

Globalizzazione, nuova spazialità, città portuali e Mediterraneo

Non si ha ricerca scientifica senza un andirivieni continuo tra speculazione teorica e riprova empirica, tra l'osservazione accompagnata dalla disponibilità a lasciarsi stupire dall'inatteso e lo sforzo di ricomporre nessi causali e rappresentazioni coerenti, appaganti e operative. Ma per la geografia si mostra altrettanto labile il confine – stretto il legame – tra la riflessione e la prassi, tra la costruzione di rappresentazioni di luoghi e la loro concreta costituzione e dinamica. Spesso è proprio la rappresentazione geografica a rendere distinguibile, confinato, individuato un luogo o una regione, influenzando le pratiche stesse dei suoi abitanti e dando senso alle strutture territoriali con un'operazione linguistica di selezione e ricomposizione delle informazioni raramente esente da intenti retorici, cioè di convincimento di un pubblico.

I luoghi sono sì costituiti da fatti materiali, ma anche dai significati loro attribuiti dalla sedimentata esperienza degli abitanti, dalle loro emozioni e tradizioni. Possiamo definirli proprio per questo delle narrazioni, recuperando il non nuovo concetto della loro polisemia (Zanetto, 1982), cioè della loro potenziale plurima rappresentabilità, capace di costituire luoghi diversi nello stesso spazio fisico, proprio come l'assetto di un territorio può contenere il germe di diverse evoluzioni, può essere oggetto di progetti alternativi ed antagonisti. Ma la narrazione (così come ogni conoscenza scientifica) pretende un uditorio, se lo deve conquistare con dinamiche assai simili a quelle che regolano la prassi di costruzione materiale di luoghi e regioni (Dematteis, 1995 ma anche Camposeresi, 1992 e Corbin, 1990 o, più nel profondo,

Milani 1996 e Dubbini, 1994). Dove dunque collocare il limite tra la costruzione di convincenti ed influenti rappresentazioni, la redazione di norme di piano, e il concreto intervento strutturante? E come distinguere – nell'uso generale di strumenti retorici – tra le voci (e gli atti), tutte alla ricerca di un pubblico necessario quanto conteso e distratto al punto da indurre una generalizzata adozione di linguaggi nati per promuovere la vendita di banali beni di consumo? E se la adozione di un codice linguistico comporta la connaturata scelta del destinatario del messaggio, come distinguere, di nuovo, scienza e prassi (Pagnini, 1986)?

Stabilite queste non nuove ma spesso dimenticate consapevolezza, vorrei sottolineare come il tema di oggi ci venga proposto (una *nuova* integrazione) dando per scontato che le consuete rappresentazioni dell'integrazione mediterranea si fondino su presupposti decaduti: che le regole del gioco territoriale siano mutate e che serva ridefinire le specificità delle regioni rivierasche e dei loro possibili rapporti.

A tale cambiamento vorrei alludere con due immagini, la prima tratta da un'opera curiosa (Caracciolo, 1997) quanto illuminante. Vi si trova il filmato ufficiale della non troppo gloriosa occupazione militare dell'Albania (lo sbarco a Valona) da parte dell'esercito italiano nel 1939 e, poco oltre, alcune documentazioni della ricorrente e non propriamente impetuosa presenza assistenziale dello stesso esercito italiano (l'operazione Pellicano, con allusione al cibo di cui l'animale usa gonfiare il becco) successiva al crollo del regime comunista nei primi anni novanta. Se queste due operazioni militari italiane in Albania hanno forse

in comune la scarsa considerazione dell'opinione pubblica internazionale, è clamorosa la differenza tra un intervento di conquista (non troppo contrastato, è vero, dagli Albanesi) sentito come atto di potenza contro un ordine internazionale che negava all'Italia il suo spazio vitale e un'operazione di polizia dalla quale l'Italia avrebbe voluto volentieri esimersi, resa necessaria dall'alto costo di accoglienza dei troppi immigrati clandestini o dell'alternativo controllo delle coste pugliesi: due modi antitetici di concepire l'integrazione, suggeriti da due regole geografiche diverse, di cui occorre dar conto.

