, n. 88, pp. 587-605.
- FRANCOUR P., “Pluriannual analysis of the reserve effect on ichthyofauna in the Scandola natural reserve (Corsica, Northwestern Mediterranean)”, *Oceanol. Acta*, 1994, n. 17, pp. 309-317.
- FRASCHETTI S., TERLIZZI A., MICHELI F., BENEDETTI-CECCHI L., BOERO F., “Marine Protected Areas in the Mediterranean: objectives effectiveness and monitoring”, *P.S.Z.N.I: Mar. Ecol.*, 23, 2002, n. 1, pp. 190-200.
- HILBORN R., STOKES K., MAGUIRE J.J., BOTSFORD L. W., ORENSANZ J., RICE J., COCHRANE K.L., HALL S.J., SAINSBURY K., WALTERS C.J., STOKES K., SMITH T., MANGEL M., PARMA A.M., BELL J.D., GARCIA S., KIKWOOD G.P., STEFANSSON G., “Whe Can Marine Reserves Improve Fisheries Management”, *Ocean & Coastal Management*, 47, 2004, n. 3-4, pp. 197-205.
- LAUCK T., CLARK C.W., MANGEL M., MUNRO G.R., “Implementing the Precautionary Principle”, *Fisheries Management through Marine Reserve, Ecological Applications*, 8, 1998, n. 1, pp. 72-78.
- PEZZEY J.C.V., ROBERTS C.M., URDAL B.T., “A Simple Bioeconomic Model of a Marine Reserve”, *Ecological Economics*, 2000, vol. 33, pp. 77-91.
- POLUNIN N.V.C., “Marine protected areas, fish and fisheries”, in HART P.J.B., REYNOLDS J.D. (eds), *Handbook of Fisheries Volume 2*, Oxford, UK, Blackwell, 2002, pp. 293-318.
- ROBERTS C.M., BOHNSACK J.A., GELL F.R., HAWKINS J.P., GOODRIDGE R., “Effects of marine reserves on adjacent fisheries”, *Science*, 2001, n. 294, pp. 1920-1923.
- SANCHIRICO J.N., WILEN J.E., “A Bioeconomic Model of Marine Reserve Creation”, *Journal Economics and Management*, 2001, vol. 42, pp. 257-276.
- SANCHIRICO J.N., COCHRAN K.A., EMERSON P.M., “Marine protected areas: economic and social implications”, *Resources for the Future*, Washington DC, 2002, n. 2, p. 26.
- TERLIZZI A., BENEDETTI-CECCHI L., BEVILACQUA S., FRASCHETTI S., GUIDETTI P., ANDERSON M.J., “Multivariate and univariate asymmetrical analyses in environmental impact assessment: a case study of Mediterranean subtidal sessile assemblages”, *Mar. Ecol. Prog. Ser.*, 2005, n. 289, pp. 27-42.
- TUNESI L., VIETTI CATTANEO R., *Le aree marine protette in italia: problemi e prospettive*, Roma, Edizioni Arcana, 2007.
- WILSON S., *Research is ceremony: Indigenous research methods*, Black Point, Fernwood Publishing, 2008.
- WORM B., BARBIER E. B., BEAUMONT N., DUFFY J.E., FOLKE C., HALPERN B.S., JACKSON J.B.C., LOTZE H.K., MICHELI F., PALUMBI S.R., SALA E., SELKOE K.A., STACHOWICZ J.J., WATSON R., “Impact of biodiversity Loss on Ocean Ecosystem Services”, *Science*, vol. 314, November 2006, pp. 787-790.

Università degli Studi di Bari: simo_giordano@yahoo.it

SUMMARY: The term “Waterfront”, in its meaning of “front in contact with water” arises from the fusion of two realities: on the one hand, the front, similar to the “limit”, to be understood as that part of territory where water and land meet; on the other one, water, a source of life and wealth. The attention to the redevelopment of the waterfront has started several years ago; this process finds its reasons in several factors, such as the presence of areas adjacent to ports, no longer used for outdoor activities, and the affirmation of cultural movements to protect historical sites. Far from being a simple line, a barrier, waterfronts constitute a potential network of places and functions, a “re-stitching”, not closed zones, but permeable and multiform. In a

regional context such as that of Puglia region, which, with its 800 kilometers of coastline, has the longest coastal development in Italy, many areas have been subject, in recent years, to measures of protection in line with the rules set by the European Union. The MPA (Marine Protected Area) of the Tremiti Islands represents a “compendium of beauty”¹ for its naturalistic richness and for the landscape and historical-architectural aspects present, placing itself as a “biogeographic bridge” on the Adriatic sea. The present contribution aims to investigate and analyze the sustainable development opportunities of the MPA; in order to achieve this goal, an in-depth analysis of the context is carried out together with the methodology for a targeted fieldwork, through the identification of the costs and benefits related to the fishing activity, the development of a territorial governance policy, calibrated on a temporal horizon, a period that involves both the Authorities and the local communities.

RIASSUNTO: Il termine “Waterfront”, nella sua accezione di “fronte a contatto con l’acqua” nasce dalla fusione di due realtà: da un lato, il fronte, assimilabile al “limite”, da intendersi come quella parte di territorio ove si incontrano acqua e terraferma; dall’altro, l’acqua, fonte di vita e di ricchezza.

L’attenzione nei confronti della riqualificazione dei waterfront è iniziata da diversi anni; tale processo trova le sue ragioni in diversi fattori, quali la presenza di aree adiacenti ai porti, non più utilizzate per le attività portuali e l’affermazione di movimenti culturali di tutela dei siti storici. Lungi dall’essere una semplice linea, una barriera, i waterfront costituiscono una potenziale rete di luoghi e funzioni, una “ricucitura”, non zone chiuse, ma permeabili e multiformi. In un contesto regionale quale quello della Puglia che, con i suoi 800 chilometri di litorale, possiede lo sviluppo costiero più lungo d’Italia, numerose aree sono state oggetto, negli ultimi anni, di misure di tutela in linea con le norme dettate dall’Unione Europea. L’AMP (Area Marina Protetta) delle Isole Tremiti rappresenta un “compendio di bellezza” (8) per la ricchezza naturalistica e per gli aspetti paesaggistici e storico-architettonici presenti, ponendosi come un “ponte biogeografico” sull’Adriatico.

Il presente contributo mira ad investigare ed analizzare le opportunità di sviluppo sostenibile dell’AMP; al fine di raggiungere tale obiettivo, un’approfondita analisi di contesto viene effettuata insieme alla metodologia per un fieldwork finalizzato, attraverso l’individuazione dei costi e benefici legati all’attività di pesca, alla messa a punto di una politica di governance del territorio, calibrata su un orizzonte temporale di lungo periodo e tale da coinvolgere entrambe le Autorità e le comunità locali.

Keywords: marine protected areas, biodiversity, Tremiti Islands

Parole chiave: aree marine protette, biodiversità, Isole Tremiti

(8) Cfr.: <http://www.parcogargano.gov.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idArea=17732&idCat=17732&ID=17732>.

Sessione 11

NUOVE FORME DI RIGENERAZIONE URBANA TRA PRATICHE E POLITICHE: SUPERARE BARRIERE, COSTRUIRE BARRIERE

RAFFAELLA COLETTI, CHIARA RABBIOSI

INTRODUZIONE

Nell'ampia definizione di politiche per la rigenerazione urbana sono sempre più frequentemente inclusi interventi di tipo "leggero" – spesso contrapposti a quelli dal forte impatto urbanistico – quali ad esempio iniziative di riattivazione di spazi pubblici rionali come i mercati, la promozione di quartieri poco celebrati dal *branding* di tipo tradizionale, la diffusione degli orti urbani in aree in stato di abbandono, l'incentivazione di forme di arte diffusa al di là dei più noti distretti creativi. In questo ambito, negli ultimi anni, accanto a politiche dirette realizzate su iniziativa e con finanziamenti pubblici, si sono diffuse politiche indirette, volte a valorizzare l'attivismo e l'auto-organizzazione dei cittadini. Queste politiche hanno anche consentito all'amministrazione pubblica di "esternalizzare" funzioni di gestione e rigenerazione dello spazio urbano a costi contenuti (o nulli) (Coletti e Rabbiosi, 2017).

Questa sessione si è posta come ideale proseguimento di quella realizzata nell'edizione 2016 del convegno *Oltre la globalizzazione*, intitolata "Politiche per gli spazi marginali delle città tra radicamento e sradicamento". In quella prima occasione, era emersa la necessità di ripensare i significati stessi associati al termine di rigenerazione urbana, alla luce delle forme diversificate che i processi di rinnovamento dello spazio urbano stanno assumendo negli ultimi anni e delle relazioni che si instaurano tra politiche e pratiche. Se infatti in alcuni casi sono le politiche a sollecitare le seconde, emergono con forza anche esempi di pratiche slegate dalle politiche pubbliche, e a volte contrapposte a queste ultime.

Prima di dare conto degli esiti della sessione, ci preme ricordare che ripensare la rigenerazione urbana non è questione nuova. Serena Vicari Haddock, qualche anno fa, sottolineava come quello di "rigenerazione urbana" fosse "un concetto da rigenerare" (Vicari Haddock, 2009). E anche in ambito internazionale gli interrogativi su come, e con quali modalità, questo concetto tenda a cambiare nel tempo, assumendo significati e connotazioni diverse a seconda dei contesti nazionali e locali, generano dibattito (cf. Leary, McCarthy, 2013, Part 2, *Emerging reconceptualization of urban regeneration*). Perché se da un lato è possibile fare emergere cambiamenti in termini di pratiche, di politiche e di significati associati, dall'altro alcuni assunti di base continuano a caratterizzare il termine con aspetti di continuità e persistenza (Leary, 2013). In particolare i *policy-makers* sono sempre orientati verso nuove modalità e nuovi modelli per produrre rigenerazione, ma allo stesso tempo cercano di perseguire stabilità e continuità della propria azione facendo riferimento a casi di successo e noti. Parallelamente, assistiamo all'emergere di un ventaglio di pratiche che si muovono altrettanto all'interno di questa tensione. Peraltro la stessa osservazione potrebbe essere rivolta nei confronti di chi pratica la ricerca sulla rigenerazione urbana, che si affanna nel tentativo di comprenderne e delimitarne le trasformazioni per farle confluire in una sintesi epistemologica e metodologica. Nell'impasse che così si crea, il concetto appare spesso indeterminato. Per smarcarsi da questa situazione, Ugo Rossi e Alberto Vanolo (2013) hanno suggerito di guardare meno ai "modelli" di rigenerazione urbana, e più alla molteplicità di "storie" che caratterizzano diversi contesti al fine di meglio considerare la molteplicità di significati che danno forma alle eterogenee geografie della rigenerazione urbana in sinergia con i più ampi processi di postmodernizzazione, globalizzazione e neoliberalizzazione.

Michael E. Leary (2013) suggerisce che la riconcettualizzazione del termine debba tenere conto di almeno quattro dimensioni: le priorità fisiche ed ambientali; quelle di inclusione sociale basate sul miglioramento della base sociale e lo stimolo del capitale sociale; la competitività economica (sulla base di priorità economiche, occupazionali e di innovazione); oltre che alla più recente tendenza delle esperienze di rigenerazione urbana a costituirsi attraverso interventi cosiddetti *area-based*. Quest'ultimo aspetto rimanda, in particolare, al fatto che se le città per decenni sono state guardate come al luogo per eccellenza dei problemi cui far fronte grazie ad iniziative di rigenerazione, si è assistito più di recente ad una sorta di "transizione geografica" verso le periferie urbane o persino verso centri urbani minori o contesti



urbani informali, tanto da far parlare di una sorta di “*scalar mismatch*” (Rae 2011, p. 331) tra problemi urbani e soluzioni che sembrano operare anche ad altre scale. Come conseguenza, gli aspetti in base ai quali riconcettualizzare il tema della rigenerazione urbana, secondo Leary (*ibid.*) hanno a che fare con: 1) le motivazioni che la spingono, e il bilanciamento tra attenzione alle persone, alla proprietà privata e all’economia; 2) la *governance*, includendo le partnership e la partecipazione pubblica; 3) i *driver*, che rimandano a compromessi tra bisogni sociali e competitività; 4) il focus geografico (città storiche, aree metropolitane, centri minori, *waterfronts*, agglomerati informali); 5) le fonti e i meccanismi di finanziamento; 6) l’olismo con cui diverse dimensioni sono integrate nelle iniziative di volta in volta osservate.

Nondimeno, è necessario riflettere sul modo con cui le *issues* urbane sono identificate e da chi sono problematizzate in quanto oggetti di rigenerazione, mentre spesso questi aspetti sono dati per scontati e assunti come ovvi. Meritano poi una riflessione le problematiche che emergono dalla valutazione dei progetti di rigenerazione, dalla analisi critica svolta in ambito universitario al malcontento delle comunità locali; tutte reazioni che mettono in luce le conseguenze non volute delle iniziative di rigenerazione, che in alcuni casi peggiorano anziché migliorare problemi già esistenti. Ci sono poi, e questo è un ulteriore aspetto secondo la prospettiva di Leary (*ibid.*), problematiche che non erano priorità dell’agenda urbana fino a pochissimi anni fa e che emergono velocemente: si pensi alle questioni di sostenibilità delle stesse iniziative di rigenerazione, o al tema della protezione, preservazione, partecipazione al patrimonio culturale anche nelle sue accezioni intangibili. Senza contare tutte le problematiche associate alla crisi e alla recessione economica che hanno avuto un forte impatto sulle politiche, sui programmi e sui progetti di rigenerazione urbana.

Sulla base di queste sollecitazioni, riteniamo che considerare la rigenerazione urbana come un insieme di pratiche possa aprire la strada per “provare a rendere conto della molteplicità e della contingenza come proprietà intrinseche dell’urbano” (Governa, 2017). Ci sembra questo l’approccio migliore per sollevare il velo con cui il termine è spesso steso su alcuni luoghi al fine di circoscriverli in quanto spazi in declino, problematici o comunque su cui ci sia bisogno di intervento e rinnovamento, rispondendo a strategie inscritte in logiche competitive di attrazione urbana di tipo neoliberale. Guardando le pratiche *intorno* alle diverse esperienze di rigenerazione urbana sarà più facile dare conto della ricchezza di relazioni sociali, spaziali, economiche dei luoghi, tali per cui questi sono sempre aperti – come suggeriscono Rossi e Vanolo (2013) – ad una varietà di traiettorie alternative alle politiche più consolidate e neoliberiste.

Coerentemente con il tema delle “barriere”, scelto per la giornata di studi, la sessione si è proposta di proseguire questo dibattito stimolando interventi che contribuissero a rispondere alle seguenti domande: quali sono le barriere che, esplicitamente o implicitamente, le politiche e le pratiche che attivano nuove forme di rigenerazione urbana attraverso interventi “leggeri” provano a rimuovere, e con quali risultati? Quali barriere rischiano invece di attivarsi, ad esempio nel rapporto tra pratiche e politiche pubbliche? Quanto le politiche e le pratiche di rigenerazione “leggera” delle città contribuiscono a ridefinire e rendere più fluida la dislocazione delle barriere urbane, ad esempio tra quartieri centrali e periferici o tra diversi contesti sociali?

Queste sollecitazioni sono state raccolte variamente dagli autori dei nove saggi contenuti in questo volume, che dunque offrono una interessante panoramica di “storie” di rigenerazione urbana, ma anche di prospettive attraverso cui è possibile affrontarle. Alcune tematiche sono emerse in modo ricorrente: il ruolo della cultura, del patrimonio naturale e del capitale sociale come veicoli di rigenerazione; l’influenza delle iniziative e delle logiche del settore privato, ma anche di quelle del settore pubblico quando riesce ad innovarsi; il ruolo centrale giocato nell’ambito della rigenerazione urbana dalle modalità di uso degli spazi vacanti; le difficoltà che derivano dalla presenza di barriere fisiche. Sotto il profilo metodologico, emerge una particolare rilevanza dello strumento dei laboratori come pratica di ricerca che consente di attivare processi di partecipazione della cittadinanza.

La maggior parte dei contributi si concentra su specifiche “storie”, dislocate in diverse realtà del territorio italiano, dal nord al sud, focalizzando scale diverse. In particolare, i casi studio presentati in questa sessione hanno riguardato la scala urbana con riferimento alle città di Brescia, Bologna, Napoli, Cagliari; la scala metropolitana di Milano; la scala regionale della Puglia. Due contributi adottano una scala nazionale: un’analisi relativa alle politiche sociali e al coinvolgimento del terzo settore, e una riflessione sull’uso di *green belt* e *greenways* per una rigenerazione urbana sostenibile.

Nello specifico, e in linea con quanto delineato finora, nel contributo di Vito Giannini e Maurilio Pirone è problematizzato il concetto di rigenerazione urbana come terreno di scontro fra diverse istanze sociali all'interno della città neoliberale, introducendo il dibattito sulle pratiche di resilienza e autorganizzazione messe in atto da cittadini e movimenti sociali per rispondere alle crisi economiche e politiche a partire dal caso del centro sociale L'Abas nel centro storico di Bologna. L'accento sulle pratiche continua a essere messo in avanti nel contributo di Germana Citarella, che dopo aver ripercorso estensivamente la letteratura di base sul capitale sociale e sottolineato l'importanza delle iniziative volte ad amplificarlo, presenta il caso del Parco urbano "Corto Maltese" di Napoli, dove la riappropriazione dello spazio da parte di un'associazione di cittadini attraverso numerose iniziative ha dato avvio alla sua riqualificazione.

Il contributo di Cesare Di Felicianantonio affronta in maniera critica le politiche recentemente messe in atto dall'amministrazione comunale per rendere Milano una *smart city*, introducendo in particolare il caso di Milano 4 You ("il primo vero smart district italiano"). Il saggio si focalizza sul ruolo dei progetti *smart* in ambito immobiliare – sinora sostanzialmente inesplorato in letteratura – analizzando come essi favoriscano determinati processi di accumulazione capitalistica basati su rendita e finanziarizzazione. Anche il contributo di Giacomo Zanolin si occupa di settore privato (e sua interazione con il settore pubblico) e si focalizza sull'area metropolitana milanese: più specificamente, analizza le logiche insediative e gli effetti territoriali della presenza di un'azienda multinazionale nel settore ICT nel comune di Bereguardo.

Il contributo di Marco Tononi e Antonella Pietta descrive l'esperienza di "Mappiamo le culture", una iniziativa volta a indagare le trasformazioni in corso nella città di Brescia, conseguente al venir meno del primato industriale. Il saggio si concentra sulla metodologia partecipativa adottata nel corso del progetto, e sul ruolo specifico giocato in questo quadro dal sapere geografico. Le politiche pubbliche sono oggetto di analisi anche nel contributo di Mariateresa Gattullo, che focalizza l'analisi sul continuo dialogo tra pratiche dal basso e politiche di *governance* a partire dal progetto dei Laboratori Urbani avviato dalla Regione Puglia nel 2005 con il Programma per le Politiche giovanili Bollenti Spiriti, nell'ottica di una politica che si vuole "generativa". È questo un tema toccato anche da Cristiana Ranieri, che considera diverse misure di pianificazione strategica e co-progettazione sottolineando l'esigenza che alla base degli interventi pubblici non vi sia una mera operazione amministrativa/gestionale, ma anche una modalità relazionale/partecipativa.

Il contributo di Rachele Piras si focalizza sulle barriere fisiche che attraversano la città di Cagliari che limitano l'uso degli spazi pubblici da parte dei cittadini, e sulle relazioni che si instaurano tra cittadini e amministrazione pubblica nell'ottica del loro superamento. Il contributo di Tiziano Gasbarro, infine, si focalizza sulla creazione di "barriere intelligenti", attraverso sistemi di *greenways* e *green belt* che contribuiscano ad uno sviluppo equilibrato e a rendere fruibili patrimoni artistico-culturali e naturali altrimenti ignorati.

BIBLIOGRAFIA

- COLETTI R., RABBIOSI C., "Politiche per gli spazi marginali delle città tra radicamento e sradicamento. Introduzione", in DANSERO E., LUCIA M.G., ROSSI U., TOLDO A. (a cura di), *(S)radicamenti*, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, 2017, n. 15, pp. 205-207.
- GOVERNA F., "Pratiche di ricerca. Practice turn e more than representational theories", *Rivista Geografica Italiana*, 126, 2017, n. 3, pp. 227-244.
- LEARY M.E., "Part 2. Emerging reconceptualization of urban regeneration. Introduction", in LEARY M.E., MCCARTHY J. (eds), *The Routledge companion to urban regeneration*, London, New York, Routledge, 2013, pp. 119-124.
- RAE A., "Isolated entities or integrated neighbourhoods? An alternative view of the measurement of deprivation", *Urban Studies*, 46, 2011, n. 9, pp. 1859-78.
- ROSSI U., VANOLO A., "Regenerating what? The politics and geographies of actually existing regeneration", in LEARY M.E., MCCARTHY J. (eds), *The Routledge companion to urban regeneration*, London, New York, Routledge, 2013, pp. 159-166.
- VICARI HADDOCK S., "La rigenerazione urbana: un concetto da rigenerare", in MOULAERT F., VICARI HADDOCK, S. (a cura di), *Rigenerare la città: pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, Bologna, Il Mulino, 2009, pp. 19-50.

VITO GIANNINI, MAURILIO PIRONE

GLI SPAZI LIBERATI TRA WELFARE DI PROSSIMITÀ, PARTECIPAZIONE POLITICA E ISTANZE LEGISLATIVE: IL CASO DI LÀBAS NEL CENTRO STORICO DI BOLOGNA

1. INTRODUZIONE. – Mentre la città diventa sempre più centrale all'interno delle dinamiche di valorizzazione capitalistica, si sviluppano esperienze informali di riuso temporaneo e rigenerazione “dal basso” che si pongono come alternative o antagoniste a questi processi. Tali iniziative – promosse da cittadini, associazioni, movimenti sociali, collettivi più che da enti pubblici o grandi attori economici – nascono spesso in opposizione alle strategie e alle politiche di rigenerazione *top-down* e prevedono l'occupazione o l'appropriazione di spazi urbani, prima utilizzati come fonte di rendita immobiliare oppure in stato di abbandono, per finalità sociali, culturali e ambientali.

A partire dagli anni Ottanta, l'avvio dei processi di deindustrializzazione e le trasformazioni del welfare hanno inciso profondamente sugli spazi urbani. Con la chiusura e il trasferimento di interi distretti industriali in paesi con costo della manodopera più basso, nelle zone periferiche delle città europee emergono “vuoti urbani”, grandi aree lasciate per anni abbandonate o ai margini delle politiche di pianificazione. Inoltre, con la riduzione delle politiche pubbliche per la casa, i grandi quartieri che durante il Novecento erano sorti per accogliere i lavoratori delle industrie locali diventano luoghi in cui si concentrano gruppi sociali vulnerabili che rimangono spesso esclusi dal mercato del lavoro (Bifulco e Bricocoli, 2010). Per far fronte ai problemi sociali e urbanistici di queste aree e in maniera alternativa alla semplice riqualificazione edilizia, dalla fine degli anni Ottanta vengono promossi processi di rigenerazione urbana contraddistinti da un approccio strategico ed integrato rispetto alle diverse dimensioni di criticità che caratterizzano gli ambiti di intervento. Queste azioni vengono realizzate con l'obiettivo di migliorare sia le condizioni di vita degli abitanti che la qualità degli spazi fisici, attivando e promuovendo processi di partecipazione sociale e sviluppo economico (Gastaldi, 2010; Bricocoli, 2013). Tuttavia, la rivalutazione dei centri storici e l'espansione dell'industria del turismo hanno prodotto negli ultimi anni processi di *gentrification* caratterizzati dall'espulsione della popolazione residente in favore di nuovi abitanti e funzioni urbane e produttive di condizione socio-economica più elevata (Semi, 2015). Dunque, il concetto di rigenerazione non riguarda semplicemente la riqualificazione di luoghi abbandonati, ma va ad investire le forme e i significati simbolici, economici e politici della città. Per questo, la diffusione di pratiche rigenerative a livello urbano non può essere scissa dalla correlazione con le politiche di valorizzazione territoriale messe in campo sulla base dell'ideologia neoliberale (Harvey, 2007).

L'obiettivo di questo articolo è analizzare un'esperienza di rigenerazione urbana promossa da cittadini e movimenti sociali come risposta ai problemi della città contemporanea. In particolare, attraverso un'analisi qualitativa, cercheremo di comprendere quali barriere sono state rimosse e quali invece sono stati i limiti incontrati, perlopiù da un punto di vista istituzionale, nei percorsi di sperimentazione delle pratiche osservate. Lo studio empirico si focalizza sul caso del centro sociale Làbas di Bologna. La ricerca è frutto dell'analisi di documenti, interviste discorsive e dell'osservazione diretta dei luoghi e delle attività da parte degli autori, i quali sono anche attivisti impegnati da alcuni anni nelle iniziative dello spazio. Le interviste sono state svolte in varie occasioni (1) e hanno permesso di comprendere i punti di vista degli attori coinvolti nelle attività di Làbas. Nella prima parte, mostreremo come alcune esperienze

(1) Molti dati sono stati raccolti in occasione della ricerca svolta da Vito Giannini tra giugno 2016 e marzo 2017 per la tesi di laurea magistrale in Metodologia e tecnica della ricerca sociale sul territorio, dal titolo “Pratiche di appropriazione e trasformazione degli spazi urbani: il caso dell'ex caserma Masini nel centro storico di Bologna” (<http://www.excasermamasinibenecomune.it/wp-content/uploads/2017/08/Ex-caserma-Masini-tesi-di-Vito-Giannini.pdf>). Ultimo accesso del 10/04/2018.



informali di riappropriazione e autorganizzazione in ambito urbano siano analizzabili nei termini della resilienza sociale, ovvero come risposta alle contraddizioni prodotte dal sistema economico e politico in cui sono inserite. Nella seconda parte, definiremo meglio l'oggetto della ricerca e il contesto spazio-temporale all'interno del quale si sviluppano queste pratiche. Infine, restituiremo un'analisi del caso di studio cercando di mostrare come tali iniziative – attraverso nuove forme di attivismo – da un lato diano luogo alla creazione di welfare di prossimità ed economie solidali, dall'altro si propongano di ridefinire le forme di vita urbana e partecipazione democratica.

2. POLITICHE NEOLIBERALI E PRATICHE RESILIENTI NELLO SPAZIO URBANO. – Nell'epoca del neoliberismo post-crisi, le città sono spinte a competere a livello internazionale per attrarre investimenti e risorse utili per sostenere lo sviluppo economico del territorio. Il mercato immobiliare e le strategie di marketing urbano finalizzate alla promozione della città per richiamare nuovi residenti, turisti, imprese, grandi eventi costituiscono due pilastri della messa a valore del territorio (2). Questi processi generano effetti controversi: da una parte determinano mutamenti nella morfologia urbana dando luogo a fenomeni di segregazione socio-spaziale, dall'altra producono trasformazioni negli stili di vita dei cittadini che diventano "consumatori di città" (Bonora, 2009; Mazzette, 2013).

A fronte di queste tendenze, negli ultimi anni abbiamo assistito alla diffusione di esperienze sociali che si propongono di affrontare le sfide poste dalla recente crisi economica e politica a partire da una prospettiva spaziale. Queste forme di intervento sociale ed economico – promosse perlopiù da organizzazioni della società civile e dei movimenti sociali – costituiscono una risposta diretta agli effetti della crisi e alla progressiva erosione del welfare; allo stesso tempo, consentono di sperimentare nuove forme di partecipazione e decisione collettiva alternative a quelle della politica tradizionale (Harvey, 2013; Della Porta, 2015). Una parte della letteratura (Moulaert *et al.* 2013) considera queste pratiche come forme innovative di intervento sociale da parte dei cittadini che andrebbero implementate attraverso la *governance* locale. Altri studiosi (Chatterton e Pickerill, 2010; Cattaneo e Engel-Di Mauro, 2015) interpretano questi fenomeni come esperimenti volti al superamento del sistema stato-mercato e alla costruzione di società fondate sui principi di autonomia, solidarietà ed ecologia.

In particolare, il concetto di "resilienza sociale" è stato utilizzato per studiare le risposte dei cittadini europei colpiti dagli effetti della crisi economica (Keck e Sakdapolrak, 2013; D'Alisa, Forno e Maurano, 2015), indicando con ciò tutte quelle azioni collettive che aumentano la capacità da parte di una comunità o di un gruppo di cittadini di adattarsi a una situazione di crisi (economica, sociale, ambientale) e di operare una trasformazione a livello economico e politico in maniera parzialmente o del tutto autonoma da istituzioni pubbliche e grandi attori economici. Kosis e Paschou (2017) hanno categorizzato le diverse pratiche (e le sottostanti ideologie) lungo una linea che va dalle più riformiste alle più radicali (terzo settore/no-profit, economia sociale, innovazione sociale, economia alternativa e solidale, movimento delle comunità sostenibili, decrescita/post-crescita, post-capitalismo/geografie autonome, anarchismo). Tale schema, adattato al nostro ragionamento, ci aiuta a capire come possano esistere diverse sfaccettature dell'intervento rigenerativo dello spazio urbano, il quale non è ascrivibile solamente a politiche di valorizzazione economica ma interseca istanze e pratiche di diversa estrazione e con finalità anche contrastanti fra di loro.

3. RIAPPROPRIAZIONE, AUTORGANIZZAZIONE, *COMMONING*. – I "centri sociali" sono una delle forme più note in cui negli anni si è concretizzata l'azione dei movimenti sociali nella città neoliberale (3) (Piazza, 2012; Mudu, 2012; Membretti e Mudu, 2013). Queste pratiche di riappropriazione dello spazio (Feldman e Stall, 1994; Cellamare, 2014) consentono a cittadini e abitanti che restano esclusi dai benefici

(2) L'intervento urbanistico sulla città si orienta sempre più verso azioni volte a riconvertire e riqualificare fabbriche, caserme, edifici pubblici, favorendo la trasformazione e il rinnovo di interi quartieri. In questi contesti trovano realizzazione grandi opere infrastrutturali e di servizio, come autostrade, stadi, centri commerciali, poli congressuali.

(3) Si tratta molto spesso di spazi dismessi – di proprietà sia pubblica che privata – che a partire dagli anni Settanta e Ottanta vengono occupati e trasformati in luoghi per attività sociali, culturali e politiche. Alcuni autori parlano di "geografie autonome", ossia luoghi in cui si creano forme di organizzazione politica, sociale ed economica post-capitalistiche, egualitarie e solidaristiche elaborate attraverso un approccio fondato sulla resistenza ai modelli dominanti e la costruzione di alternative praticabili (Chatterton e Pickerill, 2010).

delle politiche urbane di rivendicare il proprio “diritto alla città” (Lefebvre, 1968, Harvey, 2013). Dalle occupazioni abitative e culturali alle esperienze educative orizzontali, dall’economia solidale alle reti alimentari alternative, dalle iniziative per l’accoglienza dei migranti alla riattivazione di parchi e orti condivisi: in tutti questi casi aree abbandonate e spazi pubblici vengono recuperati e dotati di nuovi significati. Secondo alcuni autori, queste pratiche rappresentano un esempio concreto di come sia possibile rispondere a bisogni sociali e costruire nuovi immaginari politici attraverso processi di *commoning* urbano (4)(Festa, 2015; Di Felicianantonio e Aru, 2018) che si oppongono a nuove forme di *enclosures* (Hodkinson, 2012).

A partire dal 2008 – sulla spinta di un ciclo di proteste globali come Occupy negli Stati Uniti o il 15M in Spagna – una serie di mobilitazioni (la cosiddetta “Onda” studentesca o il movimento per la difesa dell’acqua pubblica) ha dato visibilità anche in Italia a pratiche e concetti come quelli di partecipazione, orizzontalità, consenso, inclusione e – tra le altre cose – ha rivendicato l’uso collettivo degli spazi e dei beni urbani minacciati dai processi di mercificazione (Cangelosi, 2014). Nello stesso periodo, una nuova generazione di occupazioni e iniziative autogestite (centri sociali, teatri, cinema, fabbriche e caserme riconvertite) si è sviluppata intorno ai temi dei beni comuni urbani e del diritto alla città, da un lato opponendosi alla rendita e costruendo welfare nella crisi, dall’altro sperimentando nuove economie in alternativa ai processi di precarizzazione. Nonostante l’eterogeneità dei contesti, tali esperienze sono accomunate da alcuni elementi: l’apertura verso l’esterno (non a caso alcuni spazi si definiscono “liberati” piuttosto che “occupati” e si rivolgono a tutta la popolazione più che ad una ristretta cerchia di militanti); la cooperazione sociale che si attiva anche nel più ampio spazio della città; la creazione dal basso di pratiche gestionali e decisionali (Vercellone *et al.* 2017). Infine, resta aperta la questione del valore legale di alcune di queste azioni, fatto che costituisce uno dei principali limiti al loro sviluppo. Rispetto alla dicotomia legale/illegale – inadeguata a regolare il valore sociale e la vitalità di queste pratiche – si segnalano diversi tentativi di innovare il diritto per giungere all’introduzione di nuove norme ed istituzioni in grado di garantire l’uso collettivo e democratico delle risorse urbane (Marella, 2012; Mattei e Quarta, 2015; Micciarelli, 2017).

4. L’ESPERIENZA DI LĀBAS NEL CENTRO STORICO DI BOLOGNA. – Nel novembre 2012, in occasione delle giornate di mobilitazione europea contro la crisi e le politiche di austerità, l’ex caserma Masini – un’area militare dismessa di oltre 9000 mq situata in zona Santo Stefano, nel centro storico di Bologna – viene occupata dal neonato collettivo Lābas, “costola” del centro sociale TPO. Dopo oltre dieci anni di abbandono e vari tentativi da parte della proprietà demaniale di mettere all’asta l’immobile, un gruppo di giovani attivisti “libera” uno spazio destinato ad operazioni di rendita immobiliare attraverso la pratica dell’occupazione, per restituirlo – dichiarano gli occupanti – all’uso collettivo e dar vita ad un laboratorio politico e sociale.

Nonostante le immediate minacce di sgombero, gli attivisti hanno fin da subito proceduto al recupero di parte di alcuni degli edifici del complesso e del piazzale centrale. La riqualificazione degli spazi – mai del tutto completata ma svolta in maniera partecipata e in fasi diverse – è stata preliminare e funzionale all’avvio di molteplici iniziative di carattere sociale, economico e culturale. Tra queste, un progetto abitativo in grado di ospitare fino a 25 persone, un orto sociale e un mercato contadino, una pizzeria biologica e un birrifico artigianale, un progetto educativo per bambini del quartiere, un laboratorio di falegnameria, un dormitorio con 15 posti per senza dimora e migranti in transito, una scuola di italiano gratuita, una boutique di vestiti usati, una biblioteca con aula studio, una sala polivalente. Inoltre sono stati organizzati centinaia di dibattiti, seminari, presentazioni di libri, concerti, spettacoli teatrali, mostre e laboratori artistici.

Secondo le testimonianze raccolte, gli occupanti sono riusciti a creare un rapporto di fiducia con

(4) Il discorso sui *commons* porta con sé molteplici ambivalenze in quanto è al centro di diverse interpretazioni e spinte come, ad esempio, nel caso della *sharing economy* o dei processi di partecipazione e collaborazione civica (Rossi, Enright, 2016). Dal punto di vista teorico, si individuano due principali approcci ai *commons*: un filone neo-istituzionalista che si ispira al lavoro di Elinor Ostrom (1990) e guarda al ruolo del capitale sociale come strumento per la gestione delle risorse collettive, sia naturali che prodotte dall’uomo; un orientamento neo-marxista che, a partire dalla teorizzazione di Michael Hardt e Antonio Negri (2010), guarda ai *commons* come terreno di lotta tra i meccanismi di appropriazione capitalistica e i tentativi di costruzione di forme alternative di vita comunitaria oltre lo stato e il mercato.

molti abitanti della zona mostrando la volontà di aprirsi all'esterno senza porre barriere di tipo culturale o ideologico. Per alcuni residenti la presenza di uno spazio occupato e autogestito in un quartiere storicamente ricco e di orientamento conservatore ha prodotto effetti perlopiù positivi, rappresentando un valore aggiunto rispetto alle attività e ai servizi già presenti sul territorio. Dall'altra parte, lo stesso collettivo è mutato nel tempo lasciandosi attraversare e contaminare dall'esterno. Se in un primo momento gli attivisti sono stati percepiti come caratterizzati da una logica identitaria e quindi "estranei" al quartiere, successivamente c'è stato un cambio di atteggiamento da parte di alcuni dei residenti che hanno deciso di supportare le iniziative del collettivo. Questa apertura ha portato diverse realtà istituzionali e associative (università, scuole, comitati cittadini, *social street*, ecc.) a costruire relazioni con Låbas sviluppando nuove reti e progetti di collaborazione (ad esempio, visite scolastiche guidate, feste di quartiere, dibattiti pubblici, ecc.). Infine, la fiducia dei residenti si è manifestata anche in termini di sostegno elettorale consentendo a un attivista candidato nel progetto municipalista di Coalizione Civica – non a titolo personale, ma in nome di tutta la comunità costituitasi attorno all'ex caserma Masini – di essere eletto nel Consiglio di Quartiere in occasione delle elezioni comunali del 2016.

Malgrado il supporto cittadino di cui godeva Låbas, nell'agosto 2017 – dopo quasi 5 anni di occupazione e diversi tentativi di dialogo con le istituzioni – la caserma è stata sgomberata. In seguito, il collettivo ha lanciato un'assemblea pubblica (30 agosto) e una manifestazione cittadina, fatto che ha creato un acceso dibattito cittadino sul tema del riuso degli spazi abbandonati. Il 9 settembre oltre quindicimila persone hanno partecipato al corteo così da spingere l'amministrazione ad avviare una trattativa per l'affidamento di uno spazio alternativo. Mediante la partecipazione ad un bando comunale, il collettivo Låbas – che nel frattempo ha dovuto costituirsi in associazione – ha ottenuto la gestione temporanea di alcuni spazi all'interno del complesso di San Leonardo, un ex convento che per un periodo ha ospitato alcuni uffici comunali e sito anch'esso nel centro storico della città. Anche in questo caso è stato attivato un percorso di progettazione partecipata con altre realtà (formali e informali) per la gestione collettiva degli spazi e l'attivazione di nuovi progetti.

5. CONCLUSIONI. – Se gli interventi di rigenerazione si stanno imponendo come paradigma in grado di ispirare le politiche pubbliche e trasformare gli stili di vita, lo spazio urbano resta un terreno fertile nel quale possono nascere iniziative collettive fondate sull'attivismo e la solidarietà. Il caso di Låbas rappresenta un intervento di rigenerazione "dal basso" nato e sviluppatosi attraverso pratiche differenti che, riprendendo Kousis e Paschou (2017), vanno dalle geografie autonome dei centri sociali al coinvolgimento del terzo settore, passando per la costruzione di economie solidali e alternative. Le azioni messe in campo hanno permesso di contrastare, almeno in parte, i processi e gli effetti della precarizzazione diffusa mediante la creazione di reti di solidarietà e mutuo aiuto. Il recupero degli spazi dell'ex caserma Masini è stato dunque in grado di attivare un certo livello di partecipazione e cooperazione sociale, non solo all'interno o nei pressi dell'edificio, ma anche su un piano cittadino più complessivo. Secondo gli attivisti, nel corso del tempo si è creata un'interazione feconda tra le istanze politiche e sociali portate avanti dal collettivo e la curiosità dei cittadini che hanno deciso di trasformare un'area militare dismessa in una "piazza", uno spazio pubblico di socialità e partecipazione attraversato da migliaia di persone di età e culture differenti.

Va notato come la risposta dell'amministrazione sul tema del riuso degli spazi abbandonati – ovvero la messa a bando di alcuni immobili comunali – sia stata ritenuta debole e insufficiente da parte degli attivisti, i quali avrebbero preferito aprire un dibattito pubblico finalizzato all'individuazione di strumenti giuridici adeguati al riconoscimento delle esperienze di uso collettivo anziché ricorrere alla logica dell'assegnazione a singoli soggetti come è avvenuto in questo caso (5). In generale, la forma associativa

(5) Il caso di Napoli è emblematico a questo riguardo. Nel 2012, con l'occupazione dell'ex Asilo Filangieri da parte di un collettivo di lavoratori della cultura, inizia il processo di scrittura della "Dichiarazione d'uso civico e collettivo urbano" (Micciarelli 2017) che porterà alla delibera di Giunta n. 400 del 25 maggio 2012, con la quale si riconosce l'Asilo in quanto luogo dove "sperimentare e garantire l'ampliamento e lo svolgimento dei processi partecipativi, articolati attraverso una programmazione delle attività e del conseguente utilizzo e gestione degli spazi da parte dei lavoratori", al fine di garantire una forma democratica di autogoverno dei luoghi recuperati. Successivamente, la delibera n. 446 del 2016, denominata "individuazione di spazi di rilevanza civica ascrivibile al novero dei beni comuni" non assegna ma riconosce come beni comuni sette nuovi spazi in diversi quartieri della città.

e l'utilizzo di uno spazio pubblico pongono ostacoli burocratici, barriere culturali e limiti politici alle pratiche di *commoning*, oltre ad imporre una logica *top-down* nell'insediamento e nella gestione dei percorsi di rigenerazione. Resta quindi controverso capire fino a che punto gli amministratori saranno in grado di recepire le istanze innovative che emergono dai processi di autorganizzazione, anche quando le pratiche attivate nascono al di fuori dell'intervento istituzionale e del diritto.

BIBLIOGRAFIA

- BIFULCO L., BRICOCOLI M., "Organizing urban space. Tools, processes and public action", in COLETTA C., GABBI F., SONDA G. (a cura di), *Urban Plots, Organizing Cities*, London, Ashgate, 2010, pp. 67-84.
- BONORA P., "Interpretare la neourbanità: città de-formata e immobiliareizzazione", in BONORA P., CERVELLATI P.L. (a cura di), *Per una nuova neourbanità. Dopo l'alluvione immobiliare*, Reggio Emilia, Diabasis, 2009, pp. 7-26.
- BRICOCOLI M., "La rigenerazione urbana in Europa. Sperimentazioni e sfide", in BERTELLI L., DE VITA A. (a cura di), *Abitare la città*, Roma, Carocci, 2013, pp. 17-29.
- CANGELOSI E., "Commons: practices of spaces and social change", *Comparative Law Review*, 5, 2014, n. 2, pp. 1-16.
- CATTANEO C., ENGEL-DI MAURO S., "Urban squats as eco-social resistance to and resilience in the face of capitalist relations. Case studies from Barcelona and Rome", *Partecipazione e Conflitto*, 8, 2015, n. 2, pp. 343-366.
- CELLAMARE C., "Self-organization, appropriation of places and production of urbanity", in CELLAMARE C., COGNETTI F. (a cura di), *Practices of reappropriation*, Roma-Milano, Planum Publisher, 2014, pp. 35-40.
- CHATTERTON P., PICKERILL J., "Everyday activism and transitions towards post-capitalist worlds", *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, 35, 2010, n. 4, pp. 475-490.
- D'ALISA G., FORNO F., MAURANO S., "Grassroots (economic) activism in times of crisis. Mapping the redundancy of collective actions", *Partecipazione e Conflitto*, 8, 2015, n. 2, pp. 328-342.
- DELLA PORTA D., *Social Movements in Times of Austerity*, Cambridge, Polity, 2015.
- DI FELICIANANTONIO C., ARU S., "Dai Commons al Commoning (urbano): pratiche e orizzonti politici nel contesto mediterraneo", Introduzione al numero speciale, *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 2018, January, <https://www.acme-journal.org/index.php/acme/article/view/1623> (Preprint).
- FELDMAN R.M., STALL S., "The politics of space appropriation", in ALTMAN I., CHURCHMAN A. (a cura di), *Women and the Environment*, Boston, Springer, 1994, pp. 167-199.
- FESTA D., "La creatività del comune", in BERNARDI C., BRANCACCIO F., FESTA D., MENNINI B.M. (a cura di), *Fare spazio. Pratiche del comune e diritto alla città*, Milano, Mimesis, 2015, pp. 81-98.
- GASTALDI F., "Nuovi strumenti di promozione e gestione della città", in STORCHI S. (a cura di), *Centri storici. Proposte per lo sviluppo*, Cremona, Fantigrafica Edizione, 2010, pp. 149-168.
- HARVEY D., *Breve storia del neoliberalismo*, Milano, Il Saggiatore, 2007.
- HARVEY D., *Città ribelli*, Milano, Il Saggiatore, 2013.
- HODKINSON S., "The new urban enclosures", *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 16, 2012, n. 5, pp. 500-518.
- KECK M., SAKDAPOLRAK P., "What is social resilience? Lessons learned and ways forward", *Erdkunde*, 67, 2013, n. 1, pp. 5-19.
- KOUSIS M., PASCHOU M., "Alternative Forms of Resilience. A typology of approaches for the study of Citizen Collective Responses in Hard Economic Times", *Partecipazione e Conflitto*, 10, 2017, n. 1, pp. 136-168.
- LEFEBVRE H., *Le droit à la ville*, Paris, Éditions Anthropos, 1968.
- MARELLA M.R. (a cura di), *Oltre il pubblico e il privato. Per un diritto dei beni comuni*, Verona, Ombre corte, 2012.
- MAZZETTE A., *Pratiche sociali di città pubblica*, Roma-Bari, Laterza, 2013.
- MEMBRETTI A., MUDU P., "Where global meets local: Italian social centres and the alterglobalization movement", in FOMINAYA C.F., COX L. (a cura di), *Understanding European Movements: New social movements, global justice struggles, anti-austerity protest*, New York, Routledge, 2013, pp. 77-93.
- MICCIARELLI G., "Introduzione all'uso civico e collettivo urbano. La gestione diretta dei beni comuni urbani", *Munus*, 5, 2017, n. 1, pp. 135-161.
- MOULAERT F., MACCALLUM D., MEHMOOD A., HAMDOUCH A. (eds), *The international Handbook on Social Innovation: Collective Action, Social Learning and Transdisciplinary Research*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2013.
- MUDU P., "At the intersection of anarchists and autonomists: autogestioni and centri sociali", *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 11, 2012, n. 3, pp. 413-438.
- MATTEI U., QUARTA A., "Right to the City or Urban Commoning? Thoughts on the Generative Transformation of Property Law", *Italian L.J.*, 1, 2015, n. 2, pp. 303-325.
- NEGRI A., HARTD M., *Comune. Oltre il privato e il pubblico*, Milano, Rizzoli, 2010.
- OSTROM E., *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge-New York, Cambridge University Press, 1990.
- PIAZZA G., "Il movimento delle occupazioni di squat e centri sociali in Europa. Una introduzione", *Partecipazione e conflitto*, 5, 2012, n. 1, pp. 5-18.
- ROSSI U., ENRIGHT T., "Ambivalenza dei commons", in AA.VV., *Commons/Comune, Memorie geografiche*, Firenze, Società di studi geografici, 14, 2016, pp. 37-46.
- SEMI G., *Gentrification*, Bologna, Il Mulino, 2015.

VERCELLONE C., BRANCACCIO F., GIULIANI A., VATTIMO P., *Il Comune come modo di produzione. Per una critica dell'economia politica dei beni comuni*, Verona, Ombre Corte, 2017.

Alma Mater Studiorum Università di Bologna: vito.giannini2@unibo.it, maurilio.pirone2@unibo.it

RIASSUNTO: Negli ultimi anni abbiamo assistito ad una rinnovata diffusione di pratiche di riappropriazione e recupero di vuoti urbani ad opera di soggetti non istituzionali. Queste esperienze, basate su forme di autorganizzazione e mutualismo, da una parte hanno permesso la rimozione di barriere sociali e politiche; dall'altra, sono andate incontro a difficoltà di natura istituzionale e giuridica. Attraverso un'analisi qualitativa, proponiamo il caso del centro sociale Lâbas a Bologna. Nella prima parte, mostreremo come alcune esperienze informali di rigenerazione urbana siano analizzabili nei termini della resilienza sociale, ovvero come risposta alle contraddizioni prodotte dal sistema economico e politico in cui sono inserite. Nella seconda parte, definiremo meglio l'oggetto della ricerca e il contesto spazio-temporale all'interno del quale si sviluppano queste pratiche. Infine, cercheremo di mostrare come queste iniziative diano luogo alla creazione di welfare di prossimità e si propongano di ridefinire le forme di vita urbana e partecipazione democratica.

SUMMARY: In the last years we have assisted to a renewed spread of practices of reappropriation and recovery of urban voids by non-institutional actors. These experiences, based on forms of self-organization and mutualism, have permitted the removal of social and political barriers on one side; from the other, they have run into difficulties of institutional and legal nature. Through a qualitative analysis, we propose the case of the 'self-managed' social center Lâbas in Bologna. In the first part, we will show how some informal experiences of urban regeneration can be analysed in terms of social resilience, or as a response to the contradictions produced by the economic and political system in which they are embedded. In the second part, we will better define the object of our research and the space-time context where these practices are developed. We will finally try to show how these initiatives give rise to the creation of welfare of proximity and contribute to redefine the forms of urban life and democratic participation.

Parole chiave: spazi liberati, ricerca qualitativa, Bologna

Keywords: spazi liberati, qualitative research, Bologna

GERMANA CITARELLA

L'APPORTO DEL CAPITALE SOCIALE ALLA RIDUZIONE DEI PROCESSI DI DISTANZIAMENTO NEGLI SPAZI PUBBLICI URBANI

1. PREMessa. – La città, luogo dove per definizione ciascuno vive insieme con gli altri, è diventata l'arena della competizione in cui si manifestano in maniera più evidente non solo le contraddizioni ed i limiti della globalizzazione, ma anche le nuove e grandi distanze sociali (1), le emergenze ambientali ed i problemi di convivenza all'interno della stessa comunità. Affiora un tessuto urbano fortemente discontinuo e lacerato all'interno del quale si innestano e confliggono due forme di città: quella che consuma sempre più risorse, spazi, energia e depaupera le relazioni sociali e l'altra che reclama maggiori servizi collettivi, più socialità e partecipazione (Novembre, 2013). L'immagine che ne deriva, non è quella di un mosaico in cui le singole tessere concorrono a comporre un disegno unitario, bensì quella di tante monadi – spesso mal collegate tra di loro – che insinuano nei cittadini una crisi di identità e di rappresentatività collettiva, generando, al contempo, fenomeni di indisponibilità e chiusura relazionale. Infatti, il senso della comunità ed il legame solidale tra i cittadini si vanno rapidamente sfaldando, sostituiti da forme crescenti di individualismo che provocano conflitti e tensioni con elevati costi sociali e conseguenze sul benessere collettivo. Quanto appena esposto, concorre non solo ad accrescere la distanza sociale ma evidenzia anche le notevoli difficoltà di governare in modo efficace la città caratterizzata da un elevato grado di complessità delle relazioni esistenti tra le stesse unità territoriali – spesso isolate ed autoreferenziali – di cui essa si compone (Novembre, 2013). Infatti, le numerose evidenze empiriche dimostrano che uno dei punti deboli dell'attuale amministrazione del contesto urbano, risiede nella difficoltà di perseguire un livello di equilibrio spaziale e quindi sociale capace di garantire una reale uguaglianza di opportunità per tutti i cittadini, al fine di perseguire l'idea stessa di bene comune. A tal proposito, la sperimentazione di modelli alternativi di *governance* esalterebbe il valore positivo della partecipazione cittadina – soltanto se funzionale ad una effettiva redistribuzione dei poteri sociali – tanto nell'affinare stili di vita, esperienze collettive, pratiche quotidiane di reciprocità, quanto nel comporre un nuovo ordine istituzionale in grado di far emergere la condivisione di un medesimo sistema di valori e di principi alla base dei processi di accumulazione del capitale sociale. Quest'ultimo – definito come “una risorsa che non è depositata né negli individui né nei mezzi di produzione, ma è intrinseca alla struttura di relazioni fra due o più persone” (Coleman, 1990, p. 302) – è capace, attraverso lo scambio di idee ed esperienze differenti, di offrire nuovi linguaggi e strumenti che rinsaldano i rapporti comunitari, favorendo una vision condivisa delle traiettorie di sviluppo territoriale. In tal senso, il capitale sociale sembra poter concorrere al collasso della distanza sociale in quanto consente una maggiore prossimità tra individui appartenenti a classi sociali differenti (Cesareo, 2007). Riflettere in termini di connessione tra comunità e capitale sociale vuol dire esaltare il valore aggiunto offerto dalla natura sociologica della nozione di capitale sociale, la quale, a sua volta, non deve essere equiparata alla mera accezione di rete sociale. Quest'ultima, infatti, non sempre è in grado di avvalorare le competenze relazionali a favore della democrazia o della coesione sociale, potendo generare “mali relazionali”, ossia contesti caratterizzati da forme di distanza sociale che alimentano sfiducia, asimmetria e particolarismo. Al contrario, il capitale sociale ha una connotazione valoriale positiva in sé in quanto, essendo una “forma relazionale che opera la valorizzazione di beni o

(1) Con questo termine si intende “l'indisponibilità e la chiusura relazionale di un soggetto verso altri percepiti e riconosciuti come differenti sulla base della loro riconducibilità a categorie sociali. Essa è la risultante dell'intreccio dinamico di fattori dislocati su tre differenti dimensioni dello spazio, a loro volta in rapporto di reciproca co-produzione: fisico, simbolico e geometrico” (Cesareo, 2007, p. 11). I primi sono relativi alla concreta collocazione dei soggetti sul territorio; i secondi sono costituiti dalle categorie che il soggetto costruisce e impiega per la comprensione della realtà che lo circonda; infine, i fattori geometrici sono la risultante dell'interazione tra lo spazio fisico e quello simbolico (Cesareo, 2007).



servizi attraverso scambi che non sono né monetari, né politici né clientelari ma scambi sociali di reciprocità” (Donati, 2007, p. 18), crea “beni relazionali” e permette la condivisione dei costi, la ripartizione dei rischi nonché la creazione di visioni future ed immagini collettive dei possibili sentieri di sviluppo urbano. Di conseguenza, le amministrazioni devono offrire alla cittadinanza l’opportunità di prendersi cura del proprio contesto urbano attraverso nuove forme di mobilitazione collettiva capaci di ridurre la distanza sociale reale e percepita, ricomponendo il vincolo di solidarietà tra gli abitanti nella consapevolezza della funzione determinante che il capitale sociale riveste per l’efficacia di percorsi condivisi di *governance* degli spazi pubblici urbani. Il capitale sociale così inteso, presuppone un’antropologia positiva, capace di riconoscere nei cittadini singoli ed associati dei soggetti responsabili che, nei processi di rigenerazione urbana, si mobilitano al fine di ridurre i seguenti fenomeni: distanza sociale, squilibri ecologici nonché tensioni e conflitti.

Su tali premesse si fonda il presente lavoro che si articola in due fasi: nella prima si offre una breve ricognizione della letteratura scientifica sull’ampia e dibattuta tematica del capitale sociale, al fine di evidenziare come lo stesso possa rinvigorire il legame affettivo tra il territorio ed i suoi abitanti, divenendo un fattore determinante per la riduzione dei processi di distanziamento negli spazi pubblici urbani. In seguito, dopo aver illustrato i caratteri più significativi di una specifica iniziativa di cittadinanza attiva, rappresentata dall’esperienza del Parco urbano “Corto Maltese” sito in Napoli, si individueranno le condizioni necessarie per promuovere strategie capaci di innovare le pratiche di governo degli spazi pubblici urbani.

2. CAPITALE SOCIALE: ALCUNE DEFINIZIONI ED OSSERVAZIONI. – Pochi concetti hanno suscitato un dibattito accademico così intenso come quello del capitale sociale. A tal riguardo, infatti, la letteratura scientifica ha raggiunto dimensioni tali da rendere complesso qualsiasi tentativo di sintesi e tassonomizzazione. La storica eterogeneità degli approcci interpretativi relativi al tema del capitale sociale, ha permesso, da un lato, ai diversi campi disciplinari di definirlo nelle modalità ritenute più opportune ma, dall’altro, ha impedito – per molto tempo – uno studio più prettamente empirico dello stesso. Benché in alcuni casi le numerose definizioni appaiano sostanzialmente differenti, può risultare interessante constatare che tutte hanno un elemento comune: il riferimento alla dimensione relazionale del concetto.

La prima apparizione del termine risale al 1916, allorquando Lyda J. Hanifan lo definì come una risorsa utilizzabile per appagare le esigenze individuali, favorendo, al contempo, un miglioramento delle condizioni di vita dell’intera comunità. Esso si compone di elementi intangibili estremamente rilevanti nella vita quotidiana delle persone, quali: la buona volontà, l’amicizia, la partecipazione ed i rapporti tra coloro che costituiscono un gruppo sociale. Nello specifico, il sociologo statunitense sosteneva che “*if he may come into contact with his neighbor, and they with other neighbors, there will be an accumulation of social capital*” (Hanifan, 1916, p. 130). Negli anni successivi, la comunità scientifica non dedicò ulteriore attenzione al concetto di capitale sociale sino a quando, negli anni Cinquanta, fu ripreso da un *team* di sociologi canadesi che lo impiegarono per approfondire la cultura delle comunità urbane (Seely e al., 1956). Nel 1973 il capitale sociale fu descritto da Mark Granovetter come un insieme di reti di relazioni interpersonali, ponendo particolare attenzione alle opportunità ed alle informazioni che si creano attraverso di esse. Nello specifico, la sua teoria si caratterizzava per l’esistenza di due categorie di legami: quelli forti – ovvero i rapporti con i familiari e con gli amici più stretti – tendono a chiudere le persone all’interno della comunità di appartenenza e quelli deboli – rappresentati dalle relazioni tra soggetti eterogenei – che permettono alle reti di aprirsi all’esterno, dotandosi di una particolare forza, che le rende più flessibili e dinamiche. Nel 1977, l’economista Glenn Loury lo qualificò come l’insieme delle risorse radicate nelle relazioni familiari e comunitarie rilevanti ai fini dell’accumulo di capitale umano, ed infine, Pierre Bourdieu, sociologo e filosofo francese, lo immaginò come “l’insieme delle risorse attuali o potenziali legate al possesso di una rete durevole di relazioni di un individuo, più o meno istituzionalizzate” (Bourdieu, 1986, p. 249), al fine di perseguire i propri obiettivi e migliorare la propria posizione sociale. Secondo James Coleman, il capitale sociale è uno degli elementi che formano la struttura delle relazioni sociali, costituendo una risorsa “che non è depositata né negli individui né nei mezzi di produzione, ma è intrinseca alla struttura di relazioni tra due o più persone” (Coleman, 1990, p. 302). Quindi, esso è composto dall’insieme delle risorse relazionali che l’individuo in parte eredita ed in parte costruisce nel corso della sua vita all’interno della famiglia ed in altre cerchie sociali, al fine di realizzare un proprio obiettivo.

Esso è il frutto di strategie di investimento orientate alla creazione di relazioni sociali stabili in grado di garantire nel tempo vantaggi materiali e simbolici (Piselli, 2001). Una qualità fondamentale di questo lemma, secondo il sociologo americano, è la sua natura di bene pubblico ossia è inalienabile, indivisibile e “non è proprietà privata di qualcuna delle persone che ne traggono vantaggi” (*ibid.*, p. 315). In altri termini, un’elevata concentrazione di capitale sociale non arreca benefici solo alle persone che si sono mobilitate per crearlo e diffonderlo, ma a tutte quelle facenti parte di una determinata organizzazione o struttura. Invece, Robert Putnam lo definisce come “l’insieme di quegli elementi dell’organizzazione sociale – come la fiducia, le norme condivise, le reti sociali – che possono migliorare l’efficienza della società nel suo insieme, nella misura in cui facilitano l’azione coordinata degli individui” (Putnam, 1993, p. 196). In sostanza, il politologo statunitense ha evidenziato come l’azione collettiva sia in grado di promuovere la cooperazione tra diversi soggetti, che scambiandosi reciprocamente fiducia, realizzano reti sociali capaci di perseguire obiettivi comuni e concorrere al buon funzionamento delle istituzioni pubbliche. Anche per Francis Fukuyama il capitale sociale è strettamente connesso al problema della cooperazione ed è interpretato come “una risorsa presente all’interno di una società caratterizzata da un elevato grado di fiducia” (Fukuyama, 1996, p. 23), quest’ultima intesa come “l’aspettativa che nasce all’interno di una comunità di un comportamento prevedibile, corretto e cooperativo, basato su norme comunemente condivise, da parte dei suoi membri” (*ibid.*, p. 40).

Alla luce della breve rassegna scientifica sin qui esposta, si comprende come il capitale sociale non si definisca unicamente sulla base della prossimità spaziale tra i soggetti, ma le sue potenzialità incrementano anche in virtù delle connessioni esistenti all’interno di una comunità. Infatti, il capitale sociale realizza un’osmosi tra la dimensione individuale e quella collettiva poiché l’elaborazione del processo identitario – pur producendosi a partire dal singolo – richiama sempre legami che si instaurano nell’ambito della collettività. In tal senso, il capitale sociale, alimentando regole e valori condivisi, consente ad ogni soggetto di sentirsi parte integrante di una comunità e di stabilire con essa un legame di appartenenza identitaria. Più elevato è il senso di appartenenza, maggiore sarà non solo l’impegno dei membri di un gruppo ad esprimersi come entità sociale, ma anche il loro legame affettivo con il territorio. In questo nuovo scenario relazionale, il capitale sociale – trasformandosi in uno “strumento endogeno di autorappresentazione identitaria” (Giorda e Simonetta Imarisio, 2003, p. 59) – diviene un elemento che contribuisce al collasso della distanza sociale non soltanto ad un livello fisico-geometrico, ma anche ad un livello simbolico, in quanto consente una maggiore prossimità tra soggetti appartenenti a classi sociali differenti.

Si rende necessaria, quindi, una nuova riflessività istituzionale in grado di valorizzare il potenziale di capacitazione (Sen, 1993) insito nei cittadini, rendendoli protagonisti attivi nella costruzione di buone pratiche per il benessere e la qualità della vita comunitaria.

3. IL PARCO URBANO “CORTO MALTESE”: UN’ESPERIENZA DI INTERAZIONE SOCIALE. – La città, da sempre concepita come realtà composta da spazi pubblici e privati funzionali alla circolazione delle persone, nel tempo ha generato emarginazione ed esclusione, acuendo le tensioni sociali e le disuguaglianze tra fasce di popolazione. Da qui la necessità di riesaminare il fenomeno urbano alla luce di forme innovative di governance che alimentino il valore positivo della partecipazione come condizione funzionale ad una effettiva redistribuzione dei poteri sociali, tanto nelle pratiche quotidiane di reciprocità quanto nella definizione di un nuovo assetto istituzionale (2). Tale visione incoraggia la diretta valorizzazione della *self-governance*, come processo in grado di accrescere la coesione spaziale e sociale, massimizzando le

(2) L’art. 24, I comma, della L. n. 164 del 2014 testualmente recita: “I Comuni possono definire con apposita delibera i criteri e le condizioni per la realizzazione di interventi su progetti presentati da cittadini singoli o associati, purché individuati in relazione al territorio da qualificare. Gli interventi possono riguardare la pulizia, la manutenzione, l’abbellimento di aree verdi, piazze, strade ovvero interventi di decoro urbano, di recupero e riuso, con finalità di interesse generale, di aree e beni immobili inutilizzati, e in genere la valorizzazione di una limitata zona del territorio urbano o extraurbano. In relazione alla tipologia dei predetti interventi, i comuni possono deliberare riduzioni o esenzioni di tributi inerenti al tipo di attività posta in essere. L’esenzione è concessa per un periodo limitato e definito, per specifici tributi e per attività individuate dai comuni, in ragione dell’esercizio sussidiario dell’attività posta in essere”. Tale disposizione non è il primo esempio di norma incentivante la partecipazione diretta dei cittadini alla cura degli spazi pubblici. Tuttavia, a differenza dei precedenti normativi rappresentati dall’art. 23 del D. L. n. 185 del 2008 e dall’art. 4 della L. n. 10 del 2013 – con i quali condivide la comune ispirazione al principio di sussidiarietà orizzontale – sembra concedere ai Comuni ed ai suoi cittadini maggiori margini di collaborazione ed operatività.

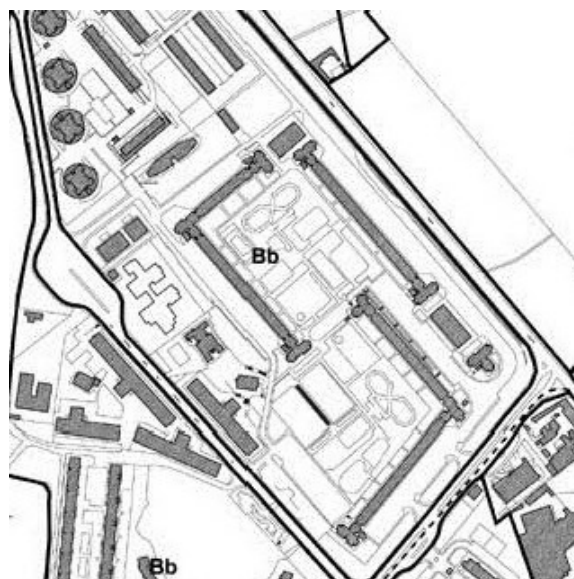


Fig. 1 – Planimetria del Parco urbano Corto Maltese.

Fonte: Comune di Napoli.

risorse disponibili ed impiegando l'intelligenza diffusa nella comunità locale, al fine di creare percorsi di rigenerazione urbana. Dunque, l'obiettivo è quello di creare forme di interazione tra i soggetti istituzionali e la collettività, che confermino l'importanza strategica assunta dal principio di sussidiarietà (3): esso, infatti, realizza il superamento di norme e vincoli esogeni all'azione sociale attraverso regole e patti che si costruiscono mediante forme di autogoverno e nuovi istituti di democrazia diretta sorretti da un senso comune condiviso (Magnaghi, 2000).

Questa parte del contributo è dedicata all'illustrazione di una particolare esperienza di cittadinanza attiva presente nel Comune di Napoli che connette pratiche di riuso sociale di spazi urbani degradati con l'erogazione di servizi territoriali non convenzionali. Nello specifico, il caso studio indagato è relativo al Parco urbano "Corto Maltese" (Fig. 1 e Fig. 2): circa 20.000 mq di verde urbano, situato nel quartiere di Scampia, posto all'estrema periferia Nord della città di Napoli, che per anni ha vissuto in una condizione di degrado ed abbandono soprattutto da parte delle istituzioni. Per tale motivo, un'associazione composta unicamente da cittadini – I Pollici Verdi (4) – nata dalla necessità di vivere con senso civico il verde che caratterizza il Parco, lo ha riqualificato trasformandolo in un'area tra le più curate della città (Fig. 3 e Fig. 4). Il filo conduttore di tale iniziativa progettuale – incoraggiando l'incontro tra le energie sociali più innovative presenti nella comunità – risiede nel considerare spazi finora ritenuti marginali, occasioni di rinascita e risorse per la riqualificazione delle aree verdi, evitando, nel contempo, di riprodurre ambienti urbani stereotipati. Infatti, durante tutto l'anno (5), all'interno del Parco si organizzano

(3) L'art. 118, ultimo comma della Costituzione, cita testualmente: "Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni, favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà". Quanto esposto nel dettame costituzionale emerge anche nell'Enciclica Caritas in veritate laddove il principio di sussidiarietà è fortemente ancorato alla persona umana, alla sua libertà e dignità nonché alle sue aspettative di sviluppo. Nello specifico, l'Enciclica afferma che "il principio di sussidiarietà va mantenuto strettamente connesso con il principio di solidarietà e viceversa, perché se la sussidiarietà senza la solidarietà scade nel particolarismo sociale, è altrettanto vero che la solidarietà senza la sussidiarietà scade nell'assistenzialismo che umilia il portatore di bisogno" (Sommo pontefice Benedetto XVI, 2009, par. 58, p. 97).

(4) L'associazione, nata nel 2012 con l'unico obiettivo di rendere vivibile un territorio altrimenti destinato all'abbandono, si autofinanzia attraverso il contributo volontario dei cittadini del quartiere per l'acquisto di tutti gli strumenti necessari al mantenimento ed alla cura del Parco. Al tempo stesso, sostiene numerose attività di intrattenimento aperte a tutti ma rivolge particolare attenzione ai bambini, al fine di coinvolgerli in progetti etici e sociali per la valorizzazione del proprio contesto abitativo.

(5) Si riportano, di seguito, alcuni eventi. L'8 Dicembre 2012, si è tenuto "Natale al Parco Corto Maltese"; il 27 Aprile 2014 si è svolta la "II Festa della Primavera"; il 20 ed il 21 Giugno 2015 è stata realizzata l'iniziativa "Villaggio giochi sports" in collaborazione con FIDAL CAMPANIA e LEGEA; il 20 Settembre 2015, nell'ambito della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (EMW/2015), è stato organizzato il "Bike Tour Scampia"; il 15 Maggio 2016, in collaborazione con LEGEA e con la Repubblica Bolivariana del Venezuela, si è tenuta la "III Festa della Primavera"; il 25 ed il 26 Giugno 2016 è stata riproposta l'iniziativa "Villaggio giochi sports". Infine, in data 8 Aprile 2017 si è svolto l'evento "Il giardino di Alessia. Adotta un'aiuola" in collaborazione con il Comune di Napoli.



Fig. 2 – Ingresso al Parco Corto Maltese.

Fonte: Foto dell'autrice.



Fig. 3 – Il giardino di Alessia. Particolare di un’aiuola riqualificata dai bambini.

Fonte: Foto dell’autrice.

diversi eventi – impiegati non solo come strumento di auto-finanziamento delle attività ma soprattutto come momenti di riappropriazione sociale, simbolica e fisica dello spazio urbano – che consentendo ad una serie eterogenea di attori di riconoscersi come comunità e di condividere il medesimo obiettivo di riscatto, favoriscono la crescita della persona, il rispetto della natura e dell’ambiente e soddisfano, nel contempo, il bisogno dei cittadini di creare profondi legami sociali ed occasioni di arricchimento culturale. Si realizza, pertanto, un’osmosi tra la dimensione individuale e quella collettiva, nel senso che l’elaborazione del processo identitario, pur partendo da una selezione operata dal singolo individuo, rimanda sempre a legami che si instaurano nell’ambito della collettività, contribuendo, in tal modo, ad arricchire la dotazione di capitale sociale. Quest’ultimo, arricchito ed accresciuto dalle positive interazioni tra i diversi saperi pratici e contestuali presenti nel Parco urbano “Corto Maltese”, migliora la struttura connettiva del tessuto sociale: 1) favorendo lo sviluppo e la trasmissione di motivazioni comportamentali non individualistiche; 2) contribuendo al raggiungimento di obiettivi di equità sociale; 3) concorrendo al processo di accumulazione del capitale simbolico-identitario; 4) incoraggiando la creazione di spazi di libertà positiva nella società e la loro espansione (Pollice e Rinaldi, 2010).

Dall’esempio del Parco urbano “Corto Maltese”, emerge come una forte dotazione di capitale sociale – esprimendo la capacità degli individui di condividere informazioni, limitando azioni non coordinate e comportamenti opportunistici – favorisca la valorizzazione delle competenze espresse dalla società civile attraverso la creazione di progetti territoriali condivisi.

Sebbene tale esperienza nasca dall’interesse dei cittadini ad arginare fenomeni dirompenti di degrado delle superfici verdi pubbliche, compito delle istituzioni è quello di supportare gli attori locali nella realizzazione di progetti capaci di veicolare capitale sociale, al fine di promuovere nuove opportunità che contribuiscano al collasso della distanza sociale, consentendo una maggiore prossimità tra soggetti appartenenti a classi sociali differenti.

4. NOTE CONCLUSIVE. – L'elevata fluidità dei processi sociali che caratterizza la città contemporanea, ha determinato il progressivo disinteresse verso gli spazi pubblici urbani. Tali dinamiche hanno concorso ad erodere le basi stesse della società, decostruendo quelle strutture che ne garantivano ordine ed intelligibilità, alimentando, nel contempo, una crescente instabilità dei legami tra i cittadini protesi verso interessi differenti. Quanto appena sostenuto genera forme crescenti di individualismo che provocano, inevitabilmente, conflitti e tensioni con elevati costi sociali e conseguenze sul benessere collettivo. Di conseguenza, le amministrazioni, consapevoli della funzione determinante che il capitale sociale riveste per l'efficacia di percorsi condivisi di *governance* del verde pubblico nelle aree urbane, devono sostenere forme innovative di mobilitazione collettiva, in grado di trasformare i suoi abitanti da meri consumatori in cittadini capaci di trascendere i loro interessi e di agire non solo sulla base di valori di scambio ma anche di quelli relazionali, al fine di ridurre i seguenti fenomeni: distanze sociali, squilibri ecologici, tensioni e conflitti. In definitiva, compito delle istituzioni locali deve essere quello di contribuire al collasso delle barriere sociali attraverso l'elaborazione di nuovi istituti di democrazia che valorizzino la capacità cooperativa dei cittadini, evitando di irretirla attraverso l'adozione di logiche assistenzialistiche che non consentirebbero di liberarne il potenziale innovativo.



Fig. 4 – Veduta del Parco Corto Maltese.

Fonte: Foto dell'autrice.

BIBLIOGRAFIA

- BOURDIEU P., "The Forms of Capital", in RICHARDSON J.G. (a cura di), *Handbook of Theory and Research in the Sociology of Education*, New York, Greenwood Press, 1986, pp. 241-258.
- CESAREO V., "Rivisitare la distanza sociale", in CESAREO V. (a cura di), *La distanza sociale. Una ricerca nelle aree urbane italiane*, Milano, FrancoAngeli, 2007, pp. 9-34.
- COLEMAN J.S., *Foundations of Social Theory*, Cambridge, Harvard University Press, 1990.
- DONATI P., "L'approccio relazionale al capitale sociale", in DONATI P. (a cura di), *Il capitale sociale. L'approccio relazionale*, Milano, Franco Angeli, 2007, p. 18.
- FUKUYAMA F., *Fiducia: come le virtù sociali contribuiscono alla creazione della prosperità*, Milano, Rizzoli, 1996.
- GIORDA C., SIMONETTA IMARISIO C., "Processi di sviluppo territoriale nelle Valli di Lanzo: milieu, rete locale dei soggetti, rappresentazione del territorio, identità del patrimonio culturale", in GIORDA C. (a cura di), *Tracce di SloT in provincia di Torino: il caso di studio valli di Lanzo*, Working Paper n. 24, Torino, Dipartimento Interateneo Territorio, 2003, pp. 39-80.
- HANIFAN L.J., "The Rural School Community Center", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 67, 1916, pp. 130-138.
- MAGNAGHI A., *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000.
- NOVEMBRE C., "La città di tutti: per uno sviluppo urbano aperto", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 2013, n. 6, pp. 695-708.
- POLLICE F., RINALDI C., "Il ruolo dell'economia civile nei processi di sviluppo locale", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 2010, n. 3, pp. 341-356.
- PUTNAM R., *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1993.
- SEELEY J.R., SIM A.R., LOOSLEY E.W., *Crestwood Heights: A Study of The Culture of Suburban Life*, New York, Basic Books, 1956.
- SEN A., "Capability and Well-being", in NUSSBAUM M.C. e SEN A. (a cura di), *The Quality of life*, Oxford, Clarendon Press, 1993, pp. 30-53.
- SOMMO PONTEFICE BENEDETTO XVI, *Lettera Enciclica: Caritas in Veritate*, Città del Vaticano, Libreria Editrice Vaticana, 2009, par. 58, p.97.

Università degli Studi di Salerno: gcitarella@unisa.it

RIASSUNTO: Nella città contemporanea l'elevata fluidità dei processi sociali ha determinato il progressivo abbandono degli spazi pubblici. Studi recenti condotti in ambito internazionale hanno evidenziato che tali condizioni di degrado sono determinate anche dalla scarsa valorizzazione del capitale sociale. Pertanto, obiettivo del presente contributo è: 1) dissertare sul capitale sociale come elemento da cui poter ripartire per la costituzione di un nuovo assetto urbano volto anche al recupero di aree marginali; 2) sostenere l'importanza del vincolo di reciprocità tra capitale sociale ed istituzioni, al fine di elaborare nuovi istituti di democrazia che contribuiscano al collasso delle barriere sociali, consentendo una maggiore prossimità tra soggetti appartenenti a classi sociali differenti.

SUMMARY: In contemporary cities, the fluidity of social processes has led to the gradual abandoning of public spaces. Recent studies conducted at international scale have shown that such deteriorating conditions are also the result of the scarce enhancement of social capital. Consequently the aim of the paper is 1) to examine social capital as an element for the constitution of a new urban structure with the recovery of marginal areas; 2) to highlight the importance of reciprocity between social capital and institutions in order to create new tiers of democracy as a contribution towards dismantling social barriers and enabling greater proximity between subjects belonging to different social classes.

Parole chiave: capitale sociale, istituzioni, barriere sociali

Keywords: social capital, institutions, social barriers

CESARE DI FELICIANTONIO

L'ECONOMIA POLITICA DEI PROCESSI DI RIGENERAZIONE URBANA SMART. UNO SGUARDO SU MILANO*

1. INTRODUZIONE. – Negli ultimi anni l'agenda politica, mediatica e accademica sul ruolo delle città ha registrato il rapido diffondersi del concetto di *smart city* tanto a livello italiano quanto a livello europeo e globale, come dimostrano i faraonici progetti già realizzati, o in corso di realizzazione, in vari Paesi asiatici, tra cui Emirati Arabi Uniti, India e Corea del Sud. Secondo Alberto Vanolo (2015), il successo di tale espressione è il risultato dell'intrecciarsi di due discorsi più radicati e complessivi sul ruolo centrale degli spazi urbani. Il primo è quello affermatosi dagli anni novanta che vede le città come 'motori' dello sviluppo economico grazie ad una serie di specifiche caratteristiche che rendono possibile una maggiore attrazione e circolazione di capitali, nonché la presenza di maggiori "talenti" secondo la formulazione di Richard Florida (2002). Il secondo discorso fa invece riferimento alle aree urbane come privilegiate per il raggiungimento della sostenibilità ambientale. Dall'intreccio di tali discorsi risulta quindi l'idea della *smart city* come "idea di incentivare operazioni di modernizzazione tecnologica per le città allo scopo di renderle maggiormente sostenibili, competitive, efficienti e, in sintesi, 'intelligenti'" (Vanolo, 2015, p. 112).

Nell'articolo appena richiamato, Vanolo rileva il ruolo fondamentale dell'Unione Europea nel promuovere progetti *smart* (per una lettura critica di tale ruolo si veda Cardullo e Kitchin, 2018), per cui ingenti finanziamenti riguardano tali progetti, spesso basati sulla stretta collaborazione tra attori pubblici e privati. Nel contesto italiano, osserva Vanolo, "il Governo Monti ha presentato un massiccio programma di finanziamenti per progetti inerenti le *smart cities* e l'innovazione sociale, dapprima con un programma riservato alle sole città del Sud, e successivamente all'intero Paese. Convegni e incontri dedicati al tema hanno cominciato ad attirare l'attenzione di imprese private e media, contribuendo ulteriormente alla circolazione di idee 'smart' nel nostro Paese" (2015, p. 112). Tra le città italiane più 'attive' in materia di progetti *smart*, troviamo sicuramente Milano, l'area metropolitana economicamente più dinamica del Paese.

Centrato proprio sul caso di Milano, il presente contributo si pone all'interno degli studi critici sulla *smart city* con l'obiettivo di introdurre una riflessione di *urban political economy* all'interno del dibattito. Infatti, come sarà mostrato nel secondo paragrafo la letteratura critica in materia di *smart cities* si è focalizzata soprattutto sul denunciare come tali tecnologie comportino maggiore controllo e (auto-)disciplina e come il modello della città intelligente finisca per riprodurre il modello della città neoliberista. Al contrario il ruolo di progetti *smart* in ambito immobiliare è rimasto inesplorato, così come il ruolo di tali tecnologie nel favorire determinati processi di accumulazione del capitale basati su rendita e finanziarizzazione. Data la centralità ormai acquisita da tali processi anche nel contesto milanese ed italiano (De Gaspari, 2010; Ruggiero, 2014), indagare tale ruolo è fondamentale per comprendere come l'approvazione di tali progetti risponda a dinamiche di lungo periodo inerenti il ruolo della rendita all'interno del capitalismo italiano (Rossi, 2013).

Il contributo è il risultato di un lavoro di campo svolto a Milano nel corso del 2017 ed include diversi metodi di ricerca (interviste in profondità con *stakeholders*; analisi della letteratura secondaria sul ruolo della rendita nell'area metropolitana milanese; analisi del contenuto di progetti e articoli della stampa locale). L'indagine sul rapporto tra progetti *smart*, rendita e accumulazione capitalistica è parte del più

*La ricerca su cui si basa questo contributo è stata finanziata dallo European Research Council (ERC), Advanced Investigator Award (ERC-2012-AdG-323636).



generale progetto di ricerca *The Programmable City* guidato da Rob Kitchin (2); scopo del progetto è comprendere la relazione tra tecnologie digitali, infrastrutture, governo urbano e vita quotidiana, enfatizzando il ruolo specifico di dati, discorsi, pratiche, conoscenze e modelli all'interno di tale rapporto.

2. UNA LETTURA CRITICA DELLA *SMART CITY*. – In uno dei primi articoli accademici critici rispetto al successo dell'idea di *smart cities*, Hollands (2008) ha evidenziato cinque caratteristiche principali di questo concetto: il radicamento delle tecnologie informatiche nell'ambiente urbano; l'egemonia della *governance* urbana neoliberista per cui crescita economica e attrazione di investimenti sono i principali obiettivi dell'intervento pubblico; il successo delle idee e delle politiche centrate su talento e creatività; un'attenzione maggiore al capitale sociale; la crescente importanza degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale.

Sulla scia dell'approccio critico di Hollands, Kitchin (2014) ha individuato cinque problemi principali inerenti le *smart cities*. Il primo riguarda la rappresentazione 'neutra' dei big data per cui i dati non avrebbero ideologia e sarebbero oggettivi. Tuttavia Kitchin ci ricorda che ogni dato è il frutto congiunto di un sistema di pensiero, conoscenze tecnologiche, considerazioni etiche e risorse a disposizione. Il secondo problema riguarda la *governance* urbana sempre più tecnocratica risultante dall'idea che i big data possano rappresentare la soluzione a ogni tipo di questione sociale o politica. Il terzo problema riguarda l'aziendalizzazione e la privatizzazione della *governance* urbana, per cui (poche) aziende multinazionali controllano le tecnologie che permettono la gestione e il funzionamento della vita urbana contemporanea. IBM occupa un ruolo di primo piano in questo ambito, ruolo che secondo Söderstrom, Paasche e Klauser (2014) è stato raggiunto grazie ad un'intensa attività di *storytelling* strettamente collegata all'idea che gli investimenti nel settore informatico e digitale siano prioritari per qualunque attore istituzionale. Il quarto problema posto da Kitchin è relativo invece all'esposizione di tali tecnologie digitali allo *hacking*. Il quinto chiama infine in causa l'affermazione del modello della città come *panopticon* risultante da una crescente politica del controllo e della sicurezza. A tal proposito Vanolo (2014) ha coniato l'espressione *smartmentality* per spiegare la crescente tendenza a impedire ogni forma di contestazione in nome di controllo e disciplina che garantiscano la circolazione del capitale, favorendo la formazione di un assemblaggio politico-tecnologico.

La prospettiva critica delineata dai lavori richiamati finora non ha ancora riguardato uno dei settori più importanti per il capitalismo contemporaneo, ovvero quello immobiliare che, parimenti ad altri ambiti della vita urbana, ha visto una crescente diffusione di progetti *smart*. Tra i più famosi a livello internazionale troviamo sicuramente quello di Songdo in Corea del Sud in fase di realizzazione ormai dal 2005 e destinato ad ospitare circa 65000 nuovi residenti oltre a varie funzioni commerciali grazie alla creazione di un'apposita zona economica speciale per promuovere lo sviluppo della nuova area. Fin dal suo avvio Songdo è stato presentato come il progetto di sviluppo privato più grande della storia in cui l'aspetto tecnologico ha ricoperto un ruolo di primo piano; infatti Kim (2010) ha sottolineato come Songdo sia stato rappresentato come "living space of U-life" e "the world's largest 'ubiquitous city' with a high-tech infrastructure digitally linking homes, streets and business" (p. 16). In un recente articolo (2018), Kim e Choi hanno analizzato la genesi del progetto di Songdo in relazione alla crescente diffusione a livello internazionale dei progetti di partenariato pubblico-privato per cui determinati compiti e responsabilità (come quello di fornire case a prezzi modici) vengono trasferiti ad attori privati.

La diffusione di tali megaprogetti di rigenerazione urbana conferma il ruolo sempre maggiore del settore immobiliare e delle costruzioni all'interno dei cicli di accumulazione capitalistica, ruolo ampiamente discusso nei lavori di David Harvey (ad esempio 1978; 1982) e nella letteratura di impostazione marxista. Più recentemente tale ruolo è stato messo in relazione al processo di finanziarizzazione dell'economia (si vedano, tra gli altri, Rutland, 2010; Smart e Lee, 2003; Weber, 2010). Secondo Aalbers (2016), il settore immobiliare e quello finanziario sono strettamente interconnessi attraverso la finanziarizzazione della casa e dell'immobiliare, processo che prende svariate forme, tra cui la cartolarizzazione dei mutui, l'aumento del debito privato per accedere alla casa, l'uso di strumenti finanziari derivati com-

(2) Per maggiori informazioni sul progetto: <http://progcity.maynoothuniversity.ie/>.

plessi per finanziare progetti immobiliari e l'ascesa di fondi avvoltoio e, più in generale, delle compagnie di *private equity* (p.3). Tale connessione chiama direttamente in causa il ruolo della rendita urbana e l'uso della terra come asset finanziario (Haila, 1988).

L'intrecciarsi tra megaprogetti, finanziarizzazione e rendita è stato documentato anche all'interno del contesto italiano. I lavori di Kaika e Ruggiero (2015; 2016) hanno infatti mostrato come il processo di rigenerazione del quartiere Bicocca a Milano sia il risultato di un complesso processo di alleanze e conflitti tra attori sociali che ha portato alla finanziarizzazione della terra e al suo ingresso all'interno dei circuiti finanziari internazionali. In particolare, Kaika e Ruggiero evidenziano il ruolo degli attori 'classici' del capitalismo industriale in tale processo, per cui la finanziarizzazione della terra e la rigenerazione urbana risultano essere processi "vissuti" e non semplicemente portati dalle forze della globalizzazione. Sempre in relazione all'area metropolitana milanese, Savini e Aalbers (2016) hanno analizzato il processo di riqualificazione dell'ex area industriale Falck, mostrando come le istituzioni locali siano rimaste schiacciate nel processo di negoziazione per la realizzazione del progetto che è il risultato di diverse fasi di speculazione e ingegneria finanziaria. Questo ha fatto in modo che la pianificazione dell'uso dei terreni sia risultata progressivamente "decontestualizzata". La consapevolezza di tali processi in atto esalta la necessità di utilizzare una prospettiva di *urban political economy* che includa riferimenti a valorizzazione immobiliare, rendita e finanziarizzazione per comprendere la diffusione di progetti *smart* nel settore immobiliare che, come vedremo nel prossimo paragrafo, interessa anche l'area metropolitana milanese.

3. MILANO SMART CITY. – Ad inizio 2017 il comune di Segrate approva il progetto per la realizzazione di Milano 4 You, il primo "vero smart district italiano" (3) in un'area al confine col comune di Pioltello su cui l'intervento di sviluppo immobiliare e urbanizzazione era già iniziato ma non portato a termine, a causa di vicissitudini finanziarie. Tali vicissitudini hanno lasciato i residenti degli stabili realizzati in difficoltà, a causa della mancata realizzazione dei servizi attesi nonché di alcuni problemi tecnici nelle costruzioni. Il progetto di Milano 4 You mira a realizzare un nuovo modello di città che integri varie funzioni (servizi specializzati, residenziale), all'insegna dell'innovazione tecnologica e della sostenibilità.

Segrate si trova nella parte orientale dell'area metropolitana milanese, in prossimità dell'aeroporto di Linate. Il comune si situa in ottava posizione a livello nazionale per reddito medio pro capite (4); inoltre è proprio a Segrate che è stata realizzata negli anni Settanta Milano Due, la prima *gated community* italiana. Oltre a Milano 4 You, a Segrate si registra al momento un forte dinamismo immobiliare, con la realizzazione in corso del centro commerciale Westfield la cui apertura è attesa per il 2020 e che viene promosso come il "centro commerciale più grande d'Europa" (5). In concomitanza con l'apertura del centro Westfield è attesa l'estensione della linea 4 della metropolitana. La realizzazione di Milano 4 You, che prevede la collaborazione tra la società immobiliare RED e importanti attori privati quali IBM e San Raffaele, si situa quindi in un'area estremamente dinamica dal punto di vista socio-economico.

Come elencato sul sito del progetto, Milano 4 You si pone cinque obiettivi ambiziosi. Il primo è quello di realizzare "una città a costo zero", in cui manutenzione degli immobili e costi energetici siano ridotti al minimo grazie all'adozione delle tecnologie più avanzate. Infatti il modello di realizzazione del progetto si fonda su presenza di microgenerazione energetica diffusa, sfruttamento intensivo dell'energia solare, sistemi di accumulo energetici delocalizzati e gestione degli elementi di generazione, accumulo e utilizzo dei flussi energetici a scala di quartiere. Il secondo obiettivo è quello di "una vita più sicura": le tecnologie digitali permetteranno infatti un controllo costante, anche a distanza, del quartiere e della propria abitazione. Il terzo obiettivo fa riferimento a "inclusione e partecipazione", con l'idea di costruire una comunità inclusiva e diversa (in termini di fascia demografica e classe sociale, dato che il progetto prevede la realizzazione di housing sociale) Questo obiettivo è reso possibile dal basso costo dei terreni (nonostante la posizione privilegiata in un'area dinamica) in seguito alle complesse dinamiche finanziarie che hanno interessato l'area e i progetti precedenti, per cui la società responsabile ha acquisito i terreni ad un costo equivalente a circa il 10% del costo pagato dalla società responsabile in

(3) <https://milano4you.wordpress.com/>.

(4) <http://www.milanotoday.it/economia/redditi-2015.html>.

(5) <http://www.milanotoday.it/economia/westfield-segrate.html>.

precedenza. Le dinamiche di trasformazione della terra quale asset finanziario sembrano configurarsi quindi in questo caso a vantaggio degli acquirenti finali, che potranno accedere alla casa a prezzi inferiori a quelli di mercato. Il quarto obiettivo è la creazione di vari servizi che migliorino la qualità della vita e permettano una riduzione dei costi, attraverso la realizzazione di una piattaforma di *sharing* per servizi domestici e cura, così come la presenza di servizi di mobilità condivisa (in primis il *car sharing*). Infine l'ultimo obiettivo è relativo a un nuovo modello di lavoro, grazie alla creazione di un'infrastruttura che permetta lavoro decentralizzato, *co-working* e altre forme di lavoro digitale.

L'approvazione e la realizzazione (attesa) di Milano 4 You sono pienamente in linea con la promozione del modello "Milano Smart City" da parte del Comune di Milano e della Camera di Commercio della città, che hanno sottoscritto un apposito protocollo e hanno organizzato nel 2013 il "Public hearing: verso Milano Smart City". A seguire sono state pubblicate da parte del Comune di Milano delle "linee di indirizzo di Milano Smart" disponibili online (6), declinate intorno a sette punti. Il primo riguarda "città globale, laboratorio nazionale e europeo" per cui la città "partecipa attivamente ai maggiori network internazionali, europei e nazionali che si occupano di smart cities" e "realizza progetti smart (...) per garantire una reale replicabilità e sostenibilità delle politiche e degli interventi attraverso l'Unione Europea" (p.5). Il secondo riguarda "la mobilità urbana sostenibile" con l'obiettivo "di diventare la città leader nella sperimentazione della sharing e peer2peer mobility, promuovendo la concorrenza e la diffusione di piattaforme abilitanti" (p. 6). Il terzo punto disegna la città come "laboratorio delle politiche ambientali ed energetiche" per cui "Milano si candida a leader europeo nella gestione del ciclo dei rifiuti urbani, con l'obiettivo di avere il tasso di raccolta differenziata più alto tra le città con più di 1 milione di abitanti" (p 7). Il quarto punto fa riferimento a "inclusione sociale e diversity" attraverso la promozione di "nuove forme di welfare comunitario e di territorio, attraverso il ricorso a nuovi strumenti per il supporto e alla promozione di servizi condivisi e momenti di socialità" (p. 8). Nel quinto punto Milano viene presentata come "laboratorio di benessere in città" attraverso la "sperimentazione d'iniziativa che facilitino la vita nelle proprie abitazioni per rispondere alle esigenze di una popolazione sempre più anziana e delle fasce più deboli in generale" (p. 10). Il sesto punto riguarda la semplificazione amministrativa e una maggiore trasparenza attraverso l'uso delle tecnologie digitali. Il settimo ed ultimo punto riguarda la generazione d'impresa grazie al "ruolo di capitale italiana delle startup d'impresa" (p. 12). Tali punti esemplificano chiaramente le caratteristiche e le criticità intorno al concetto di *smart city* richiamate nei primi due paragrafi del contributo, dal momento che l'intera strategia è costruita attorno alcuni processi-chiave del neoliberalismo urbano (città come laboratorio; importanza primaria degli investimenti; sostenibilità; cittadino come *consumer* e *user*, non titolare di diritti).

La promozione del modello "Milano Smart City" include anche un intervento di rigenerazione immobiliare ed urbanistica; infatti, grazie ad un accordo tra Comune di Milano, Ministero dello Sviluppo Economico e Invitalia (Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa), è in corso di realizzazione lo *Smart City Lab*, definito sul sito web del progetto come "incubatore d'impresa" (7). Il progetto è situato in via Ripamonti, nell'area di Porta Romana, area nella quale è localizzato il nuovo edificio della Fondazione Prada e in prossimità dell'università Bocconi. L'area scelta per la realizzazione del progetto, occupata in principio dagli stabilimenti Pirelli, viene definita sul sito web ufficiale come "caratterizzata da un profondo degrado, sia fisico che sociale: il vecchio immobile appartenente all'insediamento industriale era completamente abbandonato ed era divenuto ritrovo di senzatetto e tossicodipendenti". La riqualificazione, basata sulla demolizione degli edifici esistenti, si pone tre obiettivi principali: realizzazione di un centro di imprenditorialità e innovazione relativo a "Milano Smart City"; promuovere progetti innovativi che in una fase iniziale trovano difficoltà nel mercato; la materializzazione di "un luogo a forte valenza simbolica nel quale convergano le nuove tendenze dello sviluppo urbano e delle più recenti evoluzioni tecnologiche e sociali destinate a migliorare il funzionamento della città e della vita dei suoi abitanti/utenti". Attraverso questi esempi emerge dunque il dinamismo intorno alla *smart city* nell'area metropolitana milanese, dinamismo che include il ruolo del settore immobiliare e

(6) <http://www.milanosmartcity.org/joomla/images/sampled/programma/SmartCity/milano%20smart%20city%20-%20linee%20guida.pdf>.

(7) <http://www.milanosmartcity.org/joomla/smartcity/smart-city-lab>.

della rendita.

4. CONCLUSIONI. – L'idea e il modello della *smart city* hanno trovato rapida applicazione nel contesto italiano; tra le varie città coinvolte spicca Milano, in cui Comune e Camera di Commercio hanno siglato un protocollo a cui è seguita la pubblicazione di linee guida. Così come avvenuto in altri casi internazionali, anche a Milano il modello della *smart city* ha iniziato a riguardare anche il settore immobiliare. Data la crescente importanza di questo settore e, più in generale, della rendita urbana nell'economia milanese, in queste brevi pagine ho sottolineato la necessità di iniziare a utilizzare la prospettiva della *urban political economy* critica per collegare l'affermazione di tale modello alle dinamiche di accumulazione e circolazione del capitale che vedono nella rigenerazione urbana e nello sviluppo immobiliare importanti possibilità di profitto. Sottolineare la necessità di una tale prospettiva critica comporta la necessità di effettuare studi approfonditi dal punto di vista territoriale su determinati progetti urbanistici e le dinamiche di valorizzazione della rendita su cui essi si fondano. Lavori come quelli di Kaika e Ruggiero (2015; 2016; si veda anche Ruggiero, 2014) vanno in questa direzione, permettendo di capire come determinati processi globali prendono forma a partire da determinate relazioni economiche e sociali spazio-temporali in evoluzione. Il contributo della geografia e della *political economy* critiche alla letteratura sulle *smart cities* potrà essere così utile a comprendere come la realizzazione di determinati progetti non risponda semplicemente a caratteristiche tecnologiche e nuovi bisogni individuali, ma sia il risultato di processi economici di medio e lungo periodo che trovano nella rendita e nella valorizzazione immobiliare un momento fondamentale per l'accumulazione e la circolazione di capitale.

Maynooth University, Ireland: difeliciantonioesare@gmail.com

BIBLIOGRAFIA

- AALBERS M.B., *The Financialization of Housing. A political economy approach*, Londra-New York, Routledge, 2016.
- CARDULLO P., KITCHIN R., "Smart urbanism and smart citizenship: The neoliberal logic of 'citizen-focused' smart cities in Europe", *The Programmable City Working Papers*, 39, <https://osf.io/preprints/socarxiv/xugb5/>, 2018., pp. 1-22.
- DE GASPARI M., *Malacittà. La finanza immobiliare contro la società civile*, Milano-Udine, Mimesis, 2010.
- FLORIDA R., *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*, New York, Basic Books, 2002.
- HAILA A., "Land as a financial asset: the theory of urban rent as a mirror of economic transformation", *Antipode*, 20, 1988, n. 2, pp. 99-101.
- HARVEY D., "The urban process under capitalism: a framework for analysis", *International Journal of Urban and Regional Research*, 2, 1978, n. 1-3, pp. 101-131.
- HARVEY D., *The Limits to Capital*, Londra, Blackwell, 1982.
- HOLLANDS R.G., "Will the real smart city please stand up?", *City*, 12, 2008, n. 3, pp. 303-320.
- KAIKA M., RUGGIERO L., "Class Meets Land: The Social Mobilization of Land as Catalyst for Urban Change", *Antipode*, 47, 2015, n. 3, pp. 708-729.
- KAIKA M., RUGGIERO L., "Land financialization as a 'lived' process: The transformation of Milan's Bicocca by Pirelli", *European Urban and Regional Studies*, 23, 2016, n. 1, pp. 3-22.
- KIM C., "Place promotion and symbolic characterization of New Songdo City, South Korea", *Cities*, 27, 2010, pp. 13-19.
- KIM Y., CHOI M.J., "Contracting-out public-private partnerships in mega-scale developments: The case of New Songdo City in Korea", *Cities*, 72, 2018, pp. 43-50.
- KITCHIN R., "The real-time city? Big data and smart urbanism", *GeoJournal*, 79, 2014, pp. 1-14.
- ROSSI U., "Rileggere "Sull'uso capitalistico del territorio" oggi", in FREGOLENT L., SAVINO M. (a cura di), *Economia, società, territorio. Riflettendo con Francesco Indovina*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 62-75.
- RUGGIERO L., "Privatizzazione e finanziarizzazione dello spazio urbano. Ricerca di centralità e nuove marginalità nella trasformazione dell'area Pirelli-Bicocca di Milano", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 13, 2014, vol. 7, pp. 93-111.
- RUTLAND T., "The Financialization of Urban Redevelopment", *Geography Compass*, 4, 2010, n. 8, pp. 1167-1178.
- SAVINI F., AALBERS M.B., "The de-contextualization of land use planning through financialization: Urban redevelopment in Milan", *European Urban and Regional Studies*, 23, 2016, n. 4, pp. 878-894.
- SMART A., LEE J., "Financialization and the Role of Real Estate in Hong Kong's Regime of Accumulation", *Economic Geography*, 79, 2003, n. 2, pp. 153-171.
- SÖDERSTRÖM O., PAASCHE T., KLAUSER F., "Smart cities as corporate storytelling", *City*, 18, 2014, n. 3, pp. 307-320.

- VANOLO A., "Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy", *Urban Studies*, 51, 2014, n. 5, pp. 883-898.
- VANOLO A., "Smart city e sviluppo urbano: alcune note per un'agenda critica", *Scienze del territorio*, 3, 2015, pp. 111-118.
- WEBER R., "Selling City Futures: The Financialization of Urban Redevelopment Policy", *Economic Geography*, 86, 2010, n. 3, pp. 251-274.

RIASSUNTO: Negli ultimi anni il paradigma della smart city ha interessato un numero sempre più ampio di spazi urbani, e le tecnologie smart sono state spesso promosse dalle classi politiche quale strumento imprescindibile di rigenerazione urbana e volano di sviluppo economico. Nel caso di Milano l'amministrazione comunale si sta dimostrando particolarmente attiva nel promuovere la smartness della città attraverso numerosi interventi tra cui la creazione di uno smart lab. Inoltre all'inizio del 2017 è stato approvato il progetto di realizzazione del primo smart district italiano, Milano 4 You, a Segrate. Scopo del contributo è quello di introdurre una lettura critica di tali iniziative nella prospettiva della political economy urbana, sottolineando che i progetti smart non possono essere considerati separatamente dalle dinamiche di finanziarizzazione e rendita.

SUMMARY: In recent years the smart city paradigm has become widespread, smart technologies have been promoted by political elites as fundamental for urban regeneration and economic growth. In Milan the city council has been very active in promoting the idea of Milan as smart city through different initiatives, including a smart lab. Moreover a project to realize the first "smart district" (Milano 4 You) of Italy in Segrate was approved in early 2017. Aim of the paper is to introduce a critical reading of these initiatives through the lenses of urban political economy: smart projects must be analysed in relation to the dynamics of financialization and rent.

Parole chiave: smart city, Milano, political economy

Keywords: smart city, Milan, political economy

GIACOMO ZANOLIN

IBRIDAZIONI NELLA REGIONE URBANA MILANESE: CAMPUS SPARK A BEREGUARDO

1. LE TRASFORMAZIONI DELL'AREA METROPOLITANA MILANESE. – La transizione periurbana milanese è ampiamente descritta in bibliografia come risultato dei processi che, a partire dal secondo dopoguerra, hanno portato la città ad essere un nodo rilevante della rete urbana globale (Magatti *et al.*, 2005). Una costante nei lavori dedicati a questo tema consiste nell'attribuzione di un valore fondamentale alla peculiare capacità di Milano di riconfigurare a livello transcalare i processi territoriali che caratterizzano le diverse zone dell'area metropolitana, dando vita a variegati e diffusi processi di scomposizione e ricomposizione territoriale e accentuando le interdipendenze a livello di reti e di flussi (Gavinelli, 2012). L'attuale carattere della regione urbana milanese è pertanto il risultato di complesse dinamiche territoriali e reticolari che hanno portato a un profondo cambiamento nel ruolo del polo urbano centrale il quale, pur rimanendo in posizione prevalente rispetto all'articolato sistema territoriale nel quale è immerso, si presenta oggi al centro di una caratteristica scomposizione multicentrica che investe parimenti il centro e l'*hinterland* (Bolocan Goldstein, 2009).

I lavori di numerosi autori hanno messo in evidenza la profonda trasformazione del significato di Milano come risultato, al contempo, della sua sempre più marcata proiezione sulla scala globale e dei processi di ridefinizione degli equilibri territoriali all'interno della regione urbana (Bolocan Goldstein, 2009; Bonomi, 2004; Lanzani, 2012; Lanzani e Granata, 2006; Magatti *et al.*, 2005). Emerge da tutto ciò la necessità di riflettere sugli articolati rapporti tra il centro urbano e la città diffusa, provando a ragionare sulla ridefinizione della relazione tra centro e periferia. Per molti aspetti ci troviamo di fronte a un processo che viene registrato in molti centri urbani nell'attuale fase post-industriale e che viene spesso definito come la fine della città (Benevolo, 2011; Coppola, 2012). Tuttavia tale definizione pare non del tutto appropriata per comprendere il contesto milanese che, probabilmente in virtù del citato processo di scomposizione multicentrica e multipolare, necessita di specifici modelli interpretativi per comprendere "la città nodo (che) si proietta reticolarmente nel territorio assorbendo e riconfigurando i contesti locali, producendo isole esterne; ma anche la città estesa e dai confini variabili (che) tende a ridefinire i molteplici rapporti con il centro, relazionandosi nuovamente con la città centrale attraverso un fitto reticolo di scambi e di relazioni non solo materiali" (Bolocan Goldstein, 2009, p. 147).

Dal punto di vista teorico tali processi descrivono la transizione dell'area metropolitana milanese verso il modello della città diffusa (Indovina, 1990). L'indebolimento delle economie di agglomerazione e l'avvio dei processi di periurbanizzazione, già registrato a partire dagli anni '70 del XX secolo, si è infatti radicalizzato negli anni '90, quando la popolazione insediata in vasti e discontinui contesti urbanizzati ha cominciato a vivere all'interno di essi come se si trovasse in una città compatta, contribuendo a conferire alla città europea contemporanea un nuovo volto. Tutto ciò è avvenuto in una specifica fase storica in cui il processo di deindustrializzazione stava affrontando la sua prima fondamentale fase (Pichierri e Pacetti, 2016) avviando la crisi della modernità (Harvey, 1993), l'avvento della postmodernità (Lyotard, 1981) e la transizione verso la modernizzazione riflessiva (Bech, Giddens e Lash, 1999).

In un momento successivo, le innovazioni tecnologiche e le trasformazioni politiche, sociali, culturali ed economiche avvenute nella seconda fase della deindustrializzazione, ovvero tra la metà degli anni '90 e il 2008 (Pichierri e Pacetti, 2016), e in maniera ancora più marcata negli ultimi dieci anni, hanno avviato un ulteriore sviluppo nel processo di ricomposizione degli equilibri socio-territoriali. Tutto ciò ha portato a una città in parte differente rispetto a quella descritta nel recente passato, in quanto inserita in un sistema globale in costante evoluzione. La de-urbanizzazione e la delocalizzazione che hanno caratterizzato le dinamiche urbane nel secondo Novecento hanno portato in molte regioni alla formazione delle cosiddette *edge city*, città di margine cresciute in un logica di *deregulation* nelle quali lo sviluppo



tecnologico delle comunicazioni ha imposto una netta ridefinizione delle dinamiche spaziali (Amendola, 2004). Il risultato è una realtà urbana “segmentata, dove la diversità tra le varie unità non solo è forte e visibile ma è addirittura enfatizzata come principio organizzatore della nuova città” (*Ibid.*, p. 16). Lo sviluppo tecnologico e alcuni radicali cambiamenti in ambito economico e sociale hanno quindi ulteriormente indebolito i vantaggi tradizionalmente connessi con le economie di agglomerazione, favorendo la diffusione territoriale e la delocalizzazione di servizi utili a rispondere alle nuove esigenze di cittadini dotati di identità liquide in quanto sempre meno ancorati a valori statici del territorio. Tutto ciò genera potenzialmente un senso di sradicamento e di precarietà sociale (Bourriaud, 2009) e una nuova condizione territoriale, nella quale le isole urbane della città diffusa si ritrovano aggregate in arcipelaghi metropolitani sulla base di connessioni funzionali sempre meno radicate nello spazio, bensì nell’esperienza soggettiva (Indovina, 2005).

Le riflessioni teoriche che possono essere dedotte dalla bibliografia propongono quindi la necessità di approcciare il tema della diffusione urbana considerandolo nei termini di un processo in atto e non ancora del tutto compiuto. La velocità con cui si vanno continuamente ridefinendo gli equilibri socio-territoriali rende problematica la proposta di indagini interpretative dei processi. Per questo si propone un’analisi descrittiva di un’esperienza concreta che si ritiene utile per porre l’attenzione sul ruolo potenziale di aziende di nuova generazione nella ridefinizione del senso della città diffusa. Il loro insediamento sul territorio non propone solo un nuovo modello di *business* bensì anche un differente modello socio-culturale che nella città diffusa si confronta con i residui di una ruralità non del tutto tramontata e con gli stili di vita ibridi di chi è (probabilmente in maniera inconsapevole) ormai abituato ad autorappresentarsi come abitante di una città discontinua e sempre meno gerarchizzata.

2. CAMPUS SPARK A BEREGUARDO. – Il caso di studio analizzato si colloca al margine meridionale dell’area metropolitana milanese, amministrativamente in provincia di Pavia ma concettualmente inserito nella regione urbana milanese. Si tratta di un’azienda multinazionale che opera nel settore ICT (*Information and Communication Technology*) agendo principalmente come consulente dei principali colossi globali dell’informatica (soprattutto Apple). Come molte imprese di questo tipo, in realtà è il risultato dell’aggregazione di una costellazione di aziende diverse, tutte variamente attive nel campo dell’innovazione tecnologica. Il nucleo centrale del gruppo prende il nome di LocalEyes, uno spin-off di Apple con base in Irlanda e varie sedi in Europa, la cui principale attività consiste nella realizzazione di traduzioni e localizzazioni dei prodotti di Apple che devono essere inseriti nei diversi contesti nazionali. Tra le aziende che compongono il gruppo è parimenti importante e centrale per lo studio qui descritto Campus Party, la cui *mission* consiste nell’organizzare eventi in grado di attrarre da tutto il mondo creativi dell’innovazione tecnologica che trovano in tali contesti l’occasione per presentare i propri progetti, condividerli con appassionati ed esperti del settore ed eventualmente scoprire opportunità per valorizzare le proprie idee in termini di *business*. Campus Party si occupa principalmente di gestire gli aspetti pratici, la rete di relazioni e gli sponsor indispensabili per la realizzazione di tali eventi che seguono ovunque nel mondo il medesimo format, replicato sulla base di un’esperienza avviata in un primo tempo in vari Paesi del Sud America e poi standardizzato proprio da Campus Party. Nei diversi paesi gli eventi sono organizzati da operatori locali che si appoggiano all’azienda, la quale opera come *main partner*, mentre in Italia è Campus Party in prima persona a realizzare l’evento.

Vivendo in stretta relazione con un’impresa come Apple, LocalEyes e Campus Party sono esperienze per loro natura pienamente coerenti con i valori legati all’innovazione di cui tale azienda leader mondiale è portatrice. Non solo dal punto di vista produttivo, bensì anche da quello culturale, l’azienda è infatti portatrice di valori ispirati alla *smartness* che stanno penetrando sempre più non solo nella città concentrata, bensì anche nella città diffusa. Tutto ciò pone in evidenza una serie di criticità dovute alla potenziale opacità dell’idea di *smart city* (Vanolo, 2013) che, se applicate al contesto periurbano discontinuo che caratterizza l’arcipelago metropolitano milanese, comportano ibridazioni socio-territoriali che sono la conseguenza dell’incontro tra ruralità, urbanità e tecnologia.

3. LE RAGIONI DI UNA SCELTA LOCALIZZATIVA. – Il caso di studio presentato pare interessante soprattutto in relazione con le recenti scelte localizzative attuate dall’azienda. La sede centrale di Campus Party e la sede italiana di LocalEyes sono infatti state portate a Campus Spark, un campus in stile californiano

appositamente realizzato a Bereguardo, un piccolo paese con meno di 3000 abitanti, in provincia di Pavia. Il progetto è stato realizzato rilevando dagli anziani proprietari (all'epoca ancora residenti) una cascina ubicata nei pressi del centro storico del paese, caratterizzato dalla presenza di un imponente castello del XIV secolo. La struttura originale è stata completamente abbattuta e sostituita da un complesso che comprende uffici con circa cinquanta postazioni di lavoro, una palestra, un ristorante a uso interno, dodici camere da letto e una sala conferenze, oltre ad alcuni spazi ricreativi esterni, in quella che un tempo era l'aia della cascina. Nulla di quanto è stato realizzato è percepibile dall'esterno, l'antico portone in legno separa infatti la corte interna dal paese e nessun segno evidente permette di cogliere la trasformazione architettonica e culturale in atto.

La nuova struttura, inaugurata nel 2017, serve a diversi scopi e le ragioni della scelta localizzativa sono tutt'altro che secondarie per la ricerca qui condotta allo scopo di studiare nella città diffusa i significati della città contemporanea. Bereguardo si trova in prossimità dell'omonima uscita dell'autostrada A7 (Milano-Genova), dalla quale si diparte un raccordo autostradale che porta a Pavia, penetrando nella porzione sud-orientale della regione urbana milanese. Il piccolo paese nel quale l'azienda ha scelto di localizzarsi si trova a circa 30 km dal capoluogo lombardo, che da qui è raggiungibile in meno di 30 minuti. È inoltre in una buona posizione per raggiungere gli istituti universitari dell'ateneo pavese, con il quale l'azienda storicamente intrattiene relazioni. La scelta localizzativa è quindi giustificata da una posizione strategica dal punto di vista delle comunicazioni, ma non è tutto.

Campus Spark è pensato per offrire spazi di lavoro per coloro i quali quotidianamente lavorano nelle diverse aziende del gruppo, ma anche come luogo deputato a periodici *meeting* internazionali. Per questo è stato costruito realizzando anche alloggi in grado di ospitare coloro i quali transitano dalla sede in modo regolare oppure occasionalmente. La struttura propone quindi un modello di *co-living* che va oltre il concetto semplice di *co-working*. Lo scopo non è solo di creare un ambiente favorevole al confronto, allo scambio di idee e alla condivisione di progetti, l'obiettivo infatti è di favorire la nascita di sinergie che derivano dalla convivenza e dalla condivisione quotidiana degli spazi. Di fatto si mira a eliminare il confine tra spazio domestico e spazio lavorativo, riproducendo artificialmente all'interno del campus un nuovo senso di comunità. Naturalmente si tratta di un modello socio-culturale che si presta a numerose possibili contestazioni, come del resto accade spesso laddove vengono proposte delle innovazioni socio-culturali; non è però su questo aspetto che il presente lavoro si vuole concentrare e quindi verrà trascurato.

La ricerca ha lo scopo di studiare il significato di una particolare strategia localizzativa, provando al contempo a valutarne le possibili ricadute dal punto di vista socio-territoriale. La scelta di Bereguardo e di una struttura con una storia di tipo rurale ma posta in zona centrale pare infatti rilevante. L'obiettivo di fondo è di offrire agli ospiti, che si fermano per il breve periodo di un meeting internazionale o per periodi più lunghi allo scopo di lavorare a specifici progetti, un contesto dotato di specifici valori. Un campus simile a questo avrebbe potuto essere realizzato in una qualsiasi delle tante casine disperse nella bassa pianura lombarda, tra il Ticino e il Po. Il progetto però avrebbe portato con tutta probabilità alla realizzazione di una sorta di *Gated Community*, di un'isola avulsa dalla campagna circostante dedita all'agricoltura intensiva. La scelta di una struttura interna al paese ha invece offerto la possibilità di connettere il progetto con il territorio in cui è stato realizzato. In pochi minuti a piedi, gli ospiti di Campus Spark possono raggiungere il centro storico e fruire dei suoi servizi, ma possono anche passeggiare nella campagna o raggiungere i boschi del Parco Regionale Lombardo del Ticino, che tra l'altro proprio qui ospita un caratteristico Ponte di Barche, centrale nel novero del patrimonio culturale tutelato dal Parco.

La presenza di una ruralità marcata (data dalla campagna circostante, in gran parte dedita alla risicoltura), di una naturalità evidente (grazie alla presenza del Parco Regionale Lombardo del Ticino) e di evidenti marchi culturali (il Castello del XIV secolo e il Ponte di Barche), hanno quindi contribuito alla scelta localizzativa, volta a realizzare una sorta di compromesso strategico tra isolamento e apertura sociale e territoriale.

4. CAMPUS SPARK E L'ARCIPELAGO METROPOLITANO MILANESE. – Per concludere pare utile proporre una riflessione su due livelli scalari differenti: da una parte portando l'attenzione sul rapporto tra il progetto realizzato a Campus Spark e il contesto territoriale locale nel quale è immerso; dall'altra valutando

il ruolo potenziale del caso di studio nel contesto dell'attuale fase della città diffusa, allo scopo di provare a comprendere quali funzioni un'azienda come quella descritta può svolgere nel contesto della regione urbana milanese.

Nell'attuale fase della globalizzazione, la deregolamentazione dei mercati sta generando profonde trasformazioni a livello sociale, che inevitabilmente hanno effetti sui sistemi territoriali. I nuovi cittadini globali operano in un contesto istituzionale di vite mobili e di reti di contatti continui e rapidi, non relegati all'interno di confini nazionali (Elliott e Urry, 2013). Pare legittimo supporre che in tale contesto si vadano affermando nuove geografie urbane. In particolare laddove si insediano aziende dotate di una marcata vocazione innovativa dal punto di vista non solo economico ma anche culturale, risulta necessario approfondire l'analisi perché il fenomeno è recente e non ancora del tutto codificato. In tutte le fasi storiche i cambiamenti nei modelli produttivi hanno generato profonde trasformazioni nell'organizzazione socio-territoriale, non si vede per quale motivo oggi dovrebbe essere altrimenti. Infatti, in particolare nel Nord America, è già stato registrato come la crescente importanza che vanno assumendo a livello globale le aziende dell'ICT stia definendo una nuova geografia del lavoro come risultato del processo di globalizzazione e del progresso tecnologico, intesi come forze propulsive che offrono crescenti opportunità a lavoratori creativi che sanno proporre continuamente nuove idee, rilanciando costantemente se stessi sul mercato del lavoro globalizzato (Moretti, 2013). L'economia mondiale pare quindi favorire l'individualismo e la capacità di ciascuno di proporre la propria specifica competenza come possibile volano di uno sviluppo che necessita incessantemente di innovazioni. La conseguenza a livello sociale è una crescente divergenza tra chi possiede gli strumenti fisici, culturali e intellettuali per sostenere il ritmo del cambiamento e chi invece non è in grado o non è messo nella condizione di continuare a trovare idee creative per risolvere i problemi quotidiani. Il risultato di tutto ciò, in un contesto globale di crescente urbanizzazione, è l'emersione di una nuova questione urbana che deve porre al centro il governo delle disuguaglianze risultanti dalla grande divergenza che caratterizza la nostra epoca (Secchi, 2013).

In tale contesto, la lettura su due livelli scalari dell'esperienza di Campus Party consente alcune riflessioni. Osservando il territorio alla grande scala si ha l'opportunità di studiare da vicino le dinamiche locali, è perciò possibile osservare come le scelte localizzative siano derivate da due ragioni: da una parte un'opportunità immobiliare che ha permesso di rilevare un immobile di grandi dimensioni a un costo decisamente inferiore rispetto a quello eventualmente da corrispondere in caso di localizzazione più prossima al comune di Milano; dall'altra la ricerca di un contesto in grado di fornire lo sfondo ideale per la costruzione di una specifica immagine che l'azienda vuole proporre per se stessa. La prima ragione evidentemente si colloca nell'ambito di un noto fenomeno di lungo periodo che descrive l'indebolimento delle forze agglomerative come risultato dell'aumento dei costi della città concentrata. La seconda ragione invece permette di riflettere sull'impatto socio-territoriale di questa esperienza. La scelta localizzativa per Campus Spark è stata infatti effettuata allo scopo di garantire l'accesso ai servizi minimi offerti dal paese e quindi la possibilità, da parte di chi frequenta il campus, di interagire con il tessuto socio-economico in cui è inserito. Al tempo stesso però il campus stesso è costruito in maniera autoreferenziale ed escludente rispetto all'intorno territoriale. Come già accennato, dall'esterno non è assolutamente possibile cogliere la presenza delle nuove strutture: per quanto l'interno sia stato completamente trasformato, la facciata mantiene le forme tradizionali di una tipica casa di corte padana e nemmeno il portone d'ingresso in legno è stato restaurato. Tale elemento rafforza la separazione tra il dentro e il fuori e genera una sensazione di spaesamento in chi entra, in quanto la transizione dal rurale all'urbano avviene in pochi passi, superando la soglia ed entrando in una dimensione completamente diversa. In sintesi, è come se la relazione tra il campus e il paese fosse in questo momento a senso unico, dall'interno verso l'esterno. I servizi locali e il paesaggio tradizionale della provincia padana servono da supporto pratico e narrativo alla struttura, che però ad oggi si presenta come autoreferenziale e per ora non interessata a intrattenere relazioni significative con le strutture socio-territoriali locali. L'impatto da questo punto di vista è quindi assai debole e sintetizza nell'evidenza territoriale il senso della divergenza tra chi partecipa al processo di globalizzazione e chi lo subisce. Gli abitanti di Bereguardo non paiono infatti ricevere dalla presenza di questa azienda una spinta verso una proiezione globale del loro senso di cittadinanza.

Tutto questo è interessante anche in relazione con il secondo livello della riflessione che si sta proponendo. Considerando infatti la città diffusa milanese come un arcipelago metropolitano, sempre

meno gerarchizzato in virtù dell'emersione di centralità economiche fondate su basi differenti rispetto al passato e non necessariamente ancorate al dato spaziale, assume un ruolo chiave nel progetto urbano la capacità di governare le identità liquide dei cittadini (Indovina, 2005). Al contrario, lo sradicamento dell'esperienza descritta pare proporre l'ipotesi che nella città contemporanea possano sorgere attività economiche che si appoggiano sul dato territoriale ma che incidono sulla territorializzazione in maniera quasi irrilevante. Campus Spark è un'isola fortemente connotata da valori urbani e globali la cui connessione con la regione urbana milanese pare assai debole. Ciò non significa che non abbia un ruolo nei processi territoriali, bensì che il suo ruolo non è fondato sulla dimensione spaziale. L'azienda si inserisce consapevolmente in un contesto locale sfruttandone le caratteristiche, ma non intende se stessa come nodo all'interno di una rete urbana locale. Essa si colloca nell'arcipelago metropolitano e ne sfrutta i vantaggi localizzativi, ma non serve direttamente ad esso dal punto di vista funzionale. Questo genera evidentemente una sorta di paradosso geografico per cui questa azienda fa parte della pluralità delle esperienze che definiscono il senso della regione urbana milanese, pur non partecipando attivamente alle dinamiche territoriali locali. Bereguardo non diventa nodo rilevante della regione urbana milanese grazie all'insediamento dell'azienda, ma quest'ultima è un nodo di una rete globale e la sua localizzazione in questo paese dipende da elementi che caratterizzano in maniera specifica il locale. Il suo ruolo nell'arcipelago metropolitano milanese può essere considerato irrilevante se cerchiamo di definirlo in sé, in quanto emerge solo dalla sua possibilità di entrare temporaneamente in relazione con il territorio a diverse scale. È come se la scelta localizzativa non collocasse l'azienda in un luogo preciso, bensì in una pluralità di luoghi che si definiscono di volta in volta sulla base di specifiche relazioni. Le possibili contraddizioni descritte sono quindi il segno non trascurabile dell'emersione, in un contesto marginale come la periferia meridionale milanese, di ibridazioni rururbane indotte dalla tecnologia, nelle quali agiscono nuove soggettività relazionali che proiettano la propria essenza su una scala globale e che intrattengono relazioni instabili con il locale.

BIBLIOGRAFIA

- AMENDOLA G., *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Roma, Laterza, 2004.
- BECH U., GIDDENS A., LASH S., *Modernizzazione riflessiva. Politica, tradizione ed estetica nell'ordine sociale della modernità*, Trieste, Asterios, 1999.
- BENEVOLO L., *La fine della città*, Roma, Laterza, 2011.
- BOLOCAN GOLDSTEIN M., *Geografie milanesi*, Santarcangelo di Romagna (RM), Maggioli, 2009.
- BONOMI A., "La città infinita", in BONOMI A., ABRUZZESE A. (a cura di), *La città infinita*, Milano, Bruno Mondadori, 2004, pp. 13-34.
- BOURRIAUD N., "Precarious Constructions. Answer to Jacques Rancière on Art and Politics", *Open*, NAI, Rotterdam, 2009, n. 17, <https://www.onlineopen.org/download.php?id=240>.
- COPPOLA A., *Apocalypse town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Roma, Laterza, 2012.
- GAVINELLI D., "Scomposizioni e ricomposizioni territoriali: letture geografiche su Milano e la sua regione urbana", in GAVINELLI D., MORAZZONI M. (a cura di), *La Lombardia occidentale, laboratorio di scomposizione e ricomposizione territoriale. Da ambiente naturale e spazio megalopolitano*, Milano-Udine, Mimesis, 2012, pp. 11-36.
- HARVEY D., *La crisi della modernità*, Milano, Il Saggiatore, 1993.
- INDOVINA F., "La città diffusa", in INDOVINA F. ET AL., *La città diffusa*, Venezia, Daest-IUAV, quaderno 1, 1990, pp. 21-43.
- INDOVINA F., "La nuova dimensione urbana: l'arcipelago metropolitano", in MARELLONI M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea*, Milano, Franco Angeli, 2005, pp. 49-75.
- LANZANI A., "L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita", in PAPA C. (a cura di), *Letture di Paesaggi*, Milano, Guerini, 2012, pp. 223-264.
- LANZANI A., GRANATA E., "Milano: la fabbrica delle periferie", in LANZANI A., *In cammino nel paesaggio. Questioni di geografia e urbanistica*, Roma, Carocci, 2006, pp. 203-245.
- LYOTARD F., *La condizione postmoderna. Rapporto sul sapere*, Milano, Feltrinelli, 1981.
- MAGATTI M. ET AL., *Milano nodo della rete globale. Un itinerario di analisi e proposte*, Milano, Bruno Mondadori, 2005.
- MORETTI E., *La nuova geografia del lavoro*, Milano, Mondadori, 2013.
- PICHIERRI A., PACETTI V., "Le ristrutturazioni industriali e il territorio: crisi, declino, metamorfosi?", in ARMANO E., DONDONA C.A., FERLAINO F. (a cura di), *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, Torino, Ires Piemonte, 2016.
- SECCHI B., *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Roma, Laterza, 2013.
- ELLIOTT A., URRY J., *Vite mobili*, Bologna, Il Mulino, 2013.
- VANOLO A., "Smart city, condotta e governo della città", in SANTANGELO M., ARU S., POLLIO A. (a cura di), *Smart city. Ibridazioni, innovazioni e inerzie nelle città contemporanee*, Roma, Carocci, 2013, pp. 39-52.

RIASSUNTO: Il contributo propone lo studio di un'esperienza recentemente avviata in un piccolo paese in provincia di Pavia nel quale è stato inaugurato Campus Spark, una struttura ispirata ai principi del *co-working* e del *co-housing* che ospita la sede di alcune aziende che operano nel settore ICT. La ricerca propone una riflessione sull'evoluzione del concetto di città diffusa a partire dalla descrizione di un progetto realizzato sul territorio. Offre quindi spunti di riflessione da due punti di vista: da una parte permette di studiare l'impatto di questo progetto sul contesto territoriale locale nel quale è immerso; dall'altra consente di valutare il ruolo potenziale di questa realtà nell'attuale fase di sviluppo della regione urbana milanese nel suo ricomporsi come arcipelago metropolitano.

SUMMARY: The essay offers a descriptive study of a project recently launched in a small town in the province of Pavia. Campus Spark is a co-working and co-housing structure that houses the headquarters of a number of companies operating in the ICT sector. The research offers a reflection on the evolution of urban sprawl in Milan, starting from the example of a concrete project. It raises interesting issues which can be addressed from two different points of view: on the one hand, it makes it possible to study the impact of this project on the local context in which it is embedded; on the other, it enables an evaluation of the potential role of projects of this kind in the development process of Milan's urban region in its current phase of recomposition as a metropolitan archipelago.

Parole chiave: città diffusa, spazi periurbani, Milano

Keywords: urban sprawl, peri-urban spaces, Milan

MARCO TONONI, ANTONELLA PIETTA*

MAPPIAMO LE CULTURE. UN'INDAGINE SULLA CITTÀ CHE CAMBIA

1. INTRODUZIONE. – Nella rigenerazione degli spazi urbani oggi in atto in molte città europee la cultura pare essere un motore decisivo e la sostenibilità culturale (Soini, Birkeland, 2014; Hristova, Dragičević Šešić, Duxbury, 2015) un obiettivo da tenere in considerazione. All'interno di tale approccio si pone il progetto qui analizzato, che si occupa della mappatura culturale della città di Brescia.

Il presente lavoro, di carattere metodologico, si concentra sulla descrizione del processo di mappatura, del ruolo ricoperto dalla geografia e dai geografi, oltre che delle dinamiche che hanno permesso al contributo geografico di inserirsi nel progetto, e delle barriere incontrate e superate durante la realizzazione. L'elaborazione dei dati è ancora in corso e sarà approfondita in successive pubblicazioni. Lo studio, ideato e sviluppato dal gruppo di geografia dell'Università di Brescia insieme a Urban Center Brescia, ha portato avanti un processo di mappatura culturale (Duxbury, Garrett-Petts, MacLennan, 2015) della città lombarda alla ricerca dei cambiamenti in atto. Il progetto "Mappiamo le culture", attraverso il coinvolgimento capillare dei quartieri della città, ha individuato i protagonisti e i luoghi che caratterizzano tali cambiamenti, cercando di svelare le aree urbane, anche quelle meno note, dal punto di vista culturale e sollecitando anche le periferie a partecipare.

Per far questo si è adottata una metodologia partecipativa, con riferimento alla *participatory action research* (Kindon, Pain and Kesby 2007; Breitbart, 2010), e un approccio alla mappatura culturale che tenga conto degli apporti critici alla cartografia (Casti, 2013), facendo emergere le contraddizioni del processo e soprattutto le barriere di carattere geografico, culturale e politico. Abbiamo inoltre tenuto conto di quanto l'apporto dell'*urban political ecology* sia decisivo per comprendere le dinamiche urbane indagate e la presenza di conflitti (Heynen, Kaika, Swyngedouw, 2006).

2. MAPPATURA CULTURALE PARTECIPATA: UN APPROCCIO TEORICO METODOLOGICO. – La mappatura culturale sviluppata con l'Urban Center Brescia ha preso il via da metodologie di tipo bottom-up che come gruppo di geografi dell'Università di Brescia abbiamo sperimentato in ambito urbano. Ci siamo concentrati, in particolare, sulle dinamiche politiche e culturali di diffusione della sostenibilità avendo come riferimento l'*urban political ecology* (Heynen, Kaika, Swyngedouw, 2006), con attenzione a:

- dinamiche democratiche di diffusione della sostenibilità,
- giustizia nella diffusione della sostenibilità,
- partecipazione e coinvolgimento della popolazione nelle scelte,
- cooperazione fra le diverse parti coinvolte nei processi,
- processo di generazione delle azioni dal basso (Tononi, Pietta, Bonati, 2017; Bonati Pietta, Tononi, 2018).

Il processo di indagine politico culturale della sostenibilità è stato accompagnato dall'impiego di una metodologia caratterizzata dalla ricerca-azione e in particolare dalla *participatory action research* (Kindon, Pain, Kesby, 2007), attraverso diverse modalità di coinvolgimento basate su attività laboratoriale diffusa sul territorio (Kesby, Kindon, Pain, 2005; Loda, 2008; Laurier, 2010; Longhurst, 2010). Lo spunto è stato preso dagli *urban transition-lab* (Frantzeskaki *et al.*, 2017) e da attività di ricerca tipiche della pianificazione partecipata utilizzata dagli urbanisti (Sclavi, 2002). Attraverso i laboratori è possibile far lavorare insieme i partecipanti, siano essi cittadini, tecnici o altri *stakeholder*, seppur con il limite della numerosità di cittadini raggiunti, poiché non sempre disponibili a partecipare in prima persona

* Il lavoro è frutto di una riflessione comune dei due autori. Tuttavia vanno attribuiti a Marco Tononi i paragrafi 2, 3.2, 4 e ad Antonella Pietta i paragrafi 1, 3, 3.1, 5.



esponendo le proprie idee e mettendosi in discussione.

Tale approccio è stato adottato per indagare l'ambito culturale della sostenibilità (Soini, Birkeland, 2014; Hristova, Dragičević Šešić, Duxbury, 2015), collegandolo alle varie tipologie di declinazione della cultura nel suo legame con la sostenibilità, come in Soini e Birkeland (2014), e cioè:

- *Heritage*
- *Cultural Vitality/Creativity*
- *Economic Vitality*
- *Sense of place*
- *Diversity*
- *Eco-culture*

Si è deciso inoltre di impiegare una metodologia che tenesse conto degli approcci critici alla cartografia (Casti, 2013; Levy, 2015). La mappatura è stata quindi considerata come un processo capace di considerare le conseguenze politico-culturali della raccolta dati e della produzione delle mappe, partendo da un'analisi della produzione di cartografia partecipata in ambito urbano. Senza trascurare la semiotica del rapporto fra i dati e la carta, si è tenuto conto delle modalità di costruzione e restituzione della mappatura alla cittadinanza e di cosa veramente rappresentassero tali mappe. Nella fase di progettazione la cartografia da produrre è stata pensata per la diffusione e restituzione alla cittadinanza, oltre che quale spunto per politiche di rigenerazione della città di Brescia. Nella fase di raccolta dati ci si è avvalsi di una metodologia laboratoriale partecipativa.

3. IL PROCESSO DI MAPPATURA. – In questa sezione vengono illustrati il processo di mappatura, il contesto del lavoro con le tematiche affrontate, il gruppo di ricerca venutosi a creare, nonché le fasi in cui si è articolato il processo con le sue diverse attività.

3.1 *Il contesto e il gruppo di ricerca.* – La città di Brescia sta vivendo un particolare momento di cambiamento. La sua impronta industriale, fatta di grandi impianti, soprattutto legati alla meccanica e alla metallurgia, che segnavano il paesaggio urbano (Tallone, 1976), in seguito alla deindustrializzazione e alla delocalizzazione avvenute a partire dagli anni Novanta, nonché alla crisi dell'ultimo decennio, sta lasciando grandi spazi da rigenerare. Il venir meno del primato del comparto industriale ha visto affiorare alcune nuove tematiche: il rilancio culturale della città, la sostenibilità urbana, l'innovazione, la *smartness*, i nuovi lavori, le nuove culture, la riscoperta di tradizioni e tipicità, senza dimenticare l'anima della città strettamente legata alla sua operosità industriale e l'importante ruolo del terzo settore e dell'associazionismo. Questi elementi sono gli aspetti indagati dal progetto Mappiamo le culture, promosso da Urban Center Brescia e Università degli Studi di Brescia nell'ambito del più ampio progetto Culture in Movimento finanziato da Fondazione Cariplo.

L'Urban Center e l'Università di Brescia hanno collaborato per costruire insieme la mappatura attraverso una positiva interazione. Le dinamiche politiche che hanno accompagnato il progetto e la sua capacità di dialogare con due assessorati, all'urbanistica e alla cultura, ciascuno con i propri interessi, hanno stimolato le attività e, al tempo stesso, hanno lasciato libertà di sviluppo, influenzando in modo stringente solo le tempistiche di svolgimento.

Di fondamentale importanza si è rivelato l'apporto dei Consigli di quartiere della città di Brescia, organi di rappresentanza locale non strettamente legata ai partiti eletti dai cittadini, decisivi per la diffusione sul territorio della nostra ricerca.

La scelta di cosa inserire in questa mappatura è risultato un elemento critico: non volendo precludere in fase iniziale l'una o l'altra tipologia di dato, abbiamo deciso che sarebbe stato il processo stesso a definire i confini delle categorie da inserire. Quindi, la scelta è stata quella di adottare un concetto di cultura il più ampio possibile che racchiuda non solo i classici servizi culturali, ma tutto quanto all'interno della comunità ci fosse stato segnalato come parte delle dinamiche culturali nelle esperienze quotidiane dei partecipanti ai laboratori, ossia una cultura che si definisce e compone dal basso. Abbiamo solo precisato ai soggetti coinvolti che quanto inserito si doveva dimostrare in grado di produrre evidenze o ricadute di cambiamento culturale di rilievo.

3.2 *Mappiamo le culture. Le fasi.* – Mappiamo le culture ha risposto a due necessità: quella di creare un processo in grado di produrre una mappa da analizzare insieme ai responsabili degli assessorati e quella di coinvolgere la cittadinanza. La composizione della mappa attraverso un processo partecipato ci è parso il metodo migliore per promuovere un progetto in grado di spingersi all'interno della comunità da rappresentare. Oltre che realizzare una mappa utile per gli amministratori e i tecnici della pianificazione urbana e culturale, il nostro obiettivo è stato anche la produzione di una mappa fruibile dai cittadini e che grazie alla digitalizzazione e agli strumenti di interazione web potesse divenire interattiva, consentendo di inviare segnalazioni per modificarla o arricchirla.

Il progetto è stato diviso in varie fasi: una prima fase di studio e analisi delle possibili modalità di realizzazione, una seconda fase di approccio e test nei confronti delle realtà associative vicine al progetto e di coinvolgimento della cittadinanza, la terza fase dedicata all'elaborazione dei dati raccolti ed infine la quarta con la produzione delle mappe da restituire alla città.

Nella prima fase abbiamo analizzato esempi di mappatura culturale italiani ed europei e individuato un sistema di restituzione cartografica adatto a rendere interattiva la mappa anche successivamente al termine della raccolta dati. Per prima cosa abbiamo identificato una serie di esempi che si inseriscono all'interno di quell'insieme eterogeneo che va sotto la definizione di mappe culturali. Gli esempi raccolti attraverso un'indagine in rete e nella letteratura scientifica vanno dalle mappe di comunità o parish maps (Clifford, King, 1996), agli ecomusei con la creazione di mappe on-line come l'ecomuseo di Siena (www.ecomuseodisiena.org), ai sistemi informativi geografici. Questi ultimi incorporano numerosi dati culturali e costruiscono carte interattive on line, come ad esempio nel caso di Mannheim, che prova a sviluppare la sua economia culturale (Stadt Mannheim, 2014) mediante una raccolta dettagliata delle risorse culturali della città, oppure esperienze in cui la partecipazione svolge un ruolo di maggior rilievo come nel caso di Bristol (www.mapyourbristol.org.uk), dove sono i cittadini stessi a segnalare i luoghi da inserire creando vari percorsi storici e culturali nella città. La scelta è stata quella di utilizzare dei software GIS per il trattamento dei dati, la georeferenziazione e l'analisi. Ai GIS sono stati poi associati degli strumenti di produzione cartografica online per poter restituire una mappa interattiva.

Nella seconda fase è stata avviata la raccolta dati. Si è deciso di testare gli argomenti da utilizzare per la formulazione delle attività successive attraverso una trentina di interviste ad attori privilegiati scelti fra enti e associazioni della città vicini al tema. La forma è quella dell'intervista con domande aperte, in cui sono stati indagati: i luoghi di cambiamento culturale nei quali individuare dinamiche culturali da segnalare in base all'esperienza dell'intervistato, i protagonisti delle dinamiche culturali intesi come enti, associazioni o mix di soggetti che emergono come promotori di cambiamento culturale, e progetti o azioni con i quali si persegue un obiettivo di cambiamento culturale. Inoltre, si è chiesto all'intervistato di definire la cultura con una frase o alcune parole. Tale prima indagine ci ha permesso di costruire le successive attività. Infatti, con il coinvolgimento attivo in laboratori di mappatura di alcuni abitanti per ciascun quartiere, li abbiamo invitati a compilare diverse cartoline di raccolta dati (Fig. 1).

Nella prima cartolina si è ragionato sulla definizione di cultura, su quali siano le caratteristiche culturali della città e del quartiere, quali gli eventi degni di nota, le proposte per il futuro, e quale la visione della Brescia futura. La seconda, relativa ai luoghi del cambiamento culturale, chiedeva l'individuazione di luoghi del quartiere e della città degni di essere inseriti nella mappa in base alle esperienze personali. La terza, infine, si concentrava sull'identificazione dei protagonisti da cartografare. Per luoghi e protagonisti si è chiesto di specificare il motivo della segnalazione in una domanda aperta.

Le attività sul territorio sono state organizzate in cinque serate laboratoriali durante le quali dopo aver introdotto il progetto lo staff divideva i presenti nei quartieri di appartenenza per lavorare sulle cartoline e sulla mappa del proprio quartiere. Le serate sono state distribuite sul territorio rispettivamente in zona centro, zona nord, ovest, est e infine zona sud. La diffusione sul territorio ha permesso di intercettare quasi trecento cittadini che hanno deciso di co-produrre con noi la mappa.

Nel momento di stesura di questo articolo siamo giunti alla terza fase, dedicata all'elaborazione dei dati raccolti sul territorio. La raccolta dati sta proseguendo anche grazie al fatto che in maniera spontanea alcuni soggetti si sono proposti di collaborare con il progetto; ad esempio le biblioteche cittadine hanno deciso di raccogliere dei dati per noi e alcuni quartieri vorrebbero approfondire la mappatura. Questi sono segnali del successo e dell'interesse suscitato dal progetto, che ha raggiunto l'obiettivo di stimolare le persone contattate nelle varie serate. Partendo dai dati in possesso, stiamo costruendo una



Fig. 1 – I partecipanti di un laboratorio compilano le cartoline.

