

Vecchi problemi e nuove opportunità del Mezzogiorno nel Mediterraneo

Quanti Mediterranei?

Eventi politici, problemi economici, tensioni e drammi (i flussi migratori sono tra questi) rendono di costante attualità le riflessioni sull'area mediterranea. È ben difficile parlare del Mediterraneo in termini di unitarietà, omogeneità. L'eterogeneità sovrasta nella regione. Il titolo della Tavola rotonda che ci vede riuniti interpreta efficacemente la difficoltà di affrontare il discorso su quest'area senza porre, preliminarmente, alcuni distinguo. Quando Giuseppe Campione ci dà un filo tematico nei termini di *integrazione nella storia e disgregazione nel presente*, suggerisce una via di possibile conciliazione tra le tesi circa l'unitarietà della regione mediterranea e le tesi circa l'esistenza di una molteplicità di "mediterranei".

Quanti mediterranei? È un interrogativo che possiamo ricondurre ad un altro interrogativo: quante geografie?

Analizzando regioni costiere e pericostiere del Mediterraneo nell'ottica e secondo i metodi della geografia della popolazione abbiamo i "mediterranei" delle alte densità di popolazione e i "mediterranei" delle basse densità.

Nell'ottica, e secondo i metodi, della geografia economica, il Mediterraneo ci pone di fronte ad aree di benessere e ad aree di disagio, di forte disagio, a seconda che ci si trovi in corrispondenza di realtà regionali a struttura industriale, dove hanno attecchito tecnologie avanzate, che alimentano un fervore di scambi, grazie anche a possenti apparati portuali e articolate reti di infrastrutture lineari; oppure ci si trovi di fronte a regioni a prevalente struttura agricola; o ancora in corrispon-

denza di prevalenti attività turistiche (ma che, almeno a tutt'oggi, solo in un limitato numero di casi e in aree ristrette, hanno trasformato il territorio e arricchito la popolazione).

Cresce l'eterogeneità quando l'analisi la si conduce nell'ottica della geografia culturale, che ci propone scenari ancor più complessi, corrispondenti alle diversità di lingue, religioni, culture e consumi. In talune regioni, le diversità non vengono scandite da confini, ma più lingue, religioni e costumi s'intrecciano e sovrappongono in mosaici generatori di tensioni e, purtroppo, di conflitti, come ben apprendiamo dai recenti casi balcanici. La geografia politica, infine, ci pone di fronte, con una evidenza che ha più volte acquistato i colori del dramma, ai mediterranei delle democrazie e ai mediterranei dei regimi militari, dei regimi autoritari.

Nuove frontiere per l'Unione Europea

Il processo di unificazione europea ha coinvolto più regioni mediterranee da Gibilterra all'Egeo. Ma non credo di peccare di eresia europeista se dico che esso ha generato più unità, comunanza, sentimento o interessi comunitari nel cuore continentale di quanto non mostri di averne generato, di poterne generare, nelle sue periferie marittime meridionali: segnatamente nelle estremità peninsulari, sud Italia, Grecia.

Sappiamo bene che in questi ultimi anni si è fatta sempre più strada l'opinione che l'Unione Europea abbia saputo esprimere molta politica monetaria e poca politica-politica: che l'Unione



sia un soggetto attivo ed influente nella globalizzazione dell'economia, ma abbia poco o nullo protagonismo, in quanto istituzione comunitaria, sulla scena internazionale, anche quando su tale scena emergano situazioni, problemi, conflitti che ne lambiscono i confini ed incidono su aree d'interesse o d'influenza di Stati membri.

Ho la ragionata persuasione, ed anche moderata fiducia, che l'Unione possa correggere lo squilibrio tra il grado più elevato di azione comunitaria che essa ha espresso e che è dato riscontrare nel cuore continentale del suo territorio, e il grado meno elevato che è riscontrabile nel bacino mediterraneo.

Credo possibile, anche se è difficile fissare scadenze, che il vento comunitario cominci a spirare in questo bacino e a generare effetti benefici, dissipando acri sentori di antiche ostilità e di recenti conflitti. Ma affinché uno spirito comunitario cominci ad aleggiare su regioni bagnate dal Mediterraneo penso sia necessaria una politica coraggiosa di apertura dei confini dell'Unione alle propaggini peninsulari che oggi sono escluse dal discorso europeo, la balcanica e il Corno d'Oro. È un problema di conseguimento di effetti politici, culturali, prima ancora che economici: anche se è legittimo temere che possa esserci qualche prezzo da pagare sul piano economico a vantaggio di risultati propriamente politici: un prezzo che potrebbe ricadere in misura più che proporzionale proprio sull'Italia meridionale e insulare.

È attuale in sede UE la questione dell'atteggiamento verso la Turchia.