La seconda immagine è presa invece dall'icastico intervento di un antropologo (echi in Camporesi, 1993) sull'abusato ricorso alla "dieta *mediterranea*", della quale Camporesi non trova (o finge di non trovare) traccia di denominatore comune tra cous-cous maghrebino, spiedini balcanici e zuppe padane, a significare – credo – l'immensa varietà che si cela in ogni classificazione fatta dall'esterno e celandone gli scopi e la loro coesenzialità alla rappresentazione che partoriamo (Rota, 1993). Che il mondo mediterraneo sia vario all'infinito (Matvejević, 1991) induce però a cercarne una definizione, operativa ai nostri fini di geografi intenti a ridefinire le opportunità di connessione ed integrazione tra le sue sponde.

Aldilà di omogeneità climatiche, culturali o morfologiche, non è difficile rinvenire il Mediterraneo là dove si impone un modo di concepire il mondo, il modo di stare nella natura e nello spazio geografico e di rappresentarvisi come in un arcipelago, con una barca ormeggiata alla porta di casa come i Veneziani descritti da Cassiodoro, in luoghi anfibi che sono isole perché connessi per via di mare e isolati da un interno continentale più estraneo del mare aperto. Una concezione suggerita dalle forme dell'Egeo e del suo Arcipelago per antonomasia, confermata da strutture territoriali comunque fondate su baie riparate, lembi costieri di pianura, promontori difendibili anche se appoggiate a masse continentali. Fino all'estremo lembo di cultura greco-mediterranea verso nord, in fondo all'Adriatico, su una costa senza rocce, nel fango rimodellato in arcipelago della laguna di Venezia, da dove Vincenzo Coronelli descriverà il mondo come un generale arcipelago, un Isolario che copriva i cinque continenti. Una concezione che affascina oggi per la sua efficacia nel dar conto di un mondo frammentato sì, ma connesso come non mai (Perulli, 2000; Cacciari, 1996).

Il declino di una concezione dello spazio geografico come susseguirsi di distese contigue, dominate da un'enfasi sui confini come sedi di conflit-

to, con i mari come vuoti; l'estinguersi rapido di un assetto geopolitico che trovava in due "superdi-stese" la sua semplificata versione globale, ha privato il Mediterraneo di una pluriscolare funzione di diaframma tra due mondi, ha abbattuto (o, meglio, reso inutile) una frontiera che – nata come separazione tra Cristianesimo e Islam – è stata caricata di significati di separazione tra mondo industriale e spazi più o meno organizzati della povertà, spazi dei conflitti tra quegli stessi blocchi che costruivano un altrettale confine a dividere l'Europa.

Orbene la costruzione della spazialità indotta dalla modernità è ben descritta, anche in forma simbolica, dalla nostra cultura. Valga per tutti l'interpretazione di Schivelbusch (1988), che ascrive alla ferrovia l'origine stessa della nostra concezione di paesaggio, reso percepibile proprio dalla velocità con cui il treno attraversa luoghi che si fanno meno densi e più contestualizzati come in un cambiamento di scala. Se la pena del viaggio in diligenza era sottolineata dalle irregolarità della strada, di cui si percepivano pendenze e vischiosità; se la fatica stessa dei cavalli era direttamente avvertita come misura della distanza, la ferrovia trascorre sicura su un percorso spianato, lineare, scavalcando bassure e smussando rilievi. Agli esordi della ferrovia, ci ricorda Schivelbusch, il viaggiatore si sentiva in una situazione penosa di precaria estranietà durante il viaggio in treno, e rassicurato solo una volta sbarcatone; più tardi il rapporto si invertirà: essere all'interno della rete ferroviaria (in treno o in una stazione o nei suoi paraggi) significherà sempre più trovarsi all'interno del mondo sicuro, connesso, controllato e allontanandosi si perderà la garanzia di regole universali, di qualità standardizzate dei servizi. Il territorio, anziché un tappeto di luoghi protettivi, si fa rete e i luoghi esistono in quanto a questa connessi.