Fonte: Realizzata da Marco Tononi.

mappa da restituire alla popolazione che sia in grado di stimolare un dibattito sulle dinamiche cittadine in atto.

Durante la quarta fase verranno prodotte e messe in rete le prime mappe, per rendere possibile una continua implementazione con le segnalazioni dei cittadini. La mole di dati raccolti è notevole: ad oggi disponiamo di 360 cartoline di luoghi, 277 cartoline di protagonisti e 303 cartoline relative alla cultura in città. L'elaborazione dati sta procedendo per produrre una mappa da presentare nelle cinque aree della città in cui si sono svolti i laboratori e registrare il feedback direttamente dai quartieri. L'obiettivo è far proseguire lo scambio e la collaborazione con i cittadini.

4. IL CONTRIBUTO DEI GEOGRAFI. – Il contributo dei geografi è risultato decisivo; la forma stessa che ha preso il processo di mappatura è stata merito della positiva interazione tra il gruppo di ricerca di geografia dell'Università di Brescia e lo staff di Urban Center Brescia. Si discute spesso del ruolo del geografo e della geografia sia nella ricerca che nel mondo professionale (Fremont, 2007; De Vecchis, 2011; Di Somma, Ferrari, 2012; Miranda, 2012; Zanetto, 2009) e del ruolo dell'università, con riferimento in particolare alla terza missione, e dunque del suo rapporto con il territorio in termini di formazione continua, trasferimento tecnologico e coinvolgimento sociale (Varotto, 2014). Nel corso di "Mappiamo le culture" sono emersi spunti interessanti sul ruolo della geografia nella costruzione della ricerca e sull'apporto professionale che il geografo ha potuto dare. Il contributo geografico nella fase di strutturazione del progetto ha riguardato la necessità di rapportarsi capillarmente con il territorio coinvolgendo i trentatré Consigli di quartiere della città. La conseguenza pratica è stata la realizzazione dei cinque laboratori di mappatura diffusi sul territorio, con l'obiettivo di intercettare i residenti dei diversi quartieri.

Sull'argomento di indagine luoghi e protagonisti culturali, il gruppo di geografi ha insistito affinché

non ci si limitasse a individuare i soli servizi culturali e il patrimonio storico artistico strettamente intesi, lasciando aperta la possibilità di segnalare anche luoghi di vita quotidiana: spazi pubblici, spazi naturali, spazi abbandonati da valorizzare, storie o elementi immateriali collegati a particolari luoghi, associazioni informali e gruppi che lavorano sul territorio. Si è trattato dunque di una sorta di mappatura aperta, i cui confini sono stati definiti dalle segnalazioni dei partecipanti, mettendo in luce l'importanza per la comunità di quanto mappato attraverso un vero approccio dal basso volto a coinvolgere realtà diverse.

Dal punto di vista degli strumenti, il gruppo di geografi ha messo in campo le proprie competenze e sensibilità nella costruzione e nel mantenimento dei rapporti con i quartieri, ponendo al centro la comunità stessa e indirizzandole in maniera prioritaria la restituzione dei risultati. Si organizzeranno infatti serate di presentazione della mappa culturale e si aprirà la possibilità di segnalazioni ed inserimenti online. Inoltre, dal punto di vista tecnico l'utilizzo di strumenti GIS per il trattamento dei dati e la loro elaborazione è risultato decisivo per il progetto e la proposta di una mappa da pubblicare in rete è parsa fin da subito un elemento caratterizzante (Fig. 2).

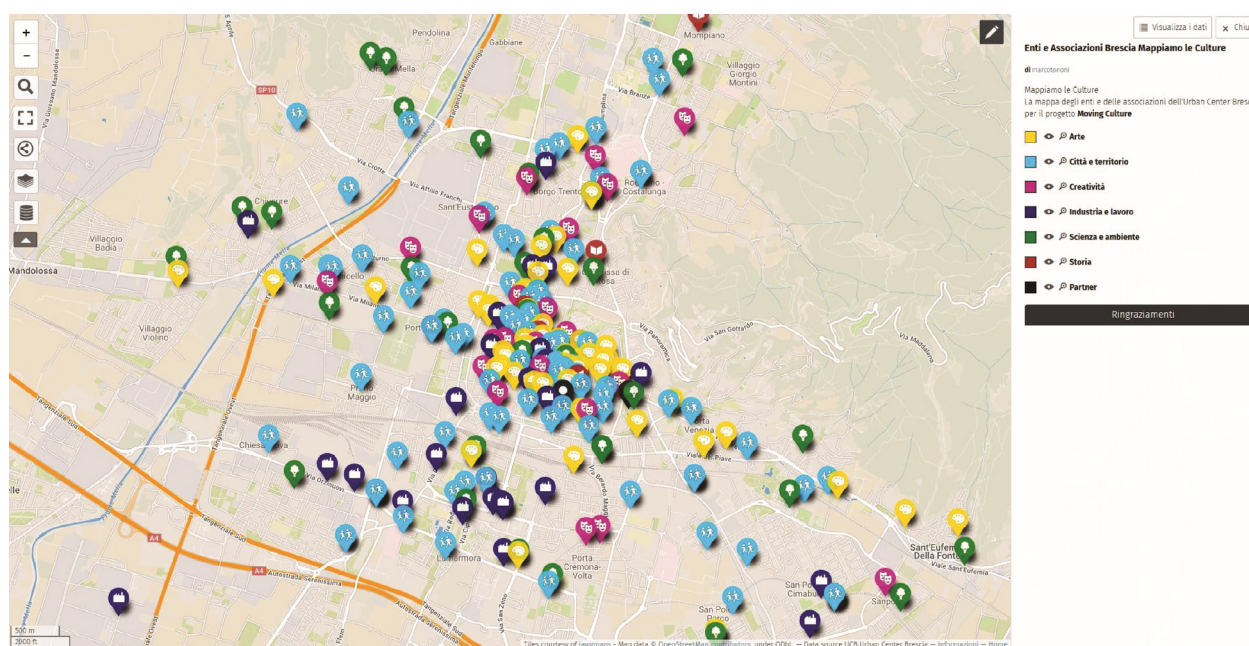


Fig. 2 – Mappatura Enti e Associazioni città di Brescia da pubblicare online UMAP (<https://umap.openstreetmap.fr/it/>).

Fonte: Base Openstreetmap, elaborazione degli autori su dati raccolti durante “Mappiamo le culture”.

Il geografo nell'attività pratica di produzione della mappa ha saputo dare quindi un apporto teorico e metodologico, insistendo sugli aspetti critici delle scelte e decisioni, nell'intento di non dimenticare mai l'approccio partecipativo e le potenzialità della mappa nella creazione di reti e consapevolezza nei quartieri coinvolti, ancora prima della produzione di strumenti di pianificazione per l'amministrazione.

Il ruolo del geografo è stato riconosciuto all'interno della struttura di Urban Center Brescia attraverso una proficua collaborazione con lo staff. Le competenze dell'ufficio e le proposte portate dal gruppo di geografia si sono integrate in uno scambio propositivo che ha portato ad un continuo miglioramento del progetto e della sua realizzazione.

5. SPUNTI DI RIFLESSIONE SULLE BARRIERE. – Il primo tipo di barriere che si è cercato di affrontare e superare è di carattere geografico. Il coinvolgimento della cittadinanza e delle associazioni è stato al centro della costruzione del progetto. La diffusione sul territorio delle attività ha rappresentato il faro che ci ha guidato nella loro realizzazione: il gruppo di ricerca si è spostato nelle diverse aree della città per permettere una capillare copertura in tutti i quartieri, superando la divisione tra centro e periferie. Molto spesso politiche culturali e pianificazione culturale si concentrano nei centri storici delle città

valorizzando il patrimonio storico artistico. Lo sforzo di “Mappiamo le culture” è stato quello di dare spazio e voce a tutti i centri e le periferie della città.

La seconda barriera affrontata è stata di tipo culturale e ha cercato di cogliere e accogliere le diversità culturali come ricchezza di un territorio. Abbiamo considerato la mappatura quale processo di ricerca che non doveva limitarsi a creare e costruire una mappa sulla base di dati georeferenziati. Si è trattato invece di un positivo e continuo confronto attraverso il coinvolgimento della comunità. Lo stimolo ad autorappresentarsi ha spinto i quartieri ad interrogarsi sui loro punti di forza e sulle loro debolezze e le relazioni che sono emerse durante le attività hanno valorizzato la mappatura e sono spunti di possibili futuri sviluppi. Il rapporto che si è instaurato tra ricercatori, amministratori, tecnici e cittadini ha arricchito partecipanti e promotori.

Le barriere ultime sono state di tipo politico. Abbiamo cercato di fungere da punto di incontro tra diversi settori dell'amministrazione grazie all'Urban Center Brescia, che ha nel suo dna la necessità di collegare i differenti settori per rispondere ai cittadini e per fornire analisi complete all'amministrazione politica. Il progetto, e il gruppo di ricerca, pur con alcuni limiti di risorse economiche ed umane superati grazie alla flessibilità dello staff, ha sempre cercato di rispondere al meglio alle criticità e alle necessità di fare da collante fra le diverse anime dell'amministrazione e tra queste e la cittadinanza, nel costante tentativo di eliminare le barriere che impedivano il dialogo e la collaborazione fra i diversi protagonisti.

6. RINGRAZIAMENTI. – Un sincero ringraziamento va all'Urban Center Brescia, in particolare a Elena Pivato e Giovanni Chinnici, con i quali abbiamo ideato e sviluppato il progetto. Si ringraziano inoltre Michela Tiboni, Assessore con delega all'Urbanistica e pianificazione per lo sviluppo sostenibile, e Laura Castelletti, Vicesindaco e Assessore con delega alla Cultura, e i loro staff. Si ringraziano i partner del Progetto Culture in Movimento, finanziato attraverso un bando “Aree Urbane” della Fondazione Cariplo, all'interno del quale Mappiamo le culture si inserisce.

BIBLIOGRAFIA

- BONATI S., PIETTA A., TONONI M., “Per un'ecologia politica della vulnerabilità urbana: il caso di Funchal-Madeira”, *Rivista Geografica Italiana*, 125, 2018, pp. 21-41.
- CASTI E., *Cartografia critica. Dal Topos alla Chora*, Milano, Collana Spazi Guerini scientifica, 2013.
- CLIFFORD S., KING A., *From place to PLACE: maps and Parish Maps*, Londres, Common Ground, 1996.
- DE VECCHIS, *A scuola senza geografia?*, Roma, Carocci, 2011.
- DI SOMMA A., FERRARI V., *La geografia nel nuovo millennio. Il futuro professionale dei geografi e delle geografe*, Roma, Valmar, AGAT (Associazione Geografica per l'Ambiente e il Territorio), 2012.
- DUXBURY N., GARRETT-PETTS W.F., MACLENNAN D., *Cultural Mapping as Cultural Inquiry*, London, Routledge, 2015.
- FRANTZESKAKI N., CASTÁN BROTO V., COENEN L., LOORBACH D. (eds), *Urban Sustainability Transitions*, London, Routledge, 2017.
- FREMONT A., *Vi piace la geografia?*, Roma, Carocci, 2007.
- HEYNE N., KAICA M., SWYNGEDOUW E., *In the nature of cities. Urban political ecology and the politics of urban metabolism*, London, Routledge, 2006.
- HRISTOVA S., DRAGIĆEVIĆ ŠEŠIĆ M., DUXBURY N., *Culture and sustainability in european cities. Imaging europolis*. New York, Routledge, 2015.
- KESBY M., KINDON S., PAIN R. “Participatory Approaches and Diagramming Techniques”, in FLOWERDEW R., MARTIN D. (eds), *Methods in Human Geography: A guide for students doing a research project*, London, Pearson Prentice Hall, 2005, pp. 144-66.
- KINDON S.L., PAIN R., KESBY M., *Participatory action research approaches and methods. Connecting people, participation and place*, Abingdon, Routledge, 2007.
- LAURIER E., “Participant observation”, in CLIFFORD N., FRENCH S., VALENTINE G. (eds), *Key methods in geography*, London, Sage, 2010, pp. 116-130.
- LEVY J. (ed), *A cartographic turn. Mapping and the spatial challenge in social sciences*, EPFL Press, Losanna, Routledge, 2015.
- LODA M., *Geografia Sociale. Storia, teoria e metodi di ricerca*, Roma, Carocci, 2008.
- LONGHURST R., “Semi-structured interviews and focus groups”, in CLIFFORD N., FRENCH S., VALENTINE G. (eds), *Key methods in geography*, London, Sage, 2010, pp. 103-115.
- MIRANDA M., “L'identità del geografo odierno: tra metodo e sensibilità individuale”, in DI SOMMA A., FERRARI V., *La geografia nel nuovo millennio. Il futuro professionale dei geografi e delle geografe*, Roma, Valmar, AGAT (Associazione Geografica per l'Ambiente e il Territorio), 2012, pp 41-52.
- SCLAVI M. (a cura di), *Avventure Urbane. Progettare la città con gli abitanti*, Milano, Eleuthera, 2002.
- SOINI, K., BIRKELAND, I., “Exploring the scientific discourse on cultural sustainability”, *Geoforum*, 2014, 51, pp. 213-223.
- TALLONE O., *Brescia città industriale*, Pisa, Giardini editori e Stampatori, 1976.

TONONI M., PIETTA A., BONATI S., “Alternative spaces of urban sustainability: results of a first integrative approach in the Italian city of Brescia”, *The Geographical Journal*, vol. 183, 2017, n. 2, pp. 187-200.

VAROTTO M., “Tertium non datur. La «terza missione» come strumento di legittimazione pubblica: un’agenda per la geografia italiana”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Roma Serie XIII, vol. VII, 2014, pp. 637-646.

ZANETTO G., “L’identità del geografo”, in CENCINI C., FEDERZONI L., MENEGATTI B. (a cura di), *Una vita per la Geografia. Scritti in ricordo di Piero Dagradi*, Bologna, Pàtron, 2009, pp 481-499.

ECOMUSEO DI SIENA, www.ecomuseosiena.org, visitato 12/03/2018.

STADT MANNHEIM, KulturAtlas https://www.gis-mannheim.de/mannheim/index.php?service=cultural_mapping, 2014 visitato 12/03/2018.

University of Bristol, Map your Bristol, www.mapyourbristol.org.uk, visitato 12/03/2018.

Università degli Studi di Brescia, Istituto di Ricerche Interdisciplinari sulla Sostenibilità:
antonella.pietta@unibs.it - marco.tononi@unibs.it

RIASSUNTO: Il paper presenta “Mappiamo le culture” un progetto realizzato grazie alla collaborazione tra il gruppo di geografia dell’Università degli Studi di Brescia e l’Urban Center Brescia. Il processo di mappatura si è caratterizzato per una continua attenzione alla costruzione di una mappa interattiva fruibile dalla cittadinanza. La partecipazione è stata la chiave per realizzare una raccolta dati che coinvolgesse la comunità. Per permettere una diffusione capillare sono stati coinvolti i consigli di quartiere e con loro organizzate cinque serate di laboratori di mappatura diffusi nelle diverse zone cittadine. Il progetto sta elaborando i dati e presto verrà presentata la mappa alla cittadinanza. Il contributo della geografia è stato decisivo nel consentire di creare una mappa basata su partecipazione e coinvolgimento, interazione e relazione fra i partecipanti, e valorizzazione delle diversità. La mappatura è stata un vero processo di ricerca socio-culturale con la cittadinanza più che una mera raccolta dati. Le barriere affrontate e che si è cercato di superare sono: rapporto sempre complesso fra centro e periferie, mancanza di dialogo e collaborazione fra i diversi attori, e una difficoltà a valorizzare le diversità.

SUMMARY: The paper shows “Mapping Cultures”, a project developed thanks to the collaboration between the geography group at the University of Brescia and the Urban Center Brescia. The main characteristic of the mapping process was the attention to the construction of an interactive and user friendly map through participation. Participation was the key to collect data involving the community. To enable widespread dissemination, the Consigli di Quartiere were involved in the organization of five evening events of mapping labs throughout the city. At present we are processing the data and the map will soon be presented to the citizens. The role of geography was crucial in creating a map based on participation, active involvement and interaction among the participants, enhancing the diversity. Mapping was not only a mere data collection but a real process of socio-cultural research with citizens. The barriers faced and which we tried to overcome are: a complex relationship between the center and the peripheries, a lack of dialogue and collaboration among the different actors, and a difficulty to enhance diversity.

Parole chiave: mappatura culturale, sostenibilità urbana, Brescia

Keywords: cultural mapping, urban sustainability, Brescia

MARIATERESA GATTULLO

NUOVI COMPORAMENTI “GENERATIVI” PER VECCHI VUOTI URBANI: LA RETE DEI LABORATORI URBANI IN PUGLIA

“Le politiche generative producono più valore di quanto ne spendono, raccolgono più di quanto seminano” (Minervini, 2016, p.35).

1. INTRODUZIONE. – Ogni città è una materia viva, in continua trasformazione in cui nulla resta cristallizzato all’infinito nel proprio ruolo e nella propria posizione funzionale, culturale e sociale. A partire dagli anni Novanta del XX secolo gli obiettivi di sostenibilità e l’attenzione verso il consumo di suolo attivano nuove strategie di *governance* e nuove *policies* per la gestione degli spazi urbani in cui la rigenerazione diviene l’imperativo da seguire. Un imperativo indotto anche da quello che Peck (2015) definisce *austerity urbanism* e che spinge a individuare “risorse e capacità nascoste, disperse o male utilizzate” (Hirschman, 1968, p. 5) che si annidano nelle pieghe del territorio urbano e che danno vita a forme di rigenerazione etichettate come “leggere”, legate alla riattivazione e al rinnovamento di spazi urbani abbandonati e in disuso che potremmo definire puntiformi, ubicati in zone talvolta poco attrattive della città. Il teatro urbano diviene così un luogo privilegiato in cui sperimentare forme inedite di dialogo e partecipazione, in cui le politiche pubbliche di rigenerazione (dirette e/o indirette) si intrecciano con azioni spontanee e autorganizzate che provocano effetti ambigui (cfr. Rabbiosi, 2016) e che, pertanto, richiedono nuove forme di regolazione, capaci di impastare tra loro formale (regia pubblica) e informale, pianificato e spontaneo (§5).

Partendo da queste considerazioni, il presente contributo si focalizza su Laboratori Urbani, un’esperienza di rigenerazione urbana sistemica, avviata in Puglia nel 2005 dall’Assessorato alla Trasparenza e alla Cittadinanza Attiva attraverso il Programma per le Politiche Giovanili Bollenti Spiriti (DGR 1993/2005) (1). Laboratori Urbani può essere definita una rilevante operazione di rigenerazione di tipo leggero: una grande azione di recupero di spazi pubblici abbandonati che ha suscitando pratiche inclusive, nate dal basso e orientate al bene comune. Queste hanno generato valore di legame e di comunità, ma hanno richiesto anche un cambio di rotta nel rapporto tra politica e cittadinanza.

2. LA POLITICA GENERATIVA E I “BOLLENTI SPIRITI” DEI LABORATORI URBANI. – Nell’ultimo quindicennio in Puglia, l’Ente Regione, in diverse occasioni, si è fatto attore *pivot* di iniziative che hanno favorito la riqualificazione e successiva riappropriazione di immobili pubblici in disuso, affidandone la rigenerazione, e soprattutto la riattribuzione del senso e della coscienza del luogo, a soggetti nati dal basso, portatori di pratiche di comunità. In diversi casi, tali azioni sono state proposte, pianificate e guidate da Guglielmo Minervini (2), amministratore regionale con una *vision* molto chiara dell’azione politica pubblica innestata sul concetto di politica generativa.

La politica generativa costituisce per Minervini una risposta alla progressiva perdita di reputazio-

(1) Nel 2013 il progetto è stato selezionato dalla Commissione Europea tra le 100 migliori esperienze di rigenerazione urbana in Europa nell’ambito dell’iniziativa *100EUUrbanSolution* (Commissione europea – DG Politica Regionale e Urbana, 2013), cfr. www.bollentispiriti.regione.puglia.it. Ultimo accesso del 10/04/2018.

(2) Guglielmo Minervini dal 2005 al 2010 è stato Assessore alla Trasparenza e alla Cittadinanza Attiva e dal 2010 è stato Assessore alle infrastrutture strategiche e mobilità. Definito da alcuni quotidiani il padre di Bollenti Spiriti, nella sua azione di amministratore ha definito un passaggio della politica da un approccio tradizionale a due mani (stato/mercato) ad uno definito a quattro mani (cfr. Becchetti, 2017). Minervini è scomparso prematuramente il 2 agosto 2016 all’età di 55 anni.



ne della “vecchia politica” (cfr. Tab. I) e tenta di superare molteplici limiti e barriere che essa presenta rispetto ad una realtà caleidoscopica che non riesce più a ben governare: essa, difatti, per la sua impostazione, resta al di fuori del contesto reale e non riesce a cogliere le dinamiche più profonde di cambiamento presenti nella società civile.

TAB. I – “VECCHIA POLITICA” E POLITICA GENERATIVA A CONFRONTO

VECCHIA POLITICA	POLITICA GENERATIVA
1) Concentra nelle proprie mani il potere	1) Punta a risvegliare potere di ogni membro della società civile
2) Gestisce il potere per esercitare dall’alto funzioni di comando e direzione sulla società	2) È fondata sul riconoscimento del valore delle persone
3) Potere unica leva per determinare il cambiamento	3) Capitale sociale latente e immobilizzato nelle comunità leva del cambiamento
4) Approccio a 2 mani (stato/mercato)	4) Approccio a 4 mani (stato/mercato/cittadini responsabili/imprese <i>multistakeholder</i>)
5) Stanzia risorse	5) Usa le risorse per creare le condizioni che generano la forza del cambiamento
6) Ridistribuisce risorse pubbliche limitate	6) Usa le risorse pubbliche come fattore di attivazione sociale
7) Assorbe il potere dei cittadini	7) Restituisce il potere ai cittadini e lo condivide con essi (<i>co-power</i>)
8) Cittadini portatori di bisogni, spettatori e passivi	8) Cittadini “protagonisti del loro comune destino”

Fonte: Elaborazione dell’Autrice da Minervini, 2016.

Quest’ultima, invece, mostra di aver preso coscienza di essere in un periodo di risorse scarse e sta imparando ad agire da sola: secondo Minervini (2016, p. 15) le “forme inedite di mutualismo” e le altrettanto inedite “innovative pratiche di impegno e attivazione politica” originate dalla crisi sono espressione di una matura domanda di protagonismo dei cittadini in azioni orientate al cambiamento.

Nella visione generativa, dunque, la politica costituisce “un dispositivo che facilita l’attivazione diffusa dei cittadini per condividere una comune visione del futuro” (*ibid.*, p.16). Per questo è in grado di creare le condizioni che sprigionano un’ampia forza di cambiamento che ha la capacità di influire sul corso degli avvenimenti.

Seguendo questa traiettoria – e attraverso un sistema di trasparenza e comunicazione costante delle iniziative – Minervini è riuscito a costruire un legame di fiducia con i soggetti destinatari delle *policies* che poi è confluito in forme di territorialità attiva (Raffestin, 1981). Significativa a questo proposito è l’esperienza avviata nel 2005 con il Programma per le Politiche Giovanili Bollenti Spiriti all’interno della quale si colloca Laboratori Urbani, un esempio di politica generativa che ha richiesto una serie di cambiamenti nel metodo di lavoro da parte della Pubblica Amministrazione.

Il programma per le Politiche Giovanili Bollenti Spiriti porta con sé una forte carica innovativa indotta dalla precisa intenzione di abbattere una serie di barriere. Il primo elemento di rottura è che l’iniziativa ha valore pionieristico in Puglia, dove fino al 2005 la Regione, notevolmente in ritardo nel campo delle politiche giovanili, non aveva destinato investimenti in questa direzione. Il secondo è che la proposta si pone come obiettivo di superare l’approccio tradizionale delle politiche giovanili ed esce dal *cliché* metodologico delle misure di contrasto e/o formazione applicato a scala nazionale. A tal fine, la novità assoluta, che ha generato anche conflitti a livello locale, è che Bollenti Spiriti mette fuori gioco una serie di soggetti intermediari abituati ad occuparsi dei giovani (per esempio le agenzie di formazione) e arriva ad un dialogo diretto con loro (Ranieri 22/03/2017, cfr. §4).

Tuttavia, l’elemento più originale di Bollenti Spiriti è strettamente legato alla visione che esprime rispetto ai giovani: questi ultimi non sono più letti come un problema da risolvere nel breve o lungo periodo, bensì come una risorsa materiale e immateriale a cui dare *chance* per generare spinte di sviluppo nel proprio territorio. L’intento di questa politica giovanile, difatti, non è quello di cercare forme di

sostegno e assistenza, dare posti di lavoro a pioggia, creare servizi e attività ricreative di cui essi siano clienti, piuttosto è quello di “dare voce” a una forza sociale inespressa. Inoltre, non è una politica di sostegno alla creazione di imprese (Minervini sottolinea che quando è nata Bollenti Spiriti non era stata ancora coniata la parola *start up*); è piuttosto “una politica di educazione informale, il cui obiettivo [è] mettere alla prova le persone sulle cose, dando un’opportunità per sperimentarsi. Formarsi facendo le cose” (Minervini, 2016, p.74).

Tuttavia “dare voce” alla idee e ai talenti di “attori muti” (Magnaghi, 2010) non basta: per rendere operative le capacità e le potenzialità creative è necessario “dare spazio”, individuare cioè spazi materiali in cui i giovani possano sperimentare, agire, condividere e fecondare, attraverso le relazioni, qualcosa di nuovo per il territorio lavorando sul campo. Ciò significa metterli nella condizione di porre in essere atti territorializzanti in cui attraverso il controllo simbolico (denominazione), materiale (reificazione) e organizzativo (strutturazione) divengano i protagonisti della costruzione e del cambiamento dello spazio urbano (cfr. Turco, 2017).

In questa prospettiva, il patrimonio immobiliare pubblico inutilizzato delle città pugliesi (palazzi storici abbandonati, opifici dismessi, ex mercati, ex macelli comunali, ex scuole) diviene la dotazione del *milieu* da reinterpretare attraverso il progetto dei Laboratori Urbani di Bollenti Spiriti definiti come “luoghi di apprendimento collettivo nei campi dell’artigianato, dell’arte, della cultura, delle nuove tecnologie” (DGR 229/2006). Anche questo è un passaggio innovativo poiché il territorio regionale non è letto “come un foglio bianco”, un banale supporto tecnico su cui tutto è modificabile “ma come luogo denso di storia, di segni, di valori da trasformare in risorse per la produzione di ricchezza durevole e da trasmettere arricchito alle generazioni future” (Magnaghi, 2010, p. 137).

Accanto ai giovani, il primo bando pubblicato il 2006, individua altri due attori chiamati a essere motore dell’azione e del cambiamento: 1) I comuni con una popolazione superiore a 30.000 abitanti (soggetto proponente — singoli e/o aggregati e le unioni di comuni già esistenti alla data del bando) e proprietari degli immobili. A loro si affida il compito di candidare edifici in disuso al fine di promuovere sentieri di sviluppo urbano che riducano il *gap* tra gli spazi marginali e gli spazi centrali delle città. I comuni sono chiamati a contribuire al costo complessivo dell’intervento in misura non inferiore al 10% e a concludere ristrutturazione e allestimento in 24 mesi. 2) Un soggetto gestore (imprese, consorzi, cooperative o soggetti del terzo settore selezionate dal soggetto proponente) a cui assegnare, attraverso l’appalto di servizi, il compito di animare il laboratorio e l’intera comunità locale a proprie spese (auto-sostenibilità economica).

Laboratori Urbani si traduce in una grande opera di infrastrutturazione materiale, unica nel suo genere. Coinvolge l’intera regione (169 comuni pugliesi su 258) ed è attuata con un consumo di suolo urbano pari a zero e con un investimento per la ristrutturazione pari a 54 milioni di euro (il 97% degli interventi di recupero è andato a buon fine e per il restante 3% non andato a buon fine i fondi sono tornati alla Regione) (3).

È la più grande iniziativa di infrastrutturazione urbana per i giovani mai realizzata in Italia. Tra il 2007 e il 2010 si approvano 71 progetti e si riqualificano 148 immobili (molte volte individuati insieme ai cittadini) così distribuiti: 20 in provincia di Foggia, 7 nella BAT, 37 in quella di Bari, 14 a Brindisi, 14 a Taranto e 56 a Lecce. Attualmente 85 laboratori sono in gestione attiva, 17 sono in fase di riaffidamento poiché scaduto il contratto di gestione (11,5%) e 9 da attivare. Solo 37 sono in condizione di gestione non attiva (25%) (Fig.1).

Il metodo seguito, improntato sulla scelta di agire sull’intero territorio regionale con interventi puntiformi e capillari, ha reso i Laboratori Urbani un’interessante esperienza di attivazione di processi dotati di unicità: essi, infatti, hanno preso forme operative diverse all’interno dei singoli territori urbani, dettate dalla posizione gerarchica, dalla taglia demografica della città, dai tratti dei *milieux* che alimentano le identità dei luoghi e, soprattutto, dai comportamenti unici dei gestori e dei fruitori dei laboratori riconducibili sia alla capacità di prendersi cura dei luoghi, sia al desiderio di mettere a valore processi spontanei avviati da tempo ma non ancora consolidati.

(3) I dati quantitativi riportati §§2 e 3 sono stati forniti dalla Regione Puglia, 4 ottobre 2016.

Per approfondire queste dinamiche è stato necessario eseguire un lavoro sul campo e strutturare un'indagine diretta, condotta attraverso un questionario composto da 18 domande (chiuse, semichiate e aperte), rivolta ai gestori degli 85 laboratori urbani attivi e ai soggetti della Regione Puglia responsabili del progetto. Durante la somministrazione dei questionari è stata data la possibilità di narrare i percorsi di costruzione delle pratiche di territorializzazione e socializzazione (cfr. Cameron, 2012). Dalla narrazione è stato possibile comprendere in che modo i laboratori, attraverso il continuo dialogo tra pratiche dal basso e politiche di *governance*, abbiano trasformato i “vuoti” del passato urbano, e le barriere neg-identitarie generate dagli stessi, in “culle” delle città del futuro.

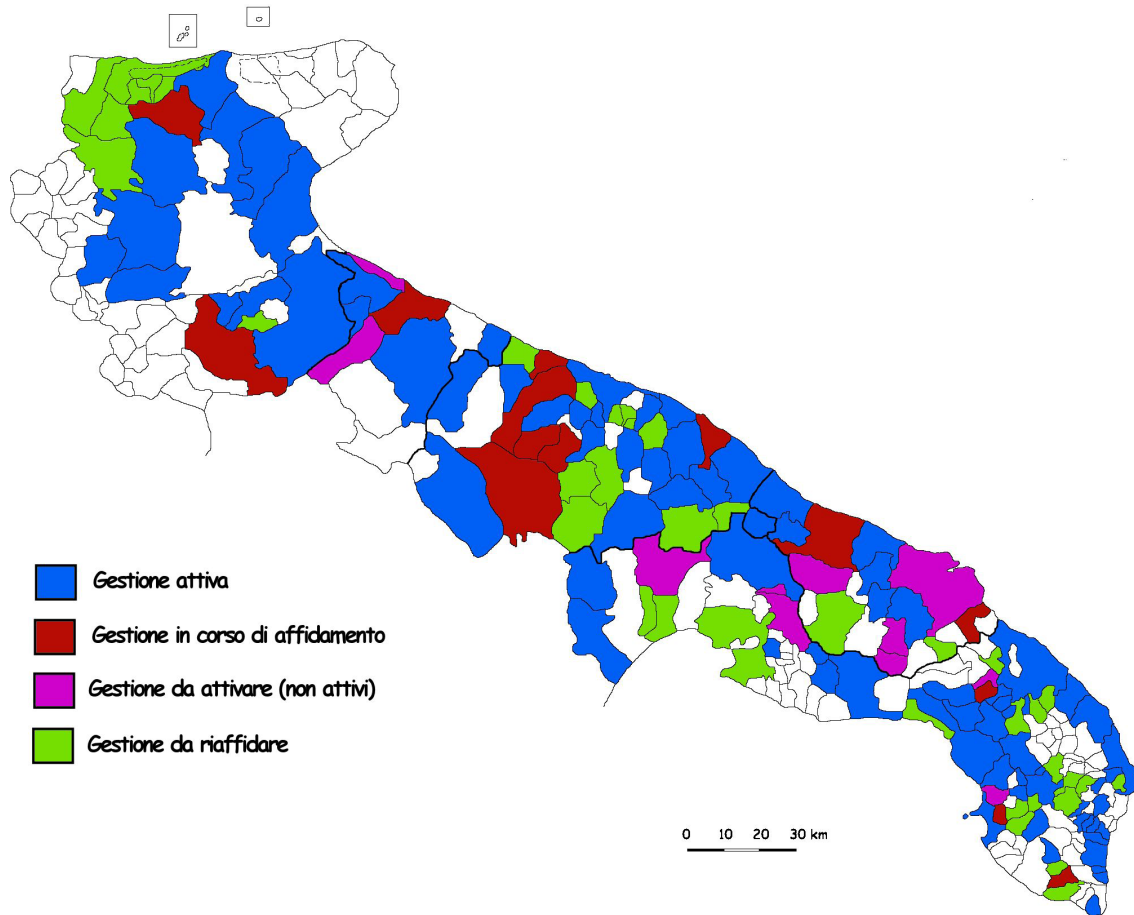


Fig. 1 – Regione Puglia: Comuni in cui sono presenti uno o più Laboratori Urbani e situazione di gestione.

Fonte: Elaborazione dell’Autrice su dati Regione Puglia 2016.

3. LA PAROLA AI GESTORI... – Un primo aspetto importante emerso dalla ricerca sul campo è che i Laboratori Urbani abbiano intercettato una serie di attori già attivi nelle città, impegnati a portare avanti attività artigianali, culturali e sociali (alcuni da 30 anni) (85% soggetti *no profit*) e che l’accesso alla gestione degli spazi abbia favorito la loro aggregazione al fine di cooperare e portare avanti progetti condivisi. Interessanti sono le motivazioni che hanno spinto ad acquisire la gestione del Laboratorio Urbano poiché denotano il senso di appartenenza e radicamento al territorio. Accanto a queste motivazioni emerge altresì il desiderio di attivare un processo di cambiamento e “mettere in azione quel pezzo di Puglia che vuole darsi un’opportunità” (Gestore Rigenera, 10/11/2017).

In tutti i casi i gestori sottolineano che prima della rigenerazione gli spazi avevano un’immagine negativa e neg-identitaria, legata allo stato di degrado e, molte volte, all’incapacità dell’attore pubblico di governare i propri beni. Per questo le denominazioni degli immobili prima della riqualificazione avevano una connotazione dispregiativa (per esempio “casa stregata” a Palo del Colle) oppure indica-

vano la condizione di opposizione rispetto alla fioritura del passato (per esempio Ex Fadda, un tempo stabilimento enologico appartenuto all'ammiraglio Fadda, Ex Viri, fabbrica di Noicattaro). Per i gestori attualmente, invece, in seguito alle politiche e pratiche generative, tali edifici sono tornati a essere ben integrati nel tessuto urbano, salvo poche eccezioni dovute all'eccessiva perifericità a scala urbana che non favorisce un'immediata accessibilità.

Dalle risposte degli intervistati si evince che i Laboratori sono stati accolti positivamente e sono considerati dai cittadini come un'importante risorsa comune sia nelle città di piccole dimensioni che in quelle più grandi, come Bari e Lecce. Essi sono spazi inclusivi e attrattivi, aperti a modalità differenti di fruizione. Nella maggior parte dei casi sono:

1. spazi in cui ci si incontra per passare il tempo con gli amici o studiare. L'accesso al laboratorio è libero. Solo in un caso il gestore ha affermato di richiedere il pagamento di una tessera;
2. spazi aperti a eventi culturali (seminari, conferenze e *meeting*) e spettacoli di ogni tipo che interessano sia la scala locale che quella sovra locale. Alcune volte le attività sono a pagamento per assicurare l'auto-sostenibilità economica; il costo, però, soprattutto degli spettacoli, non supera mai una certa soglia per promuovere l'accessibilità ad una ampia fascia di popolazione;
3. spazi per vivere la formazione attraverso laboratori, corsi e stage dedicati a musica, teatro, sport e danza ma anche alla riscoperta di lavori artigianali ai quali i fruitori si appassionano. I gestori sottolineano come a queste attività prendano parte larghe fasce di popolazione e che, per questo, nella vita del Laboratorio si fondano i saperi di diverse generazioni.

Più originali sono i casi in cui i laboratori si presentano come "spazio di luoghi", spazi cioè in cui hanno sede altre organizzazioni locali che utilizzano il contenitore in maniera temporanea o permanente. Questi laboratori si presentano come comunità in cui la fiducia e la condivisione sono alla base dei processi creativi di innovazione sociale. Esempi significativi sono l'Ex Fadda di San Vito dei Normanni (BR), Rigenera di Palo del Colle e MAT di Terlizzi (Ba). In questi casi il laboratorio è un "acceleratore di accessibilità sociale perché ha permesso di avere uno spazio a chi non avrebbe potuto permetterselo pagando una tariffa/affitto" (Covolo, 2015). L'ottica, infatti, è quella di vedere "lo spazio come una risorsa per chi entra e metterlo nella condizione di ricambiare, senza porre una barriera all'accesso. Quando è possibile cerchiamo sempre di creare questo meccanismo della messa in condivisione delle conoscenze e delle competenze in cambio dello spazio" (Gestore MAT 02/12/2017); "Non facciamo pagare un fitto alle associazioni ma chiediamo di reinvestire quelle somme in attività e progetti" (Gestore Rigenera 10/11/2017).

I gestori sottolineano che i laboratori hanno avuto un impatto positivo sulle città poiché hanno favorito il superamento delle logiche di campanile e di una serie di barriere di tipo mentale, culturale, sociale come ad esempio "essere sfigati di provincia; superare la diffidenza e l'invidia seguendo la legalità nelle assunzioni e la legalità nella vita del laboratorio" (Gestore Rigenera 10/11/2017). Tale considerazione per loro è comprovata dalle pratiche di dialogo e scambio nate all'interno degli spazi urbani con i cittadini (spesso coinvolti nella gestione partecipata degli spazi e nell'autocostruzione) e con associazioni ed enti locali pubblici e privati (scuole, comune, imprese, la stessa Regione); a scala sovraurbana tra gli stessi laboratori urbani (nascita di micro reti), oppure tra questi e altri soggetti o enti impegnati nello stesso ambito di azione (in modo speciale nel campo artistico-musicale).

Un altro aspetto preso in esame è la ridefinizione del rapporto centro-periferia tra città a scala regionale. I gestori sono consapevoli del fatto che i Laboratori Urbani abbiano modificato l'ordine della gerarchia urbana regionale potenziando le capacità competitive di alcune città. In particolare evidenziano come essi stiano aiutando ad uscire da una logica "Bari-centrica" soprattutto per quanto attiene le attività culturali (Gestore MAT 02/12/2017): infatti diversi laboratori di comuni medio-piccoli sono attrezzati come teatri e salette cinematografiche. Essi hanno sopperito all'assenza di questa funzione e hanno favorito il decentramento rispetto al capoluogo dell'offerta culturale (solo per citare alcuni esempi MAT a Terlizzi, EXVIRI a Noicattaro (Ba), Haustheater a San Cesario di Lecce). In altri casi il laboratorio ha messo in moto la capacità di una periferia di contare sulle proprie forze come nel caso del Laboratorio Abitare i Paduli che gestisce 5.500 ettari di ulivi secolari non più coltivati ma presenti come memoria viva della comunità (Parco Agricolo Multifunzionale). Per i gestori, dunque, il progetto Laboratori Urbani ha smosso le radici di contesti assopiti da diversi anni e benché sia nato come un'operazione di ristrutturazione immobiliare, è stato capace di attivare un grande patrimonio e ha dato la possibilità ai

giovani, e a chi si è sentito parte di una comunità, di partecipare al cambiamento e di avviare e catalizzare relazioni sia sul versante della dotazione che su quello dell'organizzazione del *milieu*.

4. ...E AGLI ATTORI REGIONALI. – Al punto di vista dei gestori dei Laboratori Urbani è opportuno accostare quello dell'istituzione regionale che ha avuto un ruolo di *pivot* nel progetto e che ora ne conserva uno di indirizzo. Tale ruolo non è volto a limitare la creatività e l'autonomia di azione dei gestori, piuttosto è teso ad individuare, di volta in volta, le barriere che è necessario rimuovere per favorire la costante crescita dell'esperienza dei laboratori sul territorio. Questa considerazione è il frutto dell'ascolto di Marco Ranieri e Tommaso Colagrande, referenti del progetto Laboratori Urbani presso l'Ente (intervistati il 22/03/17 e il 21/11/2017).

Dal loro punto di vista la prima grande barriera superata con l'esperienza dei Laboratori Urbani riguarda l'immagine e il concetto di centro di aggregazione giovanile. In Puglia, per un lungo periodo, non ci sono stati dei centri di aggregazione pubblici: prima dei Laboratori Urbani vi erano, infatti, o centri sociali espressione più di contestazione che di aggregazione oppure gli oratori, legati all'ambiente religioso. Tutti gli altri erano spazi privati dove i ragazzi se volevano accedere dovevano spendere o consumare. Il Laboratorio Urbano dunque è un elemento di innovazione assoluta in questo panorama.

Altre barriere su cui ha impattato il progetto sono legate, secondo Ranieri, ad alcune criticità connesse alla dimensione delle opere pubbliche e dei beni di proprietà pubblica. A tale proposito, sottolinea Colagrande, i Laboratori Urbani si sono scontrati con i tempi di realizzazione delle opere pubbliche: c'è stato un grande sforzo da parte della P.A. per rimanere nei tempi di ristrutturazione previsti dal bando (24 mesi). Questo è un importante risultato, sottolinea Ranieri: se si considera l'indice di valutazione degli investimenti pubblici si evince come al Sud, in genere, si impiegano pressoché 7 anni per far nascere un'opera pubblica dell'importo di circa 700.000 euro come i Laboratori Urbani. Un tempo così lungo avrebbe influito negativamente sul lavoro di progettazione partecipata facendo svanire l'idea iniziale.

Un altro limite si è rilevato in riferimento alla gestione affidata attraverso l'appalto di servizi: questa formula si è dimostrata troppo restrittiva e rigida poiché non permette al gestore di modificare le attività del laboratorio in corso d'opera per renderle rispondenti alle necessità che emergono di volta in volta dal territorio.

A questi aspetti oggettivi vanno aggiunti però degli elementi soggettivi che hanno concorso in taluni casi al fallimento. Laboratori Urbani coinvolge volutamente tre soggetti: il comune proprietario dell'immobile, un soggetto gestore e la comunità locale di riferimento. Quando questi attori non hanno ben interpretato l'opportunità che la rigenerazione di uno spazio urbano può procurare all'intera città il progetto non è decollato. La più importante causa di fallimento, difatti, risiede nel disinteresse verso il progetto da parte di tutti e tre i soggetti. “Quando l'ente locale ha colto semplicemente il bando come un'opportunità per la ristrutturazione di uno spazio pubblico dismesso, dove il soggetto gestore era semplicemente interessato a utilizzare le risorse del primo anno di gestione e la comunità locale non è stata affatto coinvolta e non si è sentita complice di un processo, il laboratorio urbano, piano piano, è sceso nel dimenticatoio o ha assunto una funzione di semplice contenitore per la formazione o per iniziative culturali” (Ranieri 21/11/2017). In particolare, sul versante della gestione, si riscontra come i fallimenti siano legati soprattutto a soggetti sganciati dalle realtà giovanili, mentre i casi di successo siano riconducibili a soggetti informali, a limite tra *for profit* e *no profit*, nati proprio tra le fasce più giovani della popolazione.

I casi di insuccesso, tuttavia, non hanno inficiato l'azione ma hanno spinto l'Ente Regione ad approfondire le cause e metterli a confronto con i casi di successo per individuare correttivi, superare le barriere della prima fase di progettazione e passare ad una nuova fase.

Nel 2013 si approva un nuovo piano Bollenti Spiriti intitolato “Tutti i giovani sono una risorsa” (DGR 2328/2013) e si lanciano nuove iniziative per ridurre le criticità, riattivare la minima parte di laboratori chiusi e strutturare una rete di laboratori urbani, un'infrastruttura di supporto dell'intero sistema di politiche giovanili 2014-2020 per mettere a frutto e consolidare l'imponente lavoro di recupero. Il Bando (chiuso a giugno 2016) amplia la definizione di Laboratorio Urbano e intercetta nuovi spazi già attivi da vivere come laboratori. Alla luce delle buone pratiche e delle esperienze virtuose della fase 1.0 del programma, indica i sei requisiti di un Laboratorio Urbano di qualità (stabilità, apertura, vitalità, trasparenza, sostenibilità economica e missione sociale) e precisa che alla rete potranno partecipare solo

i laboratori che rispondano a tali requisiti (Documento Strategico Laboratori Urbani Mettici le Mani, in www.metticilemani.it). Nel nuovo bando, inoltre, si supera la formula dell'appalto di servizi in favore della concessione d'uso dell'immobile completo di forniture, opzione che permette una maggiore flessibilità e consente di adattare il laboratorio ai bisogni e alle risorse del territorio; inoltre si apre la gestione ai più giovani assicurando una premialità ai soggetti composti da persone *under 35*. Per concludere, i due responsabili dei Laboratori Urbani presso la Regione ritengono che la barriera più grande, solo in parte superata, sia legata alla non visione da parte della Pubblica Amministrazione dei cittadini come portatori di opportunità per la trasformazione del contesto territoriale. L'esperienza dei Laboratori Urbani, invece, indica che le risorse infrastrutturali possono servire come acceleratori di processi che già sono presenti sul territorio.

5. PER CONCLUDERE. – Alla luce dei risultati raggiunti si può sostenere che i Laboratori Urbani, dove i gestori sono virtuosi e la comunità locale è ben coinvolta, sono generativi. La formula della rigenerazione leggera, in questo caso, si è dimostrata opportuna. Colagrande afferma che la Regione ha scelto consapevolmente di finanziare interventi piccoli e diffusi perché questi hanno permesso di alleggerire il più possibile le procedure e di dare la possibilità di accesso a nuove esperienze e a nuovi soggetti.

Ciò ha consentito ai Laboratori Urbani di assumere funzioni differenti all'interno di ciascuna città: in taluni casi essi hanno un ruolo di cerniera e di connessione tra pezzi del mosaico urbano (per esempio a Barletta il Gos); in altri hanno una funzione di "agopuntura" poiché provano a stimolare una parte del contesto urbano o di un quartiere per far ripartire un'intera porzione di città (è il caso di centri storici come Andria per esempio). In altri contesti il laboratorio è servito a collegare porzioni della Puglia che erano poco integrate e periferiche rispetto alla dinamica regionale. "La cosa più interessante è che Laboratori Urbani sia andato a seminare in posti su cui non avresti scommesso una lira. Il fatto che a Palo del Colle, a San Vito dei Normanni, a Locorotondo, a San Giovanni Rotondo il laboratorio funzioni è significativo" (Ranieri 22/03/2017). Per questo tale esperienza politica si può definire generativa perché è stata creatrice, ha interpretato il cambiamento come un processo aperto e continuo e, per questa ragione, si è impastata con la realtà e ne è divenuta principio attivo.

In questa esperienza di *governance* il cambio di rotta più importante per la Regione è stato proprio quello di uscire dagli schemi tradizionali e "affrontare il dualismo tra l'esigenza (o l'abitudine) di procedere per piani e programmi, e la mutevole vitalità che viene dal basso" (D'Elia, 2014, p. 133).

Questo salto, però, richiede di passare dal "potere sostantivo", che si esercita sugli altri e si esplica nelle forme di controllo della società, al "potere verbo", che si esercita insieme agli altri. È un potere condiviso (*co-power*) che non ha lo scopo di bloccare le energie ma di liberarle (Minervini, 2016, p. 27). Laboratori Urbani mette in luce che le politiche pubbliche, per essere efficaci, devono essere concepite come processi di cambiamento sociale che possono essere governati ma che portano con sé esiti non prevedibili in cui le risorse pubbliche costituiscono una leva di attivazione di risorse sociali: sono "risorse che generano risorse" (*ibid.*, p. 36). In questa imprevedibilità del cambiamento il ruolo del geografo diviene più che mai essenziale nell'individuare le dinamiche alla base dei processi spontanei, nell'attribuire senso a variabili che talvolta sono a margine della scena e, soprattutto, nel recuperare il capitale narrativo custodito nelle comunità attraverso il quale la prassi può divenire metodo, l'identità territoriale il punto di partenza per coltivare virtù civiche e città di relazioni.

BIBLIOGRAFIA

- BECCHETTI L. (a cura di), *Le città del ben-vivere. Il manifesto programmatico dell'Economia civile per le amministrazioni locali*, Milano, Ecra, 2017.
- CAMERON E., "New geographies of story and storytelling", *Progress in Human Geography*, 36, 2012, n. 5, pp. 563-572.
- COVOLO R., "Community as a #Commons. «Ex Fadda. San Vito dei Normanni. Brindisi»", in VENTURI P., RAGO S. (a cura di), *L'economia della coesione nell'era della vulnerabilità*, Forlì, AICCON, 2015, pp. 101-111.
- D'ELIA A., "Contributo", in VENTURI P., RAGO S. (a cura di), *Dal Dualismo alla Co-Produzione. Il ruolo dell'Economia civile*, Forlì, AICCON, 2014, pp. 131-135.
- HIRSHMAN A.O., *La strategia dello sviluppo economico*, Firenze, La Nuova Italia, 1968.
- MAGNAGHI A., *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010.
- MINERVINI G., *La politica generativa. Pratiche di comunità nel laboratorio Puglia*, Roma, Carocci, 2016.

PECK J., *Austerity Urbanism. The Neoliberal Crisis of American Cities*, New York, Rosa Luxemburg Stiftung New York Office, 2015.

RABBIOSI C., "Urban regeneration 'from the bottom up'", *City*, 20, 2016, n. 6, pp. 832-844.

RAFFESTIN C., *Per una geografia del potere*, Milano, UNICOPLI, 1981.

TURCO A., *Configurazioni della territorialità*, Milano, Franco Angeli, 2017.

www.demo.istat.it., 30/11/2017

www.bollentispiriti.regione.puglia.it 30/11/2017

www.metticilemani.it 30/11/2017

Università degli Studi di Bari "Aldo Moro": mariateresa.gattullo@uniba.it

RIASSUNTO: Il presente contributo analizza il progetto Laboratori Urbani, avviato dalla Regione Puglia nel 2005 con il Programma per le Politiche giovanili Bollenti Spiriti: una massiccia operazione di rigenerazione urbana di tipo "leggero" che ha messo in moto molteplici potenzialità inesprese del patrimonio materiale e immateriale della rete delle città pugliesi. L'obiettivo è individuare, attraverso un'indagine diretta, in che modo tali Laboratori, con il continuo dialogo tra pratiche dal basso e politiche di *governance*, abbiano trasformato i "vuoti" del passato urbano, e le barriere neg-identitarie generate dagli stessi, in "culle" delle città del futuro.

SUMMARY: The present contribution analyzes the Urban Laboratories Project, launched by the Apulia Region in 2005 within the *Bollenti Spiriti* Youth Policy Program: a massive operation of urban "light" regeneration that has triggered the unexpressed potential of the material and immaterial heritage of the urban Apulian network. The aim is to identify, through a direct survey, how these Urban Laboratories, with the continuous dialogue between the bottom up and governance policies, have turned the "vacuums" of the urban past, and their neg-identity barriers, in "cradles" of the future cities.

Parole chiave: rigenerazione urbana, politica generativa, Progetto Laboratori Urbani

Keywords: urban regeneration, generative policy, Laboratori Urbani Project

CRISTIANA RANIERI

ECONOMIA SOCIALE E TERRITORIO, PROSPETTIVE E STRUMENTI DI GENERATIVITÀ DI BENESSERE A LIVELLO LOCALE

1. **PREMESSA.** – Il tema sollecitato nella VII Giornata di studio “Oltre la globalizzazione” richiede di capire se in nuove geografie di sviluppo “locale”, quale “dimensione dell’agire economico che carica il territorio di valore aggiunto”, i confini dentro i quali si rappresentavano gli spazi stanno saltando e se, nello stesso tempo, nel problema dei grandi processi, il problema di ricostruire l’essere in comune, il problema della comunità, diventa fondamentale per mettere assieme prossimità e simultaneità nel rapporto tra *spazi* e *luoghi*. Dentro questi grandi processi, dove cambia anche il meccanismo della comunità che si occupa dei territori, si evidenziano nuove tassonomie della fragilità e di esposizione a condizioni di svantaggio sociale in uno scenario di nuove demografie di sviluppo. Il problema è essere in grado di “rimettere insieme i grandi processi in collegamento con l’operosità”, mentre “la sussidiarietà orizzontale assume una funzione fondamentale” (Bonomi, 2016, p. 33).

Nelle attinenze di contenuto della specifica sessione sulle “nuove forme di rigenerazione urbana, tra pratiche e politiche”, il riferimento è posto sulle politiche che hanno consentito all’amministrazione pubblica di esternalizzare funzioni di gestione e rigenerazione dello spazio urbano e anche a politiche indirette volte a valorizzare l’attivismo e l’auto-organizzazione dei cittadini. E pure, nel riferimento, “emerge la necessità di ripensare i significati stessi associati al termine di rigenerazione urbana, alla luce delle forme diversificate che stanno assumendo negli ultimi anni i processi di rinnovamento dello spazio urbano”. È dunque possibile che tale necessità sia da assumere al tempo stesso come rigenerazione dei *luoghi* comunitari che passa attraverso processi di inclusione sociale (1).

Il presente contributo ha inteso situare il discorso articolando alcuni focus di analisi derivanti da attività di studio e ricerca in materia di inclusione sociale, economia sociale e non profit, ponendo in connessione la dimensione di programmazione sociale a livello territoriale con quella delle pratiche di relazione pubblico-privato sociale, e mettere a fuoco alcune implicazioni della *governance* amministrativa e dei riflessi geografici. Nell’evidenziare aspetti di trasversalità contemporaneamente a profili e prassi di soggettività territoriale, si assume come prospettiva che diverse misure di pianificazione strategica e di coprogettazione nell’azione di *policy making* a livello locale siano volte a massimizzare gli effetti di “amministrazione socialmente responsabile” in termini di impatto sociale, infrastrutturazione sociale e BES (benessere equo e sostenibile) (2). In tale prospettiva si tratta anche di poter delineare quali, e in quali termini, le diverse misure declinano le dimensioni di qualità della vita, i significati e le sfide da affrontare che concorrono all’attrattività di un territorio, in che modo si svolga e collochi questa propensione a fronte di “de-funzionalizzazione” dei confini, e in che termini, nella dimensione locale da demarcare fisicamente, i *bisogni reali* rappresentino un costo o un investimento rispetto a ecosistemi per costruire sostenibilità in nuove forme di governance dello spazio pubblico. Nel considerare l’infrastrutturazione sociale come parte del meccanismo delle azioni istituzionali e nel più ampio complesso della partecipazione, il contributo affronta, quindi, il tema dell’economia sociale, e di quei soggetti che entrano nella sfera di azione dell’interesse generale, dei processi di accountability nella catena di valore del complesso degli interessi in gioco (Ranieri, 2015), da “connettere” nei profili di comunità, quale fattore di generatività di benessere a livello locale. Le questioni territoriali di seguito argomentate (3) toccano le

(1) Si tratta anche di uno sviluppo di paradigmi concettuali nelle prospettive teoriche della cosiddetta economia civile.

(2) Sulla definizione e la misurazione di B.E.S. si rinvia al sito dell’Istat, <https://www.istat.it/it/benessere-e-sostenibilit%C3%A0/misura-del-benessere>.

(3) Si rinvia anche alla slide 3 (mappa concettuale) in <http://oa.inapp.org/handle/123456789/117>.



sfide di inclusione nelle dimensioni caratterizzanti le politiche sociali a livello locale, le nuove forme di *governance* dello spazio pubblico, le pratiche partecipative e i soggetti in campo.

2. TERRITORI, INFRASTRUTTURAZIONE SOCIALE E SFIDE DI INCLUSIONE. – Nell’accentuazione delle disuguaglianze sociali non pochi sono gli indicatori che mettono in luce l’esistenza di una certa permeabilità delle soglie di *vulnerabilità/fragilità*, principalmente verso il basso. La questione della differenziazione delle opportunità per territorio è un tema di rilievo per il ragionamento nel suo complesso che incide su tutte le possibilità di percorsi esistenziali e che va oltre il bisogno sporadico legato a necessità economiche o semplicemente all’impatto specifico della crisi. Nel concetto di fragilità si sta ampliando la forbice “tra quella parte di popolazione che per possibilità economiche e per competenze può accedere a tutta una serie di opportunità ed una fascia, invece, che pur non vivendo condizioni di fragilità in senso stretto, non ha più la possibilità di accedere a quelle stesse opportunità” (Vaccaro, 2016, p. 96), e una condizione che fino a non molto tempo fa rappresentava lo *standard* di una società sostanzialmente non più tutelata. E in questa complessità è da considerare se investimenti nel sociale consentiranno di dare opportunità di inclusione e integrazione sociale ai più fragili e frenare il rischio di una competizione sociale su decrescenti risorse per l’assistenza in una linea di “galleggiamento” vulnerabile che dipende anche dal funzionamento del nostro sistema di welfare che, nella riduzione della copertura pubblica, funziona portando con sé effetti sociali regressivi (*ibid.*, p. 67). E anche, nel modo in cui si è spesso verificato il passaggio da sussidiarietà a subalternità, rischia di impattare sulle modalità di erogazione dell’offerta al massimo ribasso “trascinando il modello verso il basso” (*ibid.*, p. 82). Altra questione riguarda la gestione della complessità che si delinea dal lato della domanda che opera nel territorio, che nasce nelle persone e nelle comunità, dove dar conto di spazi di prossimità nelle implicazioni di programmazione e nel complesso della sussidiarietà. Negli orientamenti della relazione tra welfare, benessere ed economie evitare ogni forma di dipendenza assistenzialistica comporta la capacità di declinare risposte ai bisogni sia attraverso servizi materiali e accessibili sia con percorsi di attivazione che generano un valore aggiunto di partecipazione. Promuovere autodeterminazione e coesione delle comunità locali, in una logica di welfare generativo, implica ricadute concrete che, ad esempio nell’ambito di interventi di contrasto alla povertà e alle “opportunità” di inclusione “attiva”, sostengano anche forme di agency (Leone, 2015, p. 4) e “la capacità di agire attivamente e trasformativamente nel contesto in cui si è inseriti” (4). Per un *welfare* capace di rappresentare una piattaforma efficace di riconnessione e coesione sociale un assunto è che i processi di inclusione attiva siano favoriti dal coordinamento tra i diversi livelli di *governance*, nonché dell’azione coordinata dei soggetti (politici, amministrativi e territoriali). Per mettere in atto strategie di *policy field* e di *capacity building* indirizzate “all’obiettivo dell’inclusione sociale, è necessario raggiungere una cooperazione e coordinamento tra i diversi soggetti che afferiscono al sistema nel suo complesso” (Leone, 2015, p. 48), dove assumono “importanza gli accordi di partenariato e la fiducia reciproca nei rapporti tra i diversi attori” (*ibid.*, p. 130).

3. DI DIMENSIONI CARATTERIZZANTI LE POLITICHE SOCIALI A LIVELLO LOCALE. – In una prospettiva di pianificazione territoriale locale, i Comuni di un distretto, associati tra di loro e con la Azienda Sanitaria Locale, con il concorso di tutti i soggetti attivi nella progettazione, definiscono il sistema integrato di interventi e servizi sociali del loro territorio. Secondo quanto dettato dalla legge 328/2000, la Legge quadro “per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali”, in particolare all’art. 19, nelle attuazioni regionali per il governo delle politiche sociali territoriali, l’unione di Comuni associati tra loro, interagiscono e concorrono alla realizzazione del sistema locale dei servizi. Attraverso gli indirizzi nazionali, l’attuazione di livello regionale, il Piano regionale, affida agli Ambiti territoriali obiettivi di carattere generale per creare le condizioni dell’integrazione dei servizi, guardando al più ampio sistema di welfare (politiche del lavoro, casa, istruzione, formazione, ambiente etc., oltre che alla costruzione organica del rapporto tra sanitario e sociale) nell’esercizio associato delle funzioni sociali e una gestione unitaria della rete dei servizi. Gli Ambiti rappresentano contesti geografici definiti, con una propria

(4) Nello sviluppo del concetto di agentività umana (*human agency*) della teoria socio-cognitiva.

denominazione, e si configurano attraverso forme istituzionali di gestione associata tra i Comuni che li costituiscono, quali ad esempio Unione dei Comuni, Associazione dei Comuni, Convenzione per l'esercizio associato dei servizi. Nelle analisi territoriali (5) si evidenzia che la distribuzione degli Ambiti territoriali per regione (Fig. 1) presenta caratteristiche differenti per numero degli stessi oltre, al loro interno, una eterogeneità del numero di comuni che li costituiscono, le forme istituzionali di gestione applicate, le forme di collaborazione fra Comuni e Aziende Sanitarie a volte coincidenti nel raggio di azione del bacino di competenza, e con i confini provinciali e tra i distretti sociali e/o sanitari. Nel territorio nazionale, nelle 597 realtà di Ambito che sono state censite (INAPP, 2017), emerge che le soggettività territoriali e di *governance* amministrativa si siano andate delineando nelle attuazioni regionali del sistema integrato dei servizi anche in stretta relazione a Programmi di politica nazionale (ad esempio su misure di contrasto alla povertà e per l'inclusione, quali il Sia e ora il Decreto Rei).

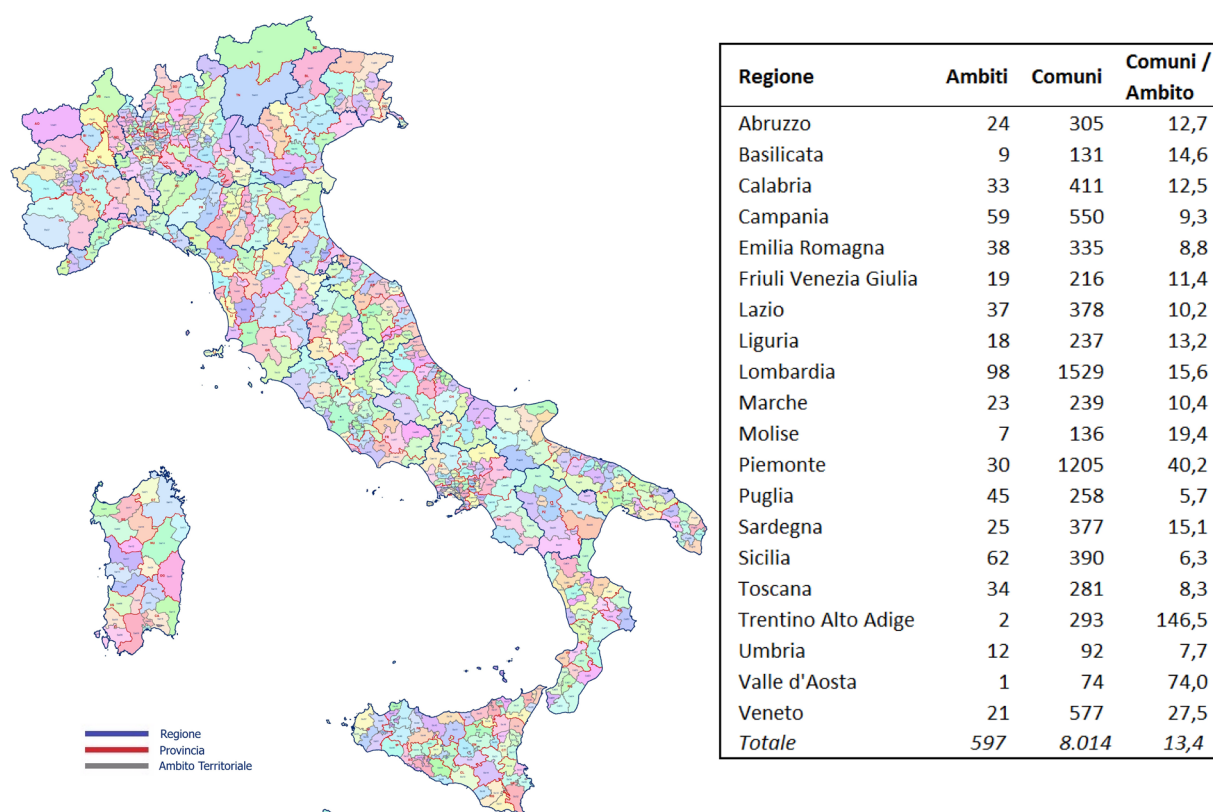


Fig. 1 – Riflessi geografici delle governance amministrative: Ambiti territoriali sociali.

Fonte: Elaborazione INAPP 2017 su dati MLPS e ISTAT 2016 (v.a.).

GIS: INAPP 2017, su *shape-file* prodotto da “Alleanza contro la povertà” 2016.

Le diverse morfologie che possono essere assunte nei modelli organizzativi prevedono un soggetto istituzionale che esercita la funzione di Ente capofila, la costituzione di una struttura tecnico/amministrativa dotata di autonomia (vedi Ufficio di Piano), e l'adozione di un Piano Sociale di Zona, ad esempio per Accordo di programma, come strumento di programmazione locale che, a partire da un'attenta analisi delle necessità delle comunità e dei territori da una parte e delle risorse a disposizione dall'altra

(5) Sviluppate nel corso della “Rilevazione straordinaria degli interventi contro la povertà negli ambiti territoriali. Monitoraggio Piani di zona”, attività svolta nell'ambito del PON Inclusione di cui all'asse 3 “Sistemi e modelli di intervento sociale”, INAPP - Ministero Lavoro e politiche sociali, DG Inclusione sociale (cfr. www.inapp.org), conclusa a gennaio 2018. Per le elaborazioni in Tav.: M. Cioppa, M. Cuppone, per la georeferenziazione: S. Marsiglia.

(6), esplicita i contenuti e le azioni da realizzare per il conseguimento di obiettivi strategici su aree di intervento e specifici bisogni, livello di prestazione, anche in relazione ad un sistema di accreditamento dei servizi, budget di distretto, sistema dei controlli, monitoraggio e verifica dei risultati raggiunti.

4. DELLE PRATICHE PARTECIPATIVE, CON FOCUS SU COPROGETTAZIONE. – Oltre alla gestione associata per razionalizzare e migliorare il sistema integrato vi è anche la previsione di forme di programmazione partecipata e di coinvolgimento degli utenti dei servizi, degli operatori, degli attori e dei cittadini e le varie espressioni della società civile. È a tal riguardo che, ad esempio nel Piano di Zona, si fa riferimento ad assemblee territoriali, tavoli tematici e di coprogettazione per l'articolazione di linee di sviluppo a partire dalle analisi di situazioni (emerse) di bisogno nel territorio.

Le pratiche di relazione intese come attivazione delle comunità nella ricerca continua di risposte a problemi in costante aumento e cambiamento sono intese anche all'interno di un processo di innovazione, nell'evoluzione dei relativi modelli gestionali nonché dei rapporti con il partenariato socio-economico. Tenere insieme il *government* e la *governance* della "cosa pubblica", configurando un Piano regolatore delle politiche sociali su temi su cui deve svilupparsi una comunità solidale, permette di disegnare e gestire un nuovo sentiero di sviluppo nella produzione dei servizi in chiave territoriale, quali luoghi per la creazione di valore, catalizzando idee e iniziative, mettendo a sistema le sollecitazioni che partono dai territori, corresponsabilizzare i soggetti in campo e rafforzare il senso di appartenenza verso i progetti e i programmi di politica pubblica promossi (De Ambrogio, Guidetti, 2017).

Nel concetto di partecipazione alle politiche sociali, introdotto dalla L. 328/00 per la riforma dell'Assistenza sociale, la coprogettazione rappresenta una forma di collaborazione tra P.A. e Terzo settore per la realizzazione di attività e interventi in base al principio di sussidiarietà e sostegno dell'impegno privato nella funzione sociale espresso dalla Costituzione (art. 118). Nel quadro del D.P.C.M. del 2001 (7) viene richiamata la coprogettazione come istituto giuridico-amministrativo per regolare la relazione tra enti pubblici e privato sociale che le Regioni hanno nel corso del tempo introdotto con Atti su modalità effettive di applicazione in ordine ad esempio all'esercizio dei rapporti, anche di semplificazione amministrativa, e con riguardo alla valorizzazione degli enti del terzo settore all'interno dei piani di zona nell'ambito dei servizi alla persona ed alla comunità, e di collaborazione e/o per attività sperimentali ed innovative nel settore dei servizi sociali, in conformità di procedure di selezione pubblica, di accreditamento, convenzioni e accordi procedurali. Anche in questo ambito di governance amministrativa si evidenzia l'eterogeneità delle realtà regionali e locali (INAPP, ex ISFOL, 2017).

Una riflessione da focalizzare è sul nuovo modello di relazione pubblico-privato che lo strumento della coprogettazione porta con sé. Con la riforma del titolo V della Costituzione nel 2001, le Regioni hanno acquisito in modo esclusivo competenza sulle politiche sociali, "potendo così decidere se rimanere nel solco tracciato dalla 328/00 o se, viceversa, costruire forme alternative di welfare locale" (Gori, 2004).

Una prospettiva è che l'applicazione territoriale della coprogettazione permetta l'attivazione e l'aggregazione di competenze, abbia un forte impatto sociale e rappresenti una logica di innovazione di azioni in campo di "welfare comunitario" e in una gestione di "beni comuni".

Si tratta anche di nuovi equilibri e relazioni che richiedono ancora consapevolezza, sistematizzazione e modellizzazione di pratiche che si stanno sviluppando così come delle ricadute effettive che gli atti normativi, di indirizzo e regolazione, hanno portato nella relazione tra enti pubblici e privato sociale. Nelle prospettive pragmatiche, una considerazione posta è alla coniugazione di risorse (economiche, logistiche, umane e culturali) messe a disposizione dalle istituzioni pubbliche (Stato, Regioni, Comuni, Asl, Scuole, ecc.) e da enti di Terzo settore (cooperative, associazioni, fondazioni, ecc.) e da altri soggetti (donatori, aziende, ecc.). Ma anche, trasversalmente, ponendo rilevanza su quel "capitale sociale" (valori, legami sociali, fiducia, propensioni solidaristiche, capacità di intraprendere, ecc.) presente nelle comunità locali.

(6) Costituite ad esempio da fondi statali, regionali, europei, da bilancio del Comune, Asl, Fondazioni.

(7) Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri "Atto di indirizzo e coordinamento sui sistemi di affidamento dei servizi alla persona ai sensi dell'art. 5 della L. 8 novembre 2000, n. 328".

Negli approcci che sottolineano i vantaggi di sviluppo partecipativo in termini di valore aggiunto e potenzialità per la realizzazione di sistemi di welfare, si è pure concentrata l'idea che il coinvolgimento degli attori nei processi decisionali, riguardo alle questioni collettive, porti importanti benefici sociali diretti anche di natura economica e politica (Colombo, Gargiulo, 2012; 2016).

Un'altra implicazione delle pratiche di coprogettazione a livello locale riguarderebbe la coniugazione degli aspetti di corresponsabilizzazione con quello di assunzione di rischi (Fareri, 2009) degli attori che esprimono interessi e competenza e sono disponibili ad integrare risorse esistenti e trovarne e investire di nuove. Si tratta di percorsi di sviluppo sociale che non riguarda più soltanto i Piani di zona ma anche, ad esempio, bandi europei, contratti di quartiere e patti territoriali e, nel più complesso ambito di applicazione, lo sviluppo di economie plurali.

5. DEI SOGGETTI IN CAMPO, E SULLE NUOVE GOVERNANCE DELLO SPAZIO PUBBLICO. – Gli orientamenti nel cambiamento della relazione tra pubblica amministrazione e soggetti della società civile organizzata, intravedono l'affermazione del “sociale” dentro nuove forme di economia collaborativa, di cittadinanza attiva e di mutualismo, dove rigenerare un nuovo ecosistema nei meccanismi di produzione del valore comporta “la produzione come fatto sociale” (Becattini, 2016, in Venturi, Rago, 2016, p. 5). In una ecologia dello sviluppo sul valore condiviso, un punto di vista è l'idea che le politiche sociali siano politiche di sviluppo, non solo interventi emergenziali o progetti ex post sul disagio.

La rilevanza del Terzo settore e dell'economia sociale è un profilo che in misura crescente emerge dall'analisi delle questioni relative allo sviluppo territoriale. Nel coinvolgimento in chiave territoriale dei soggetti della società civile organizzata concorre la rilevanza della persona rispetto alla produzione di beni e servizi, l'interesse generale e gli obiettivi di sviluppo sostenibili che riguardano una particolare capacità di autoorganizzazione della società civile, orientata al principio di reciprocità, dove sono importanti tanto le cose che si realizzano quanto le modalità del proprio operare ed i termini qualitativi della partecipazione (Scialdone, 2014, p. 783), così come l'effetto leva esercitato dalle pratiche di accountability per il radicamento (*ibidem*). Accezioni di respiro europeo ed internazionale declinano la dimensione dell'economia sociale quale canale e opportunità per la partecipazione, e nell'assunzione di responsabilità, di titolarità dei cittadini in rapporto al futuro sostenibile (CIRIEC, 2017, p. 2), e che riguarda una dinamica di reciprocità e solidarietà che collega gli interessi individuali a quelli collettivi (come in una definizione dell'Ess [Economia sociale e solidale] analizzata già dall'ILO nel 2011).

Nel sistema nazionale, dai dati relativi al censimento delle istituzioni non profit dell'Istat risulta che le organizzazioni attive in Italia non solo abbiano “tenuto” di fronte alla crisi, ma siano incrementate, anche nelle unità locali. Si tratta di oltre 300.000 unità, con circa un milione di risorse umane retribuite, 5 milioni di volontari; con dati finanziari (entrate ed uscite di bilancio) intorno ai 60 miliardi di euro (8). Per circa i due terzi le unità di offerta riguardano servizi di pubblica utilità, orientati al benessere della collettività; i settori di attività economica dove il non profit è più presente sono: cultura, sport e ricreazione; segue sviluppo economico e coesione sociale con inserimenti lavorativi in imprese sociali e ambiente/tutela del territorio; e per un terzo sanità, poco distante dal settore istruzione e ricerca, i servizi per le scuole dell'infanzia e la formazione.

Nella costruzione di sistemi integrati di servizi ed interventi sociali locali, sono previste forme di “accreditamento” dei soggetti di Terzo settore attraverso l'iscrizione a registri/albi/elenchi (Fig. 2). Le analisi territoriali svolte sui sistemi di registrazione degli enti (9) evidenziano una rappresentazione territoriale eterogenea, e a tratti frammentata, per gestione da parte di una pluralità di soggetti diversi (Regioni, Province, Prefetture, CCIAA, Ministeri, Agenzie *et al.*) di una miriade di registri, albi ed elenchi di iscrizione degli enti disciplinati da norme settoriali (Organizzazioni di volontariato, Associazioni di promozione sociale, Cooperative sociali, ecc.) (INAPP, 2017). Con la Riforma del Terzo settore, viene istituito un Registro Unico la cui iscrizione è obbligatoria per gli enti che si avvalgono prevalentemente o stabil-

(8) Rispetto ai dati del 2014, i due terzi delle istituzioni non superano i 30.000 euro di entrate e solo il 4,5% va oltre i 500.000 euro assorbendo l'81,8% delle entrate totali. Si precisa che più recenti dati sono stati presentati il 20 dicembre 2017.

(9) Monitoraggio sviluppato nell'ambito del PON Inclusion, Asse 3 “Sistemi e modelli di intervento sociale”, INAPP (ex ISFOL) - Ministero Lavoro e politiche sociali, DG Terzo settore e RSI.

mente di finanziamenti pubblici, di fondi privati raccolti attraverso pubbliche sottoscrizioni, di fondi europei destinati al sostegno dell'economia sociale, che esercitano attività in regime di convenzione o di accreditamento con enti pubblici, che intendono avvalersi delle agevolazioni previste (misure fiscali e di sostegno economico). L'iscrizione viene per legge subordinata al possesso di determinati requisiti, tra i quali le previsioni statutarie delle finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale, e l'impegno in attività di interesse generale (10).

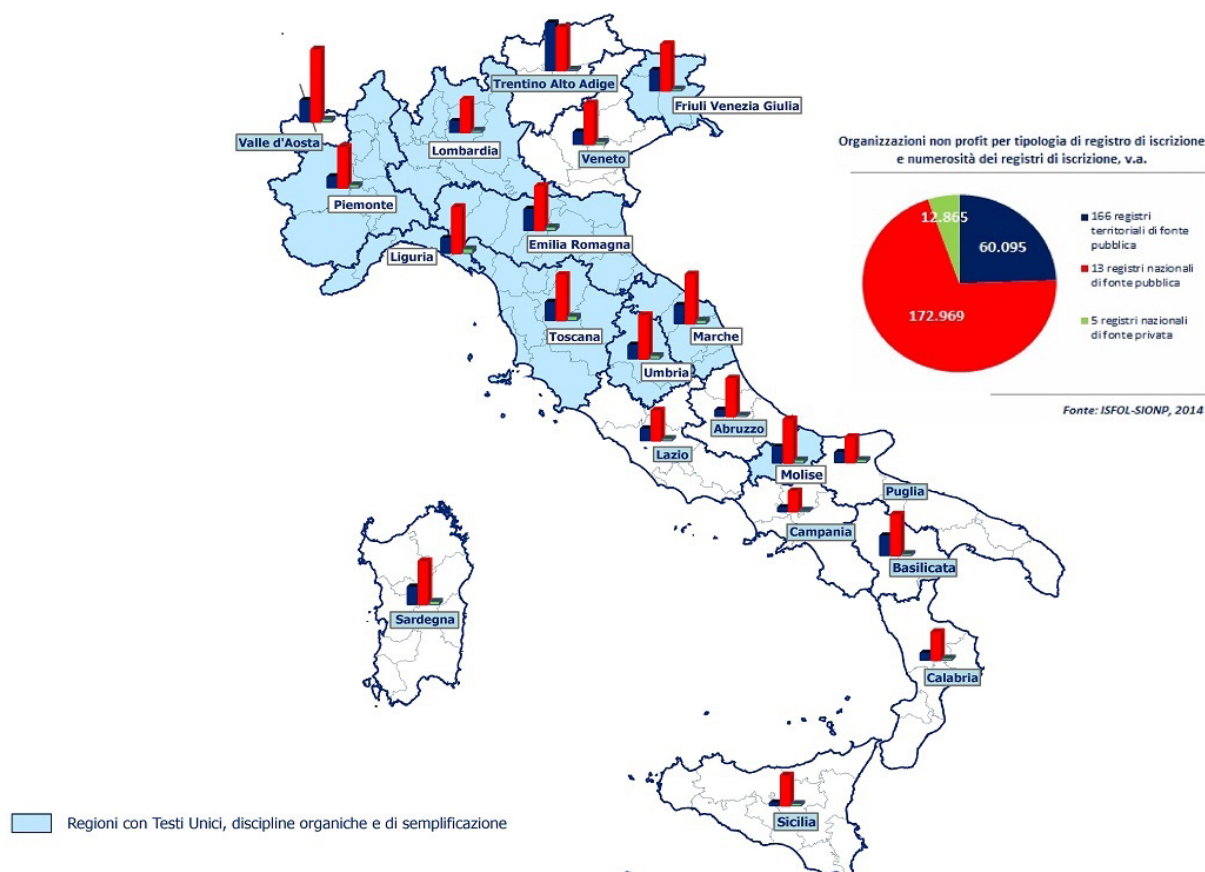


Fig. 2 – Riflessi geografici delle *governance* amministrative: sistemi di registrazione degli enti di terzo settore.

Fonte: INAPP, 2017.

Nel qualificare il perimetro dei soggetti “accreditati” nella natura e nell’operato una scelta importante starebbe nell’assumere la prospettiva di impatto sociale nella implementazione delle architetture

(10) Quali declinati all’art. 5 del D. Lgs n. 117/2017:

1) Assistenza sociale; assistenza sanitaria; assistenza socio-sanitaria; 2) Beneficenza; 3) Istruzione; educazione; formazione, formazione universitaria e post universitaria; formazione extra-scolastica finalizzata alla prevenzione della dispersione scolastica ed al successo scolastico e formativo 4) Sport dilettantistico; 5) Tutela, promozione della cultura e dell’arte; valorizzazione del patrimonio culturale e delle cose d’interesse artistico e storico di cui alla L. 1089/39, ivi comprese le biblioteche e i beni di cui al d.P.R. 1409/63; 6) Turismo sociale; ricerca ed erogazione di servizi culturali; 7) Tutela dell’ecosistema e valorizzazione della natura e dell’ambiente, con esclusione dell’attività, esercitata abitualmente, di raccolta e riciclaggio dei rifiuti urbani, speciali e pericolosi di cui all’art. 7 D.Lgs. 22/97; 8) Tutela dei diritti civili; 9) Ricerca scientifica di particolare interesse sociale svolta direttamente da fondazioni ovvero da esse affidata ad università, enti di ricerca ed altre fondazioni che la svolgono direttamente, in ambiti e secondo modalità da definire con apposito regolamento governativo emanato ai sensi dell’art. 17 della L. 400/88; 10) Servizi strumentali alle imprese sociali resi da enti composti in misura superiore al 70% da organizzazioni che esercitano un’impresa sociale. Indipendentemente dai settori di attività le organizzazioni che esercitano attività d’impresa al fine dell’inserimento lavorativo di soggetti svantaggiati e disabili, a patto che questi lavoratori rappresentino almeno il 30% del personale. Si segnala che sulla definizione di interesse generale, parte delle finalità che concorrono alla qualificazione giuridica di ente del terzo settore, vi sono concettualizzazioni tra le quali cfr. anche il contributo di Moro (2017).

istituzionali corrispondenti. Una delle declinazioni di impatto sociale attiene agli “effetti – nel breve, medio e lungo termine – sulla comunità di riferimento” (11).

Nella questione di intercettare domanda sociale e corrisponderle efficacemente nei modelli di sviluppo, si sta orientando una discussione sulla *qualità della crescita*. Il fatto che il BES, cioè il benessere equo e sostenibile (12), sia stato inserito nella legge di bilancio è una novità importante nell’implementare una nuova capacità di visione e di programmazione che si pone anche nei termini di dimensioni da ricostruire rispetto agli effetti, “misurando” gli impatti sociali che ne discendono.

Nelle prospettive delineate, quella abilitata dalla riforma del Terzo settore è a supporto di una biodiversità economica di forme di imprenditorialità sociale titolate a concorrere alla produzione di valore condiviso dove la vera grande distinzione non è tanto quella tra enti for profit e enti non profit ma è la concezione “del senso” a fare la differenza (Zamagni, 2016).

Se il discorso sull’impatto sociale ricomprende competenze e mezzi organizzativi messi a disposizione dei territori nella natura relazionale dei processi di accountability una riflessione da assumere nei nuovi modelli di governance è, pertanto, sul come gli attori territoriali possano “dar conto” in termini utili e trasparenti nel misurarsi con la promozione dello sviluppo di comunità.

BIBLIOGRAFIA

- BONOMI A., “Da Spazi a Luoghi. Le nuove geografie dello sviluppo locale”, in VENTURI P., RAGO S. (a cura di), *Da Spazi a Luoghi. Proposte per una nuova ecologia dello sviluppo*, Forlì, AICCON, 2016, pp. 30-33.
- CIRIEC, *Sviluppi recenti dell’economia sociale nell’Unione europea*, Bruxelles, CESE, 2017.
- COLOMBO D., GARGIULO E., “Participation and privatisation in neoliberal policies: the case of Italian “piani di zona”, *Special Issue: Neoliberalism*, 9, 2016, n. 2, pp. 495-516.
- DE AMBROGIO U., GUIDETTI C., *La coprogettazione. La partnership tra pubblico e terzo settore*, Roma, Carocci Faber, 2016.
- FARERI P., “Rallentare. Il disegno delle politiche urbane”, in BIANCHETTI E., *Una partnership innovativa. Ma in Italia si è diffusa a macchia di leopardo*, Vdossier, 3, 2016, pp. 11-21.
- GORI C., *La riforma dei servizi sociali in Italia. L’attuazione della legge 328 e le sfide future*, Roma, Carocci, 2004.
- INAPP, *Supporto tecnico scientifico al Ministero in materia di co-progettazione per la diffusione degli orientamenti delle Linee Guida ANAC, Ricognizione sul territorio nazionale 2016*, OA.INAPP, 2017, <http://isfolo.isfol.it/handle/123456789/1615>.
- INAPP, Av.Vv., *Elementi per una proposta di registro unico del Terzo settore*, *Primo e secondo rapporto di monitoraggio sistema registrazione degli enti*, OA.INAPP, 2017, <http://inapp.org/it/Pubblicazioni/Documenti/Technical%20Report>.
- ISTAT, *Rilevazioni sulle Istituzioni Non Profit*, Direzione Centrale per le Statistiche Economiche, censimenti permanenti sulle unità economiche, <https://www.istat.it/it/censimenti-permanenti/istituzioni-non-profit>, 2014.
- LEONE L. (a cura di), *Trasferimenti monetari condizionali per il contrasto della povertà infantile e l’inclusione sociale: una review realista sui paesi dell’area OCSE*, NUVAL, Roma, Dipartimento Politiche di Coesione, 2015.
- MORO G., *Linee guida sulla valutazione dell’impatto sociale e sulla rendicontazione sociale delle organizzazioni di terzo settore*, Roma, Fondaca, marzo 2017.
- RANIERI C., *Rendicontazione sociale, catena di valore e questione della misurabilità*, Isfol Research Paper, 27, 2015.
- SCIALDONE A., “Sull’evoluzione delle organizzazioni solidaristiche. Dinamiche regionali e problemi di accountability”, *Rivista giuridica del Mezzogiorno*, 4, 2014, pp. 783-812.
- VACCARO K., “Quale welfare per la terza società? Le sfide dell’inclusione sociale”, in VENTURI P., RAGO S. (a cura di), *Da Spazi a Luoghi. Proposte per una nuova ecologia dello sviluppo*, Forlì, AICCON, 2016, pp. 67-82.
- ZAMAGNI S., “I luoghi dell’economia civile per lo sviluppo sostenibile”, in VENTURI P., RAGO S. (a cura di), *Da Spazi a Luoghi. Proposte per una nuova ecologia dello sviluppo*, Forlì, AICCON, 2016, pp.11-21.

INAPP (Istituto nazionale per l’analisi delle politiche pubbliche), Roma: c.ranieri@inapp.org

RIASSUNTO: Il contributo articola alcuni focus di analisi derivanti da attività di studio e ricerca in materia di inclusione sociale, economia sociale e non profit considerando diverse misure di pianificazione strategica e di coprogettazione nell’azione di policy a livello locale.

Rispetto a nuove tassonomie dell’esclusione e di esposizione a categorie/condizioni di svantaggio sociale, la questione delle opportunità per territorio è un tema di rilievo per mettere a fuoco alcune implicazioni della governance amministrativa, e dei riflessi geografici, per lo sviluppo di benessere a livello territoriale. Nel considerare nuove demografie di sviluppo, l’infra-

(11) Contenuto parte testuale ex legge di riforma sul Terzo settore e l’impresa sociale.

(12) Cfr. nota (2).

strutturazione sociale rappresenta parte del meccanismo delle azioni istituzionali come piattaforma di riconnessione e coesione sociale. Le questioni argomentate relative alle sfide di inclusione toccano le dimensioni che caratterizzano le politiche sociali a livello locale, le nuove governance dello spazio pubblico, le pratiche partecipative e i soggetti in campo, in particolare dell'economia sociale.

SUMMARY: The contribution articulates some analysis arising from research activities in the field of social inclusion, social economy and non profit, and considering measures of strategic planning and co-planning in the policy action at the local level. With respect to new taxonomies of exclusion and exposure to conditions of social disadvantage, the issue of opportunities is an important topic to focus on implications of administrative governance and geographical repercussions, for the development of well-being at the local level. In considering the new demographic developments, social infrastructure is part of the mechanism of institutional actions as a platform of social cohesion. The issues discussed are related to inclusion challenges that include dimensions that characterize social policies at the local level; the new governance of the public space, the participatory practices, the stakeholders in the field, in particular the one of social economy.

Parole chiave: economia sociale, sussidiarietà, accountability

Keywords: social economy, governance, accountability

RACHELE PIRAS

CITTÀ SENZA BARRIERE. UTOPIA O POSSIBILE GESTIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI? IL CASO DI CAGLIARI

«La città è uno spazio del quale facciamo esperienza col nostro corpo, non è solamente un posto dove lavoriamo, ci guadagniamo la vita e facciamo cose che appartengono al nostro ciclo di vita, è anche un posto dove noi riceviamo delle suggestioni, riceviamo delle immagini, che ci portano a pensare, ci portano a immaginare delle possibilità diverse» (B.Secchi).

1. INTRODUZIONE. – Il tema della rigenerazione urbana nei contesti cittadini contemporanei assume un ruolo di rilievo sempre più considerevole. Gli interventi pianificati compiuti per intensificare il grado di decoro urbano possono essere di svariata natura, fra i più rilevanti vi sono quelli che vengono messi in atto per la rimozione delle barriere, fisiche – per la maggior parte dei casi – si trovano insediate all’interno del territorio (Bergamaschi, 2009). Ragionare intorno alla pianificazione e all’organizzazione di uno *spazio pubblico*, richiede senza dubbio la consapevolezza di quelle che rappresentano le *buone pratiche* di costruzione fisica ed identitaria della vita di una città, nonché al riconoscimento fra spazio pubblico e privato e la conseguente gestione dello stesso che, diviene sempre più “ambizione utopistica, tanto idealistica quanto ideologica” (Tanca, 2014). Il presente contributo vuole indagare – in maniera sicuramente non esaustiva – quali siano oggi le problematiche persistenti in termini di barriere urbane in un dato contesto specifico, la città di Cagliari. Attraverso un lavoro di mappatura e di inchiesta diretta sul campo sono stati individuati alcuni luoghi della città che da un lato denotano un rilevante connotato simbolico, in termini di storia e di valori socio-identitari e dall’altro, palesano una difficoltà di fruizione in quanto contenitori di barriere.

2. PER UNA GENERALE DEFINIZIONE DI BARRIERA. – La comprensione etimologica del termine barriera, non potrebbe essere accolta nella sua interezza se non prima introdotta da una serie di riferimenti a carattere normativo e legislativo. Il discorso in questione nasce in merito alla consapevolezza più o meno collettiva che le nostre città debbano necessariamente essere allo stesso tempo più vivibili e praticabili da chiunque (Cardia, Bottigelli, 2011). Il problema dell’*accessibilità* urbana è un fenomeno assai diffuso, la realtà oggi assume degli atteggiamenti vincolanti, costringe alla convivenza con innumerevoli ostacoli fisici, culturali, politici, religiosi e sociali che alimentano le diversità presenti in campo urbano (Morelli B, 1986).

L’abbattimento delle barriere, valutabili come fisiche, culturali, ideologiche o di qualsiasi altra natura si pone come una questione assai spinosa, vissuta da una compagine sociale abbastanza ampia: il singolo cittadino, i portatori di handicap, gli extracomunitari, gli abitanti dei quartieri storici, marginali o degradati, allo stesso modo così, pendolari, viaggiatori o turisti (Cipolla C, 2016). Le città del terzo millennio assumono la parvenza di *contenitori* carichi di barriere, localizzate per la maggior parte all’interno degli spazi pubblici e nei luoghi di massima fruizione, che per loro natura compromettono la reale *pratica* del territorio (Tedeschi M, 2006). Gli studi urbani individuano tre categorie generiche di barriere:

- Barriere fisiche: Ci si riferisce in questo caso a tutta quella serie di ostacoli presenti nel territorio, in particolare nello spazio urbano. Con esse viene meno il reale utilizzo dei servizi presenti in città, degli spazi pubblici e dei beni comuni a quella fascia abbastanza composita di utenti fra cui: diversamente abili, anziani, persone con difficoltà motorie, bambini, turisti, residenti dei centri storici.
- Barriere culturali: Questa categoria prende in considerazione il *noi e l’altrove*, ossia coloro che



vengono classificati come *diversi*, più comunemente rappresentati dai migranti e dai cittadini extracomunitari (Thomas A, 2016)

- Barriere politiche e sociali: Questa tipologia è forse quella maggiormente presente su scala mondiale, in questo caso accomuna tematiche quali la *giustizia spaziale* e in particolar modo i casi di ghettizzazioni urbane.

La prima enunciazione evidenzia il concetto di barriera in senso fisico, tale casistica è da ricercarsi all'interno degli spazi pubblici e in larga misura in quelli privati delle nostre città. I lavori che possono essere messi in atto per eludere tale sistema, così incisivo, richiedono sicuramente una conoscenza pratica della questione e una valutazione – aspetto assai rilevante – del luogo in cui esse risultano radicate, al fine di poter ricercare degli accorgimenti per il miglioramento dell'utilizzo dello spazio interessato ed intervenire altresì all'eliminazione fisica del problema. Allo stesso modo possono essere considerate delle barriere urbane anche quelle comunemente identificate come *percettive* ossia, per una persona diversamente abile una strada in pendenza o più comunemente una scala, percepita in maniera differente da chi percorre la stessa in maniera involontaria (Baracco L, 2016). I casi relativi alla presenza di barriere nei luoghi urbani riguardano una particolare forma di fenomeno alquanto variegato e complesso (Drouille, 2009). Le diversità/disuguaglianze culturali rappresentano spesso sinonimo di emarginazione, così le differenziazioni esistenti in ambito sociale o di genere divengono forse il caso più problematico e non risolvibile con lo "spostamento" o "l'eliminazione", ma con la giusta consapevolezza di una città giusta a misura di cittadino.

3. LO SPAZIO URBANO DI CAGLIARI. – La conoscenza concreta e allo stesso modo sensibile di una città avviene in maniera concreta attraverso alcune pratiche riconducibili in particolar modo all'osservazione diretta del territorio, ciò che Armand Frémont riassume con l'azione diretta compiuta dal geografo nel *mettere i piedi nel fango* (Frémont A, 2012), ossia comprendere le reali specificità coniugando un'esperienza formata da una parte "teorica", dettata dallo studio incentrato sull'osservazione indiretta e allo stesso modo assimilare i caratteri peculiari che rendono tale e irripetibile ciascun contesto urbano, attraverso la pratica diretta sul campo. La caratteristica predominante del paesaggio cagliaritano risulta la sua verticalità e la stratificazione. Questa particolare conformazione naturale rende la città unica e allo stesso tempo per alcuni versi poco fruibile per quella categoria di persone che non hanno la possibilità di accedere a determinati servizi/luoghi a causa della cattiva gestione dello spazio pubblico. Per questa particolare conformazione geografica la città ed in particolare la maggior parte degli spazi pubblici e beni comuni, vengono vissuti e raggiunti attraverso scale ed ascensori che risultano spesso non funzionanti.

Il lavoro condotto, in cui la componente geografica risulta fortemente caratterizzante, ha attraversato diverse fasi di elaborazione ed è in continuo divenire. La prima parte della ricerca ha permesso di valutare il terreno di indagine e sondare così la presenza di barriere fisiche, culturali, religiose ed in particolar modo, sociali. Il lavoro di mappatura ha così rilevato alcune componenti importanti che riguardano nel caso studio specifico gli spazi pubblici e in particolar modo, luoghi di interesse culturale e religioso nonché alcune piazze. Si vedrà nello specifico il caso del malfunzionamento degli ascensori pubblici, l'inaccessibilità alla terrazza del Bastione per alcune categorie di persone, così come alle due Torri simbolo della città, la Torre di San Pancrazio e la Torre dell'Elefante. All'interno della categoria appartenente alle *barriere fisiche* è stata inserita una particolare forma di barriera costituita dalla privatizzazione degli spazi pubblici e delle strade in uno dei quartieri storici della città, il quartiere Marina. Con effetto *matriosca* il quartiere ha inoltre dato alla luce una forma di barriera secondaria classificabile come *Ethnic barriers* (Karns M, 1998) per la compresenza di abitanti locali e di pluri-etnie. Le due compagini sociali risultano ancora oggi non perfettamente integrate le une con le altre, nonostante siano accomunati agli stessi luoghi di pratica di vita urbana (Aru, Tanca, 2014).

4. ASCENSORI PUBBLICI. – La prima forma di barriera fisica individuata è stata quella relativa agli ascensori pubblici che congiungono – o dovrebbero congiungere – la parte bassa con il centro storico della città. Il quartiere storico di Castello risulta collegato alla restante parte della città attraverso un servizio di ascensori pubblici realizzati nel 1999, in tutto tre, dislocati rispettivamente al Bastione S. Remy, nella Chiesa di S. Chiara e al Terrapieno (Giannatasio, 2007). Sono fondamentalmente due le questioni più dibattute, la prima di natura estetico- paesaggistica, poiché queste strutture creano un impatto visivo



Fig. 1 – Verticalità del paesaggio di Cagliari.

Fonte: PH. Rachele Piras.

che deturpa visibilmente il paesaggio e allo stesso modo risultano, vista la scarsa manutenzione, oramai obsolete. La seconda invece riguarda la normale fruizione del servizio, poiché gli ascensori risultano inagibili per la maggior parte dell'anno – solamente all'inizio del 2018 si è avviato il progetto di recupero e ripristino delle strutture per renderle agibili durante tutto l'anno – con la creazione continua di disagi e disservizi per i turisti e i residenti. La nuova proposta progettuale, avanzata nel maggio del 2017 per la sostituzione dei vecchi impianti è stata bocciata in quanto, come afferma Fausto Martino, soprinten-

dente per il sud Sardegna:

«È troppo impattante dal punto di vista paesaggistico. C'è un problema di mobilità, che va risolto in tempi rapidi», premette. «Abbiamo chiesto due cose: se il problema è la funzionalità, rimettiamoli in funzione così come sono. Oppure troviamo un'alternativa di maggior qualità architettonica e di minor impatto, piuttosto che prendere decisioni affrettate che segneranno negativamente il futuro di Cagliari» (1).

La necessità del collegamento attraverso gli ascensori pubblici è fondamentale per consentire il regolare accesso al quartiere, sia per i turisti che intendono visitare una delle zone più suggestive e ricche di fascino della città, sia per chi non possiede una propria autovettura o non ha la possibilità di spostarsi con i mezzi pubblici, anche questi, quasi assenti per le vie del quartiere. La situazione si conferma critica anche nei mesi estivi: gli ascensori rimangono bloccati quasi cinque giorni su sette e, nei giorni funzionanti, sono stati rilevati diversi casi in cui gli stessi si bloccavano con persone a bordo. Il problema dunque appare, oltre che complesso, diversificato, poiché si snoda fra due proposte progettuali differenti: da un lato, chi preme per la manutenzione delle vecchie strutture come i portavoce del Comitato Castello 2020, che hanno lanciato l'allarme al fine di regolare il funzionamento degli ascensori contestualizzando così la problematica non tanto dal punto di vista estetico, quanto su quello funzionale del servizio. Dall'altra, il pensiero degli ambientalisti o di chi comunque auspica per il ripristino delle vecchie strutture reputando inopportuno e gravoso approvare il progetto presentato dall'amministrazione comunale, poiché non conforme per la tutela paesaggistica della città.



Fig. 2 – Ascensore pubblico, Bastione di Santa Croce, Cagliari.

Fig. 3 – Ascensore pubblico, quartiere Castello Cagliari.

Fonte: PH. Rachele Piras.

(1) <https://gruppodinterventogiuridicoweb.com/2017/05/09/cagliari-ascensori-per-castello-basta-con-gli-scempi/>, data ultima consultazione URL, 9/02/2018.



Fig. 4 – Chiusura ascensore pubblico, quartiere Castello, Cagliari.

Fonte: PH. Rachele Piras.

5. SPAZI, LUOGHI PUBBLICI E DI CULTURA. – L’osservazione del terreno d’indagine ha permesso di individuare una seconda tipologia di barriera urbana, quella costituita da alcuni luoghi simbolo della città, in particolare: il Bastione di Saint Remy, la Torre di San Pancrazio e la Torre dell’Elefante. Il monumento simbolo della città, il Bastione di Saint Remy, è stato riaperto nel 2017 dopo due anni di chiusura per urgenti lavori di restauro e di manutenzione – l’inizio dei lavori risale a marzo 2015 (2). L’accessibilità, dal mese di maggio allo scorso dicembre 2017, veniva consentita solamente mediante la scalinata principale fronte Piazza Costituzione e attraverso gli ingressi adiacenti a Palazzo De Candia. Dopo la ristrutturazione e l’apertura, gli ascensori sono rimasti per alcuni mesi fuori uso, limitando così la possibilità di accedere alla balconata sia alle persone diversamente abili sia a turisti, residenti e persone anziane non in grado di percorrere facilmente la scalinata. Nel 2018, dopo mesi di continui interventi, è stato ripristinato il funzionamento dell’ascensore di Viale Regina Elena, che collega alla parte alta della terrazza del Bastione, ma ancora dal lato del Palazzo De Candia l’unica via d’accesso è costituita dalla piccola scalinata, mentre la rampa antistante per permettere un passaggio più rapido e facilitato risulta ancora in fase di costruzione e quindi inagibile.



Fig. 5 – Rampa d’accesso Bastione Santa Croce, attualmente non ultimata.

Fonte: PH. Rachele Piras.

(2) http://www.ansa.it/sardegna/notizie/2017/04/28/cagliari-riapre-terrazza-del-bastione_765b605c-bc5d-4fdf-a66c-cdc0e0c47a.html, data ultima consultazione URL, 10/02/2018.

Un discorso analogo è quello che accomuna le due torri della città, la Torre dell'Elefante e la Torre di San Pancrazio. Tali attrazioni non sono fruibili da tutti poiché prive delle strutture idonee che permettono ai cittadini o turisti diversamente abili la giusta accessibilità poiché sono percorribili solamente con le scalinate interne. La questione a questo punto si snoda fra la salvaguardia del bene pubblico (3) e quindi la preservazione dell'interesse stessa della struttura, senza apportare la costruzione di strutture che potrebbero deturpare la *salute* del bene, e le possibili idee concrete che possono essere messe in pratica per permettere così l'accesso alle torri, senza intaccare la facciata esterna del bene. Nel corso degli anni furono avanzate alcune proposte progettuali come la costruzione di un ascensore esterno alle mura delle torri per facilitarne la visita, l'idea poi venne abbandonata poiché troppo dispendiosa e non in linea con le idee di salvaguardia e tutela dei Beni Culturali (Menoni, 2006).



Fig. 6 – Torre dell'Elefante, quartiere Castello, Cagliari.

Fonte: PH. Rachele Piras.

(3) Per approfondimenti si rimanda a Tanca M., *Il paesaggio come bene comune. Alla ricerca di "buone pratiche" per l'organizzazione del territorio*, in, Rivista CNS- Ecologia politica, n.2, nuova serie, gennaio 2018, p.10.

6. TAVOLINI NEL QUARTIERE MARINA. – Una delle questioni più dibattute che accomuna i centri storici e le piazze di tutte le città riguarda senza dubbio la privatizzazione degli spazi. Nel contesto urbano di Cagliari, l'esempio più impattante è quello che si snoda fra le vie del centro di uno dei quartieri storici della città, il quartiere Marina. L'occupazione del suolo pubblico da parte dei ristoranti e locali rappresenta una barriera vera e propria per il passaggio pedonale e raffigura sicuramente un ostacolo per molte persone.



Fig. 7 – Tavolini nel quartiere storico di Marina, Cagliari.

Fonte: PH. Rachele Piras.

Nel 2017 sono state numerose le richieste da parte dei residenti per limitare l'accesso alle macchine e così anche la presenza dei tavolini collocati in maniera invasiva per le strade del quartiere. Una duplice presa di posizione anche in questo caso: da un lato i fautori del rilancio delle attività commerciali e ristorative promuovono la pedonalizzazione e così l'utilizzo dello spazio pubblico come momento di aggregazione e di lavoro, con l'aumento dei coperti fuori dai ristoranti. Allo stesso modo vi è chi appoggia il processo di pedonalizzazione ma, in maniera contraria, si trova contro la privatizzazione dello spazio e l'utilizzo inappropriato delle strade causato dalla presenza troppo invasiva dei tavolini, quasi impercettibili il fine settimana per una semplice passeggiata.

7. IL QUARTIERE MARINA COME CONTENITORE DI *ETHNIC BARRIERS* – Il quartiere Marina è stato oggetto di una seconda indagine che ha condotto all'individuazione di una particolare forma di barriera non appartenente più alla sfera fisica ma a quella culturale/sociale/religiosa. La caratteristica predominante del quartiere è rappresentata dalla presenza di numerose comunità straniere, aumentate grazie al commercio etnico o al cosiddetto *ethnobusiness* (Aru S, Tanca M, 2012). La ricerca condotta ha permesso di comprendere come gli abitanti del quartiere non siano perfettamente *integrati* con i *nuovi*. La componente etnica, per la maggior parte pakistana, bengalese, senegalese, cinese, dopo tanti anni di residenza nel quartiere, ha evidenziato come persista ancora oggi una forte frattura interpretabile come una barriera *pluri-significativa* con i residenti locali, causata dalla mancata interazione diretta che permetta loro di

riconoscersi come veri e propri cittadini. Tale percezione disgregativa è stata altresì percepita da chi abita il quartiere da generazioni: in primis, emerge il fattore sicurezza e così la mancata fiducia verso l'*estraneo*, l'invasività allo stesso modo è motivo di emarginazione sociale e di non comprensione verso un credo religioso differente dal nostro che si traduce nella mancata accettazione di una Moschea islamica non ufficializzata nel quartiere Cattedra, Tanca 2016). La percezione del fenomeno in questo senso non è traducibile in termini fisici, ma scompone il termine barriera caricandolo di una valenza simbolica, culturale e identitaria molto importante.

8. CONCLUSIONI – Il caso studio sulle barriere ha permesso di affrontare una problematica così complessa quanto diversificata attraverso svariati punti di vista. L'esplicazione concettuale del fenomeno, definito nella prima parte da un punto di vista strettamente normativo, ha permesso di comprendere – seppur in maniera sicuramente non esaustiva – cosa possa rappresentare oggi il concetto di barriera urbana nei contesti cittadini globalizzati. Il lavoro di mappatura e di inchiesta diretta sul campo – metodologia geografica caratterizzante – all'interno della città di Cagliari, ha permesso così l'individuazione dei luoghi fortemente caratterizzati da ostacoli fisici e in qualche misura culturali e sociali. Si è così individuato il caso degli ascensori del quartiere Castello e l'accessibilità al Bastione: da un lato la tutela e salvaguardia del patrimonio paesaggistico con la sostituzione dei vecchi ascensori e, dall'altra, la questione della funzionalità stessa del servizio, che si traduce in termini di barriera nei casi di malfunzionamento, eludendo la possibilità di raggiungere la parte alta della città per una certa categoria di persone. Le due torri storiche presenti all'interno del centro storico presentano altresì una barriera fisica in quanto percorribili solamente attraverso delle scale interne sollevando così un'importante questione: è giusto salvaguardare un Bene Culturale senza che esso venga deturpato da nuove installazioni o vi è comunque la possibilità di tutelare il bene creando delle strutture non invasive, tanto da renderlo fruibile a tutti i cittadini? L'osservazione di natura pratica ha contestualizzato il fenomeno all'interno del quartiere Marina seguendo due accezioni differenti: quella di natura fisica ha interpretato la componente *materiale* delle barriere tramite l'appropriazione e l'occupazione dello spazio pubblico dei servizi di ristorazione, elementi invasivi per le vie del quartiere; la seconda, di natura strettamente *identitaria*, dettata dalla forte componente pluri-etnica, non perfettamente integrata con la comunità locale. All'interno di questo ampio spaccato è lecito domandarsi quali siano i reali confini esistenti fra città giusta e ingiusta (Di Santo, 2013). Gli esempi brevemente enunciati hanno dato modo di riflettere su come in alcuni casi gli spazi pubblici vengano oggi utilizzati come strumento di privatizzazione elitaria, sociale, politica ed economica, compromettendo così la giusta fruizione non solo del territorio ma del paesaggio, alimentando un'ingiustizia urbana molto invalidante. L'osservazione condotta ha potuto offrire così differenti spunti di riflessione piuttosto interessanti che si traducono in un tentativo di proposte concrete riguardanti la realtà dei quartieri storici del capoluogo sardo, intesa in particolar modo come sintesi delle dinamiche, delle differenze e dei conflitti di classe.

BIBLIOGRAFIA

- ARU S., TANCA M., CORSALE A., *Percorsi migratori della contemporaneità: forme, pratiche, territori*, Cagliari, CUEC, 2013.
- ARU S., TANCA M., "Identità urbane e comunità immigrate. Il quartiere marina di Cagliari", in BANINI T., (a cura di), *Identità territoriali. Questioni, metodi, esperienze a confronto*, Milano, Franco Angeli, 2013, p. 130.
- ARU S., TANCA M., "Immigrare a Cagliari. Commercio extracomunitario e dinamiche insediative nel quartiere Marina", *Geotema*, 2012, n. 43-44-45, pp. 82-87.
- BARACCO L., *Barriere percettive e progettazione inclusiva, accessibilità ambientale per persone con difficoltà visive*, Centro studi Erickson, 2016.
- BERGAMASCHI M., (a cura di), *La città, bisogni, desideri, diritti, dimensioni spazio temporali dell'esclusione urbana*, Milano, Franco Angeli, 2009.
- CARDIA C., BOTIGELLI C., *Progettare la città sicura: pianificazione, disegno urbano, gestione degli spazi pubblici*, Milano, Hoepli, 2011.
- CATTEDRA R., TANCA M., GAIAS G., "Voci migranti e paesaggio urbano: per una lettura sonora dei processi migratori nel centro storico di Cagliari", *Semestrale di studi e ricerche di Geografia*, luglio-dicembre, 2017, Roma, 29, fascicolo 2, pp. 29-39.
- CICALO E. *Spazi pubblici, progettare la dimensione pubblica della città contemporanea*, Milano, Franco Angeli, 2009.
- CIPOLLA C., MORUZZI M., (a cura di), *Per una città metropolitana solidale e innovativa, Ardigò e Bologna*, Milano, Franco Angeli, 2016.

- DI SANTO R., *Sociologia della disabilità. Teorie, modelli, attori e istituzioni*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- DROUILLE M., *Per una città sostenibile a misura di tutti*, Firenze, Alinea Editrice, 2009.
- FREMONT A., *Vi piace la Geografia?* Carocci Editore, 2007.
- GIANNATASIO C., (a cura di), *Antiche ferite e nuovi significati. Permanenze e trasformazioni nella città storica*, Milano, Gangemi Editore, 2007.
- KARNS M., BLAKE T., *Ethnic Barriers and Biases*, Sebastopol (Ca), Nationale Training associates, 1998.
- LAMBERTINI A., METTA A., OLIVETTI M., (a cura di), *Città pubblica/Paesaggi comuni*, Milano, Gangemi Editore, 2013.
- LAURIA A., (a cura di), *Piani per accessibilità, una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare*, Milano, Gangemi editore, 2009.
- MELA A., *La città come sistema di comunicazione sociale*, Milano, Franco Angeli, 1994.
- MENONI S., *La salvaguardia dei valori storici, culturali e paesistici nelle zone sismiche italiane*, Milano, Gangemi, 2006.
- MORELLI D., *Spazio pubblico urbano, metodologie e progetto*, Bari, Edipuglia, 1986.
- TANCA M., *Geografia e filosofia, materiali di lavoro*, Milano, Franco Angeli, 2012.
- TANCA M., "Il paesaggio come bene comune. Alla ricerca di "buone pratiche" per l'organizzazione del territorio", *Rivista CNS-Ecologia politica*, 2018, n. 2, pp. 10-14.
- TEDESCHI M., *Comunità e soggettività*, Cosenza, Luigi Pellegrini Editore, 2006.
- THOMAS A., *Cities and the cultural Economy*, New York, Routledge, 2016.

Università degli Studi di Cagliari: rachelepiras@gmail.com

RIASSUNTO: Le città contemporanee assumono delle forme sempre più diversificate e polifunzionali, considerate come dei *contenitori* culturali, sociali, economici e territoriali sono sempre più attraversate dalle molteplici trasformazioni legate alla globalizzazione. Oggi, abitare lo spazio urbano diviene sempre più complesso, poiché all'interno di esso insorgono delle problematiche connesse all'utilizzo e alla fruizione dei luoghi pubblici che, nella maggior parte dei casi, non risultano fruibili a tutti i cittadini a causa di tutta una serie di ostacoli fisici e in particolar modo culturali ed ideologici: è il caso delle barriere, elementi invalidanti, materiali e immateriali che si insediano all'interno del tessuto urbano. All'interno di questo contributo, in cui la ricerca ha focalizzato un contesto geografico ben specifico, la città di Cagliari, si è cercato di fornire non una, ma più possibili definizioni generali del termine barriera, che da un lato andassero ad individuare quali reali problematiche siano esistenti all'interno della città in termini di accessibilità e dall'altro, attraverso la comprensione di alcuni elementi che rientrano nella sfera del diverso e dell'integrazione urbana.

SUMMARY: Contemporary cities are increasingly diverse and multi-functional, often considered as cultural, political, social, economic and territorial containers and are invested by a whole series of territorial transformations, increasingly impacting. Today, living the urban space is very complex, because there are problems within the use of public places that, in most cases, are not accessible to all citizens. Sometimes the places that are part of our cities become imperceptible or even impassable for a whole series of physical and especially cultural and ideological obstacles, it is the case of the barriers, invalidating, material and immaterial elements that are established within the city. In this article in which the research has focused a specific geographical context, the city of Cagliari, there are two generic definitions of the concept of barrier: on the one hand, the real problems existing within the city, in terms of accessibility and then, through the understanding of some elements that fall within the sphere of urban integration.

Parole chiave: studi urbani, barriere, città

Keywords: urban geography, barriers, city

TIZIANO GASBARRO

RIDEFINIRE L'URBANO: DAL VUOTO RESIDUALE ALL'INCLUSIONE STRUTTURALE

1. VOLONTÀ DI IDENTITÀ. – In un mondo sempre più globalizzato l'elemento di distinzione che maggiormente permette ad un luogo di rendersi riconoscibile è l'identità e la percezione che di questa si ha da parte del fruitore dall'esterno.

Un esempio esplicativo è dato senza dubbio da tutte quelle città, spesso individuabili nelle capitali di Nazione, ritrovatesi ad un certo punto della loro storia libere da regimi. Nel caso della Spagna, Barcellona nello specifico, il periodo che va dal 1979 al 2004 ha visto enormi ed importanti cambiamenti, dapprima nella definizione di un piano d'azione per lo sviluppo e ri-contestualizzazione del tessuto urbano e successivamente con la costruzione di infrastrutture per le Olimpiadi, nel 1992. Si è dunque applicata una strategia urbana volta a “dignificare” (Bohigas, 1985) i luoghi individuati, appartenenti spesso ad aree sfavorite, edifici dismessi, viali degradati, anche in virtù della prima edizione del Forum Universale delle Culture, svoltosi proprio a Barcellona nel 2004. Da quel momento in poi la città si è evoluta fino a raggiungere il ruolo di secondo maggior centro industriale e finanziario della Spagna e suo primo porto turistico, forte, ora, di un'identità ben definita nell'immaginario globale, identità figlia di una pianificazione mirata portata avanti pianificazione dopo pianificazione attraverso gli anni.

Casi analoghi si ritrovano nei processi di ricostruzione di alcune capitali est-europee a seguito dello scioglimento dell'URSS. Citando il politologo tedesco Peter van Ham

these days, individuals, firms, cities, regions, countries and continents all market themselves professionally, often through aggressive sales techniques. Indeed, having a bad reputation or none at all is a serious handicap for a state seeking to remain competitive in the international arena. The unbranded state has a difficult time attracting economic and political attention. Image and reputation are thus becoming essential parts of the state's strategic equity (Peter van Ham, 2001).

risulta comprensibile perché la volontà di sentirsi “Europa” da parte delle città sia così forte. Si tenta quindi di attirare finanziamenti e consensi ergendosi a patrimonio culturale mondiale (L'Università di Varsavia, inaugurata nel 2000 e circondata da servizi accessori moderni, tanto da restaurare la biblioteca dandole una veste internazionale e multiculturale (1)). Oppure tentando di obliterare quanto più possibile il passato di dominazione e vicinanza all'area d'influenza est-europea (grazie agli scavi durante l'opera di europeizzazione della capitale Lituana, Vilnius, che hanno portato alla luce una grande fossa comune multi-etnica, nel 2001, riconducibile al periodo napoleonico, molti fondi per studi antropologici ed archeologici sono stati investiti nella ricerca, da parte dell'Unione Europea, permettendo così alla città di rimarcare la sua appartenenza al mondo occidentale, dandogli la possibilità di identificarsi quale polo multi-etnico di grande rilevanza nel panorama europeo e non sovietico (2)).

Un caso di una certa rilevanza è rappresentato dalla città di Hiroshima. Reduce della sua terribile storia, attraverso il progetto per il rinnovo del Viale della Pace, la città tenta non soltanto di rendere più piacevole uno dei suoi punti nevralgici, ma anche di crearsi e ricrearsi una identità storica forte e duratura, reinventando il proprio ruolo nel mondo, «una sorta di interpretazione locale del *discorso globale sulla storia, l'identità e la cultura*, un'interpretazione che per avere legittimità e successo ha tuttavia

(1) Per informazioni dettagliate si rimanda a Bialasiewicz 2005.

(2) Per informazioni dettagliate si rimanda a Briedis 2005.



bisogno di luoghi nei quali concretizzarsi, nei quali affondare le proprie radici»(Minca 2001c, 2; corsivo nell'originale).

Vanno certamente anche evidenziate la pianificazione e la costruzione che passino per un processo “distruittivo” (Graham, 2004c) e di riorganizzazione spaziale. Esempi tra tutte, le città affrancate dai modelli politico-sociali coloniali, considerando principalmente quelle nel continente africano. In queste città sono dunque state operate evidenti ricostruzioni, “donando” una nuova identità ai punti d’aggregazione originari (*suq, piazze, qasba ecc...*) riportandoli ad una concezione e percezione identitaria europea “dominante”, cambiandone di fatto la struttura dalle fondamenta.

2. ELEMENTI DI SOSTENIBILITÀ. – Quanto fino ad ora riportato sulle dinamiche di creazione e reinvenzione di identità, consequenzialmente ad una volontà di rigenerazione e valorizzazione dell’urbano, rappresenta indicativamente tutta una serie di pratiche, se non obsolete, quanto meno inefficaci. Tale inefficacia deriva principalmente dalle motivazioni che hanno spinto all’apporto di tali interventi. Differente si dimostra infatti l’approccio delle città centro-nord europee, dove la volontà di donarsi un’identità che sia in linea con le esigenze della popolazione non si dimostra in contrasto con la sostenibilità ed “autosostenibilità” (Magnaghi, 2010) della realtà territoriale coinvolta.

Si mette dunque in evidenza il concetto di città “infinita”, in grado di racchiudere una molteplicità di realtà, tanto da risultare chiaramente come

competitive city regions are ones that can attract and retain viable business and their employees by offering a good quality of life. New urban landscapes are an essential element in building Europe’s future economic structures and social well-being (The SAIL Partnership 2005, p. 1).

individuando ancora tutte quelle aree dismesse e lasciate ad un lento degrado strutturale tanto quanto sociale, consapevolmente, a questo punto, considerate essenziali.

Sono allora questi luoghi “rifiutati” (Calcagno Maniglio, 2011) a rappresentare il fulcro del cambiamento sostenibile e consapevole di un territorio. Tra le pratiche che meglio si avvicinano a questo cambiamento così impostato troviamo senza alcun dubbio la valorizzazione e reintegro di quelle che sono le aree boscate cittadine (3), fortemente promossa, tra gli altri, dai paesi scandinavi tanto da introdurre una attenta strutturazione all’interno della pianificazione di sviluppo urbano (4). Anche in questi casi si assiste ad una ricostruzione dell’urbano, ma diversamente a quanto visto nelle città sottoposte a dominazioni coloniali, lo si fa con una consapevolezza diversa, più accurata e programmata al fine ultimo di generare benessere nel cittadino.

Ulteriori pratiche, risultate nel corso degli anni funzionanti ed anzi concorrenti ad un miglioramento della condizione delle popolazioni che abitano i luoghi, sono senza dubbio l’istituzione di orti urbani e mercati cittadini (5). Tali pratiche non riguardano solamente le realtà europee o immediatamente prossime: in special modo, per quanto riguarda gli orti urbani si trovano testimonianze, tra le altre, in città quali New York e Detroit dove, specialmente nella seconda, l’alto tasso di disoccupazione a lungo termine vede negli spazi verdi così realizzatisi una incisiva funzione di inclusione sociale. Per quanto riguarda i mercati, si trovano iniziative di successo internazionali, destinando caso per caso nuove funzioni

(3) Interessante notare come fin dal primo Parco Naturale in senso moderno (Yellowstone, 1982) almeno quattro diverse azioni simultanee fondamentali siano rimaste, e cioè: Conservazione, tutela ambientale e promozione economica e sociale; Laboratorio vivente di ricerca scientifica interdisciplinare; Scuola con ampia azione didattica e formazione di personale specializzato; Facility di massa, luogo di interesse turistico attrezzato per attività di ricreazione richieste da una nuova cultura del tempo libero (Zagari, 2013, p. 127).

(4) Un altro interessante caso su come le foreste urbane si integrino in un paesaggio multifunzionale su più larga scala, è quello del National City Park (NCP) di Stoccolma. Schantz (2006) spiega come questo Parco Nazionale Urbano, primo del suo genere nel mondo, che incorpora la foresta cittadina di Norra Djurgården, sia stato istituito per volontà parlamentare nel 1994. Il principio di un parco cittadino (o urbano) nazionale è stato inserito all’interno della legislazione svedese sull’ambiente e sul territorio, assicurando in questo modo la protezione dell’area (Konijnendijk van den Bosch, 2013, p. 13).

(5) Per informazioni più dettagliate si rimanda al contributo Di Rosa G., Gasbarro T., Postiglione L., *Post-metropolitano: il “mercato” della città infinita*, allo stato attuale in fase di pubblicazione all’interno degli atti del XXII Congresso Geografico Italiano.

e nuove responsabilità alle aree individuate (6) e così, finalmente, recuperate nel contesto socio-spaziale.

Escludendo dal discorso seguente parzialmente i mercati, capaci di sopravvivere ed affermarsi autonomamente all'interno del contesto ove si inseriranno, le restanti pratiche d'intervento osservate fino ad ora non possono e non devono rimanere iniziative slegate tra loro, pregiudicando in questo modo tutta una serie di azioni mirate e pianificate possibili ed attuabili. Il recupero di aree degradate è certamente un traguardo non trascurabile, concorrendo a quell'aggregazione sociale ed a quella ricostruzione di identità e volontà di riappropriarsi dei luoghi, ma deve essere opportunamente sistemizzata in una visione più ampia d'intervento territoriale.

3. PREDISPORRE BARRIERE INTELLIGENTI. – Per poter proseguire nel nostro discorso sulla base delle considerazioni fino ad ora espresse possiamo partire dall'estratto di un intervento di Konijnendijk van den Bosch, esperto di silvicoltura urbana

Green cities are not merely aesthetically pleasing. They are often also a key engine of economic growth in the modern skills economy (Preston, 2007).

Research has shown that green infrastructure planning can add value to the regeneration process. Strategic planning of green infrastructure at the spatial scale of the city region seems the most appropriate, as the regional spatial level is too large to capture important functional linkages and the local authority spatial levels is too small for strategic decisions to be made (Konijnendijk van den Bosch, 2013, p. 15).

È sulla base di quanto appena affermato che si avverte con maggior insistenza la necessità di individuare linee guida che possano comprendere gli elementi fino a questo punto individuati e citati. L'idea che, tra le altre a disposizione, si dimostra maggiormente pertinente in questo contesto è l'implementazione, nel sistema territoriale, di *greenways* (7). Per darne una definizione possiamo citare quanto affermato dall'Associazione Italiana Greenways (1998) e pertanto che «le *greenways* possono costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, strico-culturali) e con i “centri di vita” degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali» concetto questo già largamente espresso quando negli USA si auspicò la creazione di «una rete di *greenway* inserita nel tessuto urbano e nella campagna come un gigantesco sistema di circolazione per fornire alla popolazione un facile accesso agli spazi aperti vicini alle abitazioni e collegare le zone rurali con le aree urbanizzate» (President's commission on American Outdoors, 1987).

È quindi evidente come l'argomento non si presenti per la novità o l'essere pratica adottata di recente quanto, piuttosto, per il largo e consapevole utilizzo che se ne può fare all'interno di un contesto, come nello specifico appare quello italiano, individuando una compatibilità su ampia scala conformemente alle caratteristiche proprie dei centri urbani. Complementare è infatti la possibilità di realizzare una *green belt* – letteralmente una cintura verde che circonda l'area urbana di maggior agglomerazione – che interconnetta non soltanto le aree che da “dentro” escono “fuori” e viceversa, dal tessuto urbano e rurale, ma sia promotrice di «agglomerazione metropolitana, regionale e interregionale» (Ravasi, 2010, p. 90). Emblematici si presentano due casi recenti e ben distinti: la pianificazione per una *green way* a Milano e la realizzazione della *green belt* del Frankfurt Grün Gürtel. Mentre nel primo caso si sono individuate tutte quelle aree d'interesse in grado di formare una rete verde per il territorio (8), nel secondo si è proceduto in forma atipica a quanto proposto fino a quel momento a livello europeo, rendendolo

(6) Di queste, certamente la più indicativa risulta essere il progetto URBACT <http://urbact.eu/>. Basta leggere quanto riportato in apertura alla pagina iniziale per comprendere lo spirito che ha contraddistinto l'iniziativa. Va inoltre indicato come molti mercati racchiudano al loro interno attività supplementari, sfruttandone dunque gli spazi, o come alcuni altro non siano che dei *food hall*, sempre più in voga nell'ottica di una tradizione innovativa.

(7) Caratteristiche fondamentali delle *greenways* sono: ampia fruibilità; sicurezza (dovuta alla separazione dalle vie di circolazione motorizzate); circolazione dolce (terreni non eccessivamente inclinati, così da non pregiudicarne la fruizione a fasce di popolazione svantaggiata); recupero di infrastrutture e strutture già presenti.

(8) Per informazioni dettagliate si rimanda a Toccolini e Senes (2013).

un caso d'interesse particolare e da seguire con maggior attenzione. Di fatto «alla funzione tradizionale per il contenimento dell'urbanizzazione, si associava la protezione del paesaggio periurbano rurale e semi-naturale formando collegamenti ecologici che coinvolgevano l'intero territorio di cui la città è parte» (Lorenzi, 2013, p. 341) (9).

È dunque evidente come il ruolo che svolgono i Parchi Urbani (10) sia complementare a quello delle grandi aree protette. Una rete così formata di luoghi fortemente legati tra loro nell'ottica di un miglioramento delle condizioni abitative di residenti e non può contribuire a colmare quel divario di benessere tra aree urbane e meno urbane – utilizzare periferia e campagna è ormai riduttivo per le caratteristiche che i territori hanno raggiunto – risultando la soluzione che meglio si può inquadrare in una pianificazione territoriale consapevole.

4. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. – Nel contributo sono state evidenziate e riportate alcune tra le più conosciute ed applicate iniziative di recupero degli spazi urbani e non. Si è visto come tra queste, specialmente tra le prime citate, non vi sia una previsione di continuità efficiente, ma piuttosto possano esser prese quale base di partenza per altre – e proseguendo nella stesura del contributo sono state debitamente individuate – maggiormente affini alla consapevolezza ormai raggiunta in relazione alla qualità dell'abitare. La scelta di non concentrarsi eccessivamente sull'implementazione di orti urbani e parchi agricoli si è basata principalmente sulle difficoltà che installazioni del genere comportano in un territorio che abbia visto un precedente abbandono nel lungo periodo o, forse peggio, una disorganizzata cementificazione di quelle aree adatte e solo successivamente recuperate per tale scopo (11). Il discorso può essere approfondito nelle fonti già citate in merito, non trattando, il contributo, in particolare delle singole tipologie d'intervento. L'essere dunque un punto di partenza per quella che è la filiera corta, principalmente da mettere a disposizione dei già citati mercati urbani e *food ball* ha un'importanza non trascurabile ma, se ci si concentra sugli sviluppi di un territorio come quello rurale, attuale e sempre più facilmente riconoscibile in ogni contesto abitativo di tipo moderno, si evidenzia quale funzione si possa attribuire con maggior prospettiva di successo. Tali aree naturali entrano allora in forma preponderante nei sistemi di *greenway* e *green belt* contribuendo alla realizzazione di una barriera quasi definibile a maglie larghe, ponendo anzi in evidenza come il vero ostacolo ad una crescita consapevole derivi da quelle zone che continuano ad essere inutilizzate, non incluse nella pianificazione territoriale come dovrebbero, intervallando le aree verdi e le iniziative economico-sociali di pregio, concorrendo dunque nella volontà di colmare le criticità del territorio rurale così finalmente strutturatosi (12). Di fatto con interventi ed iniziative che favoriscano una rete di viabilità dolce si riesce non soltanto a rendere fruibili spazi precedentemente non interessati ma, anche e soprattutto, riuscire a porre all'attenzione dell'abitatore e del fruitore in generale tutti quei patrimoni artistico-culturali e naturali altrimenti totalmente ignorati.

BIBLIOGRAFIA

ASSOCIAZIONE ITALIANA GREENWAYS, *Regolamento*, Milano, 1998.

BIALASIEWICZ L., "Urban politics and the geopolitics of heritage: 'branding' the post-socialist state", in MINCA C. (a cura di), *Lo spettacolo della città*, Padova, CEDAM, 2005, pp. 73-016.

BOHIGAS O., *Reconstrucció de Barcelona*, Barcellona, Edicions 62, 1985.

(9) Per informazioni dettagliate si rimanda a Lorenzi, 2013.

(10) Va purtroppo ricordato come ancora non si abbia una visione ben chiara di quello che si intende per Parchi Urbani. Per molti, si tratta di una specie di giardino comunale da organizzare con giochi per bambini e qualche traccia di verde. Quel che un Parco Urbano rappresenta, invece, è la funzione di cerniera tra le grandi aree protette e le popolazioni residenti, tanto che è importante prendere spunto, basarsi costantemente, proprio dalle regolamentazioni di queste aree, in special modo quelle a carattere regionale, di modo che si possa attuare consapevolmente ed efficacemente una politica di integrazione e sistemizzazione tra le risorse del territorio.

(11) Basti pensare come un terreno agricolo compatto ed impermeabilizzato con del cemento o asfalto perda la capacità di mineralizzazione della sostanza organica e divenga quasi sterile. Per informazioni dettagliate si rimanda a Oggioni 2003.

(12) Alcune buone pratiche, a livello europeo ma anche nel nostro Paese, stanno sviluppando il tema dell'integrazione a rete degli spazi naturali urbani e peri-urbani, come componenti "filtro" di un sistema più complesso che dovrà sostituire la rete ecologica alla scala regionale, nazionale, europea, già oggetto di programmi comunitari, quali Eeconet, progetto Ape, progetto Alpi, ma raramente si spingono fino a integrare in un disegno complessivo anche gli spazi aperti presenti all'interno della città.

- BONOMI A., ABRUZZESE A. (a cura di), *La città infinita*, Milano, Bruno Mondadori, 2004.
- BREDA M.A., ZERBI M.C. (a cura di), *Rinverdiamo la città. Parchi, orti, giardini*, Torino, G. Giappichelli Editore, 2013.cd.
- BRIEDIS L., “Vilnius Exhumed: Fabricating Europe in Lithuania”, in MINCA C. (a cura di), *Lo spettacolo della città*, Padova, CEDAM, 2005, pp. 107-163.
- CALCAGNO MAGNIGLIO A. (a cura di), *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, sintesi della ricerca MIUR-PRIN 2007-2010, Roma, Gemini, 2011.
- CAVALIERE A., OSTELLINO I. (a cura di), *Parchi metropolitani, Le Aree Naturali Protette*, Pisa, Edizioni ETS, 2010.
- CLÉMENT G., *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Macerata, Quodlibet, 2016.
- DONADIEU P., *Campagne urbane*, Roma, Donzelli, 2006.
- GRAHAM S., “Cities as strategic sites: place annihilation and urban geopolitics”, in GRAHAM S. (a cura di), *Cities, war and terrorism. Towards an urban geopolitics*, Oxford, Blackwell, 2004, pp. 31-53.
- KONIJNENDIJK VAN DEN BOSCH C.C., “City Forests – Forests for the Future”, in BREDA M.A., ZERBI M.C. (a cura di), *Rinverdiamo la città. Parchi, orti, giardini*, Torino, G. Giappichelli Editore, 2013, pp. 5-26.
- LORENZI M., “La green belt di Bergamo, i nuovi spazi verdi della periferia urbana”, in BREDA M.A., ZERBI M.C. (a cura di), *Rinverdiamo la città. Parchi, orti, giardini*, Torino, G. Giappichelli Editore, 2013, pp. 333-364.
- MAGNAGHI A., *Il Progetto Locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010.
- MINCA C. (a cura di), *Lo spettacolo della città*, Padova, CEDAM, 2005.
- MINCA C., “Lo spazio gentrificato come ‘testo’ urbano”, in BONORA P. (a cura di), *Atti Convegno ‘Comcities’: la città e la comunicazione*, C, Bologna, Baskerville, 2001, pp. 175-190.
- OGGIONI F., “Stima del valore della risorsa suolo”, in GIBELLI M.G. (a cura di), *Il paesaggio delle frange urbane*, Quaderni del Piano Territoriale n. 19, Milano, Franco Angeli, 2003, pp. 41-44.
- PRESIDENT’S COMMISSION ON AMERICAN OUTDOORS, *Americans Outdoors. The legacy, the challenge. The Report of the President’s Commission*, Whashington DC, Island Press, 1987.
- PRESTON I., “A Northern network”, *Green Places*, 36, 2007, pp. 16-18.
- RAVASI I. “Il Parco Nord di Milano: una definizione di ruolo nel contesto delle aree protette metropolitane”, in CAVALIERE A., OSTELLINO I. (a cura di), *Parchi metropolitani, Le Aree Naturali Protette*, Pisa, Edizioni ETS, 2010, pp. 89-102.
- RULLANI E., “La città al tempo delle reti. Lo spazio fluido del capitalismo globale della conoscenza”, in AA.VV., *Le frontiere della Geografia*, Torino, UTET Università, 2009, pp. 145-172.
- SCHANTZ P., “The formation of National Urban Parks: a Nordic contribution to sustainable development?”, in P. CLARK (Ed), *The European city and green space London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg, 1850-2000*, Hants, Ashgate Historical Urban Studies, 2006, pp. 159-174.
- THE SAUL PARTNERSHIP, *Vital urban landscapes - the vital role of sustainable and accessible urban landscapes*, European city regions. Final report of the Sustainable & Accessible Urban Landscapes (SAUL) Partnership, London, Groundwork, 2005.
- TOCCOLINI A., SENES G., “Greenway urbane per una migliore qualità della vita”, in BREDA M.A., ZERBI M.C. (a cura di), *Rinverdiamo la città. Parchi, orti, giardini*, Torino, G. Giappichelli Editore, 2013, pp. 90-111.
- VAN HAM P., “The rise of the brand state: the postmodern politics of image and reputation”, *Foreign Affairs*, <https://www.foreignaffairs.com/>, 2001.
- ZAGARI F., *Sul paesaggio. Lettera aperta*, Melfi, Casa Editrice Libria, 2013.

Università di Roma Tor Vergata: t.gasbarro@outlook.com

RIASSUNTO: Obiettivo del contributo sarà quello di porre a confronto differenti pratiche di rigenerazione urbana applicate e potenzialmente applicabili all’interno di un contesto “fluido” (Rullani, 2009), “infinito” (Bonomi, 2004). Si terrà conto della volontà del cittadino/fruitore, sempre più interessato al recupero degli spazi residuali (Clément, 2004; Magnaghi, 2010) potenzialmente fruibili e valorizzanti del proprio contesto abitativo. Sarà necessario affrontare i processi di alcune città europee ed extraeuropee a partire dal secondo dopoguerra fino ad oggi, escludendo determinate pratiche di decostruzione e ricostruzione identitaria di un luogo, evidenziando come sempre più frequentemente l’idea di fornirsi di “barriere intelligenti” si dimostri un valore aggiunto essenziale in un’ottica di sviluppo.

SUMMARY: The aim of the contribution will be to compare different urban regeneration practices applied and potentially applicable within a “fluid” (Rullani, 2009), “infinite” context (Bonomi, 2004). The will of the citizen/user will be taken into consideration, even more interested in the recovery of residual spaces (Clément, 2004, Magnaghi, 2010) that are potentially usable and enhancing their living environment. It will be necessary to tackle the processes of some European and extra-European cities from the second post-war period to the present, excluding certain practices of deconstruction and identity reconstruction of a place, highlighting how even more frequently the idea of providing “smart barriers” proves a essential added value with a view to development.

Parole chiave: rigenerazione, residuo, greenway
Keywords: regeneration, residual, greenway

Sessione 12

INDUSTRIA 4.0: I SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI E LE “BARRIERE” DELL’ECONOMIA DIGITALE

BERNARDO CARDINALE, ROSY SCARLATA

INTRODUZIONE

Questa sezione del volume Memorie Geografiche, che raccoglie i contributi proposti nell'ambito della sessione *Industria 4.0: i sistemi produttivi locali e le barriere dell'economia digitale*, è nata sulla base di una riflessione rivolta a quelle che appaiono le nuove dinamiche localizzative conseguenti all'affermazione dei prodromi di un nuovo modello produttivo, definibile come *Industria 4.0*, che comporterebbe anche un rientro delle attività manifatturiere e di servizio nei luoghi originali di produzione, riservando maggiori opportunità ai tradizionali sistemi produttivi locali.

La nuova rivoluzione industriale, infatti, dove è forte protagonista la digitalizzazione del settore manifatturiero e dei servizi, è alla base di un cambiamento tecnologico radicale, che sta trasformando il modo di "fare" impresa. Le nuove opportunità offerte dal digitale si traducono in un mutamento nelle strategie delle imprese, foriero di sempre nuovi modelli organizzativi della produzione, dove le nuove tecnologie sono uno strumento per valorizzare gli investimenti e creare vantaggio competitivo, soprattutto per quelle piccole e medie imprese che ancora possono vantare un elevato grado di flessibilità. Di fronte all'esigenza di una radicale e rapida riconversione del modello produttivo, la piccola dimensione non è un fattore penalizzante, una barriera e un vincolo, ma un vantaggio, grazie alle nuove tecnologie e alla figura del *manager* imprenditore che può contare su una notevole autonomia decisionale ed esecutiva.

I sistemi produttivi locali di piccola e media impresa possono trarre enorme beneficio da tale trasformazione digitale, a partire da una mitigazione del condizionamento delle distanze geografiche fino a una riduzione delle barriere anche negli investimenti, puntando sulla connessione reticolare con fornitori, clienti e *partner* commerciali.

In Italia, poi, una politica industriale favorevole ai processi di digitalizzazione è stata già al centro dell'agenda di Governo grazie agli strumenti introdotti con il Piano Industria 4.0, che sono partiti da una nuova lettura della struttura dell'economia italiana, puntando su un'imprenditoria diffusa, attenta alla nuova fase di globalizzazione e all'evoluzione in atto nei cambiamenti tecnologici, con l'obiettivo di indurre le imprese del settore manifatturiero e dei servizi verso percorsi virtuosi di digitalizzazione, già adottati da qualche tempo da altri *competitor* internazionali.

Sulla base di tale premessa, la sessione si è posta l'obiettivo di analizzare su ampio spettro le questioni concernenti i sistemi produttivi locali votati alla digitalizzazione, nei loro vari aspetti, ponendo particolare enfasi sulle barriere che si frappongono al pieno dispiegarsi delle potenzialità di quello che sembra essere il nuovo paradigma dell'Industria 4.0 sugli stessi sistemi produttivi, favorendo il *reshoring* e rilanciando la loro capacità competitiva.