Il treno è stato il facile simbolo della modernità, simbolo della velocità, della connessione, di quegli scambi che garantivano la specializzazione reciproca e la standardizzazione rassicurante dei costumi che rappresentò una parte importante del concetto di civiltà nell'epoca industriale. La tela di Turner^(*) che riproduce il treno che sopraggiunge a Windsor, sbuffando sul viadotto nella caligine di un tempo classicamente inglese, garanzia di rapido collegamento a dispetto della pioggia e della salita è il simbolo stesso della modernità per Brockman (1988) quando si interroga sul suo

(*) J.M.W. Turner, "Pioggia, vapore e velocità: la ferrovia della Great Western", 1844, Londra, National Gallery.



possibile analogo per il nostro tempo, oggi facilmente riconoscibile nel globo azzurro derivato dalle prime immagini che della Terra abbiamo avuto vista da così lontano da apparirci come un solo, piccolo luogo. È questo segno, significativo della simultaneità, che sostituisce la velocità del moderno, il piccolo globo azzurro simbolo della rete globale che rappresenta un mondo in cui non hanno senso le avanguardie, in cui il confine tra cultura ed economia è dissolto, in cui è decaduto il mosaico di aree omogenee garantite dal costo di superamento della distanza.

Ma che territorio costruisce la simultaneità della rete, dato che in esso la competizione ha infiniti partner e tutti possono sottrarsi ai monopoli ed al conformismo locali? Le filiere produttive possono distendersi in luoghi lontani e non sperimentati gli uni dagli altri, destrutturando le relazioni verticali tra risorse, cultura ed economia locali (Zanetto, 1987 e 1995). Certo un territorio in cui non hanno più posto alcune forme basilari del moderno: dalla rassicurante diade città-campagna, intesa come parti organicamente connesse di un apparato produttivo e sociale, località centrali con una naturale area di mercato indotta dalla distanza, gerarchicamente ordinate e distanziate. E neanche territori organizzati in stati nazionali, aree omogenee per regole, lingua, istituzioni; territori nei quali – in netta distinzione, spesso intenzionalmente acuita, ciascuno dagli altri – i cittadini cedevano buona parte della loro libertà in cambio di una rassicurante stabilità di prospettive, al riparo di sistemi bancari, scolastici, culturali, linguistici, demografici che li esoneravano dalle ansie di ottimizzazione. Un mondo in cui non serviva poi molto chiedersi quale fosse l'investimento migliore o la scuola migliore: non c'era che una opzione e chi aveva il titolo di geometra era adeguato a quella professione e avrebbe trovato impiego, chi conoscesse la lingua nazionale avrebbe potuto comunicare con tutti... Occorre dire quanto il mercato globale abbia sovvertito le regole di questo scambio tra stato e cittadini (Rullani, 2000)? Nuove solidarietà emergono dalla ormai stentata omogeneità degli stati nazionali (Ohmae, 1996) e lo stato sussiste solo in quanto efficiente sostegno alle sue imprese, in un libero trascorre di capitali e tecnologie che trova gli stati intenti a fluidificarne il mercato anziché segregarlo.

Tuttavia la dissoluzione dell'ordine territoriale tradizionale non produce necessariamente le informi distese tipiche delle urbanizzazioni del terzo mondo, non dissolve i luoghi, non sostituisce con solidarietà di rete gli organismi locali: se pur può essere così, non deve necessariamente essere

così. Se gli standard comunicativi si fanno globali e implicanti una gamma vastissima di attività (fino alla omologazione in poltiglie culturali sincretiste scambiate per tollerante integrazione), resta pur vero che nessuna impresa o attore economico è competitivo se con lui non compete il suo territorio: dai servizi pubblici alla solidarietà sociale all'identità etnica, alla semplicità, chiarezza e rispettabilità delle regole, dalla qualità e disponibilità di energia e acqua, dalla sicurezza personale al livello di tecnologia ed efficienza delle altre imprese tutto ciò – con più immateriali "immagini di marca" e prestigio – fa spesso il differenziale di competitività delle imprese: molto più del costo del lavoro.

Se poi l'impresa trova il suo territorio rafforzato e coeso anche grazie ad un'identità etnica o una ideologia condivisa, la sua efficienza si fa ancor più grande. Il valore di un territorio strutturato (dotato di una rete stradale e ferroviaria, elettrica, di acquedotti e collettori fognari; dotato di una rete gerarchizzata di centri urbani) è così elevato che propone la costruzione oggi è quasi insensato senza un poderoso intervento dall'esterno. È stata questa una delle conclusioni della mia esperienza albanese di geografo impegnato in un tentativo di pianificazione dello sviluppo che appariva concretamente possibile al riavvio dell'economia di mercato in quel paese (AA.VV. 1994 e 1996). Altrettanto preziosa è la complessità sociale che si connatura a quella territoriale, apparato che ci appare assai diverso nei suoi destini da quello stato-nazione aggredito dalla globalizzazione.