Partendo da questo scenario, diversi sono stati i contributi che hanno proposto un quadro conoscitivo della realtà regionale. Procedendo in ordine geografico, dal settentrione al meridione, il primo contributo è quello di Paola Savi, dal titolo *C'era una volta... il modello Veneto. Dalla vecchia manifattura all'industria 4.0?*, che ha indagato sulle possibilità che l'Industria 4.0 potesse costituire una strategia per la "reindustrializzazione" del Veneto, dopo la crisi economica e dopo decenni di delocalizzazione produttiva.

A fronte di una rilevata carenza della letteratura scientifica e non sull'argomento, il lavoro si è orientato sulle seguenti linee d'indagine: individuazione e analisi di ricerche empiriche su campioni di imprese e di dati statistici disponibili; individuazione di nuovi modelli organizzativi della produzione connessi alla fabbricazione digitale; la diffusione di Industria 4.0 nei distretti industriali veneti. Tale carenza di studi e di indagini empiriche non ha consentito, al momento, di pervenire a conclusioni certe in merito all'effettiva diffusione dell'economia digitale nel sistema produttivo veneto e, di conseguenza, neppure sulla sua capacità di mettere in atto percorsi di reindustrializzazione. Ciò nonostante, il lavoro



propone delle ipotesi sulle potenzialità delle nuove tecnologie per lo sviluppo del sistema produttivo e del territorio, le quali andranno verificate alla luce di successivi e più estesi riscontri empirici.

Con riferimento alle barriere che ostacolano la diffusione delle nuove tecnologie nel sistema produttivo del Veneto, la ricerca sembra annoverare: la scarsa conoscenza di questi strumenti, unita all'atteggiamento di chiusura di molti imprenditori che non li percepiscono ancora positivamente per la propria attività produttiva; il disallineamento tra domanda e offerta di lavoro che evidenzia la mancanza delle professionalità richieste e sottolinea l'urgenza di ripensare anche le attività di formazione.

Pur se emerso nell'ambito delle analisi delle prospettive e delle criticità di un singolo settore analizzato come quello calzaturiero, il ruolo strategico della formazione è stato sottolineato, in maniera marcata, nel contributo di Rosy Scarlata dal titolo *I distretti marchigiani e la sfida della "manifattura 4.0: prospettive e criticità dell'industria calzaturiera*, richiamando le numerose attività e iniziative tese a rinnovare la "cultura" artigianale e della fabbrica e a riportare il lavoro giovanile all'interno delle aziende che si sono attivate nel distretto, "dal basso", attraverso l'intervento diretto degli operatori interessati al rinnovamento del settore. Tuttora, oltre ai vari IPSIA presenti nel distretto e nel suo circondario e ad alcune scuole tecniche storiche, un punto di riferimento per gli addetti del settore sono i percorsi della formazione post-secondaria dell'Istituto Tecnico Superiore "Nuove Tecnologie per il Made in Italy-Settore Moda e Calzature". Accanto a questo canale di "Alta Formazione", la collaborazione di numerose realtà del territorio quali Confindustria, Camera di Commercio, IPSIA, ITT Montani, solo per citarne alcune, di volta in volta dà origine a percorsi diversi di formazione professionale e IFTS nel settore calzaturiero/della moda, attivati a seguito di bandi di finanziamento emessi dalla Regione Marche, in quegli ambiti in cui l'ente regionale stesso rileva la necessità di competenze professionali. Non ultimi quanto a rilevanza, si sono diffusi in maniera capillare nel territorio distrettuale percorsi di formazione erogati in via intensiva ed estremamente specializzati in una singola fase produttiva: si tratta dei corsi finanziati dai fondi interprofessionali delle Agenzie per il lavoro.

Più in generale, il contributo in questione ha come oggetto lo studio del distretto calzaturiero fermano maceratese ed è strutturato al fine di porre l'accento sulla rilevanza delle peculiarità locali e sull'evoluzione storica del modello distrettuale, soffermandosi sugli sforzi più recenti del distretto e le sfide attuali da cogliere per una rigenerazione e reingegnerizzazione dei processi produttivi, alla luce dell'avvento dirompente di Industria 4.0 e delle sue opportunità.

Dopo l'analisi della situazione marchigiana, l'attenzione si è spostata sulla realtà abruzzese, con il contributo di Bernardo Cardinale dal titolo *I nuovi orizzonti dell'economia digitale: il ruolo del Polo di Innovazione Automotive in Abruzzo*, soffermandosi soprattutto sulle azioni adottate dalle imprese del polo, a livello territoriale, per cogliere al meglio le opportunità offerte dalla quarta rivoluzione industriale, attraverso la predisposizione e l'attuazione di progetti e attività coordinate, tese allo sviluppo dell'innovazione e delle competenze necessarie a gestire la trasformazione digitale. Relativamente alla Regione Abruzzo, la Legge Regionale n. 40/2012 *Promozione e sviluppo del sistema produttivo regionale* attuativa del POR FERS 2007-2013 ha introdotto il modello dei *Poli di innovazione*, con il quale ha promosso la creazione di sistemi costituiti da differenti stakeholder interessati in alcuni processi innovativi che consentono la condivisione di risorse e infrastrutture, al fine di facilitare lo scambio di conoscenze e competenze. In tale direzione, il caso di studio prescelto rappresenta già un'eccellenza e una realtà da imitare, avendo sviluppato un progetto europeo finalizzato a chiarire le competenze chiave e i *job profile* necessari a un settore Automotive 4.0 e a disseminarle attraverso un modello aperto che consente una formazione professionale continua, anche in collaborazione con l'Istituto Sistema Meccanica, una scuola di alta formazione e un istituto di eccellenza certificato dal MIUR in grado di garantire una formazione tecnica superiore con competenze innovative in quelle aree tecnologiche della meccanica, sempre più strategiche per lo sviluppo e la competitività del settore e del territorio abruzzese.

La ricerca della competitività ai fini dello sviluppo territoriale risiede anche nel contributo di Antonietta Ivona e Donatella Privitera dal titolo *Strategie pubbliche e digitalizzazione delle imprese locali: il caso dell'APULIA Manufacturing RDMI Hub*, che propone un'analisi delle opportunità presenti nella regione pugliese per un migliore utilizzo delle *smart technologies*, secondo il Piano italiano Industria 4.0, notoriamente finalizzato a stimolare e sostenere gli investimenti delle imprese, anche supportando le iniziative regionali di costituzione di *Digital Innovation Hub* (DIH), creati con lo scopo di supportare le imprese nella trasformazione digitale.

L'iniziativa pugliese di costituzione dell'*Apulia Manufacturing RDMI Hub* è stata approvata dalla Commissione UE ed è stata inserita nella rete degli *hub* europei che offriranno competenze e specializzazioni per sostenere il passaggio dell'industria a una nuova concezione, detta appunto 4.0. Il progetto è patrocinato dalla Regione Puglia e coinvolge diversi enti pubblici, tra cui il Politecnico di Bari, e privati tra i quali: Confindustria Bari e BAT (Barletta-Andria-Trani), il Distretto Regionale della Meccatronica Pugliese MEDIS e varie imprese, presenti sul territorio regionale, operanti nel campo dell'Information and Communication Technology.

Il Progetto *Apulia Manufacturing RDMI Hub* promuoverà la diffusione delle principali tecnologie caratterizzanti la manifattura 4.0, concentrandosi principalmente su due di queste: l'Internet of Things (IoT) e CPS (Cyber Physical System), ovvero tecnologie capaci di creare un'interconnessione tra il web e gli oggetti fisici. Inoltre, si propone anche la formazione del personale operante all'interno delle aziende coinvolte nel processo, ribadendo, in sintesi, che la quarta rivoluzione industriale 4.0 sarà possibile solo se le risorse economiche e umane saranno impegnate in ugual misura.

Una diversa connotazione settoriale presenta il contributo di Adriana Scarlet Sferra dal titolo *La sfida "Edilizia 4.0": da settore delle costruzioni a settore dell'ambiente costruito*. Anche il comparto edilizio, infatti, si avvia verso "Edilizia 4.0", agevolato dalla digitalizzazione che impone innovazioni di processo e di prodotto per rispondere a una nuova domanda di residenze e servizi che si connota sempre più in termini di edilizia eco-solidale. La digitalizzazione, con strumenti quali il BIM (*Building Information Modeling*), consente il monitoraggio dalla fase di programmazione a quella di gestione del manufatto edilizio considerato non più come bene da comprare, ma come servizio da fruire nell'arco del ciclo di vita utile programmato.

Gli interessi in gioco non riguardano semplicemente la sola edilizia, ma tutto l'indotto manifatturiero del settore delle costruzioni che, intento a perseguire l'efficientamento della gestione, della dimensione e della produttività delle aziende, adotta in maniera crescente le nuove soluzioni digitali che consentono di condividere, con tutta la filiera di partner e fornitori, l'enorme mole di informazioni, al fine di garantire tempestività, controllo dei tempi e prevenzione dei rischi. L'Edilizia deve cogliere necessariamente le opportunità della trasformazione digitale in atto, coinvolgendo la totalità delle imprese del settore in uno sforzo collaborativo volto alla condivisione di investimenti e del capitale umano, nell'ottica di un comune aumento della competitività e ampliamento di mercato.

Per alcune imprese italiane l'Edilizia 4.0 rappresenta già una realtà, ritenendola una possibilità concreta di uscita dalla crisi che investe da qualche tempo il settore delle costruzioni, ma auspicando un cambiamento culturale che investa la totalità del settore stesso. A tal fine, tra le priorità evidenziate, vi è la necessità di costituire quei poli di eccellenza, i *competence center*, che dovranno garantire il raccordo tra le imprese e le università per colmare i divari esistenti sul terreno delle competenze.

Anche il contributo di Marco Brogna, dal titolo *Il contratto di rete. Un nuovo strumento di sviluppo locale*, non si pone del tutto in linea con i contributi precedenti che hanno affrontato le singole realtà regionali. L'obiettivo del contributo, infatti, è stato quello di costruire un quadro riepilogativo dello stato dei fatti a quasi un decennio di distanza dall'introduzione dello strumento di sviluppo e riflettere sui suoi punti di forza e sulle sue reiterate criticità.

Notoriamente, il contratto di rete è un accordo con il quale più imprenditori si impegnano a collaborare al fine di accrescere, individualmente e collettivamente, le proprie performance. In altre parole, esso è uno strumento di sviluppo che mira al conseguimento di obiettivi strategici condivisi che permettano, sia alla singola impresa, sia alla rete nel suo insieme, di crescere e svilupparsi nel tempo. Esso può divenire lo strumento utile per il superamento delle barriere che si frappongono al pieno dispiegarsi delle potenzialità implicite del sistema produttivo italiano, secondo quello che sembra essere il nuovo paradigma dell'Industria 4.0. Tuttavia, occorre capire dove e perché la tecnologia e l'informatizzazione assumono un ruolo nuovo e prioritario all'interno dello strumento "contratto di rete". Infatti, il contratto di rete non mira soltanto a fare sistema tra PMI ai fini del mero acquisto di tecnologia, di strumenti informatici innovativi o di professionalità altrimenti non acquisibili, ma persegue un obiettivo molto più ambizioso e strategico, puntando a portare l'impresa che offre l'innovazione tecnologica all'interno del contratto e a sviluppare una filiera globale, che abbia al suo interno tutti gli strumenti necessari per essere innovativa e competitiva.

All'oggi, dall'analisi dei dati settoriali osservati dall'Autore, le iniziative più deboli, in termini di

presenza dell'innovazione, sono quelle di tipo industriale, che solo sporadicamente oltrepassano i confini provinciali: ne consegue che l'impegno da approfondire è ancora molto in termini di cultura imprenditoriale e di diffusione di questi strumenti di messa in rete che, pur non costituendo una novità, risultano tuttora scarsamente noti alla maggioranza degli imprenditori, visti con una certa ritrosia da altri e, in generale, ritenuti contrastanti con la filosofia alla base della micro imprenditorialità.

PAOLA SAVI

C'ERA UNA VOLTA... IL MODELLO VENETO. DALLA VECCHIA MANIFATTURA ALL'INDUSTRIA 4.0?

1. INTRODUZIONE. – C'era una volta il modello Veneto, della piccola impresa, dei distretti specializzati, della ricchezza diffusa, della crescita che sembrava illimitata... c'era una volta perché il sistema produttivo del Veneto è uscito ridimensionato e trasformato da quasi due decenni di delocalizzazione produttiva, fenomeno che ha avuto un forte impatto soprattutto sui segmenti più deboli dei sistemi produttivi locali e sul tessuto delle piccole imprese e dell'artigianato. A partire dal 2008, agli effetti della delocalizzazione si sono sovrapposti quelli della crisi economica mondiale, con il suo carico di chiusure di attività o pesanti ridimensionamenti. Dall'inizio della crisi, il Veneto ha perso circa il 10% del prodotto interno lordo, oltre a imprese e posti di lavoro non solo nel settore industriale ma anche nei servizi.

La delocalizzazione produttiva e la lunga fase di recessione seguita alla crisi hanno modificato anche il paesaggio industriale del Veneto con la dismissione di capannoni di piccola e media taglia sparsi nella campagna urbanizzata e di intere aree industriali localizzate nei distretti produttivi e nelle città. Il termine dismissione include in realtà una varietà di situazioni che vanno dall'abbandono totale dei fabbricati per cessazione dell'attività produttiva, alla sotto-utilizzazione da parte di aziende che hanno spostato all'estero solo alcune linee produttive o che utilizzano i capannoni per funzioni di servizio. A questi si sommano i capannoni definiti "in disuso" perché costruiti e mai utilizzati e spesso nemmeno venduti che sono però proliferati anche negli anni della delocalizzazione.

In un contesto di diffusa deindustrializzazione, dal 2014 si registrano i primi segnali di ripresa che si consolidano negli anni successivi e che interessano in generale tutti i comparti dell'industria manifatturiera e dei servizi, soprattutto quelli legati alla produzione industriale e il turismo. Secondo gli indicatori macroeconomici, l'economia veneta sembra in discreta salute: a partire dal 2014, prodotto interno lordo, valore aggiunto dell'industria e dei servizi, produzione industriale e investimenti hanno ripreso a crescere. Nel 2016, il PIL è aumentato dell'1,2%, sono cresciuti i consumi delle famiglie (+1,6%), la produzione industriale (+ 2,5%) e le esportazioni. Anche l'occupazione è incrementata in maniera significativa per tutte le classi d'età, mentre il tasso di disoccupazione è sceso al 6,8%, rispetto al 7,1% del 2015, sebbene ci si debba chiedere quale sia la qualità dell'occupazione generata (Regione del Veneto, 2017a).

Come in altre regioni europee a industrializzazione matura, anche il Veneto sta puntando sull'Industria 4.0 per recuperare produttività e competitività a livello internazionale. I media, la stampa economica e le associazioni di categoria riportano diversi casi di imprese venete e del Nord-Est che, ancora prima e indipendentemente dal sistema di incentivi introdotti con il Piano Nazionale Industria 4.0, sono entrate nella cosiddetta "quarta rivoluzione industriale" (Anderson, 2013). Non solo grandi imprese ma anche piccole e medie, di tutti i settori compresi i pilastri del sistema produttivo regionale (meccanica, sistema moda e sistema casa).

In questo scenario, il lavoro intende offrire un primo contributo per comprendere se l'Industria 4.0 possa costituire non solo una possibile strategia per rilanciare la competitività delle imprese venete ma anche una leva per innescare processi di "reindustrializzazione", favorendo in particolare il *reshoring* delle produzioni che da qualche anno è in atto in molti paesi economicamente avanzati (Savi, 2016). Si cercherà di capire innanzitutto il grado di diffusione dell'Industria 4.0 nel sistema produttivo veneto e le barriere che ne ostacolano l'adozione. Essendo scarsa la letteratura scientifica e non sull'argomento, ci si è orientati lungo tre linee di ricerca:

- individuazione e analisi di ricerche empiriche su campioni di imprese e di dati statistici, inclusi i primi risultati del Piano Industria 4.0: data la scarsità del materiale esistente in questa fase si è reso necessario prendere come riferimento sia la scala regionale che macro-regionale (l'intero Nord-Est);
- individuazione di nuovi modelli organizzativi della produzione connessi alla fabbricazione digitale;



- l’analisi si è concentrata in particolare sulla presenza e la diffusione territoriale dei *Fab Lab*;
- la diffusione di Industria 4.0 nei distretti industriali: sono stati esaminati i Piani operativi presentati dai distretti riconosciuti dalla Regione Veneto in base alla L.R. 13/2104.

2. LA DIFFUSIONE DELL’INDUSTRIA 4.0 NEL VENETO E NEL NORD-EST. – L’indagine sulla penetrazione delle tecnologie digitali nel sistema manifatturiero italiano, realizzata da Fondazione NordEst e Prometeia (2015) su un campione di 1000 imprese produttrici di beni di consumo per il sistema moda e il sistema casa e di macchinari e componenti, consente una prima valutazione della situazione delle aziende del Nord-Est rispetto alla media nazionale e alle altre macroregioni italiane, precedente l’entrata in vigore del Piano Industria 4.0. La ricerca mette in evidenza, innanzitutto, una buona diffusione di molte delle tecnologie abilitanti Industria 4.0, anche nelle imprese di piccole dimensioni (tra 2 e 10 milioni di fatturato). Si tratta soprattutto di tecnologie della manifattura digitale entrate da tempo nella produzione, come le macchine a controllo numerico (67,7% delle imprese intervistate), il taglio laser (48,3%) e i robot (43,5%), o nella prototipazione, come le stampanti e lo scanning 3D (25,8%). Poco conosciuto è invece l’Internet of Things (IoT), utilizzato solo dal 12,9% delle aziende intervistate. La ricerca ha cercato di capire anche le ragioni della non adozione delle nuove tecnologie: la motivazione principale, segnalata da oltre il 74% delle imprese non adottanti, è che il digitale, nelle sue diverse forme e applicazioni, non è di interesse per la propria attività. Il 13,5% delle imprese, inoltre, ha risposto di non conoscere questi strumenti.

I dati disaggregati per macro-regioni mettono in evidenza la posizione di rilievo del Nord-Est: tutte le tecnologie digitali prese in considerazione presentano infatti un grado di diffusione superiore non solo rispetto all’Italia ma anche al Nord-Ovest (Tab. I).

TAB. I – DIFFUSIONE DELLE TECNOLOGIE 4.0 PER MACRO-AREA – VALORI PERCENTUALI

	Stampanti e scanning 3D	Robotica	Macchine a controllo numerico	Laser e altri sistemi di taglio supportati da computer
Nord-Ovest	20	41,4	61,7	47,2
Nord-Est	34	43,5	77,5	54,1
Centro	23,6	23,6	64,2	48
Sud e Isole	22,4	30,8	62,6	39,3
Italia	25,8	36,7	67,7	48,3

Fonte: su dati Fondazione NordEst e Prometeia, 2015.

Risultati parzialmente diversi emergono dalla mappatura realizzata dal Laboratorio Manifattura Digitale dell’Università di Padova su un campione di 668 imprese manifatturiere (su un universo di 5.421 imprese) del made in Italy (meccanica, sistema moda e casa-arredo) localizzate nelle regioni del Nord Italia. Il primo rapporto sui dati 2016-2017 (Di Maria e Bettiol, 2018) ha messo in evidenza come solo il 18,8% delle imprese intervistate abbia adottato tecnologie digitali; di queste, oltre il 40% è costituito da piccole imprese, con fatturato tra 2 e 10 milioni di euro, e il 18,4% da microimprese, con fatturato inferiore a 2 milioni di euro. Le tecnologie più praticate sono risultate le macchine per il taglio laser (48,8% delle imprese), i robot industriali (47,2%), i big-data e il cloud (41,6%) e la manifattura additiva (40,8%); meno utilizzati l’IoT, lo scanner 3D e la realtà aumentata. Il tipo di tecnologia adottata è in relazione con il settore produttivo: la stampa 3D, ad esempio, è più diffusa nell’oreficeria e nell’occhialeria, l’IoT nell’illuminazione e la robotica nell’automotive e nella produzione di mobili.

La decisione di introdurre le nuove tecnologie sembra relativamente indipendente rispetto alle facilitazioni introdotte dal Piano Industria 4.0 dal momento che l’indagine è stata svolta nel periodo marzo-settembre 2017, quindi prima che gli incentivi previsti dal Piano trovassero diffusione, e l’adozione delle tecnologie si riferisce agli anni precedenti.

Anche questa ricerca ha cercato di capire perché la maggioranza delle imprese intervistate non ha adottato le tecnologie di Industria 4.0: di nuovo, la prima motivazione, addotta da quasi il 66% degli intervistati, è che il digitale non è di interesse per il proprio business. Il 27% circa delle imprese individua

invece nella piccola dimensione o nella natura artigiana dell'azienda un ostacolo all'introduzione delle nuove tecnologie digitali.

Contrariamente a Fondazione NordEst e Prometeia, gli autori affermano di non avere riscontrato differenze a scala regionale.

Anche il grado di adesione al Piano Industria 4.0 può essere considerato un punto di partenza per comprendere se e come le tecnologie digitali stanno entrando nelle imprese, nello specifico in quelle del Nord-Est.

Una prima ricerca in questa direzione è stata fatta da Fondazione NordEst attraverso l'Opinion Panel (1). L'indagine, condotta nel giugno 2017, si basa su un campione di 619 unità, rappresentativo del tessuto economico delle tre regioni, stratificato per regione, dimensione (numero addetti) e settore, riproporzionato con specifiche procedure di ponderazione ex post per riportarlo alla struttura dell'universo (Fondazione NordEst, 2017).

Secondo questo studio, solo il 15,3% delle imprese del campione ha utilizzato gli incentivi del Piano Industria 4.0, tuttavia se sommiamo questo dato al 31% di intervistati che ha dichiarato di volerlo fare entro la scadenza, la percentuale sale a oltre il 46%. Contrastante rispetto alle ricerche precedentemente descritte, il dato che riguarda le aziende di piccola dimensione: oltre il 56% ha infatti dichiarato di non avere utilizzato gli incentivi e solamente il 30% di volerlo fare. Tra gli incentivi a disposizione, l'iperammortamento è stato il più utilizzato (soprattutto per dotarsi di robot e stampanti 3D), la Nuova Sabatini è stata scelta dal 46% delle imprese, percentuale che raggiunge il 49% se si considerano solo quelle di piccola dimensione. Meno successo hanno avuto gli strumenti "Patent Box" e "Startup e pmi innovative".

Per quanto riguarda le ragioni che sono alla base della decisione di non investire, la motivazione più ricorrente, anche in questo caso, è che le tecnologie dell'Industria 4.0 non sono ritenute interessanti per l'azienda. Quasi 1/5 delle imprese ha risposto inoltre di non essere a conoscenza degli incentivi.

Ulteriori informazioni si evincono dai dati diffusi dal Ministero dello Sviluppo Economico sui primi risultati del Piano Industria 4.0 (Ministero dello Sviluppo Economico, 2017). Statistiche disaggregate a scala regionale sono disponibili, al momento, solo per tre misure: Nuova Sabatini, Startup e pmi innovative e Fondo di Garanzia.

I dati relativi alla Nuova Sabatini, essendo questa uno strumento preesistente il Piano Industria 4.0, consentono di valutare innanzitutto il grado di adesione a questo incentivo dopo che è stato potenziato con il Piano. Come si può vedere dalla Tab. II, il numero domande è in continua crescita, soprattutto nel Nord-Est: se a gennaio 2016 Nord-Est e Nord-Ovest erano praticamente appaiati, entrambi con il 37% sul totale nazionale, a gennaio 2018, il 40% delle imprese che hanno utilizzato questa modalità di finanziamento risultano localizzate nel Nord-Est, contro il 35% del Nord-Ovest.

TAB. II – NUOVA SABATINI - NUMERO DOMANDE PRESENTATE PER MACRO-AREA

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale Italia
Gennaio 2016	3.394	3.336	1.409	959	9.098
Gennaio 2017	7.008	7.968	2.760	1.987	19.723
Gennaio 2018	14.801	16.459	5.909	4.393	41.562

Fonte: su dati Ministero dello Sviluppo Economico.

Risultati diversi emergono invece se si analizzano i dati relativi alle agevolazioni previste dal Piano Industria 4.0 per le startup e le pmi innovative. La Legge di Bilancio 2017 (art. 1, comma 69) ha esteso la possibilità di ridurre gli oneri di avvio dell'attività per le startup innovative, prevista dal d. l. 179/2012, anche a tutte le startup innovative costituite on line con modello standard e firma digitale. A giugno 2017, le startup innovative già costituite e riconosciute con la nuova modalità on line erano 673. Se si

(1) L'Opinion Panel rileva, con cadenza periodica, le opinioni di un campione di imprenditori e manager del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e del Trentino-Alto Adige su questioni di attualità sociale ed economica.

esclude la Valle d'Aosta, in tutte le regioni italiane è stata costituita on line almeno una startup innovativa. La regione più dinamica è stata la Lombardia, con 151 nuove imprese create, pari al 22,4% del totale italiano, seguita dal Veneto con 100 nuove imprese (14,9%), dal Lazio e dall'Emilia-Romagna (Calenda, 2017). Se si mettono a confronto questi dati con la distribuzione geografica delle startup innovative alla stessa data, si osserva tuttavia che il recente dinamismo del Veneto non ha modificato i pattern localizzativi di questa tipologia di imprese. A scala macro-regionale, il 30,4% di queste è localizzato a Nord-Ovest, contro il 24,8% del Nord-Est. La Lombardia è la regione con il maggior numero di startup innovative, sia in valori assoluti (1.695 imprese) che relativi (22,9% del totale nazionale), seguita con notevole distacco da Emilia-Romagna (10,9%), Lazio (9,7%) e Veneto (8,6%).

Il Piano Industria 4.0 prevede altri due strumenti: i *Competence Centre* e i *Digital Innovation Hub* (Ministero dello Sviluppo Economico, 2016).

Dopo la prima fase, finalizzata al rilancio degli investimenti e della competitività, nel 2018 il Piano Industria 4.0., diventato nel frattempo Impresa 4.0, è entrato, con ritardo, nella seconda fase, quella che si focalizza sulla formazione. Imprenditori, manager e operai potranno acquisire le nuove conoscenze richieste da Industria 4.0 utilizzando gli incentivi fiscali per la formazione, rivolgendosi anche ai competence center, i quali dovrebbero costituire il raccordo tra università e imprese. Dovrebbero infatti promuovere la ricerca applicata, il trasferimento tecnologico e la formazione sulle tecnologie avanzate; sono costituiti in forma di partenariato pubblico-privato da almeno un organismo di ricerca e una o più imprese private. Queste strutture sono strategiche per il successo del Piano che altrimenti rischierebbe di rimanere una serie di agevolazioni fiscali concesse alle imprese per dotarsi di nuove tecnologie.

A fine gennaio 2018 sono usciti i bandi per la selezione, le domande potranno essere presentate entro il 30 aprile, successivamente il MISE individuerà i poli di eccellenza che potranno beneficiare dei 40 milioni di euro messi a disposizione dal Piano, determinandone il numero in base al rapporto tra progetti proposti e risorse disponibili. Le università del Veneto già nel 2016 hanno avanzato la proposta di creare un competence center, offrendo assistenza nei settori industriali che sono gli assi portanti del sistema produttivo regionale: meccanica, moda, arredamento e agrifood.

La fase operativa prevede poi la creazione dei Digital Innovation Hub (DIH), cluster tecnologici di dimensione regionale o interregionale che dovrebbero mettere a disposizione delle imprese i servizi per introdurre le tecnologie dell'Industria 4.0, valorizzando e mettendo in rete i diversi attori territoriali del sistema dell'innovazione digitale: Università, Competence Center stessi, cluster, grandi imprese, centri di ricerca, parchi scientifici, incubatori, Fab Lab, investitori, enti locali. Dovrebbero inoltre operare in una logica trans-scalare, mettendo in contatto i sistemi di innovazione regionali con quelli nazionali ed europei. A differenza dei Competence Center non hanno a disposizione finanziamenti pubblici nazionali, devono quindi fare ricorso a finanziamenti regionali, derivanti dai fondi europei, e a risorse private provenienti soprattutto da banche, società di venture capital o fondazioni.

I Digital Innovation Hub creati in collaborazione con Confindustria e aderenti alla rete europea già attivi in Italia sono cinque: oltre a "T2i Trasferimento Tecnologico e Innovazione" per il Triveneto, gli altri sono localizzati in Piemonte, Lazio, Marche, Emilia-Romagna e Puglia (www.italian-dih.eu). Oltre a questi, sul territorio nazionale ci sono altri DIH, seppure non affiliati alla rete europea.

3. I FAB LAB: CARATTERISTICHE E DIFFUSIONE TERRITORIALE. – La fabbricazione digitale sta cambiando anche i luoghi fisici della produzione: sono nati infatti i *Makerspace* e i *Fabrication Laboratory* (*Fab Lab*). I primi sono impianti di produzione condivisi creati da comunità locali, oppure sono catene di laboratori in franchising o laboratori online. I Fab Lab sono una tipologia di makerspace derivati dal modello del "Center for Bits and Atoms" (CBA) inventato agli inizi del 2000 da un docente del MIT, Neil Gershenfeld. Sono laboratori dotati delle principali attrezzature per la fabbricazione digitale (stampanti 3D, frese a controllo numerico, laser cutter, materie prime, schede elettroniche, microprocessori) a cui si accompagnano spesso strumenti tradizionali (come torni e trapani a colonna), normalmente concentrati sulla prototipazione su piccola scala. I Fab Lab, riservando alcuni giorni a libero accesso, consentono a hobbisti e studenti di utilizzare gli strumenti senza pagare e di lavorare in modalità *opensource*; per il resto prevedono l'accesso a pagamento per gli imprenditori, i quali possono affittare il laboratorio e lavorare anche su progetti proprietari e chiusi.

Per diventare un Fab Lab, i laboratori devono sottoscrivere la "FabLab Charter", aderendo ai

punti elencati nel manifesto originale del CBA (<http://fab.cba.mit.edu/about/charter>). Pur avendo diversa natura, generalmente sono frutto di collaborazione tra pubblico e privato. I loro punti di forza sono l'interdisciplinarietà dei saperi dei partecipanti (esperti di tecnologie, design, management, arte ...), la pluralità di soggetti connessi (scuole, università, imprese, artisti, musei), la condivisione delle conoscenze e delle tecnologie, l'apertura e la trasferibilità che li rende adattabili alle singole realtà locali. Costituiscono un forte stimolo per l'innovazione locale e sono “nodi indipendenti di un network basato sull'interazione sociale tra attori provenienti da ambiti diversi, che si pongono su un livello di assoluta parità” (Carrus *et al.*, 2014, p.188). Sono adatti a produrre tipologie di beni personalizzati, su misura e realizzati in piccoli lotti che la logica della produzione di massa considererebbe antieconomici.

Dagli Stati Uniti si sono diffusi in tutto il mondo, tanto che il numero è in continua crescita. Il nostro paese, pur essendo partito con ritardo, ha visto negli ultimi anni una proliferazione di questi laboratori: nel network FABLAB del MIT, l'Italia, con 137 laboratori, si colloca al terzo posto, dopo Stati Uniti (172) e Francia (157). Per confronto, la Germania ha 48 Fab Lab, il Regno Unito 41 (www.fablabs.io dati aggiornati a marzo 2018).

Una delle caratteristiche del caso italiano è proprio la numerosità, la quale si spiega alla luce di altre due specificità nazionali: la piccola dimensione e la diffusione territoriale. Sono generalmente mini fablab con un valore medio in attrezzature di circa 10.000 euro, a fronte di uno standard europeo e nordamericano di 100.000. Quasi la metà si regge sul lavoro di volontari, mentre circa 1/3 affianca ai volontari personale retribuito e pochissimi tirocinanti. Occupano immobili industriali e capannoni, negozi o botteghe (Menichelli e Ranelucci, 2014).

Per quanto riguarda la localizzazione, oltre che nelle città metropolitane (in particolare Milano e Roma), si riscontra una forte presenza di Fab Lab nelle aree dell'industrializzazione diffusa. La maggior parte dei laboratori si trova nelle regioni del Nord e del Centro, in particolare in Lombardia (21) e Veneto (17), in contesti legati ad artigianato, impresa e produzione piuttosto che a ricerca, educazione e formazione come avviene invece nelle esperienze nordamericane ed europee (<https://www.3dhubs.com>). In Veneto, le province con la più significativa presenza sono Treviso (5) e Venezia (4).

I Fab Lab veneti sono uno spazio per maker, artigiani e piccole imprese a cui offrono i macchinari dell'industria 4.0, fanno educazione rivolta alle scuole, una struttura è dedicata all'architettura sostenibile. Quasi tutti impiegano una, al massimo due persone, normalmente il fondatore; fa eccezione il Fab Lab di Verona, in cui lavorano 5 persone. Solo uno, quello di Venezia, si trova all'interno di un'università.

4. DISTRETTI INDUSTRIALI E INDUSTRIA 4.0. – In base alla L.R. 13/2014, che ha sostituito la precedente L.R. 5/2006, nel 2015 la Regione Veneto ha riconosciuto 17 distretti industriali per i quali saranno finanziati progetti su due misure: “Internazionalizzazione” e “Ricerca e innovazione”. L'analisi dei Piani operativi che quasi tutti i distretti hanno ormai presentato, in particolare gli obiettivi individuati all'interno della seconda linea di finanziamento, è il primo passaggio per capire se e come le tecnologie di Industria 4.0 stanno entrando nei sistemi produttivi locali.

In generale quasi tutti i piani operativi, all'interno della linea “Ricerca e innovazione”, fanno riferimento a obiettivi che riguardano la digitalizzazione della manifattura. Alcuni di questi, anche in virtù delle specializzazioni dei rispettivi distretti, presentano però obiettivi e azioni espliciti e finalizzati a Industria 4.0. Di seguito, ne vengono analizzati alcuni dei più significativi.

Il distretto della Meccanica dell'Alto Vicentino, che ha le sue radici nella meccatronica, è per sua stessa natura vocato all'innovazione di prodotto e di processo. Nel periodo 2017-2020 intende focalizzarsi su alcune azioni che sono ritenute strategiche per acquisire nuove conoscenze finalizzate al miglioramento qualitativo dei prodotti e dei processi e a mantenere il posizionamento internazionale. Tra queste le azioni rivolte a conseguire alte prestazioni nell'area macchine, in termini di velocità, affidabilità e risparmio energetico, adottando un approccio multi-disciplinare in grado di integrare le tre dimensioni del sistema produttivo locale (meccanica, elettronica e informatica). A questo scopo, viene riservata particolare attenzione allo sviluppo delle tecnologiche abilitanti in chiave Industria 4.0 (manifattura additiva, realtà aumentata, IoT, Big data) e al tema della formazione delle risorse umane, in concerto con le Università, i Competence Centre, gli istituti tecnici della provincia di Vicenza, il Cluster nazionale “Fabbrica Intelligente” e le imprese private dell'high-tech (www.venetoclusters.it).

Il Piano Operativo del Distretto dell'Occhiale bellunese pone al centro della sua progettualità le nuove tecnologie digitali, le quali sono ritenute strategiche anche per le imprese della filiera dell'occhialeria perché cambieranno non solo i prodotti e i processi produttivi ma anche il modo stesso di fare impresa e di stare sul mercato. Diventa quindi fondamentale accompagnare le imprese nella transizione alla quarta rivoluzione industriale, creando un contesto territoriale e figure professionali adeguate alle nuove tecnologie. Le tecnologie da integrare per consentire il passaggio a Industria 4.0 sono state individuate in tre ambiti (www.venetoclusters.it):

1. Big Data: la possibilità di elaborare e analizzare grandi quantità di dati a costi sempre più bassi permette di formulare decisioni e previsioni migliori sulla produzione e sui consumi, grazie anche alla disponibilità di strumenti di virtualizzazione del processo produttivo, prototipazione rapida e intelligenza artificiale;
2. Robotica e automazione avanzata: le nuove possibilità di interazione complessa uomo-macchina consentono di ridurre errori, tempi e costi e di migliorare la sicurezza dei processi, grazie anche alla manifattura additiva;
3. Connettività spinta: l'interconnessione della catena del valore attraverso dispositivi e sensori intelligenti utilizzando reti di connessione di nuova generazione, permette di raccogliere dati in tempo reale da più fonti.

Per i distretti calzaturieri, le nuove tecnologie come i sensori, la scansione 3D del corpo umano, le stampanti 3D e la manifattura additiva diventano fondamentali nella realizzazione del prodotto e delle sue componenti, per migliorarne le prestazioni sportive, nel caso delle calzature e delle attrezzature tecniche del Distretto Sportsystem di Asolo e Montebelluna, e più in generale la personalizzazione e il confort (www.venetoclusters.it).

Il distretto del Vetro artistico di Murano e del vetro del Veneziano intende utilizzare le nuove tecnologie di Industria 4.0 per lo sviluppo del prodotto, salvaguardando i saperi e l'artigianalità incorporati: il "Progetto di sviluppo e ricerca attraverso la digitalizzazione" riportato nel Piano Operativo prevede che i maestri vetrai vengano affiancati da altrettanti designer con competenze nella modellazione 3D e nell'utilizzo di strumenti di prototipazione rapida per sviluppare progetti innovativi a servizio dell'artigianato, con il coinvolgimento del Fab Lab di Ca' Foscari e dello IUAV. Al contempo, punta sulla realtà aumentata e virtuale e su altre tecniche di visualizzazione innovativa per sviluppare progetti di valorizzazione e fruizione in chiave turistica del patrimonio culturale, museale e produttivo del vetro di Murano (www.venetoclusters.it).

Nell'ambito della misura "Ricerca e innovazione" a dicembre 2017 è stato emanato un apposito bando per il sostegno a progetti di investimento per il riposizionamento competitivo dei distretti industriali, il quale incentiva espressamente il passaggio al modello Industria 4.0 delle micro, piccole e medie imprese dei distretti (Regione del Veneto, 2017b). Questo costituirà il banco di prova per molti distretti per passare alla fase operativa.

5. OSSERVAZIONI CONCLUSIVE: LE POTENZIALITÀ DELL'INDUSTRIA 4.0 E LE BARRIERE. – La scarsità di studi e di indagini empiriche non consente, al momento, di pervenire a conclusioni certe riguardo l'effettiva diffusione di Industria 4.0 nel sistema produttivo del Nord-Est e del Veneto in particolare e, di conseguenza, neppure sulla sua capacità di mettere in atto percorsi di reindustrializzazione. E' tuttavia possibile avanzare delle ipotesi sulle potenzialità delle nuove tecnologie per lo sviluppo del sistema produttivo e del territorio, le quali andranno verificate alla luce di successivi e più estesi riscontri empirici.

Le prime considerazioni riguardano il rapporto tra Industria 4.0 e piccole imprese. La manifattura digitale, nello specifico, potrebbe costituire un'opportunità di sviluppo per le piccole imprese, dal momento che consente di realizzare prodotti di qualità con costi e investimenti decisamente inferiori rispetto alla manifattura tradizionale. La personalizzazione estrema del prodotto che la fabbricazione digitale, grazie alla stampa in 3D, è in grado di realizzare valorizzerebbe inoltre la flessibilità e la capacità di produrre su piccola scala, che costituiscono caratteristiche peculiari della piccola impresa. In particolare, potrebbe rilanciare la competitività dell'artigianato, favorendo lo sviluppo di una nuova generazione di artigiani tecnologici, i cosiddetti artigiani digitali, figure che coniugano la creatività e il sapere manuale della professione con le potenzialità offerte dalle nuove tecniche di fabbricazione (Micelli, 2011).

Le nuove tecniche digitali potrebbero contribuire a cambiare le convenienze localizzative delle

imprese, riducendo i vantaggi legati alla delocalizzazione in paesi a basso costo del lavoro e incentivando il *reshoring*? In linea teorica sì poiché nelle aziende digitali il lavoro incide in misura minore sulla struttura dei costi di produzione, mentre diventano determinanti la prossimità ai clienti e ai consumatori, per seguire da vicino i cambiamenti della domanda e per garantire la personalizzazione del prodotto, e i contatti con i progettisti (Carrus *et al.*, 2014). In concreto, il nesso tra i due fenomeni ancora non è dimostrato, anche perché l'evidenza empirica è ancora scarsa, come hanno evidenziato recentemente alcuni ricercatori tedeschi (Müller *et al.*, 2017).

In ogni caso, il *reshoring* non consentirà di ritornare ai livelli di occupazione industriale precedenti la delocalizzazione e la crisi economica, è infatti impensabile recuperare i posti di lavoro manifatturieri persi nei paesi di vecchia industrializzazione negli ultimi decenni, sia perché molti beni a basso valore aggiunto continueranno a essere prodotti in paesi a basso costo del lavoro, sia perché le recenti tecnologie digitali che stanno trasformando l'organizzazione della produzione sono a bassa intensità di lavoro e soprattutto non richiedono lavoro poco qualificato.

La maggiore competitività della produzione su piccola scala, la bassa intensità di lavoro e il ridotto impatto ambientale della manifattura digitale, inoltre, potrebbero, nel prossimo futuro, favorire la concentrazione spaziale delle nuove imprese anche all'interno dei centri urbani (Beltrametti e Gasparre, 2015). Nel caso del Veneto imprese digitali e Fab Lab potrebbero non solo diventare occasioni di rigenerazione urbana ma anche contribuire al recupero e al riutilizzo di una seppur piccola parte dei capannoni abbandonati distribuiti nella campagna urbanizzata.

Quali barriere ostacolano la diffusione delle nuove tecnologie nel sistema produttivo del Veneto? Sulla base delle ricerche analizzate, l'ostacolo principale sembra essere la scarsa conoscenza di questi strumenti unita all'atteggiamento di chiusura di molti imprenditori che le liquidano come non utili o non interessanti per il proprio business. Gli incentivi fiscali messi in campo dal governo potrebbero aumentare il numero di imprese potenzialmente interessate e disposte a fare investimenti nelle tecnologie. Le associazioni di categoria, le camere di commercio, la regione e le altre istituzioni locali stanno facendo la loro parte per far conoscere questi strumenti. Soprattutto Confindustria, attraverso riunioni, roadshow, incontri con gli imprenditori è impegnata attivamente in un lavoro di diffusione capillare sul territorio non solo per diffondere la conoscenza delle opportunità contenute nel Piano Impresa 4.0 ma anche per fare comprendere a imprenditori e manager le potenzialità delle tecnologie digitali per i settori tradizionali e per le piccole imprese. Starà ovviamente alle imprese cogliere la sfida del cambiamento.

Un'ulteriore barriera è rappresentata dalle caratteristiche del mercato del lavoro e dalla formazione. Se nel breve periodo la transizione alla quarta rivoluzione industriale comporterà una perdita di posti di lavoro non qualificati, nel lungo periodo l'occupazione potrebbe aumentare per effetto della crescente competitività e si potrebbe generare una domanda di ingegneri e lavoratori qualificati (Luthje, 2015). Già ora, per effetto del disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, presente non solo nel Veneto ma nel paese in generale, le imprese che adottano le tecnologie dell'Industria 4.0 non trovano le professionalità richieste, soprattutto tecnici, ingegneri, esperti di software e di design. Tutto ciò richiama l'urgenza di ripensare anche la formazione in chiave Industria 4.0.

BIBLIOGRAFIA

- ANDERSON C. *Makers. Il ritorno dei produttori. Per una nuova rivoluzione industriale*, Milano, Rizzoli Etas, 2013.
- BELTRAMETTI L., GASPARRE A., "Quella stampa in 3D: moda o rivoluzione?", in CONFINDUSTRIA (a cura di), *Fabbrica 4.0 La rivoluzione della manifattura digitale*, Milano, Il Sole24Ore, 2015, pp. 21-34.
- CALENDA C., *Relazione Annuale al Parlamento sullo stato d'attuazione e l'impatto delle policy a sostegno di startup e PMI innovative*, Ministero dello Sviluppo Economico, 2017, http://www.sviluppoeconomico.gov.it/images/stories/documenti/startup_relazione_annuale_al_2017.pdf.
- CARRUS P., MARRAS F., PINNA R., "Manifattura: quale futuro? La fabbricazione digitale", *XXVI Convegno annuale di Sinergie Manifattura: quale futuro?*, 13-14 novembre 2014, Università di Cassino e del Lazio meridionale, *Sinergie Referred Electronic Conference Proceedings*, 2014, pp. 183-196.
- DI MARIA E., BETTIOL M. (a cura di), *Industria 4.0 nelle PMI italiane. I risultati del Laboratorio Manifattura Digitale*, 2018, http://www.adveneto2020.it/wp-content/uploads/2018/01/presentazione_DiMaria_AgendaDigitale29012018.pdf.
- FONDAZIONE NORDDEST E PROMETEIA (a cura di), *Make in Italy, il 1° rapporto sull'impatto delle tecnologie digitali nel sistema manifatturiero italiano*, ott. 2015, <http://fondazionenordest.net/wp-content/uploads/2017/02/makeinitalyrapportocompletook.pdf>.

- FONDAZIONE NORDEST, *Il Piano Industria 4.0 a Nord Est*, 2017, <http://www.fondazionenordest.net/osservatori/industria4-0/>.
- LUTHJE T., “The Development of Global Production”, *Modern Economy*, 6, 2015, pp.310-315, <http://www.scirp.org/journal/me>.
- MENICHELLI M., RANELLUCCI A., *Censimento dei laboratori di fabbricazione digitale in Italia*, Rapporto ISSUU, 2014, www.makeinitaly.foundation.
- MICELLI S., *Futuro artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Venezia, Marsilio, 2011.
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, *Piano Nazionale Industria 4.0*, 2016, <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/industria40>.
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO *Piano Nazionale Impresa 4.0. Risultati 2017 – Linee guida 2018*, 2017, <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/per-i-media/notizie/2037096-piano-nazionale-impresa-4-0-i-risultati-del-2017-e-le-linee-guida-per-il-2018>.
- MÜLLER J., DOTZAUER V., VOIGT K.I., “Industry 4.0 and its Impact on Reshoring Decisions of German Manufacturing Enterprises”, in BODE C. ET AL. (hrsg), *Supply Management Research*, Wiesbaden, Springer, 2017, pp.165-179.
- REGIONE DEL VENETO, *Rapporto statistico 2017*, 2017a, <http://statistica.regione.veneto.it/Pubblicazioni/RapportoStatistico2017>.
- REGIONE DEL VENETO, POR-FESR 2014-2020, *Asse 3. Azione 3.3.1. – Bando per il sostegno a progetti di investimento per il riposizionamento competitivo dei Distretti Industriali, delle Reti Innovative Regionali e delle Aggregazioni di Imprese*, 2017b, <https://bandi.regione.veneto.it/Public/Dettaglio?idAtto=2124&fromPage=Elenco&high>.
- SAVI P., “Reshoring delle produzioni e nuove manifatture: tracce di reindustrializzazione?”, in NARDI SPILLER C., SAVI P., *Crisi. Nuovi orientamenti del consumo e «rinascita» della manifattura*, Verona, QuiEdit, 2016, pp. 179-264.

www.fablabs.io
www.italian-dih.eu
<http://fab.cba.mit.edu/about/charter>
<https://www.3dhubs.com>
www.venetoclusters.it

Università di Verona: paola.savi@univr.it

RIASSUNTO: La rivoluzione digitale si sta diffondendo all’economia reale delle cose e dei luoghi, dove potrebbe avere effetti dirompenti, aprendo la via alla quarta rivoluzione industriale. Le nuove tecniche di fabbricazione digitale, in particolare, potrebbero favorire il *reshoring* e rilanciare la competitività dei sistemi produttivi locali di piccole e medie imprese. Partendo da questo scenario, il contributo indaga se e come l’industria 4.0 possa costituire una strategia per la “reindustrializzazione” del Veneto, dopo la crisi economica e dopo decenni di delocalizzazione produttiva. Prendendo come riferimento le poche ricerche esistenti, il Piano Nazionale Industria 4.0, i Fab Lab e i Piani operativi dei distretti industriali, il lavoro analizza il grado di diffusione e le barriere che ostacolano l’adozione delle nuove tecnologie digitali nel sistema regionale.

SUMMARY: Digital revolution is spreading rapidly to the real economy of things and places bringing about rapid changes and opening the way to the so called fourth industrial revolution. The new digital technologies of production could have a positive impact on reshoring and boost the competitiveness of local production systems of small and medium enterprises. In this scenario, the paper investigates if Industry 4.0 could represent a strategy for an industrial renaissance of Veneto, after the economic crisis and after decades of offshoring. Through empirical research, Industry 4.0 Plan, data on Fab Labs and on industrial districts the work analyses the diffusion and the barriers that hinder the adoption of the new digital technologies in Veneto.

Parole chiave: industria 4.0, Veneto, reshoring
Keywords: industry 4.0, Veneto, reshoring

ROSY SCARLATA

I DISTRETTI MARCHIGIANI E LA SFIDA DELLA MANIFATTURA 4.0: PROSPETTIVE E CRITICITÀ DELL'INDUSTRIA CALZATURIERA

1. ASPETTI INTRODUTTIVI. – Il presente contributo, di carattere descrittivo, ha come oggetto lo studio del distretto calzaturiero fermano maceratese, sul quale convergono gli interessi di studiosi di diverse discipline, imprenditori, tecnici del settore e consulenti, nel tentativo di comprendere le possibili traiettorie di sviluppo prossime future.

Come è noto, la letteratura sul fenomeno distrettuale è ampia e di portata nazionale ed internazionale, oltre ad essere costantemente arricchita da studi che ripropongono il percorso analitico volto ad interpretare la realtà in atto nei differenti contesti locali. La peculiarità del settore calzaturiero marchigiano, inoltre, da tempo stimola l'attenzione e numerosi approfondimenti scientifici recenti, talvolta anche puramente descrittivi di indicatori, di performance e di trend economici, sono volti a fornire chiavi interpretative degli scenari più probabili del distretto di domani, quello del terzo millennio, quello proteso (ma anche spinto con forza) verso un livello di innovazione in termini di tecnologie produttive/di processo non immaginabili fino a qualche decennio fa.

Svariate pubblicazioni periodiche di settore e non soltanto, inoltre, scandagliano periodicamente tutti i parametri prevalentemente quantitativi che possono essere di aiuto per “leggere” la realtà del territorio distrettuale, oggi assai più complesso di quanto fosse solo dieci o venti anni fa. È fuori ogni dubbio che l'abbondanza di informazioni ormai lasci scarso spazio per costruire o ricostruire la storia più recente del fenomeno distrettuale in maniera del tutto originale e che molto poco si possa aggiungere a quanto già pubblicato on line e off line.

Per questa ragione, il contributo predilige una trattazione esplicitiva che, pur rimanendo rigorosamente rispettosa dei trend economico-statistici, si propone di illustrare le dinamiche occorse arricchendole dell'esperienza diretta dell'autore all'interno del sistema della formazione professionale volta a qualificare e riqualificare il distretto calzaturiero ed integrandole con i numerosi confronti – ancorché orali – avuti negli ultimi anni con gli imprenditori locali del settore, in occasione di fiere nazionali ed internazionali e di incontri più o meno istituzionali con le associazioni di categoria.

Il contributo è strutturato in tre diverse sezioni:

- la rilevanza delle peculiarità locali e l'evoluzione storica del modello distrettuale occupano la prima parte di questo contributo, premessa utile per richiamare il ruolo del contesto storico-territoriale e delle risorse del distretto (nel tempo solo in parte delocalizzate); la trattazione illustra quei cambiamenti che il calzaturiero ha potuto/dovuto sopportare adattandosi alle differenti congiunture economiche dei vari decenni, affrontando continui processi di riorganizzazione;
- la seconda parte ripercorre gli sforzi più recenti del distretto e le sfide attuali da cogliere per una rigenerazione e reingegnerizzazione dei processi produttivi, volti a garantire la sua sopravvivenza negli anni a venire, in un momento storico particolarmente delicato perché gravato da una crisi di portata globale e di durata quasi decennale, oltre che attraversato dall'avvento dirompente dell'industria 4.0 e delle sue opportunità.

Poiché è pressoché impossibile stimare oggi quanto in profondità o quanto superficialmente la nuova sfida tecnologica sia in grado di modificare il distretto, nelle conclusioni il contributo raccoglie talune perplessità – anche provocatorie – che gli imprenditori spesso manifestano, consapevoli di non essere, purtroppo, i soli artefici del cambiamento in atto, dovendo agire entro quadri economici e normativi indipendenti dalle loro scelte imprenditoriali.

Le riflessioni esposte durante la breve trattazione non possono essere esaustive. Sono però, probabilmente, quelle più evidenti dal punto di vista dell'imprenditore, della sua storia, del suo vissuto e della sua memoria di questa esperienza “straordinaria” di essere imprenditori nel territorio marchigiano, con



tutte le annose difficoltà ben note agli addetti ai lavori. Sono altresì la sintesi di un processo di ricerca e di osservazione sul campo da parte dell'autore, nel tentativo di privilegiare la valorizzazione di informazioni qualitative che derivano dall'interazione con gli operatori del settore nella loro attività quotidiana.

2. IL DISTRETTO CALZATURIERO: DALLE ORIGINI ALLE SFIDE DEL VENTESIMO SECOLO. – Storicamente le Marche rappresentano una regione la cui economia si è retta per secoli sul sistema mezzadrile, che ha avuto un ruolo preponderante sia come contratto agrario specifico rispetto alle altre forme di gestione delle aree rurali, sia, in senso più ampio, in termini di rapporto tra popolazione rurale e popolazione occupata in altri settori produttivi (Adornato, Cegna, 2013). Come nel caso di una vasta porzione dell'Italia centrale, la diffusione della mezzadria ha avuto effetti positivi per l'economia dei territori, in particolare in quei suoli caratterizzati da una produttività elevata insieme a un basso tasso di popolamento, per il forte legame tra mezzadria, appoderamento, insediamento sparso e coltura promiscua (Desplanques, 1977).

La storia del distretto fermano maceratese affonda le sue radici nelle tradizioni agricole della regione. Proprio quando il settore agricolo evolve verso la modernizzazione, le nuove generazioni di lavoratori intraprendono nuove attività, avendo però maturato, nella conduzione mezzadrile, uno "spirito imprenditoriale" che si rivela molto utile per affermarsi in attività economiche diverse.

Le nuove energie produttive si riversano nella preesistente e consolidata tradizione artigianale calzaturiera, cosicché una vera e propria escalation artigiano-industriale prende il via nella seconda metà del secolo scorso (Massimi, 1999), partendo dalle più piccole realtà di bottega, producendo quel fenomeno detto di "gemmazione" che ha via via alimentato un crescente numero di unità produttive e di corrispondenti addetti (Morganti, 2007).

Questo processo di generazione di imprese per "gemmazione" avviene senza grossi sconvolgimenti della struttura sociale: "siamo in presenza di un patrimonio di esperienze di gestione, di spirito di iniziativa, di senso di responsabilità, tutte doti che sono largamente diffuse tra la popolazione anche se in ragioni minute e in forme modeste. Questo potenziale si mobilita per utilizzare la forza di lavoro liberata dall'agricoltura e si perviene così all'avvio di piccole, spesso piccolissime iniziative industriali", finanziate principalmente in modo diretto dai piccoli risparmi degli individui (per effetto dei legami parentali o di amicizia), potendo contare su forza lavoro locale, su strutture private ed infrastrutture già presenti: una logica di sviluppo, in definitiva, per piccoli passi, diffusa nel territorio e del tutto "pacifica", ossia senza grosse conflittualità in termini di inquadramento professionale e di livelli salariali, in quanto capace di valorizzare il capitale umano già presente e già avvezzo al duro lavoro, senza traumi o fratture anche da un punto di vista della organizzazione e pianificazione territoriale (Fuà, Zacchia, 1983, p. 14; Agostinelli, Russi, Salmoni, 1983).

Capacità imprenditoriali locali, come si è detto, già acquisite nella storica conduzione delle attività agricole e intraprendenza economica, che porta velocemente al passaggio dal lavoro dipendente al lavoro autonomo (aspirazione di ogni operaio), sono il motore endogeno dello sviluppo del settore calzaturiero.

Vi è però un problema "dimensionale", ben avvertito dagli imprenditori: le loro attività sono solo nominalmente "industriali", in quanto superano la soglia dei 20 addetti e fanno registrare fatturati elevati, ma, in realtà, i prodotti, le tecnologie utilizzate sono quelle compatibili con le competenze artigianali sviluppate in loco e tendenzialmente immutate nel tempo. Nel contesto distrettuale, la crescita industriale è stimolata non tanto dai fattori classici della localizzazione (presenza di materie prime e mercati di sbocco) ma da numerosi "altri fattori" sedimentati in quel tipo di società: energie e cultura imprenditoriali, piccolo risparmio, offerta di lavoro, presenza sufficiente di infrastrutture etc. (Becattini, 1998).

Anche nell'impresa calzaturiera, dunque, la crescita numerica delle unità produttive avviene pressoché naturalmente in un momento storico di forte espansione, replicando dei modelli organizzativi artigianali, dove le fasi della modellatura, del taglio delle pelli e del montaggio della tomaia sono svolti a mano, dove il supporto di aziende esterne nell'ambito dell'orlatura/taglio a trancia è ancora molto forte: un sostanziale incremento dei volumi di produzione si verifica negli anni ma ad invariata organizzazione aziendale e con la conduzione imprenditoriale di tipo familiare, avendo ai vertici i fondatori dell'azienda e/o loro eredi.

Le prime generazioni di imprenditori si distinguono per essere ben integrati nel mercato locale, specie quello ambulante; le attività meglio strutturate si dotano anche di propri punti vendita stabili.

Progressivamente, negli anni Settanta ed Ottanta le attività produttive trovano una propria specializzazione e un proprio segmento di mercato: l'articolo sportivo, piuttosto che quello elegante, il bambino, i teenagers oppure l'uomo/la donna adulta, con una differenziazione anche geografica del prodotto calzaturiero.

Da un punto di vista dell'organizzazione dell'attività di impresa, questo elemento non è da sottovalutare: si acquisiscono specifici know how e si raggiungono standard produttivi più elevati.

Tuttavia è ancora un momento in cui gli imprenditori "navigano a vista", in assenza di una vera strategia produttiva e di marketing, in un momento di congiuntura favorevole nel quale c'è davvero spazio per tutti, in una fitta ed intricata rete di collaborazioni e sub-forniture che interessano in maniera diffusa la manodopera del distretto.

L'era della globalizzazione sconvolge assetti consolidati: l'abbattimento delle barriere e l'apertura verso nuovi mercati sono insieme opportunità e minacce. La penetrazione da parte dei produttori concorrenti dell'Europa orientale e asiatici, con le loro produzioni in ambito tessile e calzaturiero di medio-bassa qualità (ma estremamente appetibili dal punto di vista del prezzo) spinge a nuove scelte localizzative, secondo la logica della divisione internazionale del lavoro. Ovviamente, dal punto di vista dell'occupazione interna, questo provoca un effetto devastante, privando un consistente gruppo di lavoratori di mezza età di opportunità di lavoro e del "sogno" pensionistico. L'insieme reticolare di relazioni economiche e sociali molto fitte, all'interno del distretto, concepito innanzitutto come una comunità locale, come un ambiente socio-culturale ed istituzionale che è condizione di esistenza del distretto stesso, comincia a sgretolarsi, ad impoverirsi secondo un effetto domino (Blim, Goffi, 2014): la crisi si diffonde velocemente lungo gli anelli della catena produttiva colpendo maggiormente le aziende minori, quelle impegnate nella sub-fornitura, incapaci di riorganizzarsi in vista delle mutate condizioni produttive e di mercato (Iuzzolino, Micucci, 2011; Di Giacinto *et al.*, 2011).

D'altronde, la delocalizzazione extra-regionale, è stato un processo al quale il distretto era pronto per l'estrema frammentazione della produzione, già parcellizzata nel territorio distrettuale, presso piccoli laboratori artigianali e familiari che operano al servizio di imprese più grosse (per una ricostruzione della filiera delocalizzata si vedano Cutrini *et al.*, 2012).

Dopo Maastricht e, soprattutto, con l'introduzione dell'euro, le politiche monetarie nazionali tese ad incoraggiare le esportazioni (svalutazione della lira) vengono meno ed anche il *made in Italy* tradizionale perde competitività all'estero: il cambiamento di rotta, dunque, è necessario per restare nel mercato e l'ancora di salvezza è la "specializzazione" già acquisita, la professionalità delle maestranze del distretto di fronte alla concorrenza straniera, caratterizzata da prodotti a basso costo e di scarsa qualità.

In questa fase di transizione e di riorganizzazione dei modelli produttivi delle piccole e medie imprese calzaturiere si registra un arretramento verso il conto-terzismo o sub-fornitura nei confronti delle aziende di maggiori dimensioni e meglio strutturate all'interno del distretto; parimenti, le imprese locali trovano opportunità produttive grazie ai contratti di *licensing*, sicuramente preferibili nell'ottica del lavoro all'interno del distretto, per la collaborazione più stretta e basata su rapporti di fiducia che il licenziante nutre nei confronti delle imprese licenziatrici. Si tratta, altresì, di una collaborazione che ha permesso al distretto di essere coinvolto in quel processo di acquisto e di consumo nel settore del fashion nel quale il marchio assume una forte connotazione simbolica sia perché comunica e rinforza l'identità aziendale, sia perché per il consumatore finale costituisce un elemento differenziante (Gregori, Cardinali, Travaglini, 2012).

La profonda crisi del 2008 sta nuovamente modificando gli assetti organizzativi ed industriali delle imprese calzaturiere. Tuttavia, il distretto continua a rappresentare un punto di riferimento a livello mondiale per tutti gli addetti ai lavori, grazie alle caratteristiche di creatività, design e qualità delle lavorazioni, nonché alla presenza di una delle filiere "pelli, cuoio e calzature" tra le più ricche ed innovative al mondo (Camera di Commercio di Fermo, 2011).

Gli elementi più che positivi del distretto restano quelli già evidenziati: elevata specializzazione, elevate performances grazie ad alcuni vantaggi competitivi legati al basso costo della manodopera, l'accesso alle materie prime e la presenza di lavoratori dotati di forti capacità artigianali/creative. Assieme a queste peculiarità, non sono venute meno quelle proprie del contesto socio-culturale evidenziate in letteratura (Becattini, 1998).

Non è detto, perciò, che la crisi italiana del comparto industriale calzaturiero debba necessariamente

te coincidere con la crisi del distretto, tant'è che ad oggi, a quasi dieci anni dall'incombere di una delle più pesanti congiunture economiche, il distretto si è notevolmente ridimensionato ma non ha cessato di esistere e tende sempre più a superare la tradizionale configurazione "marshalliana" per evolversi verso una configurazione di filiera multi-localizzata e di rete aperta, ossia di "una rete locale integrata in network globali di produzione, circolazione e utilizzazione delle conoscenze" (Cipriani, 2012, p. 19).

3. IL DISTRETTO CALZATURIERO OLTRE LA CRISI: LA FORMAZIONE PROFESSIONALE E L'INNOVAZIONE PER IL DISTRETTO. – Il distretto calzaturiero fermano-maceratese si colloca, di fatto, tra le province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata; per l'esattezza la mappa del distretto scaturisce dall'unione di 49 comuni e da diversi provvedimenti normativi regionali (www.osservatoriodistretti.org). Il cuore del distretto, indubbiamente, fa riferimento principalmente all'area fermana: i due terzi delle aziende calzaturiere distrettuali sono localizzate fra Montegranaro, Monte Urano, Porto S. Elpidio, S. Elpidio a Mare e Civitanova Marche, tutti in provincia di Fermo ad eccezione di Civitanova Marche. Nutrono il distretto altre attività della filiera lunga della produzione calzaturiera, specie quelle che riguardano la preparazione e la concia dei pellami, molto presenti nella provincia di Macerata. Tutta l'area distrettuale presenta una concentrazione di imprese calzaturiere non riscontrabile in altra parte del territorio italiano, con un forte contributo di ricchezza per il territorio regionale in termini di occupazione e di reddito prodotto. L'evidente vocazione calzaturiera si traduce numericamente in cifre importanti che, evitando di entrare nel dettaglio di piccoli aggiustamenti e variazioni annue, si assestano sui seguenti ordini di valore per gli anni più recenti: 4.000 aziende e 30.000 addetti circa; una incidenza percentuale del settore calzaturiero del distretto sul totale del settore calzaturiero nazionale di circa il 30%; manodopera impiegata pari ancora al 30% circa rispetto al totale nazionale di addetti del settore; un fatturato nell'ordine di 1,3 miliardi di euro (Delai, 2009-2016).

Esiste, inoltre, una evidente specializzazione produttiva che vede l'area di Montegranaro privilegiare la calzatura per uomo, Monte Urano e comuni limitrofi dedicati in prevalenza alla realizzazione di calzature da bimbo e ragazzo, e infine il comprensorio di Civitanova Marche e Porto Sant'Elpidio, dove si producono principalmente calzature per donna.

Il punto critico della produzione distrettuale (specificatamente nel calzaturiero, con codice Ateco 15.20.0 e 15.20.1) riguarda la ripartizione delle aziende e degli addetti per classi di dimensioni aziendali. Infatti, quella al di sotto delle 50 unità è la classe dimensionale che rappresenta il 97% circa del tessuto produttivo (ANCI su dati CCIAA, in Cipriani, 2012). Inoltre, gli anni pesanti della crisi hanno continuamente assottigliato il numero di unità locali e di addetti complessivi del distretto, con una ricaduta sull'indotto (dai tacchifici, suolifici, solettifici, formifici alla fornitura di macchine a controllo numerico per il taglio delle pelli, di attrezzature complesse per il montaggio, la sfibratura ed il finissaggio della calzatura, dai software gestionali specifici per la gestione della filiera calzaturiera a quelli idonei alla modellistica Cad/Cam, al rendering 3D nella fase di prototipizzazione, alla stampa digitale in 3D di componenti varie ed accessoristica e così via).

Per queste ragioni esiste una estrema urgenza di salvaguardare la specializzazione conseguita nel corso degli anni, il know how delle maestranze (ormai anziane) – cioè quel patrimonio di conoscenze ed abilità tacite e difficilmente imitabili o riproducibili altrove – e di innalzare gli standard qualitativi, stimolando il rientro in fabbrica da parte dei giovani, che oggi manifestano una scarsa propensione a "sporcarsi le mani" con la produzione fisica del bene, anche quando, in effetti, provengono da istituti professionali.

Il dibattito sull'incerto futuro calzaturiero, ad oggi, è tuttora in corso.

Negli ultimi anni però ci sono segnali di fermento che lasciano intravedere possibili inversioni di rotta. Numerose attività ed iniziative tese a rinnovare la "cultura" artigianale e della fabbrica e riportare giovani e meno giovani all'interno delle aziende si sono attivate nel distretto, "dal basso", con l'intervento diretto degli operatori interessati al rinnovamento del settore.

Oltre ai vari IPSIA presenti nel distretto e nel suo circondario e ad alcune scuole tecniche storiche (la SCAM di Montegranaro – oggi Fabbrica Pilota –, gli Artigianelli di Fermo), tuttora un punto di riferimento per gli addetti del settore sono i percorsi della formazione post-secondaria dell'Istituto Tecnico Superiore "Nuove Tecnologie per il Made in Italy – Settore Moda e Calzature". Attualmente l'ITS prevede due percorsi di formazione biennali, ciascuno di 1.800 ore, di cui 800 in modalità di tirocinio

aziendale (“tecnico superiore della produzione, qualità ed innovazione nel sistema moda” e “tecnico superiore Marketing e Web Strategy per l’internazionalizzazione nel settore moda”), che rinnovano i loro corsi di anno in anno al fine di formare quella fascia di *middle management* che porta innovazione nell’impresa e che apre all’internazionalizzazione e alla competizione che avviene oggi in prima istanza sul web anche per i tradizionali comparti del *made in Italy*.

Accanto a questo canale di “Alta Formazione”, la collaborazione di numerose realtà del territorio quali Confindustria, Camera di Commercio, IPSIA, ITT Montani, solo per citarne alcune, di volta in volta dà origine a percorsi diversi di formazione professionale e IFTS nel settore calzaturiero/della moda, attivati a seguito di bandi di finanziamento emessi dalla Regione Marche (sostenuti dal POR Marche FSE), in quegli ambiti in cui la Regione stessa rileva carenza di competenze professionali. Anche in questo caso tirocini in azienda e la didattica non soltanto in aula ma anche in laboratori attrezzati garantiscono una formazione più vicina al mondo del lavoro e, dunque, un raccordo con le professioni di cui il distretto abbisogna. I risultati sembrerebbero incoraggianti: nell’ultimo quinquennio l’attività dell’ITS ha consentito un inserimento lavorativo nell’ordine dell’80% entro i dodici mesi dalla conclusione del percorso formativo (www.itsmodacalzature.it).

Non ultimi quanto a rilevanza, si sono diffusi in maniera capillare nel territorio distrettuale (ma il fenomeno ha una rilevanza nazionale e comprende molteplici settori produttivi) percorsi di formazione erogati in via intensiva ed estremamente specializzati in una singola fase produttiva: si tratta dei corsi finanziati dai fondi interprofessionali delle Agenzie per il lavoro.

Inizialmente previsti per fronteggiare l’emergenza di forte carenza di figure professionali tradizionali, come l’addetto al montaggio, al taglio dei pellami, all’orlatura, oggi la varietà di corsi che si sostengono grazie ai fondi interprofessionali delle Agenzie per il lavoro è piuttosto ampia ed abbraccia tutta la filiera produttiva della calzatura, replicandola, in sostanza, nell’ambito della formazione. Oggi la risorsa umana deve essere formata anche per le mansioni più semplici ed essere fortemente specializzata in una fase della lavorazione in modo da poter vantare padronanza, precisione e celerità nello svolgimento, requisiti che, in definitiva, contribuiscono ad un abbattimento dei costi del lavoro per unità prodotta.

La diffusione ampia di questo tipo di attività formative professionalizzanti si giustifica nel ruolo fondamentale svolto dalle Agenzie per il lavoro, le quali, di fatto, “formano” per realizzare alti livelli di *placement*, in un circuito virtuoso che si autoalimenta: la buona formazione professionale si traduce in contratti di somministrazione con le aziende calzaturiere del territorio, anche a vantaggio delle Agenzie per il lavoro.

Una riflessione a parte merita l’insieme di interventi promossi a livello regionale per il periodo di programmazione 2014-2020 con riferimento all’impiego dei fondi strutturali, così come stabilito dal Regolamento Generale dei Fondi Strutturali per la Nuova Politica di Coesione 2014-2020, per realizzare gli obiettivi tematici previsti dal FESR in relazione ai temi della ricerca, dell’innovazione e accesso all’ICT. In primo luogo si è determinata una vera e propria “Smart Specialization Strategy” (specializzazione “intelligente” nella traduzione italiana), volta ad orientare le azioni a sostegno della ricerca e dell’innovazione verso ambiti di eccellenza o comunque ritenuti prioritari, in modo da evitare la frammentazione e il non coordinamento degli interventi, e perseguire una governance multilivello, sicuramente più efficace per utilizzare i fondi ed incrementare le sinergie tra le politiche comunitarie, nazionali e regionali (www.marchennovalazione.it). Grazie a questa strategia, sono stati individuati ambiti cross-settoriali beneficiari dei finanziamenti, quali la domotica, la mecatronica, la salute e il benessere e, solo marginalmente, i settori manifatturieri tipicamente distrettuali, con interventi a sostegno di iniziative tese alla realizzazione di una “manifattura sostenibile”.

Più incisivo e sicuramente meglio mirato al sostegno delle attività artigianali della regione, con l’obiettivo di tendere a standard qualitativi più elevati e, dunque, fornire prodotti e servizi in grado di competere alla scala nazionale ed internazionale, il bando del 2017 “Manifattura e lavoro 4.0” è stato strutturato in coerenza con il “Piano Nazionale Industria 4.0” ma con aggiustamenti mirati e con una dotazione straordinaria di risorse: 9.000.000 € (POR Marche FESR 2014-2020) e 2.000.000 € (POR Marche FSE 2014-2020).

Il bando regionale sopra citato si propone di sostenere gli investimenti materiali ed immateriali delle micro, piccole e medie imprese (MPMI), che operano nei settori manifatturieri, al fine di favorire reali processi di trasformazione tecnologica e digitale. La declinazione regionale del bando è tutta orientata

verso la manifattura (codici Ateco “C”) e tende a valorizzare la risorsa umana insieme alla tecnologia, poiché l’ammissibilità dei finanziamenti è subordinata alla pre-condizione che un tirocinante venga inserito o reinserito con contratto di tirocinio nei sei mesi precedenti all’investimento tecnologico (con un contributo a fondo perduto pari al 60% del costo di tirocinio, gravante – in questo caso – sul Fondo Sociale Europeo), in modo che il nuovo profilo professionale possa partecipare attivamente al processo di rinnovamento aziendale sin dal principio.

La caratterizzazione specificatamente manifatturiera, la classe dimensionale delle aziende beneficiarie, l’investimento minimo previsto (solo 25.000 €) e la valorizzazione delle risorse umane inserite o reinserite, sono elementi pensati per venire incontro alle specificità regionali del sistema produttivo.

È anche espressamente previsto che l’accesso ai finanziamenti del bando non escluda, per gli stessi beni tecnologici ritenuti ammissibili, le altre misure del “Piano Nazionale Industria 4.0”, ovvero la compatibilità delle agevolazioni di carattere fiscale previste dalla legge n. 232/2016 (in tema di super ammortamento e iper ammortamento), cosicché, a conti fatti, gli investimenti potrebbero trovare una copertura praticamente totale. Già al momento della diffusione del bando (settembre 2017) si era a conoscenza, infine, che nel 2018 sarebbero state introdotte ulteriori misure di sgravio per le aziende in caso di stabilizzazione del tirocinante o di diversa assunzione connessa però al processo di innovazione tecnologica finanziato.

Si tratta di un impegno davvero imponente che ha prodotto quanto segue (situazione al febbraio 2108): n. 76 progetti presentati di cui 65 ammessi a finanziamento; Euro 22.317.703 di investimenti ammessi, corrispondenti a Euro 6.942.612 di contributo concedibile; n. 6 imprese calzaturiere (soltanto) che hanno presentato progetti, tutti con punteggio sufficiente (in ordine di entità di investimento ammesso precisamente: Galizio Torresi S.r.l., Toolk S.r.l., Doucal’s S.r.l., Pistilli Lavorazione Tomaie S.r.l., Manni S.r.l., Tigamaro S.r.l.)

Il dato non è incoraggiante: il numero dei progetti di innovazione “calzaturiera”, se rapportato al peso del settore sull’intero comparto produttivo, appare assai esiguo. Ad oggi, la spinta innovativa sembrerebbe troppo limitata per portare una reale riqualificazione e digitalizzazione del settore, processo indubbiamente necessario per ridurre nel prossimo futuro il peso del costo del lavoro per unità prodotta.

4. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. – L’innovazione e la ricerca tecnologica, ben integrate con le capacità manuali, artigianali e artistiche che sono da sempre i tratti salienti del sistema produttivo distrettuale, rappresentano gli strumenti necessari per traghettare con successo le imprese calzaturiere nel terzo millennio e nei mercati globali. Le buone pratiche e le iniziative di formazione sin qui illustrate sono esempi di riqualificazione del tessuto produttivo “dal basso”, come anche i bandi della Regione Marche che offrono ampi spazi di progettazione di percorsi di innovazione a seconda delle caratteristiche specifiche di ciascuna impresa.

Tanto è stato fatto in pochi anni, indubbiamente, ma molto si dovrà ancora tentare per un coinvolgimento più importante da parte degli imprenditori interessati. Oggi, volendo ricordare una locuzione cara al Fuà, non si potrebbe parlare di “industrializzazione senza fratture” quanto di un processo doloroso che ha disgregato, svuotato strutture aziendali e creato disoccupazione.

Sarà effettivamente possibile un intervento più incisivo per innovare il settore calzaturiero? Quale sarà la nuova connotazione imprenditoriale marchigiana dei prossimi anni?

Di certo al momento sono in atto trasformazioni radicali della fisionomia distrettuale ma alcune criticità ricorrenti che derivano dal “sistema” nel suo complesso quali, ad esempio:

- l’incapacità di fare rete con centri di ricerca ed università per accedere effettivamente all’innovazione e, prima ancora, di conoscere quella implementabile nel proprio ambito produttivo;
- la carenza di preparazione per confrontarsi con i bandi di finanziamento in maniera autonoma, senza ricorrere all’aggravio di costi di consulenze esterne;
- le difficoltà di accesso al credito bancario (non è un caso che questo sia l’oggetto del Shoe Report del 2016);
- il quadro normativo che rende difficile avviare un’attività produttiva in tempi brevi e grava l’imprenditore di un ammontare cospicuo di adempimenti e burocrazia;
- la pressione fiscale e il carico contributivo che assottigliano l’ammontare dei profitti da destinare agli investimenti;

- non ultimo il sisma del 2016 e i suoi effetti nel territorio regionale; rendono piuttosto difficile quantificare in tempi brevi l'entità e la ricaduta sul tessuto produttivo degli sforzi imprenditoriali in direzione dell'innovazione e della digitalizzazione delle imprese e della formazione e qualificazione delle risorse umane.

BIBLIOGRAFIA

- ADORNATO F., CEGNA A., *Le Marche nella mezzadria. Un grande futuro dietro le spalle*, Macerata, Quodlibet, 2013.
- AGOSTINELLI S., RUSSI M., SALMONI V., "L'industrializzazione diffusa nelle marche: aspetti urbanistici", in FUA G., ZACCHIA C. (a cura di), *Industrializzazione senza fratture*, Bologna, Il Mulino, 1983, pp. 67-102.
- BLIM M., GOFFI G., "Kinship and economic crisis in the shoe district of the Marche region", *Economia Marche – Journal of Applied Economics*, 33, 2014, n. 2, pp. 69-90.
- BECATTINI G., *Distretti industriali e made in Italy. Le basi socio-culturali dello sviluppo italiano*, Torino, Bollati Boringheri, 1998.
- CAMERA DI COMMERCIO, *Focus sul distretto industriale calzaturiero fermano-maceratese - 9ª giornata dell'Economia*, Fermo, Camera di Commercio di Fermo, 2011.
- CIPRIANI C., "Il settore calzaturiero delle Marche: dinamiche recenti e aspetti strutturali", in CIPRIANI C. (a cura di) *Economia e management delle imprese calzaturiere. Prospettive e strumenti per la competitività dell'industria marchigiana*, Milano, Franco Angeli, 2012, pp. 17-34.
- CONFINDUSTRIA MARCHE, *Rapporto sull'industria marchigiana*, 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015; 2016, consultabili on line.
- CUTRINI E., MICUCCI G., MONTANARO P., *I distretti tradizionali di fronte alla globalizzazione. Il caso dell'industria calzaturiera marchigiana*, Bologna, Alma Mater Studiorum Università di Bologna - Banca d'Italia, 2012.
- DESPLANQUES H., "I paesaggi collinari tosco-umbro-marchigiani", in TOURING CLUB ITALIANO, *I paesaggi umani*, Milano, TCI, 1977, pp. 99-110.
- DELANI N. (a cura di), *Shoe Report. Rapporto annuale sul contributo del settore calzaturiero al rafforzamento del Made in Italy, Ermeneia per conto di ANCI – Associazione Nazionale Calzaturifici Italiani*, Milano, FrancoAngeli, 2009; 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015; 2016, consultabili on line.
- DI GIACINTO V., GOMELLINI M., MICUCCI G., PAGNINI M., *Mapping local productivity advantages in Italy: districts, cities or both? (Progetto sulle trasformazioni dei sistemi economici locali)*, Banca d'Italia, 2011.
- FUA G., "L'industrializzazione del Nord Est e nel Centro", in FUA G., ZACCHIA C. (a cura di), *Industrializzazione senza fratture*, Bologna, Il Mulino, 1983, pp. 7-46.
- GREGORI G.L., CARDINALE S., TRAVAGLINI M., "L'evoluzione del licensing nelle imprese calzaturiere: prospettive teoriche e strumenti per il management", in CIPRIANI C. (a cura di), *Economia e management delle imprese calzaturiere. Prospettive e strumenti per la competitività dell'industria marchigiana*, Milano, FrancoAngeli, 2012, pp. 87-110.
- IUZZOLINO G., MICUCCI G., *Le recenti trasformazioni nei distretti industriali italiani*, Roma, Osservatorio Nazionale Distretti Italiani, 2011.
- MASSIMI G., *Marche. Mutamenti nell'assetto urbano e problematiche ambientali*, Bologna, Patron Editore, 1999.
- MORGANTI G., *Il caso del distretto calzaturiero del fermano*, Ancona, Osservatorio Regionale Mercato del lavoro, 2007.

Università di Teramo: rosy.scarlata@gmail.com

RIASSUNTO: Nonostante la presenza di grandi brand all'interno del distretto calzaturiero della regione Marche, gli anni più recenti hanno visto la riduzione progressiva e continua del numero di imprese e di addetti nel settore calzaturiero. Sin dagli anni Novanta del secolo scorso, la risposta del distretto alla maggiore competizione da parte dei paesi sviluppati e di quelli emergenti, con le loro produzioni low-cost, è stata la delocalizzazione di quelle fasi contraddistinte da elevata intensità di lavoro. In un contesto già compromesso e attraversato dalla presente fase di recessione, il distretto calzaturiero deve sperimentare forme innovative di manifattura, come il processo di innovazione tecnologica definito "industria 4.0". Le produzioni calzaturiere devono cioè orientarsi verso nuovi modelli organizzativi e produttivi caratterizzati da innovazione e digitalizzazione dei processi per consentire una importante riduzione dei costi di produzione e la penetrazione dei mercati internazionali. Nel presente contributo sono illustrati esempi di buone pratiche interne al distretto e di matrice locale, insieme ad una disamina degli interventi da parte della Regione Marche per stimolare all'innovazione e garantire la sopravvivenza delle produzioni calzaturiere "Made in Italy".

SUMMARY: Despite the presence of big brands in the footwear district of the Marche Region, recent years have been characterized by continuous contractions in the numbers of factories and manpower employed. Since the Nineties, the delocalization of labour intensive stages of the footwear production has been the district's answer to the intensification of competition from both developed and emerging countries, with their low priced items. In this context and with the current strong recession, the footwear district needs to experience new forms of manufacture such as "industry 4.0" and to go through a phase of innovation and digitalization of its factories to lower the costs of production and enter international markets. In this article, examples of internal and local good practices are provided, together with an overview of regional interventions in favour of innovation aimed at guaranteeing the survival of the "Made in Italy" production of footwear.

Parole chiave: manifattura 4.0, distretto calzaturiero, formazione professionale
Keywords: manufacture 4.0, footwear district, professional education

BERNARDO CARDINALE

I NUOVI ORIZZONTI DELL'ECONOMIA DIGITALE IN ABRUZZO: IL RUOLO DEL POLO DI INNOVAZIONE AUTOMOTIVE

1. L'INDUSTRIA 4.0 IN ITALIA. – La quarta rivoluzione industriale rappresenta un cambiamento che sovverte, in maniera rilevante e repentina, le logiche tradizionali dell'organizzazione della produzione. Il settore del digitale, infatti, modernizza quello che è l'attuale sistema di fare impresa e trasforma radicalmente modelli, competenze e modo di concepire ed erogare i diversi servizi. Con l'espressione "industria 4.0" si individua non solo l'introduzione di un insieme di tecnologie innovative, ma anche l'avvento di una nuova modalità, più efficiente qualitativamente e quantitativamente, di concepire lo sviluppo e la realizzazione di beni e servizi.

Questa rivoluzione, infatti, investe non solo la governance dei processi produttivi, ma soprattutto le diverse forme di aggregazione e, attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori, afferma con forza la necessità di creare una solida rete tra gli stakeholder. Considerando che innovazioni e tecnologie introdotte semplificano i compiti dei differenti addetti che operano nella catena del valore, l'aspetto più rilevante è espresso nell'utilizzo della rete Internet, che costringe il sistema produttivo a operare in un contesto caratterizzato da maggiore complessità, competitività, densità di relazioni e numerosi intrecci.

L'utilizzo delle connessioni internet all'interno dei processi produttivi, modifica profondamente le dinamiche tra domanda e offerta di beni e servizi: non può sfuggire, infatti, il cambiamento della concezione di beni e servizi o del rapporto azienda-cliente. In quest'ultimo caso, a differenza di quanto accadeva appena pochi anni fa, il cliente assume un ruolo centrale, entrando in prima persona nei meccanismi della catena di produzione, con la possibilità di personalizzare sempre di più il prodotto e di avere un rapporto costante e soprattutto diretto con la produzione.

Le imprese, con l'ausilio di queste nuove tecnologie, possono a loro volta monitorare, ottimizzare e aggiornare costantemente i prodotti venduti e offrire diversi servizi individuali, anticipando e prolungando il rapporto tra oggetto, produttore e consumatore. Si delinea quindi, per il futuro, un'azienda sempre più connessa sia all'interno sia all'esterno, con i propri prodotti, i clienti, i fornitori e in generale con il contesto in cui è inserita e di cui è parte. Tutto questo può essere gestito correttamente solo da quelle imprese disponibili a innovare i propri modelli di business e a dialogare sistematicamente e in tempo reale con i differenti attori in grado di collaborare alla creazione del valore. In tal modo emerge la dimensione più significativa e profonda di Industria 4.0 (Beltrametti, Guarnacci, Intini e La Forgia, 2017). L'innovazione, come processo radicale di rinnovamento, costituisce uno dei presupposti fondamentali del progresso economico e sociale, di cui il sistema produttivo avanzato crea valore aggiunto essendo uno dei fattori più importanti per lo sviluppo di numerose competenze (Schumpeter, 1971; Scherer, 1986; Grossman e Helpman, 1991). Il sistema di distretto industriale ha trainato lo sviluppo del territorio italiano ed ha rappresentato il modello per eccellenza del sistema produttivo italiano, sostenendo la produttività delle micro, piccole e medie imprese e diffondendo il concetto del Made in Italy (Becattini, 1989). Tuttavia, le criticità di tale sistema e la perdita di competitività del settore, hanno fatto seguito all'avvento dei nuovi paradigmi tecnologici, della globalizzazione e della delocalizzazione.

L'incremento della produttività è sostanzialmente proporzionale alla capacità di un territorio di innovare e quindi, l'innovazione diventa un aspetto imprescindibile per la crescita, funzionale alla competitività dei sistemi produttivi, grazie soprattutto al coinvolgimento di una pluralità di attori pubblici e privati.

In Italia tuttavia, si riscontra un ritardo considerevole negli investimenti rivolti a ricerca e innovazioni tecnologiche, dovuto soprattutto a politiche governative scarsamente incisive, alla cultura imprenditoriale e alle caratteristiche intrinseche del sistema produttivo. Nonostante queste considerazioni, quella italiana è la seconda manifattura europea e per uscire dal periodo di crisi può sfruttare, sia le op-



portunità fornite dalla quarta rivoluzione industriale, sia quelle del reshoring (Ellram, 2013). L'industria 4.0 costituisce un'opportunità per colmare il grave ritardo digitale delle imprese italiane e il gap sugli investimenti. È necessario però comprendere che i cambiamenti innescati da tale rivoluzione e il passaggio a una manifattura digitale, sono una modalità che facilita l'evoluzione del sistema produttivo italiano e di conseguenza il rilancio del settore manifatturiero (Savi, 2016). In sintesi, la rivoluzione digitale stimola fortemente la rinascita di vecchi mestieri permettendo di mantenere e valorizzare le caratteristiche e i valori tipici del Made in Italy, molto apprezzati dai mercati globali.

Il Governo italiano ha studiato un piano per "Industria 4.0", individuando due aspetti fondamentali sui quali occorre intervenire: investimenti in tecnologie e sviluppo delle competenze. Dai primi risultati si rileva un buon andamento per quanto riguarda gli investimenti in tecnologie, mentre sembrano essere lontani gli obiettivi concernenti lo sviluppo delle competenze (Calenda, 2017). Le misure individuate sono orientate prevalentemente al concetto di fabbrica e di produzione manifatturiera, per cui è necessaria una visione di sistema che superi l'autosufficienza della fabbrica e si apra alla condivisione di oggetti, servizi, conoscenze e informazioni basate su relazioni formali e informali e sono altrettante necessarie competenze tecniche e professionali più eterogenee e specifiche. È opportuno rilevare, infatti, che industria 4.0 non è una mera trasformazione tecnologica che impatta sulle modalità organizzative, ma è una rivoluzione che supera i confini della singola impresa.

L'aspetto connesso allo sviluppo delle competenze si collega a tre sfide: la ristrutturazione del sistema dell'istruzione e della formazione; il cambiamento del mondo del lavoro; la rivoluzione culturale del mondo imprenditoriale italiano. A tal proposito è opportuno individuare, partendo dalle competenze, nuovi modelli di impresa e modificare l'idea di lavoro cambiando il modo di gestire e affrontare le varie problematiche.

2. I POLI DI INNOVAZIONE IN ABRUZZO: L'AUTOMOTIVE. – L'Industria 4.0 rappresenta un pilastro centrale nella società odierna e costituisce non solo un'opportunità, ma anche una necessità per essere competitivi sui mercati: investimenti in infrastrutture, competenze e nuovi strumenti creerebbero valore per tutto il sistema industriale, caratterizzato principalmente da imprese consolidate nel settore manifatturiero, ma anche da imprese di piccole dimensioni, caratterizzate da un'organizzazione tradizionale.

Nella Regione Abruzzo la conoscenza di Industria 4.0 risulta essere poco diffusa e il settore maggiormente coinvolto è quello dell'automotive, in particolare il Polo di Innovazione Automotive.

I Poli di Innovazione sono dei sistemi costituiti da differenti stakeholder interessati in specifici processi innovativi, che consentono la condivisione di risorse e infrastrutture, sia materiali sia immateriali, al fine di facilitare lo scambio di conoscenze e competenze (Ferrara e Mavilia, 2012).

Dal punto di vista giuridico, i Poli sono società consortili con un soggetto gestore: sono, in altre parole, "raggruppamenti di imprese indipendenti, start-up innovatrici, piccole, medie e grandi imprese, nonché organismi di ricerca attivi in un particolare settore, e destinati a stimolare l'attività innovativa incoraggiando l'interazione intensiva, l'uso in comune di installazioni e lo scambio di conoscenze ed esperienze, nonché contribuendo in maniera effettiva al trasferimento di tecnologie" (Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, n.87, del 2008). I requisiti necessari perché si possa parlare di Polo di Innovazione sono la struttura di governance, le imprese associate, una struttura di ricerca, mentre il loro sviluppo è dovuto all'azione dell'Unione Europea che ha promosso fortemente lo sviluppo locale come leva per la competitività.

Gli obiettivi propri dei Poli di Innovazione possono essere riassunti nella condivisione delle conoscenze, nell'incremento dell'attrattività del territorio, nella realizzazione di investimenti congiunti, nella partecipazione alle comunità e alle reti di ricerca, nell'attivazione di processi di internazionalizzazione, nel miglioramento dell'accesso ai finanziamenti e nell'erogazione di servizi di consulenza (Evangelista, 2015).

Relativamente alla Regione Abruzzo, è la Legge Regionale n.40/2012 "Promozione e sviluppo del sistema produttiva regionale" attuativa del POR FERS 2007-2013 che introduce il modello dei Poli di

innovazione (1). Nello specifico, sono presenti in Abruzzo 13 Poli che coinvolgono differenti settori: Agroalimentare, Artigianato-Artistico, Automotive, Chimico-Farmaceutico, Economia Civile, Edilizia sostenibile, Elettronica/ICT, Energia, Internazionalizzazione, Logistica e Trasporti, Servizi Avanzati, Calzaturiero e Turismo (Piattaforma dell'osservatorio regionale dell'economia della conoscenza e dello sviluppo imprenditoriale in Abruzzo). Si tratta quindi di Poli di Innovazione con caratteristiche completamente differenti, così come diversi sono i campi di applicazione. Non può sfuggire, inoltre, che il territorio abruzzese è caratterizzato prevalentemente da piccole e medie imprese, anche se nel sistema di innovazione sono presenti università, centri di ricerca e multinazionali (specialmente nel settore dell'automotive).

3. LA FILIERA AUTOMOTIVE IN ABRUZZO. – L'industria automobilistica, a differenza di altri comparti della manifattura, non ha mai subito vere e proprie crisi economiche e finanziarie in grado di frenare la sua corsa, anzi, a livello europeo, è uno dei principali settore produttivi, la cui crescita è significativa. Anche in Italia, esso è un settore che vanta forti investimenti e anche quando si valutano i risultati a scala regionale, i numeri vedono ottimi andamenti positivi. L'Abruzzo in particolare, fa salire sul podio questo settore, coinvolgendo sia grandi imprese internazionali sia piccole e medie aziende che operano in ogni ambito dell'automotive: da quelle che garantiscono la progettazione a quelle che si occupano delle subforniture fino a quelle che si muovono nel marketing e nell'area vendite. Altro aspetto di vanto dell'industria automobilistica abruzzese è il numero di addetti coinvolti in questo settore (più di 30.000) con una concentrazione nella provincia di Chieti (25.000 addetti interessati nel solo territorio chietino) (2). Con circa 7 miliardi di fatturato, è il settore che fa spiccare questa regione nel panorama non solo nazionale, ma anche internazionale, garantendone il 50% di export. Il progetto "Ricerca e Innovazione" fa sì che l'automotive in Abruzzo, settore destinato a una crescita ancora più marcata nei prossimi anni, rappresenti un volano per l'economia locale e di conseguenza per l'intera economia nazionale.

Le principali direzioni del Polo di Innovazione Automotive si articolano in: attività relative alle innovazioni settoriali per contribuire a sviluppare miglioramenti al comparto auto motive, sia mediante innovazioni di prodotto, sia di processo; metodi trasversali riguardanti anche le tematiche ambientali e le normative, senza tralasciare il potenziamento della qualità e degli standard.

Le attività del Polo di Innovazione Automotive riguardano: l'innovazione, mediante l'individuazione di progetti di ricerca strategici e di attività di supporto; il rafforzamento delle relazioni tra i differenti stakeholder per la diffusione di conoscenze e competenze; la promozione o supporto metodologico a progetti di ricerca e trasferimento tecnologico verso imprese connesse al settore dell'automotive; la promozione del polo al fine della condivisione di esperienze e competenze. Inoltre, il Polo di Innovazione Automotive ha supportato la definizione, l'attuazione e il monitoraggio di undici progetti di ricerca regionali e di diversi progetti di trasferimento tecnologico con l'obiettivo di diffondere all'azienda richiedente, tecnologie in uso in altri ambiti o in altri settori, per applicarli così nei propri processi.

Conclusasi la prima fase, il Polo di Innovazione Automotive partecipa a vari progetti nazionali e internazionali, tra i quali H2020 FreeWheel ed Erasmus+ A.U.T.O. 4.0 ed è tra i promotori del cluster nazionale "Trasporti Italia 2020" (3).

Come tutti i processi economici e produttivi, anche questo settore non è esente da possibili rischi e minacce, che purtroppo si moltiplicano e, se mal gestiti, rischiano di compromettere l'intera catena del valore creata. Il ciclo di vita dei prodotti diventa sempre più breve e questo può essere sicuramente un vantaggio per le imprese che così sono destinate a produrre più beni: dall'altra faccia della medaglia c'è la globalizzazione, che amplifica la competizione, rendendola globale ed esponendo le aziende a rischi finora non calcolati. Tra questi, c'è la possibilità concreta dell'off-shoring, ovvero la delocalizzazione delle imprese in altri Paesi, grazie a vantaggi economici e incentivi fiscali, così da poter aumentare la produzione mantenendo stabili i costi o addirittura ridurli.

(1) <http://leggi.regione.abruzzo.it/index.asp?modello=searchLaw&servizio=xList&stileDiv=monoLeft&template=intIndex&tom=Promozione:1:2012:40&b=leggiReg2>.

(2) <http://www.innovazioneautomotive.eu/>.

(3) <https://www.aster.it/cluster-trasporti-italia-2020>.

Un altro grave problema da affrontare è la possibilità concreta che non tutte le imprese coinvolte in questo processo siano dotate di settori dediti alla ricerca e allo sviluppo: elemento questo fondamentale e imprescindibile per una crescita omogenea e fruttuosa del comparto automobilistico, che fa dell'innovazione il suo perno di eccellenza. Ad esempio, analizzando la realtà nazionale, le aziende del sud-Italia, oppure le piccole e medie imprese, non possiedono abbastanza competenze e risorse economiche per fare ricerca e questo potrebbe essere un pericolo anche per l'intera rete produttiva. A questo punto, è opportuno interrogarsi sulla questione se queste PMI siano in grado di affrontare un tale sistema complesso e siano quindi abili nel muoversi all'interno di un mercato così competitivo. Solo chi sarà in grado di innovarsi, può essere competitivo sul mercato e quindi superare la concorrenza ed evitare i rischi precedentemente esposti. In altre parole, questo significa che, affinché le aziende siano competitive, occorre in buona sostanza, investire denaro nella ricerca e nello sviluppo di competenze. Quest'ultime, non sono un aspetto secondario, anzi rappresentano il motore da cui tutto origina: l'esigenza forte è quella di sviluppare e diffondere il sapere per creare reti locali che si inseriscano nel migliore dei modi nelle relazioni a livello globale.

Sviluppare una rete d'impresa può così sembrare un compito arduo, soprattutto in un mondo dove la concorrenza è così pressante e fortemente dinamica. I Poli di innovazione, previsti dalla direttiva comunitaria del 2006/C323/01 (4), facilitano questo processo di aggregazione e incontro tra le imprese del settore. L'obiettivo principale di questi poli è proprio quello di permettere e incoraggiare il dialogo tra gli stakeholder, favorire lo scambio di opinioni e di conoscenze e aiutare le stesse imprese a inserirsi in mercati più ampi, dando loro aiuti concreti e non solo maggiore visibilità. Una concezione partecipativa con confini così sfumati incontra non pochi ostacoli e, al momento, fa fatica a essere recepita dalla maggior parte delle aziende. Tuttavia, si sta lavorando molto in quest'ottica e già esistono poli di innovazione che contano numeri molto positivi, il cui fatturato è di diversi miliardi di euro, e che occupano migliaia di persone.

4. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – La quarta rivoluzione industriale, caratterizzata dalla digitalizzazione delle imprese e dalla diffusione di conoscenze e competenze, assume un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico dell'intero Paese, rafforzando a vari livelli le relazioni tra i differenti stakeholder.

L'incremento della produttività è strettamente connesso alla capacità di un territorio di innovare e l'innovazione è funzionale alla competitività; essa risulta essere, quindi, un driver fondamentale per lo sviluppo. In tal senso, gli obiettivi dei Poli di innovazione sono certamente ambiziosi, ma non impossibili e i primi risultati non esitano ad arrivare. Chi beneficerà di questo nuovo modello di produzione sarà non solo l'azienda produttrice, ma anche il territorio e i suoi abitanti. La produzione avrà a disposizione addetti sempre più qualificati e specializzati che oltre a garantire prodotti di eccellenza, saranno punto di vanto per l'azienda che automaticamente ne acquisterà in visibilità ed efficienza. Lo sviluppo e la diffusione di queste competenze permetteranno, da un lato, di aiutare le PMI a crescere e innovarsi e, dall'altro, renderà il terreno fertile e interessante per le grandi imprese multinazionali che saranno attratte da questo vantaggio competitivo. Questi vantaggi sicuramente goveranno all'intero sistema di produzione nazionale, ma anche ai comprensori regionali, che grazie all'aumento della produzione, potranno gestire meglio le conseguenze della crisi economica. Come già detto in precedenza, vantaggi non solo sociali ma anche ambientali perché, riducendo la mobilità delle persone coinvolte e migliorando quella delle merci, ci saranno meno emissioni e consumi inquinanti, oltre alla riduzione di costo del prodotto o servizio finale. I vantaggi sono sicuramente invoglianti, quel che manca è purtroppo una cultura di base e questo è il primo perno su cui si dovrà fare leva per sviluppare una società connessa.

(4) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52006XC1230%2801%29>.

BIBLIOGRAFIA

- BECATTINI G., “Riflessioni sul distretto industriale marshalliano come concetto socio-economico”, *Stato e Mercato*, 25, 1989, pp. 111-128.
- BELTRAMETTI L., GUARNACCI N., INTINI N., LA FORGIA C., *La fabbrica connessa. La manifattura italiana (attra)verso Industria 4.0*, Milano, Guerini e Associati, 2017.
- CALENDA C., *Relazione Annuale al Parlamento sullo stato d'attuazione e l'impatto delle policy a sostegno di startup e PMI innovative*, Ministero dello Sviluppo Economico, 2017, http://www.sviluppoeconomico.gov.it/images/stories/documenti/startup_relazione_annuale_al_2017.pdf.
- CORI B. (a cura di), *Innovazione tecnologica e organizzazione del territorio*, Milano, Franco Angeli, 1990.
- ELLRAM L.M., “Off-shoring, reshoring and the manufacturing location decision”, *Journal of Supply Chain Management*, 49, 2013, n. 2, pp. 3-5.
- EVANGELISTA V., “Il Polo Innovazione Automotive nella Val di Sangro. Un sistema locale di innovazione?”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 2013, n. 6, pp. 709-733.
- EVANGELISTA V., “I Poli d'Innovazione nel sistema di innovazione abruzzese”, *Rivista di Studi Geografici*, 122, 2015, pp. 323-338.
- EVANGELISTA V., “Il Mezzogiorno tra Distretti Tecnologici, Poli di Innovazione e Parchi Scientifico-Tecnologici: una lettura geografica per building blocks”, *Rassegna Economica*, 2, 2016, pp. 141-161.
- FERRARA M., MAVILIA R., *Dai distretti industriali ai poli di innovazione. L'Italia nel Mediterraneo*, Milano, EGEA, 2012.
- GROSSMAN G.M., HELPMAN E., “Trade, knowledge spillovers, and growth”, *European Economic Review*, 35, 1991, n. 2, pp. 517-526.
- LANZARA R., LAZZERONI M., *Metodologie per l'innovazione territoriale*, Milano, Franco Angeli, 2001.
- LAZZERONI M., *Geografia della conoscenza e dell'innovazione tecnologica*, Milano, Franco Angeli, 2004.
- LUTHJE T., “The Development of Global Production”, *Modern Economy*, 6, 2015, pp. 310-315, <http://www.scirp.org/journal/me>.
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, *Piano Nazionale Industria 4.0*, 2016, <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/industria40>.
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, *Piano Nazionale Impresa 4.0. Risultati 2017 – Linee guida 2018*, 2017, <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/per-i-media/notizie/2037096-piano-nazionale-impresa-4-0-i-risultati-del-2017-e-le-linee-guida-per-il-2018>.
- MOULAERT F., SEKIA F., “Territorial innovation models: a critical survey”, *Regional studies*, 37, 2003, n. 3, pp. 289-302.
- PRODI E., SEGHEZZI F., TIRABOSCHI M. (a cura di), “Il piano Industria 4.0 un anno dopo. Analisi e prospettive future”, *ADAPT Labour Studies e-Book series n. 65*, ADAPT University Press, 2017.
- SAVI P., “Reshoring delle produzioni e nuove manifatture: tracce di reindustrializzazione?”, in NARDI SPILLER C., SAVI P., *Crisi. Nuovi orientamenti del consumo e «rinascita» della manifattura*, Verona, QuiEdit, 2016, pp. 179-264.
- SCHERER F.M., *Innovation and growth: Schumpeterian perspectives*, Cambridge MA, MIT Press, 1986.
- SCHUMPETER J., *Teoria dello sviluppo economico*, Firenze, Sansoni, 1971.
- www.agi.it/economia
www.agendadigitale.eu/industry-4-0
www.automazione-plus.it
<http://www.birtt.it>
www.corrierecomunicazioni.it/industria-4-0
www.ilsole24ore.com
www.innovazioneautomotive.eu
www.mestiereimpresa.bnl.it
www.poloautomotive.eu
www.sviluppoeconomico.gov.it
www.toolsforsmartminds.com

Università degli studi di Teramo: bcardinale@unite.it

RIASSUNTO: La nuova rivoluzione industriale, dove è protagonista la digitalizzazione del settore manifatturiero e dei servizi, è alla base di un cambiamento tecnologico radicale, che sta trasformando il modo di “fare” impresa. La sfida del digitale si traduce concretamente in un mutamento delle strategie delle imprese, foriero di sempre nuovi modelli organizzativi della produzione, dove le nuove tecnologie sono uno strumento per valorizzare gli investimenti e creare vantaggio competitivo, soprattutto per quelle piccole e medie imprese che ancora possono vantare un elevato grado di flessibilità. I sistemi produttivi locali di piccola e media impresa possono trarre enorme beneficio da tale trasformazione digitale, a partire da una mitigazione del condizionamento delle distanze geografiche fino a una riduzione delle barriere anche agli investimenti, puntando sulla connessione reticolare con fornitori, clienti e partner commerciali.

Sulla base di tale premessa, il contributo alla sessione si articola in due parti: la prima affronta il tema dell'Industria 4.0 sottolineando le principali opportunità e criticità; la seconda rivolge l'attenzione allo studio di come, a livello territoriale, il tessuto delle imprese che compone il Polo di Innovazione Automotive in Abruzzo si è preparato, attraverso la predisposizione e

L'attuazione di progetti e attività coordinate, ad affrontare la sfida della quarta rivoluzione industriale, concentrando l'attenzione in particolare allo sviluppo dell'innovazione e delle competenze necessarie a gestire la trasformazione digitale.

SUMMARY: The new industrial revolution, where the digitization of manufacturing and services plays a main role, is at the basis of a radical technological change that is modifying the way companies “do” business. The digital challenge is a change in the strategies of companies, which is always a creation of new organizational models of production, where new technologies are a tool to increase investment and create competitive advantage, especially for small and medium-sized companies that still have a high degree of flexibility.

Local production systems of small and medium enterprises can benefit enormously from this digital transformation, starting from a mitigation of the conditioning of geographical distances to a reduction of barriers to investment, focusing on networking with suppliers, customers and business partners.

On the basis of this premise, the contribution to the session is divided into two parts: the first deals with the theme of Industry 4.0 underlining the main opportunities and critical issues; the second focuses on the study of how, at a local level, the entrepreneurial fabric that makes up the Automotive Innovation Pole in Abruzzo is ready, through the design and implementation of projects and coordinated activities, to face the challenge of the fourth industrial revolution, focusing particularly on the development of innovation and skills needed to manage the digital transformation.

Parole chiave: industria 4.0, poli di innovazione, automotive

Keyword: industry 4.0, innovation poles, automotive

ANTONIETTA IVONA, DONATELLA PRIVITERA*

STRATEGIE PUBBLICHE E DIGITALIZZAZIONE DELLE IMPRESE LOCALI

1. PREMESSA. – Lo sviluppo prorompente delle innovazioni digitali impiegate ed impiegabili nel campo dell'industria, ha evidenziato la possibilità di un cambiamento di paradigma nella impostazione delle imprese e dei territori.

Ciò che attualmente sta avvenendo è la fusione di paradigmi fisici, digitali e biologici, che influenzano numerose società, industrie ed economie. Schwab (2016) afferma che la quarta rivoluzione industriale sarà caratterizzata dalla presenza di nuove tecnologie che condurranno a rilevanti conseguenze arrivando a mettere in discussione il significato di "essere umano". Sotto il nome di Industria 4.0 si può identificare quel complesso di ausili tecnologici e formativi che inducono una conoscenza ed una intelligenza aumentata, di cui devono poter disporre tutti, in qualsiasi luogo e per qualsiasi segmento produttivo. Nello specifico Industria 4.0 - nuova era nella produzione industriale – è caratterizzata dalla presenza del digitale e dalla connettività nell'intera catena produttiva, dalla progettazione all'esecuzione (Seregini, 2016).

Il Piano nazionale Industria 4.0 (oggi Piano Nazionale Impresa 4.0) elaborato dal Governo Italiano per la crescita digitale del settore industriale (2014-2020), evidenzia specificatamente il ruolo fondamentale delle politiche regionali nel sostenere e incoraggiare tale trasformazione, in particolare delle piccole e medie imprese, attraverso opportune collaborazioni con i centri di ricerca, per costruire un collegamento che trasporti le attività produttive sul campo dell'innovazione, anche per aiutare a colmare il gap Nord-Sud (Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2015). Il Piano sin dal suo esordio ha affermato, quindi, l'importanza del settore industriale per l'economia dell'Italia, che ancora risulta essere la seconda potenza europea in ambito manifatturiero. Tra gli obiettivi iniziali del Piano, sin da subito, vi è stato quello di reinterpretare la visione dell'azienda; non più solo come l'insieme efficiente di infrastrutture produttive ma anche come un sistema costituito da elementi dialoganti ovvero persone, strutture e servizi che tra loro si scambiano e condividono informazioni. Dal paradigma classico dell'industria 4.0 che porta ad ottimizzare le singole fabbriche, connettendo le macchine, si sta passando, invece, a connettere tra loro le imprese, le reti con le reti, in modo da riuscire ad aumentare la produttività dell'intera filiera (Taisch, 2017).

La logica è quella della co-progettazione, valorizzando le *best practices* sul territorio per definire piani e standard nazionali, data la necessità di adeguarsi alle nuove sfide, all'evoluzione tecnologica, e al mercato internazionale (Ministero dello Sviluppo Economico, 2017). Le Regioni pertanto hanno già da tempo avviato iniziative e si muovono nella direzione di rafforzare il raccordo con il Governo centrale e di attivare reti di imprese anche a livello europeo.

I cambiamenti e le trasformazioni di questa nuova rivoluzione digitale in campo industriale produrranno opportunità che risultano ancora largamente inesprese nel sistema italiano, ma anche in buona parte d'Europa. Ciò è dovuto in larga parte alla presenza di rilevanti costi fissi, tipici dei sistemi tecnologici a rete, che necessitano di un'accurata pianificazione, per essere efficientemente distribuiti tra i diversi portatori di interesse. Occorre però menzionare anche, inevitabilmente, i rischi: l'incapacità di adattamento delle organizzazioni; le difficoltà da parte delle istituzioni ad adottare e regolamentare le nuove tecnologie; le criticità in termini di sicurezza generate da nuovi poteri; il possibile aumento delle disuguaglianze; la frammentazione della società.

* Sebbene il contributo sia frutto di un lavoro comune, il paragrafo 3 è da attribuire ad Antonella Ivona, il paragrafo 2 a Donatella Privitera. La premessa e le conclusioni sono congiunte.



Il contributo si propone di analizzare il quadro dello stato attuale, delle tendenze ed opportunità che possano aiutare o al contrario creare barriere per un migliore utilizzo delle *smart technologies*, secondo quanto stabilito dal Piano al fine di stimolare e sostenere gli investimenti delle imprese. Sarà analizzato un caso di studio di imprese locali della regione Puglia, come modello di esempio applicativo *open innovation* con conseguenze sul territorio e competitività.

2. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO. – I progressi del settore digitale in Europa realizzati dagli Stati membri in termini di digitalizzazione appaiono evidenti (fig. 1). L'Italia occupa la venticinquesima posizione nella classifica dei 28 Stati membri della Comunità europea.

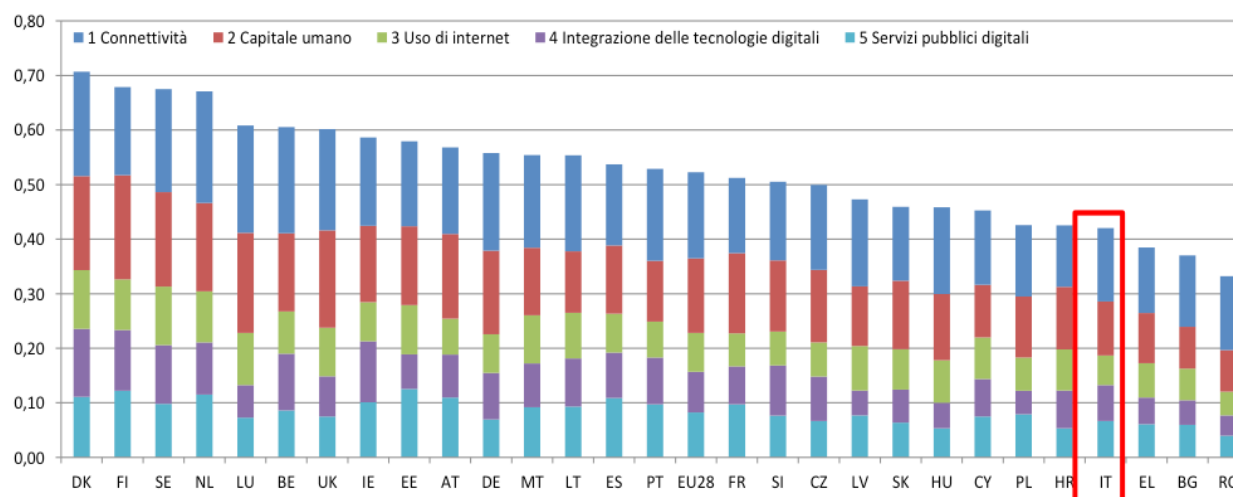


Fig. 1 – Progressi del settore digitale in Europa.

Fonte: CE, Europe's Digital Progress Report 2017, p.1.

Gli indicatori analizzati dal Digital Agenda Scoreboard in materia di adozione di servizi digitali mostrano come le imprese italiane (con 10 e più addetti) siano allineate rispetto alla media europea in materia di utilizzo di applicazioni gestionali integrate, mentre il divario è più evidente e marcato per l'utilizzo di applicazioni di gestione della relazione con i clienti, ma anche riguardo alla diffusione dei servizi pubblici digitali ovvero *e-government*. Il divario è invece relativamente minore riguardo alla presenza di siti web e alla fatturazione elettronica nonché alla connettività (presenza, velocità e prezzi di banda larga fissa e mobile). Digitalizzazione dei processi produttivi, *internet*, *big data*, *cloud*, reti d'impresa 4.0 sono strumenti cardini e più che mai attuali per elevare la competitività e la produttività e quindi fare dell'innovazione digitale il motore della crescita economica ed occupazionale del sistema e quindi delle imprese. La Nuova Rivoluzione Industriale avverrà, per l'appunto, attraverso l'utilizzo delle tecnologie che spaziano da un'ampia gamma di sistemi digitali (stampa 3D, Internet of Things, robotica avanzata, ecc.), a nuovi materiali (bio o nano) e processi (es. intelligenza artificiale, biologia di sintesi). La spinta all'innovazione ha aperto nuovi spazi di opportunità alle imprese, generando l'offerta di prodotti e servizi inediti e decretando la nascita di nuovi profili professionali e competenze in grado di interpretare i potenziali di sviluppo e di cambiamento (OECD, 2017).

Nello specifico, in Italia il fattore dimensionale discrimina l'uso della Rete fra le imprese (fig. 2) dove è evidente il divario significativo tra le imprese piccole (10,7%) e quelle con almeno 250 addetti (34,4%).

Nel 2016, il 94,2% delle imprese con almeno 10 addetti utilizza connessioni in banda larga fissa o mobile (92,4% connesse in banda fissa, 63,8% in banda mobile). La velocità massima di connessione in banda larga fissa aumenta al crescere della dimensione delle imprese, senza particolari divari territoriali ma le imprese preferiscono tipologie multiple di connessione (fig. 3).

Sette piccole imprese su dieci hanno un sito web (71,3%) ma solo il 14% circa permette ai visitatori

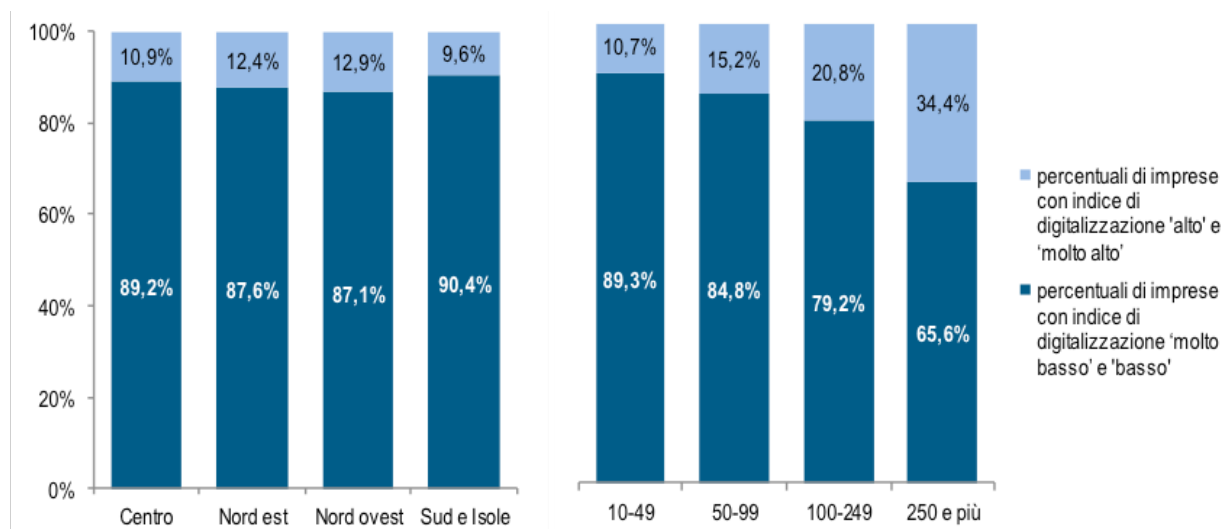


Fig. 2 – Indicatore di digitalizzazione delle imprese con almeno 10 addetti, per ripartizione geografica e classe di addetti, 2016.

Fonte: Istat, Report Cittadini, Imprese e ICT, 2016, p. 8.

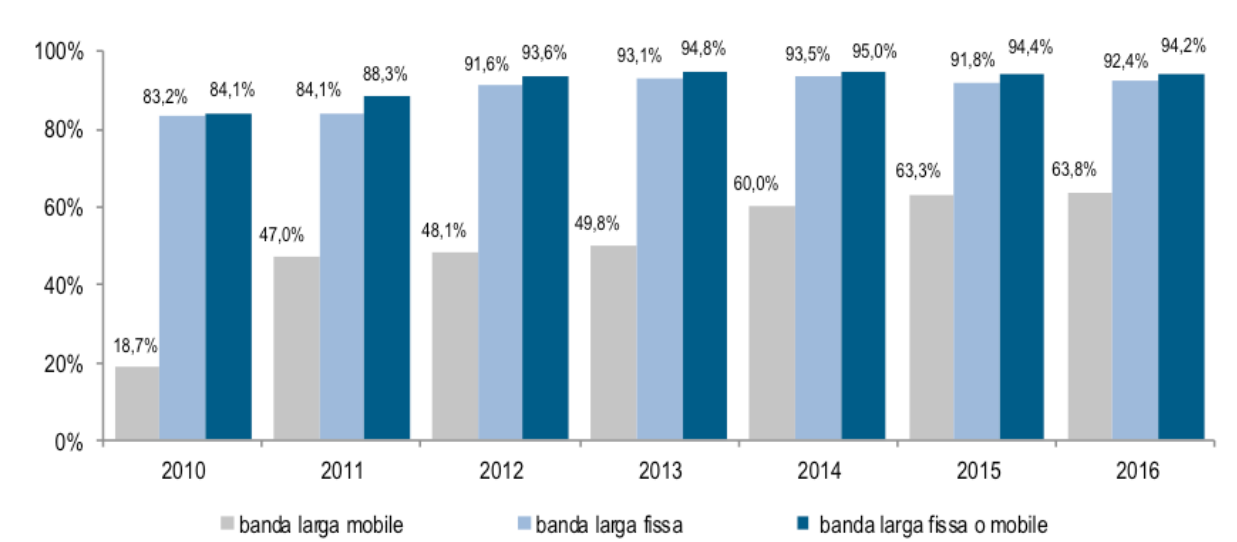


Fig. 3 – Imprese con connessione a internet in banda larga (fissa o mobile), 2010-16, % sul totale imprese con almeno 10 addetti.

Fonte: Istat, Report Cittadini, Imprese e ICT, 2016, p. 9.

del sito di effettuare ordinazioni o prenotazioni online, tre utilizzano un social media e tre grandi imprese su dieci hanno analizzato big data ovvero la capacità di gestire grandi quantitativi di dati generati elettronicamente (fig. 4).

Nel 2016 una impresa su dieci ovvero l'11,0% delle imprese con almeno 10 addetti ha venduto online i propri prodotti nel corso dell'anno precedente; la quota sale nel caso di imprese con almeno 250 addetti. Trend confermati dall'aumento del valore degli acquisti *on line* dei consumatori italiani, cresciuto del 21,3% (Istat, 2016).

Dal rapporto Censis/Confcooperative (2017), osservando la geografia nel territorio italiano delle imprese 4.0 ovvero quelle già digitali (dedite alla produzione di software, consulenza informatica; elaborazione dati, hosting, portali web; edizione di software; erogazione di servizi di accesso a Internet e altre attività connesse alle telecomunicazioni e il commercio al dettaglio attraverso la Rete), tra il 2011 e il 2017 la crescita maggiore si è avuta in Campania con un incremento del 26,3%, in Sicilia con il 25,3%,

12 CARATTERISTICHE INCLUSE NELL'INDICATORE DI DIGITALIZZAZIONE (Indicatori 8, 9, 10 modificati rispetto al 2015)	Classe di addetti				Totale
	10-49	50-99	100-249	250 e più	
1. la percentuale di addetti che utilizzano computer connessi è superiore al 50% del totale	29,2	31,9	34,0	38,8	29,7
2. l'impresa utilizza specialisti ICT interni oppure utilizza in prevalenza specialisti esterni (per almeno 5 attività legate all'ICT)	72,9	83,4	87,1	90,3	74,4
3. la velocità di download della connessione in BL fissa è pari ad almeno 30 Mbit/s	13,6	21,3	30,1	46,4	15,2
4. la percentuale di addetti che utilizzano device mobili connessi alla Rete per svolgere attività lavorativa è superiore al 20%	22,8	24,3	24,9	28,3	23,1
5. l'impresa ha un proprio sito web	69,5	83,5	85,5	89,7	71,3
6. il sito web dell'impresa offre almeno uno tra i seguenti servizi: accesso a cataloghi; tracciabilità ordinazioni; personalizzazione prodotti; personalizzazione contenuti	33,3	42,4	46,3	51,5	34,6
7. l'impresa utilizza almeno uno dei social media specificati (social network, blog aziendale, sito multimediale, wiki)	37,7	47,3	49,1	61,4	39,2
8. l'impresa acquista servizi di Cloud Computing di medio-alto livello	10,5	15,0	20,1	33,5	11,5
9. l'impresa invia fatture elettroniche ad altre imprese/PA in un formato standard per essere trattate automaticamente	28,8	38,0	42,1	54,2	30,3
10. l'impresa utilizza pubblicità a pagamento su Internet	17,6	17,3	19,6	25,4	17,8
11. la percentuale delle vendite via web o via Edi sul totale dei ricavi è superiore o uguale all'1%	7,0	9,6	12,6	20,9	7,6
12. la percentuale delle vendite via web è maggiore dell'1% dei ricavi e quelle del tipo B2C sul totale delle vendite via web è superiore al 10%	4,3	3,4	3,5	5,5	4,2

Fig. 4 – Le caratteristiche incluse nell'indicatore di digitalizzazione, per classe di addetti, 2016, % sul totale imprese con almeno 10 addetti.

Fonte: Istat, Report Cittadini, Imprese e ICT, 2016, p. 9.

nel Lazio con il 25,1% e in Puglia, 24,2%. Dati che confermano come i processi di sviluppo basati sul digitale trovano spazi di crescita in aree ai margini della dinamica economica e produttiva intesa in senso tradizionale. A conferma di ciò il digitale ha cambiato la rilevanza dei vantaggi competitivi dei territori e la configurazione dei fattori di crescita, evidenziando anche cambiamenti in regioni come il Piemonte, che dispone di infrastrutture materiali e immateriali orientate all'innovazione (poli universitari, grandi aziende e centri di ricerca), ma incrementa lo stock di imprese digitale del 9,1%, dato questo inferiore non solo rispetto alla media nazionale (+17,6%), ma anche rispetto a regioni come l'Umbria o il Molise (rispettivamente l'11,8% e il 12,7%).

3. IL CASO DELL'APULIA MANUFACTURING RDMI HUB. – Nel 2008 per contrastare i primi segnali della profonda crisi economica mondiale, i Paesi membri dell'Unione Europea elaborarono e sottoscrissero un primo atto di contrasto denominato European Economic Recovery Plan, la cui prima azione fu il Programma Europeo I4MS - ICT Innovation for ManufacturingSMEs.

Il programma I4MS ha iniziato la sua prima fase nel luglio 2013 e proseguito con la fase 2 in autunno 2015 (con un finanziamento di circa 110 mln EUR) con l'obiettivo di sostenere e far crescere le piccole e medie imprese europee attraverso la costituzione di una rete europea per la ricerca e il trasferimento tecnologico. Il suo sviluppo è avvenuto lungo tre direttrici: favorire l'accesso alle competenze che possono aiutare le imprese nella valutazione, pianificazione e padronanza della trasformazione digitale; fornire l'accesso alle reti di innovazione, ad un ampio spettro di competenze ed esempi di buone prassi; infine fornire un valido supporto finanziario per incentivare sia la domanda che l'offerta di soluzioni atte a permettere loro di governare la trasformazione digitale. L'Italia, dando seguito alle indicazioni formulate dalla Commissione europea e dal Consiglio sulla necessità di incrementare la produttività mediante riforme strutturali nei settori della ricerca e dell'innovazione, ha presentato nel settembre 2016 il Piano Nazionale Industria 4.0 finalizzato al rinnovamento dei paradigmi aziendali attraverso cinque pilastri strategici: la creazione di una governance per il sistema Paese, con l'individuazione degli obiettivi da raggiungere e la proposta di costituzione di una Cabina di regia governativa; la realizzazione delle infrastrutture abilitanti attraverso lo sviluppo e la diffusione delle reti di connessione di quinta generazione, delle reti elettriche intelligenti e dei DIH (*Digital Innovation Hubs*) e di una pubblica amministrazione digitale; la progettazione di una formazione mirata alle competenze digitali, con una formazione scolastica e post scolastica che punti alla formazione di competenze digitali diffuse; il rafforzamento della ricerca sia nell'ambito dell'autonomia universitaria sia nei centri di ricerca internazionali;

l'*open innovation*, basata su standard aperti e interoperabilità (Rapporto “Imprese e servizi - Industria 4.0” della Camera dei Deputati). In particolare i *Digital Innovation Hub* (DIH) sono stati creati con lo scopo di supportare le imprese nella trasformazione digitale. In seguito, essi sono stati supportati anche da iniziative regionali.

Quanto sin qui detto costituisce la premessa dell’“Apulia Manufacturing RDMI Hub”, inaugurato in Puglia lo scorso anno con lo scopo di supportare le aziende manifatturiere nella trasformazione digitale. L’iniziativa pugliese è stata approvata dalla Commissione UE (tra i trentanove approvati dalla Commissione UE su tutto il territorio europeo, sei sono italiani) ed è stata inserita nella rete degli *hub* europei che offriranno competenze e specializzazioni per sostenere il passaggio all’industria di nuova concezione detta appunto 4.0 (fig. 5). L’Apulia Manufacturing RDMI sarà l’unico *hub* europeo nel Mezzogiorno d’Italia. Il progetto è patrocinato dalla Regione Puglia e coinvolge diversi enti pubblici (tra cui il Politecnico di Bari) e privati tra i quali: Confindustria Bari e BAT, il Distretto Regionale della Meccatronica Pugliese MEDIS e varie imprese, presenti sul territorio regionale, operanti nel campo dell’Information and Communication Technology. L’idea che ha condotto alla realizzazione di questo peculiare *hub* meridionale è stata la creazione di un unico punto di riferimento per le industrie che vorranno procedere nella direzione di una trasformazione digitale, reperire finanziamenti necessari ed, eventualmente, confrontarsi con altre imprese presenti su un vasto territorio. Il Progetto Apulia Manufacturing RDMI *Hub* promuoverà la diffusione delle principali tecnologie caratterizzanti la manifattura 4.0, concentrandosi principalmente su due di queste: l’Internet of Things (IoT) e CPS (Cyber Physical System), ovvero tecnologie capaci di creare una interconnessione tra il web e gli oggetti fisici.

Realizzando quel dialogo tra persone e strumenti all’interno delle aziende, di cui si è fatto precedentemente cenno, si intende raggiungere nuovi livelli di efficienza. Grazie a queste tecnologie è possibile,

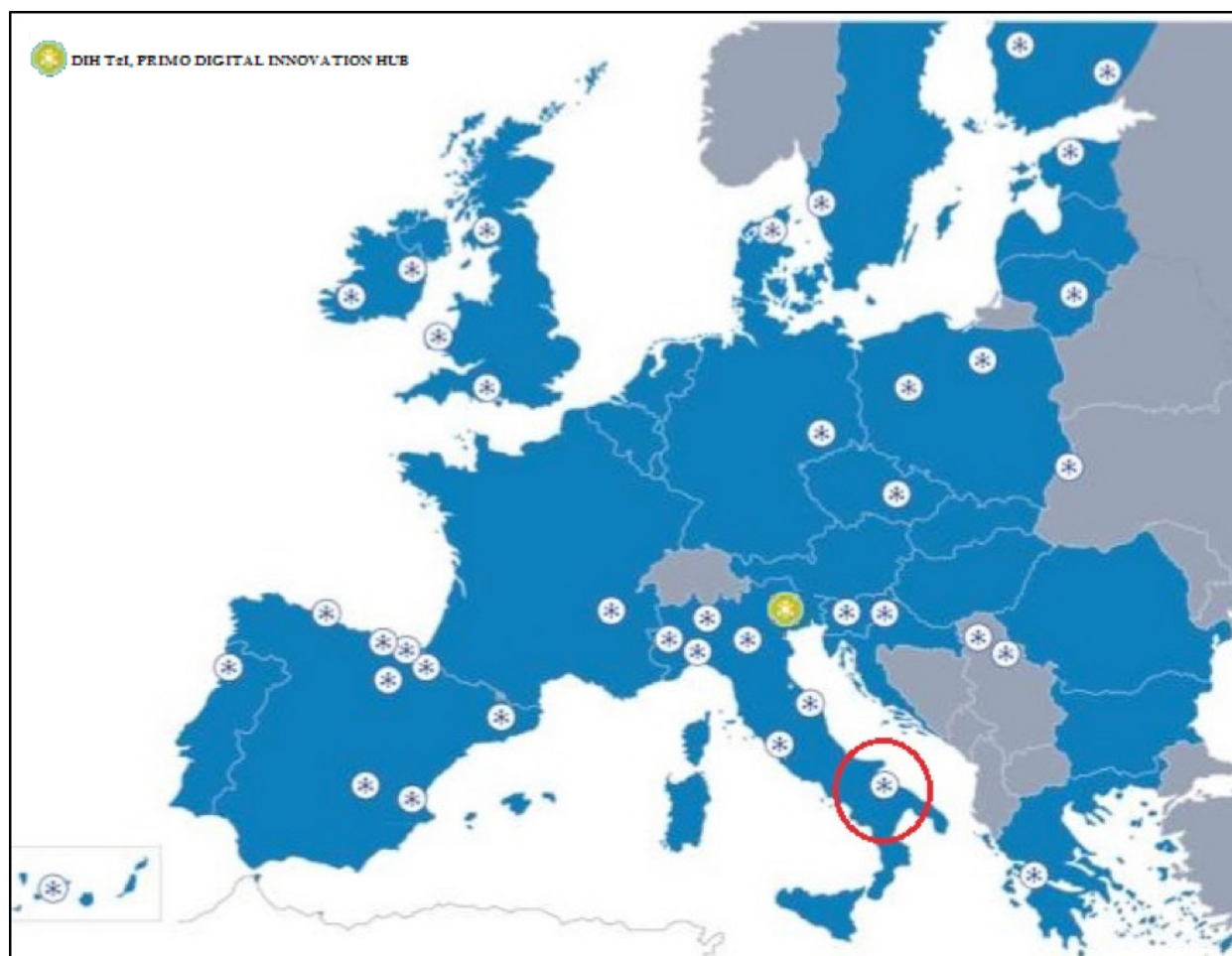


Fig. 5 – Localizzazione dei trentanove *Digital Innovation Hubs* europei.

Fonte: <http://www.t2i.it>, con elaborazione.

ad esempio, conoscere in tempo reale la posizione di ogni oggetto nel ciclo di produzione, conoscere la condizione e la performance di un macchinario istante per istante e prevederne eventuali guasti; è possibile monitorare minuto per minuto la logistica, fino a poter predire all'acquirente di un bene il momento esatto in cui lo riceverà; e prodotti tradizionalmente fabbricati in serie possono essere realizzati in modo personalizzato, quasi come prodotti artigianali, ma con livelli di efficienza e costi industriali. La consapevolezza del generale ritardo nella trasformazione digitale registrato nell'intero comparto manifatturiero europeo, è proprio all'origine del Programma Europeo I4MS - ICT Innovation for Manufacturing SMEs, come sopra detto, con cui la Commissione UE ha finanziato la creazione della rete europea di Digital Manufacturing Innovation HUBS, di cui fa parte l'*hub* pugliese, allo scopo di supportare la digitalizzazione delle imprese manifatturiere dell'Unione.

Per affrontare questa sfida esso agirà su più fronti; dallo svolgimento di attività gratuite di orientamento e accompagnamento, all'approntare studi di fattibilità e pre-analisi per consentire alle imprese di scegliere un'innovazione e applicarla con la massima valorizzazione sul piano tecnologico e economico. Riprendendo una delle cosiddette azioni orizzontali del Piano Nazionale Industria 4.0 "misure a sostegno dello sviluppo delle competenze", Apulia Hub si propone, oltre all'incremento dell'innovazione, anche la formazione del personale operante all'interno delle aziende coinvolte nel processo. Si riconosce, in sintesi, che la quarta rivoluzione industriale 4.0 sarà possibile solo se le risorse economiche e le risorse umane saranno impegnate in ugual misura.

Secondo i dati sulla diffusione dell'industria 4.0 in Puglia diffusi da Confindustria Bari, Barletta-Andria-Trani, le trentuno mila imprese manifatturiere pugliesi presentano una fase di digitalizzazione piuttosto avanzata; oltre alle multinazionali dell'Automotive e dell'Aerospazio attive nella regione che presentano un livello già avanzato di adozione di tecnologie 4.0, anche le PMI impegnate nei settori della logistica, biomedicale, farmaceutica, e automazione industriale queste sono impegnate nella propria ristrutturazione tecnologica 4.0. Meno accessi a questo tipo di processo sono registrati settori più tradizionali come il calzaturiero, la moda l'industria alimentare, che pur manifestando interesse per le tecnologie digitali più avanzate, sono ostacolate da mancanza di esperienza e conoscenze in questo ambito. In ultima posizione si collocano, infine, le aziende che operano limitatamente al mercato locale o nazionale di settori tradizionali come la lavorazione della pietra e le costruzioni che non dimostrano di aver ancora valutato i vantaggi della digitalizzazione. I risultati dell'indagine del 2016 di Federmeccanica "Costruiamo insieme il futuro" sui primi risultati dell'industria 4.0 in Italia, la Puglia registra risultati positivi. Il 64% delle imprese metalmeccaniche italiane intervistate ha dichiarato di avere adottato almeno una delle tecnologie caratterizzanti la rivoluzione industria 4.0; mentre il 36% non ne ha adottata alcuna. Le prime sono risultate anche le imprese che esportano una quota maggiore del proprio fatturato (44% contro 33%); hanno una quota più elevata di dipendenti laureati (19% contro 12%); investono di più in R&D, hanno più contatti con Università ed enti di ricerca. Le imprese avviate verso Industria 4.0 risultano dunque come le più vitali e competitive. I risultati della Puglia non si discostano dalla media nazionale; ovvero il 64% delle imprese coinvolte nell'indagine adottano già la tecnologia 4.0 (la media nazionale è del 65%). Nonostante le aziende metalmeccaniche pugliesi risultino in media più piccole per fatturato e numero di dipendenti, e siano meno orientate all'esportazione, tuttavia, rispetto al campione nazionale, risultano avere una maggiore percentuale di dipendenti laureati; una conoscenza significativamente maggiore di mecatronica, robotica (collaborativa e non), Internet delle Cose (IoT), Big Data, Nanotecnologie e Materiali Intelligenti; una percentuale di adozione superiore relativamente in fatto di simulazione di prodotto, robotica, *cloud computing*, *internet of things*, Big Data, Stampa 3D. Nella distribuzione territoriale delle imprese con un livello di digitalizzazione dichiarato alto, la percentuale per la Puglia è del 50% contro una media nazionale del 54% circa. Anche l'occupazione, seppure in valori piuttosto bassi, ha comunque valori positivi. Insomma, l'adozione delle nuove tecnologie digitali può consentire alle imprese italiane in generale di ridurre lo svantaggio competitivo rappresentato dal differenziale di costo della manodopera di cui godono alcuni Paesi extra-UE. In tal senso, se il processo di innovazione procederà con gli stessi ritmi sin qui registrati in Puglia come nel resto del Paese, si potrebbero intravedere i primi segnali di una contro-delocalizzazione (il fenomeno del cosiddetto *reshoring*) in Italia.

4. CONCLUSIONI. – Il livello regionale e locale rappresentano un ambito fondamentale per la defi-

nizione, la concertazione e l'attuazione di politiche di sviluppo digitale, poiché consente di rispondere agli obiettivi europei prevedendo azioni programmatiche proprie delle Regioni, che partono "dal basso" rispettando le specificità a livello locale e allo stesso tempo valorizzando le economie di scala e le possibili sinergie di rete. Tuttavia, le Regioni partono da situazioni molto diverse. Ognuna di esse presenta punti di forza e di debolezza specifici, vocazioni territoriali molto differenti, che sono il risultato da un lato della diversità di alcune condizioni di partenza ma dall'altro applicazioni con obiettivi medesimi di sviluppo. Il dato comune è una crescita diffusa della digitalizzazione nelle imprese ed anche, dato altrettanto importante, la consapevolezza dei vantaggi derivanti da essa. Le misure in atto in Italia, poi, mostrano un'attenzione crescente verso questo processo e in tutte le sue fasi, dall'applicazione dei processi alla formazione professionale degli operatori e fruitori finali. La seconda fase del Piano Industria 4.0, denominata Piano nazionale Impresa 4.0 (così definito con lo scopo di coinvolgere tra i destinatari anche altri settori dell'economia, tra i quali i servizi, nella trasformazione digitale), finanziata con dieci miliardi di euro per il triennio 2018-2020, intende dare un'ulteriore spinta propulsiva proprio in questa direzione; ricreare le condizioni adatte per mantenere la produzione in Italia e attrarre nuovi investimenti esteri.

BIBLIOGRAFIA

- BECAZZINI G., *Ritorno al territorio*, Bologna, il Mulino, 2009.
CENSIS/CONF COOPERATIVE, 4.0 *La scelta di chi già lavora nel futuro*, 2017, www.confcooperative.it.
DAVIS N., SAMANS R., *Advancing Human-Centred Economic Progress in the Fourth Industrial Revolution*, 2017, <http://www.weforum.org>.
ISTAT, *Cittadini, Imprese e ICT*, Report, 2016, www.istat.it.
KRUGMAN P., "The role of geography in development", *International Regional Science Review*, 22, 1999, <http://irx.sagepub.com>.
MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, *Piano Nazionale Industria 4.0*, Roma, 2017.
OECD, *The Next Production Revolution: Implications for Governments and Business*, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264271036-en>, 2017.
SCHWAB K., *La quarta rivoluzione industriale*, Milano, Franco Angeli, 2016.
SEREGNI A., "Industria 4.0. I contorni di una rivoluzione", *Energia Media*, 5, 2016, www.energiamedia.it.
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, *Strategia per la crescita digitale 2014-2020*, 2015, www.governo.it.
TAISCH M., *Non è solo questione di fabbrica: questa rivoluzione ha più facce*, 2017, www.ilsole24ore.com.
- <http://www.camera.it/leg17>
<http://www.dihapulia.it>
<http://www.confindustria.babt.it/>
<http://www.federmeccanica.it/>
<http://www.sviluppoeconomico.gov.it>

Università degli Studi di Bari Aldo Moro: antonietta.ivona@uniba.it
Università degli studi di Catania: donatella.privitera@unict.it

RIASSUNTO: Il contributo si propone di analizzare un quadro dello stato attuale, dei trend e delle opportunità che possano aiutare o al contrario creare barriere per un migliore utilizzo delle smart technologies, secondo il Piano italiano Industria 4.0 finalizzato a stimolare e sostenere gli investimenti delle imprese. Sarà analizzato un caso studio nella regione Puglia, come modello di esempio applicativo open innovation con conseguenze sul territorio e competitività.

SUMMARY: The contribution aims to analyze the current situation, trends and opportunities that can help or, on the contrary, create barriers for a better use of smart technologies, according to the Italian Industry 4.0 Plan aimed at stimulating and supporting business investments. A case study will be analyzed in the Apulia region, as an example model of open innovation application with consequences on the territory and competitiveness.

Parole chiave: Digital Innovation Hubs, Puglia, Piano Industria 4.0
Keywords: Digital Innovation Hubs, Puglia, Plane Firm 4.0

ADRIANA SCARLET SFERRA

LA SFIDA “EDILIZIA 4.0”: DA SETTORE DELLE COSTRUZIONI A SETTORE DELL’AMBIENTE COSTRUITO

1. CI SI CHIEDE: “BARRIERE” O PIUTTOSTO “OCCASIONI”? ANALIZZIAMO IL CONTESTO. – Nel complesso della produzione industriale, oltre ai settori manifatturieri, sono inserite anche l’energia e l’edilizia.

Con l’espressione industria 4.0 si intende la quarta rivoluzione industriale, quella della digitalizzazione e della connessione in rete.

La prima rivoluzione industriale (nella seconda metà del ‘700) si realizzò con l’invenzione della macchina a vapore; la seconda, (a partire dal 1870) utilizzò l’elettricità ed il petrolio.

La terza (a partire dal 1970) si connota con l’introduzione dell’elettronica, delle telecomunicazioni e dell’informatica.

Il concetto di industria 4.0 si riferisce a una visione della produzione informatizzata dove tutti i processi sono interconnessi attraverso “l’internet delle cose”; si spera che generi cambiamenti profondi: dinamizzazione dell’economia, flessibilità nella produzione, personalizzazione – soddisfare le richieste dei committenti, anche quelle di piccole commesse, ottimizzazione nella presa di decisione – grazie all’informazione in tempo reale, aumento della produttività, efficienza di risorse ed energia, nuove opportunità di “business”. (Martin, 2017).

Oggi ad “industria 4.0” con l’interconnessione di tutti i processi digitalizzati occorre aggiungere anche l’utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.

Non a caso per “edilizia 4.0” si parla non più del settore delle costruzioni ma del “*settore dell’ambiente costruito*”.

Cosa significa 4.0 per l’edilizia rispetto agli obiettivi, alla domanda da soddisfare ed ai mezzi per trovare adeguate risposte?

1.1 *Quali gli obiettivi.* – Edilizia 4.0 che diventa pertanto decisiva per il rilancio economico e per una maggiore occupazione (anche) giovanile qualora fosse più incisiva la politica governativa per il Piano industria 4.0. (Mise, 2016).

L’attività nel settore delle costruzioni è un’attività complessa, caratterizzata da un diverso modo di industrializzare i processi rispetto all’industria manifatturiera.

Sul fattore complessità hanno, poi, influito la velocità con cui mutano le esigenze degli utenti ed aumentano il numero dei prodotti e soluzioni tecnologiche utilizzabili in edilizia, nonché l’elevato livello di frammentazione (e conflittualità) della filiera, rappresentato da numerosi comparti produttivi che si interfacciano con le imprese di costruzioni per lo sviluppo, realizzazione, gestione di un *prodotto* e di un cantiere. Imprese di costruzione che a loro volta sono per la quasi totalità piccole e medie imprese.

Il soddisfacimento della qualità unito al rispetto dei tempi di consegna e del costo preventivato deve portare la filiera delle costruzioni dalla parcellizzazione di compiti e responsabilità al governo della complessità del processo produttivo.

L’edilizia 4.0 è sinonimo di un cambiamento radicale del modello attuale di filiera *a compartimenti stagni* fra gli operatori (progettisti, imprese, produttori di materiali, ecc) per passare a un nuovo rapporto basato sull’integrazione collaborativa. In grado di soddisfare la domanda anche con risposte *taylor-made* (1).

(1) Prodotti e servizi “ritagliati” su misura, personalizzati, modificati e resi funzionali in base a specifiche caratteristiche ed esigenze dell’utente; una produzione che rappresenta, proprio perché si deve coniugare e non contrapporsi alla globalizzazione, una tendenza in crescita sia nella manifattura che nei servizi.



1.2 *Quale domanda, in termini quantitativi e qualitativi, stabile nel tempo, da soddisfare.* – Edilizia 4.0 deve rispondere ad una domanda di residenze e servizi che la società esprime anche a causa della crisi economica, della inesistenza del welfare e delle emergenze dettate dai cambiamenti climatici, dalla ricostruzione post sisma, dalla riqualificazione di un patrimonio edilizio vetusto, dalla necessità di accogliere migranti, dai cambiamenti demografici (2); domanda che pertanto si sta sempre più connotando in termini di edilizia eco-solidale.

La domanda alla quale il mercato deve dare adeguate risposte dipende anche da fattori quali il fenomeno delle città che diventano sempre più popolate (3); le esigenze dei *single* e quelle degli anziani, della popolazione in estrema povertà (4) che richiedono abitazioni in grado di garantire anche “*servizi alla persona*”. La linea tendenziale del mercato, infatti, prevede che tra circa dieci anni le abitazioni dovranno essere energeticamente efficienti ma soprattutto “domotizzate”. (CRESME, 2017).

In questo contesto di non secondaria importanza il fenomeno sismico che interessa molte Regioni italiane e che richiede la predisposizione di strutture prefabbricate per un alloggio adeguato alle popolazioni senza doverle ospitare per lunghi periodi ed in località lontane dalla abituale residenza (5). (Valeriani, Bertelli, 2017).

Una operazione che si richiama appunto alle connotazioni di una edilizia eco-solidale e che non è limitato ad una risposta a fenomeni (imprevedibili) dovuti al sisma ma anche a fenomeni (prevedibili) di accoglienza di migranti. Una operazione inoltre, che evidenzia l'intreccio – spesso di grande conflittualità – fra salute, lavoro, ambiente.

L'esposizione alle catastrofi del territorio italiano è elevata; la vulnerabilità del patrimonio edilizio per il 70% inadeguato in caso di scosse di media magnitudo.

Va inoltre fatto costante riferimento alla Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile adottata nel 2015 dai 193 Paesi dell'Onu ed agli 17 *Strategic Development Goals* che sottolineano la stretta relazione tra dinamiche ambientali e crescita economico-sociale (6). (ASVIS, 2017).

Alcune direttrici sono ben delineate per il settore delle costruzioni: la rigenerazione urbana, il riassetto infrastrutturale del territorio, l'approccio “circolare” all'economia; queste devono essere “alimentate” da investimenti pubblici. (ANCE, 2017).

Per gli edifici da consolidare (si tratta dell'intero patrimonio costruito prima del 1971); la normativa richiede un adeguamento antisismico sia per edifici pubblici che privati.

Il settore delle riqualificazioni è l'unico a registrare un segno positivo nel campo delle costruzioni; negli ultimi tre anni è cresciuto del 20% e oggi rappresenta il 70% del mercato complessivo (7) (ENEA, 2017).

L'economia circolare costituirà il futuro delle imprese ma sarà necessario un cambiamento nei modelli di business: la misurazione delle prestazioni sarà estesa all'intero ciclo di vita, includendo riutilizzo o eventuale smaltimento.

Nel progetto “industria 4.0” tutti gli investimenti che vanno nel senso dell'economia circolare godono del *super ammortamento* fino al 250% e le imprese green sono quelle maggiormente digitalizzate. (Symbola, Unioncamere, 2016).

(2) L'Italia, dal 2015 è in recessione demografica (dati Istat): la popolazione residente è infatti calata di 76mila unità (0,13%) a causa della diminuzione delle nascite. Il fenomeno è stato solo parzialmente mitigato dall'immigrazione di 260mila stranieri e il rimpatrio di 40mila italiani che vivevano fuori dai confini nazionali.

(3) Secondo il World Population Prospects dell'ONU oltre 7 miliardi di persone si stanno insediando nelle città e altri 2,5 miliardi sono previsti da qui al 2050.

(4) Dal 2007 al 2016 (dati Istat) il numero di famiglie in povertà assoluta è raddoppiato per un totale di 4,7 milioni di persone, con un incremento del 106,9%.

(5) Secondo i dati 2017 del Centro Studi del Consiglio Nazionale Ingegneri la ricostruzione post sisma e la messa in sicurezza degli edifici pubblici costerà circa 60 miliardi oltre alla incognita degli edifici privati che potrebbero costare 300 miliardi.

(6) La distanza dell'Italia dai 17 obiettivi dell'Agenda 2030 (dati Asvis) è notevole nella dimensione economica, moderata per quella sociale; quella ambientale risente dell'uso inefficiente delle risorse idriche e dell'alto inquinamento derivante dal settore residenziale e da quello dei trasporti.

(7) Stime elaborate da Enea (rapporto 2017) per il settore residenziale, che da solo assorbe circa il 40% dei consumi di energia, evidenza che con un accorto *mix* di incentivi pubblici e di informazione da rendere più chiara i consumi potrebbero diminuire di un terzo. Il miglioramento riguarda il 60% degli edifici costruiti quarant'anni fa con elevate dispersioni termiche e con oltre il 50% dei consumi alimentati principalmente da gas naturale.

Bisogna quindi puntare sulle PMI virtuose, le start-up e gli spin-off di progetti di ricerca universitari.

Una recente indagine di Eurobarometro su un campione di imprese dei 28 paesi UE evidenzia che circa il 67% delle PMI italiane ha intrapreso, negli ultimi tre anni, qualche attività legata alla sostenibilità.

1.3 *Quale la risposta: quali i mezzi economici e tecnologici da porre in campo.* – La transizione verso “edilizia 4.0” è agevolata dal nuovo Codice degli appalti (cfr. D.Lgvo n.50/2016), dalla prefabbricazione dei componenti edilizi e dalla digitalizzazione dei processi che impongono profonde innovazioni industriali sia “di processo” che “di prodotto”. (Sferra, 2017).

Le esperienze italiane di edilizia industrializzata hanno dimostrato che costruire off-site è vantaggioso sia per le prestazioni in termini di tempestività e qualità, sia per i lavoratori che operano in ambienti confortevoli e possono delegare alle macchine le lavorazioni più pericolose.

L’edilizia 4.0, che ibrida fabbrica e cantiere, è già realtà per alcune imprese italiane, concordi nel ritenere che possa rappresentare una soluzione per uscire dalla crisi in cui si trova da troppo tempo il settore delle costruzioni, ma a patto che vi sia un cambiamento culturale che investa tutto il settore. (Norsa, 2016).

L’edilizia off-site è un’opportunità anche per le piccole-medie imprese italiane, a condizione che si diffonda in tutta la filiera questa nuova cultura: solo così sarà possibile una maggiore prefabbricazione che significa non solo maggior produttività sul cantiere, ma anche maggior qualità.

Infine, lo spostamento progressivo degli incentivi dal “brown” al “green”, a cominciare dal settore costruzioni, oltre ad avere effetti sul piano della sostenibilità ambientale e del risparmio energetico, produrrebbe un incremento annuo di quasi 200 mila occupati. In termini economici e occupazionali è quindi rilevante l’effetto dell’intervento di efficientamento (*deep renovation*) in edilizia, (ovvero una riduzione pari ad almeno il 60% di energia a edificio) con partecipazione anche dei diretti interessati che vivono nell’alloggio. (Osservatorio e-lab, 2016).

Numerosi, spesso frammentati, i finanziamenti (europei, nazionali, regionali).

L’Agenda digitale europea 2020 ad esempio, comprende 50 miliardi di euro in investimenti pubblici e privati per la digitalizzazione dell’industria.

Una ultima considerazione: il Prof. Angelo Ciribini sostiene che la grande scommessa che propone la digitalizzazione è il salto di qualità che il settore dell’ambiente costruito, dovrebbe fare verso la servitizzazione, verso cioè l’industria dei servizi alla persona attraverso un componente sensorizzato fondendo, appunto, analogico e digitale attraverso flussi di dati gestiti in tempo reale per realizzare la residenza adattiva o l’ufficio flessibile.

Vi sono due locuzioni adoperate per connotare detta strategia che spiegano bene quale sia la posta in gioco: *Service provision* e *Social outcome*.

In sintesi queste locuzioni stanno a evidenziare una ambizione del settore della costruzione, che mira a trasformare i contenitori (edifici) in dispositivi per l’erogazione dei servizi (o più genericamente delle attività): superando la *calce* e il *mattone*.

A partire dalla centralità che la *manutenzione* assume nel ciclo di vita di un cespite, sono le *operazioni* che contano per influenzare la qualità di ciò che avviene nei contenitori: quindi i nuovi prodotti immobiliari e infrastrutturali non solo saranno realizzati con logiche digitali che contraggono la spesa pubblica, ma contribuiranno direttamente ai risultati delle attività che in esso si svolgono. (Ciribini, 2013).

Quindi, non si vende l’edificio, ma si vende un servizio che esso offre.

1.4 *Quali gli operatori.* – In questo quadro, un ruolo significativo lo stanno svolgendo le piccole e medie imprese (PMI) che insieme alle *family business* operano sul territorio, nei distretti industriali, nelle

zone economiche speciali (ZES) (8), in prossimità quindi della domanda e che costituiscono pertanto i reali sistemi produttivi locali, e in quanto locali, attenti anche alla sostenibilità dell'ambiente costruito. (DL n.91, 2017).

Analizzare e comprendere l'evoluzione delle catene distributive (supply-chain) è fondamentale per le piccole e medie imprese per identificare i prossimi passi necessari per rimanere competitive, al fine di governare e guidare la pianificazione di tutti i componenti della filiera, riducendo drasticamente i livelli di stock complessivo, i tempi di consegna al cliente finale e aumentando il livello di servizio (puntualità e qualità). (9)

Il primo obiettivo degli investimenti industria 4.0 è l'efficienza; altro elemento fondamentale rilevato è la tendenza ad accrescere la capacità produttiva nel proprio Paese (*reshoring*).

È una politica industriale e di impresa che tiene assieme negli investimenti per innovare le città e i territori; occorre "fare" *smart city* e *smart land*.

Città con intorno il territorio che tende ad essere smart city; è un territorio in transizione che si confronta con il fare rete tra città e università. La questione territoriale è prima di tutto questione sociale ed economica tenendo conto che non c'è smart city senza smart land.

La struttura dei modelli produttivi e della composizione sociale, assume quindi particolare rilevanza così come la ricerca di nuove relazioni.

1.5 *Quali gli strumenti.* – A fronte della oggettiva complessità nel fornire adeguate risposte, l'innovazione e trasformazione digitale per l'ambiente costruito si pongono come irrinunciabili strumenti di monitoraggio dalla fase di programmazione alla cantierizzazione estendendosi poi alla gestione del manufatto edilizio considerato non più come bene da acquistare, bensì come servizio alla persona da fruire nell'arco del ciclo di vita utile programmato con un aumento della produttività del settore sia con un contenimento dei costi di progettazione, costruzione e gestione dell'opera nel suo ciclo di vita.

L'integrazione di applicazioni digitali nei processi produttivi tradizionali è il cuore di edilizia 4.0.; applicazioni però per le quali mancano le competenze.

Dall'utilizzo di software alla digitalizzazione dei processi, gli imprenditori lamentano il gap "digitale". La percentuale delle forze lavoro con competenze digitali elevate è rispetto all'insieme dell'Unione europea (Ue28) considerevolmente inferiore (il 23% contro il 32%).

In questo quadro formazione e apprendimento (possibilmente permanente) rappresentano una scelta obbligata per lavoratori e imprese; da qui il bisogno che istruzione e mondo produttivo dialoghino di più (e meglio).

Ma, esattamente, in edilizia a che cosa servono strumenti come il BIM, *Building Information Modeling*?

Sempre il Prof. Angelo Ciribini, sostiene che «l'interrogativo è determinare a cosa il BIM serva, quale sia il suo significato all'interno di una evoluzione del settore delle costruzioni. Di fatto, a oggi la convinzione degli attori è che il BIM serva a efficientare i processi consolidati per come essi sono sempre stati, senza necessità di ripensarli. Il problema, invece, è che il BIM serve a cambiare i processi tradizionali di committenza, progettazione, esecuzione, manutenzione, gestione e demolizione poiché muta profondamente la natura del prodotto immobiliare. Insegnare agli studenti e agli operatori i primi rudimenti del BIM dovrebbe oggi avvenire con questo spirito, tenendo in conto l'evoluzione attesa del mercato».

L'utilizzo di strumenti come il BIM costituirà l'occasione di rilancio del settore; coinvolgendo committenza, operatori e futuri fruitori; lo si ritrova in ogni fase del processo edilizio, è citato nella direttiva comunitaria sul *Public Procurement* e, a seguito di ciò, nel nuovo Codice degli appalti come obbligatorio da parte della (reticente) committenza pubblica. In Europa, i committenti privati hanno già fatto ampio

(8) ZES: zona geograficamente limitata e chiaramente identificata, nella quale le aziende già operative, e quelle che si insedieranno, potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo. Oggi esistono nel mondo oltre 4.500, istituite in 135 nazioni, che contribuiscono al mantenimento di circa 70 milioni di posti di lavoro.

(9) Secondo uno studio Confindustria-Cerved (condotta su un campione di 11mila imprese, circa 3 milioni di addetti e un fatturato pari a 727,5 miliardi) le PMI del centro-nord si confermano il centro produttivo del paese, con una forte propensione all'innovazione e con la capacità di connettere le diverse componenti delle filiere tra di loro e con il mondo della ricerca.

uso del metodo (10) (Eubim , 2016).

Il BIM è un approccio culturale prima che strumentale, ma la cultura deve essere condivisa.

Avviandoci a conclusione: la notevole potenzialità della digitalizzazione nel settore delle costruzioni costringe, ad esempio, la committenza (fase di programmazione, quindi) a ben precisare i contenuti di ciò che commissiona: cioè definire analiticamente la struttura funzionale-spaziale e tecnologica di cui, appunto, si è (responsabilmente) committenti.

Peraltro, come già anticipato, si sta affermando il principio per cui non si può, comunque, essere committenti senza farsi carico delle esigenze dei gestori e soprattutto degli utenti, e questo vale ovviamente non solo per la manutenzione.

Un piano di investimento che si rivolga al settore non può che essere parte di una politica industriale per l'ambiente costruito, parallela e sinergica al Piano Nazionale Industria 4.0."

Come si può ben vedere, riprendendo la premessa, la digitalizzazione è una "barriera" oppure una "occasione" da non perdere?

Ma ovviamente non ci si può fermare, e quindi tirare le conclusioni.

Quindi, soprattutto per chi lavora all'interno dell'università e fa ricerca.

2. QUALE IMPEGNO DA PORTARE AVANTI? – Bisogna insistere nel varare i *competence center*, i poli di eccellenza universitari che dovranno agevolare le piccole e medie imprese verso "industria 4.0".

I centri di competenza dovranno provvedere in particolare alla formazione.

È necessario quindi un raccordo impresa-università per recuperare il tempo perso sul terreno delle competenze. (Calenda, Bentivogli, 2018).

Nel frattempo un ruolo importante lo stanno svolgendo i *digital innovation hub* che dovrebbero essere i terminali sul territorio dei *competence center*.

In edilizia, la digitalizzazione - con strumenti come il *Building Information Modelling* - è un orizzonte da raggiungere ricordando però con Umberto Eco che *il computer non è una macchina intelligente che aiuta le persone stupide, anzi, è una macchina stupida che funziona solo nella mani delle persone intelligenti*.

BIBLIOGRAFIA

ANCE, *Osservatorio Congiunturale sull'industria delle costruzioni*, Roma, gennaio 2017, www.ance.it.

ASVIS, *Rapporto l'Italia e gli obiettivi di sviluppo sostenibile*, Napoli, La Buona stampa, 2017.

CALENDA C., BENTIVOGLI C., "Un piano industriale per l'Italia delle competenze", *Il Sole 24 Ore*, 12/1/2018, <http://www.ilsole24ore.com/art/commenti-e-idee/2018-01-11/un-piano-industriale-l-italia-competenze-222533.shtml?uuid=AEcQ5JgD>.

CENSIS, *Rapporto sulla situazione sociale del paese*, Milano, Franco Angeli, 2017.

CRESME, *XXV Rapporto Congiunturale e Previsionale Cresme. Lo scenario di medio periodo 2017-2022*, Roma, 2017.

CIRIBINI A.L., *L'information modeling e il settore delle costruzioni: IIM e BIM*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2013.

DECRETO LEGGE 20 GIUGNO 2017, n. 91, *Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*, 17G00110, GU Serie Generale n.141 del 20-06-2017.

DECRETO LEGISLATIVO 18 APRILE 2016, n. 50, *Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*, 16G00062, GU Serie Generale n.91 del 19-04-2016 - Suppl. Ordinario n. 10.

ENEA, *Rapporto annuale sull'efficienza energetica 2017*, 2017, www.energiaenergetica.enea.it.

EUBIM TASKGROUP, *Handbook for the introduction of Building Information Modelling by the European Public Sector. Strategic action for construction sector performance: driving value, innovation and growth*, 2016, <http://www.eubim.eu>.

EUROPEAN COMMISSION, *The Digital Skills Gap in Europe*, <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/digital-skills-gap-europe>.

FONDAZIONE SYMBOLA&UNIONCAMERE, *Green Italy. Rapporto 2016 Una risposta alla crisi, una sfida per il futuro*, 2016, www.unioncamere.gov.it; www.symbola.net.

(10) Il Decreto BIM "La digitalizzazione degli appalti pubblici attraverso il DM 560 del 1 dicembre (previsto all'articolo 23, comma 13 del nuovo Codice) servirà dall'1 gennaio 2019 per i lavori complessi oltre i 100 milioni di euro mentre sarà utilizzato per le opere di importo a base di gara pari o superiore a 1 milione di euro e sino alla soglia comunitaria, a decorrere dall'1 gennaio 2023 mentre entrerà a regime per qualsiasi importo dall'1 gennaio 2025.

ISTAT, *Annuario statistico italiano edizione 2017*, Roma, Istituto nazionale di statistica, 2017.
MARTIN L., “Industria 4.0: hacia la competitividad con innovación y eficiencia energética”, *Compromiso empresarial*, 2017, <http://www.compromisoempresarial.com/rsc/2017/02/industria40hacialacompetitividadconinnovacionyeficienciaenergetica>.
MISE, *Piano nazionale industria 4.0*, 2016, <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/industria40>.
NORSA A. (a cura di), *Report 2016 on the Italian Architecture and Engineering Industry*, Milano, Guamari srl, 2016.
OSSERVATORIO E-LAB, (a cura di LEGAMBIENTE e CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ARCHITETTI), *L'innovazione nell'edilizia italiana*, 2016, www.legambiente.it.
SFERRA A.S., *Processo edilizio & Sostenibilità ambientale. Comunicare con la didattica*, Milano, Franco Angeli, 2017.
VALERIANI E., BERTELLI A., *L'attività del Commissario Straordinario ed il futuro della ricostruzione del Centro Italia: una strategia sostenibile*, 2017, <https://sisma2016.gov.it>.

Sapienza Università di Roma: adriana.sferra@uniroma1.it

RIASSUNTO: Il comparto edilizio si avvia verso “Edilizia 4.0” agevolato dalla digitalizzazione che impone innovazioni “di processo” e “di prodotto” per rispondere ad una nuova domanda di residenze e servizi che si connota sempre più in termini di edilizia eco-solidale.

La digitalizzazione – con strumenti quali il BIM – consente il monitoraggio dalla fase di programmazione a quella di gestione del manufatto edilizio considerato non più come bene da comperare ma come servizio da fruire nell’arco del ciclo di vita utile programmato.

Un ruolo significativo lo svolgeranno le piccole e medie imprese che insieme alle family business operano sul territorio, in prossimità della domanda e che costituiscono i reali sistemi produttivi locali, e in quanto tali, attenti anche alla sostenibilità dell’ambiente costruito.

SUMMARY: The building sector is actually oriented to “Building 4.0” facilitated by digitalization that enforced innovation of “products” and “processes” to respond to the new demand for goods and services which can be summarized with the term eco-solidarity construction.

The digitalization – through instruments like BIM – allows the monitoring from the planning phase to the running phase of buildings, a building property no longer owned but only used, during the entire programmed life cycle.

A significant role is played by small and medium-sized enterprises which together with family business operate in the territory, close to the new demand and representing the real local production systems, and being local, also conscious of environmental sustainability.

Parole chiave: edilizia 4.0, edilizia eco-solidale, family business

Keywords: building 4.0, eco-solidarity building sector, family business

MARCO BROGNA

IL CONTRATTO DI RETE. UN NUOVO STRUMENTO DI SVILUPPO LOCALE

1. INTRODUZIONE. – A fronte di radicali mutazioni del contesto economico globale, caratterizzate dall'utilizzo di strumenti tecnologici e gestionali sempre più evoluti, il sistema imprenditoriale mondiale è divenuto più competitivo, ponendo l'economia industriale italiana, costituita, oggi più che mai, da piccole e medie imprese, in posizione di crescente marginalità, mettendone in dubbio le capacità di tenuta e soprattutto evidenziandone le numerose criticità. A ciò si aggiunge la presenza di confini geo-economici sempre più inconsistenti, di una concorrenza spietata da parte di vecchi e nuovi avversari commerciali, e di importanti trasformazioni di filiere produttive esplose su scala globale che hanno distribuito fasi del processo produttivo su territori talmente vasti da mettere in crisi i tradizionali modelli di riferimento. Il risultato può essere riassunto nel cosiddetto passaggio all' Era Digitale (o comunque all'uso diffuso del digitale in tutti i settori dell'economia), che estremizzando tutti i limiti del sistema economico italiano ha posto la Nazione in una posizione di rincalzo, anche rispetto ai soli Paesi U.E.

Se questo è vero, per essere competitivi all'interno di un sistema economico globale occorre investire in innovazione, conoscenza ed organizzazione, andando ben oltre i limiti di bilancio imposti dalla dimensione aziendale tipica dell'Italia, costituita principalmente da PMI. Con l'obiettivo di superare questo limite strutturale, nel 2009, con apposita legge, è stato introdotto il contratto di Rete, uno strumento orientato ad incoraggiare e potenziare progetti d'investimento condivisi tra più imprenditori, finalizzati ad accrescere la capacità innovativa e, di conseguenza, la competitività dei soggetti contraenti.

2. IL CONTRATTO DI RETE. – Il contratto di rete è un accordo con il quale più imprenditori si impegnano a collaborare al fine di accrescere, sia individualmente che collettivamente, le proprie performance; è uno strumento di sviluppo che mira al conseguimento di obiettivi strategici condivisi che permettano, sia alla singola impresa, sia alla rete nel suo insieme, di crescere e svilupparsi nel tempo.

Sulla base di quanto dettato dalla normativa (Decreto-Legge 10 febbraio 2009, n. 5) è possibile individuare due tipologie di crescita: 1) crescita della capacità innovativa; 2) crescita della competitività.

La crescita della capacità innovativa viene intesa, in termini generali, come l'opportunità per l'impresa, in virtù dell'appartenenza ad una rete, di sviluppare le proprie tecnologie, oppure accedere a nuove opportunità tecnologiche presenti nella rete. Per crescita della competitività si intende l'insieme delle azioni volte ad incrementare la capacità concorrenziale dei singoli membri della rete o della rete stessa nel suo insieme, sia sul mercato nazionale, sia e soprattutto in ambito internazionale.

La norma sottolinea che il contratto di rete può essere stipulato esclusivamente tra imprenditori, indipendentemente dalla loro natura. Possono, pertanto, far parte del contratto di rete anche enti pubblici, a patto che abbiano per oggetto un'attività di impresa, ed aziende senza scopo di lucro.

Il Contratto di rete è per sua natura una struttura aperta e, pertanto, si dovranno prevedere i criteri per l'adesione di nuovi soggetti, con la possibilità (necessità) di indicare specifiche caratteristiche che i nuovi aderenti dovranno avere, ed è possibile definire un sistema di voto per accettare i nuovi ingressi.

Sotto il profilo dell'oggetto del contratto il testo legislativo propone una semplice tripartizione secondo la quale le imprese possono:

1. collaborare in forme ed ambiti predeterminati attinenti all'esercizio delle proprie imprese;
2. scambiarsi informazioni o prestazioni di natura industriale, commerciale, tecnica o tecnologica;
3. esercitare in comune una o più attività rientranti nell'oggetto della propria impresa.

Nel primo gruppo rientrano attività di coordinamento, attività strumentali (gestione della logistica, magazzino, piattaforme telematiche, promozione di beni e marchi, realizzazione di laboratorio comune,



centro di ricerca comune), attività complementari per svolgere funzioni che individualmente le imprese non sarebbero in grado di concretizzare (partecipazione ad appalti o gare).

Nel secondo gruppo rientrano tutte le attività che mirano all' accrescimento della capacità innovativa e competitiva delle imprese sul mercato, dallo scambio di mere informazioni commerciali alla condivisione di informazioni dirette alla produzione di innovazione o alla condivisione della ricerca e per quanto riguarda il nostro contesto della tecnologia informatica.

Nel terzo gruppo rientrano attività certamente strategiche ma ancora in fase di definizione, al punto che sono stati necessari più richiami normativi. In particolare è ancora presente un dibattito aperto tra rete oggetto e rete soggetto giuridico (Decreto Legge n.179/2012), e quindi tra responsabilità della rete e dei singoli imprenditori, che certamente richiederà ulteriori interventi legislativi.

3. SITUAZIONE ATTUALE. – Ad oggi in Italia esistono 4088 contratti di rete per un totale di 20885 aziende coinvolte. Dal 2010, anno di introduzione del nuovo strumento, il numero di Contratti di rete e delle aziende coinvolte è cresciuto in modo costante ed esponenziale (figura 1), mostrando tuttavia una forma di interessante equilibrio nelle sue componenti. Il numero medio di imprese per contratto si è mantenuto invariato (circa 5 imprese per contratto), a dimostrazione che è cresciuto il numero di contratti ma non la dimensione media degli stessi.

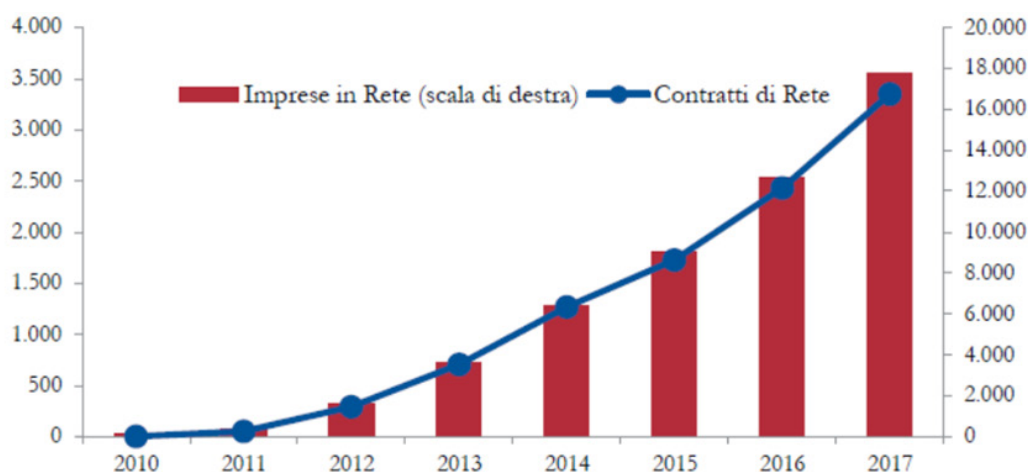


Fig. 1 – In accelerazione la penetrazione delle Reti.

Fonte: elaborazione su dati Infocamere. (Valori cumulati a giugno di ogni anno, Reti senza soggettività giuridica).

Dall'analisi dei dati emerge inoltre un percorso di espansione del fenomeno Contratto di rete che si sviluppa lungo due interessanti direttrici: settoriale e geografica.

In primo luogo, oltre l'80% delle Reti è composto da imprese appartenenti a settori produttivi differenti, suggerendo la probabile esistenza di legami di filiera tra soggetti coinvolti. Fenomeno certamente positivo e da decenni auspicato dagli studiosi del territorio, alla ricerca di esternalità da agglomerazione e da sistemi di imprese.

L'ISTAT, in un recente rapporto (ISTAT, 2017), afferma che, grazie all'utilizzo delle metodologie di network analysis, questi legami in Rete sono riconducibili prevalentemente a tre cluster produttivi: l'impiantistica industriale, l'agroalimentare e le attività del terziario avanzato. In questi termini l'industria, pur essendo fortemente coinvolta dal fenomeno Contratto di rete, non rappresenta un polo accentratore.

Sul fronte geografico il profilo delle imprese che si sono aggregate in Rete è risultato meno eterogeneo: oltre il 50% dei contratti di Rete è stato stipulato da soggetti appartenenti ad una stessa provincia (sono solitamente coinvolti 2 massimo 3 comuni); è comunque possibile individuare quattro cluster inter-provinciali: due dai confini regionali (Lombardia e Toscana) e due di dimensione nazionale; uno di questi ultimi individua Roma come polo accentratore ma si estende dalla Liguria fino alla maggior parte delle province del Centro e Sud Italia, mentre l'altro copre dal Triveneto a Torino, abbracciando anche l'Emilia Romagna e parte della Puglia.

Facendo un confronto con imprese simili ma non in rete, quelle che hanno aderito ad un contratto di rete hanno registrato, nei tre anni successivi dall'entrata in rete, una migliore dinamica occupazionale, + 5,2 % il primo anno, + 8,1 % a due anni e + 11,2 % a tre anni. L'impatto della rete sulla dinamica del fatturato di chi si aggrega è stato ancora più rilevante: da +7,4 % dopo un anno a +14,4 % dopo tre anni.

Confindustria afferma che del contratto di Rete hanno beneficiato soprattutto le micro, le piccole e le grandi imprese (con tassi di crescita statisticamente equivalenti), mentre per le medie imprese (50-249 addetti) l'effetto della Rete è stato significativamente minore, spesso negativo (Unindustria, 2012). Da un punto di vista settoriale, la Rete ha avuto un impatto positivo e crescente per la manifattura, il commercio e i servizi, mentre sul piano territoriale, l'adesione ad una Rete ha avuto un effetto positivo e crescente soprattutto per le imprese del Centro e del Nord Italia.

Dal punto di vista settoriale si potrebbe affermare che tutti i comparti economici siano interessati dal fenomeno (nella tabella 1 sono riportati in ordine decrescente). Tuttavia, rielaborando il dato e riportando il numero di aziende in rete per settore rispetto al totale delle imprese a rete, e confrontando questo con il rapporto tra imprese per settore e totale imprese italiane, si ottiene un valore in grado di esprimere il coinvolgimento dei singoli settori nel percorso "Reti d'impresa".

TAB. I – ALTA INCIDENZA IN RETE DELLE IMPRESE MANIFATTURIERE

Settore:*	Numero imprese in Rete	Peso % sul totale delle imprese in Rete	Peso % imprese del settore sul totale dell'economia	(A) - (B)	Numero imprese in Rete per 1000 imprese del settore
		(A)	(B)		
Agricoltura	3197	18,4	25,2	-6,8	2,2
Manifattura (non meccanica)	2124	12,3	4,2	8,1	8,6
Meccanica	1779	10,3	2,4	7,9	12,5
Servizi tecnologici	1673	9,7	7,2	2,5	4,0
Altri servizi	1596	9,2	11,4	-2,2	2,4
Commercio	1499	8,6	18,9	-10,3	1,4
Costruzioni	1492	8,6	8,7	-0,1	2,9
Servizi operativi	856	4,9	2,1	2,8	6,8
Servizi professionali	820	4,7	6,2	-1,5	2,3
Servizi ricettivi	769	4,4	5,4	-1,0	2,4
Trasporti e logistica	728	4,2	2,1	2,1	5,9
Finanza	306	1,8	1,6	0,2	3,2
Immobiliare	282	1,6	4,1	-2,5	1,2
Utilities	189	1,1	0,3	0,8	9,4
Estrattivo	23	0,1	0,0	0,1	10,6

Fonte: dati ISTAT. (Dati sulle Reti riferite al periodo Gen. 2010-Giu. 2017, dati su totale economia al 2015).

Emerge un elevato coinvolgimento della manifattura (meccanica e non meccanica), seguita dai servizi tecnologici, a fronte di un limitato coinvolgimento dell'agricoltura e del commercio. Riflettendo invece sul numero di aziende coinvolte per settore sul totale nazionale settoriale emerge la conferma del manifatturiero mentre si riduce la presenza dell'agricoltura, ed ai servizi tecnologici si affiancano i servizi operativi e gestionali e la logistica, ed affiorano altri settori, in precedenza poco visibili, quali l'estrattivo e le utilities.

Riflettendo in termini di concentrazione territoriale, come detto in precedenza, i Contratti di Rete mostrano una spiccata scala provinciale.

Ma anche in questo caso piuttosto che riflettere sulla semplice ubicazione è più utile confrontare il rapporto tra imprese in rete per regione ed il totale nazionale di imprese a rete, con il rapporto tra

imprese regionali ed imprese nazionali.

Ed in questo caso il Friuli, l'Emilia, la Toscana e l'Abruzzo sono regioni virtuose, a fronte di Sicilia, Puglia e Piemonte che mostrano invece un limitato interesse, o più semplicemente scarsa fiducia, verso questo nuovo strumento di sviluppo locale.

Se invece si riflette sul semplice indicatore aziende in rete per regione ogni mille aziende la Campania si impone come capofila, seguita da Puglia, Toscana e Veneto.

Il dato non sembra assumere particolare significato, e comunque non risulta incoraggiante, nella misura in cui la Campania, regione capofila, ha in rete solo 9 imprese ogni mille (la Puglia 5, la Toscana 4).

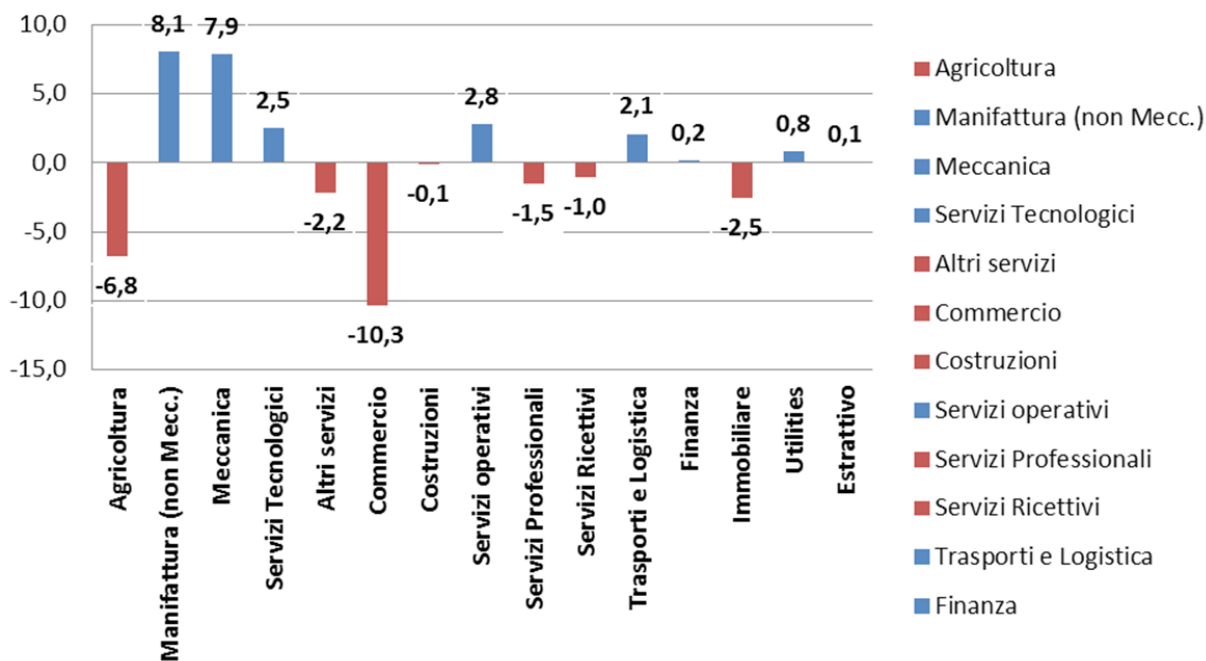


Fig. 2 – % Imprese in rete per settore su totale imprese in rete su % Imprese per settore su totale nazionale.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2017.

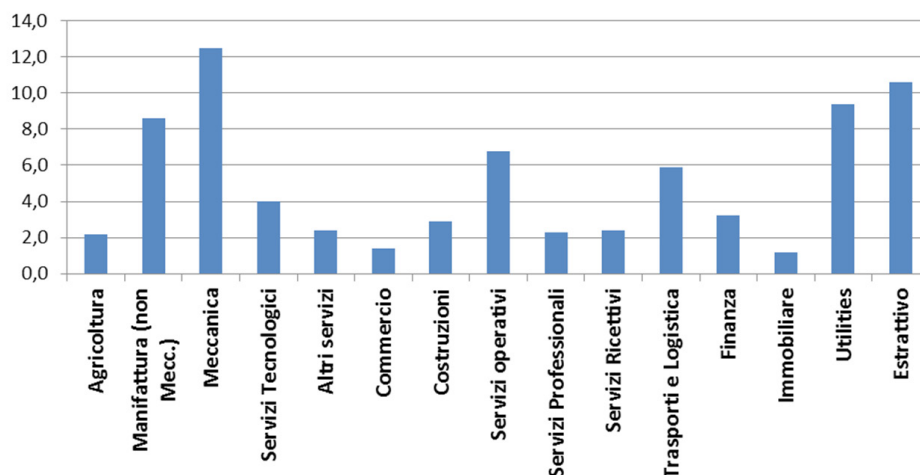


Fig. 3 – Imprese in rete su 1000 (per settore).

Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2017.

TAB. II – ALTA L'INCIDENZA IN RETE DELLE IMPRESE DEL CENTRO E DEL NORD-EST

Regione:	Numero imprese in Rete	Peso % sul totale delle imprese in Rete	Peso % imprese regionali sul totale nazionale	(A) - (B)	Numero imprese in Rete su 1000 imprese regionali
		(A)	(B)		
Lombardia	2421	14,9	14,9	0,0	3,3
Lazio	1685	10,3	8,9	1,5	3,1
Veneto	1545	9,5	8,7	0,7	3,9
Toscana	1522	9,3	6,7	2,6	4,0
Emilia Romagna	1494	9,2	6,5	2,7	2,6
Campania	1162	7,1	7,9	-0,7	9,0
Friuli Venezia Giulia	930	5,7	1,8	3,9	1,7
Puglia	880	5,4	8,8	-3,4	5,4
Abruzzo	873	5,4	2,8	2,6	2,0
Piemonte	758	4,7	6,7	-2,0	3,4
Marche	561	3,4	2,9	0,5	2,8
Sardegna	435	2,7	2,7	0,0	1,8
Calabria	417	2,6	4,1	-1,5	0,9
Sicilia	417	2,6	8,1	-5,6	3,5
Umbria	351	2,2	1,7	0,4	2,3
Liguria	326	2,0	2,4	-0,4	1,6
Trentino Alto Adige	221	1,4	2,4	-1,0	2,7
Basilicata	220	1,4	1,4	-0,1	2,4
Valle d'Aosta	34	0,2	0,2	0,0	1,4
Molise	31	0,2	0,4	-0,2	2,8

Fonte: elaborazione su dati Infocamere e ISTAT. (Dati sulle reti riferite al periodo Gen. 2010-Giu. 2017, dati sul totale economia al 2015).

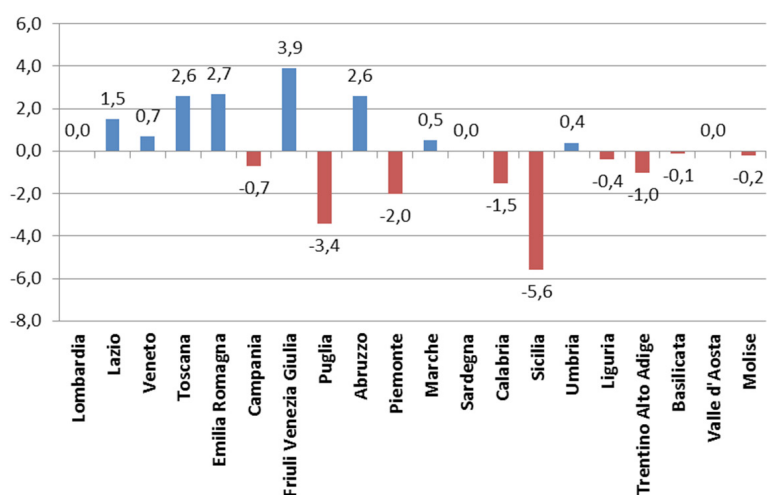


Fig. 4 – % Imprese in rete su % su totale nazionale.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2017.

4. CONCLUSIONI. – Che il contratto di rete sia un efficace strumento di sviluppo locale non è in discussione. Il sistema produttivo italiano, ed in particolare il sistema industriale, composto principalmente da PMI, ha registrato concreti risultati positivi, dall'introduzione della normativa ad oggi.

È anche vero che, per chi studia i fenomeni economici dal punto di vista territoriale, il fenomeno è tutt'altro che nuovo: i cluster territoriali, i sistemi produttivi locali o ancor meglio i distretti industriali sono realtà concrete e storicamente affermate.

Tuttavia il contratto di rete riesce ad andare oltre, a portare sviluppo e migliorare le performance

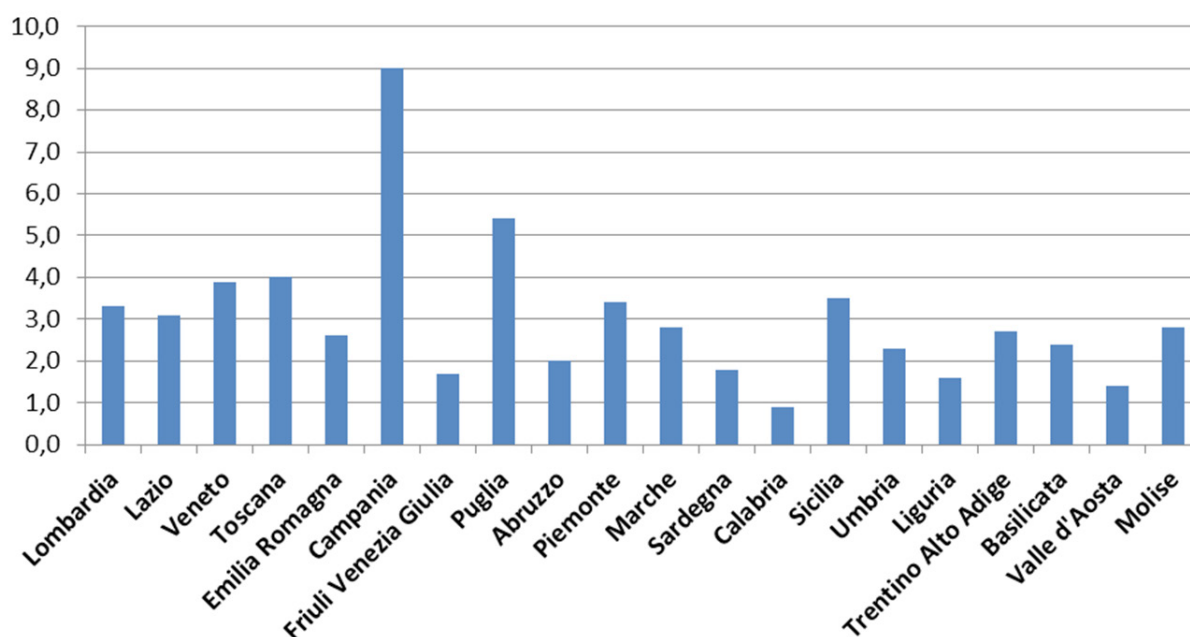


Fig. 5 – Imprese in rete ogni 1000.

Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2017.

aziendali; ci si chiede quindi quali siano le vere innovazioni ed in che modo queste riescano a sostenere il percorso di sviluppo locale.

In primis è fondamentale che sia una legge a guidare il percorso; una norma in grado di pretendere un insieme di regole chiare e condivise e di assicurare un sistema di premialità per i virtuosi e ponendo di fatto importanti barriere all'entrata per imprese anacronistiche.

Ma c'è di più: anche il semplice interessamento all'ingresso in un contratto di rete, che si ricorda essere in linea di massima sempre possibile, rappresenta una prova dell'avvenuto percorso evolutivo della mentalità imprenditoriale e di consapevolezza dell'importanza strategica dell'essere in rete.

E quindi, in una prima fase, il contratto di rete diviene un sistema di selezione per i migliori (indipendentemente dalla dimensione aziendale) per poi rappresentare una scuola di buona impresa per i volenterosi che decidono di avvicinarsi a qualcosa apparentemente più grande di loro. Si è quindi in presenza anche di un fenomeno di traino economico ad opera dei pionieri verso gli inseguitori (ma anche questo non è una novità per chi studia la geografia economica).

Se ciò è vero il contratto di rete può divenire lo strumento utile per il superamento delle barriere che si frappongono al pieno dispiegarsi delle potenzialità implicite del nostro sistema produttivo, secondo quello che sembra essere il nuovo paradigma dell'Industria 4.0. Occorre tuttavia capire dove e perché la tecnologia e l'informatizzazione assumono un ruolo nuovo e prioritario all'interno dello strumento "contratto di rete".

In un primo momento si può cadere nell'errore interpretativo secondo il quale le PMI, non in grado di accedere all'alta tecnologia informatica per motivi di costi e di difficoltà gestionali, avrebbero potuto, per mezzo del contratto di rete, condividere la spesa per l'acquisto della tecnologia, nonché quella per l'assunzione del personale altamente qualificato (tramite la codatorialità); ed ancora usufruire di sgravi fiscali (e quindi avere ulteriori possibilità di autofinanziamento) e partecipare a bandi nazionali ed europei per potenziare i propri strumenti tecnologici.

Tutto assolutamente vero e praticato, ma approfondendo l'analisi e la riflessione sui risultati emerge che il vero successo del contratto di rete è ben altro, di livello certamente superiore: il contratto di rete non mira a fare sistema tra PMI ai fini del mero acquisto di tecnologia, di strumenti informatici innovativi o di professionalità altrimenti non acquisibili.

L'obiettivo è molto più ambizioso e strategico: vuole portare l'impresa che offre l'innovazione tecnologica all'interno del contratto. Vuole sviluppare una filiera globale, orizzontale e verticale, che abbia

al suo interno tutti gli strumenti necessari per essere innovativa e quindi competitiva.

Ed in effetti molti contratti di rete annoverano, al loro interno, imprese che offrono innovazione tecnologica e servizi di alta consulenza, gestionale e commerciale.

Molti contratti di rete, ma non tutti. Emerge, ancora una volta, un limite di scala: le reti carenti sono tutte su scala provinciale, o addirittura sub-provinciale. L'innovatività non è presente perché non è disponibile sul territorio. Ma tale limite risiede e ristagna nella cultura imprenditoriale locale, ben lontana dai desiderata del legislatore.

Ad oggi, osservando i dati settoriali, le iniziative di tipo industriale sono le più deboli in termini di presenza dell'innovazione e raramente travalicano i confini provinciali. Le realtà concretamente virtuose, sviluppate su scala regionale e nazionale, riguardano invece, la sanità, l'agricoltura e le costruzioni. Ne segue che c'è ancora molto da fare in termini di cultura imprenditoriale e di diffusione di questi strumenti di messa in rete che, come affermato in apertura, sono tutt'altro che nuovi, ma ancora ignoti alla maggioranza degli imprenditori, visti con diffidenza da altri, ed in generale ritenuti contrari alla filosofia alla base della microimprenditorialità.

BIBLIOGRAFIA

- AIP (ASSOCIAZIONE ITALIANA POLITICHE INDUSTRIALI), *Reti d'impresa: profili giuridici, finanziamento e rating : il contratto di rete e le sue caratteristiche*, Milano, Gruppo 24 ore Editore, 2011.
- BROGNA M., OLIVIERI F.M., *Competitività, strategie di pianificazione e governance territoriale*, Roma, Sapienza Università Editrice, 2016.
- BULLO L., *I contratti di rete e le nuove frontiere del contratto. Modelli giuridici e strutture economiche a confronto*, Padova, CEDAM, 2017.
- CORONELLA S., *Aggregazioni e gruppi di aziende: caratteristiche e finalità*, Roma, Rirea Editore, 2009.
- CUFFARO V., *Il contratto di rete di imprese*, Milano, Giuffrè Editore, 2016.
- DECRETO LEGGE 5/2009 convertito in legge 33/2009 e modificato con legge 99/2009.
- DECRETO LEGGE 78/2010 convertito in legge 122/2010.
- DECRETO LEGGE 83/2012 convertito in legge 134/2012.
- DECRETO LEGGE 179/2012 convertito in legge 221/2012.
- DI DIEGO S., MICOZZI F., *Le reti d'impresa*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2013.
- FILI F., PRIORE L., *Contratto di rete: i vantaggi per le imprese*, Milano, SASPI - Crowe Horwath, 2015.
- ISTAT, *Reti di impresa. Gli effetti del contratto di rete sulla performance delle imprese*, ISTAT, 2017.
- LEGGE 154/2016.
- LIBERTINI F., *Contratti di rete: una policy innovativa per la collaborazione tra imprese*, tesi di laurea, Milano, Politecnico di Milano, 2014.
- VERGNANO F., "Quota quattromila per le Reti d'impresa", *Il sole 24 ore*, 02/07/2013.
- METROPOLI (AZIENDA SPECIALE DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI FIRENZE), *Guida operativa alle reti d'impresa: un nuovo modo di crescere e competere*, Firenze, 2012.
- MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE, ALIMENTARI E FORESTALI, *Il contratto di rete: un nuovo strumento per le piccole e medie imprese, Rete Rurale Nazionale 2007-2013 - Italia*, Roma, 2009.
- PANNUTI F., *Gli elementi costitutivi del contratto di rete*, <http://www.assintel.it/wp-content/uploads/2013/03/Pannuti.pdf>.
- PILATI A., *Il contratto di rete come esempio di good practice: dallo small business act allo statuto delle imprese*, Giuffrè, 2015, ISBN 9788814206306.
- PORTER M., *Il vantaggio competitivo delle nazioni*, Milano, Mondadori, 1998.
- TREU T., *Contratto di Rete. Trasformazione del lavoro e reti di imprese*, Assago, IPSOA, 2015.
- TUNISINI A., CAPUANO G., ARRIGO T., BERTANI R., *Contratto di rete. Lo strumento Made in Italy per integrare individualità e aggregazione*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- UNINDUSTRIA, *Le Reti di impresa: un nuovo modello di sviluppo economico*, Roma, 2012.
- UNIONCAMERE E UNIVERSITAS MERCATORUM, *La Rete di Imprese - istruzioni per l'uso*, Roma, 2011.
- ZANELLI P., *Reti e contratto di rete*, Padova, CEDAM, 2012.

Università degli Studi di Roma "La Sapienza": marco.brogna@uniroma1.it

RIASSUNTO: Da alcuni decenni lo studio dei processi di sviluppo locale ha posto l'attenzione su strumenti volti alla costituzione di reti territoriali di imprese, valorizzando così il paradigma sistemico sul quale più volte si sono scontrate le differenti correnti di pensiero, anche su scala interdisciplinare. Nel 2009, con l'introduzione, per legge, dello strumento "Contratto di rete", lo Stato Italiano ha voluto formalizzare e regolare, in modo attento e puntuale, un percorso di sviluppo locale, adatto per quanto possibile, all'intero territorio nazionale. Obiettivo del contributo è costruire un quadro riepilogativo dello stato dei

fatti, a quasi un decennio di distanza dall'introduzione del strumento di sviluppo, e riflettere sui suoi punti di forza e sulle sue reiterate criticità.

SUMMARY: Since some decades the local development processes study has focused its attention on instruments aimed at establishing territorial networks of companies able to enhance the systemic paradigm on which different currents of thought have clashed, even on an interdisciplinary scale. In 2009, with the introduction, by law, of the “Network contract”, the Italian State wanted to formalize and regulate a path of local development suitable, as far as possible, to the entire national territory.

The aim of this contribution is to construct a summary of the state of facts, almost a decade after the introduction of this development tool, and to reflect on its strengths and its weaknesses.

Parole chiave: sviluppo locale, innovazione tecnologica, reti di imprese

Keywords: local development, technological innovation, cluster

Sessione 13

SOVRANITÀ, IDENTITÀ E CONFINI NELL'ERA (POST) GLOBALE, TRA VECCHIE E NUOVE BARRIERE

LUCA ZARRILLI, DANIELE MEZZAPELLE

INTRODUZIONE

Nell'epoca d'oro della globalizzazione, databile intorno all'ultimo ventennio del Novecento, il superamento delle "barriere" – politiche, economiche, culturali - appariva per certi versi desiderabile, per altri inevitabile. Quella fase storica è stata infatti caratterizzata dalla progressiva "de-funzionalizzazione" del confine, o almeno dal depotenziamento di alcune sue funzioni tipiche, e ampio è stato il dibattito sul tema della limitazione, in forma volontaria o coattiva, della sovranità statale come conseguenza di fattori - politici, economici, demografici, finanziari e culturali - ascrivibili, appunto, all'incalzare della globalizzazione.

Oggi, in quella che già è stata definita l'era "post globale", in cui assistiamo alla rimodulazione, e in qualche caso all'erosione, di quelli che sono stati i capisaldi della globalizzazione (con gli Stati Uniti che ripiegano nel protezionismo, la Cina che spinge per l'apertura della "Nuova Via della Seta", la Russia sempre più "interventista"), si registra un "ritorno di fiamma" delle barriere: il confine, ad esempio, lungi dal rappresentare un retaggio del passato, viene percepito sempre di più come un bastione irrinunciabile della sovranità statale, da demarcare "fisicamente" laddove necessario. Ovvie, e strettamente interconnesse fra loro, le cause di questa transizione: la crisi economica e le sue ricadute di medio-lungo periodo; le instabilità e le tensioni di vecchi e nuovi scenari geopolitici; i flussi migratori e le conseguenti pressioni demografiche; la costante minaccia terroristica, che genera e legittima politiche securitarie.

Con questa sessione si è inteso quindi contribuire, privilegiando l'ottica e la metodologia della geografia politica pur senza alcuna preclusione dottrinale, alla riflessione su temi come sovranità/sovranismo, difesa/chiusura dei confini, identità/nazione: questioni non più confinate negli slogan di frange estremiste e nella propaganda di regimi – apertamente – autoritari, ma sempre più presenti nel dibattito politico e nelle agende di molti governi occidentali, anche europei.

La sessione racchiude sette contributi che spaziano da temi di carattere più generale a casi di studio relativi a diversi ambiti geografici, con una particolare enfasi sul bacino del Mediterraneo e sullo spazio post sovietico. I contributi, pur nella diversità degli approcci adottati, trovano un comune denominatore soprattutto nel concetto di identità, declinato di volta in volta in termini di collante nazionale e di fattore di integrazione, ma anche – e sempre più spesso – in termini di barriera difensiva e di presupposto per azioni di rivendicazione territoriale.

Se l'identità, quindi, costituisce l'elemento comune degli scenari qui analizzati nei contributi proposti, il confine è certamente la declinazione specifica che, caratterizzandone le peculiarità, permette delle riflessioni con diversi punti di contatto.

Un primo elemento indissolubilmente legato all'identità è il conflitto. In tutte le analisi proposte vi è il richiamo ad uno scontro a gradazioni varie, che vanno dal militarismo più deciso nel presidio delle – invalicabili – linee di confine (Paragano, Dolbaia *et al.*, Scialdone) a quello non militare ma culturale-politico delle questioni catalana e triestina (Grumo, Pigliucci), passando per conflitti di appartenenza auspicata/non appartenenza imposta ad uno spazio comune come l'UE (Scorrano), o realizzati nei domini virtuali dello spazio cibernetico (Mezzapelle).

In secondo luogo, vi è l'importanza della dimensione territoriale e delle sue connotazioni: all'orizzontalità di una costruzione mediterranea, fatta di una complessità territoriale che, necessariamente, genera identità diverse ma convergenti, si legano le specificità proprie delle sfere locali, foriere di differenziazioni storiche, economiche e sociali rilevanti: possiamo così inquadrare le spinte indipendentiste catalane e triestine, laddove una concessa prima, e negata poi, autonomia anche economica, o la riappropriazione funzionale di un retroterra portuale necessariamente unico e non separabile in più Stati, costituisce l'affermazione di una auto-determinazione territoriale non sempre facilmente realizzabile – si pensi al Caucaso meridionale – o discriminante di un'appartenenza condivisa nel cyberspazio (Cyber



Yugoslavia e Uzbekistan).

La multi-scalarità geografica costituisce il terzo elemento trasversale. D'altronde le questioni confinarie e le barriere di vario genere non possono che essere inquadrare in più scale di analisi: gli effetti di un confine non si esauriscono nelle immediate vicinanze della sua delimitazione ma spaziano e si riproducono in ambiti non prontamente percepibili. Per questo motivo, infatti, *confini chiusi* divengono *parzialmente aperti* per adempiere ad interessi di più larga scala che travalicano le questioni e le politiche dei soli paesi dirimpettai (il caso Georgia-Russia). Analogamente, le varie questioni nazionali (stretto senso) di autonomia non possono che rimandare al riemergere di una dialettica a più livelli che richiama dimensioni locali, regionali, statuali o sovra-nazionali.

Infine, come quarta e conclusiva considerazione, resta il senso del confine e dei suoi effetti su chi lo subisce o lo impone. Ad una assodata natura archetipale, corrisponde una molteplicità di manifestazioni e condizioni che rendono i numerosi confini e le numerose barriere della quotidianità un paesaggio entro cui muoversi. Non a caso, infatti, l'icastica concettualizzazione del *Borderscape* (Dolbaia *et al.*) rimanda ad uno stato mentale che trae da quello sensibile un riverbero progettuale. I contributi ben evidenziano che confini e barriere (auto-proclamati o imposti) sortiscono effetti nelle politiche, negli andamenti economici, nei processi di integrazione, o nella non sempre semplice convivenza tra entità plurime. La presenza di focolai mai spenti, di conflitti latenti pronti ad esplodere (reali e virtuali), di fatto, rimandano ad un militarismo sociale percepito anche nella società civile, rovesciando la direzionalità della sua diffusione (Paragano), influenzando un *genre de vie* e una territorialità legata al limite e alla limitazione (Scialdone).

I concetti di confine, barriera e identità, dunque, sono elementi imprescindibili e polisemici, con strettissimi legami a veicolare di volta in volta una manifestazione specifica e funzionale ad una territorialità data. Il nascente ma incerto passaggio da un paradigma globale ad uno post globale è l'esempio più fulgido di una complessità enorme che funge da barriera ad una piena consapevolezza, probabilmente mai raggiungibile, sebbene, da sempre, la ricerca del limite sia il maggior stimolo a raggiungerla.

DANIELE PARAGANO

LA MILITARIZZAZIONE DEI CONFINI: DINAMICHE RECENTI ED IMPLICAZIONI NEL DIBATTITO SULLA SOVRANITÀ

1. PREMESSA. – Migrazioni, confini e sovranità sono temi, soprattutto in tempi recenti, al centro di molti dibattiti, non solo accademici. Sovente, a tali temi viene associato quello dell'intervento e della risposta militare che costituisce una prospettiva ricorrente ed in costante crescita all'interno delle politiche migratorie. Esse sono spesso caratterizzate, soprattutto in termini di narrazione collettiva, dal crescente ricorso a dialettiche di chiusura militare dei confini. La militarizzazione dei confini, tuttavia, non presenta solo delle implicazioni in termini di relazioni internazionali e, più in generale, di dinamiche sociali che potrebbero derivare da un ostracismo ed una chiusura verso le altre comunità e collettività. Come ogni altra azione che veda coinvolti, fattivamente o in termini dialettici, le forze armate, essa può partecipare alla costruzione di processi e discorsi sulla militarizzazione. In tale contesto il contributo mira quindi ad evidenziare se, e in che modo, la militarizzazione dei confini possa costituire una parte del processo di militarizzazione delle società, anche attraverso la militarizzazione della sovranità. Il lavoro mira quindi a proporre una possibile reinterpretazione delle relazioni che confini e sovranità hanno con il militarismo, ponendo l'enfasi sulle implicazioni che questo potrebbe avere nella società intera, anche in luoghi, tempi e forme differenti da quelle dei confini. Sviluppandosi in tale prospettiva, il contributo si pone su un piano prettamente teorico, non analizzando nessuna realtà empirica, e vuole rappresentare una prospettiva analitica alternativa. A tal fine, l'analisi prenderà avvio dalla contestualizzazione del dibattito sul militarismo e sulla militarizzazione delle società per poi utilizzarlo quale prospettiva per interpretare alcuni elementi che si riconnettono alla gestione dei confini e della sovranità.

2. NOTE SUI CONCETTI DI MILITARISMO E MILITARIZZAZIONE. – Il militarismo e la militarizzazione sono sempre più oggetto di un ampio dibattito internazionale, non solo geografico. A partire dai primi contributi che ne hanno fornito una prospettiva differente da quella tradizionale (Woodward, 2004, 2005; Enloe, 2000, 2004), il tema vede una crescita costante di attenzione (Farish, 2006; Rech *et al.*, 2015; Paragano, 2015; Lutz, 2004). Questo dibattito ha portato ad una concettualizzazione del tema delle relazioni tra presenza militare e dinamiche sociali che ne ha modificato notevolmente la prospettiva. Alla luce di questi lavori, il militarismo viene ad essere considerato come un'ideologia, un particolare modo di interpretare la società (Bernazzoli e Flint, 2009; 2009a; Enloe, 2004). La militarizzazione assurge così a processo che, espandendo ad una collettività valori individuali afferenti all'ideologia militarista, articola e modella le dinamiche sociali proprie di un territorio (Paragano, 2012). Questa prospettiva, oltre ad un ripensamento complessivo delle relazioni tra ciò che è militare e quello che è civile, contribuisce anche ad un deciso cambio di spazialità del processo di militarizzazione. Esso non viene ad essere limitato ai luoghi in cui vi è presenza o attività militare, ma piuttosto esso è pensato come “un processo banale furtivamente presente all'interno dei nostri spazi quotidiani” (Dowler, 2012, p.490). Il processo di militarizzazione della società non si configura quindi soltanto come estensione delle attività militari all'ambito civile, come l'applicazione in altri contesti delle tecniche e delle dinamiche militari, ma piuttosto, come evidenziato dalla Enloe (2000), “molte persone diventano militarizzate nel loro pensiero, nelle loro attività quotidiane, in cosa loro aspirino per i loro figli o la loro società, senza mai aver brandito un fucile o indossato un elmetto” (p.2). La militarizzazione, seguendo questa impostazione, si discosta dalle attività militari per configurarsi come uno stile di vita, un modo di interpretare le relazioni sociali che, della tradizionale impostazione militare, riprende e reinterpreta alcuni elementi quali ad esempio l'utilizzo della forza, la centralità delle armi o la mascolinità (Dowler, 2012). Porre l'attenzione sul tema del militarismo e sui vari processi di militarizzazione potrebbe quindi costituire una significativa chiave di lettura per comprendere alcune delle dinamiche sociali, che esulano dalla presenza militare, che po-



trebbero anche tendere verso una diffusione di approcci violenti nella risoluzione delle problematiche (Paragano, 2017a).

3. DAL DISCORSO SULLE MIGRAZIONI ALLA MILITARIZZAZIONE DEI CONFINI. – L'attuale dibattito sulle migrazioni sta sviluppando posizioni tendenzialmente dicotomiche. Mentre da un lato si procede ad un ripensamento del ruolo delle migrazioni, ed in generale del movimento delle popolazioni, quasi a suggerire un nuovo paradigma delle relazioni tra comunità e spazio vissuto (Giubilaro, 2015), dall'altro si accresce l'incidenza di processi dialettici che convergono verso una collocazione negativa del migrante che si traduce in azioni di chiusura dei confini (Coleman, 2007; Del Lago, 2012; Cutitta, 2015; Rigo, 2015; Brambilla, 2015; Rumford, 2012). In questa prospettiva, la presenza militare viene spesso pensata come una possibile soluzione alle tematiche connesse alle migrazioni (Paasi, 2013). In termini materiali, questo si tramuta in un impiego costante ed evidente delle forze armate nella gestione delle attività connesse al presidio dei confini. Il crescente ricorso a forme di chiusura fisica dei confini (Mountz e Loyd, 2013; Bigo, 2014; Jeremy *et al.*, 2016; Chambers, 2015; Robinson Chavez, 2017; Bialasiewicz, 2012; Natanel, 2016, Brown, 2010) costituisce solo l'emblema di tale processo che si articola, nei vari spazi, in forme differenti. La gestione para-carceraria cui sono sottoposti i migranti nella loro prima permanenza sul territorio, come nell'esperienza di numerosi campi (Felder *et al.*, 2014; Rahola, 2006; Paragano, 2017), sposta questo approccio ai confini interni nei quali molti migranti vengono ad essere racchiusi. Il confine diventa ubiquitario e segue quindi le differenze. Questo si riconnette anche alle modifiche in atto anche da un punto di vista tecnologico che hanno fatto sì che il confine "sia diventato mobile e portatile, aprendo così tutti gli spazi del globo a potenziali processi di confine" (Jones *et al.*, 2017, p.4).

Ponendosi in ottica di militarizzazione, accanto a questi processi diretti, è possibile evidenziare la presenza di numerosi elementi indiretti. All'interno di una dialettica che sempre più pone le migrazioni come un problema e la difesa dei confini come una soluzione a tale problema, la prospettiva militare assurge spesso ad unica modalità per l'intervento. La risposta militare diviene quindi egemonica prospettandosi non solo come la soluzione migliore, ma, di fatto, come la sola possibile, riducendo in modo significativo la possibilità di altre prospettive al tema. Essa addivene così a *modus operandi*, che, talvolta anche esulando dalle effettive necessità, può originare una dialettica che contribuisce sia ad una differente concettualizzazione del tema migratorio, sia a proporre in modo deciso alla società, in piena aderenza a dinamiche di militarizzazione, la risposta militare come la migliore possibile per i vari problemi sociali. Nel momento in cui la presenza militare assurge a risposta per i principali temi della società, può quindi essere ipotizzato un processo di estensione dell'ideologia militarista alla società civile non (solo) in termini di impiego delle forze armate, quanto piuttosto alla proposizione di modalità di soluzione dei problemi. Riprendendo alcuni elementi solitamente associabili all'approccio militare, quali l'uso della forza e l'applicazione di processi non negoziali (Enloe, 2004; Bernazzoli e Flint, 2009), tramite la diffusione della soluzione militarista a temi sociali questo approccio potrebbe essere esteso anche ad altri ambiti dell'agire umano anche non da parte delle forze armate, costituendosi così un processo di militarizzazione degli spazi civili (Enloe, 2004). Questo trova quindi una spiccata dimensione geografica in termini di spazi di applicazione. Gli spazi del militarismo si estendono così dai confini a tutti i luoghi in cui, anche tramite l'esperienza dei confini, il militarismo può diffondersi. Così i luoghi e i tempi del militarismo potrebbero non coincidere più con quelli in cui si svolge l'attività militare.

4. MILITARISMO E SOVRANITÀ. – Come molti altri temi che interessano la sfera sociale, anche la sovranità sta avendo, nel corso degli ultimi anni, un deciso ripensamento. Come nel caso dei confini, la trattazione esaustiva del tema esula dalle finalità del lavoro e, a tal fine, verranno evidenziati alcuni aspetti del recente dibattito sul tema, funzionali ad una sua lettura in termini di militarismo. Accanto ad una prospettiva tradizionale di sovranità *de jure* che si sviluppa attraverso una logica binaria di dentro/fuori, nella quale la sovranità è interpretata in un dimensione discreta, si stanno sviluppando prospettive differenti (McConnel, 2013; Kehaulani Kahunau, 2017; Blom Hansen e Stepputat, 2006; Berg e Kuusk, 2010). Rilevando in particolar modo l'impronta dell'approccio critico e post-strutturalista, la sovranità viene sempre più ad essere considerata come divisibile ed incrementale (Agnew, 2005). La sovranità *de facto* (McDonnel, 2009) viene quindi pensata più dipendente dai contesti sociali in cui si inserisce, fino a divenirne il risultato (Bierekester e Weber, 1996). Allo stesso tempo, questo suggerisce un suo ripensa-

mento in termini di connessione con le varie forme di potere, non solo giuridico, configurandosi come una capacità ed abilità di esercitarlo (Ong, 1999; McDonnel, 2009), che la pone in decisa relazione con dinamiche biopolitiche e di potere sulla nuda vita (Agamben, 1995; 2014) dando quindi alla sovranità stessa una connotazione diversa per la quale è interpretabile come “la teoria che va dal soggetto al soggetto, che stabilisce il rapporto politico del soggetto con soggetto” (Focault, 1998, p. 43). Gli spazi della sovranità si estendono così, dai confini e da ciò che è legato alla spazialità degli stati, a tutti gli altri ambiti in cui essa si esercita o può esercitarsi.

In questa prospettiva, il militarismo mantiene la sua dimensione di difesa della sovranità, ma, appunto, non solo di uno spazio quanto piuttosto di un processo di sovranità. La sovranità si conferma perciò militarizzata, ma non solo in termini di controllo spaziale dei suoi limiti formali quanto piuttosto di sostegno che l’idea militarista può fornire alle sue logiche. Si viene così a creare una mutua interazione tra sovranità e militarizzazione che può essere interpretata anche come una parte di un processo di militarizzazione della collettività che, attraverso canali formali ed informali, espliciti o taciti, estende i valori del militarismo alla società civile.

5. CONCLUSIONI ED IPOTESI INTERPRETATIVE. – Riflettere su come la militarizzazione possa estendersi dalla difesa dei confini al mantenimento della sovranità può condurre ad ipotizzare come da questo possa estendersi verso altre forme di potere. Il legame tra militarizzazione, sovranità e confini potrebbe quindi essere pensato in una prospettiva diametralmente opposta nella quale la militarizzazione non è funzionale al mantenimento della sovranità ma è la gestione militarizzata della sovranità ad essere vettore, anche in modo non volontario e/o consapevole, per la militarizzazione, intesa come diffusione dell’ideologia militarista, della società. In questa prospettiva concettuale si possono innestare i migranti e la militarizzazione dei confini. Transitando attraverso la gestione dei confini e la sovranità è possibile operare una connessione concettuale tra le azioni indirizzate ai migranti e quelle verso l’intera società. Spesso il migrante, come altre persone in posizione di debolezza, assapora prima di ogni altro le contraddizioni delle società. Il migrante può quindi essere pensato non (solo) come l’oggetto delle politiche di militarizzazione, ma come il mezzo per attraverso il quale tali politiche possono espandersi alla società intera. Restando nella medesima prospettiva, e parafrasando Focault (1998) e provando ad applicare ai temi in questione una riflessione da lui maturata in riferimento ad altri ambiti, si potrebbe dire che “La società se ne infischia completamente dei *migranti*, ma le procedure di esclusione dei *migranti* [...] hanno messo in evidenza ed hanno messo a disposizione un profitto politico, ed eventualmente anche una certa utilità economica, che hanno solidificato il sistema e l’hanno fatto funzionare nel suo insieme. La società non si interessa ai *migranti*, ma al potere che si esercita sui *migranti*; non si interessa alla *migrazione*, ma al sistema di potere che la controlla” (Focault, 1998, p. 36 – in corsivo le parti modificate dall’autore). Questo processo dialettico, in linea con l’intero contributo, vuole suggerire l’utilità di adottare anche una prospettiva opposta alla consueta circa le relazioni tra difesa dei confini e della sovranità e presenza militare, che non si limiti ad analizzare come quest’ultima incida sulle situazioni in cui viene ad essere utilizzata, ma piuttosto come queste situazioni possano essere considerate come un canale per la diffusione del militarismo, e degli elementi che lo caratterizzano, alla società nella sua interezza. In questo modo il legame tra risposte militari, confini e sovranità si può aprire verso una dimensione alternativa, basata sul processo di militarizzazione, che estende le sue implicazioni da una dimensione limitata ai migranti ed ai luoghi delle migrazioni ad un tema rilevante, anche in prospettiva futura, per la società.

BIBLIOGRAFIA

- AGAMBEN G., *Homo Sacer. Il potere sovrano e la nuda vita*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1995.
ID., *L'uso dei corpi - Homo sacer*, IV, 2, Vicenza, Neri Pozza editore, 2014.
AGNEW J., “Sovereignty regimes: Territoriality and state authority in contemporary world politics”, *Annals of the Association of American Geographers*, 95, 2005, pp. 437-461.
BERG E., KUUSK E., “What makes sovereignty a relative concept? Empirical approaches to international society”, *Political Geography*, 29, 2010, pp. 40-49.
BERNAZZOLI R., FLINT C., “Power, Place, and Militarism: Toward a Comparative Geographic Analysis of militarization”, *Geography Compass*, 3, 2009, n. 1, pp. 393-411.
ID., “From Militarization to Securitization: Finding a Concept That Works”, *Political Geography*, 28, 2009a, n. 8, pp. 449-450.

- BIALASIEWICZ M., "Off-shoring and Out-sourcing the Borders of EUrope: Libya and EU Border Work in the Mediterranean", *Geopolitics*, 17, 2012, n. 4, pp. 843-866.
- BIERSTEKER T., WEBER C. (a cura di), *Social Sovereignty as a Social Construct*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- BIGO D., "The (in)securitization practices of the three universes of EU border control: Military/Navy - border guards/police - database analysts", *Security Dialogue* 2014, 2015, n. 45, pp. 209-225.
- BLOM HANSEN T., STEPUTAT F., "Sovereignty Revisited", *Annual Review of Anthropology*, 2006, pp. 295-315.
- BRAMBILLA C., "Il confine come borderscape", *InTRASformaZIONE, Rivista di Storia delle Idee*, 4, 2015, n. 2, pp. 5-9.
- CHAMBERS P., "The Embrace of Border Security: Maritime Jurisdiction, National Sovereignty, and the Geopolitics of Operation Sovereign Borders", *Geopolitics*, 20, 2015, n. 2, pp. 404-437.
- COLEMAN M., "Immigration geopolitics beyond the US-Mexico Border", *Geopolitics*, 39, 2007, pp. 54-76.
- CUTITTA P., "Quali confini?", *InTRASformaZIONE, Rivista di Storia delle Idee*, 4, 2015, n. 2, pp. 1-4.
- DELAGO A., *Non-persone. L'esclusione dei migranti in una società globale*, Milano, GianGiacomo Feltrinelli Editore, 2012.
- DOWLER L., "Gender, Militarization and Sovereignty", *Geography Compass*, 6, August 2012, n. 8, pp. 490-499.
- ENLOE C.H., *Curious Feminist: Searching for Women In a New Age of Empire*, Berkley - Los Angeles, University of California Press, 2004.
- ID., *Maneuvers. The international politics of militarizing Women's lives*, Berkley - Los Angeles, University of California Press, 2000.
- FARISH M., "Militarization", in DODDS K., KUUS M., SHARP J. (a cura di), *The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics*, Farnham, Ashgate, 2013, pp. 247-262.
- FELDER M., MINCA C., ONG C.E., "Governing refugee space: the quasi-carceral regime of Amsterdam's Lloyd Hotel, a German-Jewish refugee camp in the prelude to World War II", *Geographic Helvetica*, 69, 2014, pp. 365-375.
- FOCAULT M., *Bisogna difendere la società. Corso al Collège de France 1975-1976*, Milano, Feltrinelli, 1998.
- GIUBILARO C., *Corpi, Spazi, Movimenti. Per una geografia critica della dislocazione*, Milano, Edizioni Unicopli, 2015.
- JONES R., JOHNSON C., BROWN W., POPESCU G., PALLISTER-WILKINS P., MOUNTZ A., GILBERT E., "Interventions on the state of sovereignty at the border", *Political Geography*, 59, 2017, pp. 1-10.
- KEHAULANI KAUTANUI J., "Sovereignty: An Introduction", *Cultural Anthropology*, 32, 2017, n. 3, pp. 323-329.
- LUTZ C., "Militarization", in NUGENT D., VINCENT J. (a cura di), *A Companion to the Anthropology of Politics*, Oxford, Blackwell, 2004, pp. 318-331.
- MCCONNEL F., "Sovereignty", in DODDS K., KUUS M., SHARP J. (a cura di), *The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics*, Farnham, Ashgate, 2013, pp. 109-128.
- ID., "De facto, displaced, tacit: The sovereign articulations of the Tibetan government-in-exile", *Political Geography*, 28, 2009, pp. 343-352.
- MOUNTZ A., LOYD J.M., "Constructing the Mediterranean Region: Obscuring Violence in the Bordering of Europe's Migration Crises", *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 13, 2013, n. 2, pp. 173-195.
- NATANEL M.K., "Border collapse and boundary maintenance: militarisation and the micro-geographies of violence in Israel-Palestine", *Gender, Place & Culture*, 23, 2016, n. 6, pp. 897-911.
- ONG A., *Flexible Citizenship: the Cultural Logic of Transnationality*, Durham, NC, Duke University Press, 1999.
- PAASI A., "Borders", in DODDS K., KUUS M., SHARP J. (a cura di), *The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics*, Farnham, Ashgate, 2013, pp. 213-230.
- PARAGANO D., "Geografia delle attività militari e del militarismo nel dibattito recente: alcune considerazioni metodologiche", *Annali del Dipartimento di Metodi e Modelli per l'Economia, il Territorio e la Finanza - The Future of Europe*, Pàtron Editore, Bologna, 2015, pp. 151-158.
- ID., "I luoghi del migrare. Alcune riflessioni sui campi nell'esperienza migrante e considerazioni sul loro significato sociale", in PAGANO A. (a cura di), *Migrazioni e identità: analisi multidisciplinare*, Roma, Ediculusano, 2017, pp. 243-252.
- ID., "Militarizzazione e violenza. Il radicamento nelle geografie del militarismo come possibile elemento della violenza", in DANSERO E., LUCIA M.G., ROSSI U., TOLDO A. (a cura di), *(S)dradicamenti*, Firenze, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, 2017a, n.15, pp. 351-355.
- RAHOLA F., "La forma campo. Appunti per una genealogia dei luoghi di internamento contemporanei", *DEP, Deportate, Esuli, Profughi*, 2006, n. 5-6, pp. 17-31.
- RECH M., BOS D., JENKINS K.N., WILLIAMS A., WOODWARD R., "Geography, Military Geography and Critical Military Studies", *Critical Military Studies*, 1, 2015, n. 1, pp. 47-60.
- RIGO E., "Confini e Cittadinanze", *InTRASformaZIONE, Rivista di Storia delle Idee*, 4, 2015, n. 2, pp. 10-14.
- ROBINSON CHÁVEZ R., "On Militarized Borders and Militarized Citizenship", *Women's Studies in Communication*, 40, 2017, n. 4, pp. 334-338.
- RUMFORD C., "Towards a Multiperspectival Study of Borders", *Geopolitics*, 17, 2012, n. 4, pp. 887-902.
- SLACK J., MARTINEZ D., LEE A., WHITEFORD S., "The Geography of Border Militarization: Violence, Death and Health in Mexico and the United States", *Journal of Latin American Geography*, 15, 2016, n. 1, pp. 7-32.
- WOODWARD R., "From Military Geography to militarism's geographies: disciplinary engagements with the geographies of militarism and military activities", *Progress in Human Geography*, 26, 2005, n. 6, pp. 718-740.
- ID., *Military Geographies*, RGS-IBG Book Series, Oxford, Blackwell Publishing, 2004.

RIASSUNTO: Militarizzazione, sovranità e confini sono concetti che spesso vengono tra loro connessi. La militarizzazione dei confini viene infatti ad essere interpretata come una delle possibili modalità di mantenimento della sovranità. Partendo da una rilettura in chiave critica di questi concetti, l'articolo mira a proporre una differente prospettiva a tale relazione, cercando di individuare come la gestione dei confini e la difesa della sovranità possano contribuire ad accrescere la militarizzazione delle società.

SUMMARY: Militarization, sovereignty and borders are often related in the academic debate and in migration policies. Frequently, militarization of borders is considered the best solution to migration containment and sovereignty defense. Moving in the framework of critical approach, the paper aims to propose a different perspective of this relation, trying to analyze how military approach to borders and sovereignty control could participate to the process of militarization of spaces.

Parole chiave: militarizzazione, confini, sovranità

Keywords: militarization, borders, sovereignty

TAMAR DOLBAIA, JOSEPH SALUKVADZE, LUCA ZARRILLI

NUOVE BARRIERE, “*BORDERSCAPES*” E FRAMMENTAZIONE POLITICA NEL CAUCASO MERIDIONALE POST-SOVIETICO

1. INTRODUZIONE. – Area di transizione tra Oriente e Occidente, *landbridge* tra Mar Nero e Mar Caspio, crocevia tra Europa ed Asia, il Caucaso meridionale (Cm) è oggi suddiviso, in seguito alla dissoluzione dell’Unione Sovietica, in tre Stati indipendenti: Armenia, Azerbaigian e Georgia. Il mosaico etnico del Cm è dei più intricati: gruppi etnolinguistici appartenenti alle famiglie caucasica, indoeuropea e uralo-altaica popolano la regione secondo una distribuzione territoriale che raramente coincide con i confini politico-amministrativi, mentre il Cristianesimo, nelle confessioni ortodossa e gregoriana, e l’Islam, a prevalenza sciita, convivono in un quadro di latente conflittualità.

Area periferica dell’Impero russo prima (1828-1917) e dell’Unione Sovietica poi (1920-1991), il Cm è considerato una regione “a rischio” (Giragosian, 2010) e una “faglia” geopolitica, ma anche un crocevia geoeconomico e un’area strategica, per motivi che si cercherà di spiegare nel seguito di questo lavoro.

L’assetto confinario, radicalmente modificato nel 1991 dalla dissoluzione dell’Urss, ha poi subito ulteriori, drammatici, stravolgimenti in seguito ai conflitti su base etnica che hanno coinvolto i tre Stati del Cm, trasformandone profondamente la base territoriale e la struttura demografica, ostacolandone il regolare funzionamento e la transizione verso lo Stato di diritto e condizionandone la sovranità, oggi fortemente limitata sia dalle secessioni armate di entità separatiste, sia dalla presenza russa, che esercita nella regione una influenza militare, economica, culturale alla quale è molto difficile sottrarsi. Alle vecchie barriere dettate dalla Guerra Fredda se ne sono quindi sostituite altre, meno stabili e prevedibili, per certi versi persino più impenetrabili.

2. IL CONTESTO GEOECONOMICO. – A partire dagli anni Novanta, il Cm è passato dalla condizione di area periferica di una compagine “imperiale” (zarista prima, sovietica poi) a quella di *landbridge* tra Mar Nero e Mar Caspio, tra spazio post sovietico e Unione Europea, tra Oriente e Occidente: rappresenta infatti una valida opzione per il transito commerciale sulla direttrice Est-Ovest, soprattutto per il trasporto degli idrocarburi che vengono estratti dai giacimenti del Caspio. La regione caspica, e in particolare la penisola di Absheron in cui si trova Baku, ha infatti un antico retaggio petrolifero. Tuttavia, l’Unione Sovietica non disponeva della tecnologia necessaria per esplorare a fondo le risorse sottomarine. Inoltre, poiché le risorse petrolifere della Siberia e degli Urali potevano essere sfruttate ad un costo sensibilmente inferiore, le risorse del Caspio non rappresentavano una priorità.

Tutto questo è cambiato con la dissoluzione dell’Unione Sovietica: appena l’Azerbaigian, il Kazakistan ed il Turkmenistan – che insieme a Russia e Iran si affacciano sul Mar Caspio – raggiunsero l’indipendenza, gli idrocarburi assunsero un’importanza strategica (Fig. 1). Dal canto loro, le compagnie petrolifere internazionali e le principali potenze manifestarono subito un vivo interesse ad entrare in questo nuovo mercato, dando vita a quello che è stata definita la riedizione contemporanea del “Grande Gioco” ottocentesco. Non è questa la sede per entrare nel merito di una vicenda così complessa. Basti dire che le opposte visioni di allora – quella occidentale e quella “russocentrica” – appaiono oggi abbastanza bilanciate, nonostante in una prima fase tutto lasciasse pensare che la prima avrebbe infine prevalso sulla seconda, data la superiorità economica e tecnologica del “blocco occidentale”. Non si era tuttavia tenuto sufficiente conto delle aspirazioni neoimperialiste della Russia di Putin, della sua influenza regionale e della sua capacità di “orientare”, con le buone o con le cattive, le scelte degli attori locali. Così come non si era tenuto conto degli interessi strategici di alcuni Paesi occidentali (si pensi all’Italia o alla Germania) e soprattutto di quelli della Cina, oggi sempre più presente e attiva nell’area.

Il trasporto degli idrocarburi, tuttavia, non costituisce l’unico motivo di interesse verso il Cm: la regione avrebbe attratto comunque l’attenzione internazionale perché rappresenta una delle rotte pos-





Fig. 1 – Le pipelines del Cm.

Fonte: Heritage Foundation.

sibili, e probabilmente una delle più economiche, per un traffico commerciale tra Estremo Oriente ed Europa che si prevede in grande espansione. Il primo a sottolineare l'importanza geoeconomica e geopolitica di un'arteria di trasporto eurasiatico, alla luce di un ripensamento complessivo dei rapporti tra Occidente e Oriente imposto dalla incipiente fine della guerra fredda, fu nel settembre del 1990 l'allora Ministro degli Esteri dell'Unione Sovietica Eduard Shevardnadze. A partire da quel momento l'idea ha cominciato a prendere corpo in campo internazionale, soprattutto dietro l'impulso delle nuove realtà geopolitiche e geoeconomiche che si andavano delineando all'indomani della dissoluzione dell'URSS e che rendevano l'ipotesi in questione economicamente allettante e politicamente attuabile.

È sulla base di questa visione strategica che nasce il progetto TRACECA, acronimo di "Transport Corridor Europe Caucasus Asia", programma dell'Unione Europea rivolto al ripristino ed all'adeguamento agli standard europei delle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali dei nuovi Stati indipendenti del Cm e dell'Asia centrale (Kazakistan, Kirghizistan, Tajikistan, Uzbekistan) e, successivamente, di Bulgaria, Iran, Moldavia, Romania ed Ucraina. Il TRACECA si inserisce poi – venendone di fatto assorbito – nel più ampio progetto intercontinentale già noto come "Nuova Via della Seta" e più di recente come "One Belt One Road" (OBOR). Fortemente sostenuto dalla Cina, tale direttrice conetterà – e in una certa misura già connette – i principali terminal europei e asiatici attraverso una rete infrastrutturale priva di soluzioni di continuità e colli di bottiglia. Il Cm rientra a pieno titolo in questo scenario, sia pur in una misura attenuata rispetto alla formulazione originaria (che, diversamente da oggi, escludeva qualsiasi transito in territorio russo e iraniano). A questo riguardo, va citata la recente ultimazione della linea ferroviaria Baku-Tbilisi-Kars, che si inserisce organicamente nel progetto OBOR, rappresentandone un importante segmento terrestre.

Va tuttavia segnalato fin d'ora che un approccio "regionale" *tout court* all'analisi geopolitica e geoeconomica del Cm rischia di essere fuorviante o del tutto errato (Palonkorpi, 2015). Come vedremo in seguito, i tre Paesi seguono per lo più strade alternative, che in qualche caso risultano incompatibili. Questa situazione è ben esemplificata, ad esempio, dall'Armenia (Zarrilli, 2004), che al momento risulta tagliata fuori da qualsiasi prospettiva di inserimento nei traffici Est-Ovest cui si accennava sopra, per

motivi che saranno chiariti in seguito. D'altro canto, l'Armenia è presente, sia pur in veste di territorio di transito, in una direttrice commerciale alternativa, che potremmo definire Nord-Sud e che riguarda in buona sostanza l'interscambio tra Russia e Iran. Lo scenario geoeconomico in cui il Cm è immerso risulta quindi estremamente composito, e il termine "crocevia", che pure alle volte viene usato per definire il Cm, appare altrettanto calzante di *landbridge*.

3. "NO PEACE NO WAR": I CONFLITTI IRRISOLTI DEL CM. – Le origini dei conflitti che interessano il Cm dalla fine degli anni Ottanta (1) vanno ascritti alla politica sovietica del *divide et impera*, ossia dividere territorialmente i diversi gruppi nazionali per indebolirli e renderli dipendenti da Mosca (Fig. 2). Quando l'Urss si è dissolta, l'appartenenza nazionale è divenuta la risposta ad una richiesta di identità generata dal vuoto lasciato dalla sua scomparsa. Nello stesso tempo, diveniva possibile che nuove correnti politiche emergessero senza timore di repressione. Le ideologie liberali e democratiche si sviluppavano ma restavano confinate nelle intelligenzie, mentre il nazionalismo prendeva il posto del comunismo come ideologia dominante. Nel Caucaso, considerata la complessità del quadro etnico, i nazionalismi si sono sviluppati senza freno e hanno fomentato il ricorso alle armi. Anche in questo caso, una disamina esaustiva della genesi e delle dinamiche dei conflitti esulerebbe dagli scopi di questo scritto. Ci si limiterà pertanto a fornire brevi cenni e a delineare un quadro aggiornato delle situazioni che si sono venute a determinare sul terreno.



Fig. 2 – I conflitti irrisolti del Cm.

Fonte: INALCO.

Il Nagorno Karabakh (NK), già provincia (*oblast*) autonoma a maggioranza etnica armena all'interno della Repubblica Socialista Sovietica (Rss) dell'Azerbaijan, si è autoproclamato indipendente all'indomani della dissoluzione dell'Unione Sovietica (Zarrilli, 2000; Zarrilli, 2001). Tra il 1991 e il 1994 il NK è stato teatro di un aspro conflitto (circa 20.000 vittime e oltre un milione tra rifugiati e profughi) tra l'Azerbaijan e i secessionisti armeni sostenuti da Armenia e Russia, che ne ha sancito l'indipendenza

(1) I conflitti armeno-azero per il Nagorno Karabakh (NK), georgiano-abkhazo, georgiano-osseto e russo-georgiano.

de facto. Oltre al territorio del NK, i secessionisti occupano alcune aree al confine con l'Armenia, che in caso di risoluzione del conflitto verrebbero restituite in tutto o in parte all'Azerbaijan. Dal maggio del 1994 è in vigore un armistizio ed è in corso un difficile processo di pace sotto l'egida dell'OSCE. I negoziati versano in una situazione di stallo dal 2009, mentre nell'aprile del 2016 si è registrata una *escalation* di particolare intensità lungo la linea del "cessate il fuoco", con decine di vittime anche fra i civili, secondo quanto riportato da fonti azere. Da segnalare infine il fatto che nel febbraio 2017 si è tenuto un referendum per modificare la denominazione in "Repubblica dell'Artsakh", storico toponimo armeno della regione.

Nel periodo sovietico, l'Abkhazia e l'Ossezia del sud, entrambe confinanti con la Russia, possedevano lo *status* rispettivamente di Repubblica autonoma e di *oblast* autonomo all'interno della Rss della Georgia. Nel 1991, in occasione della disintegrazione dell'Unione Sovietica, le due regioni si rivelarono ostili a Tbilisi autoproclamando la propria indipendenza e dando vita, con il sostegno della Russia, a secessioni armate che le hanno rese indipendenti *de facto* (dal 1992 nel caso dell'Ossezia del sud, dal 1993/1994 nel caso dell'Abkhazia). Una recrudescenza particolarmente grave del conflitto per l'Ossezia del sud si è verificata in occasione della guerra russo-georgiana dell'agosto 2008, detta anche dei "5 giorni" (8-12 agosto 2008). Sulle cause scatenanti della guerra dei "5 giorni" non vi è identità di vedute, ma di sicuro essa ha comportato un rafforzamento delle logiche separatiste e un consolidamento della presenza russa nel Cm, il che suggerirebbe l'ipotesi di un disegno strategico di Mosca. Inoltre, in conseguenza del conflitto, la Russia e un piccolo numero di altri Stati (2) riconoscono ufficialmente l'indipendenza delle due entità secessioniste.

I conflitti caucasici hanno caratteristiche simili: anche se numericamente molto inferiori, le minoranze separatiste sono riuscite a conseguire vittorie militari e ad instaurare una indipendenza *de facto* (Pavković e Radan, 2007; Blakkisrud e Kolstoe, 2008). Come già sottolineato, queste vittorie sono state ottenute innanzitutto grazie al sostegno militare della Russia, ma l'intervento dell'Armenia nel conflitto del NK è stato decisivo. Anche le conseguenze sono state simili: oltre ai disastri economici e umani, i conflitti hanno seriamente danneggiato il contesto politico degli Stati interessati. La situazione di conflitto costituisce infatti un freno allo sviluppo della vita democratica, e rappresenta anche un pretesto per il rafforzamento di politiche autoritarie in nome della sicurezza interna e della stabilità. A questo c'è da aggiungere, nei casi della Georgia e dell'Azerbaijan, la presenza di centinaia di migliaia di profughi espulsi dalle regioni controllate dai secessionisti. Per concludere, va sottolineato il fatto che nessuno dei conflitti è stato risolto, né vi sono prospettive che lo siano nel breve termine: restano tutti "congelati" *sine die*, in una condizione che è stata definita di "no peace no war" (Zarrilli, 2000b), lungo confini *de facto* militarmente presidiati, che rappresentano barriere quasi invalicabili alla mobilità di persone, merci, idee.

4. FRAMMENTAZIONE TERRITORIALE E (DIS)INTEGRAZIONE REGIONALE. – Gli attori esterni, come l'UE o gli organismi accademici, trattano spesso il Cm come una regione integrata, con istituzioni e rappresentanze organizzate di conseguenza. Ma questo approccio regionale, come sottolineato in precedenza, non riflette la situazione sul terreno, che è invece caratterizzata da un alto livello di frammentazione territoriale. La manifestazione più evidente di ciò è l'ostilità tra Armenia e Azerbaijan per la questione del NK, e la continua mancanza di relazioni diplomatiche tra i due paesi costituisce il più immediato ostacolo all'integrazione. Il fallimento della Georgia nel trattenere le due regioni separatiste rappresenta un ulteriore livello di frammentazione. Infine, l'embargo – e la conseguente chiusura dei confini – che la Turchia e l'Azerbaijan hanno imposto all'Armenia (sempre in conseguenza del conflitto per il NK) esclude quest'ultima da qualsiasi prospettiva di integrazione nei progetti infrastrutturali cui prima si accennava.

Uno dei motivi di questa ridotta o mancata cooperazione sono le differenze politiche, ideologiche e strategiche che sussistono tra gli attori regionali: Armenia, Azerbaijan e Georgia hanno preso strade separate, riflesso di differenti orientamenti geopolitici (Palonkorpi, 2015). La Georgia è manifestamente

(2) Nicaragua, Venezuela e qualche micro-stato insulare del Pacifico.

orientata verso l'Occidente, come dimostra anche la sua partecipazione ad alcune missioni della NATO, ed è l'unico Paese della regione ad aver siglato con la UE un Accordo di Associazione, comprendente una zona di libero scambio "globale e approfondita" (3). L'Armenia è strettamente legata alla Russia da relazioni politico-diplomatiche, militari (4) ed economiche, avendo aderito, unico tra i Paesi della regione, all'Unione Economica Eurasiatica (EEU), di cui la Russia è chiaramente il "senior partner". L'Azerbaigian, invece, forte della "rendita energetica", può concedersi il lusso di "barcamenarsi" tra opposti orientamenti e persino di cercare un ruolo individuale a livello regionale.

5. IL (RI)ASSETTO CONFINARIO. – Durante la Guerra Fredda, i confini dell'Unione Sovietica con Turchia e Iran, anche se difficilmente valicabili, erano stabili e ben definiti. Dal 1991 in poi non è più stato così: il crollo dell'Unione Sovietica, la nascita di tre nuovi Stati indipendenti nel Cm e il riassetto confinario che ne è seguito hanno messo fine a un lungo periodo di relativa stabilità regionale e di bassa intensità nelle relazioni internazionali.

Dal punto di vista dei confini esterni, la Georgia e l'Armenia hanno sostituito l'Urss nel suo confine con la Turchia (non considerando un breve tratto di 18 km che segna il confine tra la Turchia e l'*exclave* azera del Naxçivan), l'Armenia e l'Azerbaigian in quello con l'Iran. Dal punto di vista interno all'ex URSS, i confini amministrativi tra le ex Repubbliche sono diventati confini statali. Quelli che invece delimitavano il territorio di Abkhazia, Ossezia del sud e NK – che in epoca sovietica godevano di uno status di autonomia all'interno delle Repubbliche di appartenenza – si sono trasformati, da un lato, in "cease fire lines" nei confronti degli Stati successori di riferimento (la Georgia nei primi due casi, l'Azerbaigian nel terzo); dall'altro lato, in "porte d'accesso", se così si può dire, nei confronti degli Stati che potremmo definire "protettori" (la Russia nei primi due casi, l'Armenia nel terzo). L'assetto confinario attuale è quindi piuttosto intricato e problematico, e non ha nemmeno il pregio della stabilità: oltre ad una conflittualità latente, che rischia sempre di degenerare in scontro armato, in almeno un caso si è in presenza di un "confine mobile", come vedremo. La classificazione che segue, in cui vengono illustrate le diverse tipologie di confini presenti oggi nel Cm, chiarirà meglio la complessa situazione confinaria (si veda Fig. II).

5.1 *Confini statali aperti.* – Si tratta di confini aperti e funzionanti tra Stati sovrani, caratterizzati da un grado di apertura commisurato agli standard post sovietici, ossia a quelli di uno spazio geopolitico che non brilla certo per libera circolazione di persone e merci, ma che tuttavia rientrano nei canoni della "normalità". Appartengono a questa tipologia i confini tra Georgia e Azerbaigian, Georgia e Armenia, Georgia e Turchia, Azerbaigian e Russia, Azerbaigian e Iran, Armenia e Iran. Interessante, e relativamente vicino agli standard occidentali, il caso del punto di confine turco-georgiano di Sarpi sul Mar Nero, caratterizzato sia da un intenso traffico commerciale, sia da una elevata circolazione di persone, in entrambe le direzioni: lavoratori georgiani transfrontalieri che si recano quotidianamente oltre confine e turisti turchi attratti dal miglior rapporto qualità-prezzo delle strutture ricettive georgiane e da costumi più permissivi, a cui si aggiungono i turisti russi diretti in Turchia (si veda punto 5.3).

5.2 *Confini statali chiusi.* – È soprattutto il caso dei confini che l'Armenia condivide con la Turchia e l'Azerbaigian (Fig. 3), che sono stati chiusi in seguito all'embargo imposto all'Armenia come ritorsione per il sostegno dato ai connazionali del NK (5). Questa situazione, come già detto, rappresenta un grave danno per l'Armenia, che si vede esclusa dai progetti infrastrutturali in atto nel campo dei trasporti di merci e idrocarburi. Inoltre, costituisce il principale ostacolo ad una reale prospettiva di integrazione regionale. A rigore, anche il confine russo-georgiano rientrerebbe in questa tipologia, ma in effetti è più corretto inserirlo in quella successiva, data la sua non totale chiusura.

(3) *Deep and Comprehensive Free Trade Area* (DCFTA). Sulla questione si veda Cappucci, 2015.

(4) L'Armenia fa parte del *Collective Security Treaty Organization* (CSTO), antagonista della NATO.

(5) La Turchia appoggia l'Azerbaigian sotto un profilo diplomatico, sia per una storica posizione anti-armena, sia per le affinità linguistico-culturali con la nazione azera.



Fig. 3 – Confine armeno-turco (Margara, Armenia).

Fonte: L. Zarrilli.

5.3 *Confini statali “parzialmente aperti”*. – Nonostante la prolungata ostilità fra i due Paesi, esacerbata dagli eventi dell’agosto 2008, nel marzo 2010 è stato riaperto il *checkpoint* Kazbeki (Georgia) - Verkhny Lars (Ossezia settentrionale), nel cuore del Caucaso settentrionale (Dariali Gorge) (Fig. 4). Alla base di questa decisione, più che motivazioni politiche vi sono considerazioni economiche: la chiusura totale del confine russo-georgiano, conseguente al conflitto del 2008, aveva fortemente penalizzato il transito sulla direttrice Nord-Sud, con grave danno non solo per l’Armenia ma anche per l’interscambio russo-iraniano. Anche dal punto di vista georgiano l’apertura del valico ha rappresentato un’opportunità: oltre agli introiti derivanti dal traffico commerciale, si è aperta la possibilità di beneficiare di un flusso di turisti diretti verso la costa turca del Mar Nero o verso località georgiane. In considerazione di ciò, il governo georgiano, abbastanza sorprendentemente se si considera il tenore dei rapporti con Mosca, ha introdotto un *no visa regime* per i cittadini russi.

5.4 *Confini amministrativi trasformati in “cortine di ferro”*. – Quelli che fino al 1991 erano semplici confini amministrativi di enti territoriali dotati di autonomia all’interno delle Rss di Georgia e Azerbaigian (Abkhazia e Ossezia del sud; NK), sono oggi diventate piccole “cortine di ferro” nei confronti degli Stati di legittima appartenenza. Giuridicamente, si configurano come linee del “cessate il fuoco”, fortemente militarizzate e costantemente presidiate (Fig. 5). Di fatto, vengono considerati dai separatisti come confini statali a tutti gli effetti, molto difficili da oltrepassare ma non necessariamente statici: la linea del “cessate il fuoco” tra Georgia e Ossezia del sud è stata a più riprese spostata in avanti dai separatisti, che in questo modo hanno inglobato ulteriori lembi di territorio georgiano, incluso un tratto dell’oleodotto Baku-Supsa.



Fig. 4 – Valico di confine russo-georgiano (Kazbeki - Verkhniy Lars).

Fonte: L. Zarrilli.

5.5 *Confini statali trasformati in “porte d’accesso”*. – Per converso, i segmenti dei confini statali russo-georgiano e armeno-azero che si trovano sotto il controllo dei separatisti non esistono in quanto tali. Chi scrive ha avuto più volte l’opportunità di varcare il “confine” tra Armenia e territori azeri sotto il controllo dei separatisti del NK: al checkpoint nessuna particolare formalità è richiesta per i cittadini della Repubblica di Armenia, mentre i “turisti” devono semplicemente munirsi di un visto di ingresso a pagamento, facilmente acquistabile. L’attraversamento dei *checkpoint* tra Russia, da un lato, e Abkhazia e Ossezia del sud, dall’altro, probabilmente non è altrettanto semplice (6), ma è senz’altro possibile. In sostanza, al posto di confini statali, che sarebbero probabilmente chiusi a causa delle pessime relazioni tra gli Stati interessati, troviamo invece quelle che potremmo definire delle più o meno comode “porte d’accesso” da e verso la Russia o, nel caso del NK, da e verso il suo satellite “transcaucasico”, l’Armenia.

6. CONCLUSIONI. – In mancanza di svolte significative, lo scenario regionale sembra condannato ad una condizione costante di instabilità e mancata integrazione, che contribuisce a rafforzare quell’“effetto barriera” già insito nell’assetto confinario, come è stato illustrato nel precedente paragrafo. Sembra quindi che nel Cm si sia instaurato una sorta di circolo vizioso: la frammentazione politica impedisce l’integrazione regionale; la carenza di integrazione regionale consolida la frammentazione politica. In effetti, le poche forme di integrazione oggi presenti (7) escludono sempre almeno uno dei tre Paesi, il che finisce per accentuare le diversità e alimentare quel circolo vizioso di cui sopra.

(6) Chi scrive non ha avuto modo di verificarlo personalmente, ma è quello che si evince da diversi resoconti di viaggio presenti *on line*.

(7) Cooperazione energetica e trasportistica tra Georgia, Azerbaigian e Turchia; integrazione della Georgia nei progetti europei; integrazione dell’Armenia nelle organizzazioni internazionali a guida russa.



Fig. 5 – Georgia, barricata lungo la linea del “cessate il fuoco” con l’Ossezia meridionale.

Fonte: L. Zarrilli.

Non sarebbe eccessivo sostenere che nella regione è in atto una condizione di conflittualità “multilivello”, in cui ogni livello finisce per rafforzare la conflittualità degli altri: fra Stati sovrani (Armenia vs Azerbaijan; Armenia vs Turchia; Georgia vs Russia); fra Stati sovrani e entità separatiste (Georgia vs Abkhazia; Georgia vs Ossezia del sud; Azerbaijan vs NK); fra organizzazioni regionali (UE vs EEU; NATO vs CSTO); fra orientamenti geopolitici (filo-occidentale vs filo-russo).

I benefici di una integrazione regionale sono evidenti e le condizioni per un cambio di rotta, sia pur con difficoltà, potrebbero essere create laddove ne esistesse la volontà politica (Caspersen, 2008), ma le forze che “remano contro”, sia dall’interno che dall’esterno (nazionalismi, autoritarismi, ostilità ancestrali, ingerenze russe), sono ancora molto forti, né lo scenario internazionale sembra oggi improntato ad uno spirito di collaborazione e apertura.

BIBLIOGRAFIA

- BLAKKISRUUD, H., KOLSTOE P., “Living with Non-Recognition in South-Caucasian Quasi-states”, *Europe-Asia Studies*, 60, 2008, n. 3, pp. 483-509.
- CAPPUCCI M., “Identità Europea della Georgia: costruzione, promozione ed autoidentificazione”, *Etnicex, rivista de estudios etnogràficos*, 2015, n. 7, pp. 207-216.
- CASPERSEN, N., “Separatism and Democracy in the Caucasus”, *Survival. Global Politics and Strategy*, 50, 2008, n. 4, pp. 113-136.
- GIRAGOSIAN G., “Secession and Security in the South Caucasus: A Region at Risk”, *St Anthony’s International Review*, 6, 2010, n. 1, pp.145-64.
- PALONKORPI M., *The South Caucasus beyond Borders, Boundaries and Division Lines. Conflicts, Cooperation and Development*, Helsinki, Ministry for Foreign Affairs of Finland, 2015.
- PAVKOVIĆ A., RADAN P., *Creating New States. Theory and Practice of Secession*, Farnham, Ashgate, 2007.
- ZARRILLI L., “Il conflitto del Nagorno-Karabakh. Origini, evoluzione e prospettive di soluzione nello scenario di transizione

- della regione caucasica”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 2000a, n. 3, pp. 417-441.
- ZARRILLI L., “No peace no war: riflessioni sul conflitto del Nagorno-Karabagh”, «1989» *Rivista di Diritto Pubblico e Scienze Politiche*, 2000b, n. 2, pp. 313-326.
- ZARRILLI L., “The Nagorno-Karabakh Unsettled Conflict Between Ethnic And Geopolitical Issues”, *Geographica Slovenica*, Lubiana (Slovenia), 2001, n.34/1, pp. 231-242.
- ZARRILLI L., “Post soviet Armenia between transition and blockade: socio-economic dynamics and geopolitical constraints”, *Revista Romana de Geografie Politica*, Oradea (Romania), 2004, n. 1-2, pp.99-108.

Tbilisi State University: tamar.dolbaia@tsu.ge, joseph.salukvadze@tsu.ge
Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti-Pescara: luca.zarrilli@unich.it

RIASSUNTO: Ponte terrestre tra Mar Nero e Mar Caspio, il Caucaso meridionale rappresenta un crocevia geoeconomico per il transito commerciale di merci e idrocarburi sulla direttrice Est-Ovest. Al tempo stesso, è considerato una regione “a rischio” a causa dell’instabilità legata ai conflitti etnici scoppiati in seguito alla cessazione dell’Unione Sovietica, che hanno condotto alla costituzione di Repubbliche autoproclamate sostenute da Mosca e alla conseguente creazione di barriere strategico-militari lungo instabili linee del “cessate il fuoco”. Il contributo intende quindi fare il punto della situazione sull’assetto confinario della regione, alla luce delle dinamiche geopolitiche e geoeconomiche in atto.

SUMMARY: Landbridge between the Black and Caspian Seas, South Caucasus is a geoeconomic crossroads for the trade of goods and hydrocarbons along the East-West route. At the same time, it is considered a region “at risk”, because of the ethnic conflicts occurred after the collapse of the Soviet Union, that led to the establishment of self-proclaimed Republics backed by Moscow and to the consequent creation of strategic-military barriers along instable “ceasefire lines”. The paper aims at analysing the situation of the borders in the region, in the context of the ongoing geopolitical and geoeconomic dynamics.

Parole chiave: Caucaso meridionale, confini, conflitti etnici, secessione
Keywords: South Caucasus, borders, ethnic conflicts, secession

ANTONELLO SCIALDONE

TERRITORI CONTESI E PROGETTI IDENTITARI NELLA CRISI UCRAINA

1. GUERRA IN CRIMEA E DONBASS. – Ad un quarto di secolo dall'indipendenza, l'Ucraina è precipitata sul fronte orientale in un aspro conflitto con la Russia, che dopo la brutale annessione della Crimea (1) non dismette le proprie mire sulle aree di confine. Si consuma così nel cuore geografico del nostro continente una transizione dal dominio sovietico che ha avuto caratteri ambigui e tuttora irrisolti. Occupando all'incrocio tra Europa ed Asia una posizione di assoluto rilievo dal punto di vista geostrategico nell'intersezione del corridoio Nord-Mediterraneo (Huseynov, 2017, p. 586), l'immenso territorio (2) di questa "nazione inattesa" non ha mai smesso di rappresentare per Mosca l'oggetto di una pressione costante: l'inconcepibile *vulnus* della separazione è sfociato in una clamorosa violazione di sovranità ed in un'azione militare apparentemente fulminea ma lungamente preparata. Nell'arco di pochi mesi, tra fine 2013 ed inizio 2014, una sollevazione popolare a Kiev produce la caduta di un Presidente avido e disonesto (3) che – ad un passo dalla formalizzazione di accordi con le istituzioni comunitarie, molto attesi dall'opinione pubblica del Paese – recede dalle intese con l'Europa e stringe i legami con Putin; vengono travolte varie vestigia del passato sovietico e abbattute decine di statue di Lenin (Liubarets, 2016); asserendo di dover difendere gli interessi delle popolazioni russofone che costituiscono la maggioranza dei residenti in Crimea, il Cremlino decide l'occupazione militare dei centri di potere nella penisola, insedia un governo amico e fa ratificare da un referendum l'annessione alla Russia (4) avviandosi ad esercitare in funzione anti-Nato pieno controllo dell'area del Mar Nero (Kushnir, 2017).

Le prospettive della penisola paiono legate ormai all'idea della fortezza inespugnabile dotata di un crescente potenziale distruttivo: in spregio del diritto internazionale vi si appostano dotazioni nucleari riutilizzando basi a suo tempo dismesse dal governo ucraino (Tytarchuk, 2015). Mancando di mezzi propri, l'economia locale diviene massicciamente dipendente dai sussidi di Mosca; quanti ad un mese dall'annessione non fecero opzione per la cittadinanza russa risultano forzatamente stranieri sul suolo di nascita o di abituale residenza (Hughes e Sasse, 2016); molti sono emigrati, risultano dispersi o, come nel caso della minoranza tatara, vedono ridimensionati i propri diritti politici. Ma ciò che l'Occidente giudica come esito di occupazione e violenza è per Mosca soprattutto ritorno alla madrepatria (Teper 2015) e "*restoration of historical justice*" (Gushin *et al.*, 2015, p. 5).

Il secondo fronte è interno al Donbass, regione sud-orientale di antica industrializzazione che confina con la Russia e che, esprimendo orientamenti politici antieuropei, ha spesso sostenuto partiti e movimenti che richiedevano maggiore autonomia da Kiev (Giuliano, 2015). Si ha evidenza qui di infiltrazioni di corpi militari russi tra i combattenti separatisti che nel 2014 proclamano l'autonomia delle Repubbliche Popolari di Donetsk e Luhansk, *puppet-states* chiaramente non riconosciuti dalla comunità internazionale (Von Twickel, 2018). Questo conflitto ha in sé elementi ambivalenti, recando tracce tanto della violazione di sovranità da parte di una potenza straniera quanto di una sorta di guerra civile tra

(1) In era sovietica fu trasferita dalla Russia all'Ucraina per ottimizzarne gestione amministrativa e dotazioni infrastrutturali: la vulgata del 'dono' di Kruscev fu una costruzione della propaganda comunista successiva al 1954.

(2) Oltre 600mila km quadrati ne fanno la più estesa nazione europea dopo la Russia.

(3) Su misfatti e nepotismo di Victor Yanukovych, espressione dei clan di oligarchi filorussi provenienti dal Donbass, si rimanda a Kudelia, 2014.

(4) L'adesione confligge con gli esiti di Knott (2015), secondo cui il sentimento filorusso della Crimea sarebbe più incerto di quanto non si creda. La stessa Crimea aveva 25 anni prima confermato la dichiarazione di indipendenza ucraina, pur mantenendo in seno al nuovo Stato sovrano uno status di repubblica autonoma.



cittadini della stessa nazione (Katchanovski, 2016). Il controllo dei secessionisti (5) è attivo su una porzione areale che non arriva al 10% della regione interessata. Eckert (2017) calcola che lo Stato ucraino non può comunque dispiegare pieno controllo sul 7% del proprio territorio e su 750 km di frontiere terrestri (6) su un totale di 5700 km.

Agli analisti di questioni internazionali l'azione di Mosca pare corrispondere ad un disegno offensivo di amplissimo spettro che combina uso dell'informazione e strategie militari con pressioni politiche e leve economiche (Jonsson e Seely, 2015). La modalità di “*hybrid warfare*” che ne deriva (Snegovaya, 2015) include tecniche di fabbricazione di notizie false e manipolazione della controparte discendenti dalla dottrina militare sovietica (7): poggia su logiche di estrema semplificazione dei contenuti (8) che in forme spregiudicate polarizzano gli orientamenti e inducono risposte emotive (Darczewska, 2014).

La narrazione ufficiale del Cremlino propone un'incongrua interpretazione umanitaria di tale interventismo riferendosi a gruppi russofoni rimasti oltre confine e promuovendolo così ad una specie di sostegno a “compatrioti” in difficoltà (9). Tale argomento incarna da un ventennio il perno di una sorta di politica della diaspora: risale addirittura al 1994 un primo atto governativo che statuisce per Mosca il diritto – ed anzi l'obbligo morale – dell'intervento in favore dei russi che sono in Paesi esteri, ma è precisamente nel 1998 che viene varata una legge che trascende i profili etnici ed allarga implicitamente la platea di riferimento includendovi persone emigrate dall'URSS o dalla Russia, ex cittadini sovietici, soggetti russofoni, discendenti di compatrioti e persino coloro che riconoscono un legame culturale e spirituale con la Russia (Kolsto, 1999; Molodikova, 2016). La cornice ideologica che produce tali precipitati è la teorizzazione del *Russkiy Mir*: il Mondo Russo che è contemporaneamente strumento di azione politica, orizzonte di civilizzazione, progetto istituzionale conforme agli obiettivi di una potenza che improvvisamente si dichiara come la più divisa nel contesto globale, e reclama l'unificazione (Laruelle, 2015). Ovunque sia in pericolo una sola delle centinaia di milioni di persone che corrispondono a questo costruito, Mosca ritiene di aver titolo per intervenire. (10)

2. FANTASMI. – Se alla “sindrome imperiale” del Paese più esteso del globo sembrava già attagliarsi un ruolo geopolitico unico al mondo (11), in questo scenario di apparente de-territorializzazione, i confini dell'impero, e in senso lato i confini tra Stati, perdono di peso: possono essere oltrepassati e di fatto rideterminati, celando dietro la difesa degli interessi dei popoli russi mire di espansione delle sfere di influenza. (12) La strategia che prima della crisi ucraina ha portato nelle regioni post-sovietiche alla creazione di entità funzionali agli obiettivi del Cremlino (negli ultimi decenni Transnistria, Nagorno-Karabakh, Ossezia del Sud e Abkhazia) esemplifica quella che è stata definita come modalità caotica di dominio: mescolando violazione delle frontiere e uso della forza a sostegno di pulsioni separatiste, da una

(5) Presumibilmente l'azione congiunta di Mosca e dei presunti irredentisti contava su una sollevazione anti-ucraina che è stata assai limitata anche nei gruppi etnici russofoni (Samokhvalov, 2015 p. 1386), e che anzi ha dovuto registrare in loco l'adesione di molti volontari civili accanto alle truppe regolari ucraine.

(6) Nel bilancio del conflitto in esame questi dati vanno aggiunti ad almeno 2 milioni di sfollati (o meglio dispersi: *IDP-Internally Displaced Persons*) e a diecimila morti (il numero dei feriti è doppio).

(7) La teoria della *Spetspropaganda* (Propaganda speciale) che dal 1942 si insegnava nelle scuole militari, abbandonata negli anni '90, viene recuperata in Russia dal Duemila come scienza dotata di un peculiare status accademico.

(8) Per molto tempo, ad esempio, fonti russe hanno descritto il governo ucraino con espressioni spregiative (“nazisti di Kiev”) imputandogli disegni di persecuzione dei gruppi etnici russofoni, e hanno celebrato la superiorità di tradizioni religiose e valori familiari difesi da Mosca come baluardo rispetto alla corruzione dei costumi tipica dell'Europa a cui Kiev guardava con attenzione: argomenti non privi di presa soprattutto sulle classi di età più anziane (Cheskin, 2017).

(9) Tant'è che Casula (2017) descrive i tratti della politica estera di Putin in questo scenario ricorrendo alla categoria di approccio biopolitico, dato che – sia pure in modi strumentali e con evidente violenza – pretende di attestare una qualche presa in carico del benessere di una specifica popolazione. In giustapposizione a questa terminologia è utile rinviare a Yermolenko (2015) che caratterizza invece come *zoopolitics* l'aggressività estrema del Cremlino e la sua visione delle relazioni tra nazioni, fondata su rapporti di forza.

(10) Nel gergo internazionale questa posizione è nota con la sigla R2P (*Responsibility to Protect*). Rilevano Slobodchikoff e Davis (2017, pp. 31-33) che di fronte ai rilievi dell'Occidente il potere russo usa il metodo del “*whataboutism*” contestando ai propri critici la mancanza di autorità morale e rovesciando specularmente su di loro i medesimi capi d'imputazione: la questione della Crimea viene ad esempio ribaltata col riferimento all'intervento in Kosovo.

(11) Pain (2016) richiama il criterio che gli ideologi di Putin definiscono con l'espressione “Geografia come destino”.

(12) Nell'immagine evocativa di un intellettuale conservatore, “*Russian psyche is immersed in geography, (...) our Sacred History is the history of Russian spatial expansion*” (cit. in Torbakov, 2016, p. 110). Il che sinistramente echeggia una facezia in voga ai tempi dell'URSS secondo cui alla domanda “Con quali paesi confina l'Unione Sovietica?” si rispondeva: “Con tutti quelli che desidera”.

sovversione interna di scala medio-piccola Mosca innesca una minaccia permanente per l'intero Paese che patisce l'invasione: una forma di sineddoche politica, nell'acuta lettura di Dunn e Bobick (2014, pp. 409-411). La tattica scalare di destabilizzazione sortisce un esito drammatico e congela la regione sotto attacco in una dimensione purgatoriale. Ma in tal modo Putin, rappresentando la perfetta incarnazione del nemico esterno, ha significativamente contribuito al consolidarsi del sentimento nazionale in Ucraina (Zhurzhenko, 2014).

Tensioni persistenti sono radicate nei rapporti tra le due nazioni. Rifacendosi a mitologemi codificati in epoca zarista, la Russia si richiama ad un'oscura entità semi-statale risalente al Medioevo (13) da cui discenderebbe una comune origine dei due popoli ed un'inestricabile fratellanza che la magniloquenza sovietica ha lungamente celebrato nel Novecento. Per converso l'Ucraina contesta al potente vicino un atteggiamento coercitivo di sopraffazione costante nel corso dei secoli che avrebbe impedito l'emergere di un profilo nazionale e di un'autonomia piena. E da questo punto di vista una sostanziale difformità tra le due realtà riguarda proprio il tema di un'*identità nazionale egemonica*, assente o debolissima nel caso ucraino, a differenza dell'altro contesto (Brudny e Finkel 2011, p. 829). Ma altri fattori di dissomiglianza si rinvergono addirittura nella letteratura ottocentesca sui caratteri nazionali: laddove la Russia pare storicamente incline all'autocrazia, al centralismo, al collettivismo, all'altro popolo si associano valori quali libertà, federalismo, individualismo (Kappeler, 2003).

Continuando sul registro delle distanze tra orientamenti, in decenni a noi più vicini la retorica di Mosca sia pure strumentalmente (14) ha enfatizzato la vicinanza tra i due paesi, mentre quella di Kiev ha insistito sulla separatezza (15): se la seconda ha nel corso di questo quarto di secolo esaltato peculiarità distintive e fattori di discordanza, la prima ha raccontato la nascita di un'Ucraina indipendente come mutilazione o disarticolazione di un'unione originaria e quasi naturale.

Giocando sulla metafora del corpo della nazione, Billè (2014) scrive che la perdita di un territorio produce il senso di una continua mancanza alla stregua di un arto-fantasma, e nota che è in modo così sofferto che i russi percepiscono il fantasma ucraino. Ma partendo dalla stessa metafora si può rilevare con maggior drammaticità ciò che descrive la foto di un murale rilanciata da molti siti ucraini dal 2014 (Fig. 1): le due mani che non si stringono hanno i colori delle due nazioni, quella a sinistra (giallo-blu come la bandiera ucraina) sanguina, e quella russa ha sei dita avendo asportato all'altra la Crimea (16).



Fig. 1 – Foto di un murale rilanciata da molti siti ucraini dal 2014.

Fonte: <https://culanth.org> (Cultural Anthropology website).

(13) Kyiv Rus', probabilmente una congerie di popolazioni tributarie.

(14) Si guardava ai 'fratelli minori' ucraini descrivendoli come *bobol*, rozzi contadini (Riabchuk, 2016): stereotipo dispregiativo che esprime una forma di colonialismo banale. Si noti che in lunga russa *ukraina* significa 'periferia'.

(15) Un elemento problematico è però rappresentato dal forte livello di interdipendenza che caratterizza tuttora l'economia delle due nazioni: non v'è spazio qui per approfondire il tema.

(16) La scritta in ucraino si traduce con "Fratelli?".

Lo smembramento qui non ha valenze astratte e fantasmatiche, ma un'evidenza dolorosa e mostruosa insieme. Il richiamo alla fratellanza, ormai decaduto, viene svelato come sinistro esercizio di "ipocrisia organizzata" (Kazarski, 2017, pp. 56-7).

Se un'analogia tra i due Stati può intravedersi oggi è quella generata paradossalmente dalla radicalizzazione del conflitto: Puleri (2018) rileva su entrambi i fronti una "militarizzazione" delle coscienze e della cultura, naturalmente orientata in direzioni opposte, che pare non lasciare margini a posizioni più sfumate nei circuiti intellettuali e nell'opinione pubblica dei due Stati. Ma la demonizzazione dell'antagonista non aiuta a trovare soluzioni, seppure fornisce impeto patriottico ad *élites* politiche ed accademiche (Molchanov, 2016).

3. IL PASSATO COME BARRIERA. – Ancora prima dell'esplosione del conflitto, la pressante interferenza del Cremlino e le divergenti letture del processo di transizione post-sovietica hanno in effetti consegnato all'Ucraina un percorso di Stato indipendente assai problematico. Vale la pena di richiamare in sintesi taluni aspetti di questo territorio amplissimo e composito, le cui singole componenti sono state storicamente esposte all'influenza e al dominio di varie potenze (17): lo testimonia pure il fatto che i principali centri urbani (dalla capitale ad Odessa, da Kharkiv a Lviv) sono relativamente vicini alle frontiere del Paese. Alle notevoli differenze domestiche non rende ragione la semplice distinzione tra Est ed Ovest riferita al divisorio naturale del fiume Dniepr: una cospicua letteratura (Nemiria, 2000; O'Loughlin, 2001; Goode, 2012; Osipian e Osipian, 2012; Karacsonyi *et al.*, 2014) ha preso in considerazione vari profili storico-geografici, etnolinguistici, politici, demografici, religiosi ricavandone aggregati diversi e confermando comunque l'estrema differenziazione interna di questo contesto, mentre in sede di analisi economica Mykhnenko e Swain (2010) hanno mostrato come squilibri regionali già rilevanti in era sovietica siano ulteriormente cresciuti.

Dopo l'indipendenza del 1991, in opposizione speculare alla rivendicazione russa delle asserite origini comuni e del destino unitario (Kuzio, 2001) è venuta avanti la definizione di un'identità nazionale perseguita tramite la diffusione di narrazioni primordiali che esaltavano un millennio di 'tradizione ucraina' e rinviavano a radici misconosciute (18) forzando una tradizione secolare di polimorfismo socioculturale che mediava tra Occidente e mondo slavo (Pachlovska, 2004). Pur non essendo mancati moniti accorti di studiosi (19) che caratterizzavano piuttosto l'Ucraina come mosaico di diverse etnie e di geografie nidificate, di appartenenze miste e di apporti culturali complessi, si è rimossa la consapevolezza del "*matrioska nationalism*" cercando tracce di un passato glorioso (Kolossoff, 2003): e si è usata la storia come campo di battaglia (20) tentando di costruire memorie unitarie ed appartenenze comuni con un approccio semireligioso.

Ma se da un canto la reinvenzione del passato può consentire ad una nazione in cerca di identità di descriversi come vittima del fato che raggiunge la salvezza tramite la sofferenza e la glorificazione, una storia concepita in termini manichei può d'altro canto divenire fattore divisivo ed elemento traumatogeno (Kravchenko, 2014; Yurchuk, 2012): di modo che vengono messi alla prova proprio l'unità ed il senso di comunità che si presumeva di coltivare non riconoscendo le differenze di partenza. Se già tre lustri fa molti ucraini si descrivevano come *Tuteshni* (21) ovvero come persone la cui identificazione primaria corrisponde con il territorio locale e non con lo Stato centrale (Wilson, 2002), l'identità che oggi prevale nel Paese viene descritta come "*atomized*" (Sotiriou, 2016) e la polarizzazione tra gruppi etnici e *cleavages* territoriali può arrivare al punto di concepire l'altro come straniero inaffidabile e potenziale nemico (Salnyikova, 2014).

Lo stato attuale dei rapporti tra Kiev e Mosca viene dagli addetti ai lavori assimilato ad una sorta di

(17) Oltre alla Russia vanno citate almeno l'Unione polacco-lituana e l'Impero austro-ungarico. Porzioni dell'Ucraina attuale sono state acquisite nel secolo scorso da territori prima appartenenti a Cecoslovacchia e Romania.

(18) Mescolando disinvoltamente sedicenti scoperte archeologiche e riletture storiche, si è preteso di accreditare l'Ucraina – terra natale di Omero ed Ovidio! – come luogo ancestrale dei popoli indoeuropei, in quanto culla della lingua degli Sciti "la più antica d'Europa" e della misconosciuta civiltà dei Tripilliani (Ivakhiv, 2005; Kuzio, 2005).

(19) Oltre al testo seminale di Von Hagen (1995) cfr. Hrytsak (2004) e Plokhyy (2007).

(20) Vedi esempi in Portnov (2014) e Sklokin (2013).

(21) *Tut* significa "questo luogo".

conflitto congelato o di stallo, indotto dalla convinzione che per ciascuna delle due parti un'accelerazione produrrebbe costi maggiori (Kimmage, 2017). In questo scenario non stupisce tanto l'ultimo artificio concettuale messo in campo dal Cremlino per legittimare l'attrazione del Donbass fuori dall'Ucraina: la scoperta della Novorossiya o Nuova Russia – termine corrispondente ad una *guberniya* istituita da Caterina la Grande nel 1764, decaduto nel 1802, ed ennesimo esempio di una guerra di simboli in cui la storia viene piegata alle esigenze della geopolitica – colpisce al più perché semanticamente veicola l'idea palingenetica della rinascita (Suslov, 2017).

Ma stupisce negativamente di più la tentazione che sembrerebbe affermarsi in circoli intellettuali ucraini distanti dal Donbass (Portnov, 2017) e che si riferisce in un certo senso alla convenienza dell'abbandono di quel territorio all'influenza di Mosca: considerandolo una sorta di corpo estraneo poco assimilabile rispetto al resto del Paese, pensatori di varia estrazione parrebbero quasi compiacersi del fatto che una perdita definitiva produrrebbe una nazione appena più piccola ma molto più compatta. Oltre alla già evocata militarizzazione del dibattito pubblico, tale tendenza attesta la difficoltà a fare i conti con una dimensione multi-etnica (22) ed ancora il desiderio oscuro di una compiuta omogeneità della nazione. A ben vedere, attesta la prevalente tensione all'uniformità e soprattutto la paura (o il rigetto) della complessità: ma questa – se guardiamo più attentamente – è ormai una cifra che non concerne soltanto la vicenda ucraina e spiega la deriva di molti nazionalismi contemporanei.

BIBLIOGRAFIA

- BILLÉ F., "Territorial phantom pains (and other cartographic anxieties)", *Environment and Planning D: Society and Space*, 2014, n. 31, pp. 163-178.
- BRUDNY Y., FINKEL E., "Why Ukraine Is Not Russia", *East European Politics and Societies*, 25, 2011, n. 4, pp. 813-833.
- CASULA P., "Russia's Foreign Policy from the Crimean Crisis to the Middle East: Great Power Gamble or Biopolitics?", *Rising Powers Quarterly*, 2, 2017, n. 1, pp. 27-51.
- CHESKIN A., "Russian soft power in Ukraine: a structural perspective", *Communist and Post-Communist Studies*, 50, 2017, n. 4, pp. 277-287.
- DARCZEWSKA J., *The Anatomy of Russian Information Warfare*, Warsaw, OSW-Centre for Eastern Studies, 2014.
- DUNN E.C., BOBICK M., "The empire strikes back: War without war and occupation without occupation in the Russian sphere of influence", *American Ethnologist*, 41, 2014, n. 3, pp. 405-413.
- ECKERT D., "L'Ukraine ou les contours incertains d'un Etat européen", *L'Espace Politique*, 3, 2017, n. 33, pp. 1-26.
- GIULIANO E., "The Social Bases of Support for Self-determination in East Ukraine", *Ethnopolitics*, 14, 2015, n. 5, pp. 513-522.
- GOODE J.P., "Trading Places? Regionalism in Russia and Ukraine", *Tamkang Journal of International Affairs*, 16, 2012, n. 2, pp. 86-145.
- GUSCHIN A.V., MARKEDONOV S., TSIBULINA A., *The Ukrainian Challenge for Russia*, Moscow, Russian International Affairs Council, 2015.
- HRYTSAK Y., "On Sails and Gales, and Ships Sailing in Various Directions: Post-Soviet Ukraine", *Ab Imperio*, 2004, n. 1, pp. 229-254.
- HUGHES J., SASSE G., "Power ideas and conflict: ideology, linkage and leverage in Crimea and Chechnya", *East European Politics*, 32, 2016, n. 3, pp. 314-334.
- HUSEYNOV V., "Revisiting the Ukraine crisis: realist reflections on causes and consequences", *CES Working Papers*, 9, 2017, n. 4, pp. 582-596.
- KAPPELER A., *Great Russians and Little Russians: Russian-Ukrainian Relations and Perceptions in Historical Perspective*, Washington, Jackson School of International Studies, 2003.
- KARACSONYI D., KOCSIS K., KOVALY K., MOLNAR J., POTI L., "East-West dichotomy and political conflict in Ukraine-Was Huntington right?", *Hungarian Geographical Bulletin*, 63, 2014, n. 2, pp. 99-134.
- KASIANOV G., THER P. (eds), *A laboratory of transnational history: Ukraine and recent Ukrainian historiography*, Budapest, Central European University Press, 2009.
- KATCHANOVSKI I., "The separatist war in Donbas: a violent break-up of Ukraine?", *European Politics and Society*, 2016, n. 17, pp. 473-489.
- KAZARSKI A., "From 'colony' to 'failing state'?", in MAKARYCHEV A., YATSYK A. (eds), *Vocabularies of International Relations after the Crisis in Ukraine*, New York, Routledge, 2017, pp. 54-69.
- KIMMAGE M., *Getting beyond Minsk: toward a resolution of the conflict in Ukraine*, Washington, Transatlantic Academy, 2017.
- KNOTT E., "Generating Data: Studying Identity Politics from a Bottom-up Approach in Crimea and Moldova", *East European Politics, Societies and Cultures*, 29, 2015, n. 2, pp. 467-486.
- KOLOSOV V., "After Empire: Identities and Territorialities in the Post-Soviet Space", in AGNEW J.A., MITCHELL K., TOAL G.

(22) La vera risorsa della storia transnazionale dell'Ucraina, secondo la suggestione di Kasianov e Ther (2009).

- (eds), *A companion to political geography*, Oxford, Blackwell Publishing, 2003, pp. 251-270.
- KOLSTO P., "Territorialising diasporas: the case of Russians in the former Soviet Republics", *Millennium*, 28, 1999, n. 3, pp. 607-631.
- KRAVCHENKO V., "Ukraine faces its Soviet past: history vs. policy vs. memory", in LIM J., WALKER B., LAMBERT P. (eds), *Mass Dictatorship and Memory as Ever Present Past*, London, Palgrave Macmillan, 2014, pp. 87-119.
- KUDELIA S., "The House That Yanukovich Built", *Journal of Democracy*, 25, 2014, n. 3, pp. 19-34.
- KUSHNIR O., "Russian geopolitical advancements in the Black Sea Region: the annexation of Crimea", *Athenaeum*, 56, 2017, pp. 111-135.
- KUZIO T., "Identity and nation-building in Ukraine. Defining the Other", *Ethnicities*, 1, 2001, n. 3, pp. 343-365.
- KUZIO T., "Nation building, history writing and competition over the legacy of Kyiv Rus in Ukraine", *Nationalities papers*, 33, 2005, n. 1, pp. 29-58.
- JONSSON O., SEELY R., "Russian Full-Spectrum Conflict: An Appraisal After Ukraine", *Journal of Slavic Military Studies*, 2015, n. 28, pp. 1-22.
- IVAKHIV A., "In Search of Deeper Identities. Neopaganism and 'Native Faith' in Contemporary Ukraine", *Nova Religio*, 8, 2005, n. 3, pp. 7-38.
- LARUELLE M., *The 'Russian World'. Russia's Soft Power and Geopolitical Imagination*, Washington, CGI, 2015.
- LIUBARETS A., "The Politics of Memory in Ukraine in 2014: Removal of the Soviet Cultural Legacy and Euromaidan Commemorations", *Kyiv-Mobyla Humanities Journal*, 2016, n. 3, pp. 197-214.
- MOLCHANOV M., "Russia as Ukraine's Other: Identity and Geopolitics", in PIKULICKA-WILCZEWSKA A., SAKWA R. (eds), *Ukraine and Russia*, Bristol, E-International Relations Publishing, 2016, pp. 195-210.
- MOLODIKOVA I., "Compatriots' Policy in Modern Russia: Peculiarities in Development of Russian World", in MOLODIKOVA I., SZIGETVARI T. (eds), *Migration in Eurasia. The First 25 Years of the Post-Soviet Era*, Budapest, Hungarian Academy of Sciences, 2016, pp. 11-33.
- MYKHENKO V., SWAIN A., "Ukraine's diverging space-economy: the Orange Revolution, post-soviet development models and regional trajectories", *European Urban and Regional Studies*, 17, 2010, n. 2, pp. 141-165.
- NEMIRIA G., "Regionalism: An underestimated dimension of state-building", in WOLCHIK S., ZVIGLYANICH V. (eds), *Ukraine: The Search for a National Identity*, Oxford, Rowman & Littlefield Publishers, 2000, pp. 183-198.
- O'LOUGHLIN J., "The regional factor in contemporary Ukrainian politics: scale, place, space, or bogus effect?", *Post-Soviet Geography and Economics*, 42, 2001, n. 1, pp. 1-33.
- OSIPIAN A., OSIPIAN A., "Regional Diversity and Divided Memories in Ukraine", *East European Politics and Societies*, 26, 2012, n. 3, pp. 616-642.
- PACHLOVSKA O., "Tra comunismo e globalizzazione: crisi della coscienza critica della cultura (Ucraina e Bielorussia)", *Studi slavistici*, 1, 2004, n. 1, pp. 35-68.
- PAIN E., "The imperial syndrome and its influence on Russian nationalism", in KOLSTO P., BLAKKISRUUD H. (eds), *The New Russian Nationalism*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 2016, pp. 46-74.
- PLOKHY S., "Beyond nationality", *Ab Imperio*, 2007, n. 4, pp. 25-46.
- PORTNOV A., "Soviétisation et désoviétisation de l'Histoire en Ukraine", *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 2, 2014, n. 45, pp. 95-127.
- PORTNOV A., "The arithmetic of otherness. Donbas in Ukrainian intellectual discourse", *Eurozine*, 1.6.2017.
- PULERI M., "Values for the Sake of the (Post-Soviet) Nation", *Southeastern Europe*, 2018, pp.1-26.
- RIABCHUK M., "Ukrainians as Russia's negative other: History comes full circle", *Communist and Post-Communist Studies*, 49, 2016, n. 1, pp. 75-85.
- SALNYKOVA A., "Barriers to Inter-group Deliberation in Divided Ukraine", in UGARRIZA J., CALUWAERTS D. (eds), *Democratic Deliberation in Deeply Divided Societies*, London, Palgrave Macmillan, 2014, p. 89-111.
- SAMOKHVALOV V., "Ukraine between Russia and the European Union: Triangle Revisited", *Europe-Asia Studies*, 67, 2015, n. 9, pp. 1371-1393.
- SKLOKIN V., "Nationalization of the Past and the Problem of the Social Relevance of History in Contemporary Ukraine", *Sensus Historiae*, 12, 2013, n. 3, pp. 55-68.
- SLOBODCHIKOFF M., DAVIS G.D., "Roots of Russian Soft Power: Rethinking Russian National Identity", *Comparative Politics*, 2017, n. 2, pp. 19-36.
- SNEGOVAYA M., *Putin's Information Warfare in Ukraine*, Washington, Institute for the Study of War, 2015.
- SOTIRIOU S.A., "The irreversibility of history: the case of the Ukrainian crisis (2013-2015)", *Southeast European and Black Sea Studies*, 16, 2016, n. 1, pp. 51-70.
- SUSLOV M., "The Production of 'Novorossiya': A Territorial Brand in Public Debates", *Europe-Asia Studies*, 69, 2017, n. 2, pp. 202-221.
- TEPER Y., "Official Russian identity discourse in the light of annexation of Crimea: national or imperial?", *Post-Soviet Affairs*, 32, 2015, n. 4, pp. 378-396.
- TORBAKOV I., "Ukraine and Russia: Entangles Histories, Contested Identities and a War of Narratives", in BERTELSEN O. (ed), *Revolution and war in contemporary Ukraine*, Stuttgart, Ibidem-Verlag, 2016, pp. 89-120.
- TYTARCHUK O., "The annexed Crimea: illegal arms transfers and its impact on security in the Black Sea Region", in ONDREJCSAK R., PEREPELYTSIA G. (eds), *Ukraine, Central Europe and the Future of European Security*, Bratislava, CENAA, 2015, pp. 125-142.
- VON HAGEN M., "Does Ukraine have a history?", *Slavic Review*, 54, 1995, n. 3, pp. 658-673.
- VON TWICKEL N., "Russia and the People's Republics in Eastern Ukraine", *Russian Analytical Digest*, 214, 28.2.2018, pp. 2-5.