Più direttamente soggetto al controllo diretto dei suoi membri, dotato della forza delle strutture spontanee (cioè rodiate da infinite azioni di correzione ed aggiustamento e condivise dai suoi attori), il territorio consolidato (giustamente inteso come la forma tipica della regione geografica come frutto possibile e raro: Turco, 1984) compete con le sue imprese e viene confermato se non addirittura consolidato dai processi di omologazione dei mercati. La coincidenza di economia, cultura e società nello stesso territorio è uno strumento formidabile di competitività, così come lo può essere lo stato-nazione fondato sull'efficienza dei suoi apparati e su una complessità non artificiale delle sue istituzioni.

La possibilità di rapide ed efficienti connessioni a tutto campo mina le strutture territoriali artificiali e coatte, premia quelle spontanee; la possibilità di connessione con qualunque luogo non lede l'utilità delle connessioni col vicino con l'obiettivo di costruire territori efficienti. L'Unione Europea ne è un buon esempio con la sua politica di istituzione di precisi e solidi confini

verso l'esterno e di controllo della connessione con gli spazi vicini: dall'Europa balcanica (CADSES) all'Asia centrale (Transeca), al Mediterraneo (Eumedis). Cadute le grandi cortine tra blocchi, le grandi aree limitrofe trovano ravvivati interessi di integrazione, di tessitura di trame territoriali fondate sulla reciproca specializzazione e scambio. È come se scopriremo di avere il mondo intero come orizzonte, ma che abbiamo molti, proficui e ignorati vicini, assai interessanti per la costruzione di territori retti ancora dal principio della distanza, quei territori della produzione materiale, del consumo, del trasporto che ho chiamato (Zanetto, 1995) il "tappeto" sottostante alla rete e ad essa necessario.

L'integrazione mediterranea è dunque una partita da giocare esplorando le reciproche specializzazioni tra territori vicini: vediamo qualche campo di applicazione: la centralità metropolitana, il turismo, la manifattura, l'ambiente, la logistica.

Fondate sui servizi rari e la capacità di innovazione, le centralità metropolitane si stanno ridisegnando ormai compiutamente (Soriani e Zanetto, 1996). Perduta la *christalleriana* riserva di caccia del mercato vicino, le città competono a scala globale, responsabili della competitività del loro territorio. Nuove gerarchie si stanno intrecciando inesorabili, premiando ora le città medie ora le rinnovate strutture metropolitane tradizionali. Metropoli mediterranee capaci di animare lo sviluppo del potenziale produttivo delle due sponde non sono ancora apparse, il Mediterraneo appare ancora come uno spazio frammentato e periferico senza i luoghi capaci di pensarne una rinnovata funzione. Su che basi? Innanzitutto il turismo.

Non è difficile prevedere che la domanda turistica dell'Europa fresca e l'offerta delle due sponde mediterranee tenderanno a configurarsi come il più maturo ed analogo mercato stabilito tra l'America settentrionale e i Caraibi. La graduazione e specializzazione dell'offerta è, da questa parte dell'Atlantico, ancora ai primordi; l'allungamento possibile della stagione è cospicuo, il potenziale ancora intatto di turismo climatico e culturale immenso. Lo sviluppo del turismo di crociera ci ha portato sulla buona strada, specie con l'abbinamento *Fly and Cruise*, in una prospettiva di sviluppo tuttora illimitata.

Se i porti crocieristici vivono una splendida stagione, quelli posti sulle nuove rotte dei traghetti non sono da meno. La guerra iugoslava, interrompendo la rotta continentale verso il Medio Oriente, ha accelerato l'affermazione dei traghetti dall'Alto Adriatico alla Grecia ed alla Turchia, affollati sì di turisti, ma sempre più di merci prodotte

oltremare ed importate nell'Unione Europea. Lo spostamento di attività manifatturiere ad alta intensità di lavoro da regioni europee di tradizioni industriali verso regioni dal minor costo della manodopera è ormai imponente. Ne sono coinvolte le regioni dell'Europa orientale dalla più solida tradizione culturale europea (dalla Boemia alla Slovenia), ma l'oltremare mediterraneo è ormai coinvolto in un processo spesso preceduto dall'allargamento del mercato di approvvigionamento agricolo ed alimentare in genere da parte europea. La domanda di beni impone l'avvio di relazioni stabili, di codici comuni di comportamento, la scoperta di culture potenzialità. Occorre, è vero, costituire valori comuni nel senso di impresa, nell'etica del lavoro e della affidabilità, nel senso stesso del tempo, del denaro e della qualità. Ma non è difficile pensare alla emigrazione di molte attività manifatturiere europee in luogo – e accanto – della immigrazione di manodopera a buon mercato.