- WILSON A., "Elements of a theory of Ukrainian ethno-national identities", *Nations and Nationalism*, 8, 2002, n. 1, pp. 31-54.
- YERMOLENKO V., "Russia, zoopolitics and information bombs", in WILSON A. (ed), *What Does Ukraine Think?*, London, ECFR, 2015, pp. 71-79.
- YURCHUK Y., "Nexus Between Cultural Trauma, Collected Memories and Social Trust: a Glass Half-Full, Half-Empty or Shattered. A case of the post-1991 Ukraine", in TORNQUIST-PLEWA B., BERNSSAND N. (eds), *Painful Past and Useful Memories. Remembering and Forgetting in Europe*, Lund, Centre for European Studies, 2012, pp. 73-89.
- ZHURZHENKO T., "A Divided Nation? Reconsidering the Role of Identity Politics in Ukraine Crisis", *Die Friedens-Warte*, 2014, n. 89, pp. 249-267.

Istituto Nazionale per l'Analisi delle Politiche Pubbliche (INAPP), Roma: a.scialdone@inapp.org

RIASSUNTO: Storicamente rappresentata come mosaico di etnie diverse e terra di polimorfismo culturale, l'Ucraina è caratterizzata da varie geografie nidificate e da differenze regionali ampliate negli ultimi tempi. La transizione post-sovietica dopo l'indipendenza conseguita nel 1991 è stata oltremodo complicata, e la pressione della Russia non è mai venuta meno fino alla brutale annessione della Crimea e alla drammatica trasgressione della sovranità ucraina con l'occupazione militare del Donbass. Il testo analizza i tratti problematici del processo di *nation-building* (incluso il ricorso strumentale alla storia per progetti identitari confliggenti) e della violazione dell'integrità territoriale perpetrata dalla 'guerra ibrida' russa.

SUMMARY: Historically described as a land of cultural polymorphism and a significant ethnic mosaic, Ukraine belongs to several nested geographies with regional differences that have even grown in recent times. After independence gained in 1991, post-Soviet transition has been exceptionally distressing and Russian pressure has never disappeared, until unlawful annexation of Crimea and dramatic breach of Ukrainian sovereignty represented by military occupation of Donbass. The text analyzes problematic traits of nation-building process (including use of history as battleground for competing identity projects) and of infringement of territorial integrity perpetrated by Russian hybrid warfare.

Parole chiave: Ucraina, Russia, geopolitica

Keywords: Ukraine, Russia, geopolitics

ROSALINA GRUMO

CENTRALISMO E AUTONOMIE LOCALI. L'UTOPIA NELLA SFIDA DELLA CATALOGNA (SPAGNA)*

1. PREMESSA. – Nel mondo globalizzato e in un'Europa interconnessa dove formalmente non vi sono confini per merci, capitali, servizi, lavoratori, famiglie e studenti la spinta verso l'integrazione appare nei fatti sempre più lontana. Mentre nell'Ue si assiste ad un malessere dilagante riprende vigore il fascino delle identità tanto che, negli ultimi anni, si sono moltiplicate le rivendicazioni identitarie a livello nazionale e subnazionale. Forze centrifughe e centripete erano già presenti nel Trattato di Maastricht del 1992 e con l'allargamento dell'Ue si è creata una forbice sempre più ampia e una disomogeneità sul piano politico, socio economico e costituzionale. Ma quale evoluzione ha avuto lo Stato e quale ruolo hanno assunto gli elementi che hanno spostato la dimensione relativa alla sovranità verso il decentramento e in che modo le categorie relative all'Identità/Ideologia e alla Coesione/Divisione si stanno manifestando? L'evoluzione dello Stato si fonda su caratteri culturali, ideologici ed economici in base ai quali si esplica l'esercizio del potere. Una prima forma di modello statale in Europa si esprime nel Seicento. Tale modello fu esportato in tutto il mondo. Nell'evoluzione dello Stato la divisione politica ha risposto a fenomeni (colonizzazione, conflitti, industrializzazione) che portano ad una perdita dello spazio come categoria concettuale. Tutto ciò ha modificato sia le forme statali che i confini, giungendo ad una sorta di flessibilità, anche riguardo le forme di potere (Casari, Corna Pellegrini, Eva, 2004). Lo Stato con i suoi elementi costitutivi: popolazione, territorio e sovranità, strettamente connessi tra di loro, è caratterizzato da sistemi di governo diversi (teocratico, totalitario e democratico), a cui corrispondono particolari modi di organizzare la vita sociale, sulla base delle influenze storiche che si sono espresse nel corso dei secoli (Ferro, 1993; Lizza, 2001). In epoca moderna l'economia, la cultura e la politica hanno determinato la forza e la potenza di uno Stato (Pounds, 1980; Lizza, 2009). Le scelte istituzionali mirano a raggiungere la stabilità, la prosperità e difendere la sicurezza e l'integrità di uno Stato. Altrettanto importante in tale contesto è la Nazione o lo Stato nazione lì dove risultano essenziali elementi che sottolineano l'omogeneità, la condivisione di fattori identitari e di coesione sociale forti come la lingua, la religione (Hobbsbawn, 1991). Ma i processi di internazionalizzazione e globalizzazione hanno fatto perdere incisività al potere politico e hanno eroso la sovranità e il centralismo, a causa della presenza di forze sovranazionali. Altrettanto è avvenuto riguardo il territorio, con i fenomeni di decentramento e deterritorializzazione, mentre la popolazione sia riguardo le dinamiche demografiche che rispetto alla rilevanza del fenomeno migratorio e agli spostamenti massicci dei gruppi umani vive fasi di instabilità che si riflettono negli Stati (Grumo, 2014). Dunque la coesione e la divisione si manifestano attraverso confini labili che i sistemi democratici, attraverso la partecipazione e la rappresentanza politica, devono costantemente regolare come forma di garanzia, pace e prosperità.

Lo Stato moderno si fonda su una struttura caratterizzata da una varietà di forme istituzionali, giuridiche e di governo che tendono al centralismo, ma in parallelo già dai primi del Novecento insieme alla dimensione dello Stato come entità politica perfetta nascono concetti quali federazione, autonomia, flessibilità (Harvey, 1997; Pounds, 1980, Lacoste, 2008). Al centralismo e federalismo si aggiunge l'importanza assegnata all'unità territoriale della regione come sistema territoriale complesso sia sotto il profilo economico che sociale e politico, il cui esempio scaturisce dalle politiche territoriali dell'Unione

* Il contributo è il risultato di periodi di ricerca svolti in Catalogna (nel 2011, 2015 e 2017) presso la Facoltà di Geografia e Storia (Proff. Joan Tort i Donada, Horacio Capel- Dipartimento di Geografia umana); l'Università Autonoma di Barcellona (Prof. Francesc Munoz); lo IET (Institut d'Estudis Territorials) (Università Pompeu Fabra); la Diputació di Barcellona (Dott. Maria Herrero Canela, Direcció d'Estudis i Prospecctiva); la Generalitat di Barcellona; l'Idescat (Institut d'Estadística de Catalunya; Centre de Cultura Contemporània de Barcelona).



europea e dal fenomeno del nuovo regionalismo. Tale fenomeno ha origine dalla crisi dello Stato-nazione ed è generato da fattori istituzionali ed economici (Vallega, 1994; 2004). Si affermano così i poteri sovranazionali che orientano i piani di sviluppo e la coesione della regione contribuendo alla formazione di nuove forme di *governance* multilivello, ponendo attenzione alla valorizzazione, al capitale sociale, alla cultura locale e alle economie regionali in ambito internazionale. Di fatto questa maggiore autonomia e attenzione alle regioni, si è tradotta nell'euro regionalismo, un modello tecnocratico dove la legittimazione politica, il decentramento delle risorse finanziarie e normative non ha sortito gli effetti sperati, anche a causa della presenza di un disequilibrio socio-spaziale delle Regioni (Conti, Giaccaria, Rossi, Salone, 2014). Con la globalizzazione alla presenza di nuove entità intermedie (macroregioni, regioni, città metropolitane e abolizione delle province) e al conseguente rilievo dato ai sistemi locali si contrappone una visione nuovamente centralista (si ergono muri e barriere, le politiche riportano al centro le esigenze dei singoli paesi) che non sembra seguire una linea coerente rispetto all'indirizzo, rispondendo ad esigenze di chiusura (Società Geografica Italiana, 2013). Si tratta dunque di una visione e di una realtà differenziate che si sta manifestando con uno scenario frammentato e di difficile comprensione da leggere e interpretare nella sua evoluzione continua (Faraguna, 2015). In tale contesto, il caso di studio della Catalogna in Spagna focalizza l'analisi su una Comunità autonoma che, attraverso diverse tappe, sta portando avanti una sfida per lo Statuto di autonomia e il riconoscimento di una distinta nazione all'interno della Spagna e dell'Unione Europea. A questo proposito si cercherà di valutare quali siano i fattori culturali, sociali, politici ed economici che giustificano un distacco osservando la situazione sotto alcuni profili: la popolazione, il governo centrale, la spinta secessionista, l'autodeterminazione del popolo catalano e l'ottica dell'Unione europea.

2. LA CATALOGNA: DINAMICHE DI UNA REGIONE IN DIVENIRE. – La realtà insegna che la tendenza a costituire una federazione in alcuni paesi si è manifestata in diverse forme. In Spagna ad esempio si sono create micro-regioni che agiscono secondo la legge di tendenza regionale ma a cui lo Stato conferisce autonomia amministrativa, in virtù di una tradizione storica, etnica e culturale o per la loro condizione fisico-geografica. In tal caso si può parlare di Stato regionale che consiste in una sorta di mediazione tra Stato unitario e Stato federale. In tale contesto non si parla ancora di indipendenza o secessione e la nazione non è ancora nazionalismo. Inoltre l'identità non prende il posto dell'ideologia e le frammentazioni producono cambiamenti e non divisioni. Ma cosa è accaduto in Spagna e in Catalogna? L'analisi ha riguardato diversi piani. Il primo è quello geografico-storico che indica nell'organizzazione territoriale la presenza di elementi divisivi e le vicende politiche che hanno riguardato quest'area. I Paesi catalani sono caratterizzati dalla montagna, da una depressione centrale e dalla costa, i cui 2/3 riguardano il Mar Mediterraneo (Font i Galolera, Tort i Donada, 1995; Cosul Giribat, 1994). Inoltre, si evidenzia un forte densità della popolazione già presente dai primi anni del Novecento. Oggi vi sono 7,5 milioni di abitanti e forte è il fenomeno delle immigrazioni che fanno della Catalogna un paese multi-etnico (170 paesi) (Tallada, 1918, Idescat, 2017). Una tappa importante, ai fini del tema trattato, è la posizione autoritaria assunta dal re Filippo V che decreta la fine delle tradizioni e istituzioni politiche catalane. Mentre la definizione dell'organizzazione del territorio spagnolo vede come primo intervento il Real Decreto del 30 novembre 1833 di Maria Cristina in cui si individuano 50 province intese come aree di identità storica, culturale e idiomantica. In epoca moderna la Guerra civile (1936-1939) e il periodo franchista (1939 al 1975) stigmatizzano l'evoluzione e le sorti della Spagna e lasciano segni indelebili nel tessuto di questo paese. Le spinte autonomistiche furono represses a favore di un modello nazionalista e totalitario. Ma tornando all'organizzazione politica si giunge alla Costituzione del 1978 (titolo VIII) che stabilisce la possibilità di identificarsi secondo una propria ideologia e nazionalità e l'istituzione di 17 Comunità Autonome, divenute 19 nel 1995, con l'aggiunta di Ceuta e Melilla (Tort i Donada, 2002, 2006; Latorre Gaia, 1977) (Fig. 1). Tale processo diede luogo a diverse vicende legate al regionalismo di difficile soluzione. Si stabiliscono anche i municipi e le province e le demarcazioni di tipo locale "Comarca" che prende il nome da marca (frontiera), Mancomunidades de Municipio, Entidades sub-municipales, demandate alla libera scelta delle Comunità Autonome (Carreras, 1996; Casassas, Vila, 1979). Per comprendere l'attuale situazione in Catalogna si deve prendere in considerazione l'insieme dei fattori culturali, identitari, economici e politici che sottendono l'evoluzione dei fatti. L'identità può essere vista come elemento di divisione, ma anche di coesione (De Riquer, 2000). Un'espressione di tale

identità è la lingua catalana, parlata quasi da tutta la popolazione che convive con il castigliano. Essa si presenta come una forma ed espressione di identificazione culturale della popolazione che comunque non può rendere i Paesi catalani una nazione catalana. Forte è anche il senso di appartenenza come se si trattasse di una nazione distinta, un sentimento che caratterizza anche i Paesi baschi. Tutto ciò si riflette nell'evoluzione dei partiti politici e dei movimenti indipendentisti che accompagnano e sostengono la separazione, oltre alla presenza di simboli (il marchio Barcellona è un simbolo locale ma anche globale). I fattori economici e la forza industriale e finanziaria della Catalogna, considerata motore della Spagna, hanno fatto il resto. Oggi l'organizzazione politica della Catalogna è caratterizzata dall'istituzione della Comunità Autonoma: Generalitat de Catalunya. Essa si compone di: Parlamento, Presidente, Governo, Amministrazione locale con funzioni esecutive e organizzata in Dipartimenti, Diputació (Barcellona, Girona, Llerida e Tarragona), Comarche, Municipi (944) e altri enti locali (AA.VV., 2005).

3. IL PUNTO DI SVOLTA E LE VICENDE ATTUALI. – Un momento considerato cruciale nell'evoluzione delle vicende che riguardano la Catalogna verso l'indipendenza riguarda la revisione nel 2006 del governo centrale di Zapatero, approvata nel 2010, che di fatto limita l'autonomia della Catalogna. Dal 2000 al 2007 la Catalogna vive un momento di forte crescita, ma successivamente la crisi economica dell'Eurozona ha riaperto i dibattiti già accesi sulla possibilità di restare all'interno di un'organizzazione statale che di fatto, come è stato detto, nel 2010 ha depotenziato le opportunità della Comunità autonoma di poter gestire il proprio sviluppo in diversi settori (sanità, istruzione, assistenza sociale). La questione da economica diviene politica. Nasce così il catalanismo che rappresenta una posizione e una risposta chiara, conflittuale e intollerante nei confronti di uno Stato che minaccia l'elemento differenziale della Catalogna e che diviene rivoluzionario in quanto secondo le opinioni dei catalani lo Statuto di Autonomia è stato mutilato dalla giurisprudenza spagnola. In questo scenario sono tante le critiche rispetto alle ragioni di eventuali derive ed errori di valutazione da parte di intellettuali e accademici. Ai partiti e ai movimenti socio politici seguono referendum sovranisti non ufficiali (2011-2014) che si sviluppano tra una richiesta di far rientrare in un rango giuridico e istituzionale i Paesi Catalani e una rivendicazione della propria storia. Tutto ciò comporta un allontanamento dalle istituzioni spagnole. In particolare già il referendum del 2014, considerato illegittimo, ebbe come risultato la propensione per l'indipendenza (2.236.806 cittadini favorevoli). Tale posizione si ufficializza nelle elezioni del 2015 con la vittoria dei partiti indipendentisti: Junts pel Si primo partito (Artur Mas) e ultimo il Partito Popolar (Mariano Raioy). Da una crisi del sistema istituzionale e dei partiti tradizionali (impossibilità di creare un governo stabile e debolezza del Premier) nasce la necessità di far riferimento a nuovi partiti, con un forte sentimento di nazionalità che porterà alla transizione nazionale e all'applicazione del diritto di decidere (Capel, 2003, 2005). Gli ultimi avvenimenti, tra l'autunno del 2017 (non dimentichiamo che nell'agosto 2017 anche Barcellona vive un attentato terroristico) ad oggi, sono caratterizzati da tentativi contrari all'unità nazionale e asimmetrici anche rispetto all'Ue in cui già si è celebrata l'uscita (Regno Unito e Brexit), o ci sono stati referendum anche se con obiettivi diversi (federalismo fiscale) come in Lombardia e Veneto. Il governo catalano con Carles Puigdemont alla guida della Generalitat dal 12 gennaio 2016 e la Catalogna hanno vissuto in un mondo parallelo alla Spagna, virtuale, dove l'indipendenza sarebbe stato un facile passaggio e altri Stati avrebbero riconosciuto il nuovo Stato. In realtà nulla di ciò è avvenuto. Questi avvenimenti sono stati analizzati attraverso fonti a stampa italiane e catalane e testimonianze dirette. La fase che precede il referendum del 1° ottobre stigmatizza la presenza di una popolazione ferma sulle proprie posizioni che persegue un fondamentalismo di un inesistente diritto a decidere e un governo nazionale inerte nella lunga fase che ha preceduto i fatti dell'autunno 2017, oltre che alla presenza di una "crepa catalana" che può provocare effetto domino in Ue. In tale fase iniziano le fasi del boicottaggio al referendum (La Repubblica, 21 settembre, 2017; Corriere della Sera, 22 settembre, 2017; La Stampa, 22 settembre 2016; L'Espresso, 24 settembre, 2017). La stampa catalana evidenzia le minacce che si stanno indirizzando verso il governo catalano, la difficoltà nell'allestimento dei seggi e il presagio di violenze da parte della polizia che di fatto si sono manifestate, impedendo il voto, oltre che riflessioni sulla validità del referendum e su quanto poteva succedere riguardo all'indipendenza dal governo spagnolo (La Vanguardia 24-26-30 settembre 2017). Di fatto il referendum del 1° ottobre è considerato illegittimo e dunque osteggiato con la forza, con seggi chiusi e sigillati e la presenza di polizia locale (Mossos d'esquadra) e nazionale (Guardia civil). Le ragioni dell'autonomia prevalgono (90% pari

a 2.024.144 voti), ma ciò certamente non rappresenta la maggioranza della popolazione catalana, pur rappresentando un chiaro segnale di cambiamento. Da un lato c'è il popolo e in questo caso la piazza che hanno avuto un ruolo rilevante, dall'altro la voce di chi cerca un dialogo. Di fatto si sono spaccate famiglie, gruppi sociali, amici. I giorni seguiti al referendum sono caratterizzati da richiesta di chiarimenti, di dialogo (impossibile ormai), trattative, arresti di alcuni ministri del governo regionale (prigionieri politici), grande richiamo mediatico sulla questione catalana sino alla dichiarazione di indipendenza della Catalogna del 27 ottobre, come atto inevitabile. Ma lo scenario appare subito alquanto incerto. In esso regna una confusione geopolitica, istituzionale e politica, difficilmente gestibile. Tutti cercano di prevalere: monarchici più o meno spagnolisti, liberali, socialisti ma anche reazionari a Madrid e a Barcellona, repubblicani radicali, cattolici moderati e gruppi anarcoidi (Limes, 2017). In questa fase il governo spagnolo (con un intervento del Re Felipe di Spagna, peraltro poco incisivo) è stato debole. Il 29 ottobre Puigdemont lascia la Spagna e si rifugia a Bruxelles con quattro ministri e il 31 ottobre la procura spagnola chiede che sia processato per sedizione (dai 15 ai 30 anni di prigione). Il governo dunque trae forza a livello interno e mediatico attraverso il ricorso all'art. 155 della Costituzione, riappropriandosi delle competenze regionali, destituendo il governo e indicendo nuove elezioni il 21 dicembre 2017 (Internazionale, 2017, 2017a). Mariano Rajoy si affida dunque anch'esso alla popolazione per restituire un nuovo governo ai catalani, dare nuovamente potere a Barcellona, ma soprattutto salvare la sovranità e la centralità della nazione. In tutto questo l'Europa quale ruolo ricopre? Di fatto non si è stati in grado di mediare tra Madrid e Barcellona preoccupandosi soprattutto degli effetti della vicenda catalana sull'Ue (Internazionale, 2017). Le elezioni del 21 dicembre con i leader indipendentisti esuli (Puigdemont) o in prigione (Junqueras) e con una partecipazione dell'82% della popolazione consegnano una Catalogna divisa in due. I centristi di Ciudadanos e la leader Arrimadas che guiderà il primo gruppo del Parlamento di Barcellona rappresenta il primo partito che supera gli indipendentisti (Esquerra Republicana). Ma il risultato certo è la sconfitta di Rajoy con un Partito popolare che praticamente è affondato nonostante sia stato il protagonista nella risposta alla spinta indipendentista (ricorso all'art. 155) e nella convocazione delle elezioni. Ciò sostiene ancor di più la fotografia dell'anomalia catalana.

4. CONCLUSIONI. – L'Ue in tale contesto vede la Catalogna come una ulteriore minaccia alla coesione e in tal senso i premier dei diversi Stati dell'Ue hanno appoggiato il governo spagnolo auspicando la ragionevolezza, anche perché gli effetti domino non sono poi così improbabili. Ci sono state conseguenze immediate da parte delle banche, imprese (2000), investitori che hanno rapidamente spostato le loro sedi, rispetto ad una probabile uscita dall'Ue e dunque ad un sostanziale isolamento. Ad oggi il quadro non è completamente chiaro nonostante i risultati delle elezioni. Ci sono certamente ragioni che hanno portato a queste decisioni e motivi che hanno determinato certe reazioni. Comunque la si pensi il governo spagnolo ha usato la violenza dimostrando di non rappresentare una leadership politica. Sino ad oggi lo Stato nazionale eterogeneo è stato ed è il contenitore della democrazia liberale, almeno in Europa. Il principio di autodeterminazione può affascinare ma ci si chiede chi deve decidere del diritto a governarsi da sé e soprattutto con quali modalità ciò può avvenire? Lì dove c'è una Europa che sta perdendo il ruolo di integrazione fra gli Stati nazionali si può accettare che l'unità debba passare attraverso la disintegrazione degli Stati? E poi è ancora così lontana la relazione fra le secessioni e i conflitti o le pulsioni xenofobe? Queste rappresenterebbero derive inaccettabili, anche perché già vissute e dagli errori normalmente si impara. Resta la considerazione che a volte è la stessa geografia a spiegare la separazione e il populismo (il grado di vicinanza o lontananza dalla città, la densità di popolazione, il grado di isolamento del territorio). Infine non meno importante è il sentirsi parte di una nazione, l'essere ascoltati dal governo centrale e avere la percezione di contare come cittadini, ma soprattutto come persone.



Fig. 1 – Organizzazione amministrativa della Spagna nel 2007.

Fonte: Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica, 2017.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Geografía regional*, Barcelona, Edicions de la Universitat Oberta de Catalunya, 2005, pp. 82-86.
- CAPEL H., *La cosmòpolis y la ciudad*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2003.
- CAPEL H., *El modelo Barcelona un examen critico*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2005.
- CARACCILO E., “Madrid a Barcellona”, *Limes*, 2017, n. 10, pp. 7-30.
- CARACCILO L., “La crepa catalana”, *L'Espresso*, 24 settembre 2017, pp. 52-53.
- CARRERAS C., *Geografía de Catalunya*, Barcelona, Oikos-tau, 1996, pp. 109-113.
- CASARI M., CORNA PELLEGRINI G., EVA F., *Elementi di geografia economica e politica*, Roma, Carocci, 2004, p. 167.
- CASASSAS L., VILA P., “En l'evolució de la geografia catalana”, in VILA P., *La divisió territorial de Catalunya*, Barcelona, Curial, 1979, p. 16-17.
- CONTI S., GIACCARIA P., ROSSI U., SALONE C., *Geografia economica e politica*, Torino, UTET, pp. 64-68.
- COSUL GIRIBAT I., *Geografia general des Països Catalans*, Barcelona, Enciclopedia Catalana, 1994.
- DE RIQUER B., *Identitas contemporanies: Catalunya i Espanya*, Barcelona, Eumo Vic, 2000.
- FARAGUNA P., “L'identità nazionale nell'Unione europea come problema e come soluzione”, *Come vota l'Europa*, 2015, n. 5, Bologna, Il Mulino, pp. 866-875.
- FERRO G., *Fondamenti di geografia politica e geopolitica*, Milano, Giuffrè, 1993.
- FONT I GALOLERA J., TORT I DONADA J., *Geografía Universal*, Madrid, Editorial 92, 1995, pp. 5-7.
- GISBERT J., MUNOZ T., “El Govern garanteix que es votarà i el resultat tindrà tota la validalesa”, *La Vanguardia*, 30 Setembre 2017, p. 15.
- GRUMO R., *Geografie, migrazioni e nuove generazioni. Un'indagine in Puglia*, Roma, Aracne, 2014.
- HARVEY D., *La crisi della modernità*, Milano, Il Saggiatore, 1997.
- HOBBSAWN E.J., *Nazioni e nazionalismi dal 1780*, Torino, Einaudi, 1991.

- IDESCAT, *Cifras de Catalunya*, Barcelona, 2017.
- INSTITUTO GEOGRÀFICO NACIONAL, CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÒN GEOGRÀFICA, *Mapas de Catalunya*, Barcelona, 2017.
- INTERNAZIONALE, “La rivolta catalana”, *Internazionale*, 6-12 ottobre 2017.
- JUAN J., “Catalogna, Europa”, *Internazionale*, 3-9 novembre 2017a, pp. 18-20.
- LACOSTE Y., *Geopolitica, la larga historia del presente*, Madrid, Sintesis, 2008.
- LATORRE GAIA R., *Catalunya. Resumen geografic*, Barcelona, Barcino, 1977.
- LIMES, “La Spagna non è l’Uganda”, *Limes*, 2012, n. 4.
- LIZZA G., *Geopolitica. Itinerari del potere*, Torino, Utet, 2001.
- LIZZA G., *Scenari geopolitici*, Torino, Utet, 2009.
- OPPE A., “Il mistero delle urne nascoste rafforza le speranze catalane”, *La Repubblica*, 22 settembre 2017, p. 10.
- POUNDS N., *Manuale di geografia politica*, Milano, Franco Angeli, 1980.
- ROSASPINA E., “Intervista a Fernando Savater: Madrid doveva mostrarsi più ferma. Un compromesso non è più possibile”, *Corriere della Sera*, 22 settembre 2017, p. 11.
- SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Politiche per il territorio (guardando l’Europa)*, *Rapporto annuale*, Roma, 2013.
- TALLADA J.M., *Demografia de Catalunya*, Barcelona, Museo Social, 1918.
- TARIN S., MUNOZ T., “Objetivo: que no se repita ni un 9-N. La fiscalia quiere impedir colegios electorales en edificios públicos el 1-0”, *La Vanguardia*, 24 septiembre 2017, pp. 24.
- TARIN S., “La Fiscalia ordena a los Mossos evitar que el 1-0 se vote en las escuelas”, *La Vanguardia*, 26 Septiembre 2017, p. 15.
- TORT I DONADA J., *Per qué Catalunya es como es*, Barcelona, Edicions 62, 2002.
- TORT I DONADA J., *Interrogants sobre l’organització territorial*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2006.
- TORT I DONADA, PAUL I CARRILL V., MALUQUER I FERRER J., *L’organització del territori. Un repte per al segle XXI?*, FUCE, Barcelona, Galerada, 2008.
- VALLEGA A., *Geopolitica e sviluppo sostenibile. Il sistema mondo nel secolo XXI*, Milano, Mursia, 1994.
- VALLEGA A., *Le grammatiche della geografia*, Bologna, Pàtron, 2004.

INSTITUTO GEOGRAFICO NACIONAL (www.ign.es) accesso il 24 novembre 2017

DIPUTACIÒ (www.diba.cat) accesso 15 ottobre 2017

IDESCAT (www.idescat.cat) accesso il 18 ottobre 2017

UNIVERSITÀ DI BARCELONA (www.ub.edu) accesso il 13 maggio 2011

UNIVERSITÀ AUTONOMA DI BARCELONA (www.uab) accesso il 27 maggio 2011

IET (www.upf.edu) accesso il 15 settembre 2015

GENERALITAT DI CATALOGNA (www.gencat.cat) accesso il 13 dicembre 2017

Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”: rosalina.grumo@uniba.it

RIASSUNTO: Nel mondo globalizzato e in un’Europa interconnessa dove formalmente non vi sono confini per merci, capitali, servizi, lavoratori, famiglie e studenti la spinta verso l’integrazione appare nei fatti sempre più lontana. Mentre nell’Ue si assiste ad un malessere dilagante riprende vigore il fascino delle identità tanto che, negli ultimi anni, si sono moltiplicate le rivendicazioni identitarie a livello nazionale e subnazionale. In tale contesto, il caso di studio della Catalogna in Spagna focalizza l’analisi su una Comunità autonoma che, attraverso diverse tappe, sta portando avanti una sfida per lo Statuto di autonomia e il riconoscimento di una distinta nazione all’interno della Spagna e dell’Unione Europea. A questo proposito si cercherà di valutare quali siano i fattori culturali, sociali, politici ed economici che giustificano e sostengono un distacco.

SUMMARY: In the globalized world and in an interconnected Europe where formally there are no borders for goods, capitals, services, workers, families and students, the drive towards integration appears in ever more distant facts. While in the EU there is a widespread malaise, the fascination of identities is renewed, so much so that, in recent years, identity claims have multiplied at the national and sub-national levels. In this context, the case study of Catalonia in Spain focuses the analysis on an autonomous community that, through various stages, is carrying on a challenge for the Statute of autonomy and the recognition of a distinct nation within Spain and the European Union. In this regard, we will try to assess the cultural, social, political and economic factors that justify and support a separation.

Parole chiave: sovranità, comunità locale, identità
Keywords: sovereignty, local community, identity

MICHELE PIGLIUCCI

L'AUTONOMISMO TRIESTINO E LA CRISI DELLO STATO-NAZIONE. APPUNTI PER UNA GEOGRAFIA DELL'IDENTITÀ

1. INTRODUZIONE. – Tanto è stato scritto sul carattere peculiare della città di Trieste e del suo territorio, inesorabilmente legato a un concetto di confine che corre ai bordi dell'abitato e che identifica la stessa identità cittadina condizionando, prima che la realtà esterna, la stessa percezione dei suoi abitanti, di cui caratterizza l'identità (Ara, Magris, 2007; Battisti, 2018).

L'elemento principe della specialità culturale triestina è difatti proprio nella sua multiforme composizione etnico-linguistico-culturale, elemento oramai radicato nella comunità e foriero allo stesso tempo di tensioni e di una comune percezione di alterità in grado di fare da collante identitario rispetto alla realtà circostante a varia scala.

Fin dalla metamorfosi del XVIII secolo, quando l'Imperatore Carlo VI d'Austria con la "patente di Porto Franco" trasformò un piccolo borgo di pescatori nel porto dell'Impero, Trieste è stata caratterizzata da un inestricabile intreccio di nazionalità e identità locali che ha costruito, nei secoli, una particolare identità cittadina. In questo senso la città è divenuta paradigma delle criticità legate allo studio delle identità e del confine, per la posizione geografica e per l'unica esperienza storica.

Durante il Novecento, secolo dei nazionalismi, le diverse identità sono esplose in contrapposizioni violente e i relativi stati nazionali si sono aspramente contesi il possesso della città causando gravi tensioni: in otto lustri ben sette diverse bandiere hanno sventolato sul castello di San Giusto (De Szombathely, 2009). Questa contesa ha inasprito le lacerazioni etniche interne provocando profonde divisioni fra i cittadini della stessa città, storicamente composta da cittadini di diverse lingue.

L'ingresso nell'Unione Europea e l'abbattimento dei confini fra gli Stati ha innescato un processo di riduzione della pressione interna alla città, entro la quale numerose comunità non italofone convivono ancora oggi. Caduto il confine, infatti, il porto di Trieste ha nuovamente riacquisito la possibilità – perduta nel 1918 – di relazionarsi con il proprio retroterra naturale, sia in termini commerciali che in termini culturali.

2. IL MULTICULTURALISMO DI TRIESTE. – Abitata prevalentemente da italiani, la città vanta da secoli storiche presenze di abitanti non italofoeni tra i quali intercorrono complessi rapporti di convivenza che hanno generato, nel tempo, nuove identità locali trans-nazionali fondate principalmente sulla percezione dell'alterità.

Gli sloveni sono sicuramente la comunità storicamente più importante: si tratta di una minoranza autoctona, tutelata dalla legge e dotata di istituzioni culturali proprie e di una certa libertà soprattutto in campo educativo: oltre al *Dolomiten* in Alto Adige, lo sloveno *Primorski Dnevnik* è l'unico quotidiano in lingua straniera edito in Italia da una comunità linguistica non italofoena.

La comunità conta anche una casa editrice in lingua slovena e diverse cooperative e istituti culturali di varia natura, ma ad oggi non esistono dati ufficiali sulla effettiva consistenza numerica: chiarire questo dato non è difatti nell'interesse degli stessi componenti la comunità, in quanto un riferimento statistico circa la distribuzione degli sloveni sul territorio condizionerebbe inevitabilmente, in un senso o nell'altro, i complicati equilibri costruiti nel tempo sul territorio. Anche per questa ragione nei censimenti svolti nella regione (ultimo quello del 2011) manca il quesito circa la composizione etnica del territorio, presente invece nei censimenti altoatesini. La stessa specifica indicazione circa la nazionalità, presente nel censimento croato, è assente dal censimento sloveno, e impedisce di conoscere la reale presenza degli italiani in particolare nelle zone costiere.



TAB. I – LE PRINCIPALI ISTITUZIONI CULTURALI SLOVENE DI TRIESTE

Nome sloveno	Nome italiano	Acronimo
<i>Založništvo tržaškega tiska</i>	Stampa editoriale di Trieste	ZTT
<i>Zveza cerkvenih pevskih zborov</i>	Associazione Cori Parrocchiali	
<i>Slovenski dijaški dom "Srečko Kosovel"</i>	Casa dello studente sloveno	
<i>Združenje slovenskih športnih društev v Italiji</i>	Unione delle associazioni sportive slovene in Italia	ZŠSDI
<i>Slovenska prosveta</i>	Centro culturale sloveno	
<i>Slovenska kulturno-gospodarska zveza</i>	Unione culturale economica slovena	SKGZ
<i>Svet slovenskih organizacij</i>	Confederazione delle organizzazioni slovene	SSO
<i>Društvo "Glasbena matica"</i>	Associazione "Glasbena matica", Centro musicale sloveno	
<i>Narodna in študijska knjižnica</i>	Biblioteca nazionale slovena e degli studi	NŠK
<i>Slovensko stalno gledališče</i>	Teatro stabile sloveno	SSG
<i>Slovenski raziskovalni inštitut</i>	Istituto sloveno di ricerche	SLORI

Fonte: elaborazione dell'autore.

Anche la comunità croata vanta una presenza storica, e possiede una prestigiosa sede e una biblioteca in lingua: tra le attività, si occupa principalmente di mantenere attivi i contatti con la realtà di Fiume, dove ancora sopravvive una minoranza italiana (1).

La comunità di lingua tedesca, erede dei lunghi secoli di dominazione asburgica, sopravvive, priva di organizzazioni associative etniche, attorno alle congregazioni cattolica e luterana di lingua tedesca.

La comunità serbo-ortodossa conta circa diecimila membri, una cifra equivalente a quasi il 5% della popolazione cittadina, la cui vita culturale ruota attorno alla famosa chiesa di San Spiridione (i *s'ciavoni* in dialetto triestino) (2).

L'attivissima comunità greca (3), anch'essa presenza storica molto antica, è ridotta oramai a sole seicento unità mentre a poche decine di persone ammonta la storica, ma quasi scomparsa, comunità armena.

Anche la comunità svizzera, anch'essa presenza storica, conta oggi appena una cinquantina di famiglie per un totale di un centinaio di persone (4).

Infine alcune comunità straniere meno recenti mantengono comunque presenze significative, come gli albanesi (circa duemila persone perfettamente integrate) e i circa cinquecento romeni.

3. L'INDIPENDENTISMO TRIESTINO. – Terminato il Novecento, l'epoca dei nazionalismi, lo Stato-Nazione è entrato in un profondo processo di crisi causato da diversi fattori: primo fra tutti l'affermazione sulla scena geopolitica di realtà sovranazionali complesse, sia territoriali (come l'Unione Europea) sia non territoriali (come i diversi organismi della finanza internazionale che condizionano sempre più le politiche). La caduta dei confini infraeuropei, ad esempio, ha provocato la venuta meno di uno dei parametri fondamentali della sovranità statale, cioè la percezione fisica di un confine lineare che, dividendo gli Stati, sostenga la distinzione del sé dall'altro. Questo processo rafforza dunque le identità territoriali sub-statali, che traggono attrattività dalla sussidiarietà concepita dall'Unione Europea su base regionale.

Il cedimento, più o meno volontario e consapevole, di porzioni di sovranità a questi organismi sovranazionali ha rappresentato il grimaldello in grado di incrinare la forza dello Stato-Nazione, elemento che – dichiarato morto con la Guerra Fredda – era riemerso in occasione della caduta del "Muro di Berlino" e si era riaffermato tanto da sembrare oramai imprescindibile, fino alla fine del secolo scorso.

(1) Comunità croata di Trieste: <http://www.comunitacroatatrieste.it/>.

(2) Comunità serba di Trieste: <http://www.comunitaserba.org/index/storiacomunita>.

(3) Comunità Greco Orientale di Trieste: <http://www.comgrecotrieste.it/>.

(4) Circolo Svizzero di Trieste: <http://www.circolosvizzerotrieste.it/>.

Nelle crepe della crisi dello Stato-Nazione si sono poi inserite, in diversi contesti, le mai completamente risolte identità territoriali subnazionali, che hanno iniziato un percorso di occupazione di uno spazio apparentemente lasciato vuoto dalla Nazione in crisi. L'affermazione dei movimenti indipendentisti regionali in diverse parti d'Europa (Catalogna, Scozia, Corsica, Veneto per citare i principali) ha rappresentato la novità geopolitica degli ultimi anni: una situazione potenzialmente dalle importanti prospettive in un futuro sempre più destinato a rimescolare le carte delle identità regionali e macro-regionali attraverso il depotenziamento statale da parte delle entità sovranazionali.

Trieste non è esente da questi processi: caduto il "muro" che per tutta la Guerra Fredda ha diviso la città dai Balcani facendone una "testa senza corpo" (Valussi, 2000, p. 175), la città ha recuperato il proprio retroterra naturale non italofono. La caduta formale dei confini con la Slovenia e sempre più con la Croazia, infine, ha portato a una città da sempre legata all'idea di frontiera a recuperare un rapporto con la penisola balcanica, che le ha permesso di riorganizzare la stessa percezione identitaria cittadina. La perdita di perifericità nella tensione geopolitica, e il ritrovato dialogo con il carso sloveno e con l'Istria, hanno rafforzato nella città la percezione di terzietà rispetto alle entità statali, alimentando l'idea di un'identità fondata su questa biunivoca alterità: se fino a ora a Trieste ci si definiva Italiani o Sloveni per distinguersi rispettivamente dagli "*S'ciavi*" e dai "*Taliàn*", negli ultimi tempi emerge sempre più forte una non nuova identità caratterizzata dalla valorizzazione della differenza nei confronti delle identità nazionali limitrofe, categorie sempre meno capaci di fornire adeguati elementi di appartenenza.

Emerge in questo senso una nuova concezione urbana sempre meno disposta ad aderire a uno specifico carattere di rivendicazione nazionale: una "triestinità" costruita sull'adesione a una realtà urbana multiforme e multi-etnica, che si vuole ingiustamente oppressa dai nazionalismi limitrofi ma in realtà ben solida in una propria percezione fondata un'insopprimibile alterità rispetto all'altro.

Questa percezione trova ora spazio anche nella mobilitazione politica cittadina attraverso dinamiche particolari, in alcuni sensi non troppo dissimili da quanto sta avvenendo in altre regioni europee: pur godendo di minore fama rispetto agli analoghi movimenti in Veneto, il fenomeno dell'indipendentismo triestino è una componente storica importante del recente passato della Città, che ha visto nell'opzione indipendentista urbana (non regionale) lo strumento di risoluzione delle inevitabili tensioni etniche interne alla popolazione, attraverso l'identificazione identitaria urbana intesa come valorizzazione della specificità rispetto alle rivendicazioni nazionaliste del XX secolo.

In Città i primi partiti indipendentisti risalgono all'epoca del Territorio Libero di Trieste, lo Stato previsto nel 1947 dal Trattato di Parigi che avrebbe dovuto garantire – nelle intenzioni dei firmatari – la "terzietà" di Trieste fra Italia e Jugoslavia. In questa occasione i partiti favorevoli all'indipendenza della città da Italia e Jugoslavia ottennero risultati importanti nelle elezioni amministrative soprattutto nel 1952, quando raccolsero addirittura un terzo delle preferenze.

Le tensioni geopolitiche legate alla Guerra Fredda, e in ultimo i gravi episodi del Novembre 1953 (Pigliucci, 2013), portarono al fallimento del progetto statale cittadino e alla spartizione del territorio fra i due contendenti, con il ritorno della città giuliana all'Italia. Tuttavia la componente favorevole all'idea di Trieste come realtà speciale e indipendente rimase in forma latente nel panorama politico cittadino, fino a riemergere nel nuovo millennio.

Nel 2011 viene infatti fondato il Movimento Trieste Libera (MTL), un partito politico costruito sulla convinzione che sostiene l'esistenza del Territorio Libero di Trieste (TLT) come Stato non sia mai cessata, e che la sua sovranità non sarebbe mai venuta meno per via di alcuni vizi di forma che renderebbero nulli sia il Memorandum di Londra, sia il Trattato di Osimo.

Il Movimento raccoglie in poco tempo molto consenso soprattutto facendo leva soprattutto sulla tesi secondo cui le tasse versate allo Stato Italiano dal 1954 sarebbero raccolte in maniera illegittima, e perciò da restituire.

In poco tempo il MTL è cresciuto abbastanza da riuscire a organizzare, il 15 settembre 2013, una manifestazione partecipata da seimila persone, un numero importante per la città.

La conseguente petizione per la rivendicazione della sovranità del TLT avrebbe raccolto, secondo i promotori, 16.000 adesioni, e altrettante sono le adesioni raccolte sulla pagina Facebook del movimen-

to (5).

Non è possibile quantificare esattamente la portata del movimento in quanto fin dalla fondazione lo stesso rifiuta di partecipare alle competizioni elettorali italiane, chiedendo ai suoi sostenitori di astenersi dal voto e di depositare al seggio una dichiarazione in cui si sostiene l'illegittimità delle elezioni italiane sul TLT.

Il MTL è un fenomeno complesso sul quale incide sicuramente in maniera importante la componente slovena: l'esistenza di un movimento indipendentista ha permesso di canalizzare il malcontento di parte della minoranza slovena, che si può così politicamente identificare in un'identità cittadina alternativa all'Italia, cullando il sogno dell'indipendenza.

A riguardo, risulta di grande interesse considerare come nelle comunicazioni pubbliche il MTL scelga di esprimersi non in dialetto, bensì in Italiano, Sloveno, Tedesco e Inglese: il fatto che un movimento indipendentista usi lingue nazionali delle diverse componenti riporta una narrazione raffinata, che denuncia l'esistenza di una strategia geopolitica di più ampio respiro.

Interessante poi notare qualche elemento legato alle rivendicazioni territoriali del MTL: coerentemente con il proprio misconoscimento della sovranità italiana sul territorio del TLT, il Movimento compie atti di disobbedienza civile come la sostituzione della bandiera italiana con quella di Trieste, sul confine di Stato, o la distribuzione di carte d'identità alternative. Tuttavia, le recenti rivendicazioni territoriali contengono quella che appare essere un'incoerenza: nelle carte prodotte dal Movimento a fini rivendicativi, il Territorio segnalato come TLT risulta infatti privo della Zona B, cioè della zona del Territorio Libero di Trieste annessa alla Jugoslavia con gli stessi trattati ritenuti "illegittimi" per quanto riguarda la Zona A. La disanima delle ragioni giuridiche con cui i responsabili del Movimento motivano questa rivendicazione parziale mette in evidenza alcune incongruenze soprattutto nell'utilizzo delle stesse fonti a sostegno sia della pretesa sovranità sulla Zona A, sia della cessazione di sovranità sulla Zona B. Questa posizione dimostrerebbe di fatto un interesse rivolto soltanto alla zona del TLT passata all'Italia, e una volontà politica di evitare qualsiasi scontro con la Slovenia (a cui, se il TLT venisse effettivamente ripristinato, verrebbe negato completamente l'accesso al mare).

Malgrado l'importante successo, il MTL ha subito negli ultimi anni ridimensionamenti dovuti a forti tensioni interne che hanno causato una scissione riducendo, per adesso, la capacità di mobilitazione popolare. Tuttavia, nell'epoca dell'esplosione delle "piccole patrie" (Viesti, 2017) sarebbe ingenuo sottovalutare la potenzialità di questo movimento di fornire a una città complessa come Trieste un'identità nuova.



Fig. 1 – Le rivendicazioni del MTL sulla sola Zona A del TLT.

Fonte: sito web del Movimento.

(5) Al marzo 2018.

4. AMBIZIONI DI CENTRALITÀ. – Il problema della percezione del ruolo della città nel contesto globale è difatti al centro dell’agenda politica di Trieste. La frustrazione derivante dall’aver perduto il ruolo centrale che il porto rivestiva per l’Impero Asburgico è un elemento in grado di alimentare la mai sopita nostalgia per un passato mitizzato, fondata anche su una scarsa conoscenza della effettiva condizione economica attuale della principale infrastruttura.

La rivendicazione alla base della propaganda politica del MTL, infatti, risiede nei benefici previsti dai trattati di pace relativamente all’istituzione del porto franco e al conseguente regime di vantaggio fiscale che deriverebbe, con l’apporto di ricchezza e lavoro per l’intera città.

In realtà la gestione dell’esistente punto franco da parte delle autorità locali dimostra che il problema della città risiede non tanto nello status amministrativo, quanto piuttosto nella capacità istituzionale della classe dirigente locale.

Il “Porto vecchio” è un’area portuale ampia 670.000 m² su 3,5 km di costa, costruita tra il 1861 e il 1898 nello spazio a ridosso della Stazione Centrale, sul versante nord della città: vi sorgono 38 *Öffentliche Lagerhäuser* (magazzini generali) costruiti dall’amministrazione asburgica secondo il modello dei porti nordeuropei, e in particolare del complesso di Amburgo noto come *Speicherstadt*, grandi nell’insieme oltre 1 milioni di metri cubi. Il “Porto vecchio” comprende ancora oggi i 5 moli originali, la diga foranea del 1875, la centrale idrodinamica e la sottostazione elettrica di riconversione, oltre ai maestosi magazzini numerati costruiti lungo tre assi principali e collegati da binari al sistema ferroviario. Si tratta di una vera e propria città nella città, inutilizzata da tempo e il cui destino è stato oggetto di una contesa continua fatta di proposte, appalti, progetti e ricorsi.

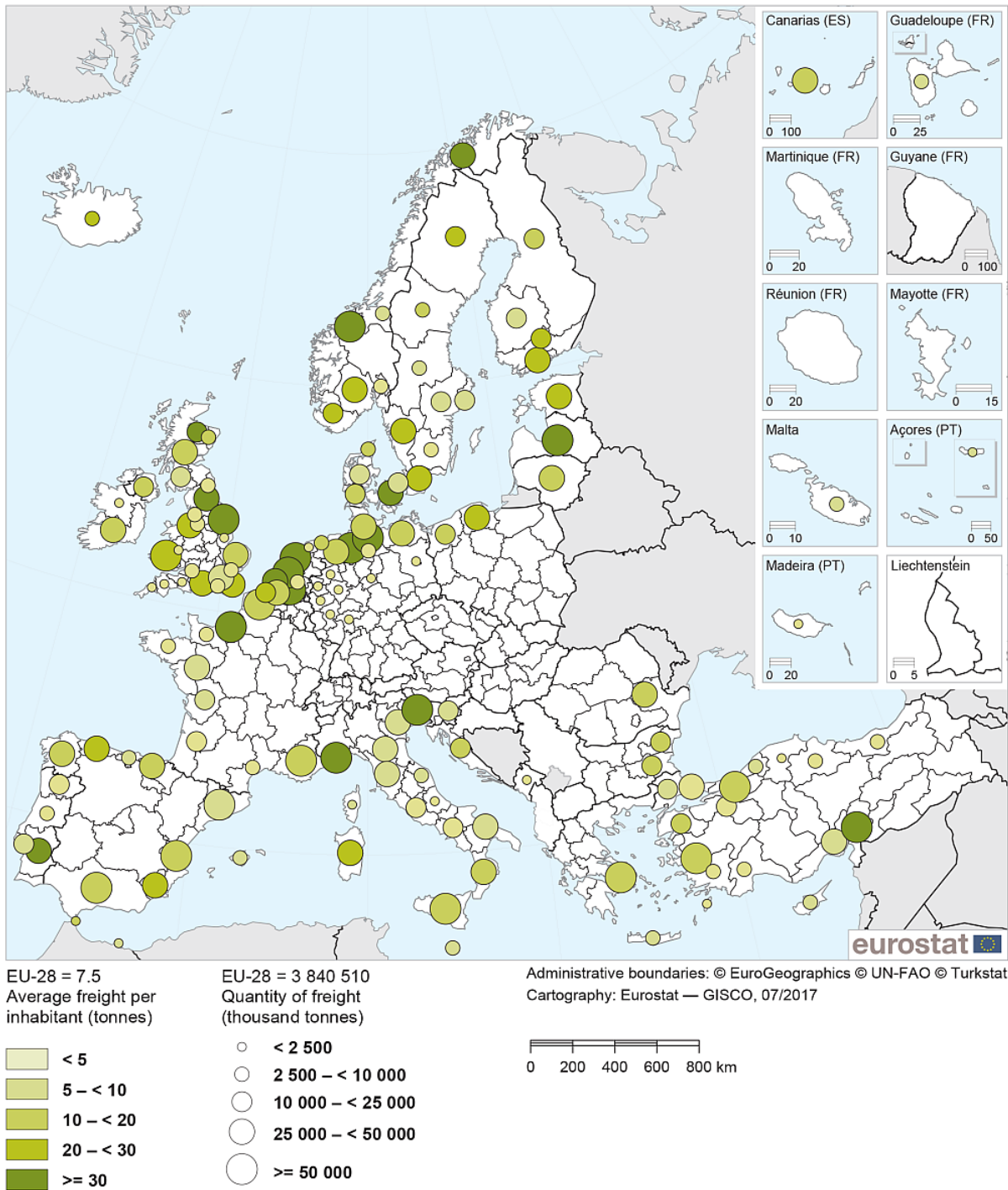
Per decenni l’area è stata abbandonata pressoché completamente: ad oggi vi sopravvivono pochissime attività, in particolare il terminal operativo Adriaterminal dove operano la C. Steinweg - Genoa Metal Terminal (GMT), appartenente al Gruppo Steinweg e leader in Italia nella logistica dei metalli, e Saipem (gruppo ENI) leader mondiale nel settore dei servizi per l’industria petrolifera onshore e offshore. Nel 2001 il Ministero dei Beni Culturali ha sottoposto a vincolo l’intera area, ritenuta di notevole pregio storico artistico, ponendo le basi per una riqualificazione: tuttavia, malgrado le prime concessioni distribuite dietro appalto pubblico, la zona è risultata di difficile utilizzo proprio per via del punto franco che insisteva su parte dello spazio portuale. Questa particolare condizione ha dato vita a un vero e proprio braccio di ferro fra l’amministrazione comunale e l’Autorità portuale per l’utilizzo della zona, che ha portato a uno stallo che ha impedito lo sfruttamento dell’area sia come porto sia come area residenziale, tenendo i vantaggi del punto franco sequestrati e inutilizzati.

La situazione – in via di risoluzione soltanto dal dicembre 2016, con la sdemanializzazione dell’area e il passaggio sotto il controllo del Comune – ha messo in luce un immobilismo nella gestione dell’infrastruttura portuale da parte dell’Autorità preposta e dell’Amministrazione comunale. Immobilismo spesso attribuito allo Stato centrale, e perciò utilizzato dal MTL come elemento di una propaganda anti-italiana che, nella costruzione dell’immagine di uno Stato disattento alle potenzialità del porto di Trieste, non si vieta di ignorare i dati relativi al tonnellaggio in transito nell’infrastruttura, e al ruolo della stessa nel mercato mediterraneo ed europeo. Una rapida osservazione degli stessi, infatti, evidenzia come il porto di Trieste sia tutt’altro che uno scalo secondario, contendendo a Genova il primo posto tra gli scali italiani come carico trasportato.

Secondo Eurostat il porto di Trieste è il 1° porto italiano per tonnellate di beni transitati, 6° nel Mediterraneo e 13° in Europa (Turchia compresa) (Dati Eurostat, 2015). Il dato si incrocia con il primato di Trieste come primo porto petrolifero del Mediterraneo, risultato confermato ogni anno dal superamento di Marsiglia nel 2014.

La propaganda su cui si fondano le argomentazioni del movimento indipendentista triestino, dunque, non poggia su dati concreti ma fa leva su un malcontento molto diffuso nella città, legato non a effettive difficoltà economiche ma alla percezione di una presunta perdita funzione geopolitica di una città legata a un’idea di centralità (Prezioso, 2018).

In questo senso grande risonanza hanno avuto gli studi di Parag Khanna, e in particolare la pubblicazione de *La rinascita delle città-Stato* (Khanna, 2017): l’idea dello studioso che il futuro della geopolitica mondiale si giochi sulla creazione di una complessa “connettività competitiva”, una rete che avrebbe i nodi nelle città, destinate a sostituire entro trent’anni il potere degli Stati, ha sollevato grande dibattito nella città.



Note: London (UKI): NUTS level 1. Slovenia: national data. Münster (DEA3): 2014. EU-28, Portugal, Romania and the United Kingdom: estimates. France: provisional.

Source: Eurostat (online data codes: [tran_r_mago_nm](#), [mar_go_aa](#) and [demo_r_d2jan](#))

Fig. 2 – Traffico merci marittimo (carico e scarico) a NUTS 2, 2015 (tonnellate per abitante e migliaia di tonnellate).

Fonte: Eurostat, 2015.

La convinzione che la dimensione cittadina sia l'unica in grado di costruire un progetto strategico di competitività si accompagna con la convinzione dello stesso Khanna secondo cui i movimenti autonomisti e indipendentisti europei trarrebbero la propria ragion d'essere dal forte ruolo delle città di riferimento, maggiormente in grado di garantire rappresentatività identitaria e capacità di governo rispetto agli Stati in declino.

La dimensione metropolitana sarebbe dunque il livello in grado di garantire la sussidiarietà necessaria all'Europa, e al tempo stesso di dare voce alle identità locali in una rete di città-metropolitane dall'autonomia sempre maggiore e dalla forte competitività e capacità attrattiva centripeta, in grado, forse, di riempire il vuoto lasciato dalla apparente incapacità dello Stato-Nazione di reagire alla crisi di sovranità.

Pubblicato il volume, l'Autore è stato invitato a Trieste il 28 novembre 2017 a partecipare a un convegno che ha coinvolto alcuni tra i principali attori della realtà metropolitana, fra cui il presidente dell'Autorità Portuale e il direttore dell'Area di Ricerca.

In un certo senso, a Parag Khanna è attribuito il compito di tracciare il quadro concettuale entro il quale iscrivere le spinte autonomiste e indipendentiste della città, offrendo una prospettiva strategica e un fondamento scientifico autorevole a una percezione di Trieste come città-Stato, immagine di un'identità urbana ambiziosa di sempre maggiore autonomia e di recuperare una funzione geopolitica globale di cui sarebbe stata privata in seguito agli avvenimenti storici del secolo scorso.



Fig. 3 – Manifestazione del 15 settembre 2013.

Fonte: Sito web del MTL.

BIBLIOGRAFIA

- AMMINISTRATIVE, MOVIMENTO TRIESTE LIBERA: INVALIDEREMO LE ELEZIONI COMUNALI, *TriestePrima*, 4 maggio 2016, www.triesteprema.it/politica/elezioni/comunali-2016/movimento-trieste-libera-invalideremo-elezioni-comunali-4-maggio-2016.
- ARA A., MAGRIS C., *Trieste, un'identità di frontiera*, Torino, G. Einaudi, 2007.
- BATTISTI G., *La centralità geografica di Trieste*, Trieste, Italo Svevo, 1986.
- BATTISTI G., *L'economia di frontiera di una regione-problema*, Trieste, I.R.S.E.T., 1988.
- BATTISTI G., *Trieste e il suo porto. I modelli di riferimento di un'evoluzione urbana*, Trieste, La Mongolfiera, 1993.
- BATTISTI G., "Le aree interne: un'interpretazione in chiave geopolitica", *Geotema*, 55, 2017, pp. 83-86.
- BETTIZA E., *Mito e realtà di Trieste, All'insegna del pesce d'oro*, Milano, All'insegna del pesce d'oro, 1966.
- BONETTI E., "Il Territorio libero di Trieste", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Ser. VII, Vol. XII, Fasc. 2-3, marzo-giugno 1947, pp. 73-87.
- DE SZOMBATHELY G., *A Trieste sotto 7 bandiere 1914-1954*, Trieste, Italo Svevo, 2009.

- LUCHETTA A., "Se Trieste rinnega l'Italia", *Limesonline*, 2014, www.limesonline.com/se-trieste-rinnega-litalia/57282.
- MERLINO E., *L'indipendentismo triestino tra il 1945 e il 1954*, tesi pubblicata online, <http://dprs.uniroma1.it/sites/default/files/437>.
- MINCA C., "Trieste Nazione and its geographies of absence", *Social & Cultural Geography*, 10, 2009, n. 3, pp. 257-277.
- KHANNA P., *La rinascita delle città stato: come governare il mondo al tempo della devolution*, Roma, Fazi, 2017.
- KHANNA P., *Connectography: mapping the global network revolution*, New York, Penguin Random House, 2016.
- PIGLIUCCI M., *Gli ultimi martiri del Risorgimento*, Trieste, Mosetti, 2013.
- PULTRONE G., "Trieste. New Challenges and Opportunities in the Relational Dynamics between City and Port", *Méditerranée*, 2008, n. 111, pp. 129-134.
- PREZIOSO M., "Aree interne e loro potenzialità nel panorama italiano e europeo. Introduzione al tema", *Geotema*, 55, 2017, pp. 67-74.
- ROLETTO G., "Il problema geografico di Trieste", in *Atti del XV Congresso Geografico Italiano, Torino 11-16 aprile 1950*, Torino, ITER, 1950.
- VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, Gorizia, I.S.I.G. Istituto di Sociologia Internazionale, 2000.
- VIESTI G., "Un paese plurale, difficile e bellissimo", *Il Mulino*, 6, 2017, pp. 907-918.
- ZUPANCIC J., "Ethnic Structure of Slovenia and Slovenes in Neighbouring Countries", in AA.Vv., *Slovenia: a geographical overview*, Association of the Geographic Societies of Slovenia, 2004, <http://zgs.zrc-sazu.si/en-us/publications/sloveniaageographicaloverview.aspx>.

Università di Roma "Tor Vergata": michele.pigliucci@uniroma2.it

RIASSUNTO: Poche città possono rappresentare come Trieste un paradigma delle criticità legate allo studio delle identità e del confine: la particolare esperienza storica e la posizione geografica, infatti, hanno trasformato questa realtà urbana in un laboratorio di identità, dove le nazionalità e le realtà locali si intrecciano in un mosaico complesso che dà vita a conflittualità nazionalistiche e autonomiste di difficile soluzione.

Usa alla secolare prossimità a un confine, la popolazione si è recentemente confrontata con la caduta delle frontiere infra-europee e con le sfide correlate: dal potenziale recupero di una funzione geopolitica attraverso la valorizzazione delle capacità territoriali in occasione dei progetti di collegamento infrastrutturale TEN-T, alla ridiscussione del rapporto con le vicine Slovenia e Croazia, non più separate da una frontiera.

Abitata prevalentemente da italiani, Trieste vanta da secoli storiche presenze di comunità slovene, tedesche, croate, serbe, romene, greche, armene, albanesi, tra le quali intercorrono complessi rapporti di convivenza che hanno generato, nel tempo, nuove identità locali trans-nazionali fondate principalmente sulla percezione dell'alterità; identità che spesso trovano sfogo in movimenti autonomisti in grado di raccogliere un consenso importante, soprattutto nell'attuale fase di crisi dello Stato-Nazione nel campo europeo che sta contrapponendo nuovi nazionalismi a spinte secessioniste.

Un ruolo particolare, in questo senso, è giocato dai movimenti indipendentisti locali, che propongono una concezione identitaria cittadina fondata sull'alterità e sulla contrapposizione con le identità nazionali; gli studi di Parag Khanna sulla funzione geopolitica delle città forniscono così un quadro metodologico all'interno del quale canalizzare una rivendicazione indipendentista fondata su una forte percezione di alterità.

SUMMARY: Trieste represents an interesting unique paradigm of identity issues related to boundaries: historic experience and geographic position turned this city in an identity laboratory, where nationalities and local realities intertwine in a complex mosaic, fostering nationalistic and autonomist conflicts.

Historically used to be close to a boundary, recently population faced falling of infra-European Nations borders, with related challenges: from potential recovering of a geopolitical function related to TEN-T projects, to a new relation with Slovenia and Croatia, no longer divided from a boundary.

Inhabited mainly from Italians, Trieste boasts the historical presence of communities of Slovenes, Germans, Croats, Serbs, Romanians, Greeks, Armenians, Albanians. Relationships between them are complex, and they generated new local identities founded mainly on the perception of otherness. These identities boost autonomist movements with strong support, due to current crisis of Nation-State in Europe, that is going to oppose new nationalisms and secessionism.

A particular role is played by local independence movements, proposing a city identity founded on otherness and contraposition with national identity. Parag Khanna studies on geopolitical role of cities, give them a methodological framework for independence claim.

Parole chiave: geografia politica, movimenti indipendentisti, Trieste

Keywords: political geography, independence movements, Trieste

SILVIA SCORRANO

DAL MEDITERRANEO ALL'“EURO-MEDITERRANEO”, DALL'IDENTITÀ ALL'INTEGRAZIONE: ALCUNI SPUNTI DI RIFLESSIONE

1. INTRODUZIONE. – Il Mediterraneo costituisce un'area geografica ad “alta pressione”, uno spazio di conflitti e di tensioni alla scala mondiale per il quale sono state usate espressioni quali “antimondo” (Farinelli, 1998), “complessità” (Fuschi, 2008) e “fratture” (Kayser, 1996; Bethemont, 2003; Pongetti, 2009). Attualmente la geografia del Mediterraneo sembra articolata su tre spazi:

- A. lo spazio del nemico, del diverso da noi, dell'altrove, del clandestino e del rifugiato, dei luoghi esclusi dal diritto;
- B. lo spazio della diversità culturale, del fatto religioso/conflitto;
- C. lo spazio politico/legale della cooperazione con l'Unione Europea.

I tre diversi spazi poggiano su di uno stesso bacino marittimo, culla delle grandi civiltà ed attualmente centro di complesse relazioni politiche che coinvolgono la scala planetaria.

In questa sede si propongono alcuni spunti di riflessione su di un'area in cui s'incontrano le tre classiche antinomie: Nord-Sud, Occidente-Oriente, Cristianesimo-Islam.

2. LA NASCITA DEL MEDITERRANEO. – Fernand Braudel (1997, p. 7) definiva il *Mare Nostrum* come «mille cose al tempo stesso. Non un paesaggio ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma una successione di mari. Non una civiltà ma più civiltà accatastate le une sulle altre». Il dibattito su cosa sia davvero il Mediterraneo è ancora aperto, come ancora si discute sui criteri per definire la regione e delimitarne i confini (Aru, 2010) arrivando ad individuare «l'unicità del Mediterraneo in una molteplicità di confini» (Conti, Giaccaria, 1998, p. 50). Il Mediterraneo «è un concetto flessibile la cui estensione territoriale varia secondo la prospettiva usata – ambientale, culturale, economica, geopolitica – e secondo il modo di vedere degli autori» (King, Cori, Vallega, 2001, p. 11). Nonostante l'omogeneità e, al contempo, l'eterogeneità dei paesaggi fisici e umani, la complessità e le fratture, esiste un Mediterraneo scritto con l'iniziale maiuscola ad indicare un'area geografica con caratteristiche proprie, un mix di storia, civiltà e ambiente che caratterizza ciò che altrimenti sarebbe solo un bacino marittimo contornato quasi completamente da terre, con un limite posto intorno a qualche migliaia di chilometri secondo l'accezione che assume come aggettivo. La suddetta definizione consente d'individuare, oltre al mediterraneo euro-africano, il mar mediterraneo cinese e il mar mediterraneo americano; tuttavia il Mediterraneo scritto con la maiuscola è solo il *Mare Nostrum*, non ve ne sono altri (Bethemont, 2001, p. 7); ma ciò non esclude l'ipotesi che esso possa essere preso a modello universale.

Ma quando nasce il Mediterraneo? Nei dizionari di lingua francese risalenti al XVI secolo il mediterraneo è ancora un aggettivo; bisognerà attendere il secolo successivo per vederlo scritto con la maiuscola come spetta ad un nome proprio (Fabre, Ilbert, 2000). Questo processo d'identificazione viene ad essere considerato un'invenzione delle potenze europee attuata in un'ottica politica e militare sulla base di un rapporto di dominazione e non d'integrazione regionale (Bourget, 1998). Il movente scientifico e la missione civilizzatrice sono chiamati in causa per giustificare le ambizioni espansionistiche della Francia non potendo ricorrere, dopo l'Età dei lumi e la Rivoluzione francese, alla motivazione religiosa. Le prime spedizioni scientifiche in Egitto (1798), nel Despotato di Morea (1829-1831) e in Algeria (1839-1842) hanno avviato quel processo che ha portato, grazie agli studi di naturalisti e di geologi, a far delineare il contorno di una regione contraddistinta da caratteristiche climatiche e botaniche non altrove riscontrate e, pertanto, definite mediterranee; in tal modo si è venuto ad attribuire un contenuto scientifico all'area. Le ricerche archeologiche, inoltre, hanno consentito di elaborare un passato regionale condiviso alla



scala mediterranea dal quale è derivata una coscienza identitaria maturata nel Nord del Mediterraneo.

3. IL MEDITERRANEO DA LINEA DI CONFINE AD ORIZZONTE. – Nell’accezione territoriale e identitaria dell’Europa, il mare Mediterraneo è un oggetto principalmente europeo che costituisce una linea di confine, un limite geografico discriminante per l’apertura delle negoziazioni necessarie per l’ingresso nell’Unione Europea: su tale limite geografico è stata accettata la candidatura della Turchia ed è stata rifiutata quella del Marocco (Deprest, 2002).

La nozione di Mediterraneo quale confine, già presente negli autori classici (Orazio, Ovidio e Seneca), la si trova anche nelle due edizioni della *Geographie Universelle* curate da Conrad Malte-Brun e dal figlio Victor (Malte-Brun K., 1810-1829; Malte-Brun K., Malte-Brun V.A., 1851-1854); il Mar Mediterraneo, analizzato nella sezione dedicata alla geografia fisica dell’Europa, è ritenuto un mare europeo a cui veniva attribuita la funzione di separare l’Europa dall’Africa, funzione riconfermata anche nella trattazione del continente africano.

Su una posizione differente si poneva Elisée Reclus che grazie all’applicazione di una metodologia geostorica riusciva ad attribuire una dimensione sociale al Mare Mediterraneo. In *La Nouvelle Géographie Universelle* il mare, descritto non solo come un oggetto geografico, assume un valore: «Il mare è un grande agente mediatore, senza di lui noi tutti occidentali saremmo rimasti nella Barbaria primitiva» (1885, p. 33). Le sue caratteristiche naturali, la disposizione delle terre e dei mari, le condizioni della navigazione sono tutti elementi che hanno facilitato il commercio contribuendo allo scambio di idee e allo sviluppo della civilizzazione. La forma orizzontalmente allungata del Mediterraneo ha determinato lo sviluppo successivo dei grandi bacini di civiltà: da sud-ovest verso nord-ovest, dai territori dei Fenici verso la Francia passando per la Grecia e l’Italia. La suddetta linea di sviluppo non è la diretta conseguenza di un determinismo legato alle condizioni fisiche ma è il frutto di un processo evolutivo dei mezzi di navigazione. Il Mediterraneo ha giocato un ruolo, «un luogo può essere attore della storia», su questa idea Reclus (1885, p. 48) precede Braudel.

Nella *Géographie Universelle* pubblicata nel primo dopoguerra (Sorre M., Sion J., 1934), il Mediterraneo come nome proprio è definitivamente consacrato; ad esso è dedicato il settimo tomo curato da Max Sorre e Jules Sion. Nell’introduzione, il Sorre parte dall’analisi del paesaggio nella quale il rilievo, “la linea verticale”, costituisce l’elemento essenziale; al mare, invece, si riconosce solo il merito di aver reso il clima favorevole allo sviluppo delle attività antropiche. L’omogeneità del rilievo e del clima costituiscono la specificità del *milieu* e influenzano il genere di vita dei popoli. In opposizione alle teorie del Reclus, il mare non contribuisce allo sviluppo dei popoli; è l’ambiente terrestre che viene a giustificare la rapida diffusione delle antiche civiltà in regioni lontane ma analoghe per caratteristiche fisiche (Sorre, 1934, p. 55). Il Mediterraneo è un mondo terrestre, nella struttura epistemologica della geografia vidaliana i concetti di paesaggio e di genere di vita non sono in grado di spiegare la dimensione sociale e storica degli spazi marini.

Nel 1968, Orlando Ribeiro, fedele agli insegnamenti della scuola francese possibilista, riconosce al Mediterraneo «una personalità» geografica, come i caratteri della sua civiltà propria e originale, mantenuta tenacemente per un attaccamento alla tradizione, che sta sopportando, nei giorni nostri, il più violento assalto di tutti i tempi» (p.18). Esso viene considerato al contempo un’unità naturale – definita essenzialmente dalla posizione, dal clima e dall’articolazione del suo rilievo – e una “individualità umana”, grazie alla somiglianza dei suoi modi di vita, non potendosi individuare, se non per brevi periodi, un’organizzazione politica estesa a tutto il Bacino.

In concomitanza ed in contrasto con una sua costruzione come oggetto geografico unitario s’iniziava ad affermare, sempre nel XIX secolo, «la sua scomposizione attraverso coppie tematiche fortemente connotate: latinità/gremità; Oriente/Occidente; Nord/Sud; Cristianesimo/Islam» (Aru, 2010, pp. 522-523) delineando il Mediterraneo come un luogo d’alterità e uno spazio frammentato (Kayser, 1996; Bethemont, 2000; Canizzaro *et al.* 2009). Il Mediterraneo non esiste come totalità organica di un tutto, ma come le parti di un insieme in evoluzione e in relazione costante tra loro (Goffredo, 2000). L’insieme mediterraneo è composto da moltissimi sottoinsiemi che sfidano o rifiutano le idee unificatrici (Campione, 1998). La differenza nell’unità non costituisce una contraddizione ma è un sintomo della complessità (Minca, 2004). Concezioni storiche o politiche si sostituiscono alle concezioni sociali o culturali senza arrivare a coincidere o ad armonizzarsi. Le categorie o le matrici di evoluzione al Nord e al Sud non

si lasciano ridurre a un denominatore comune (Farinelli, 1998); come anche gli approcci della fascia costiera e quelli dell'entroterra spesso si escludono o si contrappongono (Matvejevic, 1998, pp. 23-24). In aggiunta, la lettura del Mediterraneo è spesso effettuata dal Nord «in termini di auto definizione tra sponda nord e sponda sud-orientale» (Minca, 2004), vale a dire in termini di centro-periferia, modernità-arretratezza. Gli approcci eccessivamente schematici dell'economia positivista, un'impostazione basata sulla quantificazione dello sviluppo, rischia di far leggere come deboli, in quanto poco performativi o dotati di scarsa credibilità, gli spazi del Mediterraneo. Non più definibile in termini assiomatici o cartografici, abbandonata la rigidità dei costrutti deterministici o le lusinghe dei discorsi funzionalistici (Salvati, 2011), il Mediterraneo va letto «come spazio eterotopico, come un'utopia in continuo divenire, una modernità differita che si regge su un'affascinante gioco spaziale che produce ordine e anche le condizioni per la decostruzione di quello stesso ordine» (Minca, 2004), uno spazio senza misure, senza confini, «un orizzonte» che si avvicina o si allontana a seconda del punto di vista.

4. IL MEDITERRANEO NELLE POLITICHE DI COOPERAZIONE DELL'UNIONE EUROPEA. – La complessità del Mediterraneo emerge anche dalla semplice valutazione dei rapporti che i singoli Paesi hanno instaurato con l'Unione Europea. Sul versante europeo, la Francia e l'Italia si resero promotrici dell'allora Comunità Economica Europea a cui si aggiunsero la Grecia (1981) e la Spagna (1986). Per i restanti Paesi le politiche dell'Unione hanno portato a delineare due sub-regioni separate dal mare: a nord, i Balcani occidentali che possono aspirare a farne parte, come già avvenuto per la Slovenia (2004) e la Croazia (2013); a sud i Paesi Terzi del Mediterraneo (1) con i quali, grazie al cosiddetto Processo di Barcellona, confluito poi nelle Politiche Europee di Vicinato e infine nell'Unione per il Mediterraneo, è stata instaurata una complessa politica di cooperazione e di integrazione ma non di adesione. Si delinea, pertanto, un incremento delle interconnessioni esistenti all'interno del Mediterraneo e, soprattutto, un ampliamento del loro raggio d'azione che sul versante europeo, superando i confini dei paesi rivieraschi, s'irradia alla totalità dei 28 Paesi aderenti all'Unione.

4.1 *I Balcani occidentali verso l'Adesione.* – La Comunità Economica Europea, che già dopo alcuni anni dalla sua costituzione aveva rivolto la propria attenzione ai Paesi Terzi del Mediterraneo, da poco indipendenti, si vide costretta a ridisegnare la mappa delle “emergenze” quando alle criticità presenti nel versante sud-orientale del Mediterraneo si aggiunsero quelle dei Balcani occidentali che, con il fallimento del sistema sovietico, la sanguinosa disgregazione della Federazione Iugoslava e la crisi albanese costituivano un pericoloso focolaio. I Balcani occidentali diventarono uno dei principali obiettivi della politica estera dell'Unione Europea, intervenuta attivamente nel processo di pace e di ricostruzione, al quale fece seguire il Processo di Stabilizzazione e di Associazione (PSA) in vista di un futuro ingresso nell'Unione.

I rapporti tra i Balcani occidentali e l'Unione Europea, pertanto, sono stati regolati da relazioni contrattuali (Accordi di Stabilizzazione e Associazione), commerciali (Accordo di Libero Scambio) e finanziarie (CARDS, IPA e, dal 2014, IPA II) che partendo dalle priorità dei singoli Paesi prevedono azioni volte a favorire la stabilizzazione (attraverso il raggiungimento di uno Stato di diritto) e ad agevolare l'associazionismo tra ciascun Paese e l'Unione, ma soprattutto all'interno della ex-Iugoslavia. L'integrazione nella regione balcanica, indispensabile per superare i pesanti danni inferti al tessuto sociale, prevede la creazione di una rete di accordi bilaterali di libero scambio con l'obiettivo d'eliminare qualsiasi barriera alla circolazione dei beni incluso quella derivante dalle inefficienze delle reti infrastrutturali europee. I suddetti obiettivi vengono ripresi e ampliati anche nelle sei iniziative “faro” del 2018 (2) da doversi realizzare in vista dell'ingresso nell'Unione Europea, previsto per il 2025, di Albania, Bosnia Erzegovina, Macedonia, Montenegro, Serbia e la Repubblica del Kosovo.

(1) Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Territori Palestinesi, Israele, Giordania, Libano, Siria, Turchia. Ad essi bisogna aggiungere Cipro e Malta fino al loro ingresso nell'Unione Europea.

(2) Rientrano nelle sei iniziative “faro” lo Stato di diritto, la sicurezza e l'emigrazione, lo sviluppo socioeconomico, la connettività dei trasporti e dell'energia, l'agenda digitale, la riconciliazione e le relazioni di buon vicinato.

4.2 *I Paesi Terzi del Mediterraneo verso l'integrazione ma non l'adesione.* – Al di fuori dei Paesi europei l'attenzione verso la sponda asiatica e africana del Mediterraneo è guidata dalla consapevolezza da parte dell'Unione di essere l'attore economico principale del Bacino a cui si aggiungono altre due considerazioni, di non minore importanza, che richiamano l'esistenza di particolari legami con le ex-colonie e, soprattutto, la necessità di assumere un ruolo attivo nella stabilizzazione economica e politica di un'area nella quale si riversano gli interessi delle due superpotenze mondiali USA e Russia. Già nei primi anni '70, la Comunità Economica Europea aveva avviato una «Politica Mediterranea Globale», chiara manifestazione di una politica unitaria nei confronti dei Paesi Terzi del Mediterraneo (PTM) effettuata nel tentativo di riequilibrare l'interscambio commerciale tra le due sponde, tentativo che si scontrava con il protezionismo comunitario inasprito dalla crisi del settore tessile europeo e dall'allargamento della Comunità ad alcuni Paesi mediterranei (Santoro Lezzi, 1984). A distanza di vent'anni, nonostante la crisi politica della regione balcanica, si avviava la «Politica Mediterranea Rinnovata» con la quale si prevedeva, accanto al rafforzamento degli Accordi di Associazione e di Cooperazione, l'introduzione dei programmi di cooperazione decentrata (Med-Urbs, Med-Campus, Med-Media) e successivamente si dava avvio al cosiddetto Partenariato Euro-Mediterraneo, noto anche come Processo di Barcellona (1995), al fine di giungere ad una sempre maggiore integrazione Nord-Sud e Sud-Sud operando congiuntamente su tre ambiti prioritari: politico e di sicurezza; economico e finanziario (con la realizzazione, entro il 2010, di una Zona di Libero Scambio) e socioculturale. Abbandonata la politica paternalistica ed assistenzialistica, chiara eredità di un passato coloniale, a vantaggio di una politica d'interdipendenza globale – basata sull'eguaglianza, la reciprocità e la responsabilità delle parti – s'istituivano Accordi bilaterali tra ciascun PTM e l'Unione Europea che, pur non prevedendo alcuna prospettiva d'ingresso, garantivano la possibilità d'usufruire di un aiuto comunitario per ridurre i costi economici e sociali derivati dal processo di smantellamento delle barriere doganali. Il persistere di divari economici tra l'Unione Europea e i PTM, il parziale fallimento degli obiettivi che si volevano raggiungere con il libero scambio industriale che, sebbene abbia migliorato la qualità dei prodotti, non ha determinato una crescita del tessuto produttivo meridionale, la scarsa integrazione Sud-Sud e il permanere di flussi migratori verso Nord hanno portato a rivedere l'architettura istituzionale del partenariato nell'intento di favorire un'integrazione politico-economica attraverso la creazione di una vera comunità. A tal fine nel 2008 s'intraprendeva l'Unione per il Mediterraneo (UPM), un organismo internazionale ispiratosi al modello dell'Unione Europea al quale aderirono gli stati rivieraschi mediterranei dell'Europa, dell'Africa e dell'Asia (3). Orientata su sei precise iniziative – il disinquinamento del Mediterraneo, la costruzione di autostrade marittime e terrestri per migliorare le fluidità del commercio fra le due sponde, il rafforzamento della protezione civile, la creazione di un piano solare comune, lo sviluppo di un'università euro-mediterranea (già inaugurata a Portorose, in Slovenia), lo sviluppo dell'imprenditoria – l'UPM, alla luce delle Primavere Arabe, ha introdotto il principio “more for more”, che subordina il sostegno europeo agli effettivi progressi compiuti dai paesi vicini nell'istituire e consolidare la democrazia nonché nel rispetto dello Stato di diritto.

5. CONCLUSIONE. – A due secoli di distanza il Mediterraneo continua ad essere una costruzione del Nord, un tempo frutto di un progetto coloniale, che ha portato alla nascita del Mediterraneo come nome proprio, oggi risultato della politica estera dell'Unione Europea.

La geografia economica e politica del Mediterraneo, forse ribattezzabile Euro-mediterraneo alla luce delle relazioni politiche tra il Sud del Mediterraneo e l'Unione Europea, presenta una complessità e una forte differenziazione alla scala regionale che rischia di accentuare le dicotomie Nord e Sud in termini economici e politici venendo a mancare quell'elemento identitario che il Nord ha costruito sulla base di una politica coloniale ma che è pressochè estraneo al Sud. “Le politiche d'integrazione se trovano eco nel Sud è solo per i vantaggi che esso può conseguire all'interno del Partenariato Euro-mediterraneo” (Moisseron, Bayoumi, 2012, p. 195).

(3) Albania, Algeria, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Egitto, Giordania, Israele, Libia (osservatore), Libano, Marocco, Mauritania, Monaco, Palestina, Siria, Tunisia, Turchia.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., “Le concept de «méditerranée»”, *L'Espace Géographique*, 1995, n. 3.
- ARU S., “Il Mediterraneo tra identità e alterità”, *Rime*, 2010, n. 4, pp. 517-531.
- BETHEMONT J., *Géographie de la Méditerranée. Du mythe unitaire à l'espace fragmenté*, Parigi, Colin, 2000.
- BETHEMONT J., *Le monde méditerranéen*, Parigi, SEDES, 2001.
- BRAMBILLA C., “Borderscaping: Estetica/ Politica/ Trans-territorialità. Nuove agency geografico-politiche nel Mediterraneo oltre la linea”, *Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia*, 28, Fasc. I, 2016, pp. 90.
- BRAUDEL F., *Il Mediterraneo*, Milano, Bompiani, 1997.
- BOURGUET M.N. (a cura di), *L'invention scientifique de la Méditerranée*, Parigi, Éd. de l'EHESS, 1998.
- CANIZZARO S., CORINTO G.L., PORTO C.M., *Il Mediterraneo dalla frattura regionale al processo d'integrazione*, Bologna, Pàtron, 2009.
- CAMPIONE G., “La frontiera mediterranea tra attese ed oblii”, *Geotema*, 1998, n. 4, pp. 3-9.
- CONTI S., GIACCARIA P., “Scale, politiche, centralità mediterranee”, *Geotema*, 1998, n. 4, pp. 49-56.
- CORI B., LEMMI E., *La regione mediterranea. Sviluppo e cambiamento*, Bologna, Pàtron, 2001.
- DEPREST F., “L'invention géographique de la Méditerranée: éléments de réflexion”, *L'Espace Géographique*, 2002, n. 1, pp. 73-92.
- DE RUBERTIS S., *Sviluppo Mediterraneo tra ideologia e progetto*, Bologna, Pàtron, 2008.
- FABRE T., ILBERT R. (a cura di), *Les représentations de la Méditerranée*, Parigi, Éditions Maisonneuve et Larose, 2000.
- FARINELLI F., “Il Mediterraneo, la differenza, il differimento”, *Geotema*, 1998, n. 12, pp. 57-62.
- FUSCHI M., “Il Mediterraneo: geografia della complessità”, in FUSCHI M. (a cura di), *Il Mediterraneo. Geografia della complessità*, Milano, Franco Angeli, 2008, pp. 292-304.
- GIACCARIA P.E. MINCA C., “The mediterranean alternative”, *Progress in Human Geography*, 35, 2010, pp. 345-365.
- GOFFREDO G., *Cadmos cerca Europa*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000.
- KAYSER B., *Il Mediterraneo. Geografie della frattura*, Milano, Jaca Book, 1996.
- KING R., CORI B., VALLEGA A., “Introduzione al Mediterraneo, l'Unità, la diversità e la sfida dello sviluppo sostenibile”, in CORI B., LEMMI E., *La regione mediterranea. Sviluppo e cambiamento*, Bologna, Pàtron, 2001, pp. 11-27.
- MALTE-BRUN K., *Précis de Géographie Universelle*, Parigi, F. Buisson, 1810-1829.
- MALTE-BRUN K., MALTE-BRUN V.A., *Géographie complete et universelle ou description de toutes les parties du monde*, Parigi, Penaud frères, 1851-1854.
- MATVEJEVIC P., *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Milano, Garzanti, 1996.
- MATVEJEVIC P., *Il Mediterraneo e l'Europa*, Milano, Garzanti, 1998.
- MINCA C., *Orizzonte Mediterraneo*, Padova, Cedam, 2004.
- MOISSERON J.Y., BAYOUMI M., “La Méditerranée comme concept et représentation”, *Revue Tiers Monde*, 2012, pp. 179-196.
- PONGETTI C., “Prefazione”, in CANIZZARO S., CORINTO G.L., PORTO C.M., *Il Mediterraneo dalla frattura regionale al processo d'integrazione*, Bologna, Pàtron, 2009, pp. 9-12.
- RECLUS E., *La Nouvelle Géographie Universelle: la terre et les hommes*, Parigi, Hachette et compagnie, 1885.
- RIBEIRO O., *Il Mediterraneo. Ambiente e tradizione*, Milano, Mursia, 1972.
- SALVATI L., “Mediterraneo, regione, sviluppo: una breve riflessione”, *Revista Bibliografica de Geografia y Ciencias Sociales*, 16, n. 952, 5 dicembre 2011, www.ub.edu/geocrit/b3w-952.
- SANTORO LEZZI C., “Le relazioni commerciali tra CEE e Paesi mediterranei in via di sviluppo con particolare riferimento al settore agricolo”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1984, n. 1, pp. 367-78.
- SORRE M., SION J., *Méditerranéen. Péninsules méditerranéennes*, collana Géographie Universelle, a cura di VIDAL DE LA BLACHE P., Parigi, A. Colin, tomo VII, 1934.
- SCORRANO S., “La geografia del commercio internazionale: tra competitività e marginalità ma verso l'integrazione”, in FUSCHI M. (a cura di), *Il Mediterraneo. Geografia della complessità*, Milano, Franco Angeli, 2008, pp. 182-205.
- SCORRANO S., “L'Unione Europea e il Mediterraneo: dall'assistenzialismo alla cooperazione”, in FUSCHI M. (a cura di), *Il Mediterraneo. Geografia della complessità*, Milano, Franco Angeli, 2008, pp. 206-242.

Università degli Studi G. D'Annunzio, Chieti-Pescara: silvia.scorrano@unich.it

RIASSUNTO: Il Mediterraneo costituisce un'area geografica dai confini incerti, uno spazio di conflitti e di tensioni alla scala mondiale per il quale sono state usate espressioni quali “antimondo”, “complessità” e “fratture”.

Considerato un'invenzione scientifica del Nord, una forzatura per giustificare la politica coloniale dell'Europa, il mare mediterraneo euro-africano acquisisce una sua personalità tra la fine del Settecento e la prima metà dell'Ottocento quando l'aggettivo mediterraneo diventa un nome proprio. Grazie alle spedizioni scientifiche si venivano a delineare i caratteri di una regione dove il mare veniva visto come un elemento di unione, ma anche come un confine, una linea di demarcazione ancora attuale in quanto consente di individuare i Paesi che possono aspirare ad entrare nell'Unione Europea da quelli che ne sono esclusi, i cosiddetti Paesi Terzi Mediterranei.

Identità e integrazione costituiscono i due concetti base del presente contributo, due concetti esaminati attraverso la rilettura di alcuni scritti dell'ampia bibliografia prodotta sul Mediterraneo.

SUMMARY: The Mediterranean is a geographical area with uncertain boundaries, a region that has repeatedly witnessed conflict and tension on a global scale, and for which expressions such as “anti-world”, “complexity” and “fractures” have been used.

Perceived as an ad-hoc creation of the Global North aimed at justifying Europe’s colonial policy, the Euro-African Mediterranean Sea started to acquire its identity between the end of the eighteenth and the first half of the nineteenth century, when the adjective “Mediterranean” became a proper noun. The scientific expeditions of this period helped outline the traits of this region where the sea was seen as both an element of union and a boundary, a line of demarcation that nowadays still allows to distinguish the countries that can aspire to enter the European Union from those excluded from it, i.e. the so-called Mediterranean Third Countries (MTCs).

Identity and integration are the two central concepts of the present contribution. These are examined through the reinterpretation of some of the works that have contributed over the years to the vast literature available on the Mediterranean.

Parole chiave: Mediterraneo, identità, Unione Europea

Keywords: Mediterranean, identity, European Union

DANIELE MEZZAPELLE

(IN-)LINEA DI CONFINE: DALLA CYBER-TERRITORIALITÀ ALLA CYBER-SOVRANITÀ E VICEVERSA

Né contratti, né diritti di successione,
né confini, né divisioni di terre [...].
Nessuna sovranità...

William Shakespeare, *La Tempesta*, Atto II, Scena 1.

1. LINEA DI CONFINE, CONFINE IN-LINEA. – Il concetto di confine si distingue come affascinante oggetto di riflessione, probabilmente grazie alla sua natura archetipica (Jung, 1997), e risulta depositario di un'animata e trasversale attività intellettuale, manifestandosi in un ampio arco temporale e di conoscenza che va dagli ambiti letterari – la citazione qui riportata in apertura ne è esempio – a quelli teorici e accademici più prossimi agli scopi di questo contributo. Il concetto di confine nasce con l'Uomo attraversando l'intera storia dell'umanità, costituendone i passi significativi: gli elementi del Sacro (il confine separa l'empietà della Terra di Nod dall'Eden) e del Mito (il solco primigenio di Romolo e Remo), talvolta si fondono in manifestazioni ancestrali che gli spazi culturali del Pomerio romano ancora oggi riverberano negli assetti urbanistici di alcune città (Zanini, 1997). La potenza del confine, allora, si coglie nella doppia veste di elemento archetipico ma concreto, perennemente presente nella vita quotidiana secondo declinazioni varie (spaziali, culturali, politiche) con materializzazioni differenti. In questo senso, focalizzando l'attenzione sugli aspetti geografici, il confine si qualifica come un piano immaginario verticale che interseca l'orizzontalità del *continuum* geografico (Prescott, 1987; Strauss, 2013) – o per meglio dire, cartografico (Casti, 1998) – delineando, appunto, una linea di separazione che, sovente, viene considerata come precipua materializzazione. La linea di confine, quindi, costituisce indubbiamente la barriera per antonomasia: pur mutando nel corso del tempo la sua manifestazione (da pesanti blocchi di argilla, pietra o cemento a fili di ferro controllati a vista, passando per i sempre attuali muri) sembra giungere nella contemporaneità, con l'avvento della virtualità e della connessione telematica, in una forma evanescente e immateriale. La declinazione del “confine in-linea”, quindi, è propria della sfera del cyberspazio ovvero di uno spazio ulteriore, si badi bene, non semplicemente collaterale o estraneo rispetto a quello geografico ma in assoluta relazione con quest'ultimo (Giorda, 2000; Graham, 2013), capace di riprodurre e adattare i modelli e le categorie (1). Tale rimodulato contesto cibernetico, caratterizzato dalla condizione di essere connessi (cioè in-linea), costituisce il viatico d'analisi per comprendere l'eventuale trasformazione del confine e delle sue implicazioni, laddove l'idea della sua scomparsa, alla stregua della prematura “morte della distanza” (Bonora, 2000, p. 12), sembrerebbe più che scontata.

2. CYBER-TERRITORIALITÀ: L'APPARTENENZA IDENTITARIA. – “Internet non ha frontiere”. Così Beaude (2010, p. 84) condensa in un pensiero deciso una questione complessa dalle implicazioni non del tutto evidenti. Prescindendo dalla differenza di significato che la geografia politica attribuisce a confine e frontiera (Glassner, 1997), l'affermazione parrebbe inconfutabile ma dalla sottaciuta nascita nel 1969, mentre l'uomo muoveva i primi passi sulla Luna (Farinelli, 2003), lo spazio costituito da bit, pixel e co-

(1) Nell'uso corrente, il termine cyberspazio è generalmente utilizzato come sinonimo di Internet; a rigore, tuttavia, i due termini sottendono realtà diverse: mentre Internet rappresenta una ben precisa infrastruttura tecnologica, fatta di oggetti materialmente esistenti, il cyberspazio rappresenta la dimensione, lo spazio immateriale che promana da quell'infrastruttura quando viene utilizzata per diffondere o scambiare informazioni. Si rimanda, tra gli altri, a Giorda, 2000, p. 35.



dici ha numerose analogie con lo spazio tout court, tanto che “appare strettamente legato a molti fattori che coinvolgono nodi già da tempo indagati dal pensiero geografico” (Tabusi, 2008, p. 97). Il significato del confine nel cyberspazio, dunque, rimanda ancora una volta al suo carattere archetipale di divisione e di delimitazione dall’alterità: così come nel *real-spazio* delimita la sovranità di uno Stato o l’identità di una nazione su un territorio che ne è l’espressione, analogamente, possiamo individuare nel cyberspazio i nuovi territori dell’immaterialità, caratterizzati dalla condivisione di spazi virtuali nei quali l’espressione di una cultura – intesa nel senso più ampio possibile – e l’esercizio della libertà di adesione da parte dei soggetti che vi partecipano costituiscono la fondante ragion d’essere. In altri termini, questi sono costituiti da una identità e una appartenenza comune che, di fatto, demarca un cyber-territorio, traccia un cyber-confine (Mezzapelle e Zarrilli, 2009). Sullo sfondo delle criticità legate all’accesso (Rifkin, 2000), rappresentate principalmente dal digital divide, dalle differenti condizioni di ricchezza-povertà dei Paesi e dalla buona governance della Rete (Bonora, 2000; Mazzetti, 2008, Tabusi, 2008), il focus dell’analisi volge alle nuove (cyber)geografie dai contorni mobili e dalle ricadute territoriali inedite, ponendosi in una dicotomia tra una geografia politica – e geopolitica – degli Stati ed una delle reti, generando una cyber-territorialità dell’appartenenza racchiusa in una ibridazione fenomenica, foriera di notevoli risvolti paradigmatici.

Proprio su tale base, cioè considerandoli come emblematici esempi di una potente innovazione concettuale, si passeranno in rapidissima rassegna i casi della *Cyber Yugoslavia* e del *Lizbekistan*, due cyber-nazioni nate e generatesi sul web, dotatesi di strutture statuali che, grazie all’appartenenza di chi vi aderisce, tracciano dei veri e propri confini tra identità e alterità. Il primo caso riguarda la costituzione di una nazione cyber-yugoslava (www.juga.com) “casa dei cyber-yugoslavi” a seguito della “perdita del proprio paese” (citazioni tratte dal portale – Fig. 1) (2).

CYBER YUGOSLAVIA

[Read Constitution](#) • [List Citizens](#) • [National Anthem](#)

Coming again to our little village :-)
Version 2.0 expected soon...
(If you wish to apply or log-in, please be patient a bit, and re-check this page sometimes. Thanks...)

Cyber Yugoslavia data	
Population: 14964	List of citizens
Area: 0m2	
Location: Internet	http://www.juga.com
Symbols: Variable	See symbols • National anthem
Constitution: Variable	Read constitution
Existing since: 9-9-1999	6657 days

This is Cyber Yugoslavia. Home of Cyber Yugoslavs. We lost our country in 1991 and became citizens of Atlantis. Since September 9, 1999 this is our home. We don't have a physical land, but we do have nationality, and we are issuing CY citizenships and CY passports. Because this is Atlantis, we are allowing double and triple citizenships. If you feel Yugoslav, you are welcome to apply for CY citizenship, regardless of your current nationality and citizenship, and you will be accepted. Please read our Constitution for the details. If you are just curious, you are welcome to visit us as tourists.

This land will grow as our citizens wish. Neither faster, nor slower. Neither more, nor less. So, this site will always be under construction. For a solid country to grow, even a virtual one, it takes some time.

When we reach five million citizens, we plan to apply to the UN for a member status. When this happens, we will ask 20 square meters of land anywhere on Earth to be our country. On this land, we'll keep our server.

After ten years (short break), we're back! Algorithm of Social System (ASS) is updated to ver. 2.0. CY now features real-time comms among other. Log-in soon to check the new stuff! Have fun. *Secretary Webmaster*

Fig. 1 – Home page di Cyber Yugoslavia.

Fonte: <http://www.juga.com>.

(2) La cd. “perdita” è riferibile e databile al 25 giugno 1991, data in cui Slovenia e Croazia dichiarano la propria indipendenza dalla Jugoslavia, innescandone il disfacimento con forti tensioni e drammatici periodi bellici.

Quello che qui si vuol mettere in rilievo riguarda il forte legame di appartenenza che genera un processo di territorializzazione, seppur nei domini della Rete, ed il richiamo ad una organizzazione statale con l'adozione di una costituzione, un apparato costituzionale, una documentazione ufficiale quale passaporto, bandiera e inno nazionale. Analizzando la *carta fondamentale* spiccano i seguenti elementi: i) la presenza di un codice – sorgente in questo caso, rievocando la metafora di Lessig (1999 e 2006) – denominato “Algoritmo del Sistema Sociale” come corpo più elevato della nazione (art. 3); ii) l'apertura e la possibilità di adesione alla cyber-nazione tramite diritto alla cittadinanza che non confligge con quella (reale) già in essere (art. 4); iii) considerando, tra gli altri, i principali elementi fondanti di uno Stato (sovranità, popolazione e territorio; Glassner, 1997), ad oggi, la Cyber Jugoslavia conta 14.693 cittadini, esercita una cyber-sovrantà e dispone di un cyber-territorio. Inoltre, ricorrendo all'ibridazione fenomenica accennata in precedenza, tale cyber nazione conta di richiedere lo status di membro delle Nazioni Unite una volta che la popolazione abbia raggiunto la soglia di 5 milioni, collocando su un territorio di 20 metri quadrati “in una qualsiasi parte del globo” il server di Cyber Jugoslavia che diverrà territorio ufficiale della nazione (art. 16). Infine, dotata comunque di una certa significatività, vi è la data di fondazione, cioè 9.9.1999, chiara numerologia affascinante nel periodo di fine millennio e, per questo, curiosamente – ma per scopi opposti – *trait d'union* con l'altro esempio considerato.

Lizbekistan (<http://www.lizbekistan.com/index2.htm>), infatti, è una cyber-nazione a tempo in quanto la data in questione (9.9.1999) rappresenta la fine della sua esistenza telematica sul dominio originale (provare per credere digitando www.lizbekistan.com e non seguendo il link fornito). Nato nel 1996 come un esperimento di cittadinanza sul *web* ad opera dell'artista australiana Liz Stirling, questo “pays virtuel” è un cyber-principato dal – dissonante – motto “Liberté, égalité, virtualité” con diversi elementi in comune con la cyber-nazione balcanica. Parimenti, infatti, possiede un apparato “statuale” con ambasciata, consolato, ministeri, governi, documenti e procedure amministrative: Lizbekistan emette certificati di immunità diplomatica o di cittadinanza, carte di soggiorno, francobolli, riviste ufficiali e, naturalmente, un passaporto. Prescindendo dal lato provocatorio e a tratti goliardico dell'iniziativa, resta il significato dell'appartenenza condivisa. In questo esperimento, così come nel precedente, vi è un'adesione da parte di internauti, generando una esperienza che, seppur ludica – d'altronde, la *gamification* è alla base di qualsiasi politica di marketing – crea un legame con uno spazio, o meglio un cyber-territorio in un cyberspazio. Per dirla con Tabusi (2008, p. 93): “l'utente, poi, ha una propria percezione dello spazio della Rete, in base alla quale – spesso erroneamente – può considerare di essere proprietario di frammenti del cyber-territorio.” Così, nella dichiarazione esplicativa del cyber-principato (Fig. 2) resa dalla monarca stessa, emerge un importante significato del confine manifestato da una icastica analogia: la *deadline* della propria esistenza (letteralmente linea morta) viene paragonata alla caduta del Muro di Berlino, primo atto verso la dissoluzione dell'Unione Sovietica ma soprattutto emblema di una delimitazione culturale su uno spazio di appartenenza. In altri termini, una linea materializzata in blocchi di cemento tra due visioni del mondo o accessi telematici ad un particolare cyber-identità, è inevitabilmente responsabile di una archetipale contrapposizione.

3. CYBER-SOVRANITÀ: CONFLITTO DI STATO. – Contrapposizione, spesso, vuol dire conflitto. In una contestualizzazione statale classica, inoltre, conflitto si declina con guerra che, per la scienza politologica, costituisce l'inevitabile atto tra entità di pari sovranità in condizioni di ostilità (Wright, 2011). Tuttavia, dalla Seconda Guerra Mondiale in poi, tenendo ben presenti i fondamentali avvenimenti del triennio 1989-1991, le ostilità di scala inter-statale hanno visto un progressivo *raffreddamento*, inducendo dirompenti teorizzazioni di “fine della storia” (Fukuyama, 1998) o di scenari derivanti da una conflittualità di natura culturale (Huntington, 1993) e caratterizzati da un'attività strategica più raffinata. Alle teorizzazioni egemoniche di Sir Mackinder (1904) si contrappongono le visioni strategiche del *soft power* di Nye (1991), rapidamente divenuto un caposaldo della disciplina (geo)politologica poiché “dal momento che la guerra diventa impossibile in quanto non permette di raggiungere gli obiettivi geopolitici tradizionali, è tramite altri mezzi più morbidi che gli Stati [...] devono agire” (Lévy, 2010, p. 207). Insomma, è un dato di fatto (Human Security Report, 2013) che, oggi, nel mondo i conflitti armati siano perlopiù di natura intra-statale assumendo la forma di guerre civili (Fig. 3).

boys cocktails news letters kids **lizbekistan home** the gist gov ministers consulate embassy

Lizbekistan Virtual Country is a country, as it's name indicates, without a physical territory.

Re-opened in June 1996 by it's citizens and ratified by the members of government appointed at the first 'THINK TANK' cabinet meeting, it has one aim, but which one is the whole question. Virtual, that sounds very groovy, multi-media and up to the minute, but what does it mean?

How do you get there?
 What does one do sur place?
 Who are it's inhabitants?
 What are the natural resources?
 How does the whole thing work?
 The country is be located on the web.
 It's citizens will, with their (readily available via the site) passports, residency permits and visas access their country/site upon tapping it's address into their computer (if they don't have one physical forms of access are available).
 Once in they will be able to visit/consult and build (giving content to) the various sectors/components that make up their country.

Lizbeks, as the citizens are called, are in fact the country's major resource. As with any country a virtual country takes on it's character over a period of time through interchange and a common history. This can take hundreds of years but Lizbekistan is in a hurry.

It has a calendar of events leading up to the fatidic **9-9-1999** deadline

which impresses a sense of haste upon it's citizens as if life in this country should be lived fast forward.

What does the **deadline** mean, will it be the same thing the Berlin wall, the break up of the Soviet Union or the retrocession of Hong Kong?
 A virtual country with a **use by date** ? Are they going to close the country?
 What exactly is going to happen? What kind of country is it?
 One might very well ask - but no time for hesitations read on...

Fig. 2 – Punti chiave del Lizbekistan e senso del confine (evidenziato dall'autore).

Fonte: <http://www.lizbekistan.com/index2.htm> – sezione “the gist”.

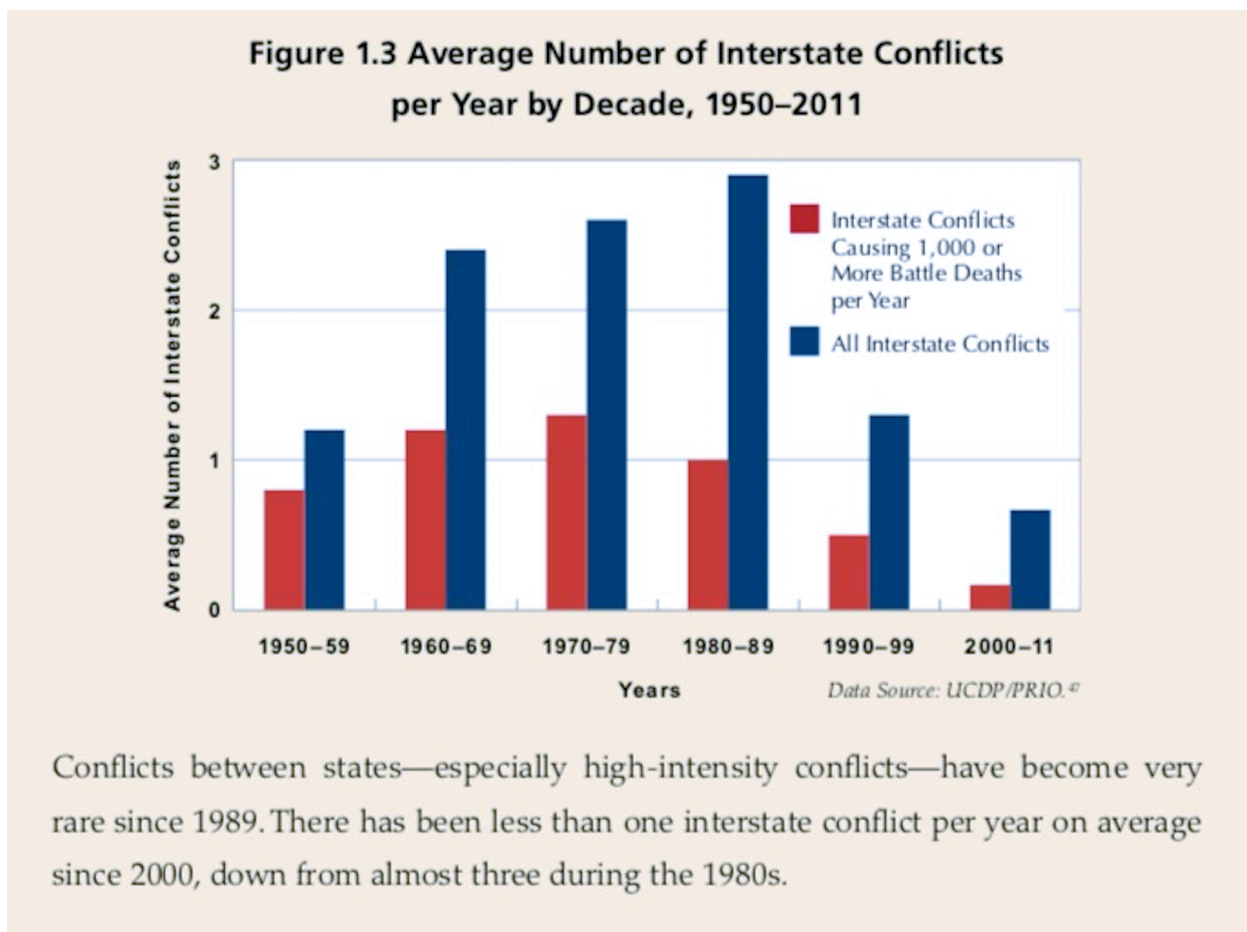


Fig. 3 – Evoluzione della numerosità dei conflitti inter-statali 1950-2011.

Fonte: Human Security Report 2013, p. 24.

Sulla scorta di tali elementi, facendo comunque salva una visione critica e non tralasciando – solo per citarne alcuni – i drammatici conflitti balcanici, africani e mediorientali succedutisi e ricorrenti nel tempo, vi è un punto essenziale per intravedere una evoluzione di tipologia di conflitto tra grandi potenze, spostando lo scenario delle battaglie da uno spazio campale ad un cibernetico. Se per Huntington “the fault lines between civilizations will be the battle lines of the future” (1993, p. 22), si potrebbe argomentare che la *linea* di battaglia è divenuta virtuale, generando un mutamento di paradigma che vede gli Stati adoperati in vari tentativi di traslare la propria sovranità nell’ulteriorità del cyberspazio.

Prima di analizzare alcuni esempi a riguardo, va sottolineato che tali azioni, di fatto, sono anche responsabili di una evoluzione della dottrina giuridica, sempre più protesa nell’intravedere un nuovo *nomos* – rievocando Carl Schmitt – nella dimensione cibernetica (Minniti, 2016). Non solo: ad una siffatta suggestione corrisponde un collaterale avanzamento del diritto positivo tanto che, viste le numerose ma silenziose cyber-guerre combattute o da combattere, il vertice NATO del settembre 2014 adotta la *Enhanced Cyber Defence Policy*, secondo la quale (art. 5) si “riconosce che il diritto internazionale si applichi al cyberspace e che la difesa dello spazio cibernetico sia inclusa nel compito fondamentale di difesa collettiva dell’Alleanza” (Baldone e De Nicola, 2015, p. 13). Le implicazioni, quindi, sono di tutto rilievo e al notevole valore intrinseco della regolamentazione si aggiunge l’esplicita necessità di una tutela condivisa da patti di alleanza. Le evoluzioni normative in funzione dei rapporti sovranità-cyberspazio non possono non tenere in considerazione uno scenario mutevole fatto di situazioni complesse ed ibride. Molti siti istituzionali (anche governativi) di Paesi africani sono fisicamente ospitati su *server* stranieri, – Europa, Asia, Nord America – (Tabusi, 2008) delineando potenziali “obiettivi sensibili” fuori dal proprio territorio sovrano; parimenti, si pensi alla possibili controversie dei domini *DNS di primo livello a codice nazionale* (ccTLD, *country code Top-Level Domain*, ad esempio il dominio *.it*) a cui ascrivere e localizzare un sito Internet gestito da un *provider* con diritto diverso da quello del Paese in questione o da istituzioni non completamente terze rispetto ai governi (*Internet Corporation for Assigned Names and Numbers* – ICANN e *International Telecommunication Union* – ITU). In questo senso, sempre più, la Rete assume i tratti di una “arena geopolitica” in cui gli Stati sembrano rieditare la conquista di nuovi territori cibernetici, tanto che il fondatore del *web*, Sir Tim Berners Lee, invoca l’adozione di una *cyber-Magna Carta* per scongiurare tale evenienza (Khanna, 2016). Per dirla con lo stesso autore: “Internet già rivela i sintomi tanto di una sovranità quanto di un feudalesimo digitali, con l’emergere di rivalità che non si fanno cartografare con esattezza sulle mappe geopolitiche” (p. 452). Ad una incertezza dei contenuti va anche associata una differenziazione degli stessi: è ormai noto che lo stesso *provider* adatti o censuri localmente un certo contenuto (Graham, 2013 e 2014), in funzione di accordi con le autorità locali. Tra i numerosi esempi – spesso condotti da regimi – quello della Repubblica Popolare Cinese è certamente il più eloquente: il progetto *The Great Firewall of China* prevede una censura continua su temi sensibili, interi domini (quali Facebook) o contenuti non graditi al Partito Comunista (Messetti e Pieranni, 2018). Lo *shifting*, allora, appare completo: la barriera costituita dalla grande muraglia cinese è stata uguagliata nel cyberspazio, laddove una rimodulata sovranità ha tracciato dei netti confini virtuali tutt’altro che evanescenti. Alla funzione di barriera in ingresso al proprio *cyberspazio sovrano*, si aggiunge la funzione di barriera come difesa: come richiamato in precedenza, lo spazio dei flussi telematici è foriero di pericolose minacce che, sebbene virtuali, sono capaci di paralizzare gli interi apparati statali, con evidenti ripercussioni nella quotidianità. L’esistenza di alleanze per far fronte comune alle minacce, significa l’esistenza di schieramenti in altrettanti conflitti. Si tratta delle cosiddette *cyber wars*, “cioè guerre ad armi immateriali, senza arsenali stabili con una potenza che può essere solo analizzata e non misurata [...] e il cui fattore di deterrenza non ha nulla a che fare con l’equilibrio delle forze, trattandosi di ininterrotti attacchi hacker” (Khanna, 2016, p. 454). Queste si connotano per l’estrema diversità di tipologie, l’imprevedibilità degli attacchi – *de facto*, una condizione di guerra continua – e per i soggetti che lanciano gli stessi, perlopiù attivisti *hacker*, spesso detti per crasi *hacktivisti*, quali *Anonymus*. Per gli scopi del contributo, tuttavia, occorre rilevare che tra le maggiori cyber guerre (*Moonlight Maze-1998*; *Estonia-2007 noto come Web War I o Cyber War I*; *Georgia-2008*; *Struxnet-2009*) è cruciale la condizione di attacco allo Stato, colpendolo nei suoi gangli vitali (*Estonia-2007*) e in relazione a dispute territoriali reali come nel caso di *Georgia-2008*, avvenuto in parallelo agli avvenimenti della guerra russo-georgiana in Abcasia e Ossezia meridionale.

In definitiva, dunque, la sovranità nel cyberspazio genera delle geografie e delle geopolitiche as-

solitamente fondamentali per l'andamento dei rapporti fra Stati, con conseguenze e ricadute sulla cittadinanza. Basti pensare ai celebri casi *WikiLeaks* e PRISM-NSA per scorgere quanto alcune dinamiche, apparentemente estranee alla tangibilità geografica, condizionino prepotentemente appartenenze e alleanze, connessioni e reti, spazialità e territorialità, tracciando molteplici barriere che si concretizzano tanto nello spazio geografico quanto in quello cibernetico.

4. VICEVERSA, LA METAFORA DELL'AMBIVALENZA. – Muovendo dall'idea che la concettualizzazione del confine non si esaurisce nello spazio cibernetico, anzi, vede riproposta la sua potenza archetipica in nuove rimodulazioni (Mezzapelle e Zarrilli, 2009), il presente contributo si è posto lo scopo di osservare le relative varie declinazioni nell'alveo della virtualità. In particolare, i temi dell'appartenenza di *cyber-iugoslavi* e *lizbeki*, così come la riproposta disputa sovranistica del *nuovo mondo* da ri-scoprire e conquistare, mai perdendo di vista le interconnessioni tra la dimensione reale e virtuale, hanno costituito il *fil rouge* della riflessione. Come visto, infatti, il confine materializza le sue linee divenendo barriera di differenziazione in una logica di cyber-territorialità o barriera di difesa-contenimento-alleanza nei canoni della cyber-sovrantà. Il senso del confine, allora, si rimodella in funzione del nuovo paradigma e oscilla tra significati di volta in volta attribuibili, metaforizzabili, proprio in virtù della sua ambivalenza, con l'avverbio latino *viceversa*. Quest'ultimo, denotando la possibilità di una esistenza biunivoca e bidirezionale, rimanda ad un senso del confine in-linea sublimato da mutevoli linee di confine che delimitano rivendicazioni di uno spazio proprio. Analogamente, se da un lato tali territorialità affiorano generando barriere di demarcazione dell'appartenenza, dall'altro casi di espansione e "traslitterazione" di sovranità emergono erigendo barriere di contenimento dagli attacchi o dalle ingerenze altrui, innescando un considerevole *shifting* del potere statale in una dimensione nuova.

Inoltre, è possibile rintracciare una certa ambivalenza, ovvero direzionalità multipla, nello scenario globale estremamente mutevole, sospeso tra un paradigma globale *tout court*, basato sui dettami della globalizzazione, o preceduto dal nascente prefisso *post*, caratterizzato dal riemergere di spinte localistiche – nazionali e statuali – richiamando una prima forma di duplicità insita nel bilanciamento di forze centrifughe e centripete che la dottrina geopolitica adotta come indice della *raison d'être* dello Stato. L'avverbio latino, dunque, rimanda ad un ordine mutato e variabile; la metaforizzazione proposta sembra cogliere appieno il contesto di un volubile ordine mondiale, regolato da dinamiche e dialettiche tanto reali quanto virtuali, che paiono porre in crisi anche un andamento lineare dell'evoluzione storica, ovvero di un non troppo scontato passaggio da un modello ad un altro in luogo di un ricorsivo ritorno di concettualità contrapposte. D'altronde, una dialettica di significati ed una non linearità degli stessi data la loro insita complessità, erano già rintracciabili nelle parole che Shakespeare fa pronunciare a Gonzalo, vecchio consigliere del Re di Napoli: all'utopia del mondo senza confini, limiti e sovranità risponde Sebastian esclamando "Eppur vorresti esserne il Re!".

BIBLIOGRAFIA

- BADIE B., *La diplomatie de connivence: les dérives oligarchiques du système international*, Paris, La Découverte, 2011.
- BALDONI R., DE NICOLA R. (a cura di), *Il Futuro della Cyber Security in Italia*, Rapporto del Cyber Security National Lab, 2015.
- BALLATORE A., GRAHAM M., SEN S., "Digital Hegemonies: The Localness of Search Engine Results", *Annals of the American Association of Geographers*, 107, 2017, n. 5, pp. 1194-1215.
- BEAUDE B., "Internet, luogo del Mondo?", in LÉVY J., *Inventare il mondo. Una geografia della mondializzazione*, Milano, Bruno Mondadori, 2010, pp. 75-102.
- BONORA P., "Domini della comunicazione tra confini dell'appartenenza e recinti elettronici", in BONORA P. (a cura di), *Comcities. Geografie della comunicazione*, Bologna, Baskerville, 2001, pp. 3-47.
- CARBONE L., SALVATORI F. (a cura di), *La Geografia al tempo di Internet*, in Atti del Convegno del 9 marzo 2006, Roma, Società Geografica Italiana, 2008.
- CASTELLS M., *Internet Galaxy: Reflections on the Internet, Business, and Society*, Oxford, Oxford University Press, 2001.
- CASTELLS M., *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell, 1996.
- CASTI E., *L'ordine del mondo e la sua rappresentazione. Semiosi cartografica e autoreferenza*, Milano, Unicopli, 1998.
- DODGE M., "Cybergeography", *Environment and Planning B*, 2001, n. 28, pp. 1-2.
- DODGE M., KITCHIN R., *Atlas of Cyberspace*, London, Addison-Wesley, 2001.
- DODGE M., KITCHIN R., *Mapping Cyberspace*, London-New York, Routledge, 2001.
- FARINELLI F., *Geografia. Una introduzione ai modelli del mondo*, Torino, Einaudi, 2003.
- FUKUYAMA F., "The End of History?", *The National Interest*, 1989, n. 16, pp. 3-18.

- GIORDA C., *Cybergeografia. Estensione, rappresentazione e percezione dello spazio nell'epoca dell'informazione*, Torino, Tirrenia Stampatori, 2000.
- GLASSNER M.I., *Manuale di Geografia Politica*, Milano, Franco Angeli, 1997, vol. I.
- GRAHAM M., "Internet Geographies: Data Shadows and Digital Divisions of Labour", in GRAHAM M., DUTTON W.H. (eds), *Society and the Internet: How Networks of Information and Communication are Changing our Lives*, Oxford, Oxford University Press, 2014, pp. 99-116.
- GRAHAM M., "The virtual dimension", in ACUTO M., STEELE W. (eds), *Global City Challenges*, London, Palgrave Macmillan, 2013, pp. 117-139.
- HUMAN SECURITY REPORT 2013, *The Decline in Global Violence. Evidence, Explanation and Contestation*, Canada, Simon Fraser University, 2014, pp. 1-118.
- HUNTINGTON S.P., "The Clash of Civilizations?", *Foreign Affairs*, 72, 1993, n.3, pp. 22-49.
- JUNG C.G., *Gli archetipi e l'inconscio collettivo*, Torino, Bollati Boringhieri, 1997.
- KHANNA P., *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Roma, Fazi Editore, 2016.
- LACOSTE Y., *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Paris, Maspero, 1976.
- LESSIG L., *Code and other laws of cyberspace*, New York, Basic Books, 1999.
- LESSIG L., *Code: version 2.0*, New York, Basic Books, 2006.
- LÉVY J., *Inventare il mondo. Una geografia della mondializzazione*, Milano, Bruno Mondadori, 2010.
- MACKINDER H.J., "The Geographical Pivot of History", *The Geographical Journal*, 23, 1904, n. 4, pp. 421-437.
- MALDONADO T., *Reale e virtuale*, Milano, Feltrinelli, 1992.
- MAZZETTI E., "Metropoli ineguali e crisi geopolitiche", in MAZZETTI E., *Metropoli, Reti, Mediterraneo*, a cura di ZARRILLI L., Roma, Società Geografica Italiana, 2008, pp. 71-98.
- MESSETTI G., PIERANNI S., "The Great Firewall", *Riscio*, Podcast giornalistico a cura di PIANO P, 2018, n. 7, <https://www.speaker.com/user/pianop/s1e07>.
- MEZZAPELLE D., ZARRILLI L., "Border and Cyberspace: Some Reflections of Political Geography", *Romanian Review on Political Geography*, 2009, n. 2, pp. 133-139.
- MINNITI E., "Cyber-spazio ed intelligence: le nuove frontiere della sovranità nazionale", *Forum di Quaderni Costituzionali*, 2016, n. 6, pp. 1-14.
- MOREAU DEFARGES P., *Introduction à la géopolitique*, Paris, Éditions du Seuil, 2009.
- MUSCARÀ L., "A che servono i confini?" *Limes, Rivista Italiana di Geopolitica*, 2008, n. 5, pp. 147-157.
- NUTTAL C., "Birth of a cybernation", *BBC News*, 6 agosto 1999, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/science/nature/413420.stm>.
- NYE J., *Bound to Lead. The Changing Nature of American Power*, New York, Basic Books, 1990.
- PRESCOTT J.R.V., *Political Frontiers and Boundaries*, London, Allen & Unwin, 1987.
- RAFFESTIN C., *Per una geografia del potere*, Milano, Unicopli, 1981.
- RIFKIN J., *L'era dell'accesso. La rivoluzione della new economy*, Milano, Mondadori, 2000.
- S.N., "Viaggio in Libeckistan, il regno virtuale", *la Repubblica*, 04.03.1999, <http://www.repubblica.it/online/internet/liz/liz/liz.html>.
- SOJA E.W., *The Political Organisation of Space*, Washington DC, Association of American Geographers, 1971.
- STRAUSS M.J., "Boundaries in the Sky and a Theory of Three-Dimensional States", *Journal of Borderlands Studies*, 28, 2013, n. 3, pp. 369-382.
- TABUSI M., "Attori, territorialità e «limiti» del cyberspazio", in CARBONE L., SALVATORI F. (a cura di), *La Geografia al tempo di Internet*, Atti del Convegno del 9 marzo 2006, Roma, Società Geografica Italiana, 2008, pp. 59-103.
- TOAL G. (Ó TUATHAIL G.), "Critical Geopolitics: The Politics of Writing Global Space", in DEAR M., FLUTSY S. (eds), *The Spaces of Postmodernity*, Oxford, Blackwell, 2002, pp. 243-249.
- TURCO A., *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, Unicopli, 1988.
- WRIGHT M., *Teoria Internazionale. Le tre tradizioni*, Milano, Editrice il Ponte, 2011.
- ZANINI P., *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Milano, Bruno Mondadori, 1997.

Università «Gabriele d'Annunzio» di Chieti-Pescara: daniele.mezzapelle@unich.it

RIASSUNTO: Il confine certamente riveste un ruolo di primaria importanza sia nei capisaldi disciplinari della Geografia Politica che negli scenari evolutivi della Geopolitica. La natura archetipica dello stesso ne fa una matrice di pensiero e di manifestazioni tanto complessa quanto imprescindibile, naturalmente riconducibile alla funzione della barriera per antonomasia. Il presente contributo intende condurre l'analisi osservando la declinazione cyberspaziale del concetto di confine – ossia quella appartenente allo spazio del Web, dei flussi telematici e delle reti virtuali che, tuttavia, influenzano in maniera più che robusta anche lo spazio (più) tangibile della realtà geografica. In tale contesto, la linea del confine si configura nella connessione e nella connettività; diventa una sempre più ricercata barriera di difesa – si pensi al firewall, il muro di bit da non oltrepassare – dai tanti attacchi malevoli che influenzano qualsiasi agenda governativa o attività quotidiana in-linea, fino a "delimitare" un interessante rapporto di appartenenza, funzionale e biunivoco, tra cyberspazio e "real-spazio". Ai fini dell'analisi, dunque, sullo sfondo di un vigoroso risorgere – ammesso che vi sia stato un tramonto – di logiche statuali e localistiche nel cd. paradigma post globale, si passeranno in rapida rassegna i casi del cyber-nazionalismo avuto ad inizio millennio e delle più recenti cyber-guerre tra Stati, considerandoli come emblematici esempi di un variato rapporto territorialità-sovranià. In effetti, tali esempi sembrano rimandare ad un mutamento di approcci e di relative ricadute spaziali, con implicazioni che non necessariamente rimandano

ad una facile passaggio tra vecchie e nuove concezioni ma veicolano un senso evolutivo circolare tutt'altro che scontato.

SUMMARY: The border certainly plays a role of primary importance both in the disciplinary cornerstones of Political Geography and in the evolutionary scenarios of Geopolitics. Its archetypal nature makes it a matrix of thought and manifestations as complex as it is essential, naturally attributable to the function of the barrier par excellence. The present contribution intends to conduct the analysis by observing the border notion in cyberspace – such as the space of the Web, telematic flows and virtual networks which, however, strongly influence the (more) tangible space of the geographical reality. In this context, the border line is characterized by connection and connectivity; becomes a more and more sought-after defense barrier – i.e. the firewall, the wall of bits not to be crossed – by the many malicious attacks that influence any government agenda or daily on-line activity, up to “delimit” an interesting, functional and biunivocal, relationship of belonging between cyberspace and “real-space”. For the purposes of the analysis, therefore, against the backdrop of a vigorous resurgence – assuming there has been a sunset – of state and local logics in the so-called *post global* paradigm, the cases of cyber-nationalism at the beginning of the millennium and of the most recent cyber-wars between states will be reviewed, considering them as emblematic examples of a varied territoriality-sovereignty relationship. In fact, these examples seem to refer to a change in approaches and related spatial repercussions, with implications that do not necessarily refer to an easy transition between old and new conceptions but convey a circular evolutionary sense that is anything but obvious.

Parole chiave: confine, sovranità, cyberspazio

Keywords: border, sovereignty, cyberspace

Sessione 14

TURISMO E SQUILIBRI TERRITORIALI: OPPORTUNITÀ E BARRIERE ALLO SVILUPPO

DANTE DI MATTEO, VALENTINA EVANGELISTA,
FABRIZIO FERRARI, GIACOMO CAVUTA

INTRODUZIONE

Il turismo produce opportunità di sviluppo rilevanti per territori altrimenti considerati ai margini nelle dinamiche economiche globali. Eppure, sempre più si evidenziano polarizzazioni che acuiscono gli squilibri territoriali. Si pensi, ad esempio, alle aree marginali e periferiche, a volte anche contigue a quelle di maggiore attrattività, su cui queste ultime generano un vero e proprio effetto ombra.

In un periodo di congiuntura economica non favorevole, in cui i ritmi di espansione del comparto turistico hanno mostrato segnali di rallentamento se non di contrazione, la competitività fra le località è diventata sicuramente più rilevante e conflittuale, evidenziando la necessità di politiche che superino le barriere alla completa fruizione turistica e alla attivazione di percorsi di sviluppo fondati sul patrimonio territoriale.

L'arena di osservazione può essere declinata attraverso due punti di vista fra loro complementari: da un lato, le diverse accezioni assunte dal concetto di barriera in ambito turistico; dall'altro, le strategie per il superamento degli squilibri territoriali connessi al turismo.

Le risposte a tale proposta di sessione sono state numerose e sostanziali; interessanti spunti di ricerca sono stati sollevati dai partecipanti, che invogliano a proseguire il dibattito sulle tematiche intraprese.

Un primo raggruppamento di contributi, piuttosto nutrito, ha indagato, con varie sfaccettature e casi territoriali diversi e peculiari, la necessità di incoraggiare il turismo in aree tradizionalmente definite periferiche.

L'intervento di Cerutti, Piva, Emanuel e Pioletti, attraverso il caso esemplificativo relativo all'Alto Piemonte, declina la questione delle barriere propriamente sotto l'aspetto amministrativo per poi discutere in maniera approfondita sul Destination Branding, inteso come strumento idoneo per i dialoghi fra i diversi attori del turismo.

Il secondo contributo raccolto, quello di Persi e Ugolini, tratteggia l'unicità dei paesaggi marchigiani come base per nuove forme di turismo ecologico e culturale; in tale contesto, gli autori indicano la via per il superamento delle barriere soprattutto dal punto di vista fisico-orografico, le quali hanno generato anche un quadro storico e comunitario frammentario.

La questione delle barriere fisiche è ripresa anche nel contributo di De Filippo e Chiarullo, incentrato sui comuni di Castelmezzano e Pietrapertosa nelle Piccole Dolomiti Lucane; l'orografia del territorio da ostacolo allo sviluppo può diventare fattore di attrazione, secondo gli autori, così da favorire la resilienza della comunità locale.

Ci si sposta ancora più a sud con il contributo di Gambino, che illustra il profondo disagio nei percorsi di sviluppo del Crotonese; la soluzione proposta dall'autrice è quella di rifondare una nuova attrattività del territorio mediante la riscoperta delle tradizioni enogastronomiche, in particolare quelle vitivinicole.

Un altro caso studio per lo sviluppo del turismo nelle aree interne in Calabria è stato formulato da De Pascale, che incentra il suo studio sul fenomeno della transumanza, sottolineando come al suo rapido declino debba contrapporsi la creazione di un ecomuseo, che preservi le tracce storiche, in specie i tratturi, di tale storico fenomeno economico e culturale.

Lo scritto di Evangelista si incentra sulla Strategia Nazionale per le Aree Interne, la cui innovatività come strumento di gestione territoriale può diventare chiave di volta per innescare nelle aree designate dalle programmazioni regionali degli auspicabili "laboratori di progettazione", utili per individuare tipologie di turismo adatte per lo sviluppo di tali territori.

Per concludere questo gruppo di contributi, Di Matteo e Cavuta partono da considerazioni riguardanti le barriere alla mobilità turistica soprattutto nelle aree periferiche, per poi proporre come soluzio-



ne, anche attraverso un caso di studio, il turismo esperienziale letto in particolare attraverso la lente dei *tastescapes*, intendendo la gastronomia come fattore motivante della scelta della destinazione.

Un secondo gruppo di lavori ha preso in considerazione invece il turismo urbano, laddove le barriere non sono rappresentate tanto dall'accesso o dalla marginalità alle stesse, ma si incentrano sulla gestione degli spazi all'interno delle città; un altro punto di osservazione esplicitato nel Convegno concerne gli incontri fra comunità ospitante e visitatori.

L'intervento di Ferrari è inteso alla ricerca teorica e metodologica della polarizzazione turistica in determinate aree della città, nel tentativo di osservare, anche attraverso il caso studio di Firenze, la perimetrazione della frequentazione dei luoghi da parte di visitatori e la loro qualità ed eventuale sovrapposizione rispetto ai luoghi quotidiani dei residenti.

La trattazione proposta da Cocco si incentra sul fenomeno delle Olimpiadi e più in generale sui grandi eventi; la tesi originale del testo proposto valuta i possibili effetti negativi sulle città che si candidano a tali eventi, formulando l'ipotesi che, contrariamente a quanto comunemente inteso, i grandi eventi, per una serie di problemi gestionali e ricadute economiche e sociologiche, possono rappresentare una barriera allo sviluppo.

Il contributo di Salustri pone delle riflessioni sulle barriere economiche, declinate sia dal punto di vista della competizione fra le località, città e aree periferiche, sia dal punto di vista individuale e sociale, interpretando il turismo come fattore di benessere e quindi meritevole di essere incluso nelle politiche di *welfare*.

Gerbaldo fornisce una lettura storica e sociologica molto interessante che ricostruisce l'origine del fenomeno turistico a Nizza nel Settecento; il fiume Paillon diventa barriera fisica fra due mondi culturalmente contrapposti e aiuta a scoprire i meccanismi alla radice della creazione di enclavi turistiche.

L'ultimo gruppo di contributi proietta la questione delle barriere sul piano internazionale, proponendo visioni molto originali e fra loro eterogenee che però bene si inseriscono nel contesto della discussione intrapresa.

L'intervento di Violante sul Montenegro traccia il passaggio dal turismo "povero" locale a quello "elitario" dei turisti internazionali in villaggi esclusivi sorti ex novo; nel caso trattato, il turismo, per come si è sviluppato, ha finito per creare barriere sociali ed economiche, invisibili, ma molto sentite, fra comunità residente e visitatori.

Il testo di Bifulchi si incentra su una regione già di per sé geograficamente molto peculiare, il Caucaso del Nord, al contempo ponte e barriera naturale fra Europa e Asia; viene analizzato un progetto di complesso turistico attentamente pianificato, evidenziando gli ostacoli, le barriere alla efficacia del progetto, soprattutto quelle legate all'amministrazione e all'imprenditoria locale.

Per concludere, difficile tracciare un quadro comune delle proposte di lettura sulle barriere turistiche che compongono tale sessione della giornata di studio in poche righe; si possono però cercare di sostanziare alcune osservazioni di fondo.

Innanzitutto, il turismo contemporaneo è fenomeno sempre più complesso: da un lato, crescono i fattori *push*, il fenomeno è sempre più spontaneo e meno organizzato grazie agli effetti combinati del maggiore benessere e del miglioramento della conoscenza globale dei luoghi; dall'altro, crescono al contempo i fattori *pull*, la competitività fra i luoghi, la necessità di attente pianificazioni che bilancino la necessità di attrarre visitatori, ma che, al contempo, preservino le identità e le esigenze della comunità locale residente.

L'incessante agire di tutti questi fattori può provocare due esiti totalmente antitetici fra loro; da un lato, la rimozione di barriere, con lo sviluppo di un fenomeno turistico armonico con il contesto locale; dall'altro, alla scala opposta la creazione di nuove barriere, di nuovi ostacoli (di natura economica, sociale, culturale, tecnologica, ecc.).

I temi trattati da tutti gli autori, pur trattando differenti tematiche e casi di studio, sembrano tutti far trasparire in filigrana la necessità di immaginare un nuovo turismo, condiviso da tutti gli attori coinvolti nello sviluppo del fenomeno, che faccia crescere in armonia e in mutua esperienza arricchente sia la comunità ospitante che quella ospitata.

Su questa base di partenza si dovrebbe costruire probabilmente un paradigma, forse utopico, ma di grande suggestione, in cui il turismo diventi vettore di scambio culturale globale e di conoscenza degli altri, oltre le "barriere".

STEFANIA CERUTTI, ELISA PIVA, CESARE EMANUEL, ANNA MARIA PIOLETTI*

IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE AMMINISTRATIVE ATTRAVERSO LA CREAZIONE DI MARCHI TURISTICI. IL CASO ALTO PIEMONTE

1. INTRODUZIONE. – Le destinazioni turistiche vengono generalmente delimitate sulla base di uno spazio geografico definito da confini amministrativi, sia a scala nazionale, sia a scala regionale e locale. Tuttavia, la letteratura accademica e la pratica turistica hanno evidenziato come tali confini tendano spesso ad assumere il ruolo di barriere, rivelandosi elementi non adatti agli scopi e agli interessi di un processo di gestione della destinazione che deve saper sempre più tener conto della prospettiva della domanda, al fine di mantenere o incrementare la propria competitività. I viaggiatori trovano infatti i confini insignificanti, eppure spesso i luoghi tendono ad essere promossi seguendo tali ripartizioni rigide e non conformi ad una fruizione ottimale e funzionale di una destinazione. Obiettivo del presente studio è approfondire i temi del *destination management* e del *destination branding*, in quanto offrono strumenti operativi in grado di prospettare modalità gestionali e di promozione dei territori che consentono il superamento di tali barriere. L'intento è quello di evidenziare come la creazione di marchi a scala sub-regionale possa costituire un efficace strumento per l'aggregazione dei territori, degli stakeholders e delle attività turistiche. In particolare, la ricerca analizza il caso di Alto Piemonte, una realtà sub-regionale del Piemonte in cui si sta sviluppando una politica di *branding territoriale* che coinvolge i territori delle province di Novara, Biella, Vercelli e del Verbano Cusio Ossola.

2. I CONFINI AMMINISTRATIVI COME BARRIERE: ANCHE NEL TURISMO? – La delimitazione di una destinazione turistica avviene, nella maggioranza dei casi, su base statica e in modo piuttosto rigido, ovvero considerando la perimetrazione di uno spazio geografico dettata principalmente dai confini amministrativi e dalle competenze ad essi correlate. Si tratta di una tendenza osservabile sia a livello nazionale che, particolarmente in Italia, a livello regionale e sub-regionale. Ciò è anzitutto accaduto per effetto della scelta effettuata dalla Costituzione, sin dal 1948, di inserire nell'elencazione delle competenze legislative regionali il turismo e l'industria alberghiera (Tubertini, 2007). Anche la riforma costituzionale del 2001, non includendo la materia del turismo fra le competenze regionali di tipo concorrente, ha implicitamente determinato il riconoscimento di tali competenze alle Regioni a titolo esclusivo o residuale (*ibidem*; Santagata, 2009). È innegabile quanto questo “potere regionale” abbia portato, soprattutto dagli anni del boom economico e del turismo di massa, alla delineazione di destinazioni i cui contorni sono stati definiti e fatti coincidere, quasi in automatico, con le partizioni istituzionali degli enti territoriali, sulla scia di un processo di regionalizzazione molto marcato: gli spazi di governo sono divenuti così anche spazi turistici, rispecchiando l'organizzazione turistica a scala regionale e sub-regionale, e dunque lavorando per ambiti territoriali omogenei. In taluni casi sono emerse destinazioni disegnate ancora oggi secondo confini regionali (ad esempio la Basilicata o la Sicilia), in altri convivono a livello regionale sistemi turistici differenti dotati di forza e attrattività propria sia sul piano della riconoscibilità interna che esterna (ciò accade in regioni a sviluppo turistico più intenso come la Toscana o il Veneto, ma anche in regioni con forte potenziale come il Piemonte o l'Abruzzo). Ripercorrendo la letteratura geografica, non è difficile poter incasellare questo discorso nella logica che sottende l'individuazione delle cosiddette regioni formali (Corna-Pellegrini, 1973; Cazes, 1992) e funzionali (Toschi, 1959; Vallega, 1984; Nice, 1999). A

* Sebbene il presente contributo sia frutto dell'opera congiunta degli autori, a Stefania Cerutti si devono i paragrafi 2 e 5, a Elisa Piva i paragrafi 3 e 4.



livello nazionale, il decentramento in materia turistica ha infatti generato sia l'affermarsi di destinazioni formali, intese come contenitori territoriali di risorse e proposte, che funzionali, intese come insieme di relazioni e processi localizzati. È indubbio come la capacità di fare sintesi tra questi due approcci abbia generato sistemi turistici maggiormente competitivi (Pollice, 2002), in grado di coniugare l'omogeneità di elementi e connotati (paesaggi e ambienti naturali, storici e culturali) con la presenza di poli attrattivi, flussi e relazioni. Il superamento di un approccio meramente politico-amministrativo a favore di una prospettiva di tipo turistico-territoriale ha condotto, accanto alle più tradizionali destinazioni turistiche compatte ed unitarie, all'affermarsi di destinazioni diffuse quali la Riviera romagnola o il Salento (Becheri e Maggiore, 2013), in cui il rispetto dei confini non ha soffocato spinte endogene di natura sistemica e integrata. D'altro canto, non va dimenticato come anche l'adozione di modelli organizzativo-territoriali nell'analisi degli spazi del turismo faccia emergere aree i cui confini amministrativi, a livelli crescenti di estensione, possono designare una città, un comprensorio, una provincia, un'intera regione aventi differenti polarità e nuclei in funzione delle risorse e delle relazioni che le connotano (Lozato-Giotart, 2008). Sfuma la percezione di confini come barriere quando l'attenzione viene posta sulle interazioni (Della Dora e Minca, 2009). Si tratta di un approccio rinvenibile anche nello scenario europeo dove i confini amministrativi permangono come matrici di riferimento sia in chiave di gestione che di promozione turistica, pur non costituendo necessariamente barriere allo sviluppo sinergico di progettualità e reti. La politica di coesione europea è e rimane una politica regionale, pure in ambito turistico. La Commissione europea articola il sostegno allo sviluppo turistico regionale in prevalenza attraverso fondi che utilizzano le partizioni regionali riconosciute dagli ordinamenti amministrativi nazionali, eleggendole a oggetto sociale e culturale su cui misurare risultati ed effetti. Nondimeno, la Commissione incentiva lo sviluppo di progettualità che si declinano in azioni di cooperazione cross-border, invitando a candidare progetti di tipo transnazionale o interregionale. Non si tratta, chiaramente, di una mera visione pubblica in quanto la compartecipazione privata, indispensabile per l'attivazione di filiere turistiche competitive e di successo, consente la messa a valore di funzioni reciproche: risorse, servizi erogati dai diversi operatori privati, iniziative pubbliche vanno considerate come entità complementari le une alle altre (Benevolo e Grasso, 2017). *“Cross-border cooperation in tourism is understood as a means of increasing regional competitiveness and sustainability, of strengthening regional identity and promoting the emergence of functional and imaginary region”* (Prokkola, 2008, p. 33). Si generano nuovi spazi turistici che *“are not opposite to national, but nation states often actively encourage the creation of new regional spaces because they support the national economy and assists sub-national entities in overtaking a larger share of EU resources”* (Deas e Lord, 2006, p. 1863).