Un'altra esigenza si impone: la protezione concertata e comune della qualità ambientale dell'intero bacino. Per le esigenze della pesca in primo luogo, per quelle del turismo (Soriani e Zanetto, 1996), ma anche in previsione degli effetti negativi dell'incremento del carico di popolazione urbana sulla sponda meridionale e dell'intensificazione delle pratiche agricole moderne e dell'industria. Di nuove reti di monitoraggio, scambi di tecnologia e informazione attraverso i vecchi confini, in una logica indotta dalla natura, dal mercato e dagli interessi immediati ben rappresentati dalle comunità locali.

Le connessioni portuali si dimostrano un punto chiave di tutto il processo, sia per il turismo che per la creazione di un grande mercato di prodotti agricoli e la delocalizzazione manifatturiera; ma anche per la materialità delle connessioni. Dobbiamo vegliare sulle linee stabili di connessione transmediterranea, specie dopo il meraviglioso effetto della centrale di *trasshipment* di Gioia Tauro.

Ma se si pensa alle città portuali come metropoli capaci fornire servizi rari (alimentate da un'attività di base tradizionale) è ad esse che va assegnate la funzione intera dell'integrazione. A partire dall'integrazione culturale, un massiccio lavoro di costruzione della comunicabilità da attuare accanto alla telematica delle reti ed all'alfabetizzazione tecnologica. Non basterà l'inglese semplificato della nuova lingua franca telematica, ma un assai più robusto apparato di codici in comune (Balboni, 1999) sarà garante dell'integrazione.

L'integrazione mediterranea può portare alla realizzazione di uno spazio nel quale – oltre al



“muro” tra Nord e Sud del mondo – cade l’altro confine reso illusorio dalla globalizzazione: quello tra terra e mare, nel senso che il mare cessa di essere uno spazio esterno e la trama dei luoghi si snoda sui suoi lidi e i suoi golfi, in uno stile che è la sintesi stessa della civiltà mediterranea (Zanetto e Calzavara, 1995).

Non va taciuto, in conclusione, che tutto il processo qui preconizzato ha una condizione preliminare drammaticamente necessaria: la sicurezza di rotte e luoghi, senza della quale l’integrazione non è possibile. E che tale sicurezza significhi necessariamente presa di responsabilità dei paesi ricchi e servizio di polizia internazionale è davvero una questione tutta da discutere.

Sta di fatto che all’integrazione in regioni mediterranee può contrapporsi una prospettiva infausta: che il Mediterraneo ritorni un comodo è pronto muro di confine tra l’ordine ed il disordine, tra regioni compiute e spazi informi. Alle città portuali europee mediterranee il compito di scoprire e svolgere il ruolo che la sorte ha loro assegnato in questi anni che nulla lasciano di intatto nel senso dei luoghi.