3. DESTINAZIONE TURISTICA E DESTINATION MANAGEMENT: IL PUNTO DI VISTA DELLA DOMANDA. – Come precisato nel precedente paragrafo, l'interpretazione di una destinazione avviene molto spesso da un punto di vista geografico-amministrativo *“dettato fondamentalmente da un auto-riconoscimento della destinazione come luogo da parte dell'offerta”* (Marchioro, 2012, p. 62). Anche la definizione dei prodotti turistici che gravitano su una destinazione tende a rimanere ingessata in una dimensione strutturale, per cui il concetto stesso di prodotto resta ancorato alle risorse di attrazione e all'offerta localizzata in un territorio dato (Landi, 2003). In realtà, una destinazione può essere definita come uno spazio geografico in cui si svolge l'intera esperienza turistica, ovvero un luogo dotato di un insieme di attrazioni, strutture e servizi di dimensioni sufficienti per consentire un marketing e una promozione di successo (Martini, 2005; Kurlito, 2013). Luoghi come la Toscana, la Foresta Nera, le Canarie possono essere considerate destinazioni turistiche poiché, al loro interno, presentano caratteristiche di offerta omogenee e condividono una strategia di marketing comune (Carbone, Fava e Maggi, 2000). Fare marketing significa intercettare e comprendere le dinamiche che contraddistinguono la domanda turistica, analizzando la percezione dello spazio da parte dei target di domanda, al fine di comprendere se e quale sia la corrispondenza tra la denominazione del territorio e il significato che questa assume al di fuori dei suoi confini (Martini, 2005). È importante altresì considerare come *“operatori, popolazione indigena e ogni altro attore della destinazione abbiano una percezione diversa di quest'ultima, basata sugli stimoli e sulle influenze, sulle esigenze e aspettative e sull'ambiente sociale, culturale ed economico in cui vivono”* (Marchioro, 2012, p. 62). La letteratura accademica e la pratica turistica hanno evidenziato come i confini amministrativi assumano il ruolo di barriere, rivelandosi elementi non adatti agli scopi e agli interessi di un processo di

gestione della destinazione, ovvero di *Destination Management*, che deve saper sempre più tener conto della prospettiva della domanda, al fine di mantenere o incrementare la propria competitività. I viaggiatori trovano, infatti, i confini insignificanti, eppure spesso le destinazioni sono artificialmente divise da barriere geografiche e politiche, che non tengono conto delle preferenze dei consumatori o delle funzioni dell'industria turistica (Kurleto, 2013). La destinazione turistica potrebbe quindi essere definita come “*un certo ambito territoriale, dai confini variabili ma percepito come unitario sia da parte della domanda che da parte dell'offerta (anche se non necessariamente tali punti di vista portano a confini coincidenti), che si contraddistinguono per la presenza di uno o più fattori di attrattiva di qualsiasi tipo e che viene usufruito e proposto come luogo in cui i turisti possono spendere il tempo della loro vacanza*” (Brunetti, 1999, p.171). È la connessione tra comunità locale, turisti e un determinato luogo a rendere quel luogo una destinazione. Esso può essere considerato una destinazione solo se il turista visita l'ambiente in cui è immersa (Goldhorn, 2015). Essa non è solo una località, ma un paniere di prodotti turistici ed elementi naturali e artificiali capaci di offrire un'esperienza integrata al turista facendolo interagire con l'intero sistema d'offerta, e di attrarre un determinato numero di visitatori all'interno di un luogo geografico che rientra nelle preferenze del turista attraverso una serie di processi strutturali, organizzativi e gestionali (Pearce, 1989; Leiper 1995; Buhalis, 2000). Studi recenti suggeriscono che le destinazioni turistiche dovrebbero essere delimitate sulla base dei modelli di consumo dei turisti (Blasco, Guia e Prats, 2014; Dredge e Jamal, 2013), anziché su convenzionali confini amministrativi (Dredge, 1999; Zillinger, 2007). Questo è particolarmente rilevante nei luoghi in cui le destinazioni locali si trovano al confine dei loro paesi, dove vi è facile mobilità da e verso le destinazioni limitrofe transfrontaliere e vi è un valore aggiunto nell'esperienza dei visitatori. In tali casi, una *governance* integrata della destinazione transfrontaliera nel suo complesso risulta maggiormente efficace (Ioannides, Nielsen e Billing, 2006; Prokkola, 2007 e 2010; Wachowiak, 2016). Il punto di vista operativo del *Destination Management* lo rende un approccio di gestione proattivo e centrato sui turisti, che consente di far convergere idee e risorse su specifiche progettualità e azioni da sviluppare, fortificando le destinazioni a prescindere dai loro confini amministrativi (Splendiani, 2017) e integrando gli interessi di turisti, operatori e comunità locali. In questa prospettiva, il *Destination management* e il *Destination Branding* non riguardano tanto le scelte manageriali rispetto alle giuste tecniche di marketing, quanto piuttosto la comprensione dei territori e dei mercati nella loro natura dinamica e simbolica (Saraniemi e Kylänen, 2011).

4. I MARCHI TURISTICI PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE. – Poiché i turisti sono sempre più alla ricerca del soddisfacimento di bisogni legati allo stile di vita e alle esperienze, riconoscendo in misura minore una differenziazione basata esclusivamente sugli elementi tangibili della destinazione (Piva, 2017), il *Destination Branding* è diventato probabilmente lo strumento più potente a disposizione dei soggetti che si occupano di management e marketing delle destinazioni turistiche (Cai Liping, 2002; Morgan, Pritchard e Pride, 2004). Il *Destination Branding* è da intendersi come “*processo che serve a caricare la marca di significati, trasformandola in un'entità viva con una propria capacità espressiva (...) attraverso il quale si pianifica e si realizza un complesso coordinato di azioni nel rispetto di un unico intento strategico: favorire una crescita durevole grazie al consolidamento della reputazione e della distintività del marchio*” (Pratesi e Mattia, 2006, pp. 36-37). Il *Destination Branding* incontra la geografia in quanto i brand territoriali costituiscono un logo o marchio caratterizzante che identifica un'area e la differenzia dai territori concorrenti, rappresentando la sintesi degli elementi oggettivi, cognitivi, valoriali ed emozionali dell'offerta (Pastore e Bonetti, 2006) e, più in generale, del contesto che si propone quale destinazione. Un brand risulta idoneo a rappresentare in modo unitario le componenti di offerta di un territorio non soltanto quando saranno opportunamente scelti tali elementi, ma anche quando il brand stesso sarà opportunamente veicolato e recepito dai destinatari (Deutsch e Real, 2002). L'adozione di un punto di vista geografico consente di evidenziare come i brand siano indissolubilmente collegati alla conoscenza geografica basata sulla produzione di significati, di luoghi e spazi culturali (Zanutto, 2012) che favorisce la differenziazione di prodotti e spazi superando l'omogeneizzazione e la standardizzazione (Cook e Crang, 1996) e al contempo l'intrecciarsi di immagini e percezioni da/verso la destinazione. Il coinvolgimento geografico va oltre le relazioni e i collegamenti fissi con i luoghi (Pike, 2009): “*è qualcosa che cambia nel tempo e può essere di vario tipo (materiale, simbolico, visivo), può modificarsi di intensità (forte o debole) ed avere diversa natura (autentico o inventato)*” (Zanutto, 2012, p.76). Tali relazioni si muovono

su scala globale e i brand diventano così lo specchio della globalizzazione superando i confini territoriali (Urry, 2003; Blasco, Guia e Prats, 2014) e proiettandone contenuti e prodotti sui mercati. Fare branding implica “un’articolazione e una complessità che deve (ri)trovare nella geografia le radici delle identità, e nella politica la possibilità di confronto e dibattito locale per gestire meglio il futuro” (Zanutto, 2012, p.92). Ciò si traduce in un impegno collettivo e in una strategia ben più ampia rispetto alla semplice comunicazione dei lati positivi di un luogo. A diversa scala territoriale, le destinazioni stanno quindi oggi includendo il *Destination Branding* all’interno dei percorsi di gestione strategica al fine di sviluppare sia azioni capaci di soddisfare gli stakeholders locali, sia azioni di promozione e di marketing che favoriscano la competitività della destinazione (Morgan, Pritchard e Pride, 2011; Almeyda-Ibáñez e Babu, 2017). In particolare, i territori puntano a promuovere la loro offerta attraverso l’uso di marchi turistici, sempre più in funzione del consumo turistico e in un’ottica di superamento delle barriere amministrative.

5. IL CASO ALTO PIEMONTE. – L’Alto Piemonte rappresenta la porzione geografica più settentrionale dell’omonima regione, delimitata dai cantoni svizzeri del Vallese e del Ticino e dalla Pianura Padana. Essa non viene percepita, ad oggi, come meta turistica unica come o territorio unitario: designa, infatti, un agglomerato di quattro aree amministrative provinciali - Biella, Novara, Verbania e Vercelli - dove un totale di circa 900 mila abitanti sono distribuiti in 6.600 chilometri quadrati di superficie territoriale (poco più piccola dell’Alto Adige). In questo contesto, il patrimonio di risorse ambientali, paesaggistiche, naturali e agroalimentari è fortemente influenzato da una caratteristica peculiare di quest’area il cui gradiente orografico passa, in 65 chilometri di estensione sud-nord, da 100 metri s.l.m. a 4.600 metri, registrando un record che nessuna altra regione europea di dimensioni così contenute può vantare (Figura 1). Una geografia che scorre in verticale e che consente di incontrare un paesaggio poliedrico, passando sinteticamente “dal riso al Rosa” titolo che Vittoria Sincero aveva dato a un suo libro nel 1974 e che da alcuni anni è stato ripreso come slogan promozionale del territorio vercellese.

Alla base (intorno a quota 100 m s.l.m.), si riscontra il singolare ambiente delle risaie, un paesaggio fortemente modellato dall’intervento antropico che regala suggestioni in periodi diversi dell’anno, sia esso il cosiddetto “mare a quadretti” o una distesa di riso verdissimo. È la fascia più meridionale dell’Alto Piemonte, occupata dall’area prossimo-padana delle province di Vercelli e Novara. A seguire, la Riserva naturale delle Baragge, una fitta brughiera costellata da emergenze archeologiche di pregio (quali castelli e ricetti medievali), animata da greggi e scenografici cambi di colorazione all’intervallarsi delle stagioni. Si tratta di un’area a prevalenza pianeggiante, un altipiano che dalle ultime risaie (150 metri s.l.m. circa), inglobando anche la provincia di Biella, si estende fino alle prime emergenze collinari (300 m s.l.m. circa). Segue la fascia collinare, prevalentemente a vocazione vinicola, nota per la produzione di complessi Nebbioli.

Questo ambiente lambisce e in parte penetra nell’area dei laghi alpini: il pittoresco e sofisticato Lago D’Orta a ovest, la culla dell’industria alberghiera di prestigio, il Lago Maggiore a est, senza dimenticare il Lago di Mergozzo e il Lago di Viverone. Nelle acque lacustri si addentrano le Prealpi, disseminate di alpeggi e vocate alla produzione casearia. L’apice del percorso tra gli ambienti e i paesaggi alto-piemontesi si configura nella vetta del Monte Rosa (Punta Dufour), la seconda cima più alta d’Europa, con i suoi circa 4600 metri (2). Sotto il profilo turistico, le quattro province che compongono l’area denominata Alto Piemonte ricevono, complessivamente, flussi turistici annui pari a 4,4 milioni di presenze. Quasi un quarto di queste è assorbito dal solo Lago Maggiore. I mercati di provenienza risultano essere, principalmente, Francia, Inghilterra, Germania, Austria, oltre al mercato domestico, principalmente il Centro-nord Italia (Valle d’Aosta, Milano, le Langhe, Torino, il Vallese). In questo contesto, Alto Piemonte vuole essere una proposta di destinazione turistica innovativa nel cuore delle Alpi e dell’Europa, strutturando un’offerta qualificata che fa leva su una natura ancora largamente incontaminata e su una forte cultura identitaria alpina-rurale. L’idea base consiste nella creazione di un marchio d’area seguendo un’impostazione strategica che, dal punto di vista progettuale, si è concretizzata nel 2015 attraverso la

(2) Parte geografico-descrittiva di Alto Piemonte tratta dalla Tesi di Laurea Magistrale in Lingue, culture e turismo della Dott.ssa Marika Pretti “Il turismo enogastronomico come leva di sviluppo territoriale. Orientamenti metodologici, lineamenti di branding e buone pratiche”, relatore Prof.ssa Stefania Cerutti e correlatore Prof. Cesare Emanuel, Università del Piemonte Orientale, A.A. 2016/2017.



Fig. 1 – Geografia dell’Alto Piemonte.

Fonte: Elaborazione propria.

creazione del Comitato Promotore Alto Piemonte, un’associazione di organizzazioni, imprese e soggetti volta allo sviluppo e gestione delle fasi iniziali del progetto stesso e tesa al coinvolgimento di partner strategici e sostenitori. Tra i membri del Comitato vi sono: Consorzio ValsesiaIn (operatori turistici di Varallo Sesia), Università del Piemonte Orientale, Osservatorio Globale di Borgosesia, Destiplan (agenzia di sviluppo di destinazioni turistiche con sede a Ravensburg, Germania). In parallelo al Comitato, è stato steso e firmato un Protocollo d’Intesa, al quale hanno aderito oltre 50 imprese e organizzazioni diverse, generando la prima rete di contatti strategici con realtà politiche, amministrative, economiche, culturali e scientifiche di spicco nella zona. Il Comitato ha posto le basi per la costituzione di un ente riconosciuto volto a gestire e sviluppare nel concreto il progetto di destinazione e il marchio Alto Piemonte. Il 20 giugno 2017 è nato il Consorzio Alto Piemonte Turismo (3), cui è possibile aderire come soci o come membri del Club Amici Alto Piemonte. Poco meno di due mesi dopo l’iscrizione all’Albo, diviene Consorzio Turistico di Interesse regionale, in seguito a determinazione della Regione Piemonte n.389 del 4 agosto 2017 (4). A fine 2017, il Consorzio ha raggiunto il numero di 101 Soci, rappresentanti 3.500 posti letto circa, e 18 sostenitori inseriti nel Club Amici (5). Completa la sua struttura organizzativa il Consiglio di Amministrazione, composto da Presidente, Vice Presidente, Consigliere Delegato per l’estero e la gestione delle collaborazioni, sei Consiglieri, Revisore dei conti. Infine, è in fase di avvio il Comitato Strategico di Indirizzo composto da soggetti di comprovata esperienza e competenza negli am-

(3) <http://altopiemonte.net/>.

(4) I Consorzi così denominati sono quelli che per rappresentatività territoriale, numero di Soci e adeguata struttura tecnico-organizzativa sono riconosciuti come elemento di primordine nel comparto turistico regionale, insieme a Piemonte Marketing e alle Agenzie Turistiche Locali.

(5) Confluiscono in questo club i soggetti che non perseguono finalità di tipo turistico-culturale ma condividono la mission e la vision del progetto, supportandolo finanziariamente o divulgandone la conoscenza.

biti progettuali; ha funzione programmatica, di indirizzo, consultiva e propositiva rispetto al Consiglio di Amministrazione. La sede è attualmente sita a Stresa, sul Lago Maggiore. Scopo principale del Consorzio è la creazione, lo sviluppo e la gestione del marchio d'area Alto Piemonte, considerato lo strumento operativo più adeguato per rispondere a diverse finalità:

- superamento della frammentazione politico-amministrativa delle quattro province, senza negarne individualità e peculiarità;
- creazione di un'area unica e riconoscibile grazie alle affinità culturali e geografiche delle quattro province;
- realizzazione di un territorio visibile e di riferimento per le eccellenze locali;
- aumento della capacità competitiva del territorio;
- conferimento di caratteri di qualità veicolati attraverso un marchio, rappresentativo di valori di sostenibilità, genuinità e prestigio;
- unione delle forze del potenziale dei singoli al fine di imporsi come destinazione comune ma ricca di peculiarità insite nei vari territori;
- sintesi in un segno grafico condiviso (logo) di elementi, tratti e valori identificativi da comunicare all'esterno.

Il Consorzio Alto Piemonte Turismo ha in programma una strategia di valorizzazione e promozione delle eccellenze locali all'estero. Il progetto che seguirà il consolidamento del marchio d'area si chiamerà "Bottega Alto Piemonte": si basa su una serie di *flagship stores* ubicati in aree strategiche d'Oltralpe, finalizzati alla promozione dei prodotti locali sulle tavole dei clienti stranieri (6).

6. QUALCHE RIFLESSIONE CONCLUSIVA. – Le destinazioni turistiche sono certamente caratterizzate da molteplici configurazioni di offerta e modelli organizzativi e, al contempo, sono sempre più frutto delle percezioni, immagini ed esperienze da parte della domanda. I loro possibili confini amministrativi o politici sono invisibili al turista, ma possono costituire una base territoriale di lavoro e condivisione su cui delineare strategie di sviluppo e *branding* capaci di superarne il ruolo di barriera per adottare visioni sistemiche e di dialogo multilivello, sia tra attori (comunità, turisti, operatori pubblici e privati, ecc.) sia tra risorse (concentrate o diffuse, note e o minori, ecc.). Si tratta di un assunto chiaro in seno al progetto di creazione del marchio d'area Alto Piemonte, oggetto di analisi di questo contributo. Il processo di definizione di questo territorio come destinazione turistica, seppur si muova nel contesto di un approccio che include e assomma le unità di gestione amministrativa rappresentate dalle quattro province, utilizza il marchio d'area come strumento per arricchire di senso e significato tale delimitazione eleggendo la destinazione Alto Piemonte come serbatoio di prodotti ed esperienze. In questo modo il territorio si dota di un brand in grado di comunicare un'identità riconoscibile e desiderabile, assicurando lo sviluppo sostenibile di quei fattori locali di qualità ed efficienza che consentono di accrescerne appeal e competitività. Alto Piemonte costituisce, in questa fase, un buon progetto in fase di sviluppo sebbene con alcune criticità rilevabili: presenza di attriti e resistenze locali; limitato coordinamento con strategie e attività a scala regionale; difficoltà di coinvolgimento delle comunità locali; necessità di investire in formazione e risorse umane; necessità di adottare strumenti strategici finalizzati alla pianificazione territoriale non solo turistica. È però innegabile come questo progetto rappresenti un efficace strumento per l'aggregazione dei territori, degli stakeholders e delle attività turistiche, nonché un elemento chiave per il successo della comunicazione e della promozione, sia interna che esterna, di un territorio in cerca di una propria identità turistica forte e competitiva.

BIBLIOGRAFIA

ALMEYDA-IBÁÑEZ M., GEORGE B.P., "The evolution of destination branding: A review of branding literature in tourism", *Journal of Tourism, Heritage & Services Marketing*, 3, 2017, n. 1, pp. 9-17.

(6) L'area di collocazione al momento più interessante risulta essere la regione del Lago di Costanza, facilmente raggiungibile da Monaco di Baviera, Zurigo e Stoccarda, con tre milioni di consumatori aventi PIL pro capite nel 2017 di circa 58 mila euro (un potere d'acquisto tra i più elevati in Europa).

- BECHERI E., MAGGIORE G., *Rapporto sul turismo italiano 2012-2013. XIX Edizione*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- BENEVOLO C., GRASSO M., *Destinazioni e imprese turistiche*, Milano, Franco Angeli, 2017.
- BLASCO D., GUIA J., PRATS L., “Emergence of governance in cross-border destinations”, *Annals of Tourism Research*, 49, 2014, pp. 159-173.
- BONETTI E., PASTORE A., “Il brand management del territorio”, *Sinergie*, 23, 2006, pp. 79-99.
- BRUNETTI F., *Il turismo sulla via della qualità*, Padova, CEDAM, 1999.
- BUHALIS D., “Marketing the competitive destination of the future”, *Tourism Management*, 21, 2000, n. 1, pp. 97-116.
- CAI LIPING A., “Cooperative branding for rural destinations”, *Annals of tourism research*, 29, 2002, n. 3, pp. 720-742.
- CARBONE G., FAVA U., MAGGI M., “Certificare un territorio per un turismo di qualità”, *Working paper n. 139*, Torino, IRES Piemonte, 2000.
- CAZES G., *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*, Paris, Bréal Edition, 1992.
- COOK I., CRANG P., “The world on a plate: culinary, culture, displacement and geographical knowledges”, *Journal of Material Culture*, 1, 1996, pp. 131-153.
- CORNA-PELLEGRINI G., *La ricerca geografica urbana: contributi per una metodologia*, Milano, Vita e pensiero, 1973.
- DEAS L., LORD A., “From a new regionalism to an unusual regionalism? The emergence of non-standard regional spaces and lessons for the territorial reorganisation of the state”, *Urban Studies*, 43, 2006, n. 10, pp. 1847-1877.
- DELLA DORA V., MINCA C., “Regione”, in DELL’AGNESE E. (a cura di), *Geografia. Strumenti e parole*, Milano, Milano, Unicopli, 2009, pp. 59-84.
- DREDGE D., JAMAL T., “Mobilities on the Gold Coast, Australia: Implications for destination governance and sustainable tourism”, *Journal of Sustainable Tourism*, 21, 2013, n. 4, pp. 557-579.
- DREDGE D., “Planificación y diseño de destinos turísticos”, *Annals of Tourism Research* (in Spagnolo), 1, 1999, n. 2, pp. 394-414.
- GOLDHORN F., “Il processo decisionale nella scelta della destinazione turistica e il marketing della destinazione”, Tesi di Bachelor, SUPSI, 2015, <http://tesi.supsi.ch/419/1/Goldhorn%20Fabrizio%20-%20II%20processo%20decisionale%20nella%20scelta%20della%20destinazione%20turistica%20e%20II%20marketing%20della%20destinazione>.
- IOANNIDES D., NIELSEN P.Å., BILLING, P., “Transboundary collaboration in tourism: The case of the Bothnian Arc”, *Tourism Geographies*, 8, 2006, n. 2, pp. 122-142.
- KURLETO M., “Sustainable management of lakes taking into consideration the tourism and nature conservation in Australia and New Zealand”, *Polish Journal of Natural Sciences*, 28, 2013, n. 1, pp. 91-106.
- LANDI S., *La marca nel turismo*, Milano, Touring Editore, 2003.
- LEIPER N., *Tourism Management*, Melbourne, RMIT Press, 1995.
- LOZATO-GIOTART, J.P., *Geografia del turismo: dallo spazio consumato allo spazio gestito*, Milano, Hoepli, 2008.
- MARCHIORO S., *Destination management e destination marketing. Per una gestione efficiente delle destinazioni turistiche in Veneto*, Padova, Università degli studi di Padova, 2012.
- MARTINI U., *Management dei sistemi territoriali: gestione e marketing delle destinazioni turistiche*, Torino, G. Giappichelli Editore, 2015.
- MORGAN N., PRITCHARD A., PRIDE R., *Destination Branding: creating the Unique Destination Proposition*, Oxford e Burlington, Elsevier Butterworth-Heinemann, 2004.
- MORGAN N., PRITCHARD A., PRIDE R., “Tourism places, brands, and reputation management”, in MORGAN N., PRITCHARD A., PRIDE R. (a cura di), *Destination brands: Managing place reputation*, New York, Routledge, 2011, pp. 3-19.
- NICE B., *Questo nostro mondo*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1999.
- PEARCE D., *Tourism development*, 2nd ed., Londra, Longman Scientifics, 1989.
- PIKE A., “Geographies of brands and branding”, *Progress in Human Geography*, 33, 2009, pp. 619-645.
- PIVA E., “Le nuove sfide nella gestione delle destinazioni turistiche: i marchi turistici in Piemonte”, *Ambiente Società Territorio. Geografia nelle scuole*, 1, 2017, pp. 15-20.
- POLLICE F., *Territori del turismo: una lettura geografica delle politiche del turismo*, Milano, Franco Angeli.
- PRATESI C.A., MATTIA G., *Branding. Strategie, organizzazione, comunicazione e ricerca per la marca*, Milano, McGraw-Hill, 2006.
- PROKKOLA E.K., “Borders in tourism: The transformation of the Swedish-Finnish border landscape”, *Current Issues in Tourism*, 13, 2010, n. 3, pp. 223-238.
- PROKKOLA E.K., “Cross-border regionalization and tourism development at the Swedish-Finnish Border: Destination Arctic Circle”, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 7, 2007, n. 2, pp. 120-138.
- PROKKOLA E.K., “Resources and barriers in tourism development: cross-border cooperation, regionalization and destination building at the Finnish-Swedish border”, *Fennia*, 186, 2008, n. 1, pp. 31-46.
- SANTAGATA R., *Diritto del turismo*, Torino, UTET giuridica, 2009.
- SARANIEMI S., KYLÄNEN M., “Problematizing the concept of tourism destination: An analysis of different theoretical approaches”, *Journal of travel research*, 50, 2011, n. 2, pp. 133-143.
- SPLENDIANI S., *Destination management e pianificazione turistica territoriale: casi e esperienze in Italia*, Milano, Franco Angeli, 2017.
- TOSCHI U., *Geografia economica*, Torino, UTET, 1959.
- TUBERTINI C., “Il turismo tra Stato, Regioni ed enti locali: alla ricerca di un difficile equilibrio delle competenze”, Supplemento n. 1, *Le Istituzioni del Federalismo, Affari Istituzionali*, Regione Emilia Romagna, 2007, pp. 21-40, www.regione.emilia-romagna.it/affari_ist/supplemento_1_07/tubertini.pdf.
- URRY J., *Global complexity*, Cambridge, Polity, 2003.
- VALLEGA A., *Geografia regionale: avviamento metodologico*, Bologna, Pàtron Editore, 1984.
- WACHOWIAK H. (ed), *Tourism and borders: contemporary issues, policies and international research*, Londra e New York,

Routledge, 2016.

ZANUTTO F., *L'immagine come fattore competitivo. Geografia, turismo e brand territoriali*, Tesi di Dottorato in Geografia Economica, XXIII Ciclo, A.A. 2011-2012, Università La Sapienza, Roma, http://padis.uniroma1.it/bitstream/10805/1659/1/Tesi_ZanuttoFrancesca.

ZILLINGER M., "Guided Tourism. The Role of Guidebooks in German Tourist Behaviour in Sweden", *Östersund ETOUR*, 18, 2007.

Università del Piemonte Orientale: stefania.cerutti@uniupo.it, elisa.piva@uniupo.it, cesare.emanuel@uniupo.it
Università della Valle d'Aosta: a.pioletti@univda.it

RIASSUNTO: La letteratura e la pratica turistica hanno evidenziato come i confini amministrativi, utilizzati spesso per delimitare le destinazioni, tendano ad assumere il ruolo di barriere, rivelandosi elementi non adatti per la gestione delle destinazioni secondo le reali esigenze della domanda turistica. Il destination management e il destination branding offrono strumenti pratici che consentono ai territori di superare tali barriere e di operare in modo integrato. La creazione di marchi turistici a scala sub-regionale rappresenta uno degli strumenti utili a disposizione dei soggetti che operano sul territorio. Esempio emblematico è il progetto Destinazione Alto Piemonte, realtà sub-regionale del Piemonte in cui si sta sviluppando una interessante proposta di branding territoriale.

SUMMARY: The geographical literature and the tourist practices have highlighted how the administrative boundaries have often been used as the sole criterion for delimiting tourist destinations. However, these boundaries are proving to be increasingly unsuitable for managing destinations according to the real needs of the tourists. Destination management and destination branding can offer useful tools that enable territories to work in an integrated way, in an attempt to overcome these barriers. In particular, the creation of brands on a sub-regional scale represents one of these instruments. An emblematic example is the case of Alto Piemonte, a sub-regional area of Piedmont region (Italy) where an interesting proposal of territorial branding is being developed.

Parole chiave: destinazioni turistiche, barriere amministrative, marchi turistici
Keywords: tourist destinations, administrative boundaries, destination brands

PERIS PERSI, MONICA UGOLINI*

NUOVE OPPORTUNITÀ E ANTICHE BARRIERE. IL TURISMO NELLE MARCHE

1. *VECCHIE E NUOVE BARRIERE REGIONALI.* – Presentare le Marche, volgendo lo sguardo indietro, potrebbe apparire irriparabile verso una geografia del presente e sempre protesa verso il futuro. Ma non è così. Partire dal contesto, quindi dal passato, e considerare gli sviluppi che lo hanno sagomato, nei suoi slanci e nelle sue miserie, ci sembra infatti il modo migliore per avviare un'indagine che vuole definire lo stato dell'arte e cogliere le linee potenziali dello sviluppo locale nel quadro nazionale e globale: uno sviluppo fatto non solo di valorizzazione economica e fruizione sociale delle risorse, ma anche di rispetto delle tradizioni regionali, del suo patrimonio ambientale e culturale, quale è stato sapientemente costruito, conservato e trasmesso alle generazioni odierne, sempre più esigenti sui diritti e, magari, non altrettanto sui doveri e sugli impegni conseguenti da assumere.

Di per sé le Marche, dopo la recente recisione referendaria del Montefeltro romagnolo, ci appare sempre più come un parallelogramma allungato da nord a sud, stretto tra dorsale appenninica e riviera adriatica. Era, ed è ancora, un territorio di 'margine' e di transizione tra regioni diverse, ma questa condizione di limite e di debolezza è stata gradualmente superata così da trasformarsi in area d'incontro di sfere culturali diverse e in uno spazio di connessione prezioso per le regioni contermini per le quali costituisce il nodo essenziale e pertanto irrinunciabile. E di questa peculiarità, ogni ipotesi di nuove e future riformulazioni regionali dovrebbe tenere dovuto conto, contrastando le tendenze separatiste che vorrebbero smembrare le Marche staccando semplicisticamente la porzione settentrionale da quella meridionale.

È vero, al loro interno, proprio per dette premesse, rivelano diverse anime, che, forti nel passato, sono poi andate progressivamente integrandosi, senza con questo perdere il ruolo identitario originario, mai totalmente sopito ed anzi orgogliosamente rivendicato. Ma, se oggi volessimo nel loro seno individuare dei contesti politico-funzionali, dovremmo subito distinguere un'area interna appenninica e preappenninica in continuo svuotamento sociale, da una costiera ad intensa copertura insediativa e produttiva. Entrambe sono separate da una fascia mediana, distinta da caratteri di transizione, ma con isole di spiccata concentrazione demografica, produttiva e di servizi che, in misura diversa, anticipano la centralità della conurbazione litoranea (Urbino, Fabriano, Jesi, Tolentino, Fermo, Ascoli). Di qui una nuova articolazione regionale ed una nuova poleografia, lontane da quella condizione *aurea* (non di *mediocritas*, definizione che non ci trova d'accordo) di un tessuto urbano fatto di polarità sparse e pressoché simili per numero di abitanti e ruoli funzionali.

Certamente oggi si è perduta quell'omogeneità insediativa che connotava la regione a fine Ottocento e non solo perché genti ed attività hanno abbandonato le sedi sommitali per nuovi insediamenti di fondo valle o di termine vallata, ma perché la crescita si è fatta anisotropa e le disuguaglianze territoriali hanno sostituito il precedente sviluppo apparentemente uniforme e diffuso. Mutato è anche il rapporto città e campagna, proprio perché la prima ha assunto un ritmo galoppante e trainante, in opposizione alla seconda distinta da regressione qualitativa: se fino al secolo scorso, e segnatamente fino alla metà del Novecento, si poteva parlare di equilibrio territoriale - senza comunque negare i crescenti conflitti tra forza lavoro e borghesia fondiaria e tra le relative aree di pertinenza - oggi quel tessuto sembra assai diversificato, con separazioni nette tra territori a diverso peso politico e economico e con sfrangiature interne sempre più evidenti (Persi, 2005).

* Lavoro condotto in paritetica partecipazione. Ai fini della valutazione va attribuito a P. Persi i paragrafi 1 e 4 e a M. Ugolini i paragrafi 2 e 3.



In tutto questo permane comunque il divario anche tra nord e sud, tra il Pesarese e l'Anconetano da una parte e il resto della Regione dall'altra, il che si sovrappone alla precedente ripartizione interna, riproponendo, comunque su altre basi e su differenti dimensioni spaziali, la cantonalizzazione regionale che, nel passato, tanto ha inciso sullo sviluppo civile ed economico di questa porzione d'Italia.

Nell'addentrarci su tali aspetti, che meritano la dovuta attenzione per affrontare correttamente la problematica turistica regionale, dovremo osservare come nel processo di territorializzazione, non è certo un caso che a fine Ottocento nelle Marche settentrionali i capoluoghi di provincia siano stati scelti sulla costa (Pesaro e Ancona), mentre a sud si sia preferito valorizzare cittadine dell'entroterra (Macerata, Fermo ed Ascoli), quasi a premiare nel primo caso l'innovazione e il dinamismo commerciale, e, nel secondo, la tradizione e la storia. E, in verità, questi aspetti hanno continuato ad assumere ruoli differenziali sulle decisioni territoriali di una regione per certi versi a geometria variabile, o meglio a politica territoriale variabile, di cui la recente riforma sanitaria rappresenta una componente rilevante e rivelatrice: si voleva razionalizzare un sistema assistenziale nell'interesse dei marchigiani e si è finito col generare ulteriori squilibri e moderne barriere interne alla Regione stessa (Persi e Ugolini, 2015).

Le nuove compartimentazioni comunque si aggiungono e sovrappongono a quelle di più antica formazione. E il fatto di coincidere con le più remote criticità significa che le antiche frontiere socio-economiche continuano ad esercitare un ruolo nel presente seppure in tono minore rispetto alle più recenti frammentazioni.

Nel luglio 2016 è stata inaugurata la Foligno-Civitanova Marche (SS 77), una superstrada con caratteristiche autostradali, cui più a nord faranno da *pendent* la strada statale 76 della Val d'Esino e la strada statale 318 di Valfabbrica, in corso di completamento. Dirette dall'Umbria all'Adriatico, collegano rapidamente Foligno a Civitanova e Perugia ad Ancona, convogliando merci, turisti, visitatori e potenziali acquirenti di immobili, nella fascia centro-meridionale delle Marche. Le due strade del progetto Quadrilatero interessano dunque due vallate, del Chienti e dell'Esino, entrambe poste nell'area centrale della Regione e tali da non giustificare una simile concentrazione infrastrutturale. Comunque, nel moderno e nell'antico, il ruolo di connessione tra Adriatico e Umbria-Lazio svolto dalle Marche torna di attualità. Anzi torna alla ribalta cospicuamente rafforzato e, oggi, destabilizzante.

La prima barriera era rappresentata dalla dorsale appenninica che sin dall'epoca romana, e precedente, era superata da piste e percorsi pastorali, poi trasformati in moderne strade consolari: la Flaminia e la Salaria e da un reticolo viario minore. Ma tutte le vallate marchigiane, con il loro parallelismo e le loro strozzature e gole, con i loro passi montani e confluenze (presto sedi di importanti insediamenti) assolvono allo stesso ruolo e diventano corridoi commerciali e vie dell'arte, cultura e tecniche di produzione. Con ciò segnavano percorsi preferenziali rivolti verso occidente, ma finivano per separare e marcare ambiti sociali diversi. Non solo sulle displuviali, ma persino sulle opposte sponde idrografiche, divenendo confini politici, culturali, civili (comunali, provinciali e regionali) e religiosi (diocesani e parrocchiali) (Persi, 1990).

In questo modo la 'rastrelliera' valliva si intersecava con quella delle fasce altimetriche (colline litoranee, alta collina, montagna) disegnando una scacchiera con ambiti locali governati da una comunità egemone sul territorio circostante, che neppure le signorie rinascimentali e lo stato della Chiesa sono riusciti a ricomporre. Su tale scacchiera, per lungo tempo priva di collegamenti nord-sud, si sono giocate le vicende storiche e le dinamiche economiche di una regione agraria sempre più votata alla mercantizzazione delle principali derrate prodotte. E questo nonostante i cambiamenti climatici del Seicento e Settecento che disegnavano ulteriori suddivisioni ed ambiti di diversa fertilità e produttività, contrappo- nendo territori più forti ad altri più deboli e marginali (Persi, 1994, pp. 13-38).

Uno spazio così frazionato e competitivo non poteva non favorire l'individualismo e la rivalità tra i centri abitati, sostenuti da vari antagonismi, con conseguente indebolimento del tessuto connettivo regionale, sempre più frammentato e scollegato. Si spiegano, anche così, la moltiplicazione dei poteri, l'affermazione di dinastie locali e di Signorie, e il movimento di fanti e cavalieri abilmente mobilitati e diretti da autorità spesso lontane: re, regine, papi e loro delegati. Il gioco della storia (o degli scacchi) e degli interessi che vi si accompagnavano, trovava qui un'incredibile scacchiera magnificamente articolata da morfologia, idrografia, altimetria e condizioni climatiche, diversità produttive, interventi di mercato e di presidio umano, anche culturale e religioso.

2. PAESAGGI MARCHIGIANI: NUOVE E ANTICHE OPPORTUNITÀ. – Nonostante queste barriere fisiche e storiche, la regione possiede potenzialità che potrebbero essere sviluppate e trasformate in elementi di forza. Le Marche vantano beni ambientali che spaziano dal mare, al monte, dalle dolci colline agrarie alle aree protette, cui si uniscono i beni culturali, accentrati e dispersi, di straordinario valore.

Contenitore di tutti gli elementi naturali e umani è sicuramente il paesaggio, scenario composito, frutto di svariate condizioni naturali, ma anche risultato di una coraltà di relazioni legate al mondo laico, alle organizzazioni religiose, alle motivazioni sacre e alle decisioni politiche. Ne è prova il fatto che culture diverse, su medesimi contesti, hanno dato vita a paesaggi dissimili, il che giustifica e rende spiegabile la denominazione al plurale della regione. Le Marche presentano, infatti, una molteplicità, una varietà e una complessità di paesaggi, plasmati da differenti culture e poteri.

Se paragoniamo il paesaggio marchigiano con quello delle regioni contermini (Umbria, Toscana e Romagna), al di là degli inevitabili elementi in comune, si palesa la sua unicità e particolarità. Pur essendo tutti e tre espressione della mezzadria, di una policoltura integrata con il bosco (in particolare castagneto e legname) e il pascolo, e di un rapporto interattivo tra campagna e città, il paesaggio marchigiano, rispetto a quello umbro francescano, esprime maggiore funzionalità e spiccata sobrietà. Gli appezzamenti, che costituiscono la trama del paesaggio, sono più piccoli e mostrano la loro originalità nei confini più irregolari, geniali e bizzarri. Essi rivelano lo sforzo, la capacità, l'ostinazione del contadino marchigiano impegnato a confrontarsi con morfologie accidentate, con suoli argillosi che esigono un costante controllo delle acque, con il frazionamento ereditario delle proprietà e con il numero crescente di bocche da sfamare. Il paesaggio marchigiano si distingue per essenzialità, semplicità della campagna, non sottratta comunque alle tensioni politiche confermate da castelli, rocche, centri murati, torri, cenobi religiosi spesso fortificati, oggi beni culturali da conoscere e valorizzare.

Ancora più appariscente è la diversità dal paesaggio toscano che evidenzia un ordine, un'architettura ricercata, un progetto a lungo pensato e realizzato con forme elaborate e raffinate. Diverso è anche il paesaggio romagnolo dove più forte è stato il disboscamento e dove la policoltura si è rapidamente specializzata, con modelli più razionali e alta meccanizzazione (frutticoltura, orticoltura oltre a frumento e mais). La piccola e media impresa a conduzione individuale, ancora forte nelle Marche, qui è diminuita a favore di altre forme giuridiche, dalle società semplici alle società di capitali, raddoppiate sia come numero che come SAU e favorite dal successo del movimento cooperativistico.

La realtà marchigiana non presenta grandi centri urbani e non è stata presa d'assalto dall'industria e in particolare da quella pesante, con unica eccezione la raffineria a Falconara per altro recentemente chiusa, e pertanto non risente di forme di degrado ambientale gravi e persistenti.

Il connubio tra antiche opportunità, rappresentate dall'ambiente fisico unito a diverse culture e ad una differente storia locale, ha prodotto così un paesaggio mosso, fantasioso, ribelle: una realtà non son tuosa, ma comunque grandiosa perché intensamente vissuta e sofferta, dove ogni zolla sembra strappata a una natura avara e tenace. È un paesaggio che si mostra come un sudario, perché in ogni piega rivela la fatica, la forza, l'ostinazione del contadino marchigiano, ma anche il suo grande amore e rispetto per la terra da cui trae sostentamento.

3. LEVE PER UN NUOVO TURISMO. – Tra i punti di forza dell'area marchigiana va annoverata la grande varietà culturale, materiale e immateriale. Alle linee del paesaggio agrario si unisce la presenza di piccoli centri, borghi, quasi presepi in miniatura con caratteristiche simili, ma mai uguali. Sono piccoli scrigni che nascondono perle e tesori: rocche, chiese, oratori, teatri, ospedali, conventi, castelli, pievi, abbazie, monasteri, aree archeologiche, ville e case coloniche. Questo per non dire delle opere d'arte conservate in musei, pinacoteche, chiese ed oratori, testimonianze di spiritualità popolare e di una tradizione artistica regionale.

Un altro punto di forza è la permanenza della vocazione agricola della regione; infatti qui si assiste a un rinato interesse per la campagna, contraddistinta, oltre che da aziende biologiche, da un'agricoltura a basso impatto ambientale, con un'apprezzabile qualità delle acque e dell'aria, nonostante casi di nitrati nelle falde acquifere di alcune vallate. Un'agricoltura cerealicola-foraggera, vitivinicola, ortofrutticola, olivicola che garantisce la conservazione di un paesaggio agrario piuttosto integro e comunque con molteplici produzioni tipiche.

Tutto questo trova un aggancio diretto con il turismo, ecologico e culturale. Il primo è ben suppor-

tato da due parchi nazionali e quattro regionali, cui si uniscono riserve naturali statali e regionali. (Ugolini, 2016). Ma la regione può offrire un turismo “verde” anche altrove. Le bellissime colline, che nei diversi periodi dell’anno si colorano di tonalità particolari a seconda delle fioriture e delle coltivazioni praticate, possono diventare un richiamo formidabile per ospiti alla perenne ricerca di nuovi aspetti ed emozioni. I diversi *bed&breakfast* possono soddisfare il turista più esigente e offrire comfort in contesti particolarmente originali, consentendo anche di condividere i lavori e di partecipare alle attività della giornata. Vi si potrebbe incardinare le iniziative culturali di città che vanno riscoprendo la propria storia e l’opera di cittadini famosi, da Raffaello a Rossini, da Pergolesi a Leopardi, e di quelle meta di antichi e nuovi pellegrinaggi, come Loreto, Fonte Avellana, Abbadia di Fiastra, Valleremita.

Il turista moderno spinto dall’esigenza di catturare l’essenza di un luogo, il suo *genius loci*, mostra sempre più interesse per le tradizioni, le abitudini, i detti e le pratiche della comunità. Pertanto persegue un circolo virtuoso, tra vacanza e cultura che valorizza prodotti tipici, beni culturali minori ma importanti nel far emergere gli aspetti segreti della storia locale e dell’identità marchigiana. Si tratta di recuperare lo stretto rapporto tra prodotto e peculiarità ambientali, climatiche, cicli produttivi e di conservazione, saperi popolari maturati e sviluppati col variare degli elementi fisici e sociali. Allo scopo si dovrebbe formare una nuova figura professionale, la guida-specialista del territorio, capace di illustrare il prodotto, ma soprattutto di metterlo in relazione con lo stile di vita, la cultura, il ciclo delle stagioni, i riti, le credenze, le feste sacre e profane. Si tratta di far conoscere il cibo e la sua storia, di rivitalizzare il significato di incontro, socialità e convivialità, e di favorire il consumo *in loco* per coniugare le caratteristiche organolettiche alle specificità dei luoghi di produzione. Si tratta di proporre pacchetti di turismo tematico (come le strade o i percorsi del vino), divulgare il prodotto tipico con fiere, sagre e mercati, promuovere *club* per estimatori e degustazioni nei ristoranti, incentivare la pubblicità (prodotto buono/sano in ambiente sano) e le relazioni tra imprese. In tal modo il prodotto è in grado di distinguersi e di identificarsi sul mercato locale e di proiettarsi verso quello globale.

Il trinomio ambiente, cultura, cibo può rappresentare la carta vincente per la regione interessata ad un turismo che non depauperi le risorse, poiché da queste dipende la sua esistenza e sopravvivenza, e riesce a produrre reddito e ricchezza proprio grazie alla preservazione delle risorse stesse. Ne deriverebbe, quindi, un’economia integrale, che rispetta il territorio, lo sviluppa e lo fa decollare, senza scadere nella mercificazione: rivitalizza i luoghi e ne recupera tradizioni locali, filiere produttive e tessuti sociali.

La triade potrebbe connotare l’area, darle un’immagine forte, un marchio riconoscibile che, oltre a produrre ricadute economiche, rafforzerebbe e consoliderebbe il sentimento di identità territoriale. Ma il *brand* si costruisce non solo potenziando e riqualificando le risorse endogene (tutti gli elementi che concorrono a caratterizzare l’area), ma rafforzando l’offerta attraverso l’inserimento di ogni risorsa in una rete regionale di beni. In questo modo si conseguirebbe il vantaggio di superare i problemi della piccola dimensione e della frammentazione delle iniziative. Ma sarà il ricorso alle reti informatiche a consentire una più diffusa conoscenza e quindi l’ampliamento del bacino di fruitori, praticamente illimitato.

4. CONCLUSIONI PROPOSITIVE. – La progettazione di opportunità per un nuovo turismo dovrà dunque puntare sull’efficienza economica di lunga durata e mettere in campo diverse forze. La prima è quella degli *insiders* ai quali si richiede un uso corretto delle risorse, una conoscenza della propria cultura e un rafforzamento dell’identità. Altro elemento è rappresentato dagli *outsiders* chiamati a comprendere, rispettare la realtà naturale, l’originalità sociale e culturale delle comunità in cui ci si muove. Infine, ma altrettanto importante, è l’intervento politico e amministrativo che deve garantire segnaletica appropriata, collaborazione con altre regioni, mezzi di trasporto e potenziamento delle infrastrutture. Ugualmente prezioso è l’allestimento di postazioni informatiche che forniscano informazioni sui possibili itinerari, orari di musei, aree archeologiche e strutture ricettive. Ma ciò non basterebbe se non venisse intensificata la politica di riconoscimento e certificazione dei prodotti agroalimentari che nelle Marche risultano ancora piuttosto limitati (Ismea, 2006, pag. 34) se paragonati alla ricchezza e varietà dell’offerta regionale.

Si tratta di un cambiamento di rotta, una nuova visione dove gli elementi di debolezza, quali ad esempio l’isolamento o la tradizionale funzione agricola, diventano elementi di forza, chiave di sviluppo futuro e garanzia di sopravvivenza di identità, tradizioni, modi produttivi e di preservazione del paesaggio.

Si possono così eludere i limiti e attivare lo sviluppo, incrementare lavoro e occupazione, promuovere un'ospitalità diffusa che riporterebbe anche vitalità ed energia nei centri minori.

Infine può essere utile collaborare con la costa dove il turismo è giunto a livelli difficilmente superabili se non a rischio di degrado della risorsa. La stessa contiguità con lo Stato di San Marino potrebbe costituire l'occasione per attivare sinergie a vari livelli e favorire la destagionalizzazione anche grazie a congressi, mostre, fiere, sagre e mercati. Questo puntando non tanto sull'attrazione di investimenti esterni, che finirebbero per depauperare il territorio, ma sulle imprese locali di servizi in grado di supportare, pianificare e controllare ogni attività, garantire la conservazione del luogo, mantenere, rafforzare e incrementare il tessuto produttivo ed economico locale, diffondere la conoscenza dell'area e dei suoi prodotti. Una gestione della destinazione più vicina alla sostenibilità, come intesa dall'OMT: "modello di fruizione turistica in grado di soddisfare le esigenze dei turisti attuali e delle regioni ospitanti, prevenendo e accrescendo le possibilità del futuro" (Organizzazione Mondiale del Turismo nel 2000).

BIBLIOGRAFIA

- DESPLANQUES H., *Campagne ombre. Contributo allo studio dei paesaggi rurali dell'Italia centrale*, traduzione di Melelli A., Perugia, Guerra, 1975, vol. 1-2.
- ISMEA, *I prodotti DOP, IGP e STG. L'evoluzione della normativa, i dati economici e la tendenza del mercato di alcuni paesi europei*, Roma, ISMEA, 2006.
- PERSI P., "L'Uomo e l'Idrografia nel processo di territorializzazione regionale: il caso delle Marche", in *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, Atti 3° Convegno internazionale di studi geografico-storici, Sassari - Porto Cervo - Bono 10-14 aprile 1985, Sassari, 1990, pp. 67-73.
- PERSI P., "Ambiente, salute e calamità nelle Marche tra Rinascimento e periodo napoleonico", in *Medicina e salute nelle Marche dal Rinascimento all'età napoleonica*, Atti e Memorie del Convegno della Deputazione di Storia Patria per le Marche, Ancona - Recanati 28-29-30 maggio 1992, Urbino, AGE, 1994, pp. 13-38.
- PERSI P., "Le mie Marche", in PERSI P., MANGANI G. (a cura di), *Nomi di paesi. Storia, narrazioni e identità dei luoghi marchigiani attraverso la toponomastica*, Ancona, Il lavoro editoriale, 2005, pp. 15-22.
- PERSI P., "Recondita armonia. Il Paesaggio tra progetto e governo del territorio", in PERSI P. (a cura di), *Recondita Armonia*, III Convegno Internazionali Beni Culturali (Urbino, 2006), Fano, Grapho5, 2007, pp. 15-26.
- PERSI P., (a cura di), *Territori contesi. Campi del sapere, identità locali, istituzioni, progettualità paesaggistica*, IV Convegno Internazionali Beni Culturali (Pollenza, 2008), Pollenza, Grafiche Ciocca, 2009.
- PERSI P., "Geografia ed emozioni. Genti e luoghi tra sensi, sentimenti ed emozioni", in PERSI P. (a cura di), *Territori emotivi - Geografie emozionali. Genti e luoghi: sensi, sentimenti ed emozioni*, Atti del V Convegno Internazionale sui Beni Culturali Territoriali (Fano, 4-6 settembre 2009), Fano, Grapho 5, 2010, pp. 3-10.
- PERSI P., UGOLINI M., "Le Marche al bivio: tra progetto e riassetto sanitario", in DE SANTIS G. (a cura di), *La Gestione della Salute*, Undicesimo Seminario Internazionale di Geografia Medica (Perugia, 18-20.12.2014), Perugia, Edizioni Guerra Edel srl, 2015, pp. 91-104.
- UGOLINI M., "Aree protette marchigiane tra salvaguardia e nuove prospettive territoriali", in ROMAGNOLI L. (a cura di), *Spunti di ricerca per un mondo che cambia. Studi in onore di Emanuele Paratore*, Roma, Edigeo, 2016, n. 1, pp. 367-392.

Università di Urbino "Carlo Bo": peris.persi@uniurb.it, monica.ugolini@uniurb.it

RIASSUNTO: Le Marche costituiscono un'anomalia anche sotto il profilo dello sviluppo turistico. La struttura cantonale favorita da condizioni oro-idrografiche e dalla storica suddivisione in ambiti locali, trova nelle scelte territoriali regionali ulteriori elementi di frammentazione. La città regione, vagheggiata nel recente passato, sembra sempre più utopica di fronte al potenziamento della fascia litoranea e di rari poli interni, accentuando così lo squilibrio tra spazi a diverso sviluppo. Ma l'entroterra, che continua a soffrire di carenze di accesso e di servizi, possiede potenzialità che, se opportunamente valorizzate, potrebbero generare nuove opportunità di sviluppo turistico declinato secondo molteplici e originali risorse locali.

SUMMARY: The Marche are an anomaly also in terms of tourism development. The cantonal structure favoured by oro-hydrographic conditions and by the historical division into local areas, finds in regional territorial choices additional elements of fragmentation. The city-region, recalled in the recent past, seems more and more utopian in the face of the strengthening of the coastal belt and of rare internal poles, thus accentuating the imbalance between spaces with different development. But the hinterland, which continues to suffer from lack of access and services, has potential that, if properly valued, could generate new opportunities for tourism development declined according to multiple and original local resources.

Parole chiave: Marche, barriere, turismo

Keywords: Marche, barriers, tourism

MARCELLA DE FILIPPO, LIVIO CHIARULLO

I BORGHI DI CASTELMEZZANO E PIETRAPERTOSA: DA AREA SVANTAGGIATA A TERRITORIO RESILIENTE

1. **NOTA INTRODUTTIVA.** – Per analizzare le dinamiche di sviluppo turistiche che il Volo dell’Angelo, macro-attrattore di nuova generazione, ha avuto su Castelmezzano e Pietrapertosa, piccoli comuni situati nell’entroterra lucano classificati secondo normativa europea come “zona svantaggiata” è stato adottato un approccio di tipo quali-quantitativo. I dati relativi al turismo, forniti dall’Agenzia di Promozione Territoriale della Basilicata, e alle imprese, estratti dal registro di Unioncamere, sono stati associati alle dichiarazioni raccolte nel corso di interviste telefoniche ad attori del territorio che hanno sostenuto o assistito alla metamorfosi che il territorio ha avuto con l’avvio del macro-attrattore. In particolare, sono stati ascoltati come testimoni privilegiati i sindaci delle due comunità, l’amministratore unico della società Volo dell’Angelo e il Direttore del Parco Regionale del Gallipoli Cognato Piccole Dolomiti Lucane. Il racconto delle vicende, avvalorato dai dati quantitativi, ha permesso di definire gli impatti che il Volo ha determinato nel decennio di attività.

Dalle indagini è emerso che il limitato impatto antropico, conseguenza di decenni di isolamento geografico, economico e sociale dei luoghi, ha conservato habitat e biodiversità e consentito l’istituzione di un parco regionale e di tre zone di conservazione speciale (ZSC). Il vincolo ambientale ha rappresentato per diversi aspetti un limite allo sviluppo dei luoghi, dal momento che obbligava ad una pianificazione sostenibile e alla creazione di nuovi redditi a partire dalla messa a valore del capitale naturale. L’idea rivoluzionaria del macro-attrattore, che sfruttava le barriere fisiche del territorio- le dolomiti- per far volare da un capo all’altro dei due paesi turisti alla ricerca di esperienze, ha rappresentato l’occasione per il riscatto sociale ed economico dell’area.

La crescita esponenziale del Volo dell’Angelo ha tuttavia innescato il dibattito sul conflitto fra fruizione turistica e conservazione ambientale e tra tutela della biodiversità e salvaguardia degli interessi economici. Se da un lato, nell’ultimo decennio, le imprese turistiche sono passate da otto a trentasei e il numero degli addetti diretti è arrivato a trenta unità, tutte locali, il moltiplicarsi dei visitatori, per il 70% escursionisti, ha inciso sugli equilibri ecologici e sociali.

Il bilanciamento fra gli interessi antagonisti (gestori degli impianti, operatori turistici, ente parco, associazioni ambientali) e la protezione della natura, soggetta ad una forte pressione turistica che incide sulla capacità di carico sociale (tasso di turisticità pari a 41 turisti per abitante) ed ecologica del territorio, si è risolta attraverso l’istaurarsi di una pianificazione partecipata e una gestione congiunta delle problematiche, che ha portato ad una resilienza comunitaria.

Nell’ultimo ventennio la sfida di questi territori è stata, dunque, quella di invertire il processo di marginalizzazione rilanciando lo sviluppo di queste aree nel rispetto del patrimonio di risorse e della diversità biologica degli ecosistemi presenti. Il territorio è stato spazio di politiche condivise di comunità che hanno dato luogo a processi di crescita e coesione territoriale e al conseguente miglioramento della qualità della vita dei residenti.

2. **IL TURISMO NELLE AREE INTERNE.** – In Italia nel primo semestre 2017, i dati ISTAT hanno rilevato una crescita della domanda turistica con un aumento del 4,6% di arrivi e del 6% di pernottamenti rispetto al primo semestre 2016.

Questi risultati positivi confermano la sempre maggiore attrattività che l’Italia ha sia sul mercato domestico che su quello estero. Sono le città d’arte e le aree rurali a registrare i maggiori incrementi, in particolare quelle del Sud che, pur restando la macro area italiana meno visitata, secondo i più recenti dati forniti dal Mibact per il primo semestre del 2017 può vantare un +18% negli arrivi rispetto allo stesso periodo del 2016. Si tratta di un turismo non di massa e interessato alla scoperta di aree nuove,



con una maggiore sensibilità per i luoghi più remoti e meno frequentati. Un turismo fatto di viaggiatori sempre più attivi in termini di conoscenza, interessati non solo a visitare i luoghi ma anche a godere dei paesaggi, a scoprire, ad apprendere e a fare esperienza della vita quotidiana che qui si svolge.

In tale contesto appare evidente come la Basilicata, con il suo patrimonio rurale e paesaggistico, possa vantare enormi potenzialità non ancora messe totalmente a valore. Molte aree prima turisticamente periferiche stanno avendo la possibilità di “diventare turistiche”, ossia di ricercare opportunità di sviluppo connesse ai flussi di visitatori, in grado di ri-attivare in chiave innovativa le risorse locali e di prefigurare in questo modo una fuoriuscita dalla crisi delle economie rurali tradizionali, soggette a un sempre maggiore spopolamento e abbandono. Si stanno quindi affermando nuove comunità ospitanti che, facendosi interpreti di una domanda sempre più esigente in termini di qualità ambientale e culturale, si adoperano per re-inventare i luoghi in cui vivono/operano, in modo da poter offrire prodotti vacanzieri differenziati ed integrati.

Uno degli aspetti più critici di questo nuovo modello di sviluppo territoriale delle aree interne è il legame con le tradizioni e con l'identità locale che rischiano di essere fagocitati e annullati dalla sovraesposizione mediatica e dalle illusioni che spesso lo sviluppo turistico porta con sé. La collaborazione con e tra gli stakeholder diventa quindi strumento indispensabile per una corretta gestione di questo sviluppo turistico e grazie al quale trovare nuove forme di espressione dei saperi codificati e dei saperi pratici diffusi sul territorio. Organizzare e gestire lo sviluppo turistico attraverso la collaborazione significa coinvolgere la comunità ospitante nella definizione della strategia di sviluppo, “all'interno del quale ogni attore coinvolto deve poter trovare una propria ragione di convenienza, e contribuire alla produzione di valore aggiunto territoriale, ambientale e paesaggistico” (Salvatore e Chiodo, 2017 p. 96). Il caso di Castelmezzano e Pietrapertosa, che qui di seguito viene descritto nel dettaglio, mostra proprio come una buona pianificazione partecipata con il supporto della comunità locale possa creare, in un contesto svantaggiato come l'entroterra della Basilicata, valore aggiunto sia in termini economici che in termini di sociali.

3. DINAMICHE EVOLUTIVE DEL TERRITORIO SOTTO L'IMPULSO DEL MACRO-ATTRATTORE. – Castelmezzano e Pietrapertosa, due piccoli comuni dell'entroterra arroccati sulle Piccole Dolomiti Lucane, sono classificati dalla direttiva europea 268/75 come zone agricole svantaggiate, in particolare fra i comuni totalmente delimitati. La Strategia Nazionale per le Aree Interne, per la quale la Basilicata risulta essere la regione italiana con la percentuale più alta di superficie (92,3%) occupata da territori marginali, li inquadra come comuni periferici. Sono parte del Parco Naturale Regionale di Gallipoli Cognato, su cui insistono tre Zone di Conservazione Speciale. Per le caratteristiche morfologiche e paesistiche, nel 2007 sono stati inseriti dalla rivista statunitense Budget Travel tra le migliori località del mondo di cui non si è mai sentito parlare.

Come in molte dei territori marginali anche qui la struttura economica e sociale ha avuto traiettorie di sviluppo instabili in considerazione dei vincoli di natura orografica, delle piccole dimensioni demografiche (circa 2500 abitanti in tutto), peraltro soggette a calo e invecchiamento della popolazione (dal 2000 hanno perso il 19% della popolazione), e delle difficoltà di collegamento con i centri di erogazione dei servizi fondamentali. Per tutti questi fattori i due comuni sono stati caratterizzati per lungo tempo da un basso livello di autonomia nella capacità di pianificazione (Salvatore et. al, 2018).

A riprova della fragilità del sistema economico i sindaci delle due comunità raccontano che “a partire dagli anni 90 nei due paesi si ebbe una conversione della base economica sulla base della quale la piccola agricoltura, l'artigianato e l'apicoltura, che rappresentavano le attività prevalenti, furono sostituite dalla edilizia post- terremoto (Irpinia, 1981). Tuttavia a metà degli anni duemila quando i flussi finanziari edili iniziarono a contrarsi vi fu una vera e propria emergenza: muratori, elettricisti, fabbri ecc. rimasero senza lavoro. Nel 1999 aveva chiuso l'ultima macelleria, c'erano due bar e lo storico albergo del paese era avviato alla chiusura”.

Di fronte all'emergenza si iniziò a pensare al turismo e alla valorizzazione del potenziale di attrazione dei territori come possibile soluzione: “le dolomiti lucane erano fino ad allora conosciute in ambiti ristretti, il processo di costruzione della destinazione partì nel 2001, quando Castelmezzano fu tra il 37 comuni fondatori della rete dell'Italia minore “i Borghi più belli d'Italia” , sull'esempio francese de les plus beaux villages de France. Fu quello il primo elemento per la crescita turistica delle dolomiti e diede

peraltro la consapevolezza che era necessario un acceleratore di crescita della domanda turistica che concorresse a rafforzare l'offerta e l'immagine turistica della destinazione" (Sindaco Castelmezzano).

La presenza di aree soggette a tutela comunitaria impose agli attori sociali di gestire in primo luogo il conflitto fra fruizione turistica e conservazione ambientale, uno degli aspetti pianificatori più importanti e più complesso nell'ambito della gestione di aree soggette a vincolo, poi di indirizzare le politiche di sviluppo verso una gestione sostenibile dell'uso del territorio e verso lo svolgimento di attività economiche compatibili con l'obiettivo di conservazione dei siti.

La direttiva europea Habitat chiarisce, infatti, che nelle zone di importanza comunitaria, nel bilanciamento fra gli interessi antagonisti, la protezione ambientale è prevalente rispetto alle esigenze di natura economica legate a manifestazioni turistico-folkloristiche e commerciali, imponendo il mantenimento degli habitat e delle specie vegetali e animali in uno "stato di conservazione soddisfacente". Il regime di tutela di un'area di particolare valenza ambientale è perciò incompatibile con l'esercizio di un'attività che possa causare l'afflusso massivo di persone e il deterioramento degli ecosistemi.

Per affrontare il problema della capacità di carico ecologica del territorio occorre, perciò, pianificare interventi non invasivi e adottare infrastrutture a basso impatto ambientale e paesaggistico.

In un momento in cui la domanda turistica iniziava ad avere una crescente consapevolezza ambientale e a chiedere prodotti innovativi ed esperienziali in mete autentiche e poco battute dal turismo di massa (Hummelbrunner e Miglbauer, 1994) sembrava prefigurarsi, per queste comunità, la possibilità di fuoriuscire dalla crisi delle economie rurali tradizionali per "diventare turistiche". Gli stessi attributi che in precedenza erano considerati svantaggiosi sono ora nuove opportunità (Brown & Hall, 2000), occorreva tuttavia pensare ad una modalità avanzata di fruizione del paesaggio che offrisse un'immagine viva e dinamica del territorio.

Nel 2002 gli amministratori locali chiusero l'intesa con il brevettatore di Fantasticable, un sistema di collegamento attraverso un filo di acciaio fra due cime di montagne con un'imbracatura per il passeggero, che fino ad allora aveva implementato due impianti a Gerarmer nei pressi di Strasburgo e in Alta Savoia a Chatell, dove l'infrastruttura era utilizzata per destagionalizzare i flussi invernali in territori turisticamente avanzati.

Il Programma Integrati Territoriali (PIT), che si alimentava dei fondi comunitari, diedero infatti l'occasione finanziaria per realizzare un attrattore capace, in questo caso, di far diventare turistiche due aree marginali e per alimentare un'offerta di servizi che al 2006, anno precedente all'apertura del Volo, in effetti pesava solo per il 5% sulla composizione economica locale.

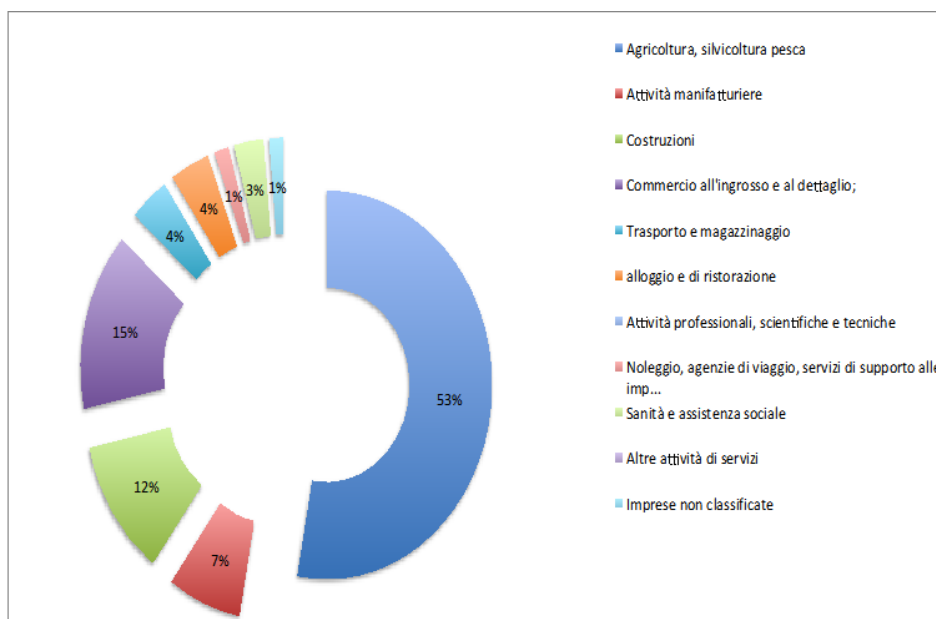


Fig. 1 – Composizione per settore di attività, 2006.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Apt Basilicata.

Il settore dell'ospitalità si componeva di otto strutture e centotrenta posti letto, per il 67% collocati nei tre alberghi presenti, con un utilizzo lordo pari a solo il 5% del totale dei letti disponibili.

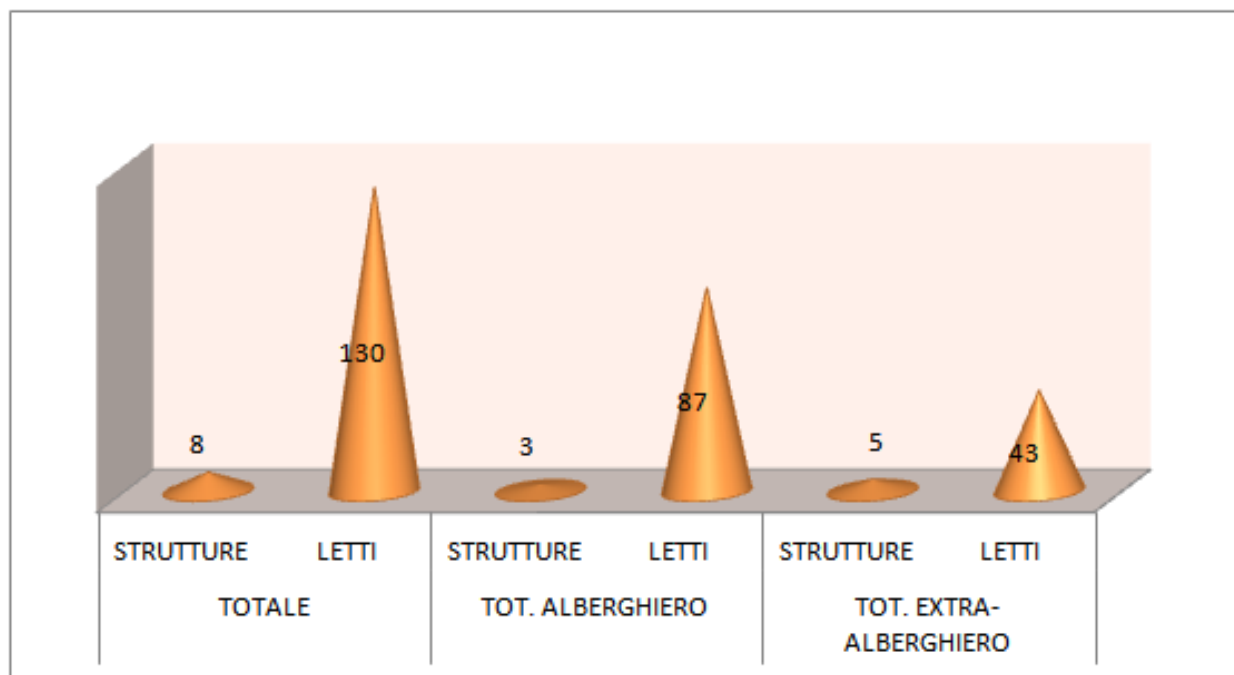


Fig. 2 – Composizione offerta ricettiva, 2006.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Apt Basilicata.

La domanda turistica faceva registrare 1715 arrivi, per l'83% di clienti italiani, e 2418 presenze, poco più di un turista per abitante (2123 abitanti totali al 2006).

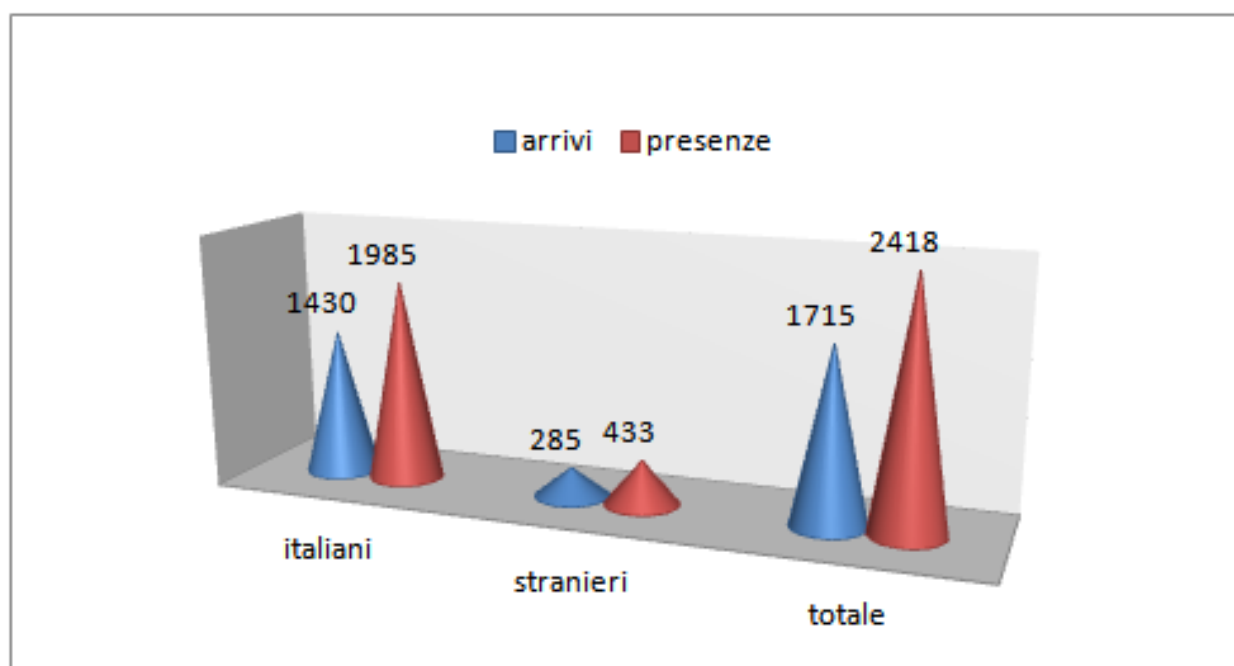


Fig. 3 – Domanda turistica, 2006.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Apt Basilicata.

Assenti dagli itinerari di viaggio più frequentati erano meta di un piccolo numero di turisti indipendenti provenienti per lo più dai bacini limitrofi. Se “prima del volo le prospettive del paese erano dunque negative e ci si chiedeva se si potesse reggere, il macro-attrattore diede una speranza al territorio” (Ristoratore Pietrapertosa). “Dal 2004 al 2007 ci furono 26 autorizzazioni e poi 9 mesi per la realizzazione, a un mese e mezzo dall’apertura complice il web capì che avevamo svoltato, il volo era diventato virale” (Sindaco Castelmezzano). Nel primo anno di attività i dati raccontano di un aumento del 20% negli arrivi e del 59% nelle presenze e di 4600 biglietti venduti.

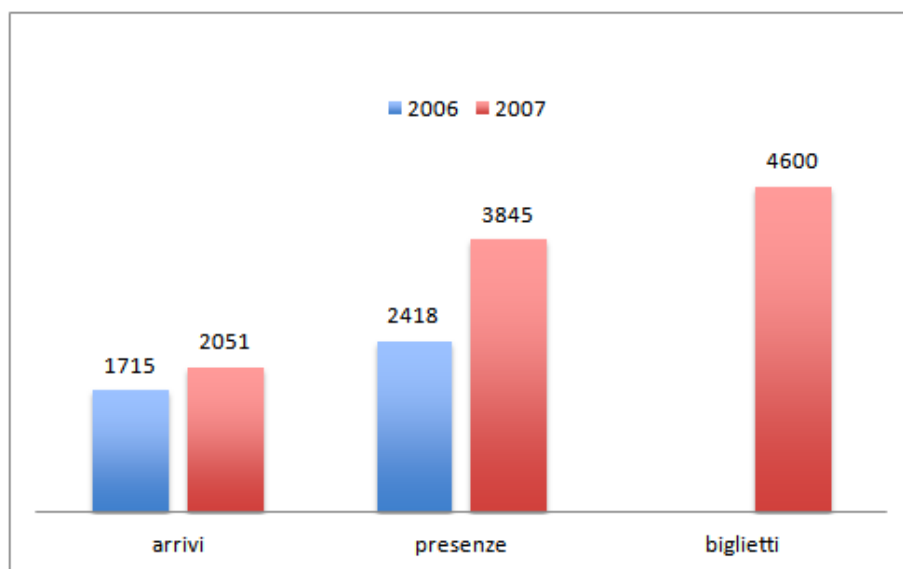


Fig. 4 – Confronto flussi turistici, 2006-2007.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Apt Basilicata.

4. GLI IMPATTI DEL VOLO DELL’ANGELO NEI DIECI ANNI DI ATTIVITÀ: IL TURISMO. – All’apertura del volo “la comunità reagì cogliendo l’occasione di crescita, si registrarono infatti nuove aperture di impresa, in controtendenza rispetto al dato regionale”. Si affermò, quindi, un nuovo protagonismo locale in cui le due comunità attivarono processi di riorganizzazione dell’offerta, “il tessuto connettivo andò via via strutturandosi. Nel decennio di attività del Volo si sono, infatti, aggiunte per comune volontà dei cittadini e della politica nuove attrazioni: la via ferrata, il percorso delle sette pietre, il parco letterario, il ponte nepalese, i sentieri attrezzati e diversi punti di osservazione”.

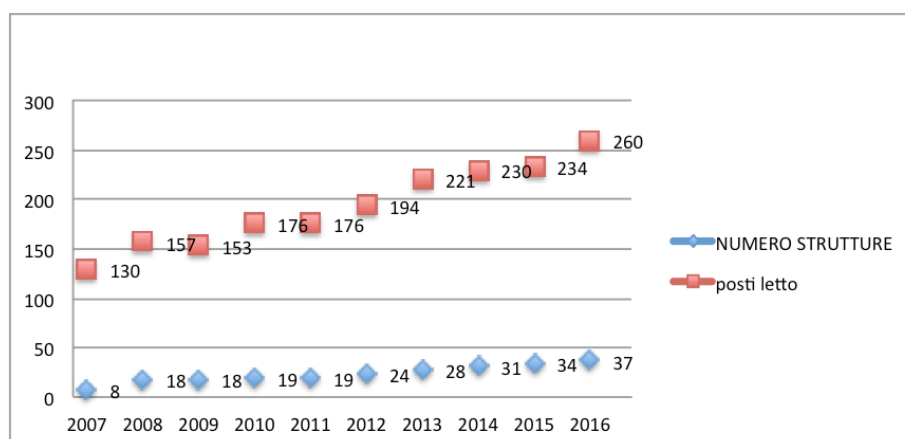


Fig. 5 – Andamento consistenza ricettiva nel decennio.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Apt Basilicata.

Anche i servizi primari si sono moltiplicati: dal 2006 ad oggi è raddoppiata la capacità ricettiva, con una marcata differenziazione della tipologia di strutture ricettive presenti. In particolare, rimasto intatto il numero di letti alberghieri, sono passati da 2 a 15 i b&b e da 0 a 17 gli alloggi gestiti in forma imprenditoriale, tipologie di ricettività che integrano il reddito familiare e che permettono alla popolazione residente il miglioramento dei livelli di benessere.

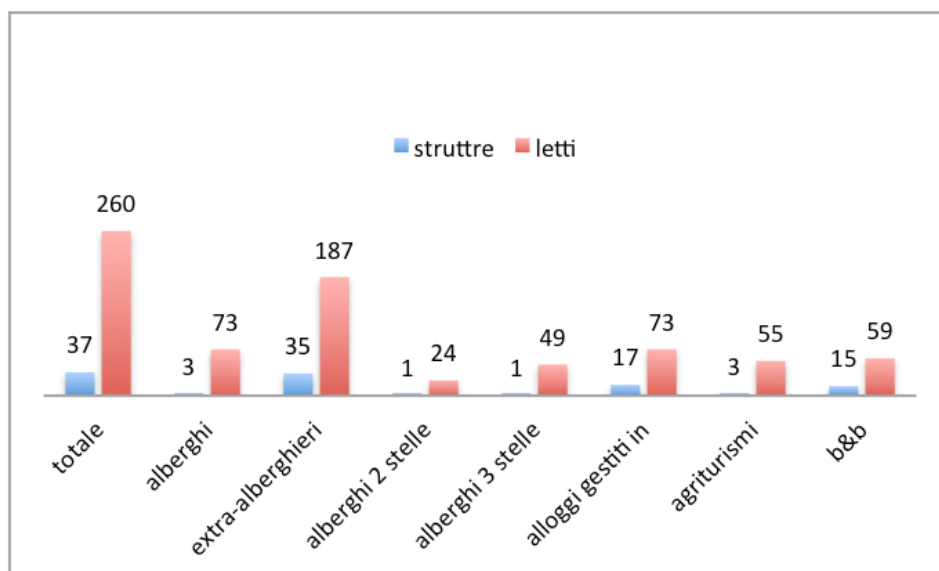


Fig. 6 – Consistenza ricettiva, 2016.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Apt Basilicata.

Il Sindaco di Castelmezzano afferma che “la vera sfida e la conseguente vittoria sta nel fatto che non c’è stata la manipolazione da parte di un unico investitore ma sono state le famiglie del luogo che si sono date all’imprenditorialità turistica”. Castelmezzano e Pietrapertosa danno, dunque, corpo al concetto teorico di “turismo di transizione” secondo il quale una riorganizzazione significativa dell’offerta turistica nelle aree rurali è efficace se spostata verso prodotti turistici comuni, che sono il risultato di un nuovo modello di pianificazione incentrato sul turismo “basato sulla comunità” (Salvatore *et. al*, 2018).

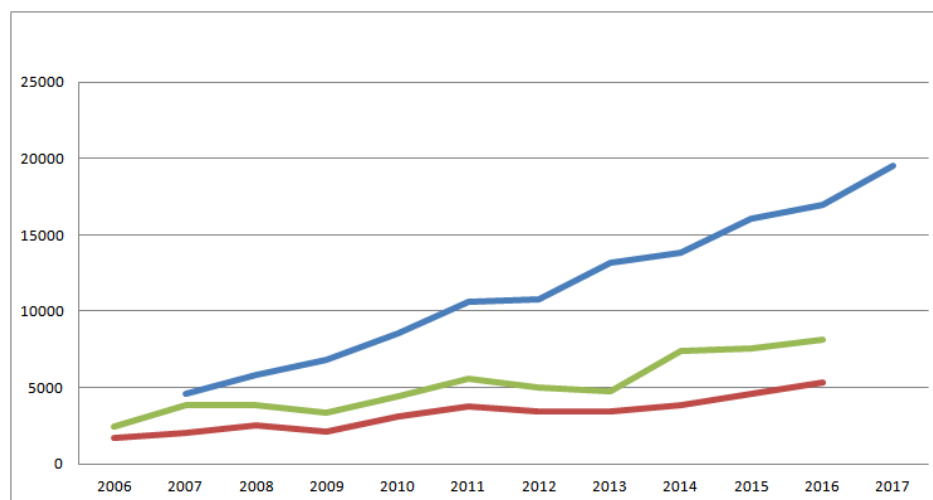


Fig. 7 – Andamento biglietti, arrivi e presenze, 2006/2017.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Apt Basilicata.

Le potenzialità offerte dall'evoluzione della domanda turistica, infatti, per essere pienamente sfruttate hanno bisogno di un processo di riorganizzazione dell'offerta, che per essere realizzato necessita a sua volta di comunità locali vitali e coinvolte (*Ibidem*).

Anche la domanda ha risposto positivamente alla scommessa di riscatto sociale lanciata dal territorio attraverso il macro-attrattore: “se nel 2007 sembrava una follia, ad oggi registriamo una crescita costante”. Nel decennio di attività si registra, infatti, un aumento del 162% negli arrivi, del 111% nelle presenze e del 65% nel numero di biglietti staccati per il Volo.

Il numero di visitatori in paese è peraltro assai sottostimato dal momento che “per ogni utente che effettua il volo ce ne sono mediamente 2/3 che lo accompagnano” (Società di Gestione Volo dell'Angelo). Ciò significa che sono circa 42500 i visitatori annui stimati, di cui il 73% sono escursionisti. Secondo questo dato, si è passati da poco più di un turista per abitante a 10,5 volatori per abitanti e a 23 visitatori ogni residente.

Il forte escursionismo e una pressione turistica più marcata rappresenta una minaccia per la sostenibilità dei flussi e uno svantaggio per l'economia turistica dei luoghi, che nonostante abbia beneficiato di un incremento sostanziale delle notti pernottate vedono ancora poco sfruttati i posti letto disponibili, a titolo di esempio, nel mese di punta del Volo sono occupati solo il 27% dei letti presenti.

Tuttavia le tendenze per il futuro sembrano positive, il Sindaco di Pietrapertosa dice che: “sono in aumento i pernottamenti, passati da 1 a 3 notti in Agosto. Stiamo vivendo in osmosi con Matera, Capitale Europea della Cultura 2019: chi va lì viene a fare il volo e sono continue le chiamate di operatori e privati. Anche la Grancia- cine- spettacolo sulla storia del brigantaggio lucano attivo in un comune limitrofo dell'entroterra lucano, Brindisi di Montagna, con le medesime caratteristiche di marginalità, non ha a disposizione strutture per ospitare i visitatori, per cui anche i loro utenti si convogliano verso i nostri territori. Tutto ciò rappresenta un presupposto positivo per il futuro e una nuova spinta all'imprenditorialità turistica locale.”

4.1 *Gli impatti economici diretti e indiretti.* – Nell'analisi degli effetti prodotti dal macro-attrattore sul territorio va evidenziato quanto esso abbia agito, modificandola, sulla compagine economica delle due comunità. Uno degli esiti più evidenti è la transizione, per numero di imprese e di occupati, da un'economia agricola e delle costruzioni verso attività di servizi e di tipo ricreativo.

Chi amministra il territorio racconta che “dopo 10 anni il successo è andato oltre le aspettative, da 4000 voli nel 2007 si è arrivati a circa 20000 nel 2017. Questo boom ha creato nuova imprenditorialità e posti di lavoro, ha consolidato i rapporti di collaborazione nelle comunità e in parte ridotto gli effetti dello spopolamento. Dal 2009 sono nati oltre a diversi b&b, 6 ristoranti e 1 tavola calda, 2 pizzerie, 1 angolo degustazione di prodotti tipici, i bar sono circa una decina, ci sono poi 2 rivenditori di tipicità locali e 2 di souvenir.”

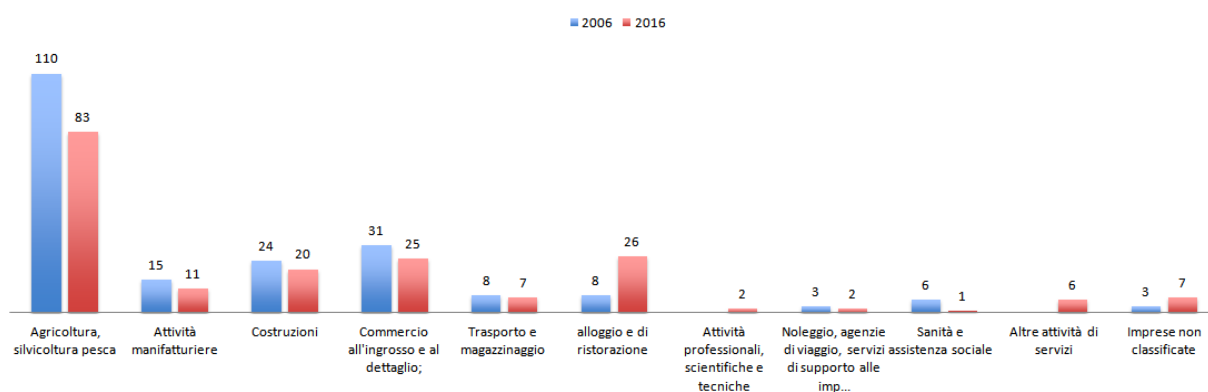


Fig. 8 – Composizione economia per settori di attività – confronto 2006/2017.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Unioncamere Basilicata.

Questa trasformazione ha avuto effetti anche sull'occupazione, non a caso circa la metà delle popolazione attiva di Castelmezzano e il 38% di quella di Pietrapertosa lavora nel comparto “sport e tempo libero” e che complessivamente i settori connessi alla fruizione del territorio per finalità turistiche raccolgono il 57,5% degli occupati di Castelmezzano e il 53,5% di quelli di Pietrapertosa, senza contare i lavoratori del commercio, settore che pure ha correlazioni dirette con l'attività turistica.

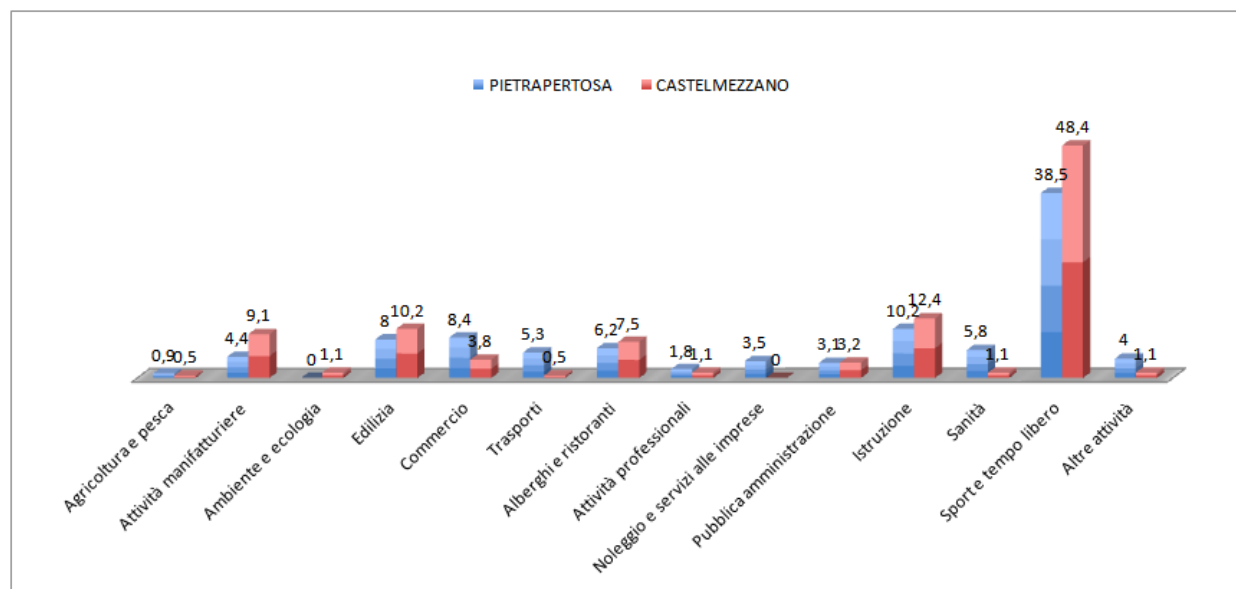


Fig. 9 – Segmentazione percentuale degli occupati per settore, 2016.

Fonte: Elaborazione Feem su dati Unioncamere Basilicata.

“Si è prodotta, dunque, una piccola economia di scala” (Società di Gestione Volo dell’Angelo), oggi i borghi hanno una buona economia e un futuro assicurato, da una scommessa il Volo è oggi una solida realtà (Sindaco Pietrapertosa).

L’attivazione di questi flussi, che ha agito sulla notorietà dei luoghi, ha poi posizionato le due comunità sul mercato degli investimenti esterni. Come racconta il Sindaco di Pietrapertosa: “un caso da menzionare è quello di Stefano Ricci, imprenditore toscano che produce cravatte, che dopo una vacanza sulle dolomiti lucane ha aperto un’azienda sul territorio dando lavoro a 15 persone del luogo”. Il volo ha inoltre “incentivato la conoscenza mediatica delle Dolomiti incuriosendo il cinema” (Società di Gestione Volo dell’Angelo), che le ha scelte come location per alcune produzioni. Tra queste, una delle più note e con effetti economici diretti sul territorio, è stata la lavorazione di “Un Paese Quasi Perfetto” di Massimo Gaudioso che ha impiegato 36 professionisti e 202 comparse locali. Secondo un’analisi Feem sugli impatti generati dal film, la spesa complessiva sul territorio è stata di circa 511.000 euro a fronte dei 140.000 euro ricevuti come contributo regionale attraverso il “bando alla crisi” della Lucana Film Commission. Della somma complessiva circa 150 mila euro sono stati spesi per il vitto e l’alloggio delle troupe e dei lavoratori, dando un ulteriore beneficio finanziario al settore dell’ospitalità. A questo va aggiunto un impatto indiretto stimato in circa 920 mila euro: per ogni euro ricevuto attraverso il “bando alla crisi”, l’impresa cinematografica ha infatti speso in loco 3,65 euro. (Colangelo, 2015).

4.2 *Gli impatti ambientali e la gestione condivisa del carico ecologico.* – Come anticipato, essendo il Volo collocato in aree di particolare pregio ambientale tutelata a livello comunitario, era fondamentale nella pianificazione dello sviluppo turistico dei luoghi tenere alta l’attenzione sull’impatto antropico che la pressione turistica avrebbe potuto avere su territorio e sulla biodiversità.

Ciò che è da evidenziare e che le due comunità nel decennio di attività del macro-attrattore sono riuscite a mettere in campo una “conservazione proattiva di paesaggio” (Salvatore, 2015), dimostrando che il turismo sostenibile è un modo concreto di creare redditi e ricavi a partire dalla “messa in valore” del Capitale Naturale.

Il conflitto tra la protezione della natura e una pressione turistica che incide sulla capacità di carico

ecologica del territorio, si è risolta infatti attraverso l'istaurarsi di una gestione congiunta delle problematiche, che ha allentato le tensioni ambientali e sociali latenti, garantendo il mantenimento di uno stato di conservazione soddisfacente senza minacciare la crescita economica. Nel corso degli anni sono stati messi a punto un piano di infrastrutturazione turistica a basso impatto paesaggistico e un comitato misto per il monitoraggio del disturbo del macro-attrattore e degli attrattori collaterali sulla nidificazione dei volatili. “La gestione condivisa del patrimonio naturale e la collaborazione tra gli attori del territorio è stata, inoltre, tanto solida da avere stabilito un comune programma formativo e di professionalizzazione sia per gli operatori del Parco che per quelli del Volo” (Società Volo dell'Angelo).

Sul piano della tutela del patrimonio naturale il Sindaco di Pietrapertosa dice che: “con l'entrata in vigore della ZSC, insistendo nella zona speciale di conservazione sia il Volo dell'Angelo che la via ferrata, abbiamo affrontato e risolto il problema attraverso un'intesa tra Comuni, Regione, Parco del Gallipoli Cognato e Ispra per il monitoraggio degli impatti sulla biodiversità. Abbiamo costituito, suffragandolo da atti, un comitato di ornitologi che ha avuto il compito di monitorare la fauna selvatica, avendo peraltro il potere di interruzione immediata dei flussi turistici in caso di palese disturbo della fauna”.

Attraverso il volo la biodiversità dei luoghi e il capitale naturale è stato, dunque, tutelato e valorizzato innanzitutto perché “la fortuna dell'attrattore sta nel contesto di pregio in cui è situato, in altri luoghi lo stesso attrattore non ha funzionato perché la location non aveva le stesse peculiarità. Il volo è stato, peraltro, uno strumento per mantenere sentieri e strade. Anche l'avifauna ne ha beneficiato tant'è che il monitoraggio sulla cicogna nera mostra come si sia triplicato il numero di uova dall'inizio delle attività di monitoraggio ad oggi”. (Sindaco Castelmezzano)

Pur non essendoci dimostrazioni scientifiche di disturbo dell'avifauna il comitato misto ha stabilito che nel periodo di nidificazione della cicogna nera si possa volare solo nei giorni festivi, informando i turisti di ciò che sta accadendo in natura e invitandoli a mantenere comportamenti non impattanti, incentivando in tal modo una fruizione sostenibile del territorio.

4.3 *Il coinvolgimento delle comunità e gli impatti sociali.* – Oggi il prodotto turistico è un prodotto territoriale poiché strettamente connesso alla sperimentazione dei luoghi e di chi li abita. Il fattore chiave di competitività per la destinazione è comunicare l'unicità dei luoghi, poiché questo aumenta l'appetibilità sul mercato. In quest'ottica l'integrazione intelligente sul territorio e con la collettività, attraverso politiche condivise di comunità che prevedano il coinvolgimento degli abitanti nella creazione dell'offerta e nell'intrattenimento dei turisti, rappresenta l'elemento di rottura rispetto ai vecchi processi di creazione dell'offerta e fornisce un valido supporto nel disegno delle esperienze turistiche. L'attenzione per il benessere della comunità e l'integrazione col territorio generano di riflesso la sostenibilità sociale della destinazione. Per costruire un prodotto turistico occorre perciò lavorare in partnership, coinvolgendo non solo settore pubblico e privato, ma anche e soprattutto i residenti (De Filippo, 2018). In questa direzione si riconosce dunque che “il successo del Volo è derivato dal connubio tra la politica, determinante per la messa in campo dell'iniziativa, e i cittadini che sono andati a traino. Il volo ha agito da incentivo alla coesione territoriale, tant'è che il mondo dell'associazionismo nelle due realtà oggi funziona benissimo” (Direttore Parco Gallipoli Cognato). Nell'organizzazione territoriale dell'offerta e nella sua gestione si è attivato nel territorio un percorso di progettazione di tipo partecipativo che ha favorito il welfare delle comunità. Organizzare e gestire lo sviluppo turistico attraverso la collaborazione significa, infatti, sottoporre la comunità ospitante ad una sorta di “patto collettivo” (Magnaghi, 2012) all'interno del quale ogni attore coinvolto deve poter trovare una propria ragione di convenienza, e contribuire alla produzione di valore aggiunto territoriale, ambientale e paesaggistico” (Salvatore *et al.*, 2017). A tal proposito il Sindaco di Pietrapertosa dice che “all'inizio alcuni cittadini erano convinti del successo altri preoccupati degli impatti, oggi molti di loro gestiscono un b&b, 22 sono dipendenti del Volo, di questi molti provenivano da un lungo disagio sociale e di inoccupazione. A volte gli anziani hanno poca tolleranza ma le politiche di condivisione che applichiamo riducono gli impatti: le strade pulite, le aiuole e il verde pubblico sono gestite e curate dai cittadini proprio per renderli parte del sistema”.

5. CONCLUSIONI. – I nuovi fenomeni turistici nelle aree periferiche sono destinati a diventare importanti motori di cambiamento. Occorre tuttavia che vi sia un'evoluzione degli assetti sociali attraverso una governance orientata allo sviluppo sostenibile e una “gestione multilivello della transizione” (Kemp

et al., 2007) che tenda a enfatizzare il ruolo fondante delle comunità.

La conservazione delle aree interne, e la loro valorizzazione a fini turistici, può infatti rappresentare uno strumento di pianificazione e sviluppo sostenibile del territorio, come peraltro ricorda la Strategia Nazionale per le Aree Interne. Tuttavia affinché questa strategia per le aree interne della Basilicata possa tradursi in interventi capaci di innescare processi di sviluppo, ci si deve chiedere anche quale tipologia di offerta strutturare per il turista. Ciascuna area interna infatti è caratterizzata da stili di vita, tipicità enogastronomiche, paesaggistiche e sociali la cui valorizzazione dovrebbe essere alla base di qualsiasi intervento di promozione e sviluppo. L'intervento per innescare processi di sviluppo nelle aree interne va focalizzato dunque su tali "specificità".

Dall'analisi effettuata il distretto turistico di Castelmezzano e Pietrapertosa può rappresentare un piccolo modello di sviluppo economico. Il macro attrattore "Volo dell'Angelo" infatti ha rappresentato per questi comuni l'occasione per valorizzare le unicità ambientali e paesaggistiche di questo territorio, offrendo al turista l'opportunità di vivere un'esperienza altrettanto rara: raggiungere la cima opposta di un monte sospeso nel vuoto. Il volo è servito a creare la consapevolezza diffusa tra le classi dirigenti e i cittadini che ci può essere possibilità di sviluppo e di crescita nei territori svantaggiati. Ogni nuovo attrattore è un valore aggiunto per il luogo che lo ospita ma funziona solo se sono garantiti tutela del territorio, coinvolgimento della comunità locali, fattori indispensabili per uno sviluppo che non perda mia di vista anche l'obiettivo della sostenibilità.

BIBLIOGRAFIA

- BROWN F., HALL D., *Tourism in peripheral areas: Case studies*, Clevedon, Channel View, 2000.
- DE FILIPPO M. (a cura di), *Innovazione e modelli di business nel turismo: un'analisi dei parchi lucani*, Milano, Feem Percorsi, 2018.
- HUMMELBRUNNER R., MIGLBAUER E., "Tourism promotion and potential in peripheral areas: Tea Austrian case", *Journal of Sustainable Tourism*, 2, 1994, pp. 41-50.
- KEMP R., LOORBACH D., ROTMANS J., "Transition management as a model for managing processes of co-evolution towards sustainable development", *The International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 14, 2007, n. 1, pp. 78-91.
- MAGNAGHI A., "Politiche e progetti di territorio per il ripopolamento rurale", *Quaderni del Territorio* 2, Bologna, Dipartimento di Storia, Culture, Civiltà, Università di Bologna, 2012, pp. 109-142.
- SALVATORE R., "Between nature and landscape: The role of community towards an active conservation in protected areas", in GAMBINO R., PEANO A. (a cura di), *Nature policies and landscape policies*, Springer International Publishing, 2012, pp. 223-231.
- SALVATORE R., CHIODO E., *Non più e non ancora. Le aree fragili tra conservazione ambientale, cambiamento sociale e sviluppo turistico*, Milano, Franco Angeli, 2017.
- SALVATORE R., CHIODO E., FANTINI A., "Tourism transition in peripheral rural areas: Theories, issues and strategies", *Annals of Tourism Research*, 68, 2018, pp. 41-51.

Fondazione Eni Enrico Mattei, Viggiano (PZ): marcella.defilippo@feem.it, livio.chiarullo@feem.it

RIASSUNTO: Il lavoro presenta il caso di Castelmezzano e Pietrapertosa, piccoli comuni dell'entroterra lucano che partendo da un contesto sfavorevole hanno costruito una solida economia turistica nel rispetto dei vincoli ambientali. Il paper esamina il territorio nella sua condizione di zona svantaggiata, in cui le caratteristiche morfologiche hanno per decenni determinato fenomeni di marginalizzazione. Lo studio analizza, poi, il processo di resilienza avviato con l'apertura del Volo dell'Angelo, un attrattore turistico che sfruttando le barriere fisiche del territorio ha permesso il riscatto socio-economico dell'area. L'analisi si chiude esplicitando il ruolo strategico della pianificazione partecipata nel bilanciamento di interessi antagonisti quali la tutela della biodiversità e la salvaguardia degli interessi economici.

SUMMARY: The work presents the case study of Castelmezzano and Pietrapertosa, small towns in the Lucanian inland which, starting from an unfavorable context, have built a solid tourism economy in compliance with environmental restrictions. The paper investigates the territory as a disadvantaged area whose morphological characteristics have for decades determined its marginalization. The study then analyzes the process of resilience triggered by the launch of the Flight of the Angel, an attraction that has promoted the socio-economic development of the area by exploiting the territory's physical barriers. The analysis ends by explaining the strategic role of participatory participation in balancing opposite interests such as the protection of both biodiversity and economic interests.

Parole chiave: resilienza comunitaria, sviluppo turistico sostenibile, piccoli comuni, progettazione partecipata
Keywords: community resilience, sustainable tourism development, small municipalities, participatory planning

SONIA GAMBINO

LA RISORSA VINICOLA NELL'AREA CROTONESE: ELEMENTO DI ATTRATTIVITÀ IN UN'AREA SVANTAGGIATA

1. L'ENOTURISMO UN IMPORTANTE ELEMENTO DI ATTRATTIVITÀ TURISTICA. – Il crescente interesse dimostrato negli ultimi anni da alcune fasce di consumatori nei confronti del vino quale prodotto di qualità, strettamente legato alle risorse ambientali e culturali, alla storia e alle tradizioni, ha favorito lo sviluppo di nuove forme di turismo. L'enoturismo coinvolge turisti sempre più colti, attenti, informati ed esigenti. Individui sensibili alle buone bottiglie, alla gastronomia tipica, all'arte.

L'enogastronomia rappresenta un potente strumento di conoscenza del territorio, sempre più ricercata dai consumatori che vogliono vivere delle vere e proprie esperienze sensoriali durante il loro soggiorno; è divenuta negli ultimi anni un asset strategico e una grande opportunità economica perché riesce a coniugare la bellezza dei luoghi con la grande capacità di produrre eccellenze di qualità. L'enorme crescita di interesse per il cibo e per il vino registrata negli ultimi decenni va rintracciata nella ricerca di senso e di identità, nel desiderio di un'esperienza diretta più che di contemplazione dell'attività turistica (Attori, 2008, p. 13). Infatti, i prodotti tipici sono strettamente connessi a specifici fattori geografici quali l'area di origine e/o produzione su modelli di produzione che si fondano sulla co-evoluzione, su un periodo di tempo lungo o addirittura lunghissimo, dei sistemi di coltivazione/allevamento e di trasformazione del prodotto con il territorio in cui questi sistemi si realizzano e con le risorse che in essi sono presenti. Il legame con le tradizioni e la cultura di consumo che si sono sviluppate in quel medesimo territorio assume poi una rilevanza particolare. I paesaggi del vino sono quelli che manifestano in maniera più evidente l'incontro tra natura e azione antropica: il lavoro, la produzione e la stratificazione dei segni sul territorio assumono particolare significato in quello stretto legame che si instaura tra agricoltura, tutela ambientale, paesaggio e culture locali (Aa.Vv., 2009, p. 11).

Il gusto, così, è divenuto un forte attrattore di nuovi flussi turistici, un modo unico di offrire agli assaggiatori la possibilità di condividere la bellezza dell'identità dei luoghi con la specificità e le tradizioni dei territori. L'attuale scelta di molti itinerari turistici è legata al desiderio di conoscere più a fondo la cultura e le tradizioni agroalimentari, che diventano un canale preferenziale per venire a contatto con la cultura di un territorio, conoscerne il patrimonio storico e artistico e comprenderne le tradizioni, in modo particolari quelle rurali (Gerace, 2008, p. 459).

Questo tipo di viaggio, infatti, si configura come una scoperta, di paesaggi, di luoghi non conosciuti e, al di fuori dalle rotte tradizionali, di tesori dell'arte, di tradizioni e di storia. Un viaggio, appunto, da vivere immergendosi in un'esperienza di turismo *slow*, che permetta di approfondire, sperimentare, scambiare, degustando i prodotti dell'enogastronomia locale, visitando i luoghi di produzione e le botteghe artigiane, i musei, le mostre e siti dell'arte e partecipando agli eventi storici e tradizionali del folklore locale. Per gli Italiani (che rappresentano oltre il 70% degli amanti della gastronomia) tutto questo diviene più spesso un'occasione di rapporti e relazioni personali. I percorsi enogastronomici sono una modalità alternativa e fuori dai comuni tour turistici per avvicinarsi alla cultura dei luoghi che si visitano e appagare contemporaneamente il palato e la vista; degustazioni guidate e visite a cantine e vigneti caratterizzano il turismo del vino (Regione Calabria, 2014, p. 161).

In una prospettiva integrata di sviluppo locale, che ottimizzi contemporaneamente più settori di produzione, l'esigenza di salvaguardare il paesaggio agrario, attraverso la promozione di politiche di sviluppo eco-compatibile, rivolte al recupero della memoria storica e alla riconversione produttiva legata a prodotti agricoli che utilizzano risorse locali, diventa obiettivo prioritario della programmazione degli interventi tesi a potenziare le attività e le produzioni tipiche del territorio calabrese.

L'enogastronomia si conferma come una delle principali attrattive in grado di motivare gli arrivi turistici in Italia: il 25,9% dei visitatori che arrivano nel nostro Paese degusta vini e piatti *made in Italy*,



il 18,7% acquista in loco prodotti tipici e/o artigianali del territorio, l'11,3% partecipa ad eventi enogastronomici. Ancor più nello specifico, l'1,6% dei turisti partecipa alle fasi di produzione in aziende dell'agroalimentare o dell'artigianato. In particolare, le mete più richieste dalla clientela europea sono quelle che sposano arte, cultura ed enogastronomia, in contesti paesaggistici ed ambientali di pregio, musei e monumenti fruibili, un sistema di ospitalità locale di qualità, che si propone al turista come un contenitore interattivo di storia, arte, cultura, tradizioni culturali ed enogastronomiche. L'incremento dell'interesse nei confronti del vino riflette questa nuova ricerca da parte dei consumatori di esperienze più profonde e consapevoli legate al consumo di vino (Nicosia, Porto, 2011, p. 100).

Gli esempi di proposte nate attorno al wine&food sono numerosissimi e vanno dai musei del gusto agli eventi creativi e agli spettacoli, agli itinerari di architettura nelle cantine, allo *street food*, fino all'offerta di prodotti che vedono una partecipazione diretta del turista. Alcune di tali esperienze sono nate e si stanno sviluppando anche grazie ai nuovi supporti tecnologici e alle piattaforme della *sharing economy* (Peres, Friel, 2016, p. 35).

Emerge quindi con forza che promuovere i prodotti tipici e l'enogastronomia italiana significa attuare una strategia che va a beneficio del:

- settore agroalimentare, in termini di una migliore promozione e commercializzazione all'estero delle produzioni italiane; si offrono molteplici vantaggi ad un sistema fatto soprattutto di piccoli produttori, capaci di offrire prodotti di qualità elevata ma spesso "penalizzati" da mezzi (economici e organizzativi) di piccola entità e che li allontanano dai grandi mercati internazionali;
- turistico, in termini di qualità, maggiore competitività e diversificazione dell'offerta; la promozione dell'enogastronomia italiana all'estero rappresenta una vera e propria opportunità e un invito per i clienti che la degustano e ne fanno esperienza a scoprire il territorio italiano e tutte le sue attrattive (arte, cultura, natura, etc.). Negli ultimi anni, i benefici derivanti dal turismo del vino stanno oltrepassando le porte delle cantine per beneficiare tutta l'economia locale creando occupazione, favorendo lo sviluppo di aggregazioni territoriali, stimolando l'innovazione dell'offerta turistica e le altre forme di turismo complementare come lo *slow tourism* e soprattutto il turismo culturale (ibid., p.37) e contribuendo a rendere le aree rurali più invitanti per le persone che vi vivono e vi lavorano, assumendo così, un ruolo attivo nel promuovere forme di sviluppo rurale sostenibile.

L'Associazione Nazionale Città del Vino, istituita a Siena il 21 marzo 1987, rappresenta un'azione concreta a difesa dei territori del vino, soprattutto dei piccoli territori e dei loro Comuni. L'Associazione Nazionale Città del Vino, riconosce il valore intrinseco del paesaggio vitato, dell'economia della vite e della filiera vino come patrimonio collettivo delle municipalità.

Si richiama il preambolo dello Statuto che recita: "...*La tutela della qualità dei prodotti (vino e produzioni tipiche locali) e della qualità del territorio (ambiente, paesaggio, qualità della vita), la loro valorizzazione e promozione sono i presupposti imprescindibili per ogni possibile politica di crescita e sviluppo, quindi devono essere punti fondanti dell'azione della pubblica amministrazione e delle imprese*".

Principi ispirativi, questi, che trovano concretezza anche nell'art.3, che impegna l'associazione a operare per: "...*sostenere e sviluppare la qualità delle produzioni e dei territori delle città del vino, tramite iniziative e servizi nel campo della tutela, del sostegno allo sviluppo, della promozione e dell'informazione. In particolare, l'Associazione opera per valorizzare e tutelare la vitivinicoltura di qualità, i vitigni autoctoni e antichi, l'architettura e le pratiche di coltivazione tradizionale, il paesaggio, i prodotti tipici locali, evitando il ricorso agli OGM; sensibilizzare e coinvolgere direttamente le persone alla cura, tutela e valorizzazione del territorio come patrimonio comune e bene culturale e identitario*". L'enoturismo si pone al centro delle politiche di crescita locale. Il legame con il territorio è un fattore determinante per il successo del prodotto enoturistico poiché le eccellenze enogastronomiche possono dispiegare a pieno la loro funzione di marcatori del territorio. L'idea fondante dell'Associazione Città del Vino è quella di organizzare un "movimento" che possa sostenere le imprese vitivinicole nella promozione del vino; al tempo stesso individua nel valore del territorio l'asse strategico per lo sviluppo delle aree rurali. Un'idea che oggi trova riscontro concreto nel forte sviluppo che ha avuto il turismo enogastronomico. Le Città del Vino rappresentano idealmente un itinerario attraverso l'Italia dei borghi storici, delle città d'arte, di mare o di montagna, città che hanno una storia enologica e gastronomica da raccontare. Una rete di Comuni a vocazione vitivinicola che formano insieme un circuito di alberghi, aziende agrituristiche, ristoranti, wine-bar, enoteche e cantine produttrici di vini di qualità. Il turismo rurale nelle Città del Vino

è in crescita costante. Dal XIV Rapporto emergono nuove conferme sulle stime di Città del Vino sul turismo del vino in Italia (almeno 14 milioni annuali di accessi enoturistici tra escursioni e pernottamenti, almeno 2,5 miliardi di euro annuali considerando l'intera filiera enoturistica). Un'ulteriore conferma della vivacità del fenomeno, per quanto indiretta, sta nella constatazione della vivacità delle iniziative a livello comunale e anche della sempre più insistente emersione, a livello territoriale, di attività di marketing, comunicazione e pubblicità.

2. ENOTRIA «TERRA DEL VINO». – Gli antichi Greci conoscevano la Calabria come Enotria “terra del vino”. La Calabria è certamente uno dei primi luoghi dove i Greci abbiano diffuso la coltura della vite. Si può far risalire la tradizione vinicola a oltre 4000 anni fa e ai coloni Greci va sicuramente il merito di aver apportato nuove miglierie culturali, con l'introduzione, a quanto si tramanda, della vite condotta ad alberello alto non più di 70-80 cm, sul quale maturavano uve ricche di zucchero ed aromi. In Calabria, nel corso dei secoli, la bontà della viticoltura è stata favorita dalla natura del territorio, montuoso e collinare con scarse pianure, nonché dal clima mediterraneo prevalentemente secco e caldo sulle coste, più mite nell'interno. I vigneti sono collocati in prevalenza nei territori costieri e nell'immediato entroterra, con qualche significativa eccezione: ma in generale l'influenza del mare è stata determinante sui vini calabresi. Terra in cui i contrasti sono evidenti sia nella natura che nella cultura, i produttori si sforzano ogni giorno di offrire vini che siano in grado di stimolare i sensi degli appassionati, coniugando i sapori antichi con le moderne tendenze vinicole. Il panorama enologico calabrese sta vivendo una profonda trasformazione, un profondo cambiamento legato alle nuove generazioni, che ha portato alla valorizzazione dei vini calabresi a livello internazionale. La Calabria, pur avendo una tradizione vitivinicola antichissima che risale alla Magna Grecia (o addirittura alla mitica Enotria), garantisce appena l'1% della produzione nazionale di vino e mosto, che passa a circa lo 0,5% se si tengono in considerazione i soli

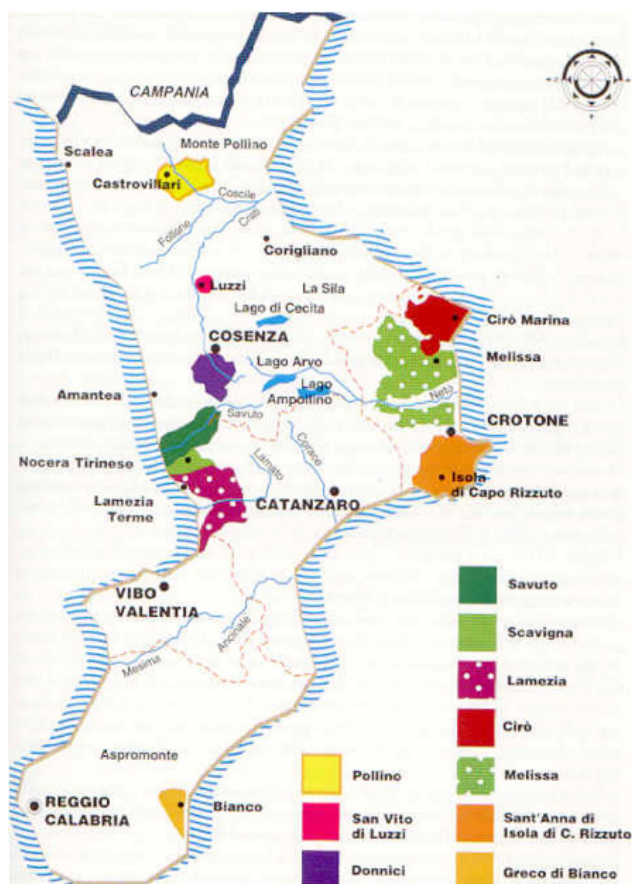


Fig. 1 – I vini DOC in Calabria.

Fonte: www.cibo360.it.

vini Doc e Igt. Il ricco patrimonio vitivinicolo calabrese, definito dai botanici “il giardino delle meraviglie” ha generato importanti vini di qualità, registrando negli ultimi anni indici positivi e forti segnali di crescita. Tali nicchie rappresentano un patrimonio importantissimo prima di tutto dal punto di vista culturale e poi economico, perché sono il frutto di stratificazioni ultramillinarie. La tradizione enogastronomica contribuisce a rendere la Calabria una tappa fondamentale nel panorama del turismo nazionale ed internazionale e i prodotti di qualità rappresentano i simboli di un sapere locale di altissimo valore. Con oltre 10.000 ettari, la Calabria è la quindicesima regione d’Italia per superficie vitata. Dopo anni di immobilismo, un fitto reticolo di piccole e medie aziende sta rimettendo in moto il comparto, grazie al cambiamento generazionale. La vera rivoluzione culturale che sta attraversando il territorio calabrese è il ritorno alla terra delle nuove generazioni. Un ritorno che è anzi tutto manageriale, di sempre più giovani che si sono formati altrove e che decidono oggi di investire nei territori da dove sono partiti energie, creatività, risorse e speranze, contribuendo a restituire il sapore e la voglia di un futuro diverso e più sostenibile alla loro terra. Molti di loro si sono specializzati e in molti casi hanno deciso di abbandonare le cooperative e di investire in una propria cantina. Amore per il lavoro e rispetto per la tradizione hanno contribuito a far crescere la Calabria del vino facendole raggiungere negli anni livelli di eccellenza sul piano nazionale ed internazionale. La Calabria vanta 12 Denominazioni di origine controllata (Bivongi, Cirò, Donnici, Greco di Bianco, Lamezia, Melissa, Pollino, Sant’Anna di Isola Caporizzuto, San Vito di Luzzi, Savuto, Scavigna, Verbicaro) e 13 Igt.

3. LA PROMOZIONE VINICOLA, ESPRESSIONE DI TERRITORI ANTICHI. – Esiste una sola subregione calabrese che ha conservato per oltre sei secoli un nome legato all’originaria funzione storica-economica: il Marchesato di Crotona. Terra dei baroni e del latifondo, baricentro dell’antica aristocrazia terriera, dove esiste l’unico vero porto dell’intero litorale ionico calabrese e dove la riforma agraria e la bonifica non hanno cancellato le caratteristiche delle compatte sedi contadine. Il Marchesato culla del Cirò e del Melissa vanta tradizioni antichissime (Manzi, 1986, p. 166). Una grande opportunità per la scoperta dei beni archeologici e ambientali di questo territorio è rappresentata dall’attivazione delle Strade del vino. Le Strade del Vino nate nel 1999 (Legge 27 luglio n. 268) sono “percorsi segnalati e pubblicizzati con appositi cartelli, lungo i quali insistono valori naturali, culturali e ambientali, vigneti e cantine di aziende agricole singole o associazioni aperte al pubblico; esse costituiscono uno strumento attraverso il quale i territori vinicoli e le relative produzioni possono essere divulgati, commercializzati e fruiti in forma di offerta turistica”. Questi itinerari enogastronomici, ove opportunamente segnalati e promossi possono divenire una vera e propria componente del turismo. In Calabria sono attivate le seguenti strade del vino:

- Strada del Bosco e del Vino
- Strada dei Sapori Cassiodore
- Strada dei Sapori del Medio Tirreno Cosentino
- Strada dei Sapori del Poro
- Strada dei Sapori della Sibaritide
- Strada dei Sapori Silani
- Strada del Vino dei Saperi e dei Sapori
- Strada del Vino e dei Sapori del Brutium
- Strada del Vino e dei Sapori Lamezia
- Strada del Vino e dei Sapori della Locride
- Strada del Vino e dei Sapori del Pollino-Castrovillari

Questi percorsi spaziano per tutta la Calabria, permettendo di visitare luoghi ricchi di storia e cultura, apprezzare tratti di mare cristallino, gustare il meglio dell’enogastronomia di una regione straordinaria. Il Cirò e il Melissa sono i due vini a denominazione di origine controllata intorno ai quali si sviluppa la *Strada del Vino dei Saperi e dei Sapori*, nel crotonese, dove si possono ammirare alcuni dei più bei castelli della Calabria. La Strada del Vino dei Saperi e dei Sapori si snoda dalla costa ionica risalendo fino al Massiccio della Sila percorrendo le colline del Marchesato di Crotona. Sono 14 i comuni che ne fanno parte (Cotronei, Cerenzia, Caccuri, Santa Severina, Belvedere di Spinello, Rocca di Neto, Pallagorio, San Nicola dell’Alto, Carfizzi, Melissa, Strongoli, Cirò Marina, Cirò e Crucoli) e ognuno di essi è uno scrigno di tesori preziosi sia artistico-culturali che enogastronomici. Lungo le strade si incontrano, alternati ai bellissimi vigneti, castelli spagnoli, normanni, svevi ed aragonesi. In questo territorio i vigneti

hanno trovato l'habitat ideale capace di nutrire i vitigni più differenti: Gaglioppo, Greco Nero, Trebbiano toscano, e Malvasia. Accanto alle coltivazioni tradizionali vi sono anche impianti di Chardonnay e di Cabernet, che danno vita a vini innovativi. Il recupero e la valorizzazione dei sistemi agricoli storici, insieme a una rilettura del sistema dei saperi che sostiene la produzione agricola, stanno assumendo grande rilievo nei processi di salvaguardia dei "segni identitari dei luoghi" (Barilaro, 2008, p. 111) e possono assolvere alla funzione di *flagship products* del territorio, ossia di simboli di unicità e di identità territoriale, elementi di base per la creazione e il lancio sul mercato di marchi turistici per alcuni comprensori regionali. (Regione Calabria, 2014, p. 177). Lo scopo di promuovere e rilanciare il territorio, attraverso una rete è dimostrata anche da alcune importanti iniziative calabresi. Esportare e fare conoscere in un modo diverso la propria terra è questo l'obiettivo delle città calabresi che hanno creato varie associazioni per valorizzare attraverso la forte specializzazione in senso enoturistico, un'identità che è prima di tutto produttiva. Costituitasi nel 2008, EuVite comprende cinque aziende, di diverse dimensioni, ciascuna in rappresentanza di un diverso territorio regionale: Librandi di Cirò (Crotone), Malaspina di Melito Porto Salvo (Reggio Calabria), aziende Poderi Marini di San Demetrio Corone (Cosenza), Serracavallo di Bisignano (Cosenza) e Statti di Lamezia Terme (Catanzaro). La Calabria punta sui vini da vitigni autoctoni e sull'aggregazione per disegnarsi un futuro sul mercato nazionale ed estero. Un primo esempio di *task force* per promuovere questo territorio che da tempo soffre di scarsa visibilità nel panorama enologico nazionale. Un'altra importante iniziativa è l'Enoteca regionale Casa dei Vini di Calabria. Il Consiglio regionale, nella seduta del 31 gennaio 2011, ha deliberato la nascita della Casa dei Vini di Calabria. Con apposita legge, composta di ben tredici articoli, prende forma la tanto attesa Enoteca regionale che avrà due distinti riferimenti: Cirò, in provincia di Crotone e Lamezia Terme, in provincia di Catanzaro, per l'innovazione tecnologica. Nasce per contrastare l'abbandono dei vitigni storici e si propone di coinvolgere attivamente fruitore e produttore attraverso un viaggio emozionale nel mondo del vino tra tradizione e modernità. Lo strumento per promuovere, tutelare e commercializzare i marchi di qualità e gli altri prodotti derivati dalla lavorazione dell'uva e dei vini, valorizzandone le tipicità agro-alimentari della regione attraverso attività di degustazione guidata e vendita dei prodotti esposti; favorendo la partecipazione dei propri soci a fiere, esposizioni, workshop ed eventi culturali di promozione del vino. Inoltre, sostiene iniziative volte ad ottenere un miglioramento qualitativo dei vini calabresi attraverso attività di istruzione, formazione e ricerca, qualità, innovazione e sviluppo. L'Enoteca intende favorire la creazione di reti e contatti fra le aziende vitivinicole e gli operatori commerciali del settore, fornendo specifiche indicazioni relative alla produzione di vini DOC e IGT e alle aree vitivinicole dei distretti dei vini e delle strade del vino.

4. L'AREA CROTONESE: DALL'INDUSTRIALIZZAZIONE ALLE "TRAPPOLE DEL NON SVILUPPO". – Nel territorio di Crotone beni storici, artistici e monumentali sono inseriti in un paesaggio naturale punteggiato dai vigneti di Cirò, Crucoli e Melissa. La pianura è dominata da terrazzi quaternari mentre le colline sono caratterizzate da una fitta rete di fiumi e di torrenti.

Crotone fu la città di Pitagora e di Milone, unico porto calabrese sullo Ionio è stato un importante centro industriale, il cui sviluppo è stato favorito dall'energia elettrica prodotta dai bacini artificiali silani.

La storia industriale della provincia di Crotone inizia nei primi decenni del '900, Il decollo industriale ha inizio negli anni '20. Sfruttando la rete idrica silana-crotonese, anche attraverso la costruzione di invasi artificiali. Tra il 1919 e il 1927 si realizzarono diverse centrali idroelettriche che, offrendo energia elettrica a basso costo, attirarono l'attenzione di grossi gruppi industriali. Nella seconda metà degli anni '20, su iniziativa della compagnia tedesca Rotschild, nasceva lo stabilimento Pertusola. Il nuovo impianto nel settore dello zinco, già dopo un anno, dava lavoro a 122 persone consentendo di coprire quasi la metà dei fabbisogni nazionali del metallo. Negli stessi anni, s'insediava la Società Meridionale Ammonia, produttrice di azoto puro, il cui Amministratore Unico era Guido Donegani, già presidente della Montecatini. Infatti, tra le scelte di localizzazione dell'opificio, che occupava circa 100 addetti, vi era la possibilità di prelevare la materia prima – l'acido solforico - direttamente dalla Pertusola che la produceva come prodotto di scarto. Gli anni '70 sono considerati quelli di maggiore floridità dell'industria crotonese. La Pertusola occupava quasi 1000 addetti e la Montedison più di 900, oltre un indotto di diverse centinaia di lavoratori. In quegli anni l'Enichem – la più importante compagnia chimica pubblica – avviava uno stabilimento di

produzione di cloruro di sodio a Cirò Marina. Nello stesso periodo nasceva a Crotona la società Cellulosa Calabra, specializzata nella produzione di pasta semichimica. Insieme occupavano circa 250 addetti, oltre l'indotto. L'installazione di questi complessi industriali, localizzati ai margini settentrionali dell'abitato, in una zona limitrofa alle foci dell'Esaro, ha determinato notevoli modificazioni nella struttura demografica, nel panorama economico e nelle funzioni del porto di Crotona trasformato da scalo legato alla produzione agro-forestale in scalo tipicamente industriale. L'inserimento delle attività industriali ha relegato in una porzione secondaria il ruolo tradizionale di Crotona di centro coordinatore delle plaghe agricole del Marchesato e delle limitrofe zone silvo-pastorali ricadenti nella Sila (Gambino J., 1988, p. 113). Sul piano spaziale, gli effetti del processo di industrializzazione sono stati avvertiti essenzialmente all'interno del comune di Crotona mentre la vita del resto del Marchesato ha continuato a poggiare sulle attività primarie. Le dismissioni del polo chimico e la conseguente grave crisi occupazionale portarono nel 1994 al riconoscimento di Crotona come "area di crisi". Da qui l'attivazione sul territorio di strumenti agevolativi che hanno favorito negli ultimi anni la nascita di nuove piccole imprese, in prevalenza nei settori agroalimentare, tessile, meccanico che non hanno però contribuito ad eliminare/attenuare quei punti di debolezza rilevanti che oggi contribuiscono a frenare le potenzialità di sviluppo di tali territori e hanno inserito Crotona nei percorsi delle "trappole del non sviluppo": spopolamento diffuso, soprattutto nelle zone più interne; invecchiamento della popolazione che in alcuni comuni ha già raggiunto il punto di "non ritorno demografico" e in altri lo sta per raggiungere; abbandono dei terreni agricoli; abbandono delle case, criminalità, carenza del sistema sanitario e pubblico (Provincia di Reggio Calabria, 2013, p. 9).

Secondo i dati Eurostat, nel 2016 i Calabresi che hanno lasciato la propria regione sono stati 400mila, il 6,3 per cento in più rispetto al 2015. Ad andar via sono soprattutto ragazze e ragazzi diplomati e laureati. E lo fanno per fuggire da una regione che secondo l'Eurostat ha il più alto tasso di disoccupazione giovanile d'Europa (il 58,7 per cento), battuta solo dalle enclavi spagnole di Ceuta e Melilla.

Secondo la classifica annuale di "Italia oggi—Università La Sapienza", sulla qualità della vita, nel 2016, Mantova risulta al primo posto, mentre Crotona chiudeva la classifica in ultima posizione.

Responsabili della maglia nera per la città calabresi sono i riferimenti per: affari e lavoro, ambiente, disagio sociale e personale, servizi finanziari e scolastici, sistema salute, tempo libero. Un altro elemento che ha contribuito in maniera decisiva ad aggravare la situazione già fragile di questo territorio è stato la chiusura dell'aeroporto di Crotona, infatti, in una realtà economicamente depressa, alcuni fattori come il ruolo esercitato dalle compagnie low-cost, in virtù dell'abbattimento dei costi di viaggio e le difficoltà



Fig. 2 – La prima e l'ultima città d'Italia nella classifica della qualità della vita (anno 2016).

Fonte: Italia oggi – Università La Sapienza, 2016.

a cui si va incontro per raggiungere la Calabria - dovute ai limiti infrastrutturali e ai problemi di viabilità tali da rendere poco appetibile il ricorso ai mezzi alternativi (Colacino, 2014), potevano incidere notevolmente sullo sviluppo dell'area in oggetto.

L'importanza della riorganizzazione del settore aeroportuale era prevista anche all'interno del Programma di Sviluppo Urbano di Crotona dove si ribadisce la prospettiva di effettuare un potenziamento infrastrutturale ed in particolare la riqualificazione del porto, la realizzazione di un nuovo porto turistico e il potenziamento dei collegamenti aerei. Ma anche questo obiettivo è fallito.

5. IL CIRÒ SIMBOLO DEL RILANCIO TURISTICO DEL TERRITORIO. – I prodotti enogastronomici possono assolvere alla funzione di simboli di unicità e di identità territoriale per alcuni comprensori regionali.

Il Cirò Rosso è un vino molto antico, che risale alla prima colonizzazione da parte degli Enotri, antica popolazione pre-romana, stanziatasi sulle coste calabresi. Gli Enotri iniziarono a coltivare la vite e con l'arrivo dei coloni greci ne svilupparono il processo di vinificazione ed il relativo commercio. Tale vino fu talmente apprezzato che furono costruite addirittura delle condutture in terracotta per trasportare il vino dalle colline, dove si produceva, direttamente sulle navi pronte a conquistare il Mar Mediterraneo. Questo vino era chiamato "Krimisa" o "Cremisa" ed è da considerarsi l'antenato del Cirò. Il "Cremisa" veniva offerto anche agli atleti delle Antiche Olimpiadi che si tenevano ad Olimpia nell'Antica Grecia. Gli atleti bevevano questo vino, perché allora si credeva che aumentasse la massa muscolare e, di conseguenza, le prestazioni. Con la conquista romana, il "Cremisa" cadde in disgrazia, perché i romani consideravano scadente la cucina greca, compresi i vini. Per circa diciannove secoli il Cirò fu un vino prodotto e distribuito solo a livello regionale. Nel Cinquecento e per tutta l'epoca moderna il vino viene descritto come uno degli elementi caratterizzanti di un'agricoltura e di un'economia propri di una *Calabria felix*, prospera, fertile, secondo tradizioni che vengono tramandate di padre in figlio.

Per rinnovare l'antica tradizione, il Cirò è stato servito come vino ufficiale alle Olimpiadi svoltesi a Città del Messico nel 1968. Oggi il Cirò Rosso è il vino calabrese più conosciuto al mondo; oggi vive una vera e propria rinascita enologica ed è soprannominato come il Barolo della Calabria (Busso- Montaldo, p.204). Un vino molto apprezzato ed esportato in varie parti del mondo, dal Messico agli Stati Uniti, dal Brasile a Cuba e non mancano apprezzamenti anche in Europa, come ad esempio in Germania. La denominazione di origine controllata "Cirò" è riservata ai vini che rispondono ai requisiti stabiliti nel relativo disciplinare di produzione per le seguenti tipologie: a) Rosso, anche nelle tipologie "classico", "classico superiore", "classico superiore riserva", "superiore" e "superiore riserva; b) Rosato; c) Bianco.

La zona geografica delimitata comprende i territori dei comuni di Cirò e Cirò Marina e in parte i territori dei comuni di Melissa e Crucoli. Le uve destinate alla produzione dei vini "Ciro" nelle tipologie "classico", "classico superiore" e "classico superiore riserva" sono prodotte nella zona di produzione che comprende l'intero territorio dei comuni di Cirò e Cirò Marina. Il comprensorio del Cirò ricade all'estremo nord della Provincia di Crotona, sul litorale della costa Ionica e nel suo entroterra collinare sino alle prime pendici della Sila. Comprende un territorio esteso per circa 20.000 ettari, si estende lungo la fascia litorale ionica per circa 25 km e si spinge per oltre 10 km nell'entroterra. Dalle zone litoranee si passa alle superfici terrazzate poste ad ovest di punta Alice. Il Gaglioppo è la varietà di vitigno rosso autoctono calabrese, di cui è previsto dai disciplinari l'utilizzo per la produzione del Cirò DOC nelle varianti rosso classico, rosato e riserva. Il Gaglioppo, insieme al Greco Bianco e al Mantònico, rappresenta l'unico tipo di vitigno calabro rinomato in contesti enologici nazionali ed europei. Il clima calabrese secco e caldo, la particolarità del terreno arido ed i vigneti non irrigui rappresentano le condizioni necessarie per la produzione di questo vino caratterizzato da maturazione precoce ed elevata resistenza. Per questo vino nel corso della lunga storia, sono stati innescati ad opera dell'uomo processi innovativi per migliorare e affinare la produzione. Questa attività, pur tramandando, con le varie generazioni, le tecniche tradizionali di coltivazione, ha permesso di modernizzare in modo encomiabile le tecniche produttive a partire dai vigneti e passando per le cantine e arrivando a un marketing competitivo e moderno. Questa valutazione rende la viticoltura crotana un cardine dell'economia territoriale, sia per la qualità e la caratura del simbolo agroalimentare che porta, sia per il ruolo d'intercapedine con l'ambiente rurale (Ministero per lo sviluppo economico, 2010). Il territorio crotano storicamente è stato il più importante del vino calabrese anche perché per molto tempo ha fornito l'uva, che poi veniva vinificata altrove. Basti pensare che in passato in quest'area ci sono stati anche 1700 ettari di vigneto, oggi si sono ridotti a 500

ettari, anche se negli ultimi cinque anni il vino imbottigliato ha superato i 3 milioni di bottiglie, assorbite dal 70% dal mercato nazionale mentre il 30% delle vendite è destinato ai mercati esteri (Gabrielli A., 2017).

Cirò Marina, un Comune di circa 15000 abitanti; il secondo più densamente popolato della provincia di Crotone, dal 2000 è stato inserito tra le Città del Vino, come riconoscimento dell'alta qualità del vino che qui viene prodotto. Il consorzio di tutela e la valorizzazione del vino Doc Cirò (e Melissa) è la più importante e conosciuta area vitivinicola calabrese. Il suo insediamento ha segnato una cesura con il passato e l'apertura di una nuova fase che ha coinvolto gran parte delle aziende della zona (Calabria del Vino). In modo particolare l'azienda Librandi, dedicata alla coltivazione della vite da quattro generazioni, rappresenta una delle eccellenze all'interno del panorama enologico calabrese, ha ottenuto il "Premio Internazionale Ambasciatori delle Città del Vino". L'azienda ha coordinato un pool di studiosi di altissimo livello, ognuno impegnato nel rispettivo ambito (da quello storico antropologico a quello viticolo, da quello genetico a quello ampelografico, da quello enologico a quello virologico e selettivo), mettendoli in condizione di lavorare usando strutture adeguate ed avendo a disposizione le risorse necessarie. Chiara fin dall'inizio la necessità di migliorare le conoscenze scientifiche di base del settore e la possibilità che, attraverso un tale percorso, si possa incentivare un comparto con ottime prospettive di ricaduta economica e sociale, dando il via ad un progetto che oggi conta 4 campi sperimentali dove sono stati impiantate 175 diverse varietà delle quali, a seguito degli studi sul DNA effettuati, 76 sono risultate uniche. Dedicata alla coltivazione della vite da quattro generazioni, la cantina Librandi rappresenta una delle eccellenze all'interno del panorama enologico calabrese. Gli obiettivi e le prospettive di questo progetto possono essere ricondotti ai seguenti punti:

- A. Acquisire basi scientifiche nella conoscenza dei vitigni autoctoni calabresi;
- B. Utilizzare gli strumenti acquisiti per incentivare lo sfruttamento delle potenzialità viticole ed enologiche delle varietà autoctone calabresi e condividerle con tutti gli operatori del settore;
- C. Mantenere ed esaltare la tipicità delle produzioni e la loro originalità;
- D. Incentivare le caratteristiche positive dei vitigni e condensarle attraverso mirate selezioni progressive;
- E. Migliorare lo stato fitosanitario delle varietà recuperate;
- F. Salvaguardare dall'estinzione, conservandoli in collezione, i vitigni minori ritrovati anche se non interessanti oggi da un punto di vista enologico, nell'ottica di una archeologia locale della vite e delle tradizioni legate alla sua coltura (Aa.Vv., 2009).