Bibliografia

- AA.VV., *The region of Durrës-Vlorë coastal zone management plan*, Coastal Area Management Programme “The Albanian Coastal Region”, Split, UNEP, Priority Actions Programme, 1996.
- AA.VV., *The region of Durrës-Vlorë coastal profile*, Coastal Area Management Programme “The Albanian Coastal Region”, Split, UNEP, Priority Actions Programme, 1994.
- Balboni P., *Parole comuni, culture diverse: guida alla comunicazione interculturale*, Venezia, Marsilio, 1999.
- Brockman J., *Einstein, Gertrude Stein, Wittgenstein & Frankenstein: ogni epoca inventa il proprio universo*, Milano, Garzanti, 1988.
- Cacciari M., *L’arcipelago*, Milano, Adelphi, 1997.
- Camporesi P., *Le belle contrade: nascita del paesaggio italiano*, Milano, Garzanti, 1992.
- Camporesi P., *Le vie del latte: dalla Padania alla steppa*, Milano, Garzanti, 1993.
- Caracciolo N., *L’Albania dal Duce a Prodi*, Roma, film edito da L’Espresso e Istituto Luce, 1997.
- Corbin A., *L’invenzione del mare: l’occidente e il fascino della spiaggia 1750-1840*, Venezia, Marsilio, 1990.
- Dematteis G., *Progetto implicito: il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milano, Angeli, 1995.
- Dubbini R., *Geografie dello sguardo: visione e paesaggio in età moderna*, Torino, Einaudi, 1994.
- Farinelli F., *I segni del mondo: immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.
- Guéhenno J.-M., *La fine della democrazia*, Milano, Garzanti, 1994.
- Latouche S., *Il pianeta dei naufraghi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1993.
- Marzocca O., *La stanchezza di Atlante: crisi dell’universalismo e geofilosofia*, Bari, Dedalo, 1994.
- Matvejević P., *Mediterraneo, un nuovo breviario*, Milano, Garzanti, 1991.
- Milani R., *Il pittoresco: l’evoluzione del Gusto tra classico e romantico*, Bari, Laterza, 1996.
- Ohmae K., *La fine dello Stato-nazione: l’emergere delle economie regionali*, Milano, Baldini & Castoldi, 1996.
- Pagnini M.P., *Una geografia per il principe*, Milano, Unicopli, 1986.
- Perulli P. (a cura di), *Neoregionalismo: l’economia-arcipelago*, Torino, Bollati Boringhieri, 1998.
- Perulli P., *La città delle reti: forme di governo nel postfordismo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000.
- Rota G.-C., *Pensieri discreti*, Milano, Garzanti, 1993.
- Rullani E., “Il postfordismo”, in *Fare impresa nel terzo millennio*, a cura di F. Azzariti e S. Bianchi, Venezia, Arco, 2000, pp. 14-56.
- Schivelbusch W., *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988.
- Soriani S., Zanetto G., “Tourism and environmental degradation: the Northern Adriatic Sea”, in G. Priestley, J. Edwards e H. Coccoisis (a cura di), *Sustainable tourism? European experiences*, Cab International, Wallingford-Oxon, 1996, 137-152.
- Soriani S., Zanetto G., “H come Hi-Tech. Il Polo scientifico tecnologico di Venezia”, in COSES (a cura di), *Alfabeto veneziano 1996: economia e società nell’area metropolitana veneta*, Bologna, Il Mulino, 1996, pp. 129-138.
- Soriani S., Zanetto G., “Environmental management and economic restructuring in the government of Venice”, in *Italy’s Sea: Problems and Perspectives*, Roma, Società Geografica Italiana, 1998, 221-234.
- Soriani S., Zanetto G., “Le trasformazioni recenti, le opportunità di sviluppo, le implicazioni territoriali del porto di Venezia”, in *Ingegneri Architetti Costruttori*, n. spec. “Il porto di Venezia”, Bologna, Inarcos, 590 (1998), pp. 324-328.
- Turco A., *Regione e regionalizzazione*, Milano, Angeli, 1984.
- Zanetto G., *L’uomo e l’acqua: Venezia e la laguna, ricerche sull’ambiente urbano*, Venezia, Ciedart, 1982.
- Zanetto G., “Le parlate locali e il mondo moderno”, in *Ecologia dell’ambiente, del lavoro, della lingua e dell’etnia nella laguna veneta*, Venezia, Arcobaleno, 1987, pp. 21-44.
- Zanetto G., “Spazio economico e territorio”, in *Geographia, per leggere il mondo*, Atti del Convegno di Rimini, Novara, Istituto Geografico DeAgostini, 1995, 59-72.
- Zanetto G., Calzavara A., “Il territorio lagunare: la laguna tra residualità e modernizzazione”, in G. Caniato, E. Turri, M. Zanetti (a cura di), *La laguna di Venezia*, Verona, Cierre, 1995, pp. 405-419.
- Zanetto G., “Ambiente ed informazione: tra conoscenza scientifica ed opinione pubblica”, introduzione a A. Marcomini, M. Zanette, F. D’Andrea, S. Della Sala, *Diossine, ambiente e salute: stato attuale delle conoscenze e laguna veneta*, Venezia, Arsenale, 1997, pp. 6-9.
- Zanetto G., “Globalizzazione e ordine territoriale”, *I Seminari della Geografia Cafoscarina*, Venezia, Dipartimento di Scienze Economiche dell’Università Ca’ Foscari, 10, 1999.
- Zanetto G., *The Adriatic system*, Venezia, Dipartimento di Scienze Ambientali dell’Università Ca’ Foscari, Vision Planet EU Project, 1999.