Il Cirò rappresenta un punto di riferimento per la viticoltura calabrese e l'obiettivo delle cantine ciotane è quello di diffondere la conoscenza del patrimonio vitivinicolo della propria regione, ricco di storia, tradizioni e profumi unici, ed al tempo stesso di conservarlo per le nuove generazioni. La valorizzazione delle tradizioni enogastronomiche locali, è una reazione alla standardizzazione e all'omologazione dei gusti e delle produzioni imposta dalla globalizzazione (Palagiano C., 2013, p.18). La città si è posta, così, l'obiettivo di sviluppare intorno al vino, ai prodotti locali ed enogastronomici, tutte quelle attività e quei progetti che permettono una migliore qualità della vita, uno sviluppo sostenibile, più opportunità di lavoro. Ecco perché nasce il progetto FoodExperience in Crotone – Tutto il Gusto del Mediterraneo in un'unica provincia – un modello voluto per costituire una vera e propria "fabbrica del gusto pitagorico", mirato a valorizzare le tipicità gastronomiche e i giacimenti del gusto locale. Intanto prosegue la valorizzazione del territorio anche dal punto di vista istituzionale. Quattro Comuni uniti per promuovere il vino e il territorio. È quanto prevede il protocollo d'intesa siglato dalle amministrazioni comunali di Cirò Marina, Crucoli, Melissa e Cirò, in provincia di Crotone, al termine del convegno dal titolo "Un sistema di successo tra comuni, Città del vino e cittadini per comunicare i vini ed i territori doc". L'accordo vedrà impegnati i firmatari a coagulare energie e risorse umane e finanziarie finalizzate ad un progetto comune di salvaguardia del territorio viticolo doc. In attivo già un primo e significativo progetto, finanziato da 23 aziende di quest'area viticola che hanno reso possibile l'installazione della cartellonistica enoturistica stradale sulla Statale 106 ed un totem informativo sito sul lungomare di Cirò Marina che informa sulle attività delle Città del Vino interessate dalla Doc Cirò e fornisce indicazioni sulle seguenti cantine: Zito, A Vita, Dell'Aquila, Calabretta, Il Palmento, Sergio Arcuri, Cantina Siciliani, Cantina Capoano, Caparra-Siciliani, Du Cropio Fattoria S. Francesco, Tenuta Iuzzolini, Contea di Cirò, Garrubba, Librandi, Ippolito 1845, Senatore Vini, Parrilla, Enotria, Marinello, Malena Francesco,

Luca e Giuseppe, Strangi. La riqualificazione del patrimonio vitivinicolo storico costituisce un'occasione culturale, sociale ed economica importante per lo sviluppo dell'area crotonese. La chiave di lettura è che il turismo enogastronomico, in questi termini, può raggiungere una doppia dimensione diventando anche turismo "sostenibile" dal punto di vista economico e nei confronti delle piccole comunità. L'eno-turismo può essere per l'area crotonese un'occasione per convertire le risorse in produttività, occorre sperimentare, a partire dalla propria specificità, un proprio percorso di autonoma crescita che sappia far leva sulla diversità, sulla capacità di dar voce al patrimonio visibile ed invisibile che si è sedimentato nei paesaggi, nei saperi diffusi e nelle eccellenze (Pellegrini,- Soda, 2004,p.38). Le nuove sfide globali del *made in Italy* si misurano sulla tipicità dei prodotti gastronomici, dei vini e del paesaggio italiano. Bisogna valorizzare tutte le risorse del territorio e aumentarne la capacità attrattiva, in sinergia con le "preziosità" locali e lo sviluppo diffuso dell'identità per una promozione strategica eco-sostenibile ed economica delle destinazioni turistiche e culturali e dell'intero paesaggio calabrese.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Il Gaglioppo e i suoi fratelli - I vitigni autoctoni calabresi*, Borgo San Dalmazzo (CN), Tecniche ed., 2009.
- ANELLI G., *Il turismo enogastronomico*, Roma, Aracne, 2007.
- ARFINI F., BELLETTI G., MARESCOTTI A., *Prodotti tipici e denominazioni geografiche Strumenti di tutela e valorizzazione*, Roma, Edizioni Tellus, 2010.
- ATTORI A., *Le lune e il saper fare*, Roma, Andrea Oppure editore, 2008.
- BUSSO M., MONTALDO G., *Italia di vino in vino - Viaggio tra i vitigni autoctoni*, Terzo d'Acqui (Al), Ed. Gribaudo, 2006.
- BARILARO C., "Il paesaggio agrario siciliano tra processi di trasformazione e ricerca di identità", in CASTIELLO N. (a cura di), *Scritti in onore di Carmelo Formica*, Napoli, Sezione Scienze Storiche Geografiche, 2008, pp. 103-114.
- BRANDA R., *Vini di Calabria - Storie (minime) di uomini, donne, luoghi e uve*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino editore, 2014.
- COLACINO D., "Calabria, turismo in chiaroscuro", *Il sole 24 ore- Impresa e territori*, 29 luglio 2014.
- ELIA A., *Networks rurali e reti contadine - Esperienze e percorsi di agricoltura sostenibile in Calabria*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino Editore, 2013.
- FELLETTI S., *Cirò Marina*, Cirò, YouCanPrint editore, 2016.
- GAMBINO J., *L'industrializzazione del Mezzogiorno. Da problema nazionale a questione euromediterranea*, Roma, Herder editore, 1998.
- GABRIELLI A., "La Calabria del vino volta pagina", *Gambero Rosso*, 21 novembre 2017.
- GERACE R., "Le strade del Vino e l'eno-turismo. Una prospettiva di sviluppo in Sicilia", in CASTIELLO N. (a cura di), *Scritti in onore di Carmelo Formica*, Napoli, Sezione Scienze Storiche Geografiche, 2008, pp. 459-470.
- MINISTERO PER LO SVILUPPO ECONOMICO, "Disciplinare di produzione dei vini a denominazione di origine controllata Cirò", *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, 22 dicembre 2010, serie generale, n. 298.
- MIRABELLI M., RUSSO A., *Le trasformazioni dell'agroalimentare in Calabria - Attori e logiche di azione*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino Editore, 2015.
- MANZI E., "La Sila e la catena costiera calabra", *Guide d'Italia (Basilicata e Calabria)*, Milano, Fabbri editore, 1986.
- NICOSIA E., PORTO C.M., "Promozione turistica del territorio, il ruolo dell'eno-turismo in Sicilia", in CANNIZZARO S. (a cura di), *Per una geografia del turismo - Ricerche e casi di studio in Italia*, Bologna, Pàtron editore, 2011, pp. 93-99.
- PALAGIANO C., "Geografia e alimentazione", in DI BLASI E., ARANGIO A., GRAZIANO T. (a cura di), *Percorsi creativi di turismo urbano. I foodies: turisti per gusto nella città multietnica*, Bologna, Pàtron editore, 2013, pp. 17-19.
- PERES A., FRIEL M., *Futurismi - Nuova mappa per i viaggiatori di domani*, Milano, Hoepli editore, 2016.
- PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA, *Borghi Vivi per un sistema territoriale marittimo-montano di sviluppo sostenibile*, 2013.
- PELLEGRINI F., SODA G., *Il sentiero nel bosco. Pianificazione e sviluppo locale in contesti deboli*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino editore, 2004.
- QUARANTA G., *Riqualificazione e gestione del territorio, lotta alla desertificazione e sviluppo sostenibile. Buone pratiche per i territori rurali*, Milano, Franco Angeli, 2005.
- REGIONE CALABRIA - ASSESSORATO AL TURISMO, *XIII Rapporto Turismo in Calabria*, Reggio Calabria, Artemis, 2014.
- TOMASI D., GAIOTTI F., SANSONE L., *Calabria: Valorizzare con metodi moderni un'antica vocazione vinicola*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino Editore, 2014.

Università degli Studi di Messina: sgambino@unime.it

RIASSUNTO: In questi ultimi vent'anni, in Calabria la viticoltura di qualità, legata ad un'antichissima tradizione enologica, ha fatto sì che l'immagine del territorio calabrese si identificasse sempre più in alcuni dei suoi prodotti migliori. Quella calabrese è oggi una realtà enologica in fermento e i numerosi vini a Indicazione Geografica Tipica dimostrano che c'è stata una vera rivoluzione qualitativa, in cui il vino è diventato il leitmotiv di questo affascinante territorio. Grande significato assu-

me, per l'enoturismo calabrese, l'area crotonese, palcoscenico della produzione di vini eccellenti come il Cirò e il Melissa, ma intrappolata ancora nelle griglie del sottosviluppo meridionale.

SUMMARY: The wine is a strategic resource for the territorial development of Calabria. The Crotonese district, one of the oldest areas of settlement, cultivation, study and diffusion of the grapevine, is a territory of great interest for the national wine growing. This area is characterized by high quality production, among the most important in the world, corresponding to three DOC: Cirò, Melissa and Sant'Anna Isola di Capo Rizzuto. An extremely important tool that will quality the regional wine-tourism offer, which already includes a whole range of private and public initiatives that attract ordinary, specialized and cultured tourists alike.

Parole chiave: enoturismo, sviluppo territoriale, Calabria

Keywords: wine-tourism, territorial development, Calabria

FRANCESCO DE PASCALE

THE PROPOSAL OF AN ECOMUSEUM OF TRANSHUMANCE AS A STRATEGY FOR OVERCOMING BARRIERS IN THE INTERNAL AREAS OF CALABRIA: THE CASE STUDY OF THE SILA

1. TRANSHUMANCE IN ITALY. – As Alessandro Clementi wrote, there are phenomena that, like underground rivers, cut across the history and geography of Italy and determine its basic lines without appearing on the surface except for short periods and for sudden emergencies. One of these phenomena is the transhumance, which constituted the backbone of much of the Italian economy, at least in the southern regions, without raising any interest from the great historiography as if it were an extremely marginal event of human adventure. However, looking at a bulk of documentation from the point of view of the subject of our interest, one realizes that transhumance, with its oscillating fortunes, is the common thread, for better or worse, of many events that will affect the history and the geography of Italy in a lasting way (Clementi, 1990).

Transhumance is above all a technical term of the pastoral economy, the “best” one that clarifies a typical aspect of life, quasi-symbiotic, which leads, throughout the year men and flock with a double seasonal allocation in the mountains and plains, and on a double path (outward and return), almost always quite long, and on particular routes (Franciosa, 1951). Transhumance was the basis of the economic activity of Abruzzo, Molise, Apulia, Campania and Basilicata; it promoted numerous occasions for the exchange of pastoral products, such as handicrafts related to the needs of shepherds and their flock. The economic life of many communities was organized around pastoralism, so that along the sheep tracks not only men and herd were passing but also lifestyles, religious rites and commercial activities were established. The most affected regions by this phenomenon were Abruzzo and Apulia, thanks to their morphological structure: Abruzzo, mainly mountainous in nature, and Apulia with the presence of a vast plain, the Tavoliere. In particular, the presence of mainly mountainous areas contributed to the emergence of transhumant pastoralism, which for millennia has been at the root of the economy, culture and religion of almost all the communities of Abruzzo. The practice of transhumance began to establish itself in Abruzzo in the Bronze Age; apart from a certain decline in development over the years, it is still strongly felt in Abruzzo and Apulia’s economy and culture. The transhumance practiced in this area is of the “horizontal” type, because it involved a displacement from one region to another one, distant, climatically and morphologically different. In fact, during the winter months shepherds from Abruzzo were forced to move to the hottest areas where they could find enough food and water for the survival of their flock; so during the coldest months, they were migrating to the wider Apulian plain, the Tavoliere, and vice versa, during the warmest months they were returning to the mountainous areas of Abruzzo, as there were not enough food and water in Apulia due to dry summer months. The most important “sheep track” (*tratturi* in Italian language) networks connected these two regions. One of the most important sheep tracks is the “Pescasseroli-Candela”. During the transhumances which used to take place twice a year, while passing along various territories, many landowners were asking pastors to pay a tax as they considered more fruitful economically to let flock and herd pass twice a year instead of leaving the lands being cultivated by farmers. After a series of initiatives aiming at regulating this practice, in 1447, Alfonso I of Aragon reorganized the “Regia Dogana delle Pecore di Puglia” (Royal Customs of sheep conducting in Apulia), based in Foggia; consisted in the payment of the toll by Abruzzese shepherds for the use of herbage in Apulia. Thanks to this institution the economic abuses the shepherds were subjected to along the sheep tracks ended. In Abruzzo, transhumance mainly involved sheep; shepherds, together with their flock, used to begin their displacement around the second week of October, moving one after another from the mountain to the village (below), where they used



to stop for a night before resuming their journey along the paths. The duration of the march along the sheep tracks depended on how fast the sheep were; they used to walk much more easily during the day time than during the night, moment at which they were resting in some barracks used a few hours ago by shepherds who had previously reached that “resting place” - providential stations of the giant road system of Alfonso I (D’Orazio, 1982), in which they had to be very careful about attacks by wolves. The following day, in the morning, the journey was continuing. There were rest areas along the sheep tracks at regular intervals of 15-20 km, always near farms, rivers or inhabited centers, where one could water the flock, or where shepherds could take a bath and clean the tools used for the milk processing. It is not known with precision how long it was taking to the shepherds to reach the areas where they were spending winters or summers because there wasn’t a precise rhythm; often the march could slow down due to weather conditions (Ivone, 2002).

2. TRANSHUMANCE IN CALABRIA. – It is quite difficult to trace accurately the origins of this phenomenon in Calabria, or elsewhere, and to have information regarding the period of which precise literary references are lacking. In this case, the presence of these particular artifacts discovered in some locations and in the appropriate context can help, especially if they are related to the pastoral economy. Calabria presents a morphological structure that is certainly not simple, whose main characteristic is given by the quasi-immediate succession of different mountain systems. The Pollino massif, the Sila plateau, the coastal chain, the Serre and Aspromonte complexes are, however, clearly identified by a rather articulated hydrographic network to which precise geological identification factors are sometimes added. The flat areas, in general, seem to reduce the more or less narrow corridors, stretched between the coastline and the elevation, which sometimes comes to mirror itself directly in the sea; only in some cases these strips extend to an amphitheater where the line of mountains is hallowed out: so there are plains like those of Sibari, Lamezia, Gioia Tauro. In the Pollino, Sila and Aspromonte, where the distance between the mountain pastures and the plain ones is quite relative, but with considerable variations of altitude in short space, there was a high probability of a development of a vertical transhumance at small and medium range next to a permanent breeding (Givigliano, 1990). However, according to historian Piero Bevilacqua (1988), as in most of farm lands located in the Mediterranean basin, it should have emerged - according to the form of horizontal transhumance, developing itself between mountain and plain at the same latitudes - from the need of feeding a mass of livestock that could hardly count on agricultural and climatic conditions of permanent breeding. On the other hand, the region, in particular for its unique morphology, set up the habitat conditions that favored and at the same time imposed itinerant forms of pastoralism.

Dominated by the extreme ridge of the Apennine chain, but surrounded by the sea, Calabria seems, indeed, marked by the rapid alternation of mountains and plains which breaks up and splits the regional geography in a set of “environments” very contrasting from one to another for climate, rainfall, pedological conditions and therefore, agricultural vocations (Bevilacqua, 1988).

3. THE “*TRATTURI*”: TRANSHUMANCE ROUTES (SHEEP TRACKS). – The paths over which flock, herds and shepherds have been passing for years are called “*tratturi*”. The “*tratturo*” (singular form of *tratturi*: sheep tracks) is a grassy path or dirt road, born from the continuous passage of animals during the transhumance, thus giving rise to real “transhumance routes”. The *tratturi* developed in great numbers, especially in the plains, whereas in the mountains they were limited because of their morphological structure. The term “*tratturo*” derives from the Latin verb “*trahere*”, which means drag, pull; the width of a *tratturo* was usually 111 meters, corresponding to 60 steps (Palasciano, 1981). At the end of the Middle Ages, to ensure that livestock movements (which took place on foot) took place in the safest and easiest way possible, a sort of “urban line” was built., i.e. the “sheep ways”, constituted of “*tratturi*”, “*tratturelli*” and “*bracci*”, allowing them to move safely during the transhumance. The *tratturi* owe their existence to the same transhumance. The traces of these ancient ways can be found not only in Italy but also in Europe.

In Spain there are “*Vias Pecuarias*”, which are distinguished according to their width in “*Canadas*”, “*cordeles*” and “*descansaderos*”; the first ones are 75 meters wide, the second 37.50 meters and the last ones have an indeterminate width. In France there are the “*carraires*”, in the Carpathians the “*drumurile*

oierilor” or “drumul oilor romene”. In Italy, instead, we find the definition of these paths with the name of “*tratturi*” in Abruzzo, Molise, Apulia and Basilicata; in Sicily they are called “trazzere” or “stocchi di regie trazzere”; in Calabria they are called “chiubbiche”, at least six meters wide. In our peninsula, the most important *tratturi* include: Aquila-Foggia 243,597 km long, also called *tratturo del re* (king’s sheep track); Celano-Foggia 207 km long; Candela-Pescasseroli 211 km long; Lucera-Castel di Sangro 127 km long; Foggia-Ofanto 47 km long and Sant’Andrea-Biferno 27 km (Di Iorio, 1984). In southern Italy, at least until the establishment of the Bourbon government, the *tratturi* were not well defined. After the advent of the Bourbons, they were identified by stone related terms, squared stone blocks, divided into main, proper, fixed, random and removable, with the engravings of the letters R.T. which meant “Regi Tratturi”, and a number. These long “transhumant routes” became, over time, the means of communication between different people and cultures as they connected various inhabited centers, thus promoting the exchange of lifestyles, customs, traditions, and cultures among people from different communities. Along the *tratturi*, a sort of commerce developed, where market places and fairs were created, and in which transhumant pastoralism products (such as milk, ricotta and various cheeses) were sold; it was actually from these first commercial exchanges that the industry and the commerce of the wool was born. In the Italian regions where this phenomenon of transhumance took place, inhabited centers were born along these paths, thanks to the opportunities for exchange that were created. Moreover, churches and sanctuaries had to be present in “transhumant ways” since most of the pastors were very religious and devoted to many saints. In fact, very often, shepherds were sponsoring the construction of churches thanks to their innumerable offers. Those churches represented places where one could escape from the adversities encountered along the way, and where he could find peace and harmony to continue to facing the journey. The unchanging or immutable enemy of the shepherd along the *tratturi* was represented by the wolf, as the latter was attacking flock and herd more easily along these paths, perhaps because it was hiding itself and merging more easily between the tall hedges. It was a real danger «which was expressed with the linguistic taboo of naming it to prevent it from appearing, and with verbal and figurative reproductions inserted in daily and domestic life that function as antidotes» (Bronzini, 1991). Numerous paths have been destroyed over the years in order to build new constructions. The *tratturi* have marked for millennia the economy, culture and society of different communities, especially in Abruzzo, Apulia, Molise, Campania, and Basilicata.

4. THE “CHIUBBICHE” OF CALABRIA. – Nowadays we find ourselves living in a globalized world where agriculture and breeding are constantly changing; the research and the exploitation of old buildings and of paths that have been abandoned for years, together with the revival of products related to pastoralism and agriculture, can represent a “springboard” for the revival of agriculture, livestock and tourism in the our peninsula. Calabria has been marked for years by these paths, although small in size compared to those of the other five Italian regions mentioned above.

These grassy paths were called “chiubbiche”, which were used in order to reach the mountain or the sea during transhumance (Bernardo, De Pascale, 2017) (Fig. 1). The morphological structure of our region has led to the development of rather short paths. There are very few testimonies about these paths, especially the indirect ones as, compared to other areas, there are no traces left over time; in fact, we have neither churches nor sanctuaries that testify their existence. All this led to an easier disappearance of these “trails”. The most important trails in Calabria are those that connect the Pollino Massif with the Sibari plain, the Lao river valley towards the Tyrrhenian Sea, Sila towards the areas of the Marquisate of Crotona and Catanzaro, the Serre mountains towards the coast and Aspromonte connected with the Plain of Gioia Tauro. Rest areas consisted of wooden huts were built in various places along these trails and often did not last until the following summer; the “chiubbiche” used to cross private properties without entailing conflicts between pastors and peasants, contrary to what used to happen in the rest of Italy, where clashes were more frequent. Even in Calabria, these “transhumant routes” represented a source of income for many years: testimonies are now few and increasingly rare; we can trace and promote the ancient memories of our past that have helped to build the history of our identity only through adequate participatory research and projects.



Fig. 1 – Podolica during transhumance in the Silano-Crotonian area on the Calabrian paths called “chiubbiche”.

Source: Noce, 2012.

5. THE SILANO-CROTONIAN TRANSHUMANCE. – It is in the center of the region, between the Sila plateau and the granary plain of Crotone, which settled the most significant and lasting transhumance form to the point that in the early seventeenth century they thought about establishing a Customs similar to that operating in the Tavoliere of Apulia. And this fact was also the basis of its originality compared to similar forms carried out in other areas of Calabria and in the rest of the South. In fact, unlike the transhumance that took place in great style throughout the modern age between the Abruzzi and the Tavoliere of Apulia, mountain sheep farming was not the starting point of the whole economic enterprise. In our region, the mountain pole, which consisted of the Sila Plateau - a surface estimated at around 170,000 hectares by agronomists, of which 100,000 in agricultural land – constituted a settlement that was not temporary. Neither peasants nor shepherds and artisans had a permanent settlement there and the landscape of the settlements, in the summer, until recently, was marked only by huts and wooden shacks (Bevilacqua, 1988). They were empty in Winter, as Agnelli pointed out in his testimony, also confirmed by other witnesses until the first decades of the last century: «The soul of those who enter the Sila is filled with fear and discomfort for not finding for a long any shelter, even though they were surprised by the rain, the hurricane, or by the night» (Agnelli, 1868, p. 47).

It was therefore the agricultural enterprise of the plain, and exactly the granary enterprises similar to latifundium that promoted large-scale itinerant herding, associating it with the local needs of agricultural rotations. Transhumance was therefore in this area a fundamental component of an agricultural system based on the practice of fallowing in agrarian rotation. Although in winter there were still wandering flock, which were using barren land and riparian marshes, the best pastures of the plains were provided by rested fields, generally belonging to the large private property, which produced the rich forage French honeysuckle, field and broad beans (Bevilacqua, 1988). The bovine breed that dominated for centuries in the internal areas of southern Italy deserves a special mention. It is the old podolica (Fig.

2), coming from a remote region of Ukraine from which it took its name and which has now become a characteristic feature of the southern hills and mountains. Much of the success of transhumance in Calabria and its perpetuation over time is due to this rustic and undemanding animal, able to feed even in the presence of minimal resources, resistant to long displacements and to hard climatic conditions. However, even in Calabria transhumance is a phenomenon that is rapidly disappearing, but the persistent survival of this practice in some areas is a testimony of the deep roots it has in the history of the economy of the region and of its material and spiritual culture. It is not so rare indeed, nowadays in Calabria, to come across a thrilling spectacle of a herd of podolian cattle that advances amidst the roar of old bells and among the imperious voices of the men who lead them to the pastures of our mountains.



Fig. 2 – The podolica cattle during the Silano-Crotonian transhumance.

Source: Noce, 2012.

6. THE PROPOSAL OF AN ECOMUSEUM OF CALABRIAN TRANSHUMANCE. – The phenomenon of ecomuseums is experiencing a period of intense activity, about thirty years from its birth. There are various signs of this awakening. First of all, the institutions that refer, in name or in fact, to the experience of the ecomuseums are growing in numbers even in countries that are substantially foreign to this tradition such as Italy.

Also the scientific interest in the subject is growing. The ecomuseum is founded essentially on a network logic. Usually, during the launching phase of an ecomuseum there is a person or group of people involved in the project. But how can we involve the community in knowing its heritage, expectations and the tools that the community itself offers? The easiest way is to look for the various existing groups and to identify among them those who can be interested in the idea and willing to participate in the process. Afterwards, it will be necessary to let them work together, use their skills, and connect their complementarities. This means trying to bring these groups together in an operational network around

the promoters of the ecomuseum.

In this context, the transhumance phenomenon is an integral part of the Italian identity and of its intangible heritage. In these days, the Ministry of Agriculture released the information on the candidacy of transhumance as a UNESCO world intangible cultural heritage. The request was officially presented in Paris by Italy, leading country, along with Greece and Austria. The international evaluation process initiated with the signing of the transnational candidacy dossier, which will lead to the decision by the UNESCO Committee of Government in November 2019. Unlike the artistic-monumental assets, the identity and intangible ones can not be protected outside the landscape; of which they constitute the characterizing and significant elements, the identity constants, the “iconems” that guarantee uniqueness and recognizability (Casti, 2013; Turri, 1998).

In fact, pastoral activities have left indelible and lasting traces on the landscape in relation to various factors, among which the geographical context (and, therefore the vegetation), the load of the breeding and its economic role had an important influence (Pasquinucci, 1990).

Calabria, which is a popular destination for tourists from all over the world for its historical-artistic and identity-related heritage, its picturesque landscapes, its natural resources could be developed by breaking every barrier to development through an enhancement of cultural tourism. The study of transhumance routes could therefore contribute to the construction of an ecomuseum, after having studied and identified the areas related to ancient transhumant pastoralism, with the aim of preserving the anthropological traditions of local communities.

The proposal of the ecomuseum was launched by the author of this article, together with the geographer Marcello Bernardo, during a conference held in Camigliatello Silano in August 2017 (Fig.3).



Fig. 3 – A moment of the conference held in Camigliatello Silano, in the province of Cosenza (Calabria, southern Italy) on August 31, 2017. From the left the speakers, the journalist Enzo Pianelli, the geographers Marcello Bernardo and Francesco De Pascale, the veterinarians Walter Filice and Flavio Longo. The event was organized as part of the international festival of gastronomy, tourism and culture of the Mediterranean “ASila in 4”, promoted by “La Dea Editori”.

Fonte: foto di Egidio Bevilacqua, 2017.

To present the proposal it is imperative, first of all, to underline that the ecomuseum depends on the networks within the community and the territory of reference, but it cannot really develop, sustain itself, and open up to the outside without also calling on partners, supporters, external financiers and, of course, citizens. This is for ensuring the cooperation and collaboration of what we could call, making an analogy with the commercial enterprises, the ecomuseum stakeholders, that is, all the structures and people who have an interest in the existence and activities of the ecomuseum, and can acquire a cultural, social, educational or economic advantage (de Varine, 2014). I list pertinently some examples:

- university researchers and laboratories are interested in the support that the transhumance ecomuseum can provide to their research work in the concerned area in the field of both natural and human sciences;
- teachers of every level of local school need the transhumance ecomuseum to use teaching spaces, practical work and illustrations to explain to the students the diffusion of a phenomenon that constitutes a fundamental cultural tradition in their territory;
- tourist agencies wishing to offer to their customers a wide range of cultural tourism, ecotourism, family stays, and to promote local hospitality and tourist itineraries in the Silane territory;
- companies that exploit local resources or use local labor or who wish to invest and settle in that territory, whose assets and activities related to transhumance are attractive factors;
- public bodies (for example: Mountain Community, Province, Region) wishing to promote their identity, rural or industrial heritage, re-launch traditional products, foods, protect landscapes, etc.;
- citizens who would be the main users at all levels, creators and participants within the ecomuseum network, applying, therefore, a bottom-up model.

At first, the ecomuseum could be temporarily virtual as an online museum, and evolve later in a widespread museum, real and virtual at the same time, participatory, in progress, which aims to present the Calabrian transhumance and its intangible heritage to the inhabitants and guests of the Sila territory.

7. CONCLUSIONS. – The following thought emerges from a testimony by the president of G.A.L. Kroton: «there are roads that tell a lot more about the places and landscapes they cross, from the origin from which they depart or the destination to which they lead. They are linked first of all to the needs that motivated their birth (existence), to the people who used them, to the vicissitudes that succeeded one another over time. Some roads are, by the very fact of existing, a testimony of history» (G.A.L. Kroton, 2012, p. 11). The creation of an ecomuseum, which would keep the traces of those “*tratturi*” that left an indelible testimony in the intangible cultural heritage of Calabria, despite the few attempts to remember them, could represent the right opportunity to give value to a tradition linked to those transhumant paths which have been forgotten today.

The ecomuseum, which will be constructed using bottom up participatory methods, hence, with the direct involvement of the local community, is proposed as a tool to promote sustainable tourism development and economic revitalization of the internal areas of Calabria, in order to reach a territorial subjectivity as a product of a self-recognition and of a sense of collective belonging. Therefore, the proposal of an ecomuseum of transhumance constitutes an important challenge in the context of a functional strategy for overcoming the barriers in the internal areas of Calabria.

REFERENCES

- AGNELLI L., *Escursione nella Sila*, Catanzaro, Tip. all’Insegna del Pitagora, 1868.
- BERNARDO M., DE PASCALE F., *Le vie della transumanza in Calabria: un itinerario culturale percepito tra geostoria, economia e letteratura*, Camigliatello Silano, La Dea Editori, 2017.
- BEVILACQUA P., “La transumanza in Calabria”, *Mélanges de l’Ecole française de Rome, Moyen-Age, Temps modernes* T. 100, 2, 1988, pp. 857-869.
- BRONZINI G.B., “Transumanza e religione popolare”, in *La cultura della transumanza*, Atti del Convegno, Santa Croce del Sannio, 12-13 novembre 1988, Napoli, Guida Editori, 1991, pp. 111-131.
- CASTI E., *Cartografia critica. Dal topos alla chora*, Milano, Guerini e Associati, 2013.
- CLEMENTI A., “Presentazione”, in *Giornate internazionali di studio sulla transumanza*, Atti del Convegno L’Aquila, Sulmona, Campobasso, Foggia, 4-5-6-7 novembre 1984, L’Aquila, Deputazione Abruzzese di Storia Patria, 1990, pp. 7-8.
- DE VARINE H., “Gli ecomusei. Una risorsa per il futuro”, in REINA G. (ed), *Gli ecomusei. Una risorsa per il futuro*, Venezia,

- Marsilio Editori, 2014, pp. 7-19.
- DI IORIO A., "Transumanza e tratturi demaniali", *Molise Economico*, 11, 1984, n. 1, pp. 35-89.
- D'ORAZIO E., *La pastorizia abruzzese dalle origini agli inizi del Novecento*, Avezzano, Polla Editore, 1982.
- FRANCIOSA L., *La transumanza nell'Appennino centro-meridionale*, Napoli, Pironti, 1951.
- KROTON G.A.L., *Sui sentieri della transumanza. Dal Marchesato alla Sila Grande. Un itinerario nella storia*, Crotono, G.A.L. Kroton, 2012.
- GIVIGLIANO G., "Aspetti e problemi della transumanza in Calabria", in *Giornate internazionali di studio sulla transumanza*, Atti del Convegno L'Aquila, Sulmona, Campobasso, Foggia, 4-5-6-7 novembre 1984, L'Aquila, Deputazione Abruzzese di Storia Patria, 1990, pp. 129-155.
- IVONE D., *La Transumanza. Pastori, greggi, tratturi*, Torino, Giappichelli Editore, 2002.
- NOCE T., *Sui sentieri della transumanza: un percorso didattico per una nuova pedagogia dell'ambiente*, Tesi di laurea Scienze della Formazione Primaria, Cosenza, Università della Calabria, a.a. 2011/2012.
- PALASCIANO I., *Le lunghe vie erbose*, Lecce, Capone Editore, 1981.
- PASQUINUCCI M., "La Transumanza e il paesaggio", in *Giornate internazionali di studio sulla transumanza*, Atti del Convegno L'Aquila, Sulmona, Campobasso, Foggia, 4-5-6-7 novembre 1984, L'Aquila, Deputazione Abruzzese di Storia Patria, 1990, pp. 29-38.
- TURRI E., *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio, 1998.

CNR-IRPI, Cosenza: fr.depascale@gmail.com

SUMMARY: The phenomenon of transhumance is an integral part of the Italian identity heritage. In fact, the pastoral activities, have left indelible and lasting traces on the landscape, in relation to various factors, among which the geographical context (and, therefore, the vegetation), the load of the breeding and its economic role. The study of transhumance routes in Calabria, in particular in the Silano-Crotonian area, could favor the construction of an ecomuseum, in order also to preserve the anthropological traditions of the local communities. Therefore, a touristic-cultural itinerary of the transhumance routes would be proposed as an original and competitive support tool for sustainable tourism development and an economic recovery of the internal areas of Calabria, southern Italy.

RIASSUNTO: Il fenomeno della transumanza è parte integrante del patrimonio identitario italiano. Le attività pastorali, infatti, hanno lasciato tracce indelebili e durevoli sul paesaggio, in relazione a vari fattori, tra i quali hanno avuto un'influenza maggiore il contesto geografico (e, quindi, la vegetazione), il carico dell'allevamento ed il suo ruolo economico. Lo studio delle vie della transumanza in Calabria, in particolare nell'area silano-crotonese, potrebbe favorire, pertanto, la realizzazione di un ecomuseo, ai fini anche di conservare le tradizioni antropologiche delle comunità locali. Dunque, un itinerario turistico-culturale delle vie della transumanza si proporrebbe come strumento di sostegno originale e competitivo per uno sviluppo turistico sostenibile ed un rilancio anche economico delle aree interne della Calabria.

Keywords: ecomuseum, Sila (southern Italy), transhumance

Parole chiave: ecomuseo, Sila, transumanza

VALENTINA EVANGELISTA

OLTRE LA MARGINALITÀ: GLI ORIENTAMENTI STRATEGICO-TURISTICI EMERGENTI DALLA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

1. LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE E IL TURISMO. – La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) non può definirsi di per sé una strategia per il turismo: essa è da intendersi piuttosto come un più ampio intervento nazionale (1) di programmazione strategico-territoriale, che mira ad invertire i *trend* demografici di spopolamento e invecchiamento, i fenomeni di de-antropizzazione e di marginalizzazione socio-economica di specifiche aree del Paese, caratterizzate da sostanziale perifericità rispetto all’offerta di servizi essenziali (sanità, istruzione, trasporti).

Più puntualmente, la SNAI si propone innanzitutto di costituire le pre-condizioni per lo sviluppo territoriale ossia di favorire l’adeguamento dell’offerta di servizi essenziali attraverso investimenti infrastrutturali. In secondo luogo, tra le sue priorità, annovera la promozione dello sviluppo locale da perseguirsi attraverso una serie di azioni che tutelino il territorio e le comunità locali, che valorizzino le risorse territoriali naturali e culturali, le vocazioni produttive agricole e artigianali nonché le filiere di produzione delle energie rinnovabili. Tali obiettivi trovano una loro declinazione di dettaglio nei c.d. obiettivi intermedi della Strategia che si sostanziano nella crescita di benessere dei residenti, nell’aumento dell’occupazione, nella riutilizzazione del capitale sociale e nel rafforzamento dei fattori di sviluppo locale e nella riduzione dei costi sociali della de-antropizzazione (Fig. 1).

Nel quadro della SNAI, lo sviluppo turistico non rappresenta dunque che una delle azioni prospettate dall’Accordo di Partenariato 2014-2020 per incidere sullo sviluppo locale: ciò nondimeno, come si vedrà più in dettaglio di seguito, numerose aree progetto (2) hanno delineato i propri sentieri e i relativi obiettivi di sviluppo locale principalmente in termini turistici. Ciò apre a diverse considerazioni di merito: nel suo disegno originario la SNAI, pur contemplandolo, considerava il turismo *tra* le strategie per la promozione territoriale, per evitare derive retoriche che rendessero il turismo una falsa panacea (3) per le condizioni di marginalità economica (Belk, 1993; Knowl, 2001; Marcouiller, 2007). D’altro canto l’esplicitarsi di una vocazionalità strategico-turistica *dai* territori ha determinato un intervento formale del MiBACT che ha emanato, nel dicembre 2016, le “Linee Guida per la Strategia Turistica nelle Aree Interne”, al fine di fornire una *roadmap* per la progettazione turistica in tali aree. Su quest’ultimo aspetto occorre sottolineare la diffusa consapevolezza tra i progettisti locali della debolezza delle *expertise* territoriali e della fragilità del tessuto imprenditoriale del settore turistico: il pur ricco capitale territoriale emerso nella fase di diagnosi aperta non è considerato di per sé sufficiente per produrre destinazioni turistiche. E dunque, in tale ottica, un’attenta mappatura delle possibili attrattive, un’azione sinergica dell’imprenditoria, locale e non, dell’associazionismo e della compagine istituzionale a vantaggio della promozione territoriale integrata, una maggiore cultura dell’accoglienza turistica potrebbero risultare funzionali alla creazione di un’offerta turistica adeguata alle nuove istanze della domanda e la differenziazione/diversificazione dell’eventuale micro-offerta/proto-offerta turistica pre-esistente.

(1) Si fa qui riferimento alla scala nazionale, pur nella evidente inter-scalarità dei livelli di governance coinvolti nella SNAI, per via dell’estensione dei territori coinvolti, dello “sguardo nazionale” adottato e del peso dell’Agenzia della Coesione Territoriale, che ha dato impulso, raccordandole e sistematizzandole, alle progettualità locali.

(2) Si rimanda al prosieguo una più circostanziata definizione delle stesse.

(3) Come osserva infatti il MiBACT (2016, p. 4) “Va ricordato [...] che il turismo non è la soluzione universale per i problemi di mancato sviluppo. Sarebbe errato vedere in tale settore la sola alternativa possibile ad una situazione economica di difficoltà. Soltanto una rigorosa valutazione che tenga conto della domanda, della concorrenza e delle tendenze di mercato e quindi dell’offerta, può permettere di affermare se un territorio possiede o meno un reale potenziale di sviluppo turistico che giustifichi nuovi investimenti”.



Obiettivo del presente contributo è offrire una prima tassonomia degli orientamenti strategico-turistici emergenti dalle aree progetto delle regioni del Mezzogiorno (4), al fine di comprendere quali siano le tipologie di turismo e gli approcci allo stesso evocati nei documenti ufficiali nonché le strategie ad essi associati ed i valori esplicitati dalle soggettualità territoriali (Urso, 2014).

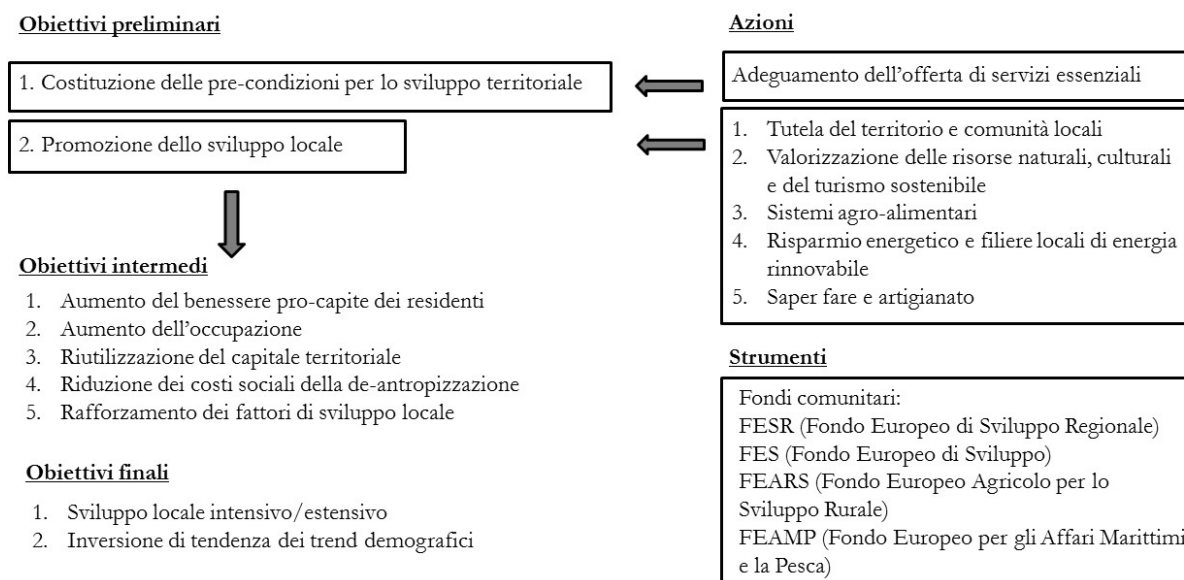


Fig. 1 – Il turismo nel quadro degli obiettivi, delle azioni e degli strumenti della SNAI.

Fonte: adattamento da UVAL (Unità tecnica di Valutazione) – UVER (Unità di Verifica degli investimenti pubblici).

2. LE AREE INTERNE SECONDO LA SNAI: ASPETTI DEFINITORI E PROCESSUALI, PROBLEMATICHE CONCETTUALI E OPERATIVE, RICADUTE SULLA PROGETTAZIONE TURISTICA. – Al fine di individuare le aree-obiettivo della SNAI sono stati dapprima definiti i c.d. Centri di offerta di servizi ossia quei comuni (o aggregati di comuni) in grado di offrire un'offerta scolastica secondaria superiore vasta (presenza di almeno un Liceo e di un Istituto tecnico o professionale); almeno un ospedale sede di DEA di I livello (5); una stazione ferroviaria di tipo almeno *Silver* (Classificazione in *Platinum*, *Gold*, *Silver* e *Bronze*). In un secondo momento, i comuni sono stati classificati, per distanza da tali Centri (tempi di percorrenza in minuti), in *Comuni di Cintura* (distanti meno di 20 minuti dal Centro), *Comuni Intermedi* (distanti da 20 a 40 minuti), *Periferici* (distanti da 40 a 75 minuti) e *Ultra periferici* (distanti oltre 75 minuti). La fase classificatoria (Fase 1) è stata seguita da una fase istruttoria regionale in cui sono state individuate, attraverso un'auto-candidatura prototipale da parte di comuni contigui, le aree progetto (Fase 2) e tra di esse un'area progetto pilota, approvata dal Comitato Tecnico per le Aree Interne (Fase 3). Nella fase successiva, le aree progetto pilota hanno redatto dapprima una Bozza di idee (Fase 4), un Preliminare di Strategia (Fase 5), per poi elaborare la definitiva Strategia d'Area (Fase 6), sottoscritta in forma di Accordo Programma Quadro (Fase 7) dall'Agenzia per la Coesione territoriale, dalle amministrazioni regionali e provinciali e dal sindaco capofila dell'area progetto pilota (Tab. I).

La definizione delle aree interne proposte dalla SNAI nonché l'approccio progettuale delineato apre a diverse criticità concettuali e operative che si intende qui tratteggiare per brevi cenni.

(4) Si tratta dunque di una prima riflessione che si inserisce in una prospettiva di lettura più ampia ed articolata che tuttavia, per ragioni di sintesi, non può trovare collocazione in tale sede.

(5) L'ospedale sede DEA di I livello rappresenta un'aggregazione funzionale di unità operative che, oltre alle prestazioni fornite dal Pronto Soccorso, garantisce le funzioni di osservazione, breve degenza e di rianimazione e realizza interventi diagnostico-terapeutici di medicina generale, chirurgia generale, ortopedia e terapia intensiva cardiologica.

TAB. I – LE FASI PROGETTUALI DELLA SNAI

Fase	Descrizione fase	Attività propedeutiche sul dominio turismo suggerite dal MiBACT
1. Classificazione comuni	Individuazione dei comuni o degli aggregati di comuni con servizi di rango “superiore” e classificazione dei comuni sulla base della distanza dagli stessi.	-
2. Individuazione delle aree progetto	Sulla base delle mappatura realizzata nella Fase 1 e delle autocandidature prototipali pervenute da comuni contigui, le Regioni, in accordo con il Comitato Tecnico per le Aree Interne (CTAI), definiscono le possibili aree progetto.	-
3. Individuazione dell'area progetto pilota	Tra le aree progetto perimetrare, le Regioni, in accordo con il CTAI, individuano l'area prioritaria di intervento (area progetto pilota).	-
4. Bozza di idee		Sintesi delle condizioni iniziali, degli elementi di distintività e delle vocazioni principali del territorio, dello scenario di sviluppo turistico e di offerta culturale desiderato: difficoltà presenti, risultati attesi, possibili azioni.
5. Preliminare di Strategia	Le aree progetto pilota, con il lavoro congiunto di sindaci, rappresentanti istituzionali regionali, eterogenei attori territoriali e CTAI, definiscono il c.d. Preliminare di Strategia, da considerarsi come un documento di intenti della compagine territoriale.	<ul style="list-style-type: none"> - Analisi di contesto (domanda e offerta turistica e culturale). - Incontro e confronto con gli attori pubblici e privati locali attivi sui temi di turismo e cultura. - Ricerca e conoscenza delle esperienze positive di innovazione e rigenerazione già presenti nell'Area. - Delineazione del modello di governance turistica e culturale locale. - Definizione puntuale degli indicatori di realizzazione e risultato in tema turistico e culturale.
6. Strategia di Area	I Comuni d'Area, di concerto con la Regione, altre eventuali istituzioni locali e cittadini predispongono la Strategia da intendersi come la più puntuale definizione per obiettivi e indicatori di risultato degli intenti già esposti nel Preliminare.	<ul style="list-style-type: none"> - Approfondimenti su aspetti specifici della strategia di sviluppo turistico e sugli aspetti culturali. - Definizione puntuale degli interventi. - Determinazione del modello di governance turistica e culturale locale. - Perfezionamento degli indicatori di realizzazione e risultato.
7. Accordo Programma Quadro	L'accordo sigla l'impegno formale di tutti gli attori coinvolti (Agenzia per la Coesione Territoriale, Amministrazioni competenti per i servizi essenziali ed altre eventualmente competenti per materia, Regione/Provincia autonoma di riferimento e sindaco del comune capofila dell'area).	-

Fonte: elaborazione propria.

Innanzitutto, la lontananza da centri di servizi “rari”, per quanto ampiamente utilizzata negli studi geografici come criterio ordinatore della gerarchia urbana, può essere considerata solo una *proxy* – per quanto significativa – del livello di marginalità economico-sociale delle aree di intervento, che appiattisce tuttavia l'eterogeneità dei fenomeni di de-antropizzazione, invecchiamento demografico e abbandono dell'uso del suolo che la SNAI intenderebbe contrastare. La classificazione per comune stride inoltre parzialmente con la crucialità assegnata all'associazionismo e all'inter-comunalità: un maggior peso asse-

gnato a indicatori d'area avrebbe restituito un quadro strategico parzialmente diverso. A ciò si aggiunga che i criteri di perimetrazione delle aree progetto possono aver frustrato il potenziale turistico d'insieme per via della mancata considerazione di quelle reti e prassi collaborative già potenzialmente diffuse sul territorio ma che possono non coincidere con il "ritaglio" delle aree-progetto. Infine va rilevato che le linee guida MiBACT sul dominio turismo sono state emanate nel dicembre 2016 allorquando alcune aree progetto erano al termine dell'elaborazione strategica locale (6): tale disallineamento temporale può aver minato il concreto impatto delle stesse e/o indotto le aree in fase di elaborazione ad adeguarsi passivamente rispetto alle indicazioni ministeriali.

3. LE STRATEGIE D'AREA APPROVATE NEL MEZZOGIORNO E GLI ORIENTAMENTI STRATEGICI EMERGENTI. – A marzo 2018 sono state ufficialmente approvate diciannove Strategie d'Area; tra queste si è scelto di analizzare le sole Strategie delle aree progetto delle regioni meridionali e insulari (Basso Sangro-Trigno; Matese, Monti Dauni, Alta Irpinia, Montagna Materana, Madonie, Alta Marmilla) (Fig. 2).

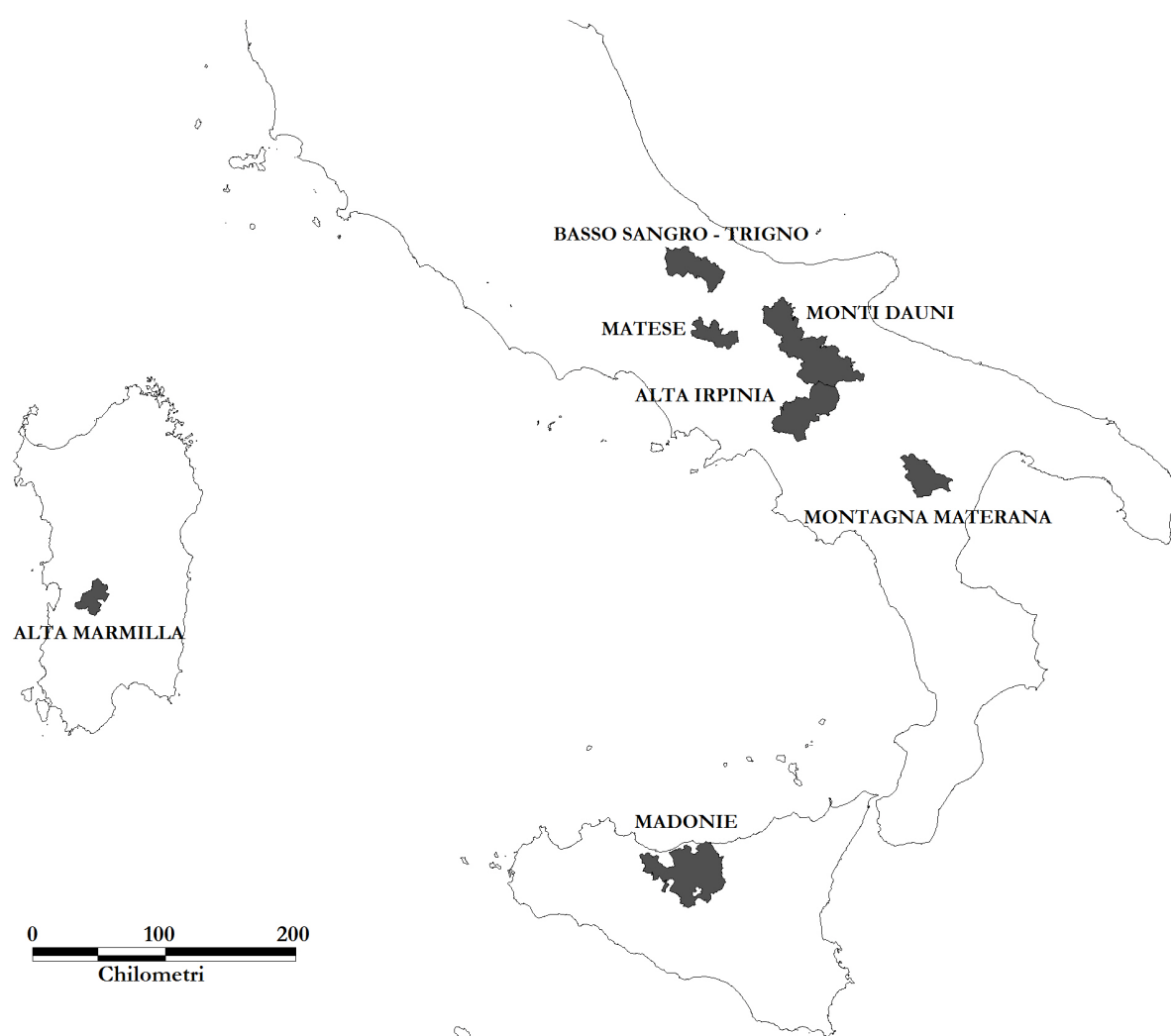


Fig. 2 – Le aree progetto oggetto di analisi: localizzazione e perimetrazione.

Fonte: elaborazione propria. L'autrice ringrazia, per l'indispensabile collaborazione nella realizzazione della carta, il Dott. Fabrizio Ferrari.

(6) Si pensi ad esempio al caso dell'area progetto Casentino – Valtiberina (Toscana) che ha definito la propria Strategia nell'Ottobre 2016 o quella dell'area del Basso Sangro – Trigno (Abruzzo) e delle Madonie (Sicilia) che hanno pubblicato le loro Strategie nel gennaio 2017.

Gli investimenti previsti dalla SNAI, visti i perduranti ritardi strutturali del Mezzogiorno, potrebbero favorire, contestualmente, la nascita di imprenditorialità diffusa e la riduzione degli storici divari di dotazione infrastrutturale. Inoltre una maggiore consapevolezza territoriale delle specificità e delle vocazionalità locali, assieme ad una esplicitazione delle strategie, misurabili in termini di obiettivi-risultati, potrebbe rivitalizzare il diradato tessuto produttivo preesistente e indurre un lento mutamento delle prassi progettuali sul dominio turistico. Come si legge tra le linee guida MiBACT (2016, p. 1), già brevemente sintetizzate in Tab. I, “la SNAI rappresenta un’occasione unica per liberare il potenziale turistico – e non solo – che questi territori possiedono [...]. La presenza di attrattori, comunque, è condizione necessaria ma non sufficiente a garantire il successo di una strategia di sviluppo turistico, che si misura necessariamente anche con altre difficoltà, oltre a quelle tipiche che caratterizzano le aree interne (es. accessibilità e trasporti). È importante considerare la componente industriale del turismo, che necessita di elevate competenze tecniche e di un loro relativo tempo di maturazione, i rischi naturali cui il territorio è esposto, come quello sismico e idrogeologico, in parte connessi e/o aggravati dalla deantropizzazione di lunga durata che caratterizza questi luoghi, nonché altri fattori esterni di instabilità, come la modifica delle condizioni di competitività territoriale, il cambiamento delle preferenze dei consumatori e i mutamenti climatici che possono intervenire sullo sviluppo turistico delle aree interne”.

Le sette aree progetto analizzate risultano essere particolarmente eterogenee sotto il profilo demografico, territoriale e turistico (Tab. II e III). Ad esempio l’Alta Irpinia e le Madonie, similari per articolazione amministrativa, popolazione e *trend* di spopolamento, appaiono molto diverse per impoverimento delle pratiche d’uso del suolo e importanza del settore agricolo, attrattività del patrimonio culturale e capacità ricettiva. Altrettanto può dirsi per il Basso Sangro-Trigno e il Matese che, con un profilo demografico attuale, una diminuzione della Superficie Agricola Utilizzata e una percentuale di imprese agricole produttrici di DOP e IGT del tutto paragonabili, presentano un’estensione delle aree protette e un’attrattività del patrimonio culturale divergenti. Ancora, non può non notarsi il divario medio tra le aree progetto in questione e i comuni italiani delle aree interne in termini di capacità ricettiva.

TAB. II – LE AREE PROGETTO PILOTA DEL MEZZOGIORNO: UNA PRIMA PANORAMICA (7)

Area Progetto	Comuni (di cui periferici e ultraperiferici)	Km2	Popolazione 2011 (densità)	Δ Popolazione 1971-2011	Δ SAU 1982-2010	Imprese attive su 1.000 abitanti
Basso Sangro-Trigno	33 (33)	761	22.568 (29,66)	-43,81	-35,03	95,26
Matese	14 (5)	420	20.572 (49,03)	-9,53	-31,44	114,70
Monti Dauni	29 (21)	1.947	60.691 (31,18)	-35,39	-9,58	148,96
Alta Irpinia	25 (23)	1.118	64.386 (57,59)	-25,49	-21,90	119,31
Montagna Materana	8 (8)	645	12.131 (18,81)	-43,16	-12,67	117,08
Madonie	21 (18)	1.728	66.389 (38,42)	-25,62	-3,35	89,15
Alta Marmilla	20 (16)	348	10.553 (30,33)	-34,48	-8,52	87,39
Aree Interne (Italia)	4.185 (1.825)	180.538	13.328.750 (73,83)	4,64	-20,90	102,61

Fonte: adattamento da “Indicatori per la diagnosi aperta”, www.agenziacoesione.gov.it/it/arint/OpenAreeInterne.

(7) Alcune aree sono state soggette a successive ripermetrazioni: in particolare, nella Strategia d’Area dell’Alta Marmilla risultano ad esempio 19 comuni contro i 20 riportati nel database “Indicatori per la diagnosi aperta”. Per SAU si intende Superficie Agricola Utilizzata, “insieme dei terreni investiti a seminativi, coltivazioni legnose agrarie, orti familiari, prati permanenti e pascoli e castagneti da frutto [ossia la] superficie investita ed effettivamente utilizzata in coltivazioni propriamente agricole” (ISTAT, Glossario del Censimento dell’Agricoltura 2010).

TAB. III – INDICATORI RILEVANTI SUL IL DOMINIO TURISMO (8)

Area Progetto	Aree protette (% della superficie destinata ad aree protette)	Aree forestali (% della superficie totale)	Indice di importanza del settore agricolo	Incidenza delle aziende con produzioni DOP e/o IGP	Attrattività patrimonio culturale (visitatori su 1000 abitanti)	Ricettività turistica (posti letto su 1000 abitanti)
Basso Sangro-Trigno	21,72	48,24	1,80	1,30	396,36	70,19
Matese	2,79	48,34	2,65	1,75	1.101,11	52,89
Monti Dauni	3,56	14,21	2,90	1,10	483,14	16,74
Alta Irpinia	19,30	37,30	2,22	4,53	786,38	30,22
Montagna Materana	18,76	35,50	4,60	0,24	206,08	13,02
Madonie	24,26	19,49	1,76	0,62	166,73	61,43
Alta Marmilla	-	37,44	3,74	18,99	900,22	31,56
Aree interne (Italia)	13,47	41,50	2,09	10,22	987,91	163,84

Fonte: adattamento da “Indicatori per la diagnosi aperta”, www.agenziacoesione.gov.it/it/arint/OpenAreeInterne/index.html.

3.1 *Brevi cenni metodologici.* – Come brevemente accennato obiettivo del presente lavoro è individuare una prima tassonomia degli orientamenti strategico-turistici emergenti nelle aree progetto pilota del Mezzogiorno. A tal fine sono stati utilizzati metodi propri dell’analisi del contenuto e dell’analisi semantica, pienamente coerenti con il c.d. *cultural turn* che ha recentemente vissuto la geografia (Baxter e Eyles, 1997).

Più in dettaglio sono stati implementati gli strumenti della c.d. “Gioia Methodology” (Corley e Gioia, 2011; Gioia *et al.*, 2013), già ampiamente diffusi in geografia sociale ed economica (Berke *et al.*, 2008; Forino 2012; Punziano e Urso, 2016; Evangelista e Cipolla, 2017): attraverso operazioni di codifica successiva, parole, frasi ed espressioni vengono aggregate e classificate in *theoretical observations* e *theoretical concepts*.

Oggetto di analisi sono state le Strategie d’Area approvate dalle aree progetto pilota: come osservato da Governa (2008, p. 74) “la dimensione della strumentazione, e quindi la pluralità di strumenti, leggi, norme e regolamenti che hanno istituzionalizzato lo sviluppo locale nel nostro paese, non sembra essere l’eredità più significativa della stagione [dello sviluppo locale]”. L’analisi di tali Strategie non ci restituisce dunque che una lettura parziale delle traiettorie di sviluppo da attivarsi/attivate (Bertoncin, 2014): ciò non di meno essa permette di osservare la tipologia di territorialità (attiva/passiva) “praticata” nei territori e narrata nelle strategie locali (Dematteis, 1995; Governa, 2005).

3.1 *Risultati.* – I risultati dell’analisi sono sinteticamente riportati in Tab. IV nella quale si scompone la definizione dell’orientamento strategico-turistico in alcune possibili dimensioni chiave: tipologie turistiche evocate, approcci al turismo, strategie, valori, *mission*. (9)

Dalla schematizzazione emerge una certa convergenza sul turismo naturalistico e rurale su cui intendono far leva quasi tutte le aree progetto pilota: ciò conferma la diffusa consapevolezza territoriale e progettuale della straordinaria pregevolezza del patrimonio ambientalistico-naturale e paesaggistico-rurale, per certi versi preservata dai richiamati fenomeni di de-antropizzazione ma pur sempre a rischio per l’abbandono delle pratiche d’uso del suolo. Altra tipologia turistica “strategica” è quella culturale (ed in particolare dei borghi) mentre meno rilevanti appaiono il turismo enogastronomico e religioso. Più eterogenei appaiono i paradigmi turistici di riferimento: accanto al “tradizionale” approccio sostenibile, non mancano riferimenti al turismo esperienziale/degli eventi, lento, responsabile, integrato, policentri-

(8) Per quanto riguarda la voce “attrattività patrimonio culturale” ci si riferisce al solo patrimonio museale, per mancanza di dati sul più ampio patrimonio culturale materiale e immateriale.

(9) Si tratta, evidentemente, di un possibile primo schema interpretativo che non pretende di essere necessariamente esaustivo. Si precisa altresì che per le tipologie turistiche si è fatto riferimento alla tassonomia di Innocenti (2010).

co e diffuso. Tra i valori di riferimento spiccano quelli legati all'identità territoriale, alla partecipazione civica e all'inter-generazionalità, valori che le strategie turistiche vorrebbero rispettivamente preservare, attivare e garantire.

TAB. IV – GLI ORIENTAMENTI STRATEGICO-TURISTICI EMERGENTI DALLE STRATEGIE D'AREA DEL MEZZOGIORNO

L'orientamento strategico-turistico		<i>Basso Sangro Trigno</i>	<i>Matese</i>	<i>Monti Dauni</i>	<i>Alta Irpinia</i>	<i>Montagna Materana</i>	<i>Madonie</i>	<i>Alta Marmilla</i>
Tipi di turismo evocati	Rurale		√	√	√	√	√	√
	Sportivo		√	√			√	
	Naturalistico	√	√	√	√	√	√	√
	Invernale		√		√		√	
	Culturale		√	√	√	√	√	√
	- <i>Dei borghi</i>	√		√	√		√	
	Enogastronomico	√		√	√		√	√
	Religioso			√	√		√	
Approcci al turismo evocati	Lento	√	√					
	Esperienziale/degli eventi	√	√	√	√	√	√	√
	<i>Smart</i>		√				√	
	Policentrico/diffuso		√	√		√		
	Sostenibile/ecocompatibile	√	√	√	√	√		
	Integrato	√	√		√	√	√	
	Responsabile				√			
	Contemplativo					√		
Strategie prioritarie	Valorizzazione produzioni tipiche enogastronomiche	√	√	√	√	√	√	√
	Valorizzazione patrimonio artistico-culturale	√	√	√	√	√	√	√
	Tutela e valorizzazione patrimonio paesaggistico-naturale	√	√	√	√	√	√	√
	Tutela e valorizzazione patrimonio agro-silvo-culturale		√	√	√	√	√	√
	Valorizzazione "saper fare" e artigianato		√	√	√	√	√	√
	Valorizzazione patrimonio immobiliare esistente e ospitalità diffusa	√		√	√	√	√	√
	Sostegno e integrazione con agricoltura (multifunzionalità)	√	√	√	√	√	√	√
	Diversificazione dell'offerta turistica preesistente		√	√	√	√	√	√
	Integrazione <i>tra</i> le attrattive turistiche locali	√	√	√	√	√		√
	Superamento della stagionalità dell'offerta turistica preesistente		√		√	√	√	
	"Narrazione dei luoghi" e comunicazione	√	√	√		√	√	√
	Formazione e apprendimento	√	√	√	√		√	√
	Crescita consapevolezza ("coscienza di luogo") degli attori locali		√	√	√	√		√
	Apertura ad attori non locali		√					√
	Strategie di innovazione tecnologica	√	√	√	√	√	√	√

L'orientamento strategico-turistico		Basso Sangro Trigno	Matese	Monti Dauni	Alta Irpinia	Montagna Materana	Madonie	Alta Marmilla
Strategie prioritarie	Miglioramento accessibilità	√	√	√	√	√	√	√
	Stimolo alla nuova imprenditorialità e accompagnamento tecnico	√	√	√	√	√		√
	Internazionalizzazione della domanda	√		√		√	√	√
	Produzione ⁷ di una nuova cultura territoriale	√	√	√	√			
	Rafforzamento capitale sociale e reticolarità imprenditoriale	√		√	√		√	√
	Governance territoriale unitaria	√	√	√	√		√	
Valori	Identità		√	√	√	√	√	√
	Partecipazione della comunità	√	√	√	√	√	√	√
	Appartenenza/riappropriazione	√	√	√		√		√
	Creatività		√		√			√
	Inter-generazionalità	√	√	√	√	√	√	√
	Senso di responsabilità		√			√		
	Resilienza		√	√			√	
	Inclusione sociale			√				√
Mission	Comunità generative all'opera. Nullus loci sine genio	Il Matese della natura, il Matese rurale, il Matese dei paesi	Dalla terra all'uomo	Una strategia per l'Alta Irpinia. Riscoprire la Comunità	Piccoli paesi, grande vita	Madonie resilienti: laboratorio di futuro	Alta Marmilla. Ecosistema innovativo	

Fonte: elaborazione propria.

4. DISCUSSIONE E CONCLUSIONI. – Il lavoro propone una prima tassonomia degli orientamenti strategico-turistici emergenti dalle aree progetto pilota individuate tra le aree interne nel Mezzogiorno. Dopo una breve disamina della processualità progettuale del disegno SNAI, si è tentato di delineare schematicamente i punti di contatto e di divergenza tra le diverse strategie di sviluppo territoriale, declinate in chiave turistica. Il quadro complessivo tratteggia una evidente attenzione programmatica verso il turismo (sei sulle sette aree progetto pilota ritengono sostanzialmente prioritario il turismo tra le traiettorie di crescita) nonché una diffusa consapevolezza sugli approcci emergenti al turismo, oltre il paradigma della sostenibilità (turismo esperienziale, turismo lento, turismo responsabile). Le singole azioni strategiche appaiono frammentate ma coerenti con le tipologie di turismo *benchmark*: la tendenza comune a tutte le aree è quella di articolare l'azione strategia su diversi fronti, in una visione omnicomprensiva ma non sempre pienamente integrata/integrabile del potenziale turistico e della sua possibile capacità attrattiva. Del tutto positivi appaiono i riferimenti alla necessità di adottare una prospettiva inter-territoriale e una *governance* unitaria nonché di favorire lo sviluppo di competenze specifiche, di una consapevolezza sociale e territoriale del potenziale turistico, di una apertura alla collaborazione inter-attoriale e reticolare. Il sistema valoriale legato all'identità, alla partecipazione della comunità e alla inter-generazionalità appare del tutto trasversale alle aree progetto, mentre sporadici appaiono i richiami alla resilienza territoriale, all'inclusione sociale e alla responsabilità dei *policy makers*.

Ad una prima lettura, sorprende l'estrema "similarità" delle Strategie che sembrano ricalcare le medesime priorità, azioni e sistemi valoriali, restituendo un quadro appiattito delle "grumosità locali" (Christopherson *et al.*, 2008).

Il lavoro, come ribadito più volte, è da intendersi come del tutto esplorativo, anche dal punto di vista metodologico: idealmente, l'analisi del contenuto andrebbe infatti effettuata da due o più codificatori indipendenti, in modo da garantire un'interpretazione esaustiva e soprattutto "plurale" del testo analizzato. Un'ulteriore criticità risiede nell'analizzare le sole Strategie d'area senza tener conto delle Bozze e dei Preliminari di Strategia la cui analisi potrebbe invece restituire un'utile dimensione diacronica.

nica e processuale.

Futuri studi saranno chiamati a valutare *ex post* gli orientamenti strategici descritti nella loro coerenza rispetto alle risorse effettivamente investite e nella loro efficacia rispetto agli obiettivi delineati nei documenti programmatici. Un approfondimento meriterà la fase implementativa delle richiamate Strategie, da analizzarsi specie in termini di apertura degli *stakeholders* e coinvolgimento delle comunità, di dinamismo istituzionale e inter-istituzionale, di impatto sul complessivo benessere territoriale e sugli specifici fenomeni di de-antropizzazione, invecchiamento demografico e impoverimento delle pratiche d'uso del suolo.

BIBLIOGRAFIA

- BAXTER J., EYLES, J. "Evaluating qualitative research in social geography: establishing 'rigour' in interview analysis" *Transactions of the Institute of British geographers*, 22, 1997, n. 4, pp. 505-525.
- BELK R.W. "Third world tourism: Panacea or poison? The case of Nepal", *Journal of International Consumer Marketing*, 5, 1993, n. 1, pp. 27-68.
- BLACKMAN J.B., KUILBOER A., HYVONEN T., MOSCARDO G., FOSTER F., "Factors contributing to successful tourism development in peripheral regions", *Journal of Tourism Studies*, 15, 2004, n. 1, pp. 59-70.
- CHRISTOPHERSON S., GARRETSEN H., MARTIN R., "The world is not flat: putting globalization in its place", *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1, 2008, n. 3, pp. 343-349.
- CORLEY K.G.; GIOIA D., "A. Building theory about theory building: what constitutes a theoretical contribution?", *Academy of management review*, 36, 2011, n. 1, pp. 12-32.
- DEMATTEIS G., *Progetto implicito: il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milano, Franco Angeli, 1995.
- EVANGELISTA V., CIPOLLA P., "Distretti industriali e resilienza. Riflessioni a partire da un caso studio", *Rivista di Studi Geografici*, 2017, pp. 347-367.
- EVANGELISTA V., "Progettualità e partecipazione nella Strategia Nazionale per le Aree interne: il Basso Sangro-Trigno", *Geotema*, 2018, in pubblicazione.
- FORINO G., "Riflessioni geografiche sul disaster management all'Aquila", *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 24, 2012, n. 1, pp. 85-97.
- GIOIA D.A., CORLEY K.G., HAMILTON A.L., "Seeking qualitative rigor in inductive research: Notes on the Gioia methodology", *Organizational research methods*, 16, 2013, n. 1, pp. 15-31.
- GOVERNA F., "Sul ruolo attivo della territorialità", in DEMATTEIS G., GOVERNA F. (a cura di), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLOT*, Milano, Franco Angeli, 2005, pp. 39-67.
- KNOWD I., *Panacea and Paradox Exploring the Phenomenon of Rural Tourism and Tourism's Interaction with Host Rural Communities*, online Working paper for Geography teachers' curriculum Workshop, University of Western Sidney, Sidney, 2001.
- MARCOUILLER D., "'Boosting' Tourism as Rural Public Policy: Panacea or Pandora's Box?", *Journal of Regional Analysis and Policy*, 37, 2007, n. 1, pp. 28-31.
- MIBACT, *Linee Guida per la Strategia Turistica nelle Aree Interne*, Roma, 2016.
- PUNZIANO G., URSO G., "Local development strategies for inner areas in Italy. A comparative analysis based on plan documents", *Italian Journal of Planning Practice*, 6, 2016, n. 1, pp. 76-109.
- URSO G., "Pianificazione strategica e soggettualità territoriale nell'esperienza italiana", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 2014, n. 7, pp. 165-181.

Università degli Studi "G. d'Annunzio" Pescara- Chieti: v.evangelista@unich.it

RIASSUNTO: A partire dal 2014 la Strategia Nazionale per le Aree Interne (NSAI) ha posto nuovamente l'accento sulle Tante Italie che è possibile individuare adottando le lenti critiche dello sviluppo. Dopo una prima fase, dedicata alla definizione concettuale delle aree interne e alla misurazione del loro livello di perifericità (c.d. classificazione UVAL-UVER), la Strategia ha lasciato spazio alle proposte dei singoli territori che hanno declinato autonomamente le proprie priorità e strategie territoriali (c.d. Strategie d'Area). Le aree interne, "quella parte maggioritaria del territorio italiano caratterizzata dalla significativa distanza dai centri di offerta dei servizi essenziali", rappresentano dunque, oggi, "laboratori di progettazione" per contrastare i fenomeni di marginalizzazione e de-antropizzazione mediante l'autodeterminazione dei percorsi di sviluppo locale. Nel contributo si intende proporre, attraverso metodi qualitativi, una tassonomizzazione dei punti di contatto e di distanza tra i profili strategici esplicitati sul dominio "turismo" dalle Strategie d'Area ufficialmente approvate nelle regioni del Mezzogiorno.

SUMMARY: Since 2014, the National Strategy for Internal Areas (NSAI) has re-emphasized the many 'Italies' that can be identified by adopting the critical lenses of development. After a first phase, dedicated to the conceptual definition of internal areas and to the measurement of their level of peripherality (so-called UVAL-UVER classification), the Strategy has left room for the proposals of the territories in order to define their priorities and development strategies (so-called Area's Strategies).

The internal areas, 'the majority part of the Italian territory characterized by significant distance from the centers offering essential services', represent today, therefore, 'laboratories' to counteract the phenomena of marginalization and de-anthropization through self-determination of the paths of local development. Using qualitative methods, this contribution aims to propose a taxonomy of the points of contact and distance between the strategic profiles explained on the 'tourism' domain by the officially approved Area's Strategies in the Italian Mezzogiorno.

Parole chiave: aree interne, orientamenti strategico-turistici, Mezzogiorno, analisi qualitativa

Keywords: inner areas, tourism strategies, Mezzogiorno, qualitative analysis

DANTE DI MATTEO, GIACOMO CAVUTA*

FESTIVAL ENOGASTRONOMICI E COINVOLGIMENTO DEI VISITATORI: UN'IPOTESI INTERPRETATIVA

1. FOOD TOURISM E MARCATORI DELL'IDENTITÀ REGIONALE. – Lo studio delle relazioni tra il turismo enogastronomico ed i produttori, gli artigiani del cibo e le economie locali è già ben saldo nella letteratura internazionale e le dinamiche del *food tourism* sono state individuate attraverso molteplici analisi interculturali. Il *food tourism*, pertanto, può rappresentare un'attrazione in sé, laddove la ricerca di un particolare prodotto, di una specifica cantina vitivinicola o di un evento a tema enogastronomico, possono creare una specifica motivazione per visitare un'area, alloggiare in essa e, più generalmente, innescare i consumi (Hall, Sharples e Smith, 2003). Sotto questi aspetti, tali relazioni rappresentano - in particolare per quelle aree segnate da perifericità spaziale nei confronti dei centri maggiori - un mezzo per la diversificazione rurale, dove l'interesse esterno per le produzioni e le attività locali può stimolare la consapevolezza (Hall, Mitchell and Sharples, 2003), rafforzare l'identità locale e il senso di comunità (Richards, 2012), oltre che diventare un punto di riferimento nella promozione turistica del luogo, per via del carattere distintivo e/o tipico della produzione alimentare e del forte legame con le rispettive tradizioni locali, regionali o nazionali (Richards, 2002).

L'idea che il *food tourism* assuma un ruolo centrale nella pianificazione per lo sviluppo delle aree periferiche è ampiamente riconosciuta in letteratura (Gladstone e Morris, 1999; Rusher, 2003; Mason e Paggiaro, 2012) e l'inclusione delle pratiche del turismo enogastronomico all'interno di strategie per la valorizzazione dell'identità regionale rappresenta una preconditione per un ritorno ottimale sull'economia delle comunità locali, dove il visitatore/consumatore rappresenta l'ultimo anello di una catena in cui la filiera del *food tourism* non è più formata da una mera sequenza di intermediari (produttori, grossisti, dettaglianti), ma è costituita da un insieme multiplo di relazioni che operano all'interno di una rete, con l'obiettivo di fornire non solo il prodotto finale (specialità gastronomiche) ma anche un mix di best practices, informazioni e programmi educativi (Hall, Mitchell e Sharples, 2003).

1.1 *I festival del cibo secondo il paradigma dell'Experience Economy*. – Già a distanza di pochi anni dalla sua concettualizzazione (Pine e Gilmore, 1998), il costrutto dell'economia dell'esperienza ha trovato un'ampia categorizzazione nelle questioni del turismo, dove si ritiene che la possibilità di coinvolgere i visitatori ed ottenere benefici economici dai loro comportamenti d'acquisto presuppone la necessità di fornire esperienze memorabili, 'messe in scena' in un luogo o una destinazione specifica. Le percezioni generali che arrivano dopo la partecipazione ad un *food festival*, una visita guidata presso una cantina vitivinicola o un birrificio artigianale, una cena in un ristorante che offra particolari specialità gastronomiche saranno il risultato di un'esperienza olistica e polisensoriale (Mason e Paggiaro, 2012), strettamente connessa all'ambiente visitato. Pertanto, molti studi hanno esplorato le dinamiche relative alle esperienze di consumo enogastronomico ed i relativi effetti dal punto di vista della domanda e dell'offerta. Sotto questi aspetti, l'attenzione verso i *food festivals* tenuti all'interno di località di medie e piccole dimensioni ha destato particolare attenzione tra la letteratura internazionale (Mason e Paggiaro, 2012, Andersson *et al.*, 2016, Chatzinakos, 2016; Chung, *et al.*, 2017; Van Niekerk, 2017), dal momento che le comunità locali sono viste come un "key source market for special events" (Connell *et al.*, 2015), essendo in grado di generare pubblico interno ed esterno alle destinazioni periferiche (Blichfeldt & Halkier, 2014). La prospettiva locale di 'autenticità culturale' che i *food festivals* e altri tipi di eventi legati

* Il lavoro è frutto del pensiero comune. In particolare, Dante Di Matteo è autore dei paragrafi 1 e 2, Giacomo Cavuta è autore del paragrafo 3.



all'enogastronomia sono in grado di generare, può essere ricondotta alla dimensione dell'evento. Come affermato da Getz e Page (2015), gli eventi gastronomici sono generalmente collocati al livello base della "events portfolio pyramid", essendo caratterizzati da un'affluenza limitata in termini di visitatori; diversamente, tanto più i *food festivals* tendono ad attrarre un pubblico esterno, tanto più ampia sarà la possibilità di condizionamento esogeno, provocato da dinamiche di commercializzazione, che minano, seppur parzialmente, il senso 'romantico' di comunità (Haynes, 2015).

L'enfasi attorno al consumo edonico del cibo durante le esperienze turistiche è stata rilevata già verso la fine degli anni '80. In uno dei primi lavori sulla gestione degli eventi, Getz e Frisby (1988), mediante esplorazione di un pattern di 52 festival a gestione 'locale' (la maggior parte dei festival interessati era di dimensioni ridotte e si svolgeva all'interno di comunità periferiche molto piccole), distribuito geograficamente nella Provincia dell'Ontario (Canada), hanno rilevato che alcune tra le parole più ricorrenti per descrivere tali manifestazioni erano 'cibo', 'musica' e 'contesto'. Per quanto riguarda le aree remote e marginali di tipo peninsulare, Hohl e Tisdell (1995) identificavano il consumo di cibo tra le spese primarie dei viaggiatori nella penisola di Cape York (Australia). Con riferimento, invece, alle regioni rurali e periferiche della Nuova Zelanda, Rusher (2003) ha sottolineato l'importanza dei festival gastronomici come parte integrante della strategia di sviluppo regionale; a tal proposito, viene mostrato come le ostriche e i frutti di mare siano diventati un'icona culturale di due piccole comunità rurali (Invercargill e Bluff), che hanno ottenuto grande visibilità e successo attraverso un festival gastronomico ad esse legato ("The Bluff Oyster and Southland Seafood Festival"), in grado di favorire esperienze memorabili basate sul consumo di cibi non routinari per i visitatori ivi partecipanti.

Le regioni rurali e le aree periferiche caratterizzate, prevalentemente, dalla ricchezza di cibi vernacolari e distintivi sono quelle maggiormente inclini a convertire tale potenziale attrattivo in eventi legati al gusto, anche secondo Quan e Wang (2004). Il modello teorico strutturale teorico da essi proposto, con l'obiettivo illustrare i vari gradi di un'esperienza gastronomica nel turismo, concettualizza l'evoluzione del *food consumption* da una mera estensione delle abitudini di *comfort ontologico casalingo* a un'opportunità per creare un'esperienza gastronomica di punta, dove la ricerca della novità gastronomica rappresenta essa stessa il momento di picco di una esperienza di viaggio, allorquando, in quest'ultimo caso, il cibo configura l'attore principale sul 'palcoscenico'. In altre parole, a seconda della posizione attribuita al consumo del cibo nella scala delle priorità del visitatore durante un'esperienza non abituale (come può essere la visita e la degustazione di cibi non abitudinari presso un evento di tipo gastronomico), esso può configurare o un semplice supporto al completamento delle intenzioni di viaggio o, al contrario, il momento di punta dell'esperienza stessa, ben riflettendo quel dualismo tra tendenze *neofobiche* e *neofiliche* del gusto, già contestualizzato da Cohen e Avieli (2004).

Un'altra prospettiva interessante circa gli eventi enogastronomici è quella fornita da Quadri-Felitti e Fiore (2012), i quali, mediante l'applicazione dei costrutti dell'economia dell'esperienza al mercato enoturistico, hanno rilevato che i *food festivals* configurano, in particolar modo, elementi educativi e di intrattenimento; Mason e Paggiaro (2012), invece, parlando di 'festivalscapes' nel turismo gastronomico, con riferimento al festival "Friuli DOC" nel nord Italia, trovano che la possibilità di generare nei visitatori favorevoli intenzioni comportamentali circa la visita di contesti simili è positivamente influenzata dalla soddisfazione percepita dai visitatori durante l'evento, che è - a sua volta - positivamente influenzata dall'esperienza emotiva e dalla dimensione cognitiva, coinvolgendo la sfera psicologica dei visitatori.

Ciò che appare evidente da questi casi, molti dei quali condotti attraverso analisi fattoriale, è che il successo degli eventi gastronomici a scala locale, in aree periferiche o marginali, dipende dalla soddisfazione e dal controllo del comportamento futuro dei visitatori coinvolti. A tal proposito, questa analisi, mediante l'applicazione dei costrutti dell'economia dell'esperienza, si propone di studiare alcune delle componenti principali in grado di generare soddisfazione nel comportamento di acquisto/consumo dei visitatori, prendendo come caso di studio un evento gastronomico ormai consolidato negli anni che ha luogo in una località 'intermedia' della provincia abruzzese di Teramo (Castellalto).

2. IL CASO STUDIO DEL 'CASTELLALTO BEER FEST', ABRUZZO. – Il fenomeno degli eventi gastronomici, a scala locale e regionale, è divenuto estremamente popolare in Italia, soprattutto nell'arco dell'ultima decade. L'interesse diffuso circa le esperienze enogastronomiche collegate alla realizzazione di eventi del gusto è in crescita costante in termini numerici, rendendone difficile una stima complessiva a livello

nazionale, anche a causa dell'assenza di un registro nazionale, ufficialmente riconosciuto, degli eventi gastronomici. Come osservato da Cavicchi *et al.* (2013), il panorama degli eventi legati al cibo in Italia si compone, approssimativamente, di circa 7000 manifestazioni all'anno, ed è proprio tale frammentazione lungo tutta la Penisola a generarne unicità e non replicabilità. Sulla base di tali dati, appare del tutto lecito ritenere che gli eventi gastronomici costituiscano un importante attrattore locale, soprattutto in termini di rigenerazione delle comunità periferiche. Gli Autori, pertanto, affermano che l'interesse crescente per le destinazioni rurali in Italia ha innescato una forte domanda di prodotti tipici locali e ciò ha destato particolare interesse tra le parti coinvolte a vari gradi (istituzioni pubbliche, organizzazioni regionali e associazioni locali) nella promozione di prodotti gastronomici 'autentici'.

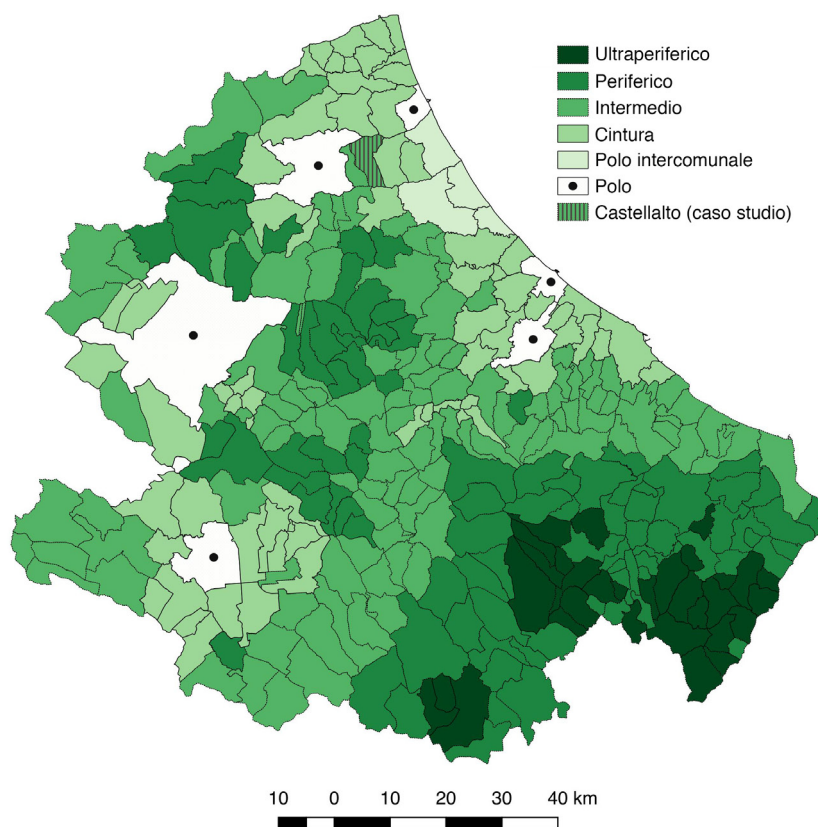


Fig. 1 – Perifericità in Abruzzo. Aree per Comune e caso studio di Castellalto.

Fonte: elaborazione di Dante Di Matteo su dati SNAI, 2014.

Con riferimento alla perifericità in Abruzzo, come evinto dalla Figura 1, la superficie abruzzese è categorizzata per oltre il 75% come 'Area Interna' secondo i criteri stabiliti dall'Agenzia Nazionale per la Coesione Territoriale, dove il 37,7% (115) dei Comuni fa capo alle 'aree intermedie', il 27,5% (84) corrisponde alle aree 'periferiche', mentre il 10,1% (31) indica Comuni di tipo 'ultraperiferico'. Questa ampia percentuale riflette un quadro piuttosto evidente circa la perifericità dei Comuni d'Abruzzo, dove ben 115 municipalità su 305 (oltre un terzo) sono classificate come aree 'periferiche' o 'ultraperiferiche', chiaro segnale dell'impellente necessità di predisporre nuove soluzioni in grado di ricucire, seppur parzialmente, evidenti 'strappi' territoriali.

L'evento gastronomico locale preso a riferimento in questo studio ha luogo a Castellalto, un Comune di circa 7500 abitanti appartenente alla provincia di Teramo, che si trova all'interno delle 'aree intermedie' d'Abruzzo, secondo i criteri stabiliti dalla SNAI. Dal 2005, ogni anno e per una settimana nel mese di agosto, la comunità locale di Castellalto ospita il "Castellalto Beer Fest", evento ormai consoli-

dato in grado di attirare migliaia di visitatori provenienti dall'interno e dall'esterno dei confini regionali.

Per come giunge allo sguardo del visitatore, l'evento presenta una bipolarità comunicativo-organizzativa: se, da un lato, viene posta grande enfasi sul consumo dei cibi 'autentici' locali, dall'altro, per ciò che concerne le bevande, la prospettiva si estende al panorama internazionale delle *craft beers*, dal momento che l'evento ospita, a rotazione durante i giorni, una selezione di oltre 200 birre artigianali on *tap*, provenienti da tutto il mondo. Secondo stime non ufficiali, i flussi di partecipanti al "Castellalto Beer Fest" sono incrementati in via del tutto costante nel corso degli anni e, con riferimento alla 12° edizione del 2017, l'ampiezza dell'utenza coinvolta pare abbia raggiunto circa le 8000 unità di visitatori.

L'evento gastronomico di Castellalto rappresenta certamente un'opportunità per stimolare il turismo locale, favorire la ricettività delle strutture per l'alloggio immediatamente limitrofe e generare risultati economici importanti per le imprese locali. Pur essendo ormai consolidato da oltre una decade, il "Castellalto Beer Fest" ha sempre mantenuto fede alla sua autenticità, non ravvisando particolari dinamiche di eccessiva 'commercializzazione' (Haynes, 2015). Produttori e cuochi del luogo sono coinvolti nella filiera alimentare per tutta la settimana e, malgrado la collocazione periferica, reale o definitoria, del Comune ospitante, l'evento si rivela come uno strumento importante per il rafforzamento della comunità locale, oltre che un'interessante vetrina del territorio.

2.2 Un'ipotesi interpretativa secondo i costrutti dell'economia dell'esperienza. – In questo studio, al fine di individuare quali sono i principali aspetti in grado di stimolare la partecipazione futura ad eventi gastronomici all'interno di piccole comunità, si è scelto di utilizzare come base i quattro regni dell'economia dell'esperienza (Pine e Gilmore, 1998) e di declinarli in 10 variabili indipendenti, sottoposte sotto forma di domande a 70 visitatori durante l'evento, con una scala di valutazione Likert 1-5. In un secondo momento, le variabili sono state aggregate in 3 costrutti latenti endogeni, i quali andranno a definire le ipotesi di ricerca. In particolare, si vuole misurare se la percezione complessiva dei visitatori (PC) è influenzata da un coinvolgimento di tipo attivo (CA) o da un coinvolgimento di tipo passivo (CP) degli stessi durante la partecipazione all'evento. Il coinvolgimento attivo (CA) è estratto da 4 variabili che corrispondono, idealmente, alla percezione del *palcoscenico* generale dell'evento (CA1), delle sensazioni emozionali (CA2), della gradevolezza dell'ambiente (CA3) e dell'impostazione visiva dei percorsi enogastronomici (CA4). Il coinvolgimento passivo (CP), invece, viene derivato a partire dalla predisposizione mostrata verso un *apprendimento educativo* relativo ai prodotti incontrati (CP1), dalla curiosità (CP2), dalla percezione delle attività secondarie (CP3) e dal gradimento verso gli spettacoli musicali proposti (CP4). La percezione complessiva, infine, viene estratta dal grado di soddisfazione mostrato (PC1) e dal ricordo generato nella mente dei visitatori (PC2).

Considerando il campione ridotto di interviste (n=70), ma comunque significativo al 95% del livello di confidenza, il modello di misurazione mostra una discreta, ma non eccellente, adattabilità dei dati rilevati ($\chi^2=52.91$, $gl=32$, $p<0.05$). Tuttavia, il calcolo dell'attendibilità composita (CR) e della varianza media estratta (AVE) mostra dei valori molto prossimi al livello di massima adattabilità, per tutti i 3 costrutti latenti endogeni. Per ciò che concerne i fattori di caricamento standardizzati delle 10 variabili indipendenti, tutti i valori, ad esclusione di CP4, mostrano una significativa differenza da zero ($p<0.001$), con dei coefficienti che variano da un minimo di 0.378 ad un massimo di 0.891. La scelta relativa alla composizione dei costrutti si orienta sulla base di una letteratura consolidata, sia strettamente connessa al tema, sia a latere (per alcuni esempi, vedasi Mason e Paggiaro, 2012; Akhoondnejad, 2016; Tanford e Jung, 2017; Vollero *et al.*, 2018).

La scelta di ricondurre l'interpretazione della percezione complessiva del visitatore alle due sole ipotesi riferite al coinvolgimento attivo e/o passivo dei visitatori durante l'evento è da intendersi nell'idea che questo lavoro costituisce solo una prima esplorazione del fenomeno degli eventi gastronomici a piccola scala, prendendo come riferimento un Comune rientrante nel perimetro delle Aree Interne individuate dalla SNAI.

Come si evince dalla Figura 2, esiste un impatto decisamente positivo circa il coinvolgimento attivo dei visitatori nei confronti della percezione complessiva dell'evento gastronomico in questione ($\beta=0.844$) mentre, d'altro canto, non si ravvisano effetti significativi circa l'impatto della partecipazione passiva dei visitatori verso la percezione complessiva. In altri termini, il risultato dei due test di ipotesi mostra una sostanziale prospettiva diacronica, dal momento che appare del tutto evidente come la pos-

sibilità di generare nei visitatori una soddisfazione ed una memoria positiva circa l'evento gastronomico al quale si è partecipato, con la conseguente possibilità dar vita a partecipazioni future, dipende in maniera del tutto univoca dalla capacità degli organizzatori e dei *praticitioners* di favorire un coinvolgimento attivo del visitatore all'evento.

3. DISCUSSIONE E RIFLESSIONI CONCLUSIVE. – Si è visto nel paragrafo 2 come il solo coinvolgimento attivo dei visitatori sia in grado di innescare effetti positivi sulla percezione globale del visitatore nell'arco di una esperienza gastronomica in concomitanza di un evento a scala locale. Pertanto, verranno presi in considerazione i soli coefficienti relativi alle variabili indipendenti che ne vanno a comporre il corrispettivo costruito latente (CA). In particolare, le variabili CA1 e CA2 sono da ricondursi alla sfera emozionale dell'economia dell'esperienza (*escapism*); ai visitatori, mediante le due variabili, era sostanzialmente chiesto di valutare il grado di astrazione dalla quotidianità percepito durante la partecipazione al 'Castellalto Beer Fest' ed i due relativi coefficienti risultano i più significativi nel costruito ($\beta_{CA1} = 0.689$; $\beta_{CA2} = 0.649$). D'altro canto, le ulteriori due variabili indipendenti che completano il costruito, CA3 e CA4, fanno invece riferimento alla dimensione edonica dell'evento, corrispondente alla categoria '*aesthetics*' dell'economia dell'esperienza; in questo caso, ai visitatori veniva chiesto di valutare la gradevolezza complessiva dell'ambiente trovato e dei percorsi enogastronomici proposti, dove l'aspetto più strettamente visivo riporta un coefficiente decisamente maggiore ($\beta_{CA3} = 0.645$) rispetto a quello relativo all'accuratezza nella predisposizione dei *food pathways* ($\beta_{CA4} = 0.378$), il quale, presumibilmente, riflette di alcuni problemi in termini di 'camminabilità' e fruibilità generica del percorso.

In termini di *findings*, nel primo caso, quello relativo alla sfera emozionale, i risultati sono in linea con alcuni dei principali studi della letteratura più recente, dove appare chiara la relazione positiva che interviene tra il fattore 'evasione dalla realtà' e il fattore 'fedeltà' nei confronti del tipo di evento (Tanford e Jung, 2017, p. 212); in altre parole, quanto più un visitatore percepirà un'atmosfera unica ed irripetibile all'interno di un evento gastronomico locale, tanto più sarà possibile generare un ricordo po-

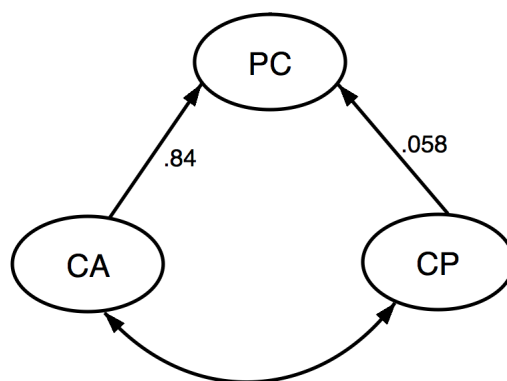


Fig. 2 – Modello strutturale. Effetto del coinvolgimento attivo (CA) e passivo (CP) sulla percezione complessiva dei visitatori nei festivalscapes (PC).

Fonte: elaborazione di Dante Di Matteo.

sitivo dello stesso ai fini di partecipazioni future in simili contesti. Per ciò che concerne il secondo caso, quello relativo alla dimensione estetica, il risultato è in linea con la letteratura già consolidata inerente al consumo di tipo 'edonico' quale preferito dai visitatori durante un'esperienza gastronomica (Gursoy *et al.*, 2006); in altri termini, la dimensione utilitaristica del consumo non appare funzionare negli eventi gastronomici, ovvero, allorquando in presenza di un ambiente piacevole alla vista, in grado di destare impressioni e percezioni subito positive, il visitatore è ben più disposto a partecipare ed essere coinvolto nell'evento, generando, inoltre, una possibilità più ampia di consumo da parte sua.

In termini di policy, questi risultati, seppur indicativi di una realtà marginale, possono esprimere alcune significatività per i soggetti coinvolti in questo tipo di manifestazioni. In primo luogo, la centralità della valorizzazione del 'paesaggio enogastronomico', in termini di potenziale attrattiva e leva per il recu-

pero in chiave turistica dei territori ai margini, non appare in discussione, dal momento che la letteratura interviene decisa nel confermare l'importanza che assume la relazione cibo autentico-identità locale nel catturare le preferenze dei visitatori alla ricerca di esperienze di tipo *no-daily*. In seconda battuta, per ciò che concerne il risultato di questo studio, appare del tutto evidente come il visitatore dell'evento gastro-nomico, per raggiungere un positivo grado di soddisfazione generale, necessiti di essere coinvolto attivamente durante l'evento e, pertanto, gli organizzatori dovrebbero essere in grado di toccare quelle corde che non si limitino a relegare il visitatore ad un *assorbimento passivo* della realtà dell'evento esperito.

Attrarre (e far ritornare) visitatori in territori di per sé già marcati da spopolamento e marginalizzazione spaziale non rappresenta di certo una sfida semplice per le autorità locali o per gli stakeholders coinvolti a vario titolo nelle dinamiche territoriali di prossimità. Tuttavia, come si è evinto dal caso studio di Castellalto, un piccolo comune 'intermedio' delle Aree Interne abruzzesi, la costruzione di una identità locale ben definita che faccia leva su un prodotto enogastronomico, piuttosto che un evento od una semplice peculiarità distintiva, può rappresentare un veicolo di traino per il recupero di aree invece definite periferiche o marginali, in termini non solo geografici. La questione degli eventi enogastronomici in Italia, soprattutto nell'ultima decade, appare assumere contorni sempre più significativi e, pertanto, il presente contributo è da intendersi come un'esplorazione iniziale dello stato dell'arte.

BIBLIOGRAFIA

- AKHOONDNEJAD A., "Tourist loyalty to a local cultural event: The case of Turkmen handicrafts festival", *Tourism Management*, 52, 2016, pp. 468-477.
- ANDERSSON T.D., GETZ D., VUJICIC S., ROBINSON R., CAVICCHI, A., "Preferred travel experiences of foodies: An application of photo elicitation", *Journal of Vacation Marketing*, 22, 2016, n. 1, pp. 55-67.
- BLICHFELDT B.S., HALKIER H., "Mussels, tourism and community development: a case study of place branding through food festivals in Rural North Jutland, Denmark", *European Planning Studies*, 22, 2014, n. 8, 1587-1603.
- CAVICCHI A., SANTINI C., BELLETTI E., "Preserving the authenticity of food and wine festivals: the case of Italy", *Il Capitale Culturale*, 8, 2013, pp. 251-271.
- CHATZINAKOS G., "Exploring Potentials for Culinary Tourism through a Food Festival: The Case of Thessaloniki Food Festival", *Transnational Marketing Journal*, 4, 2016, n. 2, pp. 110-125.
- CHUNG J.Y., KIM J.S., LEE C.K., KIM M.J., "Slow-food-seeking behaviour, authentic experience, and perceived slow value of a slow-life festival", *Current Issues in Tourism*, Research Letter, 2017, pp. 1-5.
- COHEN E., AVIELI N., "Food in Tourism – Attraction and Impediment", *Annals of Tourism Research*, 31, 2004, n. 4, pp. 755-778.
- CONNELL J., PAGE S.J., MEYER D., "Visitor attractions and events: Responding to seasonality", *Tourism Management*, 46, 2015, pp. 283-298.
- GETZ D., PAGE S.J., "Progress and prospects for event tourism research", *Tourism Management*, 52, 2016, pp. 593-631.
- GETZ D., FRISBY W., "Evaluating Management Effectiveness In Community-Run Festivals", *Journal of Travel Research*, 27, 1988, n. 1, pp. 22-27.
- GLADSTONE, J., MORRIS, A., "Farm accommodation and agricultural heritage in Orkney", in BROWN F., HALL D. (a cura di), *Case Studies of Tourism in Peripheral Areas*, Bornholm, Bornholms Forskningscenter, 1999, pp. 111-120.
- GURSOY D., SPANGENBERG E.R., RUTHERFORD D.G., "The Hedonic and Utilitarian Dimensions of Attendees' Attitudes Toward Festivals", *Journal of Hospitality and Tourism Research*, 30, 2006, n. 3, pp. 279-294.
- HALL C.M., MITCHELL R., SHARPLES L., "Consuming places: the role of food, wine and tourism in regional development", in HALL C.M., SHARPLES L., MITCHELL R., MACIONIS N., CAMBOURNE B. (a cura di), *Food Tourism Around the World. Development, management and markets*, Oxford, Butterworth-Heinemann, 2003, pp. 25-59.
- HALL C.M., SHARPLES L., SMITH, A., "The experience of consumption or the consumption of experiences? Challenges and issues in food tourism", in HALL C.M., SHARPLES L., MITCHELL R., MACIONIS N., CAMBOURNE B. (a cura di), *Food Tourism Around the World. Development, management and markets*, Oxford, Butterworth-Heinemann, 2003, pp. 314-335.
- HAYNES N., "Food Fairs and Festivals", in ALABA K. (a cura di), *The SAGE Encyclopedia of Food Issues*, Thousand Oaks, SAGE Publications Inc., 2015, pp. 565-569.
- HOHL A.E., TISDELL C.A., "Peripheral tourism: Development and management", *Annals of Tourism Research*, 22, 1995, n. 3, pp. 517-534.
- MASON M.C., PAGGIARO, A., "Investigating the role of festivalscape in culinary tourism: The case of food and wine events", *Tourism Management*, 33, 2012, pp. 1329-1336.
- PINE II B.J., GILMORE J.H., "Welcome to the experience economy", *Harvard Business Review*, 1998, pp. 97-105.
- QUADRI-FELITTI D., FIORE A.M., "Experience economy constructs as a framework for understanding wine tourism", *Journal of Vacation Marketing*, 18, 2012, n. 1, pp. 3-15.
- QUAN S., WANG N., "Towards a structural model of the tourist experience: an illustration from food experiences in tourism", *Tourism Management*, 25, 2004, pp. 297-305.
- RICHARDS G., "Food and the tourism experience: major findings and policy orientations", in DODD D. (a cura di), *Food and the Tourism Experience*, Paris, OECD, 2012, pp. 13-46.

- RICHARDS G., “Gastronomy: an essential ingredient in tourism production and consumption?”, in HJALAGER A.M., RICHARDS G. (a cura di), *Tourism and Gastronomy*, London, Routledge, 2002, pp. 3-20.
- RUSHER K., “The Bluff Oyster Festival and regional economic development: festivals as culture commodified”, in HALL C.M., SHARPLES L., MITCHELL R., MACIONIS N., CAMBOURNE B. (a cura di), *Food Tourism Around the World. Development, management and markets*, Oxford, Butterworth-Heinemann, 2003, pp. 192-205.
- TANFORD S., JUNG S., “Festival attributes and perceptions: A meta-analysis of relationships with satisfaction and loyalty”, *Tourism Management*, 61, 2017, pp. 209-220.
- VAN NIEKERK M., “Contemporary issues in events, festivals and destination management”, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29, 2017, n. 3, pp. 842-847.
- VOLLERO A., CONTE F., BOTTONI G., SIANO A., “The influence of community factors on the engagement of residents in place promotion: Empirical evidence from an Italian heritage site”, *International Journal of Tourism Research*, 20, 2018, pp. 88-99.

Università degli Studi “G. d’Annunzio” Chieti-Pescara: dante.dimatteo@unich.it, giacomo.cavuta@unich.it

RIASSUNTO: Il contributo si propone di esplorare l’emergente segmento degli eventi enogastronomici in Italia, sotto la lente del coinvolgimento dei visitatori nell’ambito degli eventi di tipo gastronomico. Come riferimento, si considera un *food festival* tenuto annualmente nella località di Castellalto in Abruzzo, un Comune ‘intermedio’ secondo i provvedimenti definitivi della SNAI. In particolare, il modello interpretativo proposto rivela che la possibilità di generare percezioni positive e durature dipende dalla capacità di coinvolgere attivamente il visitatore durante l’evento. Si discutono le relative implicazioni di policy.

SUMMARY: This work aims to explore the emerging area of gastronomic events in Italy, under the lens of the visitors’ engagement during food-based events. A food festival that takes place, yearly, in the Abruzzo’s municipality of Castellalto, marked as an ‘intermediate’ area under the SNAI’s categorization, was considered as case study. In particular, the proposed interpretative model reveals that the possibility to gain positive and lasting perceptions from visitors depends by the opportunity to engage them ‘actively’ during the event. The concerned policy implications are discussed.

Parole chiave: coinvolgimento dei visitatori, eventi enogastronomici, perifericità
Keywords: visitors-engagement, food events, peripherality

FABRIZIO FERRARI

LUOGHI QUOTIDIANI E SPAZI DEL TURISMO: BARRIERE INVISIBILI NELLE CITTÀ?

1. GLI SPAZI DEL TURISMO NELLE CITTÀ. – Il turismo urbano è un fattore di profondo cambiamento della città; tali trasformazioni non avvengono uniformemente su tutto il territorio, ma si concentrano solo in determinate aree.

Sicuramente stimolante nella ricerca delle polarizzazioni turistiche all'interno delle aree urbane è il filone di studi cosiddetto "ecologico", secondo la definizione di Page (1995), che tenta di identificare le aree di concentrazione dei visitatori e i processi che le modellano costantemente. In tal senso, a partire dai primi studi pionieristici (1) si era arrivati a un corpus piuttosto eterogeneo e sfaccettato di ragionamenti teorici, da cui comunque emergeva l'idea di spazi urbani prevalentemente dedicati ai turisti, quasi circoscritti e delimitati rispetto al resto della città. Si erano alla fine definiti tali spazi come *Tourism Central Districts*, intendendo però l'appellativo di "centrale" sotto la lente della polarizzazione funzionale e non secondo l'ottica della semplice morfologia urbana.

Eppure, proprio alcuni dei maggiori propugnatori della ricerca sugli spazi turistici urbani hanno successivamente ripensato il proprio orientamento teorico, affermando che il turismo non può essere visto come un'attività determinante e monopolizzante di spazi urbani, ma che possono esservi diverse "città turistiche" non distinguibili dai luoghi quotidiani della città (Ashworth, Page, 2011). Gli stessi autori sottolineano anche le difficoltà nel demarcare e perimetrare tali aree, che si stemperano e si sovrappongono a vicenda, così da essere al contempo facilmente identificabili ma difficili da demarcare.

Gli orientamenti teorici relativi ai comportamenti dei turisti hanno stimolato un radicale cambio di prospettiva sul finire degli anni Duemila, concentrandosi sulla libertà di movimento dei visitatori e sulla loro immersione nella vita quotidiana della città (Maitland, 2010). Becheri (1995) sottolinea come i turisti sempre più decidono di rompere i tradizionali schemi di percorso suggeriti per potersi immergere nella quotidianità della città: tali comportamenti vengono definiti come "sindrome di Hesse", ricordando le parole dello scrittore annotate nei suoi taccuini di viaggio sull'Italia.

A partire da tali filoni interpretativi si è giunti dapprima alla definizione di turista come *flâneur* (Nuvolati, 2009), come visitatore che diventa osservatore dei fatti quotidiani, il cui sguardo non cerca solo luoghi conosciuti e monumenti più attrattivi, ma il vissuto urbano laddove i residenti più sovente si incontrano. Successivamente, viene utilizzato, quasi in contrapposizione, il termine *choraster* (Wearing, Foley, 2017) per sottolineare una maggiore pervasività del turista nella costruzione della città, un uso quotidiano dei luoghi tanto da avere riconosciuto un proprio ruolo nella creazione e interazione degli stessi.

L'immersione del turista nella quotidianità urbana sposta di fatto il dibattito da una prospettiva morfologica, ecologica ed economica a una focalizzazione nell'ottica sociologica: la questione delle "barriere" fra i diversi luoghi frequentati da visitatori e residenti, pur formalmente accantonato, resta un tema di fondo del dibattito scientifico, che emerge in diversi studi sull'autenticità dei luoghi, sull'eredità urbana e sulla capacità creativa della città, spostando lo sguardo sul piano immateriale dei rapporti fra turisti e comunità locale.

Il processo di rigenerazione urbana su impulso dei flussi turistici è sicuramente questione a prima vista positiva, ma implica, a un'analisi più approfondita, la ricerca di un delicato equilibrio fra processi guidati dagli enti pubblici (interessati spesso a soddisfare le esigenze dei turisti) ed esigenze di quotidiana

(1) Per brevità di trattazione si omettono le puntuali citazioni di letteratura in merito, rimandando a un precedente lavoro in cui è stato dato spazio alle stesse. Si veda in tal senso Ferrari (2010).



nità della popolazione residente (Della Lucia *et al.*, 2017).

La creatività, intesa come quotidiana pratica di tutti gli attori che frequentano e usano la città, è una forza potente di cambiamento, che plasma, a contatto con i turisti, nuovi spazi pubblici, luoghi eterogenei e ibridi dove convergono diverse prospettive di creatività; però, laddove prevalgono le istanze dei turisti, i processi di co-creazione di luoghi si affievoliscono, fino alla formazione di spazi enclavici a beneficio esclusivamente dei visitatori (Richards, 2011). Anche nell'ottica sociologica pertanto si evidenzia come si possano scorgere nelle città spazi "incantati" a beneficio dei turisti e spazi "di dissonanza" rispetto alla memoria e alle tradizioni delle comunità locali (Serreli, 2009).

Il processo creativo implica anche la profonda ristrutturazione della morfologia urbana. Così, la creazione di nuovi edifici a beneficio soprattutto dello sguardo dei turisti e lo sviluppo di un *design* urbano globalizzante che si vada ad affiancare o a sovrapporre alle tradizionali e storiche infrastrutture della città secondo alcuni è da valutare con favore (Gospodini, 2001), mentre altri sottolineano una sempre maggiore disconnessione fra "città reale" e "città sognata" (Dubois, Ceron, 2001), sottolineando come le fratture fra i diversi luoghi possano essere ricomposte soltanto con una pianificazione attenta anche alle esigenze dei residenti e sviluppando una rete delle mobilità capace di diffondere gli effetti del turismo in tutto lo spazio urbano.

Per quanto attiene ai percorsi dei turisti all'interno degli spazi urbani, si evidenziano, da un lato, nuove tendenze di esperienza della città oltre i tradizionali spazi del turismo alla ricerca di luoghi più autentici condivisi con la popolazione locale (Füller, Michel, 2014), ma, dall'altro, si sottolinea come i visitatori della città continuino a seguire in maggioranza percorsi tradizionali per muoversi all'interno della stessa, con una netta minoranza di comportamenti "esperienziali" rispetto a quelli "rituali" (Espelt, Benito, 2006).

La stessa morfologia urbana condiziona poi l'interazione e la fluidità all'interno del sistema (Netto, 2017). Inoltre, gli spostamenti all'interno della città sono influenzati dall'appartenenza alle diverse classi sociali (Netto, Krafta, 1999), così da generare reti di co-presenza fra soggetti con livelli socio-economici simili, oppure, alla scala opposta, costituire elementi di frizione che possono condurre alla segregazione territoriale e sociale (Netto *et al.*, 2016). I mezzi di comunicazione devono essere pertanto in grado di favorire la "geografia degli incontri" fra individui appartenenti a diverse classi socio-economiche (compresi i non residenti), favorendo il mescolamento culturale, utile per mantenere attivo il processo creativo all'interno degli spazi cittadini.

In sintesi, sia partendo dalle premesse morfologiche ed ecologiche, sia dal punto di vista sociologico, si perviene comunque a denotare l'addensamento di aree di concentrazione del turismo nelle città, che possono o meno favorire la co-costruzione di spazi comuni con i residenti. I confini di tali aree, seppure fluidi nel continuo divenire delle città, anche grazie alla forza creatrice delle stesse, pure formano delle "barriere" invisibili, influenzate e orientate dal costruito urbano, dagli edifici e dalle strade, fino a costituire i limiti dei *Tourism Central Districts*.

2. LA DIFFICILE QUESTIONE DELLA DELIMITAZIONE DEGLI SPAZI URBANI DEL TURISMO. – Uno dei motivi più rilevanti per cui si è progressivamente affievolito l'interesse per la ricerca sui *TCD* all'interno delle aree urbane è relativo alla difficoltà di individuare con metodi precisi le aree di agglomerazione dei turisti all'interno della città.

Spesso si ha mancanza di dati statistici ufficiali precisi a una scala di micro-analisi oppure si rilevano statici e non adatti a cogliere le dinamiche in atto. Nonostante tali limitazioni, negli ultimi anni vi sono stati diversi tentativi di rivalutare la polarizzazione turistica mediante diverse tecniche di analisi quantitative.

A titolo esemplificativo, la localizzazione delle infrastrutture ricettive è un fattore importante per localizzare la concentrazione dei turisti (Li *et al.*, 2015; Shoval *et al.*, 2011); la vicinanza alle attrattive turistiche, la presenza e la varietà di servizi da utilizzare durante il periodo di vacanza e la prossimità a una efficiente rete trasportistica influenzano in maniera rilevante la scelta localizzativa dei luoghi deputati al soggiorno dei visitatori.

Si viene a creare, dunque, una sorta di circuito fra attrattive urbane, strutture ricettive e servizi diversi (pararicettivi e complementari) che possono essere o meno rafforzati nelle loro connessioni mediante lo sviluppo della rete di trasporti, ma che, comunque, si fondano tutti sul presupposto che il

turista all'interno della città è di per sé poco mobile, sia per questioni fisiche (mancanza di mezzi propri di locomozione, problemi di traffico e di parcheggio, ecc.), sia mentali (risparmio di tempo, riduzione di stress, stimoli a vivere la città, ecc.).

Nell'ottica delle indagini di matrice sociologica e territoriale, invece, negli ultimi anni si sono sviluppate tecniche di indagini tese a rilevare ed analizzare le "impronte digitali" dei turisti all'interno dei perimetri urbani (Kádár, 2014; Salas-Olmedo *et al.*, 2018) mediante l'utilizzo di fotografie e altri dati presenti sui social media. L'impiego di tali tecniche rappresenta sicuramente un approccio innovativo alla questione, ma si focalizza soprattutto sui comportamenti dei turisti, senza definire in maniera precisa l'impatto degli stessi sulla comunità locale.

3. BARRIERE E TURISMO IN CITTÀ: IL CASO DI FIRENZE. – In questa parte si vuole provare a tracciare possibili percorsi di analisi del turismo urbano, senza pretesa di esaustività e senza approfondire molte delle tematiche che si mostreranno.

Come esempio di tecnica di analisi del turismo urbano si evidenzierà il caso di Firenze, la cui rilevanza come città d'arte la pone fra le più importanti in Italia, ma la cui scelta come caso di studio dipende anche da altre caratteristiche. Il numero di arrivi turistici è salito dal 2001 al 2017 da 2,6 a 3,9 milioni con un contemporaneo incremento delle strutture ricettive (da 33 a 50 mila posti letto nello stesso periodo). La popolazione, al contrario, non ha registrato variazioni significative (da 356 a 382 mila residenti nel periodo 2001-2017), così da aumentare la pressione turistica in modo rilevante (l'indice di intensità turistica passa da 7 a 10 turisti per residente).

Un'altra importante caratteristica è che il centro storico è molto contenuto e le attrattive (soprattutto di tipo museale) sono racchiuse perlopiù in luoghi spazialmente vicini, che vanno a comporre un TCD storicamente identificatosi nel corso dei secoli.

La prima fase di analisi perciò va a individuare le porzioni di città frequentate dai turisti: in tal senso, un primo indicatore di prossimità potrebbe essere quello legato alle attrattive turistiche principali, misurate attraverso la frequenza di visitatori laddove è previsto un sistema di bigliettazione. Ovviamente, tale approssimazione non permette di delineare luoghi frequentati da visitatori che, però, non prevedono un sistema di rilevazione delle presenze; pertanto, può dare solo un'idea di massima del nucleo fondante del TCD.

Basandosi su dati del 2014 (2), si possono localizzare i principali flussi di visitatori nei musei che sono stati raggruppati nelle diverse sezioni di censimento del capoluogo toscano; come si può notare (fig. 1), la concentrazione appare molto rilevante nel centro storico e invece molto rarefatta nelle periferie con molte aree addirittura non coinvolte.

Nelle città storiche come Firenze, è difficile allargare lo stretto perimetro di attrazione dei monumenti e punti di interesse; pur potendo pensare a politiche di nuovi punti di interessi posti all'esterno del perimetro del centro storico, essi non riusciranno, almeno in tempi brevi, a competere con il potere polarizzante di luoghi carichi di significati tramandati nel corso dei secoli, anzi si corre il rischio, non infrequente, che esse si trovino dopo pochi anni in difficoltà per mancanza di sufficienti visitatori.

La distribuzione dei posti letto (3) consente di estendere sicuramente l'area del TCD grazie alla forza attrattiva di altri fattori, quali la vicinanza agli snodi del trasporto e le politiche di riqualificazione urbana oppure la creazione di nuove aree di edilizia, per esempio dedicata ad uffici e ad altri affari (Ashworth, 1989).

In ogni caso, come si può notare (Fig. 2) permane una forte concentrazione nelle aree centrali, soprattutto con piccoli esercizi (in genere al massimo un paio di camere) non gestiti da professionisti, mentre nelle aree più esterne si evidenziano esercizi singoli, spesso grandi complessi alberghieri di elevata qualità posti lungo assi stradali di scorrimento veloce. Per esempio, la massima concentrazione del

(2) Verranno utilizzati i dati presenti nel Rapporto 2015 sui musei della Toscana a cura della Regione Toscana ultima edizione disponibile.

(3) Il numero dei posti letto totali è basato sul database fornito dalla Regione Toscana aggiornato a novembre 2017; in esso si hanno 48.749 posti letto in tutte le strutture ricettive, inferiore ai dati ufficiali di fine 2017, pari a 50.586. Tale discrepanza, sicuramente rilevante, non ha però incidenza sul ragionamento complessivo che si intende svolgere.

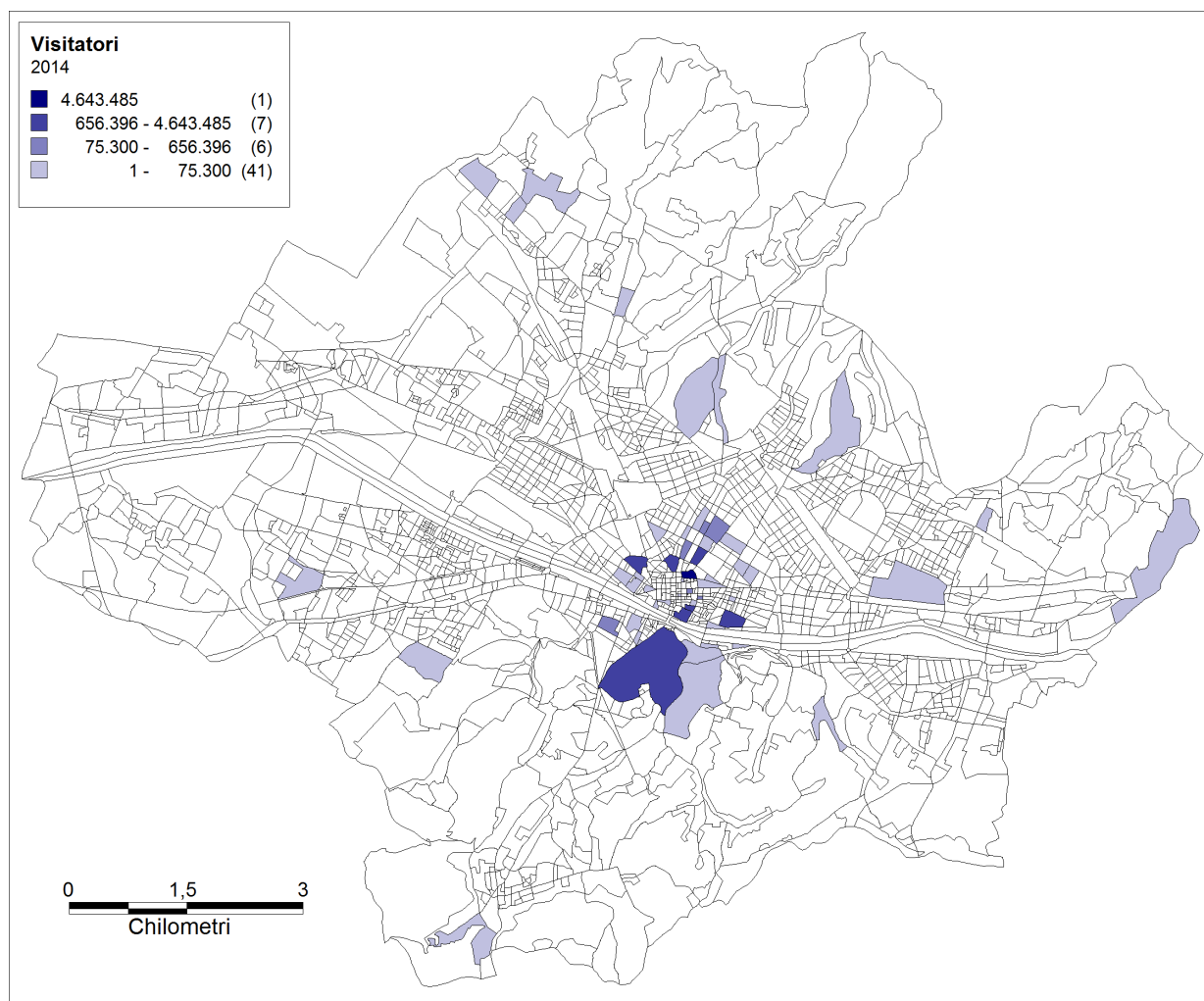


Fig. 1 – Visitatori nei musei a Firenze nel 2014.

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Regione Toscana.

numero di esercizi è nelle sezioni 61177 e 61226 corrispondenti in massima parte alle Vie Nazionale, Fiume, Faenza e Guelfa, in zona stazione di Santa Maria Novella, ma di facile accesso al centro, dove vi sono molti esercizi sia alberghieri sia extralberghieri. Anche la sezione 61232 dall'altro lato della stazione (Via Alamanni) presenta una forte rilevanza, a testimonianza del ruolo polarizzante della stazione centrale.

La prima analisi della distribuzione dei posti letto delle strutture ricettive ci permette di individuare dunque come area di massima rilevanza una leggermente collocata più a nord ovest rispetto al centro e focalizzata soprattutto sulla stazione centrale.

Le scelte localizzative si fondano sulla possibilità di assicurare, evidentemente, maggiore accessibilità ai turisti, pur evidenziandosi la sostanziale vicinanza (perfino pedonale) per raggiungere i luoghi simbolo della città.

A queste perimetrazioni di tipo turistico bisognerebbe sovrapporre un'immagine sociale quotidiana della città utilizzando appositi indicatori sintetici; in questa fase iniziale di ricerca, si è provato a utilizzare l'Indice di Disagio Sociale calcolato al censimento 2011, rapportandolo al valore medio della città (4). In tal modo, si possono misurare gli scostamenti rispetto alla media della città, che risulta così

(4) L'Indice di Disagio Sociale è stato predisposto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con DPCM del 21/10/2015 per selezionare le "aree urbane degradate" da finanziare con piani di riqualificazione. La sua formula è: $IDS = 0,40 * (DIS(i) - DISNAZ) + 0,30 * (OCCNAZ - OCC(i)) + 0,15 * (GIOV(i) - GIOVNAZ) + 0,15 * (SCOLNAZ - SCOL(i))$.

Gli indicatori utilizzati sono la disoccupazione, l'occupazione, la concentrazione di fasce giovanili di età e il tasso di popolazione con istruzione di secondo e terzo grado.

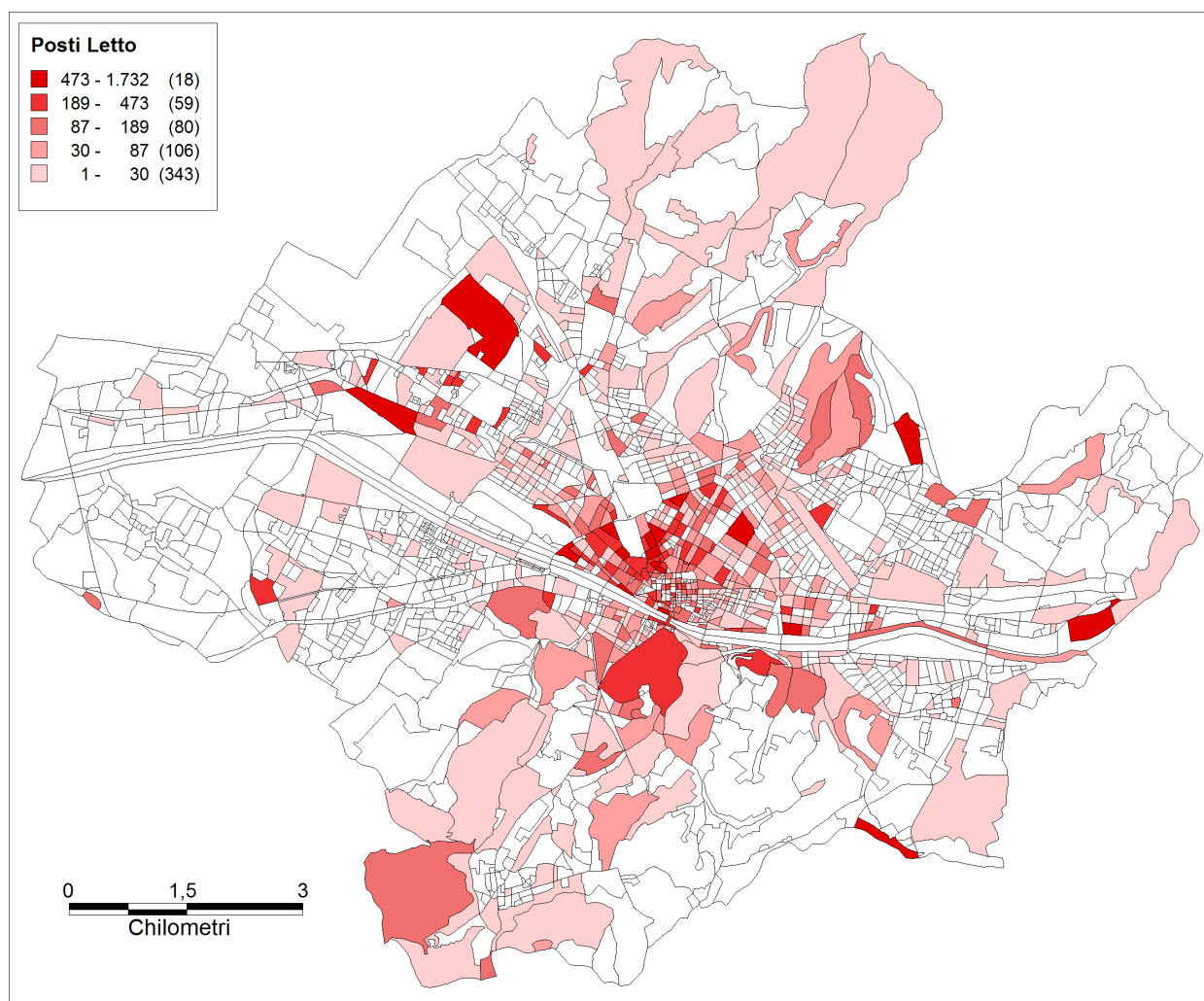


Fig. 2 – Posti letto nelle strutture ricettive a Firenze nel 2017.

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Regione Toscana.

pari a zero: così i valori sopra zero rappresentano aree di disagio, mentre i valori sotto lo zero rappresentano situazioni migliori rispetto al contesto urbano generale.

A una prima analisi le aree più degradate appaiono soprattutto quelle periferiche a ovest e a nord della città (Fig. 3): le 24 sezioni con indicatore più elevato sono tutte di piccole dimensioni (solo 3.161 residenti in sezioni con indice sopra lo 0,15) con alcune eccezioni, come la sezione 60267 (il Poderaccio), la 61707 e la 61773 (zona Le Piagge a ovest della città). Per contro le aree con valori minori di degrado urbano sono sezioni molto piccole soprattutto del centro storico, che denotano bassa concentrazione demografica (appena 329 residenti nelle sezioni con valori inferiori a -0,15 del IDS).

Provando a incrociare i dati sul degrado sociale con quelli relativi alla distribuzione dei posti letto (Tab. 1) (5), non si riesce a fornire un quadro completo che dovrebbe essere approfondito, osservando anche la distribuzione di altri poli attrattivi, strutture pararicettive e complementari.

In ogni caso, si deve annotare innanzitutto che i posti letto sono molto concentrati rispetto alla popolazione: circa i due terzi della popolazione urbana (233.893 residenti nel 2011) non risiede in aree dove vi sono strutture ricettive. Questo dato a una prima lettura potrebbe apparire come un rafforza-

(5) Nella figura seguente le classi di posti letto sono poste per prime con la lettera A per indicare le sezioni con più di 473 posti letto, le altre classi a seguire come in figura 1 fino alla lettera F che indica l'assenza di posti letto. Per quanto attiene alla suddivisione per l'IDS si rispecchiano le classi della figura 2, pertanto la classe A riguarda valori sopra lo 0,15, mentre la classe F, alla scala opposta, riguarda i valori inferiori a -0,15.



Fig. 3 – Indice di degrado sociale (IDS).

Fonte: elaborazione dell'autore su dati ISTAT.

mento del concetto di barriera urbana, di separazione fra quartieri residenziali e aree turistiche.

La seconda osservazione che si può fare è che le aree dove il disagio sociale è più elevato (classe A) di fatto non hanno strutture ricettive (solo 9 posti letto); d'altro canto, le aree con IDS migliore hanno una concentrazione di posti letto modesta rispetto al totale (434 in totale, in gran parte in strutture non alberghiere oppure alberghiere di media qualità), ma comunque superiore alla popolazione residente.

Limitandosi a poche considerazioni di analisi, si evidenzia il cosiddetto gruppo AE con rilevante densità di ricettività turistica e indice IDS sotto il valore medio cittadino, la situazione più significativa all'interno delle combinazioni sperimentate.

Andando a osservare le 7 sezioni comprese nel gruppo AE, si nota che tutte sono racchiuse nella circoscrizione Centro Storico, ma sono ai margini del vero e proprio nucleo centrale; esse sono poste soprattutto vicino a vie di comunicazione e di scorrimento, per esempio vicino agli assi di circonvallazione a nord (Viale Lavagnini, Piazzale Donatello), oppure nei pressi della stazione di Santa Maria Novella. La scelta localizzativa si basa su aree forse meno attrattive della città e di bordo rispetto a quelle strettamente storiche, ma che permettono la connessione con gli assi di comunicazione e gli spazi necessari per la costruzione di edifici di dimensioni maggiori. In effetti, nelle 7 sezioni prese in considerazione vi sono, fra gli altri, diversi alberghi di alta qualità (2 a 5 stelle e 12 a 4 stelle) fra i più grandi di Firenze, ma anche un ostello con numerosi posti letto. Anche in questo caso bisogna sottolineare come la popolazione residente è inferiore ai posti letto complessivi; ulteriori analisi potranno permettere di tracciare un profilo più approfondito della comunità residente.

TAB. I – CONFRONTO POSTI LETTO (PL) E INDICE DI DEGRADO SOCIALE (IDS) A FIRENZE

Classi di sezioni (PL/IDS)	Superficie (kmq)	Popolazione (2011)	Numero sezioni	Posti letto
AB	0,58	1.257	1	499
AC	0,54	2.759	6	5.119
AD	0,22	676	4	2.953
AE	0,19	724	7	4.745
BB	0,02	134	3	711
BC	0,45	2.325	22	6.062
BD	1,15	4.707	22	6.320
BE	0,12	1.079	12	3.034
CB	0,02	79	2	264
CC	0,74	3.356	16	2.009
CD	1,18	7.094	33	3.965
CE	2,13	3.074	27	3.310
CF	0,01	33	2	334
DC	0,39	2.954	16	890
DD	2,82	11.662	57	3.000
DE	1,64	4.329	32	1.833
DF	0,03	14	1	78
EA	0,37	65	1	9
EB	1,52	6.633	15	159
EC	6,72	22.424	79	771
ED	12,74	41.250	175	1.810
EE	2,04	7.554	72	852
EF	0,00	4	1	22
FA	1,30	3.096	23	0
FB	6,53	25.231	155	0
FC	24,27	91.341	648	0
FD	21,10	97.992	522	0
FE	12,73	15.955	213	0
FF	0,76	278	21	0
Totale Firenze	102,32	358.079	2.188	48.749

Fonte: elaborazione dell'autore su dati ISTAT.

L'analisi proposta presenta molti spunti di riflessione interessanti, sebbene necessiti di diversi punti di perfezionamento: innanzitutto, le strutture ricettive potrebbero essere localizzate e pesate in maniera differente a seconda delle loro tipologie; si dovrebbe considerare inoltre l'ubicazione di altre attrattive della città, per esempio ristoranti e bar, ma anche aree del commercio, in particolare gli esercizi storici, e altre infrastrutture come teatri e impianti sportivi; infine, per inquadrare la socialità urbana dei residenti, si dovrebbero probabilmente apportare modifiche all'IDS, in grado di rispondere meglio alle esigenze di sovrapposizione di tali dati con quelli relativi al turismo.

4. SPUNTI DI RIFLESSIONE. – Le città diventano sempre più i punti nodali del futuro, gli agenti globali del cambiamento, che porteranno nuove sfide alla gestione complessiva delle stesse, fra cui la progressiva trasformazione della stessa in un nuovo complesso vivo e vitale, sensibile ai bisogni degli abitanti, mescolando valori di sostenibilità alle esigenze di progresso tecnologico *smart* (Inayatullah, 2011).

Secondo parte della letteratura, le separazioni fra turisti e residenti all'interno degli spazi urbani tenderanno nel futuro a diminuire, quasi a scomparire o a sfocarsi (Bock, 2015), grazie ai nuovi atteggiamenti

menti dei turisti favorevoli alla condivisione di esperienze comuni con la comunità locale, ma anche per effetto della globalizzazione e del sempre maggiore ricorso all'ICT. Tali affermazioni, in verità, devono essere parzialmente confutate, poiché barriere invisibili continuano ad esservi fra comunità locale e turisti, come anche testimoniato da recenti contributi riguardanti atteggiamenti di protesta e resistenza dei residenti rispetto ai visitatori (Colomb, Novy, 2017).

L'analisi quantitativa per osservare la città turistica e la sua eventuale sovrapposizione oppure, al contrario, il suo isolamento rispetto alla città quotidiana è un passaggio fondamentale per monitorare le evoluzioni future del turismo urbano.

La necessità di investigare più approfonditamente il turismo urbano, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo, dovrebbe diventare uno spunto di lettura sostanziale per indagare il futuro della città nel suo complesso (Postma *et al.*, 2017).

L'intento è quello di suddividere la città in aree (sezioni di censimento nello specifico) così da analizzare a una micro-scala di analisi le dinamiche in atto, dovendo comunque premettere e rimarcare la difficoltà nel reperire dati efficaci ed aggiornati utili allo scopo. Sicuramente, si sono sperimentati spunti di ricerca innovativi, sebbene le tecniche e gli indicatori utilizzati hanno ancora necessità di perfezionamento.

I risultati finora raggiunti sono comunque incoraggianti e hanno dimostrato come gran parte della città caso di studio, Firenze, non sia interessata da attività ricettive turistiche e quindi probabilmente esclusa da flussi di visitatori; le aree più degradate altresì non vengono scelte per la localizzazione delle infrastrutture, mentre la più alta concentrazione di attività si hanno nelle aree di bordo del centro storico, laddove si hanno vie di comunicazioni importanti e maggiore disponibilità di spazi insediativi. Altresì, le aree con situazioni sociali migliori si concentrano soprattutto nel vero e proprio centro storico, dove le infrastrutture turistiche sono poche e di modeste dimensioni e qualità, ma in ogni caso rilevanti rispetto al contesto demografico veramente esiguo.

La necessità di analisi del turismo urbano in maniera approfondita non è esercizio sterile, ma attività ineludibile per l'agenda della *governance* degli attori locali coinvolti nelle politiche della città, alla ricerca di un difficile equilibrio fra continui processi creativi, alimentati anche dall'afflusso di turisti, e necessità di preservare il sostrato connettivo del tessuto sociale della comunità dei residenti.

BIBLIOGRAFIA

- ASHWORTH G., "Urban tourism: an imbalance in attention", in COOPER C.P. (ed), *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management*, Londra, Belhaven, 1989, pp. 33-54.
- ASHWORTH G., PAGE S., "Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes", *Tourism Management*, 32, 2011, pp. 1-15.
- BECHERI E., *Il Turismo a Firenze. Un Modello per le Città d'Arte*, Firenze, Mercury, 1995.
- BOCK K., "The changing nature of city tourism and its possible implications for the future of cities", *European Journal of Futures Research*, 3, 2015, n. 20, pp. 1-8.
- COLOMB C., NOVY J., *Protest and Resistance in the Tourist City*, New York, Contempora, 2017.
- DELLA LUCIA M., TRUNFIO M., GO F.M., "Heritage and Urban Regeneration: Towards Creative Tourism", in BELLINI M., PASQUINELLI C. (eds), *Tourism in the City*, Dordrecht, Springer, 2017, pp. 179-191.
- DUBOIS G., CERON J.P., "Enjeux sociaux et environnementaux du développement du tourisme urbain", *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 5, 2001, pp. 831-860.
- ESPELT G.N., BENITO D.J.A., "Visitors' Behavior in Heritage Cities: The Case of Girona", *Journal of Travel Research*, 44, 2006, pp. 442-448.
- FERRARI F., "I Tourism Central Districts nelle metropoli europee. Il caso di Madrid", *Rivista Geografica Italiana*, 117, 2010, pp. 809-833.
- FÜLLER H., MICHEL B., "'Stop Being a Tourist!' New Dynamics of Urban Tourism in Berlin-Kreuzberg", *International Journal of Urban and Regional Research*, 38, 2014, n. 4, pp. 1304-1318.
- GOSPODINI A., "Urban Design, Urban Space Morphology, Urban Tourism: An Emerging New Paradigm Concerning Their Relationship", *European Planning Studies*, 9, 2001, n. 7, pp. 925-934.
- HAYLLAR B., GRIFFIN T., EDWARDS D. (eds), *City Spaces - Tourist Places: Urban Tourism Precincts*, Amsterdam, Elsevier, 2008.
- INAYATULLAH S., "City futures in transformation: Emerging issues and case studies", *Futures*, 43, 2011, pp. 654-661.
- KÁDÁR B., "Measuring tourist activities in cities using geotagged photography", *Tourism Geographies*, 16, 2014, n. 1, pp. 88-104.
- LI M., FANG L., HUANG X., GOH C., "A spatial-temporal analysis of hotels in urban tourism destination", *International Journal of Hospitality Management*, 2015, n. 45, pp. 34-43.
- MAITLAND R., "Everyday life as a creative experience in city", *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*,

- 4, 2010, n. 3, pp. 176-185.
- NETTO M.V., “The social fabric of cities’: a tripartite approach to cities as systems of interaction”, *Area Development and Policy*, 2, 2017, n. 2, pp. 130-153.
- NETTO M.V., KRAFTA R., “Segregação dinâmica urbana: modelagem e mensuração”, *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 1, 1999, pp. 133-152.
- NETTO M.V., SOARES P.M., PASCHOALINO R., “Segregated Networks in the City”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 39, 2015, n. 6, pp. 1084-1102.
- NUVOLATI G., “Lo sguardo del flâneur”, *Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio*, 2009, n. 1, pp. 46-52.
- PAGE S., *Urban tourism*, London, Routledge, 1995.
- POSTMA A., BUDA D., GUGERELL K., “The Future of City Tourism”, *Journal of Tourism Futures*, 3, 2017, n. 2, pp. 95-101.
- RICHARDS G., “Creativity and Tourism. The State of the Art”, *Annals of Tourism Research*, 38, 2011, n. 4, pp. 1225-1253.
- SALAS-OLMEDO M.H., MOYA-GÓMEZ B., GARCIA-PALOMARES J.C., GUTIERREZ J., “Tourists’ digital footprint in cities: Comparing Big Data sources”, *Tourism Management*, 66, 2018, pp. 13-25.
- SERRELI S., “Places for Leisure as Interactive Space of the City”, in MACCIOCCO G., SERRELI S. (eds), *Enhancing the City. New Perspectives for Tourism and Leisure*, Dordrecht, Springer, 2009, pp. 45-64.
- SHOVAL N., MCKERCHER B., NG E., BIRENBOIM A., “Hotel location and tourist activity in cities”, *Annals of Tourism Research*, 38, 2011, n. 4, pp. 1594-1612.
- WEARING S.L., FOLEY C., “Understanding the Tourist Experience of Cities”, *Annals of Tourism Research*, 65, 2017, pp. 97-107.

Università “G. d’Annunzio” Chieti-Pescara: fabrizio.ferrari@unich.it

RIASSUNTO: Il turismo urbano tende in una prima fase generalmente a concentrarsi in alcune aree di polarizzazione, così da presentare una gran parte delle attività in spazi molto ristretti, spesso demarcati da siti monumentali e luoghi di grande attrattività. Nel corso del tempo, grazie anche agli strumenti di pianificazione, si possono sfruttare nuovi spazi o riqualificarne altri per dedicarli ad attività di svago, con lo scopo di decongestionare le aree di prima concentrazione. Secondo una letteratura consolidata, nelle città si vengono a creare dei veri e propri “distretti turistici”, le cui caratteristiche precipue derivano dalla concentrazione di attività sono legate al turismo e allo svago. Tale ipotesi è stata però in parte confutata recentemente da una serie di studi che, al contrario, configurano la “città turistica” come sovrapposizione ad una serie di altre attività che pure si svolgono nel quotidiano urbano (cultura, affari, sport, shopping, vita notturna, ecc.). Scopo del presente contributo è quello di fornire alcuni spunti di discussione per osservare la dinamica e l’attuale configurazione degli spazi turistici negli spazi urbani.

SUMMARY: Urban tourism generally tends to concentrate in some areas of polarization, so to present a large part of the activities in very narrow spaces, often demarcated by monumental sites and places of great attractiveness. Over time, also thanks to the planning tools, it is possible to exploit new spaces or requalify others to dedicate them to leisure activities, also with the aim of decongesting the areas of first concentration. According to a consolidated literature, in the course of time one can note the creation of some “Tourism Central Districts” within the city, in which there is a concentration of activities mainly related to tourism and leisure. This hypothesis has been partly refuted recently by a series of studies that, on the contrary, make up the “tourist city” as an overlap to a series of other activities that are also carried out in the urban daily life (culture, business, sport, shopping, nightlife, etc.). The purpose of this contribution is to provide some discussion points to observe the dynamics and the current configuration of tourist spaces in urban spaces.

Parole chiave: turismo urbano, distretti centrali del turismo, funzioni della città
Keywords: urban tourism, tourism central districts, urban functions

VALERIA COCCO

BARRIERE OLIMPICHE. IMPATTO SUL TERRITORIO E SUL TURISMO

1. INTRODUZIONE. – Il lavoro, prende le mosse dal *background* teorico sul tema dei grandi eventi ed in particolare delle Olimpiadi. La letteratura classica neoliberista considera i Giochi Olimpici come uno dei mega eventi sportivi più celebri di età moderna e caratterizzati da un forte impatto globale sui media nei territori ospitanti. Secondo alcuni autori (Essex, Chalkley, 1998; Mihalik e Simoneita, 1998; Guala, 2006; Celant *et al.*, 2014) i mega eventi sono un’opportunità per il restyling, il rinnovamento e la rigenerazione delle città ospitanti, o meglio, uno strumento di sviluppo per il territorio, per la creazione di un brand territoriale, nonché un forte attrattore di turismo. È evidente che le implicazioni di tali manifestazioni vadano ben al di là dell’ambito sportivo (Guala, 2006), evidenziando in tal senso un passaggio da un evento sportivo ad un evento urbano.

Sebbene la letteratura classica non metta in discussione la spinta catalizzatrice del grande evento olimpico sul territorio, si assiste negli ultimi decenni alla nascita di sempre più frequenti “elefanti bianchi” (Furrer, 2002), simbolo di spreco di risorse e denaro, ma anche di decadimento delle aree interessate.

Da ciò, è bene riflettere sui duplici effetti che un mega evento può generare in termini di opportunità o “danni” sul territorio ospitante, e inquadrare gli effetti generati sul territorio e sul turismo.

2. REGENERATION GAMES. – Dall’evento sportivo all’evento urbano, le Olimpiadi diventano un’opportunità per una grande trasformazione urbana (Müller, 2015, p. 11), al punto che esperti come Cochrane e Peck (1996, p. 1322) parlano di *Regeneration Games* (Malfas *et al.*, 2004, p.216), per sottolineare il forte legame tra territorio ed evento, alla base del quale vi è la trasformazione del paesaggio urbano della città ospitante. Difatti, i Giochi Olimpici, caratterizzati da un forte impatto globale nei territori ospitanti, sono spesso descritti come imperdibili opportunità per le città. Diversi autori (Getz, 1998) ritengono che le Olimpiadi, e più in generale, i grandi eventi possano essere considerati come occasioni da non perdere, come opportunità per rafforzare o creare un brand territoriale, o come una spinta al rinnovamento dell’immagine della città.

Mihalik e Simoneita (1998) affermano che i grandi eventi sono potenti opportunità in grado di migliorare l’immagine della città e di attrarre nel territorio visitatori nazionali ed internazionali. Secondo altri autori (Matheson e Baade, 2004), il principale motivo per cui le città decidono di “mettersi in Gioco” ed ospitare l’evento è dettato dalla volontà di acquisire notorietà e visibilità, o meglio, è un modo per “segnare la città sulla mappa”.

Le Olimpiadi, infatti, nella letteratura degli ultimi vent’anni, vengono definite mega eventi, piuttosto che grandi eventi, proprio per affermarne la rilevanza di interesse a livello globale, quindi il forte impatto dei media mondiali sui territori ospitanti.

Il coinvolgimento mediatico di un mega evento è in grado di aumentare la notorietà e la visibilità del territorio olimpico, fino ad aumentare la consapevolezza della città ospitante. Eppure, il forte impatto dei media globali può produrre un doppio effetto, proprio a causa della sovraesposizione della città ospitante durante il periodo di svolgimento dell’evento. Da un lato, infatti, il mega evento può agire come spinta per innescare la rigenerazione urbana, offrendo alla città l’opportunità per ottenere notorietà e visibilità a livello globale (Brogna, Cocco, 2017); dall’altro lato, invece, come ricordato da Zimbalist (2010: 9), tale sovraesposizione del territorio può rappresentare una grande dote da gestire, che può apportare al territorio conseguenze degenerative in termini di immagine; in quanto, le città, come le celebrità, si aspettano un certo livello di notorietà anche dopo l’evento, ma probabilmente la loro memoria svanisce con il passare del tempo (Malfas *et al.*, 2004, p. 213).

La candidatura per un evento come i Giochi Olimpici potrebbe rappresentare, dunque, una sfida



per la riqualificazione della città ospitante e dei territori circostanti. Infatti, secondo un filone della letteratura (Müller, 2017, p. 7), le Olimpiadi sono in grado di agire come catalizzatore per lo sviluppo urbano (Broudeoux, Sanchez, 2016, p. 120), come un potente veicolo di crescita economica e come uno strumento per la creazione di un immaginario turistico.

Il grande evento può essere uno strumento valido per realizzare miglione sul territorio (Guala, 2006), – ad esempio, infrastrutture, trasporti, etc. – lasciando una vera e propria eredità nel territorio ospitante, ma può anche risultare fortemente dannoso per la città (Zimbalist, 2010; Flyvbjerg 2016).

Broudeoux e Sanchez ritengono che grazie ad un'adeguata *governance* e ad opportune strategie, le Olimpiadi siano in grado di generare vantaggi e promuovere i territori grazie ai piani strategici (Golubchikov, 2017, p. 251); vale a dire utilizzare cultura e sport per rilanciare strutture già esistenti e aree depresse (Broudeoux e Sanchez, 2016, p. 121), o persino per rinnovare l'immagine della città, con particolare riguardo al marketing urbano e alle politiche ambientali. Tuttavia, molti esperti (Clark *et al.*, 2017) effettuano valutazioni critiche sull'impatto dei grandi eventi nelle città e nelle regioni ospitanti, e sono scettici sui benefici reali che sono troppo spesso gonfiati e legati a false promesse.

3. LA CORSA ALLA CANDIDATURA. – Le città che decidono di candidarsi alle Olimpiadi vogliono “mettersi in Gioco” per rinnovare il tessuto urbano e creare un marchio globale del territorio. In poche parole, la spinta alla candidatura è dettata dalla volontà di sfruttare l'opportunità di notorietà offerta dall'evento per migliorare il tessuto urbano ed accrescere l'attrattività turistica.

Nel passato si è assistito ad una vera e propria corsa alla candidatura dei Giochi Olimpici, perché, come argomenta Cox (1999), i vantaggi di ospitare i Giochi sono “troppo seducenti per rinunciarvi” (Silvestre, 2009). Attualmente il grande numero di proteste e di debiti che hanno condizionato i territori olimpici, scoraggiano la frenetica corsa ai Giochi.

L'Olimpiade, infatti, ha un carattere temporaneo e una data fissa, quindi è importante rispettare le scadenze ed i vincoli imposti per la realizzazione dell'evento. Se il vincolo temporale, da un lato, può essere in grado di contribuire ad accelerare il processo di cambiamento e di rinnovamento della città, vale a dire la costruzione, in tempi brevi, di edifici sportivi, infrastrutture, etc. (Hiller, 2000, p. 440), dall'altro lato, la *deadline* può generare effetti distorsivi, con impatti negativi sul territorio. Da qui, la realizzazione di strutture sovradimensionate e sottoutilizzate al termine dei giochi che si trasformano in luoghi di degrado e abbandono.

Le nuove strutture non rispondendo alle esigenze della popolazione locale in termini di strutture ricreative e culturali, tendono ad essere abbandonate e diventano luoghi di degrado.

Difatti, le opere sovradimensionate quando non rientrano nelle strategie di riutilizzo, diventano “elefanti bianchi”. Non solo. Secondo alcuni autori non c'è ragione di accollarsi il rischio dei forti danni causati dalle Olimpiadi sul territorio e di un *burning money effect* (Rose, 2009), laddove risorse e denaro pubblico possono essere investiti in servizi necessari al territorio. Dunque, anche se la maggior parte della letteratura sottolinea i vantaggi offerti dalle Olimpiadi alla città ospitante in termini di nuove infrastrutture, secondo una parte della letteratura “non c'è ragione di credere che il rinnovamento di infrastrutture sia necessario alla crescita economica” (Matheson e Baade, 2004), né allo sviluppo del territorio e del turismo.

4. OLIMPIADI COME BARRIERA ALLO SVILUPPO. – Alla luce di ciò, amministrazioni e cittadini iniziano ad assumere la consapevolezza della rischiosità di un grande evento che da volano di sviluppo si trasforma in una barriera allo sviluppo, e decidono, quindi, di rinunciare alla candidatura olimpica per evitare debiti e problemi di giustizia sociale, o di aggravio della povertà.

L'idea di “Barriera Olimpica” può suonare come un ossimoro. Difatti, spesso si pensa allo sport come l'elemento per eccellenza in grado di superare i limiti e di abbattere le barriere sociali e culturali. Eppure, l'Olimpiade, essendo un evento a portata globale, è tale da contribuire alla “naturalizzazione delle disuguaglianze sociali” (Horne, 2007), ad allargare i divari sociali tra le élites cittadine e quella parte della popolazione più povera.

L'evento olimpico viene visto da Roche (2000) come un ponte ai cui margini si trovano, da un lato élites e stakeholders che sono i veri beneficiari dell'evento, dall'altro la popolazione.

Da un punto di vista economico, l'Olimpiade può diventare una barriera alla crescita e allo svi-

luppo del territorio, nel momento in cui gli investimenti in infrastrutture rappresentano uno spreco di denaro che lascia al territorio “eredità negative”. Le *legacy* olimpiche, infatti, possono avere impatti degenerativi sul territorio, dunque, inevitabilmente anche sul settore del turismo. Non è sufficiente la realizzazione di un evento, seppure a carattere e portata mondiale come le Olimpiadi, per ingenerare sviluppo turistico su un determinato territorio, perché manca il processo allometrico attraverso cui creare un punto di rottura nel territorio necessario a favorire lo sviluppo (Celant, 2014). Inoltre, in termini turistici, un grande evento mondiale, tende a creare elevati costi economici e sociali (es. i problemi di sovraffollamento temporaneo delle aree dedicate alla costruzione di nuovi edifici o dei Parchi Olimpici) piuttosto che benefici.

Per lo più, se si prende in considerazione un territorio che già gode di forte notorietà ed appeal in termini di turismo, e che, dunque, non necessita di un grande evento per ottenere visibilità, ecco che il vantaggio della realizzazione dell'evento sul territorio sembra scomparire.

5. CONCLUSIONI. – Il dibattito letterario sui mega eventi è spesso legato ai processi di trasformazione urbana dei territori ospitanti, trattandosi di un fenomeno capace di coinvolgere in modo massiccio i territori interessati (Guala, 2006). Si assiste ad un radicale capovolgimento dell'approccio degli autori sulla definizione di grande evento e sulla sua attualità, in termini di strumento volto allo sviluppo del territorio e del turismo. Un cambiamento così radicale della letteratura può essere letto come un'evoluzione da parte degli esperti, che iniziano a spostare il focus della propria attenzione dai soli fattori e determinanti di impatto economico ed ambientale (es. rigenerazione del territorio), per tenere conto, anche, dell'equità sociale e di quello che Harvey definiva *diritto alla città*. Non solo. Gran parte della letteratura critica ritiene, inoltre, che i vantaggi economici generati dall'evento rappresentino un vero e proprio miraggio, e pure laddove vi fossero, tali benefici, sono riservati esclusivamente ai portatori di interessi della manifestazione, non certo alla comunità e alle minoranze locali (Cocco, 2017, p. 112).

Inoltre, alcuni autori (Clark *et al.*, 2016, p. 89) ritengono che imprenditori e politici utilizzino il proprio potere per realizzare i mega eventi, di cui sembrano essere i principali beneficiari.

Eppure, dalla recente crisi delle candidate alle olimpiadi estive 2024 ed invernali 2026, sembra che anche i cittadini e le amministrazioni locali stiano iniziando a comprendere la rischiosità di un grande evento a portata globale e a far luce su quelli che sono gli effettivi vantaggi rispetto alle false promesse di benefici.

Alla luce di ciò, si può concludere che i mega eventi non sono più in grado di rappresentare uno strumento per lo sviluppo dei territori, né sono capaci di fornire una spinta all'economia della nazione ospitante tale da giustificare i costi e i rischi sostanziali, e tale da creare un forte immaginario turistico.

Secondo il sociologo Horne (2007), dunque, il fallimento degli studiosi è quello di farsi sedurre dai mega eventi come strumento di sviluppo, in quanto il solo senso della realizzazione dell'evento, ad oggi, è quello di creare una fusione tra imprenditorialità urbana ed élite cittadina, tra interessi aziendali e governativi, non più quello di generare qualità per il territorio e per l'attrattività turistica.

BIBLIOGRAFIA

- BROGNA M., COCCO V., “I grandi eventi come sfida per la riqualificazione del territorio”, *Memorie Società di Studi Geografici*, 2017, n. 15, pp. 255-260.
- BROUDEAHOUX A.M., SANCHEZ F., “The politics of Mega-event Planning in Rio de Janeiro: Contesting the Olympic City of Exception”, in VIEHOFF V., POYNTER G., *Mega-event cities: urban legacies of global sports events*, Routledge, London, 2015, pp. 109-122.
- CELANT A. ET AL., *I Grandi Eventi come Attrattori di Turismo. Una strategia più completa per rendere più competitiva l'economia romana*, UNINDUSTRIA, Distretto dell'audiovisivo e dell'ICT, con il contributo di Camera di Commercio Roma, 2014.
- CLARK J., KEARNS A., CLELAND C., “Spatial scale, time and process in mega-events: The complexity of host community perspectives on neighbourhood change”, *Cities*, 2016, n. 53, pp. 87-97.
- COCCO V., “Mega events: good or bad? A literary review”, *Annali Memotef*, 2017, pp. 107-114.
- COCHRANE A., PECK J., “Manchester plays games: exploring the local politics of globalization”, *Urban Studies*, 33, 1996, n. 8, pp. 1319-1336.
- COSTA G., “Sullo ‘stato di eccezione’ a Rio de Janeiro, capitale dei mega eventi sportivi all'inizio del terzo Millennio”, *Studi e Ricerche socio-territoriali*, Napoli, 2012, pp. 283-288.
- COX G., “Ready, set, go: housing, homelessness and the 2000 Olympics, Sydney: shelter new south wales. Olympic Games-

- catalyst of urban change”, *Leisure Studies*, 17, 1998, n. 3, 187-206.
- FLYVBJERG B., STEWART A., *Olympic Proportions: Cost and Cost Overrun at the Olympics 1960-2012*, Saïd Business School Working Papers, University of Oxford, 2012.
- FURRER P., “Giochi Olimpici sostenibili: utopia o realtà?”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 7, 2002, n. 12, pp. 1-31.
- GETZ D., “Event management and event tourism”, *Annals of Tourism Research*, 25, 1998, n. 1, 248-249.
- GOLUBCHIKOV O., “From a sports mega-event to a regional mega-project: the Sochi winter Olympics and the return of geography in state development priorities”, *International Journal of Sport Policy and Politics*, Informa UK Limited, Routledge, 2017.
- GUALA C., “Torino e i Giochi 2006. Atteggiamenti, aspettative e problemi della popolazione torinese”, in SEGRE A., SCAMUZZI S. (a cura di), *Aspettando le olimpiadi*, Roma, Carocci, 2004, pp. 21-54.
- HILLER H.H., “Mega-Events, Urban Boosterism and Growth Strategies: An Analysis of the Objectives and Legitimations of the Cape Town 2004 Olympic Bid”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, 2, June, 2000, pp. 439-458.
- HORNE J., “The Four ‘Knowns’ of Sports Mega-Events”, *Leisure Studies*, 26, 2007, n. 1, pp. 81-96.
- MALFAS M., THEODORAKI E., HOULIHAN B., Impacts of the Olympic Games as mega-events, *Proceedings of the Institution of Civil Engineers Municipal Engineer*, 157, 2004, n. ME3, pp. 209-220, Paper 13568.
- MATHESON V., BAADE R., “Mega-Sporting Events in Developing Nations: Playing the Way to Prosperity?”, *Working Papers 0404*, College of the Holy Cross, Department of Economics, 2003, pp. 1084-1095.
- MIHALIK B.J., SIMONEITA L., “Resident Perceptions of the 1996 Summer Olympic Games-Year II”, *Festival Management and Event Tourism*, 5, 1998, n. 1-2, pp. 9-19.
- MÜLLER M., The Mega-Event Syndrome: Why So Much Goes Wrong in Mega-Event Planning and What to Do About It, *Journal of the American Planning Association*, 81, 2017, n. 1, pp. 6-17.
- ROCHE M., *Mega-Events and Modernity: Olympics and Expos in the Growth of Global Culture*, London, Routledge, 2000.
- ROSE A.K., SPIEGEL M.M., “The Olympic Effect”, *Working Paper 14854*, National Bureau Of Economic Research 1050, Massachusetts Avenue, Cambridge, MA 02138, 2017, pp. 29-56.
- SILVESTRE G., “The Social Impacts of Mega-Events: Towards a Framework”, *Esporte e Sociedade*, 4, 2009, n.10, pp. 1-25.
- VENTURINI F., “Le proteste popolari a rio de janeiro a partire da giugno 2013: uno studio preliminare”, *XIII Coloquio Internacional de Geocrítica El control del espacio y los espacios de control Barcelona*, 2014, pp. 5-10.
- ZIMBALIST A., “Is It Worth It? Hosting the Olympic Games and Other Mega Sporting Events is an Honor Many Countries Aspire to. But Why?”, *Finance and Development*, 47, 2010, pp. 8-11.

Università degli Studi di Roma “La Sapienza”: valeria.cocco@uniroma1.it

RIASSUNTO: È pensiero diffuso nella letteratura, che i Giochi Olimpici siano uno dei più importanti eventi sportivi dell’epoca moderna, ed è evidente, inoltre, che le implicazioni di tali manifestazioni vadano ben al di là dell’ambito sportivo. Se da un lato, i grandi eventi possono essere considerati come un forte attrattore di turismo, e come potenti opportunità in grado di migliorare l’immagine della città e di attrarre nel territorio visitatori nazionali ed internazionali (Mihalik e Simoneita, 1998); dall’altro, invece, possono rappresentare una vera e propria barriera allo sviluppo, “contribuendo alla naturalizzazione delle disuguaglianze sociali” (Horne, 2007). Il lavoro intende concentrarsi sul dibattito relativo alla questione del grande evento, ed in particolare sugli effetti che un importante evento mediatico è in grado di generare sul territorio e sul comparto turistico di detto territorio.

SUMMARY: Olympic Games are one of the most important sport events of the modern age according to the literature. Mega sport events have implications on many different fields. On the one hand, mega events can be considered as a strong tourist attraction, and as powerful opportunities to improve the image of the city and to attract national and international visitors (Mihalik and Simoneita, 1998); on the other hand, they can represent a real barrier to development, “contributing to the naturalization of social inequalities” (Horne, 2007). The paper aims to focus on the debate about mega event, and in particular on the effects that an important “media event” is able to generate on the territory and on the tourism sector of that territory.

Parole chiave: turismo, grande evento, squilibri
Keywords: tourism, mega event, imbalances

ANDREA SALUSTRI

IL TURISMO COME LEVA PER IL FINANZIAMENTO DELLE POLITICHE DI WELFARE: UN’OPPORTUNITÀ PER RIDURRE LE DISTANZE?

1. POLITICHE TERRITORIALI E MULTIDIMENSIONALITÀ. – Le politiche territoriali hanno da sempre una natura multidimensionale che obbliga i *policy makers* ad affrontare contemporaneamente più sfide, consistenti nel mitigare i fattori di vulnerabilità, o, se possibile, addirittura nel tramutare in punti di forza ed opportunità le debolezze e le minacce. Nel tempo, il confronto con le dinamiche territoriali porta i soggetti politici a maturare una visione olistica, in virtù della quale la creazione di sinergie tra ambiti apparentemente privi di un collegamento diretto può costituire una valida leva per affrontare simultaneamente temi come la resilienza sociale, l’occupazione, la competitività economica, il *capacity building*, l’apertura al globale, il *catching-up* tecnologico... Ma la molteplicità di obiettivi da raggiungere rende il governo del territorio, anche in contesti relativamente “semplici”, un’attività complessa e connotata da risvolti sociali difficili da gestire. A monte di tale attività, dunque, i *policy makers* devono sviluppare un quadro di riferimento logico in grado, almeno, di integrare:

- istituzioni e singole persone impegnate nella erogazione di servizi di *welfare* secondo le modalità tipiche dell’economia sociale e solidale (Ess);
- una pubblica amministrazione che, operando secondo una logica multilivello, deve scegliere il *mix* di politica fiscale da applicare ai vari settori di attività economica;
- un *network* di *stakeholders* coinvolto nella produzione di beni e servizi finalizzati a soddisfare la domanda espressa dal mercato;
- una pluralità di gruppi di consumatori (persone fisiche e giuridiche) in grado di assorbire l’offerta territoriale, contribuendo alla sua valorizzazione economica e alla remunerazione dei fattori produttivi.

Obiettivo del presente lavoro di ricerca è quello di illustrare, sulla base di queste premesse, come l’attrazione di una quota della crescente domanda di beni e servizi turistici possa costituire una leva a disposizione dei *policy makers* per implementare politiche di *welfare* che altrimenti risulterebbero troppo onerose, migliorando al contempo la sostenibilità sociale e la competitività economica del territorio. Tale approccio, alla luce di quanto affermato dalla letteratura in materia di sviluppo urbano e territoriale, può essere definito *smart*, in quanto in grado di generare interazioni e sinergie tra contesti diversi al fine di perseguire una molteplicità di obiettivi, che, affrontati singolarmente, potrebbero risultare irraggiungibili.

2. BREVE ANALISI DELLA LETTERATURA. – Le soluzioni maturate in contesti urbani nell’ambito delle cosiddette *smart cities* rispetto all’accelerazione delle dinamiche territoriali ed alla rapida obsolescenza di pratiche di gestione ed infrastrutture relativamente recenti trovano ora applicazione anche in aree rurali e naturali in seguito alla diffusione dei concetti di *smart land* e *smart territories*. La *smartness* esprime dunque oggi un concetto largamente utilizzato nell’elaborazione di politiche per lo sviluppo territoriale ed urbano e numerose definizioni operative sono state proposte a livello scientifico, istituzionale e sociologico per tracciarne le principali caratteristiche.

Le definizioni scientifiche associano spesso la *smartness* all’interconnessione funzionale e al ricorso ad approcci sistemici ed olistici (Giffinger *et al.*, 2008; Dirks e Keeling, 2009; Harrison *et al.*, 2010; Washburn *et al.*, 2009; Kanter e Litow, 2009). Tra le definizioni istituzionali, invece, prevale un riferimento legato al benessere dei cittadini e delle imprese, rispetto al quale il tema della digitalizzazione assume un valore strumentale ed abilitante. Ad esempio, per la Commissione europea la *smartness* consiste nel



rendere più efficienti reti e servizi (non soltanto) urbani mediante l'utilizzo delle ICT, e ciò genera benefici per i cittadini e le imprese (1). Anche per la Cassa depositi e prestiti il processo di digitalizzazione è considerato un obiettivo intermedio, in quanto il fine ultimo è quello di innalzare la qualità della vita dei cittadini e promuovere la crescita economica dei territori (AA.VV., 2014). Infine, a livello sociologico, ogni territorio costituisce un *unicum* e la sua unicità dipende dalla non replicabilità del suo paesaggio. Inoltre, la qualità paesaggistica contribuisce in modo sostanziale al benessere delle persone ed in via strumentale ad una maggiore efficienza dei fattori impiegati nell'ambito dei processi produttivi (2).

In sintesi, più che aderire ad un unico paradigma conoscitivo, la *smartness* esprime un certo eclettismo prospettico, in grado di integrare il dinamismo della complessità, la logica della modernità ed il pluralismo del postmodernismo, al fine di creare le condizioni per generare un potenziale endogeno a sostegno dei processi di trasformazione territoriale, della crescita economica e dell'apertura verso l'ambiente esterno.

Un settore economico che sembra rispondere alle caratteristiche della *smartness* è senza dubbio il turismo. Quest'ultimo, da un lato genera crescita economica ed occupazione e dall'altro, operando in condizioni di sostenibilità, contribuisce a promuovere il benessere delle persone, facilitando l'attivazione di processi di sviluppo anche in paesi a basso reddito o in aree rurali caratterizzate da economie di sussistenza (Blanke, Chiesa, 2013). L'industria turistica genera ampi benefici anche per i non addetti ai lavori, integrando settori di attività economica privi di legami diretti, e contribuendo a "trattenere" a livello territoriale una consistente quota del valore aggiunto prodotto (*ibidem*). Osservando i numeri del turismo mondiale e la rilevanza che tale settore riveste nell'ambito degli Obiettivi dello sviluppo sostenibile, si comprende immediatamente perché l'Assemblea generale delle nazioni unite abbia promosso il 2017 come Anno internazionale del turismo sostenibile per lo sviluppo.

Affinché alla crescita economica del turismo segua una maggiore responsabilità di chi opera in tale settore nell'implementazione dell'Agenda per lo Sviluppo Sostenibile (Rifai, 2017), il settore pubblico deve affiancare all'attività dei privati politiche di *welfare* ed infrastrutture in grado di contribuire al benessere delle persone e alla maturazione di un maggior livello di sviluppo umano (Spence, 2009). A tale proposito, è importante osservare come un reddito insufficiente possa pregiudicare l'accesso a beni e servizi essenziali, limitando di fatto la "libertà" degli individui (Sen, 2001). Quando ciò avviene, un reddito minimo è spesso l'unico supporto finanziario cui possono avere accesso gli esclusi dal mercato del lavoro, o coloro che si trovano a non poter più fare ricorso ad altre forme di assistenza. Per tale ragione, la maggior parte degli Stati europei ha attivato misure assistenziali atte a garantire un reddito minimo in aggiunta al reddito da lavoro o in sostituzione dello stesso o di altre forme di assistenza (Van Lancker, 2014).

La questione dell'assistenza reddituale è tutt'altro che da sottovalutare in un paese come l'Italia, nel quale per il 2016 l'ISTAT ha censito 1,6 milioni di famiglie (corrispondenti a 4,7 milioni di individui) in stato di povertà assoluta (ISTAT, 2017). Il reddito di inclusione (REI), operativo in Italia dal 2018, potrebbe consentire, a livello nazionale, di ridurre la percentuale di individui e famiglie che vivono in condizioni di povertà, ma, come indicato dall'Alleanza per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), il sussidio "deve essere potenziato, sia nella componente monetaria, sia nei servizi ai beneficiari" (3). Tuttavia, il potenziamento del REI o di qualsiasi altra misura di sostegno del reddito, per quanto possa contribuire a ridurre la povertà e promuovere l'inclusione sociale, sicuramente avrebbe un impatto negativo sulla sostenibilità delle finanze pubbliche, in assenza di una compensazione delle maggiori uscite con maggiori entrate.

Un modo per superare l'*impasse* nasce dalla considerazione dei benefici indiretti derivanti da una distribuzione più equa dei redditi e dal maggior livello di inclusione sociale, nonché dalla individuazione

(1) Testo rielaborato da <http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/smart-cities>.

(2) Il riferimento, in questo caso, è alla definizione di paesaggio espressa all'art. 1 della Convenzione Europea del Paesaggio, e cioè "una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni" (Consiglio d'Europa, 2000).

(3) Il riferimento principale è il sito web dell'ASviS, alla pagina <http://asvis.it/home/46-2238/poverta-sulla-strada-giusta-per-combatterla-ma-il-rei-va-potenziato#.WornokDOXIV>. Una presentazione del REI come strumento per realizzare l'Obiettivo 1 dell'Agenda 2030 si trova nel Rapporto ASviS 2017 (ASviS, 2017).

di strategie per valorizzare da un punto di vista economico tali *achievements*, al fine di ridurre la pressione sulle finanze pubbliche attraverso il conseguimento di maggiori entrate fiscali o di riduzioni della spesa pubblica.

Tra i numerosi benefici che esso comporta, il miglioramento delle condizioni di vita delle persone contribuisce a promuovere la fruizione delle cosiddette *amenities*, creando un clima favorevole per lo sviluppo del turismo. Se l'industria turistica è in grado di tradurre tale "clima" in crescita economica e nuovi posti di lavoro, un gettito fiscale più abbondante, a parità di aliquota fiscale, può almeno in parte compensare l'impatto negativo delle politiche sociali e di *welfare* sulla sostenibilità delle finanze pubbliche.

Dunque, anziché focalizzare l'attenzione sulla rilevanza intrinseca delle politiche sociali e di *welfare*, la presente ricerca intende proporre un quadro di riferimento logico per valutare la *smartness* di un *mix* di tali politiche in funzione del loro contributo alla crescita economica e al raggiungimento di livelli di benessere più elevati per l'intera collettività, così da contribuire a risolvere la questione della loro sostenibilità finanziaria (l'ipotesi di fondo, chiaramente, è che maggiore valore aggiunto si traduca in maggiore gettito fiscale a parità di aliquote).

Dato il *focus* sul turismo, l'obiettivo specifico è quello di valutare quanto tale settore costituisca una leva per la crescita inclusiva e sostenibile, e quanto invece la sua polarizzazione possa far sì che un rapido sviluppo del settore contribuisca ad inasprire ulteriormente i divari territoriali esistenti anziché ridurli.

3. IL TURISMO: NUOVO DIVARIO O ELEMENTO DI COESIONE? – Per quanto il turismo possa costituire una leva importante nel promuovere la sostenibilità economica delle politiche sociali e di *welfare*, una rapida lettura dei principali indicatori di sviluppo del settore mette in luce andamenti differenziati. Nonostante, infatti, la rapida crescita del turismo a livello globale, circa il 50% degli oltre 1,2 miliardi di arrivi internazionali censiti nel 2015 riguardano l'Europa. Inoltre, la crescita del numero di arrivi internazionali è stata più alta nelle economie avanzate rispetto a quelle in via di sviluppo.

A livello nazionale, invece, l'Italia è stata la quinta destinazione per numero di arrivi internazionali (più di 50 milioni nel 2015), la maggior parte dei quali di provenienza europea (UNWTO, 2016). Come indicato nel Rapporto SVIMEZ 2017 sull'Economia del Mezzogiorno, per quanto non abbia trainato la ripresa, al Sud il turismo ha sicuramente contribuito al risultato positivo registrato nell'ultimo anno, con particolare riferimento al rilancio dell'occupazione (SVIMEZ, 2017). Tuttavia, analizzando le presenze turistiche per Regione, sia internazionali che nazionali, emerge una concentrazione delle stesse in poche Regioni del Nord e nel Lazio, in particolare nel Comune di Roma (ISTAT, 2017).

Se, da un lato, dunque, il turismo viene spesso presentato come un fattore di riequilibrio, in alcuni casi esso sembra piuttosto costituire un'ulteriore fonte di polarizzazione (4). Non va, tuttavia, sottovalutato il ruolo abilitante, rispetto ad uno sviluppo industriale, che il turismo sostenibile può avere nelle aree marginali, in quanto fonte addizionale di flussi finanziari in entrata. In effetti, mentre la distanza fisica e sociale dai luoghi centrali può avere effetti negativi sul reale contributo della spesa pubblica *pro capite* in aree marginali (Salustri, Viganò, 2017), il contributo (non solo) finanziario del turismo sostenibile si caratterizza per il suo impatto diretto sulla comunità locale, che può quindi amministrare il capitale accumulato per far fronte ai propri bisogni seguendo percorsi ispirati alla sussidiarietà orizzontale. In questo caso, la *civicness* costituisce il vero discrimine tra progetti locali basati sul turismo in grado di attivare forme di sviluppo in aree periferiche ed attività che, pur contribuendo a redistribuire la ricchezza a favore dei territori periferici, non sono in grado di incidere sulla marginalità riducendo le distanze.

In sintesi, il turismo è un'attività in grado di promuovere il riequilibrio socioeconomico e territoriale soltanto se svolto secondo modalità sostenibili e a condizioni che variano in funzione del grado di centralità dei territori considerati. In aree centrali, infatti, il valore strategico del turismo può essere misurato in termini della sua effettiva capacità di limitare le disuguaglianze contribuendo alla creazione di nuova occupazione e alla sostenibilità finanziaria delle politiche per il *welfare*. In aree periferiche, invece, esso sembra essere maggiormente collegato all'attrazione di capitali (non soltanto finanziari) da

(4) Ciò non pregiudica il suo ruolo di fattore di riequilibrio sociale "nei" territori, soprattutto in aree già economicamente avanzate, dove tuttavia sono spesso più evidenti le disuguaglianze economiche e sociali.

investire nello sviluppo di attività industriali più strategiche legate alla produzione di beni e servizi. Infine, nelle cosiddette aree intermedie, il turismo può contribuire ad aumentare il livello di partecipazione ai processi di cooperazione internazionale e di apertura all'economia globale (5).

4. SVILUPPO SOSTENIBILE, ATTIVITÀ TURISTICHE E BENESSERE INDIVIDUALE. – Il collegamento tra sviluppo territoriale, turismo e *welfare* richiede di ripensare, o quanto meno di definire, il concetto di *smartness*, al fine di abilitare i meccanismi classici che regolano la logica economica quali categorie analitiche utili a rappresentare tale interazione.

Rimandando ai testi indicati nella rassegna bibliografica per ulteriori analisi, uno smart territory deve essere in grado di:

- identificare le risorse tangibili ed intangibili di cui dispone per alimentare i propri processi di sviluppo;
- convertire le risorse identificate e le loro principali caratteristiche in dati;
- integrare i dati mediante modelli interpretativi in grado di generare informazioni;
- coinvolgere una vasta platea di *stakeholders* e *valueholders* nella programmazione ed implementazione di azioni “informate” in grado di produrre impatti sulla qualità del paesaggio e sul benessere delle persone.

A parte la necessità di tener conto di possibili retroazioni in ogni passaggio rappresentato, il processo illustrato ha una natura ciclica, in quanto le trasformazioni del paesaggio ed il livello di sviluppo umano conseguito influiscono sulla disponibilità delle risorse impiegabili nei processi di sviluppo territoriale. Poiché ogni elemento del processo reagisce a *shock* esogeni ed endogeni, i programmi di sviluppo territoriale devono essere sottoposti a revisioni periodiche e la loro semplice reiterazione implica una perdita di “aderenza” quanto meno rispetto allo scenario latente e non osservato (cioè non incluso neppure nella composizione del quadro di riferimento).

Nell'ambito di un paradigma di sviluppo territoriale improntato alla *smartness*, la teoria economica possiede tutti gli strumenti per identificare il collegamento tra attività turistiche, *welfare* e sviluppo umano.

Ipotizzando che in un dato territorio il settore turistico sia formato da un numero relativamente elevato di piccole imprese caratterizzate da processi produttivi a rendimenti di scala costanti e con capacità produttiva limitata, se gli imprenditori decidono di non adottare un comportamento strategico l'industria nel suo complesso è in grado di offrire beni e servizi turistici (alloggio, ristorazione, escursioni, attività sportive e culturali...) al prezzo di mercato fino all'eventuale raggiungimento della sua massima capacità produttiva e le imprese più efficienti conseguono un certo livello di profitto extracontabile.

Allo stesso modo, ipotizzando che il settore turistico attragga una forza-lavoro composta da un numero elevato di lavoratori, ognuno caratterizzato da un livello di efficienza costante rispetto alla quantità di lavoro svolta ed in grado di soddisfare soltanto una parte molto piccola della domanda, l'offerta di lavoro aggregata può essere approssimata a quella di un sindacato in grado di erogare tutto il lavoro domandato ad un salario dato fino al raggiungimento della piena occupazione.

Lo stesso ragionamento può essere applicato al mercato dei capitali, ipotizzando l'esistenza di un'associazione datoriale in grado di erogare tutto il capitale richiesto ad un costo unitario costante fino al raggiungimento della massima capacità di credito, in quanto formata da una moltitudine di piccoli investitori in grado di impiegare macchinari ed altri fattori produttivi in cambio di un rendimento costante e di soddisfare soltanto una piccola parte della domanda di mercato.

4.1 *Il collegamento tra offerta di beni e servizi turistici e welfare.* – Per collegare la produzione di beni e servizi turistici e le politiche di *welfare* è tuttavia necessario aggiungere un ulteriore livello di complessità, assumendo che a sua volta l'offerta individuale di lavoro e di mezzi di produzione dipendano da altri fattori. In particolare, omettendo per brevità l'analisi dell'offerta di mezzi di produzione, si ipotizza che l'offerta di lavoro individuale dipenda dal tempo profuso dall'individuo in attività produttive e dal

(5) Il commento di questa ipotesi esula dagli scopi di questo articolo. Per una spiegazione sufficientemente esaustiva si veda Salustri, Viganò (2017).

suo livello di benessere, inteso come una grandezza multidimensionale inclusiva di tutti gli aspetti oggettivi e soggettivi ampiamente discussi dalla letteratura su qualità della vita e sviluppo umano (Abrams 1973; Campbell *et al.*, 1976; Veenhoven, 2001; Sen, 1999; Kahneman *et al.* 2004; Helliwell 2006; Stiglitz *et al.*, 2009; Anand *et al.*, 2009). Il benessere individuale, d'altra parte, dipende in larga misura dalla disponibilità di servizi di *welfare*, ed in prima battuta dall'accesso ai mercati dei beni e servizi. L'erogazione di un reddito d'inclusione, creando per i beneficiari un accesso "artificiale" ai mercati dei beni e servizi, può contribuire ad aumentare il livello di benessere degli stessi, ma anche il livello *welfare* di tutta la popolazione, rendendo più equa la distribuzione delle risorse finanziarie e migliorando l'accessibilità al mercato del lavoro.

Chiaramente, l'erogazione di un reddito minimo di inclusione non è l'unica misura che può essere attivata per aumentare il benessere delle persone e produrre effetti sull'occupazione. Ad esempio, il modello di rappresentazione proposto suggerisce come iniziative di solidarietà tra lavoratori coordinate dai sindacati potrebbero concorrere a finanziare attività lavorative occasionali finalizzate ad aumentare il *welfare* dei lavoratori, contribuendo altresì ad aumentare la produttività degli occupati, a mitigare le dinamiche *insider-outsider* e ad aumentare il benessere di un largo numero di *stakeholders* e *valueholders*.

In ogni caso, la riduzione delle disuguaglianze economiche e sociali contribuisce a muovere il dibattito politico dalla rinegoziazione dei diritti di proprietà alla maturazione del livello di produttività necessario ad affrontare secondo modalità sostenibili la doppia sfida dello sviluppo territoriale e dell'apertura all'economia globale.

5. I LIMITI DI UN MODELLO LINEARE ED IL RUOLO DEL SETTORE PUBBLICO. – Affinchè un modello di offerta basato su rendimenti di scala costanti come quello presentato nel paragrafo precedente generi benefici economici e sociali e nuove opportunità di sviluppo, è necessario un governo pubblico delle relazioni economiche finalizzato alla conservazione di condizioni, spesso latenti e non sempre verificate.

In particolare, è compito delle autorità preposte al monitoraggio del mercato dei beni e servizi turistici:

- valutare la congruità dei prezzi rispetto ai servizi offerti in ogni mercato dei fattori, e compensare l'eventuale assenza di scambi in un mercato con un'offerta pubblica;
- rimuovere, attraverso un opportuno *mix* di tasse, sussidi, regolamentazione ed altri strumenti di controllo del mercato, i "colli di bottiglia" che generano rendimenti di scala decrescenti alimentando forme di inflazione da costi e/o il sottoutilizzo dei fattori di produzione più abbondanti, al fine di promuovere la piena occupazione di tutti i fattori della produzione (ed in particolare della forza lavoro);
- innalzare la qualità del paesaggio e soddisfare i bisogni espressi dalla popolazione mediante la predisposizione di politiche di *welfare* e la realizzazione di infrastrutture per il tempo libero, contribuendo così ad aumentare l'attrattività del territorio a livello turistico (6);
- monitorare i flussi turistici ed il loro impatto territoriale, in quanto un numero troppo elevato di arrivi e presenze è in grado di determinare forme di congestione e di eccessivo sfruttamento del capitale territoriale (umano, sociale, economico, ambientale), mentre una scarsa affluenza turistica, anche temporanea, può compromettere il buon andamento delle attività economiche.

6. CONCLUSIONI. – Il turismo è un'attività economica in grado di promuovere il riequilibrio socioeconomico e territoriale soltanto se svolto secondo modalità sostenibili, a condizioni che variano in funzione del grado di centralità dei territori considerati e date certe condizioni di funzionamento del mercato. In ogni caso, il collegamento tra sviluppo, turismo e *welfare* richiede di ripensare, o quanto meno di definire, il concetto di *smartness* in un modo utile ad abilitare i meccanismi che regolano la logica economica quali categorie analitiche in grado di rappresentare le interazioni sociali rilevanti. Inoltre, per raggiungere tale obiettivo è necessario aggiungere ulteriori livelli di complessità all'analisi della sola

(6) Per collegare la domanda di beni e servizi turistici al raggiungimento di un maggior livello di *welfare* e sviluppo umano è necessario ipotizzare che la prima sia in realtà una domanda derivata della domanda di benessere e qualità della vita espressa dai turisti.

economia di mercato. Infine, un modello di offerta basato su rendimenti di scala costanti implica un governo pubblico delle relazioni economiche finalizzato alla conservazione delle caratteristiche, spesso latenti e non sempre verificate, grazie alle quali il turismo può costituire una leva per finanziare le politiche di *welfare* e promuovere lo sviluppo sostenibile.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Smart City. Progetti di sviluppo e strumenti di finanziamento*, Roma, Cassa Depositi e Prestiti, 2014.
- ABRAMS M., "Research on subjective social indicators", in NISSEL M. (a cura di), *Social trends*, vol. 4, HMSO, Londra, 1973, pp. 35-50.
- ALLEANZA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE, *Rapporto ASviS 2017*, Roma, ASviS, 2017.
- ANAND P., HUNTER G., DOWDING K., GUALA F., VAN HEES M., "The development of capability indicators", *Journal of Human Development and Capabilities*, 10, 2009, n. 1, pp. 125-152.
- BLANKE J., CHIESA T. (a cura di), *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013. Reducing barriers to economic growth and job creation*, Geneva, World Economic Forum, 2013.
- CAMPBELL A., CONVERSE P., RODGERS W., *The quality of American life*, New York, Russell Sage Foundation, 1976.
- CONSIGLIO D'EUROPA, *European Landscape Convention*, 2000, <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/176.htm> [Ultimo accesso: 28/02/2017].
- DIRKS S., KEELING M., *A vision of smarter cities: How cities can lead the way into a prosperous and sustainable future. Executive Report*, New York, IBM Global Services, 2009.
- GIFFINGER R. et al., *Smart Cities: Ranking of European Medium-Sized Cities*, Vienna, Vienna University of Technology, 2008.
- HARRISON C. et al., "Foundations for Smarter Cities", *IBM Journal of Research and Development*, 54, 2010, n. 4, pp. 1-16.
- HELLIWELL J.F., "Well-being, social capital and public policy: what's new?", *Economic Journal*, 116, 2006, pp. 34-45.
- HELLIWELL J.F., LAYARD R., SACHS J. (a cura di), *World Happiness Report*, The Earth Institute, New York, Columbia University, 2012.
- ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA, *La povertà in Italia. Anno 2016*, Statistiche Report, Roma, ISTAT, 2017.
- ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA, *Movimento turistico in Italia. Anno 2016*, Statistiche Report, Roma, ISTAT, 2017.
- KAHNEMAN D., KRUEGER A.B., SCHKADE D.A., SCHWARZ N., STONE A.A., "A survey method for characterizing daily life experience: the day reconstruction method", *Science*, 306, 2004, pp. 1776-1780.
- KANTER R.M., LITOW S.S., "Informed and interconnected: A manifesto for smarter cities", *Harvard Business School General Management Unit Working Paper*, 2009, pp. 09-141.
- LAYARD R., *Happiness: Lessons from a New Science*, 2nd ed., New York, Penguin Press, 2011.
- OECD, "OECD guidelines on measuring subjective well-being", Parigi, OECD Publishing, 2013.
- RIFAI T., "Tourism and the Sustainable Development Goals (SDGs)", *World Tourism Organization*, UNWTO 2016 annual report, Madrid, UNWTO, 2017.
- SALUSTRI A., VIGANÒ F., *The non profit sector as a foundation for the interaction among the social economy, the public sector and the market*, MPRA working paper, n. 78113, 2017.
- SEN A., *Development as freedom*, Oxford, Oxford University Press, 1999.
- SPENCE R., "Economic Growth", in DENEULIN S., SHAHANI L. (a cura di), *An Introduction to the Human Development and Capability Approach*, Londra, Freedom and Agency, 2009, pp. 73-100.
- STIGLITZ J.E., SEN A., FITOUSSI J.P., *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*, Parigi, OECD, 2009.
- VAN LANCKER A. (a cura di), *Toward adequate and accessible minimum income schemes in Europe. Synthesis Report*, Bruxelles, EMIN, 2014.
- VEENHOVEN R., *Why social policy needs subjective indicators*, Berlin, Discussion Paper Series Social Science Research Center Berlin, 2001.
- WASHBURN D. ET AL., "Helping CIOs Understand 'Smart City' Initiatives: Defining the Smart City, Its Drivers, and the Role of the CIO", *Growth*, 17, 2009, n. 2, pp. 1-17.
- WORLD TOURISM ORGANIZATION, *UNWTO 2016 annual report*, Madrid, UNWTO, 2017.

Università di Roma Tor Vergata: asalustri@hotmail.com.

RIASSUNTO: Obiettivo del presente lavoro di ricerca è quello di individuare le condizioni grazie alle quali le attività turistiche possono costituire una valida leva a disposizione dei *policy makers* locali per implementare politiche di *welfare* che altrimenti risulterebbero troppo onerose, migliorando al contempo la sostenibilità sociale e la competitività economica del territorio. Si dimostra come il collegamento tra sviluppo, turismo e *welfare* richieda di ripensare, o quanto meno di definire, il concetto di *smartness*, al fine di abilitare i meccanismi classici che regolano la logica economica quali categorie analitiche utili a rappresentare le dinamiche socio-economiche e territoriali attivate. Una volta delineato un contesto di riferimento appropriato, la teoria economica possiede tutti gli strumenti per identificare il collegamento tra attività produttive, *welfare* e sviluppo umano nell'ambito di un'economia di mercato, a condizione di aggiungere ulteriori livelli di complessità al classico modello di

domanda ed offerta. Il modello elaborato implica in ogni caso un governo pubblico delle relazioni economiche finalizzato alla conservazione di quelle caratteristiche, spesso latenti e non sempre verificate, grazie alle quali il turismo può costituire una leva per promuovere lo sviluppo sostenibile.

SUMMARY: The aim of this work is to identify under which conditions tourism becomes a tool available to policy makers to enhance the implementation of welfare policies that otherwise might result too expensive, improving, at the same time, the social sustainability and the economic competitiveness of the territory. The existence of a link among tourism, welfare and development requires to rethink, or redefine, the concept of smartness, in order to enable the economic theory to model the underlying socioeconomic and territorial dynamics. In a well-defined scenario, the latter is indeed able to represent the connections among productive activities, welfare measures and human development within a market framework, at the cost of adding some degree of complexity to the standard supply and demand model. The proposed approach implies, anyway, a public intervention aimed at achieving and preserving those market and non-market characteristics that make of tourism a valid support to foster sustainable development.

Parole chiave: smartness, turismo, politiche di welfare

Keywords: smartness, tourism, welfare policies

PAOLO GERBALDO

AL DI QUA E AL DI LÀ DEL PAILLON. IL FIUME COME BARRIERA TRA *HIVERNANTS* E LOCALI NELLA NIZZA SABAUDA DEL SETTECENTO

1. LA SCOPERTA DI NIZZA COME DESTINAZIONE INVERNALE. – La presenza di una linea che separa, in modo mentale e fisico, i turisti dalla popolazione residente è un dato di fatto di cui possiamo rintracciare le radici più evidenti nell'alba settecentesca del turismo moderno.

In questa ricerca, le vicende relative alla presenza di ospiti stranieri nella stagione invernale, gli *hivernants*, presenti nella Nizza sabauda fin dalla seconda metà del Settecento rappresentano un caso paradigmatico utile ad acclarare un mutamento della percezione, e della fruizione del territorio, avviato da parte di alcuni viaggiatori del *Grand Tour* ma destinato poi a manifestarsi anche in altre stazioni climatiche.

L'idea di fondo che la trasformazione urbanistica delimitata dalla barriera naturale rappresentata dal torrente Paillon (Paglione) veicolerà in altre destinazioni turistiche sarà ben visualizzata dalla separazione spaziale, tra turisti e residenti, che innerverà fortemente il turismo di massa.

A Nizza i comportamenti adottati dagli *hivernants* fecero perciò emergere la necessità di creare un mondo protetto, sicuro ed urbanisticamente progettato per soddisfare le esigenze di chi giungeva da un contesto economico, culturale e sociale, nettamente differente. Un mondo di partenza che gli *hivernants* intesero esportare nel luogo scelto per trascorrervi la *saïson* invernale. Sorse così, progressivamente, un frammento di Regno Unito traslato nel Regno di Sardegna delineatosi per consentire, a chi si lasciava alle spalle le fredde contrade britanniche e dell'Europa settentrionale, di fruire dei benefici climatici e ambientali della riviera mediterranea al fine di poter curare le malattie polmonari e ritemperare il fisico.

Il percorso di trasformazione avviato dalla presenza degli *hivernants* che iniziarono a seguire le orme, dopo averne letto le pagine dedicate a Nizza, dello scrittore scozzese Tobias Smollett risultò un dato evidente già ai contemporanei. La separazione degli *hivernants* rispetto al territorio di Nizza venne infatti efficacemente descritta, ad esempio, da Charles Dupaty (1746-1788) nella quarta delle sue *Lettres sur l'Italie* in 1785: "Les maisons de campagne des environs de Nice sont peuplées d'Anglais, de Français, d'Allemands. Chacune est une colonie. C'est là que, de tous les pays du monde, l'on fuit l'hiver; Nice, pendant l'hiver, est une espèce de serre pour les santés délicates" (1).

Non nobile, ma medico, lo scozzese Tobias Smollett arrivò a Nizza alla fine di novembre del 1763. Autore del *Roderick Random*, pubblicato nel 1748, Smollett, nato a Cardross, Dumbartonshire, nel 1721, laureatosi in medicina a Glasgow, si trasferì poi a Londra alla ricerca della gloria letteraria. A quarantadue anni intraprese il viaggio verso il Sud, spinto in questo dalla malattia, la tubercolosi, e dalla morte della figlia quindicenne. Si trattò quindi di un'esperienza diversa da quelle dell'ordinario *Grand Tour* dalla quale egli trasse comunque i *Travels through France and Italy* dati alle stampe nel 1766. Smollett, autore anche del romanzo epistolare *Humphrey Clinker*, pubblicato nel 1771, morì, in quello stesso anno ad Antignano, nei pressi di Livorno.

Per Smollett la scelta del Sud rappresentò quindi non una fugace tappa verso una meta, l'Italia, ma, al contrario, un luogo in cui ricercare sé stesso. Lasciatasi alle spalle la Francia settentrionale, il Medico scoprì, inaspettatamente, e seguendo il suggerimento di un inglese incontrato al suo arrivo sul suolo francese, un approdo sicuro a Nizza dove, pur non risparmiandosi le critiche, si trovò bene tanto da rimanervi un anno e mezzo.

(1) Dupaty, 1788, p. 18.



Quello di Tobias a Nizza fu dunque un lungo soggiorno, protrattosi fino alla fine di aprile del 1765, che, tra settembre e novembre 1764, comprese anche un viaggio in Italia. Le lettere relative al soggiorno, inserite nei *Travels*, contribuiranno poi, più di ogni altra opera, a rendere nota, ad “inventare”, la località come *ville d’hiver*.

Nei *Travels*, il medico, approssimandosi a Nizza, non appena superato il Var, torrente che segnava il confine francese della Contea sabauda, si sentì subito in dovere di consigliare ai viaggiatori che lo avessero seguito di accettare, se non troppo evidenti, le estorsioni messe in atto dagli albergatori al fine di evitare noiose, quanto infruttuose, dispute. Una volta arrivati a Nizza, lo Scozzese suggeriva comunque di trascorrere qualche giorno in albergo. In questo modo, sarebbe stato possibile discutere con calma i prezzi fino a trovare una sistemazione adeguata in affitto. Così fece quindi lo Scrittore che, trascorsi otto giorni in un povero albergo, affittò infine un appartamento a piano terreno per dieci mesi: una scelta arrivata dopo aver scartato, perché troppo care, due belle ville fuori città. Secondo lui, infatti, risultava impossibile, a meno di non sottostare all’imposizione di locare un’intera casa per una certa durata, trovare rapidamente in città un appartamento con mobili (2).

Dalle pagine dello Scozzese emerse poi, accanto a quelli dettati dalle meraviglie paesistiche e climatiche, un altro elemento di soddisfazione: il basso costo della vita. Un dato importante anche se Smollett, acuto osservatore, consiglierà comunque ai suoi compatrioti di prestare attenzione all’abitudine dei nizzardi di praticare un prezzo più elevato per gli inglesi. Le pagine scritte furono gli strumenti con i quali Tobias fissò, in modo indelebile, l’immagine di Nizza, eleggendola a destinazione ideale per i soggiorni invernali degli inglesi, e non solo, benestanti (3).

Giudizi poco benevoli, lo Scrittore li espresse invece sui nizzardi, considerandoli bigotti, rozzi, con usi e costumi di scarso interesse, e sprovvisti di gusto letterario: un disprezzo sociale che non fu però disgiunto da un interesse per le condizioni di vita e le attività praticate nella Contea.

Per lo Scozzese, attento agli aspetti della vita materiale, le condizioni dell’ospitalità rivestirono sempre un notevole interesse. Trascorsa quindi una stagione egli, nel 1764, all’inizio del suo secondo soggiorno da *hivernant*, si sentì in dovere di impegnarsi a fornire una serie di preziosi consigli utili a chi avesse deciso di approdare a Nizza per beneficiare del suo favorevole clima.

Prima di tutto, Smollett denunciò la scarsità di alloggi con mobili da affittare in città, mentre due case, con canone mensile, si trovavano subito fuori una delle porte cittadine. Prive di caminetto, umide d’inverno e inabitabili, per il calore, d’estate, erano invece le dimore sparse nelle vicine campagne. Poste queste premesse, l’unica soluzione praticabile era allora l’affitto di un’abitazione per tutto l’anno. Soluzione adottata, ovviamente, da Smollett che, con un buon prezzo, aveva trovato il già citato appartamento a piano terreno composto da: cucina, due anticamere; due camere con caminetto; tre altre camere più quella del maggiordomo; tre locali; due piccoli giardini. Per quanto riguardava i mobili, invece, lo scrittore, scartata l’idea di affittarli, ritenne più conveniente acquistarli con la possibilità di rivenderli, ricavandone più della metà del prezzo di acquisto, alla partenza.

In merito al personale di servizio, lo Scozzese sottolineò poi la difficoltà esistente nel reperire un buon cuoco, mentre qualunque persona del luogo accettava di andare a servizio di una famiglia inglese solo per un compenso doppio di quello abituale. Aggettivi poco teneri servirono a Smollett per esprimere una valutazione sul personale di servizio: negligente, pigro, ladro e incosciente (4).

Infine, allargando lo sguardo alla società locale, il Medico notò che i contadini, seppur inseriti in un contesto in cui la miseria era la regola, richiedevano un compenso giudicato troppo elevato per lavorare in giardino, facendo però solo la metà del lavoro di un inglese. Essi si dimostrarono invece molto più lesti nell’appropriarsi dei frutti presenti: non per nulla, ladri e mendicanti, abbondavano anche qui, scrisse Smollett, come, del resto, tra tutti i popoli indigenti e miserabili.

A parte questi problemi, lo Scrittore giudicò positivamente la situazione sociale complessiva: tranquilla; priva di conflitti; con assenza di omicidi e di brigantaggio. In tutta la Contea, ci si poteva perciò muovere tranquillamente da soli anche a mezzanotte, senza correre nessuna forma di pericolo. La pub-

(2) Smollett, 1919, pp. 27-28.

(3) Boyer, 2002, p. 29.

(4) Smollett, 1919, pp. 85-86.

blica sicurezza, inoltre, controllava attentamente che nessuno girasse armato (5).

Le pagine di Smollett fecero così emergere due mondi diversi che, al di là delle opportunità economiche offerte per entrambi, non avevano certo l'idea di mescolarsi e di interagire più del necessario. Per usare una categoria della sociologia del turismo, gli *hivernants* non manifestarono la voglia di conoscere il retroscena, non cercarono l'autenticità, non ebbero bisogno di conoscere la vita reale del territorio che li aveva accolti nelle loro migrazioni stagionali. Il clima, la vegetazione, le passeggiate nei dintorni, saziarono infatti abbondantemente la loro ricerca di cure per il corpo e lo spirito. Il soggiorno invernale a Nizza, negli ultimi decenni del Settecento, non fu però ancora una vetrina elitaria pullulante di svaghi dove esibire, e rafforzare, da parte dei ceti sociali più elevati, la propria immagine sociale: le virtù terapeutiche di Nizza risultarono infatti, inizialmente, prive o quasi degli aspetti più noti del *loisir*, teatri, casinò, strutture d'accoglienza, tali da generare distrazioni e distinzione sociale, lasciando ancora prevalere l'aspetto terapeutico del soggiorno.

Scendendo ora al caso concreto, possiamo dire che, a Nizza, agirono una serie di cause considerabili come basilari per l'invenzione della stagione invernale nel *Midi*, tradizionale anticamera dell'Italia per i viaggiatori del *Grand Tour*: il rafforzarsi del primato del viaggio in Italia; l'abitudine, da parte degli stranieri, a trascorrere lunghi periodi di soggiorno in Francia e Italia; le proprietà curative insite nel cambiamento d'aria; il fascino, percepito come esotico, del paesaggio e della vegetazione mediterranea; il diffondersi di un pensiero che riteneva necessario per la salute allontanarsi dal Nord Europa durante l'inverno; il valore sociale positivo dato dalla possibilità di costituirsi, all'estero, in un gruppo separato dalla popolazione locale (6). Proprio in merito a quest'ultimo tema, Nizza indicò quindi una strada.

2. LA SEPARAZIONE TRA HIVERNANTS E RESIDENTI: UN MODELLO SPAZIALE DA ESPORTARE. – Allargando il raggio d'azione al di là delle pagine di Smollett possiamo osservare che in quel lembo occidentale del Regno di Sardegna colto nella fase ormai calante dell'Antico Regime si definì, di fatto, un modello di organizzazione spaziale determinato dalla debole interazione tra gruppi economicamente e socialmente molto distanti tra loro.

Per i gentiluomini inglesi, l'ozio, percepito come uno strumento di distinzione, fu un fattore non secondario per far considerare quasi un fatto naturale la separazione, spaziale e sociale, tra *hivernants* e abitanti della *Comté de Nice*.

La traiettoria di Nizza, che iniziò a definirsi nella seconda metà del Settecento, abbinò quindi una nascente politica economica legata alla presenza degli *hivernants* con una nuova forma di organizzazione del luogo che interessò una porzione di territorio, esterna al nucleo abitato principale, collocata al di là del Paillon. In tale frangente, il corso d'acqua agì come una vera e propria barriera capace di delimitare nettamente i due spazi chiaramente separati tra loro.

L'expansion de Nice se décentre et se déplace alors au quartier de la Croix-de-Marbre où une communauté d'étrangers, dont un grand nombre d'Anglais, sont venu séjourner. Ces hivernants en villégiature inventent la «nouvelle ville» dont les guides de voyages diffusent la notoriété. Elle sort de terre dans la campagne niçoise, au milieu d'agréable jardins (...). L'évolution de la cité intègre désormais l'espace rural, l'espace de collines, opérant ainsi un changement d'échelle qui dote Nice d'un site remarquable, une sorte d'amphithéâtre topographique dont la scène est la plaine littorale, et le bleu de la mer et du ciel le rideau (7).

Quello della separazione, che nel turismo contemporaneo genererà il modello di enclave turistica, fu perciò un passaggio obbligato attraverso il quale ricreare, nei limiti del possibile, abitudini e condizioni di vita presenti nel paese di provenienza. I comportamenti adottati dalla colonia di *hivernants* del Nord Europa presenti a Nizza scrissero perciò una pagina importante per la storia della successiva evoluzione del turismo moderno sulle coste del Mediterraneo. Negli ultimi decenni del XVIII secolo, la città portuale si presentò quindi come una enclave sostanzialmente pura dove agì una comunità impermeabile

(5) Ivi, pp. 108-109.

(6) Boyer, 2002, p. 13.

(7) Thuin, 2015, p. 116.

ai contatti con la popolazione locale al di là di quelli ritenuti indispensabili per ragioni di servizio o legati alle transazioni economiche. Con questa separazione, infatti, i gruppi aristocratici poterono certamente approfittare delle positive condizioni climatiche della Riviera anche se, a partire proprio dalle ricadute economiche generate dalla loro costante presenza, essi finirono per dare inizio ad un lento, quanto inarrestabile, processo di trasformazione, non solo urbanistico, ma anche economico del territorio. Quest'ultimo si presentò suddiviso in colonie separate, con alberghi, chiese, attività ricreative e banche, il cui influsso trasparì estendendosi alla realtà che li aveva accolti.

Il *vivre entre eux* messo in pratica dagli *hivernants* lasciò comunque filtrare delle forme di interazione con il tessuto economico e sociale locale dal quale gli ospiti trassero, come già detto, servizi e prodotti. Sta di fatto che, nell'ultimo decennio del Settecento, Nizza assunse una sua configurazione spaziale ben definita e distinta.

In primo luogo, la città vecchia, ai piedi del castello, dalla planimetria irregolare che non suscitava negli stranieri pensieri diversi dal disprezzo e dalla repulsione.

In secondo luogo, la zona residenziale aristocratica sviluppatasi, verso l'Italia, nel XVIII secolo tra il corso d'acqua del Paillon, il mare e il castello. Era questa la nuova città aristocratica, scelta come residenza anche da alcuni stranieri, come il duca di Gloucester. Una zona collegata dal cammino di *Ponchettes*, terminato nel 1790, al modesto porto di *Lympia*.

In terzo luogo, l'area interessata dalla trasformazione direttamente collegata alla presenza fissa degli *hivernants*, la zona sorta oltre il Paillon, verso il Var e la Francia, ed identificata dalla *Croix-de-Marbre*. Un insieme di abitazioni sparse nel verde della campagna e dei giardini approntate per alloggiare gli *hivernants*. Un'idea di organizzazione dello spazio, quest'ultima, che può perciò essere letta non solo come una enclave turistica separata. La *Croix-de-Marbre* rappresentò infatti la realizzazione tangibile di un bisogno della società illuminata di costruire delle città nuove, dalla pianta regolare e razionale, rifuggendo così dalle vecchie (8). Inoltre, partendo da questa trasformazione della società e del territorio indotta, dalla seconda metà del Settecento, dall'"invenzione" della stagione invernale mediterranea, si evincerà che il soggiorno climatico presente nella *ville d'hiver* conteneva già in sé tutte le potenzialità attribuite al turismo come volano del cambiamento economico e sociale. La presenza degli *hivernants* agì infatti come un fattore di progresso per un territorio avvilito dalla miseria (9).

Nei primi decenni dell'Ottocento la trasformazione della Nizza sabauda in *ville d'hiver* sarà ormai un fatto evidente che si paleserà agli occhi dei viaggiatori. Tra questi il traduttore e scrittore torinese Davide Bertolotti (1784-1860) coglierà bene gli aspetti climatici presenti tralasciando però quelli dell'organizzazione socio-spaziale degli *hivernants*.

Francesi, Tedeschi, Russi, Polacchi ed altri stranieri vengono pure in Nizza per fuggire i ghiacci e le brume. Imperciocchè della clemenza del cielo di Nizza ragionano i viaggiatori di tutte le nazioni. Essi n'esaltano la molle e tepida aria, il mar placido, il verde degli alberi, il vario colore dell'erbe, de' fiori, de' frutti, i casini che la circondano, i grati suoi luoghi di diporto, il vivo splendore delle sue notti, il dilettevole scintillare degli astri. Dà questa felice spiaggia, essi dicono, sempre bandito è il rigido inverno. Perpetua primavera vi gode il suolo che in ogni stagione fiori e frutta figlia e produce. Qui, benchè soprastanti sieno le Alpi, di rado cade neve, o subito sciogliesi. Nizza in somma è una specie di cedraja invernale per gl'infermicci (10).

Nel frangente del progressivo lancio di Nizza tra le destinazioni elitarie continentali, al forte potenziale offerto dal quadro climatico e paesaggistico si sommerà un secondo fattore rivelatosi determinante per la costruzione della *ville d'hiver*: il *loisir*. Dal punto di vista pratico, esso si tradurrà in un ventaglio di proposte di svago originatesi, a partire dallo spazio al di là del *Paillon*, per proseguire con un vero e proprio processo di modernizzazione turistica che, a partire dalla seconda metà del XIX secolo, verrà sorretto da una trama di edifici pensati per meglio rendere Nizza una destinazione attraente nell'orizzonte internazionale delle *ville d'hiver*: "Des édifices dédiés aux loisirs des oisifs se multiplient. Ils

(8) Boyer, 2002, pp. 41-43.

(9) Ivi, p. 44.

(10) Bertolotti, 1834, pp. 113-114.

permettent l'épanouissement de l'esprit et du corps (théâtres, opéra, gymnases, hippodrome, patinoires, hammam, cinémas...). Le casino est l'établissement phare de ce nouveau train de vie : la Promenade des Anglais accueille le Casino international, avant que n'ouvre sur la baie des Anges le mythique casino de la Jetée-Promenade" (11).

La linea di sviluppo di Nizza, che rivelerà così alcuni elementi di continuità con la strategia di consolidamento adottata in altre destinazioni, a partire dalla presenza degli spazi per la mondanità, arriverà, negli ultimi decenni dell'Ottocento, a ricomporre la frammentazione urbana superando la barriera del torrente *Paillon* il cui letto, a partire dal 1868, sarà progressivamente ricoperto: "Avec le développement de Nice, la ville des autochtones, qui s'inscrivait jusqu'alors dans une logique de modeste capitale à l'échelle du comté, n'apparaît plus que comme un quartier «italien». La couverture du fleuve raccorde ce dernier à la nouvelle ville de la rive droite du Paillon qui fait alors figure de capitale internationale" (12).

Il modello definitosi a Nizza si resse, accanto ai fondamentali pilastri del clima e della mondanità, anche su quello della dimensione del proprio mondo esportato altrove. Tra le varie azioni messe in atto dagli *hivernants* per ricrearsi un mondo, destinato, quest'ultimo, a non rimanere certo celato ma ad essere ben visibile, quasi ostentato, con i suoi simboli e rituali, un ruolo di rilievo lo assunsero i luoghi di culto. Parallelamente alla crescita degli spazi per il *loisir* si consolidò infatti il processo volto alla costruzione degli edifici religiosi attorno ai quali si sarebbero raccolte le singole colonie. Si trattò di un altro tassello che risultò importante per plasmare, applicando, in questo caso, delle precise forme architettoniche, il volto della *ville d'hiver* cosmopolita.

A la veille de la Première Guerre mondiale, outre la cathédrale et les églises paroissiales catholiques, les hivernants, malgré les réticences initiales de la monarchie sarde imprégnée d'un catholicisme très strict, disposent d'églises écossaise, américaine (1887), épiscopale anglaise (1860-1862), réformée (calviniste), ainsi que d'un temple évangélique, anglais (anglican) et allemand (luthérien), sans oublier une église orthodoxe (1860) et une cathédrale russe (1903-1912) (13).

Nizza, in sintesi, realizzò praticamente l'idea di separazione frutto della voglia di afferrare solamente gli aspetti positivi, paesaggio, clima, effetti terapeutici, del luogo, senza però doversi confrontare con gruppi economicamente e socialmente distanti al fine sia di preservare dal mutamento la propria identità che di mantenere inalterate le distanze sociali esistenti. I gruppi di *hivernants* furono perciò un corpo abbastanza estraneo al territorio che, però, esplicò comunque un'azione determinante su di esso. Un'azione destinata ad estendersi, nei secoli XVIII e XIX, in maniera costante, oltre Nizza per interessare, prima di tutto, un largo tratto della Riviera, da Cannes a Bordighera, da Mentone a Sanremo ad Alassio.

BIBLIOGRAFIA

- BERTOLOTI D., *Viaggio nella Liguria marittima*, tomo 1, Torino, Pomba, 1834.
BOTTARO A., "La présence britannique à Nice sous l'Ancien régime", *Recherches Regionales. Alpes-Maritimes et Contrées limitrophes*, 197, 2011, pp. 5-17.
BOYER, M., *L'invention de la Côte d'Azur. L'hivers dans le Midi*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2002.
DUPATY C., *Lettres sur l'Italie en 1785*, tomo 1, Roma, Chez Jean Mourer, 1788.
POTRON J. P., *Le Casino de la Jetée-Promenade*, Nice, Gilletta, 2014.
SMOLLETT T., *Lettres de Nice sur Nice et ses environs (1763-1765)*, Nice, 1919 (ristampa TAC Motifs, 1992).
SMOLLETT T., *Travels through France and Italy. Containing observations on character, customs, religions, government, police, commerce, arts and antiquities*, Londra, Baldwin, 1766.
THUIN V., "Nice: la construction d'une ville pour les élites internationales de l'âge industriel", in AA.VV., *Promenade (S) des anglais*, Paris, Lienart, 2015, pp. 114-123.
TOULIER B., "L'hivernage des étrangers à Nice: un transfert culturel exceptionnel", in AA.VV., *Promenade (S) des anglais*, Paris, Lienart, 2015, pp. 102-114.

(11) Thuin, 2015, p. 118.

(12) *Ibidem*.

(13) Toulhier, 2015, p. 106.

RIASSUNTO: Esigenze di chi soggiorna per motivi climatici nella stagione invernale, gli *bivernants*, e caratteristiche del territorio si fonderanno per fare di Nizza alla fine del Settecento un laboratorio della modulazione degli spazi basata sulla separazione tra turisti e residenti. Nella città ancora parte del Regno di Sardegna sarà infatti un corso d'acqua, il Paillon, a segnare una barriera tra due mondi caratterizzati non solo da una distanza spaziale, ma anche da un debole livello di interazione sociale. Le tappe principali del percorso di trasformazione definitosi a Nizza andranno perciò analizzate partendo dal momento dell'*invenzione* settecentesca per giungere fino a quello dell'evoluzione verso il loisir avviata nel secolo seguente.

SUMMARY: The climatic stay in the winter season of the *bivernants*. The characteristics of the territory of Nice. At the end of the eighteenth century there is a model made up of the separation between tourists and residents. In the city still of the Kingdom of Sardinia, the Paillon river is a barrier between two worlds. Two distant worlds. Two worlds with little social interaction. The *invention* in the 18th century is the initial step. The evolution towards the loisir in the nineteenth century the next step.

Parole chiave: enclave, ville d'hiver, Nizza (Nice), loisir

Keywords: enclave, ville d'hiver, Nizza (Nice), loisir

ANTONIO VIOLANTE

I COLONIZZATORI DEL NUOVO MONTENEGRO

1. LA RINNOVATA VOCAZIONE TURISTICA DEL MONTENEGRO. – La trasformazione del turismo nell’ “industria più pesante, più importante, più generatrice di *cash flow* del XXI secolo”, per dirla con una recente definizione di Marco D’Eramo, è una realtà consolidata (D’Eramo, 2017, p. 90). E il Montenegro, stato indipendente dal 2006, è tra i paesi europei in cui una tale tendenza risulta particolarmente accentuata. Questo paese disponeva di una vocazione turistica notevole per la sua economia già ai tempi della Jugoslavia federale; essa è stata poi rilanciata agli albori del nuovo millennio, una volta trascorso il tumultuoso periodo di transizione nell’ultimo decennio del XX secolo.

Questa rilevanza del turismo nel piccolo stato balcanico viene confermata dall’Organizzazione Mondiale del Turismo, che lo ha situato tra le prime tre destinazioni turistiche a maggior tasso di crescita del mondo. Secondo le sue stime, l’incremento nel settore fino al 2023 sarà dell’8,9% annuo, con un ricavo complessivo fino a quell’anno di 1,7 miliardi di euro. Mentre per il “Rapporto Paese” di World Travel & Tourism Council pubblicato nel marzo 2017, il settore turistico nel 2016 ha contribuito per il 22,1% alla formazione del PIL montenegrino. Con una previsione di aumento del 6,3% nel 2017, fino ad arrivare al 31,2% del PIL nel 2027. Contributo totale all’occupazione del 14,6% nel 2016, con una previsione di crescita del 5,1% nel 2017, fino a raggiungere il 20,4% nel 2027 (1). Si aggiunga che sempre secondo World Travel & Tourism Council, il Montenegro è risultato il primo stato europeo nel ranking del tasso di crescita per gli investimenti nel settore turistico per il 2016, corrispondente all’11% mentre quello medio europeo s’è limitato al 2,6% (WTTC, 2017).

C’è da domandarsi circa le ragioni dell’esplosione del turismo in Montenegro. Esse sono principalmente due, tali da rendere questo Paese unico nel quadro europeo. Da una parte vi sono condizioni ambientali, paesaggistiche e retaggi storici che ne fanno uno stato ideale alla frequentazione turistica. Esso è dotato di 292 km di coste tra cui buona parte entro le Bocche di Cattaro, dove ciascuna località è un importante centro balneare. Mentre il suo interno, prevalentemente montuoso, si presta ottimamente a un turismo di montagna sia estivo sia invernale, grazie anche a ben cinque parchi nazionali istituiti a tutela di un’integrità naturale. Estrema attenzione nei riguardi dell’ambiente, dunque, che si sarebbe voluta affermare già dal 20 settembre 1991, con la auto proclamazione del Montenegro di primo “stato ecologico” del mondo (2). Una definizione, poi, ribadita l’indomani dell’indipendenza nel 2006, entro la Costituzione stessa del nuovo stato sovrano. Punto di forza dichiarato a sostegno di questa specificità del piccolo Paese balcanico, la presenza delle ultime oasi ecologiche d’Europa, tra cui tratti di foresta vergine europea conservata nel Parco Nazionale di Biogradska Gora (Kapičić, Vujačić, 2006, p. 233). L’altra motivazione, a mio parere, deriva dall’immagine che il Paese ha fornito e ha saputo mantenere di sé. Di Paese piccolo e appartato, abitato da una popolazione fiera e indomabile, che in passato nonostante la sua sottomissione formale a potenze più grandi, in realtà non è stato mai assoggettato da alcuno. Per questo è stato considerato da Enzo Bettiza un “arcaico parco naturale isolato dal mondo e dalla storia” (Bettiza, 2000), il quale aveva richiamato la definizione data al Montenegro da Paul Garde, linguista e slavista, professore emerito dell’Università della Provenza: “Montenegro, le village d’Asterix”. Definizione questa successivamente ripresa anche da André-Louis Sanguin nel 2011, che ha inteso accentuarne i caratteri di luogo ribelle, dalle dimensioni minuscole e appartato dal proprio contesto territoriale, non

(1) Dati raccolti dal Ministero degli Affari Esteri, in rete a http://www.infomercatiesteri.it/turismo.php?id_paesi=79 (ultima consultazione 16-1-2018).

(2) Pronunciata da parte del Parlamento della Repubblica del Montenegro a Žabljak (Bulatović, 1996, p. 28), cittadina nel Parco Nazionale del Durmitor.



diversamente dal villaggio in un angolo della Gallia nordoccidentale ai tempi di Cesare, che nel celebre fumetto francese con protagonista il piccolo gallo Asterix, si oppone alla romanizzazione (Sanguin, 2011a e 2011b).

A rafforzare l'immagine del Montenegro quale luogo turisticamente appetibile, ha contribuito anche il film "Casino Royale" del 2006, con Daniel Craig nel ruolo di James Bond. Infatti, stando alle indicazioni provenienti dal film stesso, alcuni paesaggi e la casa da gioco che ne dà il titolo si situerebbero proprio in Montenegro. E di conseguenza, su qualche sito di promozione turistica è apparsa l'idea di un'offerta di "casinò di gran lusso, famosi a livello mondiale, tanto che persino un film della serie 007, Casino Royale, è ambientato in una sala da gioco montenegrina" (New Montenegro, s.d.). Ma si tratta di un'informazione ingannevole, visto che nessuna scena del film né di paesaggio né di interni è stata girata nel Montenegro; quanto viene fatto passare per montenegrino si trova in realtà in Repubblica Ceca, nella cittadina di Karlowy Vary. E così, lo stato balcanico resta raffigurato grossolanamente con paesaggi mitteleuropei dalle vallate costellate di castelli e centri storici tardo barocchi. C'è da domandarsi sui motivi di tale mistificazione, che comunque ha contribuito al rilancio dell'immagine turistica del Montenegro sul piano internazionale. La ex Jugoslavia, uscita dalle guerre fratricide e dagli attacchi Nato negli anni Novanta, ha continuato a mantenere nell'immaginario comune un alone di sinistra negatività balcanica splendidamente individuata nell'ormai classica opera di Maria Todorova "Imagining the Balkans" del 1997: una negatività che tuttavia attrae morbosamente, rappresentando una sorta di "lato oscuro" della coscienza europea. Si aggiunga il ricordo dell'operetta di Franz Lehar "La vedova allegra" ambientata a Parigi ma la cui vicenda riguarda l'immaginario Pontevedro, dalla assonanza voluta con il Montenegro, percepito agli inizi del XX secolo come stato da operetta.

2. IL TURISMO DEI POVERI. – Un altro valore aggiunto del Montenegro a incrementarne le potenzialità turistiche, è l'eredità culturale veneziana riscontrabile negli impianti urbanistici e nei singoli edifici di buona parte dei centri costieri, a imprimere paesaggi dalle forti potenzialità di suggestione: essi infatti richiamano i centri di fama mondiale Venezia e Dubrovnik, ma senza le loro caratteristiche più negative, che sono l'altissima densità di visitatori e i prezzi elevati delle strutture ricettive. Tutte caratteristiche, queste sopra menzionate, a fare del Montenegro una tra le più preferite mete "esotiche" del turismo globale.

Infatti, le coste montenegrine in particolare sia per il passato recente sia oggi vengono frequentate perlopiù da un turismo "povero", proveniente dai Paesi interni della ex Jugoslavia, i cui abitanti non possono permettersi destinazioni più costose. Questo il caso di Herceg Novi, centro urbano conosciuto per secoli come Castelnuovo, esemplare anche, come si vedrà, per la cattiva valorizzazione delle sue risorse naturali e culturali. La cittadina fronteggia l'imboccatura della baia di Cattaro, avendo alle spalle il gruppo montuoso quasi disabitato dell'Orjen; con la vista sul mare verso sud, è irradiata dal sole quasi tutto il giorno, tanto da risultare l'insediamento con la temperatura media più elevata del Montenegro (3). La sua posizione favorisce una crescita rigogliosa della macchia mediterranea, piacevolmente odorosa e diffusa soprattutto sulla vicina penisola di Luštica, che chiude le Bocche al resto dell'Adriatico. Herceg Novi gode anche di una tradizione storica plurisecolare, testimoniata dalle numerose chiese di pregio artistico, dalle fortezze e da altri edifici di origine veneziana. Insomma, possiede tutte le potenzialità naturali e di cultura da renderla una "perla" mediterranea dal carico di fascino e di capacità attrattiva paragonabili a quelli della vicina Dubrovnik in Croazia. Tuttavia, la realtà è completamente diversa. Infatti, allo sguardo di chi la avvicina dal mare o di chi percorre la principale strada carreggiabile parallela alla costa, la città appare come una conurbazione estesa di fronte al mare per una ventina di chilometri, a formare quasi un'unica colata di cemento. La cittadina ha assorbito, senza soluzione di continuità, a occidente l'abitato di Igalo e a est quelli di Meljine, Zelenika, Kumbor, Denovići, Baošići, Bijela e Kamenari. Il centro storico stesso, invece di risultare individuabile con facilità dalla cerchia di mura, è di fatto invisibile fagocitato com'è da edifici moderni adiacenti e affastellati uno sull'altro fino a formare un groviglio in apparenza inestricabile fra l'antico dal pregio architettonico e urbanistico e la

(3) Media annuale 15,9 °C (Bertić, 2005, p. 85).

moderna edilizia speculativa. Un impianto urbano non certo allo stesso livello di una Dubrovnik, dalle architetture vecchie di secoli quasi intatte – malgrado i bombardamenti subiti nella recente guerra degli anni Novanta – e tenuta al riparo, almeno nel centro storico, da una frenesia costruttiva che ha investito le coste della ex Jugoslavia dopo le guerre della fine del secolo scorso. Tutte caratteristiche, queste, utili alla trasformazione dell’antica Ragusa in approdo ideale e di prestigio – nell’Adriatico secondo solo a Venezia – per le navi da crociera. Ma l’impianto di Herceg Novi non è paragonabile neanche a quelli di Kotor e di Budva: queste due città pur invase anch’esse da una speculazione edilizia senza regole che ha urbanizzato spazi limitrofi ai loro centri storici molto più grandi di questi ultimi (4), hanno saputo mantenere un’identità precisa a essi, ancora bene individuabili nonostante il caos urbano circostante.

Il disordine insediativo di Herceg Novi si riflette anche sul traffico, costantemente troppo denso per permettere una viabilità fluida. La sua utenza turistica, di conseguenza, differisce da quella delle altre città bocchesi e di Budva. Mentre in queste ultime è avvenuto un processo di “gentrificazione” turistica con relativa esclusione delle fasce meno abbienti grazie ad aumenti dei prezzi e a un’offerta di servizi elitari, a Herceg Novi si affolla ancora il turismo povero sopra menzionato, proveniente per buona parte dalla Serbia e da altri paesi balcanici a basso PIL pro-capite. Questa utenza è costituita perlopiù da famiglie dai mezzi limitati desiderose di fruire di spiagge libere senza l’obbligo di noleggiare sdraio e ombrelloni, di pranzi al sacco invece che al ristorante, di stanze prese in affitto a prezzi tra i più bassi di quelli praticati sulle altre coste europee. Circa 1,8 milioni di turisti hanno visitato il Montenegro nel 2017, con un incremento del 5,9% rispetto all’anno precedente; e, secondo i dati presentati dall’Ufficio Statistico del Montenegro nello *Statistical Yearbook 2017*, la nazionalità serba si è confermata la più numerosa con oltre 373.000 presenze (MONSTAT, 2017). Né va trascurato, a proposito di una forte presenza serba ad affollare le spiagge di Herceg Novi e della adiacente Igalo, che sui piani politico e dell’identità nazionale, l’antica Castelnuovo è anche la città “meno montenegrina” e “più serba” di tutte quelle sulla costa del Paese. Essa è stata l’unica fra queste, infatti, ad avere preferito mantenere l’unione con la Serbia all’indipendenza in occasione del referendum nel 2006 che ha sciolto il legame federale con essa, rendendo il Montenegro uno stato sovrano. Davanti a possibili scelte innovative di politica economica e culturale, la città pare permanere in una situazione di incertezza. L’amministrazione cittadina ha promosso, dai tempi dell’indipendenza, Herceg Novi come località splendida per natura e cultura (5), tutta da scoprire per il piacere dei turisti (www.hercegnovi.travel). Non vi mancano manifestazioni spettacolari e di qualità, come la sfilata di majorettes e il festival del cinema che vi si tiene in agosto. Ma si tratta di eventi che si ripetono (quando non soppressi) da un’epoca trascorsa, mancandosi novità frutto di idee originali. Intorno al 2008 era sembrato scatenarsi un boom costruttivo da incrementare ulteriormente la densità edificata, con immancabile ascesa dei prezzi degli immobili, volano di gentrificazione da eliminare i visitatori meno benestanti. Ma pochi anni dopo il fenomeno si è sgonfiato, a beneficio delle città vicine maggiormente dinamiche e in grado di intercettare meglio i nuovi flussi turistici sì con architetture moderne, ma maggiormente appetibili.

3. I PARADISI DEI RICCHI. – Dunque, se la città di Herceg Novi è restata lo “zoccolo duro” del turismo “povero” come separato in un ghetto dalle altre città nelle coste bocchesi e da Budva, poco beneficiata dai flussi di quello “abbiente” di provenienza perlopiù europea occidentale e dalla Russia (6), sono sorte novità urbanistiche per un turismo marcatamente d’élite a fianco degli abitati di Budva e di Tivat. Ma mentre il turismo “povero” resta bene inserito nei contesti urbanistico e sociale dei luoghi ospitanti, questa nuova forma di turismo elitario rimane separato da essi, come se vi si frapponesse una barriera invisibile a interdire i contatti con la popolazione locale. Fenomeno tipico delle località turistiche dei Paesi non ricchi, nei quali sono proprio le autorità governative a favorire questa sorta di parcellizzazione del territorio (Di Napoli, 2016, pp. 59-62). Questo è il caso dei Dukley Gardens, resort di lusso attivato

(4) Su Kotor, Lalošević, 2003 e Martinović, 2004. Per rendersi conto dei cambiamenti intercorsi tra Budva attuale e la città negli anni Novanta, vale la pena confrontare l’odierno caos urbano – che ha però risparmiato il centro storico cinto da mura – con la città raffigurata in Kovacević, 1996, pp. 36-37.

(5) In proposito, Seferović, 2006, saggio pubblicato con il patrocinio dell’Amministrazione Municipale.

(6) Se come ricordato sopra è stata la nazionalità serba a realizzare il maggiore numero di visite in Montenegro, nel 2016 la seconda è stata quella russa, con quasi 317.000 presenze (Monstat, 2017). Per un approfondimento sul turismo russo in Montenegro, Violante, 2017.

dal 2014 sulla piccola penisola di Zavala poco a est di Budva. È dotato di servizi alberghieri di altissimo livello e con accesso diretto a una spiaggia privata. Esso, fatto di edifici moderni a coprire ampio tratto di litorale, propone vacanze in relax a costi giornalieri paragonabili a circa un mese di stipendio di un lavoratore locale. Questo complesso si configura come la punta di diamante dell'intera costa intorno a Budva, cambiata per le nuove costruzioni frutto di giganteschi investimenti senza rispetto per lo stile e le caratteristiche naturali dell'ambiente circostante. Dukley Gardens in particolare, se pure appare elegante nonché esteticamente apprezzabile dalla costa su cui è stato costruito, qualora osservato dal litorale su cui si situa la città vecchia, si presenta come un mostro ecologico e architettonico in cui, tra l'altro, il divieto di pubblico accesso alla spiaggia sottostante rimane viziato da dubbia legalità.

Molto diverso, Dukley Gardens, dal resort nella vicina penisola di Sveti Stefan (Kalezić, 1996, pp. 148-153), recentemente acquistato dal gruppo Aman Resorts. Luogo tradizionale di turismo ultra elitario, quest'ultimo ha inglobato l'intera penisola, resa inaccessibile a chi non è cliente pagante. Ma colà l'impianto urbanistico tradizionale è stato mantenuto, tanto da armonizzarsi ancora con l'architettura di impronta veneziana, caratterizzante l'intero paesaggio del vecchio Montenegro costiero. Tanto che, nonostante i costi altissimi anche di una singola stanza più che doppi rispetto a Dukley Gardens, l'offerta di Aman propone "cottage con le caratteristiche delle abitazioni degli autentici pescatori montenegrini" (7) i quali, ovviamente, di tali case mantengono ben poco.

Un nuovo "villaggio" avulso dall'ambiente circostante, abitato da ricchi turisti quasi tutti stranieri, suggerisce l'idea di colonizzatori che vivono come separati dalla popolazione locale mediante una invisibile barriera fraposta ai residenti, a cui è di fatto sottratta parte della propria città. Si tratta di Porto Montenegro, in proprietà a una società offshore registrata alle Barbados, la PM Securities presieduta dal miliardario canadese Peter Munk. Il suo territorio di 24 ettari e comprensivo di 0,6 kmq di superficie marina, coincide con quello dell'ex Arsenale di Tivat. Esso era stato uno dei porti principali della marina militare della Jugoslavia e poi della Federazione Serbia e Montenegro dal 2003 al 2006, situato su una costa di elevata suggestione estetica. Una volta privata la Serbia di uno sbocco sul mare con l'indipendenza del Montenegro nel 2006, questo nuovo stato disfattosi di una flotta non più adeguata alle proprie esigenze di difesa, aveva ceduto a Peter Munk il territorio e la marina dell'Arsenale per 90 anni, con rinnovo automatico ogni 30 anni alla scadenza dell'accordo nel 2096 (Luković, 2012).

Dopo lavori di trasformazione nel porto e la costruzione di un grande albergo di lusso ed edifici residenziali in vendita a prezzi altissimi rispetto agli standard locali, Porto Montenegro (<https://www.portomontenegro.com>) è diventato una cittadina autosufficiente inserita nel centro abitato di Tivat. È dotata di ogni tipo di esercizi commerciali, tra cui spiccano negozi con grandi firme della moda e del lusso in genere, una banca, farmacia, lavanderia, parrucchiere, spa diurna, intrattenimento per bambini, concierge, noleggio di auto, aerei ed elicotteri, vendita e charter di yacht, club nautico; possibile praticare nelle sue strutture una vita sociale separata dal contesto circostante, avvenendovi eventi come mostre d'arte, feste, esibizioni di auto d'epoca, rassegne enogastronomiche. Insomma, vi si intravede un'intenzione per nulla celata, di ricreare in Adriatico una sorta di nuova Montecarlo, abitata solo da persone abbienti che amano relazionarsi con propri simili e al riparo da interferenze con altre realtà sociali non gradite. Tutto questo pur non trattandosi di residenze stabili ma solo stagionali.

4. CONCLUSIONI. – Complessi come Dukley Gardens e Porto Montenegro non costituiscono il risultato di un fenomeno di gentrificazione, ma di una segregazione voluta per separare una casta internazionale di ricchi dalla popolazione comune. Casi, questi, in cui il turismo si è fatto strumento di divisione tra residenti e ospiti, che vivono "in due dimensioni differenti, in due universi paralleli incomunicanti" (D'Eramo, 2017, p. 141). Ma c'è di più: superato anche lo "sfiorarsi senza toccarsi" (*ibidem*), visto che in queste cittadelle esclusive o non può o non avrebbe alcun interesse ad accedere chi non appartiene all'élite economica. Una cosa mai avvenuta precedentemente in Montenegro, dove in passato anche le strutture turistiche più esclusive tipo Sveti Stefan, mantenevano una relazione estetica e culturale con il territorio circostante, senza apparire avulse da esso. Dunque, nuovi esempi di uno spazio modellato

(7) "Cottages are designed in the character of authentic Montenegrin fishermen's homes", che appare andando alle prenotazioni sul sito <https://www.aman.com/resorts/aman-sveti-stefan-island> (ultima consultazione 22-1-2018).

secondo canoni e uno stile di vita che non ha niente a che vedere con quello montenegrino. Ne sono derivati, piuttosto, mondi chiusi ignoranti sia la realtà locale sia quella storica del territorio, “non luoghi” per dirla alla Marc Augè, privi di un’identità specifica (Augè, 2008) ma simili a innumerevoli centri turistici analoghi sparsi nel mondo. Oltre ai centri frequentati dal turismo “povero” e a questi esclusivi a beneficio di una utenza particolarmente abbiente, le Bocche di Cattaro possiedono ancora tratti di costa non toccati dal turismo di massa né da quello ultra elitario; sono riconoscibili dall’impronta paesaggistica veneziana conferita dalle case e dalle chiese immerse nella natura mediterranea. Ci si riferisce, in particolare, al litorale bocchese a ovest di Kotor tra Lepetani e Mud, poco interessato dal traffico stradale e da un’edilizia invasiva, frequentato da un turismo discreto che poco ha a che vedere con quello più amante della mondanità. Tre realtà a insistere sul medesimo territorio, dunque, poco interagenti fra loro e reciprocamente estranee.

BIBLIOGRAFIA

- AUGÈ M., *Non luoghi. Introduzione a un’antropologia della surmodernità* (tit. orig. Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, 1992), Milano, Elèuthera, 2008.
- BERTIĆ I., *Nacionalni atlas Crne Gore*, Podgorica, Monde Neuf, 2005.
- BETTIZA E., “Montenegro il villaggio di Asterix”, *La Stampa*, Torino, 15 ottobre, 2000.
- BULATOVIĆ M., *Montenegro ecological state*, Podgorica, Unireks, 1996.
- D’ERAMO M., *Il selfie del mondo. Indagine sull’età del turismo*, Milano, Feltrinelli, 2017.
- DI NAPOLI M., *Gli occhiali del turista. Geografia di una società in movimento*, Bologna, Clueb, 2016.
- KALEZIĆ D., “Biser Našer turizma”, in KALEZIĆ D. (a cura di), *Budva*, Beograd, 1996, pp. 148-153.
- KAPIČIĆ A., VUJAČIĆ V., “The North”, in TOMAŠEVIĆ B. (a cura di), *Montenegro*, Podgorica, Atlas Group, 2006.
- KOVAČEVIĆ M., “Budva stari grad, o graditeljskoj baštini”, in KALEZIĆ D. (a cura di), *Budva*, Beograd, 1996, pp. 28-39.
- LALOŠEVIĆ I., *Kotor Fortress. Studies, conservation and revitalization*, Kotor, Regional Institute for the Protection of Cultural Heritage Kotor, 2003.
- LUKOVIĆ S., *Porto Montenegro, il lusso non luccica*, Osservatorio Balcani Caucaso, 19-9-2012, www.balcanicaucaso.org/aree/Montenegro/Porto-Montenegro-il-lusso-non-luccica-121727 (ultima consultazione 16-1-2018).
- MARTINOVIĆ J.J., *Hundred jewels of Kotor*, Kotor, Martinović J.J., 2004.
- MONSTAT, 2017, www.monstat.org/userfiles/file/publikacije/godisniak%202017/18.pdf (ultima consultazione 16-1-2018).
- NEW MONTENEGRO, “Casinò in Montenegro”, *New Montenegro*, Milano, s.d., www.newmontenegro.eu/turismo/casino-montenegro.aspx (ultima consultazione 22-1-2018).
- SANGUIN A.L., “Montenegro in Rebecca West Black Lamb and Grey Falcon. The literature of travellers as a source of political geography”, *Geoadria*, 16, 2011a, n. 2, pp. 253-260.
- SANGUIN A.L., “Montenegro in Rebecca West Black Lamb and Grey Falcon. The literature of travellers as a source of political geography”, Comunicazione presentata a “The IV Conference of the Adriatic Forum”, *Geopolitical Issues of the Adriatic - Yesterday, Today, Tomorrow*, Zadar, Università di Zadar, Croazia, Dipartimento di Geografia, 16-18 settembre 2011b.
- SEFEROVIĆ L. (a cura di), *Herceg Novi. 22 sage o kulturnom blagu*, Herceg Novi, SFERAart, 2006.
- TODOROVA M., *Imagining the Balkans*, Oxford, Oxford University Press, 1997.
- VIOLANTE A., “Under Pressure: The Impact of Russian Tourism Investment in Montenegro”, in HALL D. (a cura di), *Tourism and Geopolitics: Issues and Concepts from Central and Eastern Europe*, Wallingford (UK) - Boston (USA), CABI, 2017, pp. 87-96.
- WTTTC, *Travel & Tourism Economic Impact 2017 Montenegro*, London, Wttc, www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/montenegro2017.pdf (ultima consultazione 22-1-2018).

Università degli Studi di Milano: antonio.violante1@unimi.it

RIASSUNTO: Il Montenegro è stato investito da un turismo benestante che si avvale di villaggi costruiti ex novo, dotati di comfort e di servizi ad alto livello. Essi tuttavia risultano avulsi dal tradizionale contesto insediativo dei residenti. Tra i due tipi di abitati si è creata una sorta di barriera, culturale e materiale, a ostacolare un’integrazione tra insider e outsider. Ugualmente, sul litorale permangono sia un paesaggio costiero di impronta veneziana apprezzato da un altro tipo di turismo, maggiormente sensibile alla cultura e all’unicità dei luoghi, sia una cementificazione di ampi tratti costieri funzionali all’accoglienza di un turismo di massa, popolare e proveniente per buona parte dagli stati compresi in passato nella Jugoslavia. Si tratta di tre realtà sul medesimo territorio, impermeabili fra loro e dunque reciprocamente estranee.

SUMMARY: Montenegro has seen a considerable wave of wealthy tourism that requires ex novo built villages with all the comforts and high level services. However they appear to be completely separated from the traditional settlements context of the residents. Between the two types of settlements there is a sort of a barrier – cultural and physical – that prevents an integration between insiders and outsiders. Equally so, the coast maintains both a venetian-derived style that is appreciated by

another type of tourists more sensible to culture and the uniqueness of the area, and a concreting of extensive coastal areas that are to accommodate mass tourism with less spending power and coming mainly from states that use to be part of Yugoslavia. It appears obvious that there are three types of realities which coexist on the same territory, impermeable and therefore strangers one to another.

Parole chiave: squilibri territoriali, consumo di suolo, barriere socio-culturali

Keywords: territorial imbalance, soil consumption, social and cultural barriers

GIULIANO BIFOLCHI

LO SVILUPPO DI CLUSTER TURISTICI NEL CAUCASO DEL NORD COME FORMA DI CONTRASTO AI PROBLEMI SOCIOECONOMICI: IL CASO DI *KURORTI SEVERNOVO KAVKAZA*

1. INTRODUZIONE. – Il Distretto Federale russo del Caucaso del Nord (DFCN) è una delle regioni della Federazione Russa più povere e più instabili a causa dei conflitti locali che l'hanno caratterizzata a partire dalla dissoluzione dell'Unione Sovietica nel 1991, dell'insorgenza armata che nel tempo ha assunto connotati di estremismo religioso di matrice islamica, e del mancato sviluppo socio-economico dovuto a una assenza di infrastrutture e del *know-how* necessario che possano permettere la crescita economica a fronte di una significativa presenza di risorse naturali.

Il Caucaso è descritto al contempo come una 'barriera' e un 'ponte' nella regione euroasiatica: è infatti una *buffer zone* che protegge la Russia da attacchi esterni ai confini meridionali con Turchia e Iran garantendo però la connessione con paesi emergenti nel mercato energetico mondiale come Azerbaigian, Kazakhstan e Turkmenistan, con la Nuova Via della Seta, con il Vicino e Medio Oriente e con il Mediterraneo Orientale attraverso i porti del Mar Nero permettendo alla Federazione Russa di avere uno sbocco nei 'mari caldi' (Gadzhiev 2003, Friedman 2008, Mironov 2014, Friedman 2016). Negli ultimi due secoli la regione ha separato il mondo cristiano ortodosso e quello musulmano proteggendo quest'ultimo dalle mire espansionistiche russe sia nel XIX secolo quando l'Impero zarista era stato bloccato dalla lunga Guerra Caucasica (1817 – 1864), sia durante il periodo sovietico a causa delle rivolte in Dagestan e Cecenia, e sia oggi con le repubbliche nord caucasiche identificate come una 'zona neutrale' che separa la Russia dalle repubblica transcaucasiche e di conseguenza dal Vicino e Medio Oriente (Benningson Broxup 1992).

Tra le cause della criticità regionale devono essere evidenziati l'aspetto storico e religioso: il problema della militanza armata e del terrorismo di matrice islamica trova un collegamento con la Guerra Caucasica, la deportazione del 1944 di ceceni, ingusci, balkari, karachay in Asia Centrale e Siberia accusati di aver collaborato con la Germania nazista, il conflitto inguscio-osseto (1989-1992), e la Prima e la Seconda Guerra Cecena (1994-1996 e 1999-2009). Processo storico che ha delineato la tendenza regionale ad opporsi al governo centrale di Mosca e ha favorito, a partire dagli anni '90, la promozione di correnti di pensiero e confraternite *jihadiste* tra cui è possibile annoverare la *Salafiyya*, la Fratellanza Musulmana, il partito *Hizb ut-Tabir al-Islami*, i *wahhabiti*, al-Qaeda e lo Stato Islamico, che si sono andati a scontrare con l'Islam locale basato sulle confraternite *sufi* (Bensi 2014).

In effetti a seguito del primo conflitto ceceno nella regione nord caucasica si sono andati a diffondere gruppi di militanza armena che nel tempo hanno assunto una connotazione di estremismo religioso di matrice islamica come *Imarat Kavkaz* (Emirato del Caucaso) creato nel 2007 da Doku Umarov oppure *Vilayat Kavkaz*, (Provincia del Caucaso), compagine caucasica dello Stato Islamico (Leahy 2010, Borshchevskaya 2016).

L'importanza strategica che il Caucaso del Nord detiene lo rende un oggetto di primaria importanza nella politica interna ed estera russa: lo sviluppo regionale è fondamentale perché il Cremlino necessita di pacificare e controllare un'area geografica di frontiera caratterizzata da problemi socioeconomici e di sicurezza contrastati attraverso programmi federali che mirano a potenziare le infrastrutture locali, attrarre investimenti diretti stranieri (FDI), e migliorare il turismo individuato come il settore trainante del processo di sviluppo socio-economico. Il turismo è di fatti in grado di sfruttare le risorse naturali che la regione offre e garantisce maggiore visibilità alla Federazione Russa impegnata nella sua affermazione come potenza nello scacchiere geopolitico internazionale e nella promozione della sua immagine attraverso eventi sportivi internazionali come i Giochi Olimpici Invernali di Sochi 2014 e i prossimi mondiali



di calcio FIFA World Cup Russia 2018.

2. LA STRATEGIA DI SVILUPPO SOCIOECONOMICA 2025 E IL PROGETTO *KURORTI SEVERNOVO KAVKAZA*. – Nel 2010 è stata adottata la “Strategia dello Sviluppo Socio-Economico del Distretto Federale Russo del Caucaso Settentrionale per il 2025” (Strategia 2025) che prevede entro il 2025 la creazione di almeno 400 mila nuovi posti di lavoro, il calo della disoccupazione dal 16% nel 2010 al 5% nel 2025, la crescita del prodotto regionale lordo (GRP), e l’aumento dello stipendio mensile il quale dovrà passare da 9,6 a 23,8 mila rubli (Vestnik Kavkaza 2010).

Nello stesso anno è stato istituito il DFCN che ha unificato i singoli programmi di sviluppo regionali in un unico programma federale ed è stato dato vita alla North Caucasus Development Corporation JSC che ha lanciato il progetto *Kurorti Severnovno Kavkaza* (NCR) il quale prevedeva inizialmente la creazione di sette complessi turistici funzionanti per tutte le stagioni, un *cluster* turistico costiero e uno balneare. Il 2 dicembre 2010 è stata creata la Open Joint-Stock Company Northern Caucasus Resorts (NCR OJSC), società per azioni che gestisce i finanziamenti e coordina l’attività di attrazione di FDI e nel 2014 è stato istituito il Ministero degli Affari del Caucaso del Nord.

Obiettivo del progetto NCR è la creazione entro il 2025 di più di 31 mila posti di lavoro e l’attrazione di turisti russi e stranieri per un totale di 5,5 milioni di persone annue che potranno usufruire di strutture turistiche invernali, estive, centri benessere e medici. Ai centri turistici si affiancano le Zone Economiche Speciali (SEZ) che supportano la Strategia 2025 in una regione transfrontaliera i cui problemi sociali, secondo Mosca, sono da ricercare nella depressione economica e nel fallimento nel garantire l’impiego lavorativo alla popolazione. Problemi che devono essere contrastati con la creazione di posti di lavoro e l’attrazione di investimenti tramite un supporto governativo significativo caratterizzato dall’assunzione da parte dello Stato dei maggiori rischi in modo da superare la riluttanza degli investitori dovuta dalla precarietà del DFCN (Starodubrovskaya 2014).

Con le Olimpiadi Invernali di Sochi 2014 il Cremlino ha in effetti voluto mostrare i progressi raggiunti in merito alla sicurezza, alla realizzazione di strutture di livello mondiale per quel che riguarda il turismo montano e sciistico e alla possibilità di ospitare eventi di portata globale nella regione caucasica (Müller *et al.* 2014). Il successo promosso da Mosca è stato controbilanciato però dalle spese sostenute che hanno raggiunto un budget stimato pari a 55 miliardi di dollari e avuto una incidenza negativa a livello regionale in concomitanza con la crisi economica russa e la svalutazione del rublo. Sochi 2014 ha interessato tutto il *limes* caucasico il quale oltre a essere la frontiera meridionale della Russia è anche il banco di prova per la tenuta geopolitica del paese sia verso l’interno che verso l’esterno: le Olimpiadi ed il progetto NCR sono quindi una scommessa ambiziosa di Mosca perché localizzati in una delle regioni più depresse e travagliate della Federazione Russa considerata sia un ‘ponte’ ma anche una ‘barriera’ euroasiatica.

3. VALUTAZIONE ED EFFETTI DEL PROGETTO *KURORTI SEVERNOVO KAVKAZA*. – Le critiche inerenti la Strategia 2025 e la tendenza di destinare copiosi investimenti nel Caucaso del Nord vengono spesso correlate alla corruzione e alla mancanza di effetti immediati e molteplici sull’economia regionale. Date le caratteristiche geografiche, storiche, religiose, etniche ed economiche uniche del DFCN, l’approccio sistematico del Cremlino nella gestione e sviluppo dell’area è stato giudicato errato, perché si è andato a scontrare con le realtà locali provocando danni ai piccoli produttori e favorendo un cambiamento nell’assetto delle comunità percepito come un attacco al retaggio storico e alle tradizioni (Kolosov *et al.* 2016).

La strategia del Cremlino ha quindi accentuato la delineazione di uno scenario che vede i cittadini nord caucasici istruiti ricercare al di fuori del DFCN un futuro migliore a causa della sfiducia nei confronti delle opportunità locali e di una politica regionale caratterizzata dalla predilezione dei membri di un clan o gruppo etnico rispetto ad altri. Coloro che non hanno accesso ad una istruzione superiore, essendo incapaci di partecipare al processo di sviluppo, ripongono invece le loro speranze nell’Islam radicale abbandonando il mondo del lavoro e favorendo così un flusso migratorio in ingresso dalle altre regioni della Federazione Russa (Abdulagatov 2013). L’ingresso di lavoratori dalle altre regioni russe nel DFCN e l’affiliazione all’Islam radicale da parte dei giovani sono possibili cause di ulteriore instabilità regionale promotrice di un conflitto interno tra la popolazione locale e gli immigrati per l’accesso ai posti

di lavoro (Starodubrovskaya 2014).

I detrattori del progetto NCR e della Strategia 2025 ne hanno sottolineato l'insostenibilità finanziaria, secondo il modello di sviluppo vigente, e le continue battute di arresto, in special modo dopo le sanzioni economiche a seguito della Crisi Ucraina. L'approccio allo sviluppo turistico è stato etichettato come errato perché non ha tenuto conto degli aspetti politici, religiosi, interetnici e di sicurezza della regione, mentre l'impossibilità del Cremlino di supportare tutti i 7 progetti di costruzione di resort turistici ha causato il ridimensionamento del progetto NCR che ha focalizzato gli sforzi soltanto sui complessi turistici di Arkhyz, Elbrus-Bezengi e Veduchi (Vatchagaev 2014).

Tale cambiamento della strategia turistica è stato inquadrato all'interno della crisi economica russa e al fatto che il DFCN è a rischio default finanziario a causa dell'eccessiva dipendenza delle repubbliche caucasiche da Mosca con maggior rischio per Dagestan, Inguscezia e Cecenia, stati che registrano la principale attività dell'insorgenza armata il cui 80% del budget nazionale è costituito dai fondi federali russi (Konarzewska 2015). A queste problematiche si aggiungono inoltre l'uso indiscriminato della forza durante le operazioni di anti-terrorismo, l'assenza di un processo elettorale libero e democratico, la mancanza di trasparenza e la diffusa corruzione. Lo sviluppo dell'economia informale e dell'agricoltura, settori che vedono come sfide future la modernizzazione delle infrastrutture, deve essere favorito rispettando la microeconomia locale delle comunità multietniche e la risoluzione delle problematiche inerenti la privatizzazione della terra (International Crisis Group 2015).

Occorre rilevare che la svalutazione del rublo e l'impossibilità di viaggiare all'estero per la maggior parte dei funzionari ministeriali russi ha però provocato un incremento del turismo sul territorio nazionale del 40% registrando per la sola area di Sochi un totale di 5.4 milioni di turisti nel 2014 con stime in crescita per gli anni successivi. A fronte di una riduzione del budget nazionale per lo sviluppo turistico da 15 miliardi a 5.2 miliardi di rubli decisa nel 2015 per contrastare la crisi economica e le spese russe per la modernizzazione delle strutture turistiche in Crimea, anche se il DFCN è stato danneggiato dalla diminuzione dei fondi statali, la crescita turistica nazionale potrebbe rappresentare un incentivo alla PMI locale caucasica producendo effetti positivi insperati e non previsti (Novikova & Tkachenko 2015).

Lo sviluppo turistico evidenzia due principali problemi regionali: la sfida delle lobby locali nel garantirsi i fondi statali che spesso genera la presentazione di diversi progetti economici con standard qualitativi bassi e il cambiamento dell'assetto politico-economico regionale, e i diritti sulla spartizione della terra che detengono un elevato potenziale di conflitto perché la regione è caratterizzata da una densità della popolazione elevata a fronte di una scarsa disponibilità terriera. Il passaggio da una economia tradizionale agricola e di pastorizia ad un sistema economico incentrato sul turismo, attrazione investimenti e attività di business nelle SEZ, interessa direttamente la popolazione locale e le PMI che costituiscono il sostrato economico principale regionale generando diffidenza nei confronti delle autorità centrali promotrici del progetto NCR (Kolosov *et al.* 2016).

4. CONCLUSIONI. – Il DFCN per la sua collocazione geografica può considerarsi a tutti gli effetti 'barriera' e 'ponte' euroasiatico che ha ereditato problematiche dovute al processo storico, agli interessi geopolitici di attori regionali e internazionali e alla sua configurazione demografica caratterizzata da un numero elevato di gruppi etnici e linguistici e dalla presenza di diverse confessioni religiose quali l'Islam, il Cristianesimo, l'Ebraismo e il Buddismo.

La Russia ha puntato sul turismo con l'obiettivo di trasformare il DFCN in una meta di attrazione turistica nazionale e internazionale, ma a fronte degli ingenti sforzi economici prodotti dal Cremlino, affiancati da operazioni militari contro la minaccia terroristica, attualmente la Strategia 2025 e il progetto NCR non hanno ancora dato i risultati attesi generando invece un maggiore scetticismo tra gli esperti e la popolazione locale sulla loro reale utilità nella regione.

Se i maggiori problemi allo sviluppo del progetto NCR sono dati dalla necessità di attrarre investimenti stranieri e dalla riluttanza da parte della popolazione locale nei confronti di un business inteso maggiormente come una minaccia per la PMI locale e i delicati equilibri politici ed economici, esiste però un reale potenziale della regione che deve essere sfruttato per superare lo *status quo* fino ad ora esistente e fare in modo che la Strategia 2025 e il turismo regionale possano realmente dare i risultati sperati.

Lo sviluppo di un business innovativo nell'industria del turismo è uno dei fattori maggiormente

importanti per favorire l'impiego dei giovani del DFCN. Tra le soluzioni proposte figurano la possibilità di sfruttare il turismo montano, ricreativo, culturale, sportivo, medico e del benessere considerati i settori maggiormente attrattivi per il volume della potenziale domanda e i vantaggi legislativi e finanziari offerti. Divengono fondamentali operazioni di marketing e comunicazione che possano concentrare l'attenzione sulle aree interessate e permettere l'accesso alle informazioni a livello mondiale, favorendone così la promozione, a cui dovranno essere aggiunti opportuni *cluster* medici e costieri che garantiranno occupazione giovanile. La costruzione di fattorie e centri di produzione alimentari locali sono state individuati come un ulteriore incentivo al lavoro giovanile direttamente collegato con il turismo grazie alla possibilità di favorire l'accesso ai visitatori a un tipo di cucina locale ed etnica con prodotti del territorio (Tappaskhanova *et al.* 2015).

Lo sviluppo tecnologico e l'innovazione dei *cluster* sono stati visti come dei fattori guida per la crescita economica regionale grazie allo sfruttamento delle risorse di cui dispone il DFCN e dovranno essere sostenuti da strumenti finanziari ed economici a livello sia federale che regionale. È necessaria inoltre la creazione di un sistema di sub-appalto che permetta alle numerose compagnie di grande capacità di stabilire un rapporto di lavoro attraverso opportuno contratto con il mondo delle PMI, l'implementazione dei programmi statali per ridurre il rischio di impresa e per favorire la compensazione del rischio di perdite, lo sviluppo di *cluster* innovativi nelle aree interessate dai maggiori centri di ricerca universitari, e l'aumento della cooperazione tra il mondo accademico e quello imprenditoriale, in special modo nei settori turismo, biotecnologie, farmaceutico, agrario e dell'IT (Eneev & Cherkesov 2014, Veselovsky *et al.* 2015).

Qualora il Cremlino riuscisse a risolvere le problematiche legate all'imprenditoria, amministrazione e istruzione, la possibilità di portare a compimento il progetto NCR favorirebbe un apporto annuo di 100 miliardi di dollari alla regione fornendo inoltre un nuova ideologia di sviluppo regionale che vedrà la trasformazione dei *cluster* inattivi in centri dinamici collegati al mondo dell'imprenditoria e dell'educazione (Anokhina e Mochal'nikov, 2015).

BIBLIOGRAFIA

- ABDULAGATOV Z.M., “Абдулагатов Исламское массовое сознание на Северном Кавказе XXI в.: Дагестан, Кабардино-Балкария, Чечня”, *Pax Islamica*, 2, 2013, pp. 138-159.
- ANOKHINA M.Y., MOCHAL'NIKOV V.N., “Cluster Technologies in Regional Development Control System”, *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6, 2015, pp. 546-555.
- BENNINGSSEN BROXUP M, *The North Caucasus Barrier. The Russian Advance towards the Muslim World*, New York, St. Martin's Press, 1992.
- BENSI G., “Sochi 2014: l'avanzata jihadista nel Caucaso”, 2014, www.ispionline.it/it/pubblicazione/sochi-2014-lavanzata-jihadista-nel-caucaso-9782 [Accesso: 25 Febbraio 2018].
- BORSHCHEVSKAYA A., “The Islamic State Comes to Russia”, *The Journal of International Security Affairs*, 2016, pp. 27-32.
- ENEEV D.O., SHERKESOV R.M., “Туристический кластер как инструмент обеспечения экономической безопасности Северо-Кавказского федерального округа”, *Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ»*, 3, 2014, pp. 87-97.
- FRIEDMAN G., “10 maps that explain Russia's strategy”, *Business Insider*, 2016, <http://static2.businessinsider.com/image/56ab8a3dc08a8036008bd9e5-1200/most-of-russias-population-lives-along-the-western-border.jpg> [Accesso: 12 Gennaio 2018].
- FRIEDMAN G., *The Geopolitics of Russia: permanent struggle*, Austin, Stratfor, 2008, www.colorado.edu/geography/class_homepages/geog_4892_sum10/Geopoliticsofrussia_stratfor.pdf [Accesso: 8 Gennaio 2018].
- GADZHIEV K., *Геополитика Кавказа*. Mosca, Международные отношения, 2003.
- INTERNATIONAL CRISIS GROUP, “The North Caucasus the Challenge of Integration (IV) Economic and Social Imperative”, *Europe Report n. 237*, Brussels, Belgium, International Crisis Group, 2015, www.crisisgroup.org/europe-central-asia/caucasus/russianorth-caucasus/north-caucasus-challenges-integration-iv-economic-and-social-imperatives [Accesso: 25 Febbraio 2018].
- INTERNATIONAL CRISIS GROUP, “Too Far, Too Fast: Sochi, Tourism and Conflict in the Caucasus”, *Europe Report n. 228*, Bruxelles, International Crisis Group, 2014, www.ecoi.net/en/file/local/1317686/1002_1391196745_228-too-far-too-fast-sochi-tourism-and-conflict-in-the-caucasus.pdf [Accesso: 27 Febbraio 2018].
- KOLOSOV V., VENDINA O., GRITSENKO A., GLEZER O., PANIN A., SEBENTSOV A., ZOTOVA M., *Consequences of Economic and Social Transformation Policies in the North Caucasus*, 2016a, www.cascade-caucasus.eu/wp-content/uploads/2016/04/CASCADE-D4.1.pdf [Accesso: 25 Febbraio 2018].
- KOLOSOV V., VENDINA O., GRITSENKO A., PANIN A., SEBENTSOV A., ZOTOVA M., STRELETSKII V., *Local Modernisation Initiatives in the North Caucasus*, 2016b, www.cascade-caucasus.eu/wp-content/uploads/2016/11/D4.2-Local-Modernisation-Initiatives-in-the-Caucasus.pdf [Accesso: 25 Febbraio 2018].

- KONARZEWSKA N., *Economic crisis looms in the North Caucasus. The Central Asia-Caucasus Analyst*, 2015, www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13262-economic-crisis-looms-in-the-north-caucasus.html [Accesso: 24 Febbraio 2018].
- LEAHY K.D., "From Racketeer to Emir: A political portrait of Doku Umarov, Russia's most wanted man", *Caucasian Review of International Affairs*, 4, 2010, pp. 248-270.
- MINKAVKAZ, "Концепция развития транспортно-логистического кластера в Каспийском бассейне" (Concezione di sviluppo del cluster logistico e dei trasporti nel bacino caspico), 2017, www.minkavkaz.gov.ru/upload/iblock/678/kontseptsiya-razvitiya-transportnologisticheskogo-klastera-v-kaspiyskom-bassejne.pdf [Accesso: 12 Gennaio 2018].
- MIRONOV K., "Geopolitical significance of the North Caucasus to the Russian Federation", *Center for Strategic Assessment and Forecast*, 2014, <http://csef.ru/en/oborona-i-bezopasnost/340/geopoliticheskoe-znachenie-severnogo-kavkaza-dlya-rossijskoj-federacii5919> [Accesso: 18 Gennaio 2018].
- MÜLLER M., ORTUNG R.W., ZHEMUKHOV S., "The Sochi Olympics", *Russian Analytical Digest*, 143, 2014, pp. 2-12.
- NOVIKOVA N., TKACHENKO N., "Falling Ruble Increases Demand for Domestic Tourism", *The Moscow Times*, 2015, <http://old.themoscowtimes.com/realestate/quarterly/article/516814.html> [Accesso: 25 Febbraio 2018].
- SOULEIMANOV E.A., "The impact of Russia's Turkey sanctions on the North Caucasus", *The Central Asia-Caucasus Analyst*, 2016, www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13326-the-impact-of-russias-turkey-sanctions-on-the-north-caucasus.html [Accesso: 20 Febbraio 2018].
- STARODUBROVSKAYA I., "The North Caucasus in 2013: the conflicts are escalating", *Russia Economy in 2013. Trends and Outlooks*, Mosca, Gaidar Institute Publishers, 2014, pp. 494-499.
- TAPPASKHANOVA E.O., MUSTAFAYEVA Z.A., LIGIDOV R.M., KUDASHEVA, N.Z., "Development of Innovative Business in the Industry Tourism as the Most Important Factor of Employment of Youth in North Caucasian Federal District", *International Business Management*, 9, 2015, pp. 1668-1678.
- VATCHAGAEV M., "Impact of Sanctions Likely Causes Moscow to Halt North Caucasus Tourism Projects", *Eurasia Daily Monitor*, 11, 2014, <https://jamestown.org/program/impact-of-sanctions-likely-causes-moscow-to-halt-north-caucasus-tourism-projects/> [Accesso: 25 Febbraio 2018].
- VATCHAGAEV M., "Unresolved Historical Territorial Disputes add to North Caucasus Tensions", *North Caucasus Weekly*, 17, 2016, <https://jamestown.org/program/unresolved-historical-territorial-disputes-add-to-north-caucasus-tensions-2/> [Accesso: 25 Febbraio 2018].
- VESELOVSKY M.Y., POGODINA T.V., IDILOV I.I., ASKHABOV R.Y., ABDULKADYROVA M.A., "Development of Financial and Economic Instruments for the Formation and Management of Innovation Clusters in the Region", *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6, 2015, pp. 116-123.
- VESTNIK KAVKAZA, "The Strategy of Social-Economic Development of the North Caucasus Federal District until 2025", *Vestnik Kavkaza*, 2010, <http://vestnikkavkaza.net/analysis/society/6671.html> [Accesso: 2 Maggio 2017].

Università Tor Vergata di Roma: giuliano.bifolchi@gmail.com

RIASSUNTO: La regione nord caucasica per la sua collocazione geografica è stata definita al contempo un ponte di connessione tra Europa e Asia e una barriera che nei secoli ha diviso il mondo cristiano da quello musulmano e l'Occidente dal Vicino e Medio Oriente. Fin dall'antichità fondamentale per la sua collocazione strategica, attualmente il Caucaso del Nord fa parte della Federazione Russa e ha ereditato una serie di problematiche storiche, socio-culturali ed economiche tipiche di un'area di frontiera che sono esplose, a seguito del crollo dell'Unione Sovietica, in conflitti etnici, militanza armata in opposizione al governo centrale, affermazione dell'Islam politico e presenza di gruppi terroristici. Per superare questa situazione di crisi il Cremlino ha deciso nel 2010 di avviare una strategia di sviluppo socioeconomica incentrata sulla realizzazione di cluster turistici per diminuire la disoccupazione e favorire lo sviluppo economico puntando sulle risorse naturali e cercando di coinvolgere le diverse comunità locali. Obiettivo di questa ricerca è lo studio del progetto *Kurorti Severnovo Kavkaza* (Resort Caucaso del Nord) attraverso l'analisi sia delle politiche perpetrate dalle istituzioni governative sia della recezione/reazione delle comunità locali alla strategia di sviluppo di cluster turistici nella regione nord caucasica. Tale strategia politico-economica del Cremlino interessa un'area di frontiera importante come il Caucaso del Nord ed è connessa con il programma nazionale russo di potenziamento del settore turistico nelle regioni meridionali attraverso l'attrazione di FDI e l'organizzazione di eventi di portata mondiale come le Olimpiadi Invernali di Sochi 2014 ed i Mondiali di Calcio 2018.

SUMMARY: The North Caucasus region for its geographical location has been defined at the same time a "bridge" connecting Europe and Asia and a "barrier" that over the centuries has divided the Christian and the Muslim worlds and the West from the Near and Middle East. Since ancient times the region has played a fundamental role for its strategic location. Nowadays the North Caucasus is part of the Russian Federation characterised by historical, socio-cultural and economic problems typical of a border area. After the collapse of the Soviet Union, the regional troubles have erupted in ethnic conflicts, armed militancy in opposition to the central authority, radicalisation, the affirmation of political Islam and the rise of terrorist groups. To overcome this critical situation in 2010 the Kremlin adopted a strategy of socio-economic development focused on the creation of tourist clusters whose primary goals are the reduction of unemployment, the promotion of economic growth thanks to the exploitation of natural resources and the involvement of local communities. This paper aims at analysing the *Kurorti Severnovo Kavkaza* (Northern Caucasus Resort) project considering both the policies perpetrated by government institutions and the local communities' reception/reaction to the strategy of developing tourist clusters in the Northern Caucasian region.

The Kremlin's political and economic strategy interests a critical border area such as the North Caucasus and is connected to the Russian national program of strengthening the tourism sector in the southern regions through the attraction of FDI and the organisation of worldwide events such as the 2014 Sochi Winter Olympic Games and the 2018 FIFA World Cup.

Parole chiave: Caucaso del Nord, turismo, Kurorti Severnovo Kavkaz

Keywords: North Caucasus, tourism, Kurorti Severnovo Kavkaza

INDICE

LIDIA SCARPELLI, <i>Presentazione</i>	pag.	5
MARINA FUSCHI, <i>Introduzione – Barriere, oltre la globalizzazione</i>	»	9
PIERGIORGIO LANDINI, <i>Intervento</i>	»	17
JOSEPH SALUKVADZE, <i>Relazione – Barriers of the Past and Future: (Re)Configuring Spaces and Lives</i>	»	23

Sessione 1 – Dinamiche geoeconomiche e tecnologiche dell'internazionalizzazione dei servizi bancari a sostegno delle PMI nei mercati esteri

FRANCESCO CITARELLA, MARIA GIUSEPPINA LUCIA, <i>Introduzione</i>	»	35
FRANCESCO CITARELLA, <i>Technological clusters to limit barriers to SME internationalisation</i>	»	37
MARIA GIUSEPPINA LUCIA, <i>Modelli emergenti di intermediazione per le PMI e le sfide per il credito tradizionale</i>	»	45
CHRISTIAN SELLAR, <i>Conceptual barriers in Anglo American geography's treatments of the State: examples from 20th century Italy</i>	»	55
GIANFRANCO BATTISTI, <i>Dopo la globalizzazione. Verso un ritorno alle “gabbie d'oro”?</i>	»	61
STEFANO VALDEMARIN, <i>Creatori di insidership: il ruolo di Crédit Agricole nell'internazionalizzazione delle PMI italiane in Francia</i>	»	69
ROBERTO SCHIESARI, LUIGI BOLLANI, ENRICO BATTISTI, <i>PMI ed internazionalizzazione: un'indagine empirica sulle imprese italiane a conduzione familiare</i>	»	77
MARIA ANTONIETTA CLERICI, <i>Verso Est. Le reti del commercio dei servizi di architettura e ingegneria di Italia e Germania nell'Unione Europea</i>	»	81

Sessione 2 – Le barriere ai flussi logistici tra economia globalizzata e industria 4.0

VITTORIO AMATO, <i>Introduzione</i>	»	93
LUCIA SIMONETTI, <i>Tra globalizzazione e protezionismo. Ostacoli e aperture nella geografia dei flussi commerciali internazionali</i>	»	95
VIVIANA D'APONTE, <i>La Brexit una barriera nell'interscambio di forza lavoro e beni con l'UK</i>	»	103
STEFANO DE FALCO, <i>Paradigms and barriers in the African transition from II to IV industrial revolution</i>	»	111

TERESA AMODIO, Alleanze strategiche e barriere di accesso nel trasporto marittimo commerciale a scala globale	pag. 117
ILARIA GRECO, ANGELA CRESTA, La geopolitica dei mari e la “guerra” dei canali e dei nuovi passaggi marittimi e terrestri	» 125
GIOVANNA GALEOTA LANZA, One Bealt One Road: il sistema logistico italiano tra nuove opportunità e vecchie barriere	» 133
DANIELA LA FORESTA, ARKADIUSZ MODRZEJEWSKY, Tra tradizione e innovazione. La sfida dell’industria cantieristica della regione Pomerania	» 143
MARCELLO TADINI, Il corridoio ferroviario euro-asiatico: le barriere ai flussi logistici	» 151
ANTONELLA RINELLA, FRANCESCA RINELLA, Il caso del gasdotto TAP (Trans Adriatic Pipeline) tra conflitti locali e processi di governance multilivello	» 159
ASTRID PELLICANO, Economia ed ecologia: possibili barriere nello sfruttamento degli idrocarburi lucani	» 167
VITTORIO AMATO, Le Zone Economiche Speciali. Definizioni, evoluzione e dimensione del fenomeno	» 177

Sessione 3 – La transizione verso la sostenibilità come modello analitico/teorico per il superamento delle barriere poste alle questioni ambientali

MARCO GRASSO, FILIPPO RANDELLI, <i>Introduzione</i>	» 187
STEFANIA ALBERTAZZI, Conflitti socio-ambientali nella foresta Mau (Kenya)	» 189
VALERIO BINI, Sostenibilità e giustizia ambientale. I progetti di New Cities in Africa	» 195
ADRIANA CONTI PUORGER, Antropocene: le barriere nella relazione uomo ambiente	» 201
DOMENICO DE VINCENZO, Il confine come barriera selettiva. Problemi ambientali nella regione frontaliere tra Messico e Stati Uniti	» 209
GIORGIA IOVINO, Barriere nell’accesso alla terra. Il caso italiano	» 215
FILIPPO RANDELLI, FEDERICO MARTELLOZZO, L’impatto territoriale del turismo nelle aree rurali. Il caso di studio della Toscana	» 227
NATASCIA MALINCONICO, Biodiversità, un valore sovranazionale: soluzioni diverse, un’unica strategia	» 239

Sessione 4 – Migrazioni: tra radici e approdi, oltre le barriere

SILVIA ARU, TERESA GRAZIANO, FULVIO LANDI, PIERLUIGI MAGISTRI, <i>Introduzione</i>	» 247
--	-------

FULVIO LANDI, PIERLUIGI MAGISTRI, Immigrazione e nuove territorialità: il ruolo del portato culturale-religioso tra barriere invisibili e arricchimenti nella diversità	pag. 251
CATERINA NICOLAIS, I bangladesi in Italia: dal lavoro dipendente al lavoro autonomo	» 259
SILVIA OMENETTO, Oltre le barriere: dal mimetismo alla riqualificazione architettonica e urbana delle <i>musalla</i> di Roma	» 265
SILVIA ARU, TERESA GRAZIANO, Il sistema di “accoglienza” europeo per i richiedenti asilo tra spazi formali e informali	» 273

Sessione 5 - Barriere insediative: segregazione etnica e marginalità sociale negli spazi urbani

DIONISIA RUSSO KRAUSS, <i>Introduzione</i>	» 283
GUIDO LUCARNO, Emergenze inclusive, buone pratiche e ghettizzazioni in periferie con elevata pressione immigratoria: il caso di Baranzate	» 287
NADIA MATARAZZO, Barriere socio-spaziali: l'insediamento degli immigrati nel Litorale Domitio	» 295
FABIO AMATO, L'area della stazione di Napoli: fragile cantiere dell'interculturalità	» 301
MARIANNA BOVE, Urban barriers: european suburbs between marginality and cohesion	» 307
GIUSEPPE TERRANOVA, Il ruolo dei privati come attori geopolitici dell'accoglienza dei rifugiati: il caso canadese	» 315

Sessione 6 - Strategie per la riduzione del rischio disastri: barriere ad un approccio interdisciplinare

FAUSTO MARINCIONI, <i>Introduzione</i>	» 325
ELEONORA GUADAGNO, Barriere amministrative alla prevenzione del rischio: il caso dell'area vesuviana	» 327
GIANDIEGO CARASTRO, Il processo di consultazione pubblica sui rifiuti radioattivi in Italia	» 335
FEDERICA APPIOTTI, MATTIA BERTIN, DENIS MARAGNO, FRANCESCO MUSCO, Limiti e barriere alla gestione della vulnerabilità alla scala urbana	» 341
SARA BONATI, La riduzione del rischio idrogeologico nella città metropolitana di Genova. Barriere ad un approccio sociale	» 349
CRISTINA CASAREALE, ALESSANDRA COLOCCI, La gestione adattativa della sanità pubblica ai cambiamenti climatici	» 355
BEATRICE GATTO, FAUSTO MARINCIONI, Disabilità e spazi accessibili: verso lo sviluppo di nuove strategie di pianificazione dell'emergenza	» 361

ELEONORA GIOIA, Indicatori COGES, una metodologia per la valutazione della riduzione del rischio alluvione nel progetto europeo Life Primes	pag. 367
SIMONA DE ROSA, Overcoming institutional and technological barriers for the improvement of crisis management at european level. The case study of the SECINCoRE Project	» 375
MARIA TERESA CARONE, La comunicazione come strategia per la riduzione del rischio alluvione (il caso del Progetto Primes)	» 381

Sessione 7 – Sport e barriere: opportunità per superarle oppure ostacoli da affrontare?

ANDREA GIANSAANTI, <i>Introduzione</i>	» 393
GIAN LUIGI CORINTO, Lo sport per unire il Mar Mediterraneo	» 397
ENRICO SQUARCINA, Vela d’altura: barriere abbattute e barriere persistenti	» 403
MARTINA TISSINO DI GIULIO, City of Manchester: da città industriale a sport village	» 409
MARIA LAURA GASPARINI, Giú le barriere: lo sport come strumento di inclusione dei soggetti diversamente abili	» 415
ANDREA GIANSAANTI, Quando lo sport annulla le distanze	» 423

Sessione 8 – Barriere fluide: le città cosmopolite

GIOVANNI MODAFFARI, <i>Introduzione</i>	» 433
GIOVANNI MODAFFARI, Le città simili a un mondo	» 435
GIULIA VINCENTI, Gli spazi del viaggio e la rappresentazione del mondo: Costantinopoli dagli occhi di Cornelio Magni	» 441

Sessione 9 – Territori amministrati: Regioni, Città Metropolitane, Aree Vaste e la nuova geografia politica dell’Italia

FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, <i>Introduzione</i>	» 449
ROBERTA GEMMITI, Dalle aree metropolitane, un’occasione di riflessione su dualismi, confinamenti, barriere	» 453
PATRIZIA ROMEI, Ripensare l’analisi scalare: il ruolo delle interazioni negli spazi urbano metropolitani	» 459
MARIA PREZIOSO, Quale possibile ipotesi organizzativa per il rilancio competitivo del modello metropolitano nazionale? Una proposta metodologica	» 467

FIorenzo FERLAINO, <i>Tertium datur? Le Macroregioni</i>	pag. 479
VALERIA LINGUA, MATTEO PUTILLI, <i>Conflitti d'area vasta. Geografie, rappresentazioni, governo</i>	» 489
LUDOVICA LELLA, FRANCESCA S. ROTA, <i>L'area vasta e il riequilibrio intra-regionale. Il dinamismo della periferia e il ruolo degli AIT nella Regione Piemonte</i>	» 497
PAOLO MOLINARI, <i>Innovazioni, ambizioni e conflitti istituzionali in Lombardia: le ricadute territoriali della Legge 56/2014</i>	» 509
SERGIO ZILLI, <i>“Non tutti nella capitale sbocciano i fiori del male, qualche assassinio senza pretese lo abbiamo anche noi in paese”: riordino territoriale e fusione di comuni dopo la Legge 56 del 2014</i>	» 515
CARLO VALORANI, <i>Per un progetto paesistico nell'area metropolitana di Roma</i>	» 523
ANGELA D'ORAZIO, <i>Città metropolitana di Roma Capitale: opportunità e barriere alla cooperazione</i>	» 533
MARINA FUSCHI, ALDO CILLI, <i>La conurbazione centro adriatica abruzzese: una piccola “metropoli” di rango sovra regionale</i>	» 543

Sessione 10 – Waterfront delle città del Mediterraneo. Barriere: confini o frontiere?

SIMONE BOZZATO, GIACOMO BANDIERA, <i>Introduzione</i>	» 555
SIMONE BOZZATO, GIACOMO BANDIERA, <i>Waterfront urbani mediterranei: confine o frontiera. Identità e riterritorializzazione</i>	» 557
BARBARA DELLE DONNE, <i>Dinamiche città/porto in ambito mediterraneo</i>	» 563
ANTONELLA ROMANELLI, <i>Riscoprire Bagnoli: la nuova frontiera del waterfront</i>	» 569
SIMONA GIORDANO, <i>Biodiversità e tutela dei waterfront: il caso dell'Area Marina Protetta delle Isole Tremiti</i>	» 575

Sessione 11 – Nuove forme di rigenerazione urbana tra pratiche e politiche: superare barriere, costruire barriere

RAFFAELLA COLETTI, CHIARA RABBIOSI, <i>Introduzione</i>	» 587
VITO GIANNINI, MAURILIO PIRONE, <i>Gli spazi liberati tra welfare di prossimità, partecipazione politica e istanze legislative: il caso di L'Abas nel centro storico di Bologna</i>	» 591
GERMANA CITARELLA, <i>L'apporto del capitale sociale alla riduzione dei processi di distanziamento negli spazi pubblici urbani</i>	» 597

CESARE DI FELICIANTONIO, L'economia politica dei processi di rigenerazione urbana <i>smart</i> . Uno sguardo su Milano	pag. 605
GIACOMO ZANOLIN, Ibridazioni nella regione urbana milanese: Campus Spark a Bereguardo	» 611
MARCO TONONI, ANTONELLA PIETTA, Mappiamo le culture. Un'indagine sulla città che cambia	» 617
MARIATERESA GATTULLO, Nuovi comportamenti "generativi" per vecchi vuoti urbani: la rete dei laboratori urbani in Puglia	» 625
CRISTIANA RANIERI, Economia sociale e territorio, prospettive e strumenti di generatività di benessere a livello locale	» 633
RACHELE PIRAS, Città senza barriere. Utopia o possibile gestione degli spazi pubblici? Il caso di Cagliari	» 641
TIZIANO GASBARRO, Ridefinire l'urbano: dal vuoto residuale all'inclusione strutturale	» 651

Sessione 12 – Industria 4.0: i sistemi produttivi locali e le "barriere" dell'economia digitale

BERNARDO CARDINALE, ROSY SCARLATA, <i>Introduzione</i>	» 659
PAOLA SAVI, C'era una volta... il modello Veneto. Dalla vecchia manifattura all'industria 4.0?	» 663
ROSY SCARLATA, I distretti marchigiani e la sfida della manifattura 4.0: prospettive e criticità dell'industria calzaturiera	» 671
BERNARDO CARDINALE, I nuovi orizzonti dell'economia digitale in Abruzzo: il ruolo del Polo di Innovazione Automotive	» 679
ANTONIETTA IVONA, DONATELLA PRIVITERA, Strategie pubbliche e digitalizzazione delle imprese locali	» 685
ADRIANA SCARLET SFERRA, La sfida "edilizia 4.0": da settore delle costruzioni a settore dell'ambiente costruito	» 693
MARCO BROGNA, Il contratto di rete. Un nuovo strumento di sviluppo locale	» 699

Sessione 13 – Sovranità, identità e confini nell'era (post) globale, tra vecchie e nuove barriere

LUCA ZARRILLI, DANIELE MEZZAPELLE, <i>Introduzione</i>	» 709
DANIELE PARAGANO, La militarizzazione dei confini: dinamiche recenti ed implicazioni nel dibattito sulla sovranità	» 711
TAMAR DOLBAIA, JOSEPH SALUKVADZE, LUCA ZARRILLI, Nuove barriere, "borderscapes" e frammentazione politica nel Caucaso meridionale post-sovietico	» 717

ANTONELLO SCIALDONE, Territori contesi e progetti identitari nella crisi ucraina	pag. 727
ROSALINA GRUMO, Centralismo e autonomie locali. L'utopia nella sfida della Catalogna (Spagna)	» 735
MICHELE PIGLIUCCI, L'autonomismo triestino e la crisi dello Stato-Nazione. Appunti per una geografia dell'identità	» 741
SILVIA SCORRANO, Dal Mediterraneo all' "Euro-Mediterraneo", dall'identità all'integrazione: alcuni spunti di riflessione	» 749
DANIELE MEZZAPELLE, (In-)linea di confine: dalla cyber-territorialità alla cyber-sovrantà e viceversa	» 755

Sessione 14 – Turismo e squilibri territoriali: opportunità e barriere allo sviluppo

DANTE DI MATTEO, VALENTINA EVANGELISTA, FABRIZIO FERRARI, GIACOMO CAVUTA, <i>Introduzione</i>	» 765
STEFANIA CERUTTI, ELISA PIVA, CESARE EMANUEL, ANNA MARIA PIOLETTI, Il superamento delle barriere amministrative attraverso la creazione di marchi turistici. Il caso Alto Piemonte	» 767
PERIS PERSI, MONICA UGOLINI, Nuove opportunità e antiche barriere. Il turismo nelle Marche	» 775
MARCELLA DE FILIPPO, LIVIO CHIARULLO, I borghi di Castelmezzano e Pietrapertosa: da area svantaggiata a territorio resiliente	» 781
SONIA GAMBINO, La risorsa vinicola nell'area crotonese: elemento di attrattività in un'area svantaggiata	» 791
FRANCESCO DE PASCALE, The proposal of an ecomuseum of transhumance as a strategy for overcoming barriers in the internal areas of Calabria: the case study of the Sila	» 801
VALENTINA EVANGELISTA, Oltre la marginalità: gli orientamenti strategico-turistici emergenti dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne	» 809
DANTE DI MATTEO, GIACOMO CAVUTA, Festival enogastronomici e coinvolgimento dei visitatori: un'ipotesi interpretativa	» 819
FABRIZIO FERRARI, Luoghi quotidiani e spazi del turismo: barriere invisibili nelle città?	» 827
VALERIA COCCO, Barriere olimpiche. Impatto sul territorio e sul turismo	» 837
ANDREA SALUSTRI, Il turismo come leva per il finanziamento delle politiche di welfare: un'opportunità per ridurre le distanze?	» 841
PAOLO GERBALDO, Al di qua e al di là del Paillon. Il fiume come barriera tra <i>hivernants</i> e locali nella Nizza sabauda del Settecento	» 849
ANTONIO VIOLANTE, I colonizzatori del nuovo Montenegro	» 855
GIULIANO BIFOLCHI, Lo sviluppo di cluster turistici nel Caucaso del Nord come forma di contrasto ai problemi socioeconomici: il caso di <i>Kurorti Severnovo Kavkaza</i>	» 861