È un discorso per più versi importante per l'Europa: è importante che una Turchia laica e democratica assuma un ruolo di equilibrio nel rapporto col mondo islamico, verso nord – penso alla regione caucasica, e verso sud – e viene subito in evidenza l'Iran. Ed è strategicamente importante la Turchia per l'accesso europeo al petrolio del Caspio, via mare così come via oleodotto.

Naturalmente, l'Europa è ancor più importante per la Turchia, per quella parte della società turca che guarda ad occidente, piuttosto che all'Asia, in coerenza con delle linee di modernizzazione della società e delle istituzioni tracciate sin dagli anni venti del secolo che ora si è chiuso.

Lo scenario geopolitico impone all'UE una attenzione tutta particolare verso le frontiere orientali. La saldatura all'Unione delle regioni orientali dell'area mitteleuropea – Polonia, Boemia, Ungheria – è in atto. La nuova frontiera è più a Sud e più ad Est, verso l'Egeo e il Mar Nero.

Nei confronti della sponda africana settentrionale il discorso è diverso: non credo vi siano le

condizioni che consentano, almeno per ora, di impostare tale discorso in termini di integrazione. Esso può porsi in termini di cooperazione, assistenza a processi di stabilizzazione interna nella regione magrebina, incoraggiamento ad azioni pacificatrici nel vicino Oriente, come quelle che ha saputo esprimere l'Egitto.

Il Mezzogiorno italiano

È doveroso ed opportuno, in una riflessione comune dedicata al Mediterraneo, aggiungere considerazioni specificamente rivolte all'Italia meridionale e insulare.

Oggi, agli albori del 2000, con impietosa lucidità, possiamo ammettere che la scommessa industriale, che si era cominciato a giocare alla fine degli anni 50, è per buona parte perduta. L'industrializzazione pilotata ed assistita, l'industrializzazione dei grandi impianti per produzioni di base, che i governi italiani avevano spinto ad affacciarsi sulle rive del Tirreno, del mar di Sardegna, dello Jonio, talvolta operando su siti già in passato scelti per insediamenti produttivi, nella più parte dei casi in nuovi siti, è stata spazzata via dalle crisi della siderurgia, della petrolchimica. O risucchiata altrove, dalle logiche di globalizzazione che vogliono le trasformazioni di base collocate in prossimità dei giacimenti di materie prime, le industrie *labour intensive* collocate in paesi in via di sviluppo a bassa o nulla sindacalizzazione della forza lavoro; penalizzata dalle logiche che escludono nei paesi sviluppati, anche se ubicate nelle regioni meno prospere di essi, ogni attività manifatturiera che abbia scarso contenuto di innovazione di processo e di prodotto, ed alta intensità di lavoro per unità di prodotto.

Queste sono linee generali; in un quadro che, comunque, contempla eccezioni. Nel nostro Mezzogiorno, tra gli scheletri della vecchia industrializzazione assistita o gestita dalla mano pubblica, cerca di nascere, o di sopravvivere una piccola e media industria voluta da imprenditori privati non ancora allettati dalle lusinghe dell'insediamento nell'Est europeo o in Irlanda. Zone industriali costiere sono tuttora presenti e sufficientemente vitali, anche se fondate su attività tradizionali: un pò di siderurgia, di petrolchimica sullo Ionio, produzioni di base, meccanica pesante, alla sommità dell'Adriatico, in Liguria, così come nella regione marsigliese, in Catalogna; intorno al Pireo si concentra parte significativa dell'industria greca.

Per il resto dei litorali mediterranei, per le isole, si scopre la valenza dei giacimenti turistici, dei

giacimenti culturali (storia, archeologia, architettura, tradizioni locali). In taluni casi, (laddove era stata negletta per puntare su altre risorse), l'opzione turistica costituisce una riscoperta.

Ma ci si pone, contemporaneamente, il problema della sostenibilità, dell'equilibrio da ricercare tra le ragioni di una valorizzazione turistica che presuppone nuove installazioni, nuove infrastrutture, nuove residenze, e le ragioni della salvaguardia ambientale: acque, zoologia e vegetazione marine, paesaggi costieri.

Problemi comuni, nella loro essenza, sia pur con molteplici varianti, tra le regioni e i siti mediterranei ad alta densità abitativa e le regioni a bassa densità. Che si pongono, e vanno posti, per gli arcipelaghi di Malta e di Napoli – che attingono a densità di popolamento inusuali per la geografia insulare non solo mediterranea – così come per le poco popolate coste turche, già oggetto d'una edificazione ad uso turistico che supera le deprecabili esperienze italiane e spagnole; così come, in prospettiva, per le coste albanesi, tanto belle e tanto spopolate in quanto difficilmente accessibili.

Economia turistica mediterranea da incentivare nella sostenibilità: la scelta va perseguita per quanto difficile possa risultare l'esercizio di equilibrare le ragioni dello sviluppo (con i connessi incrementi di attrezzature ricettive, residenze, afflussi) e quelle della salvaguardia ambientale. E per quanto difficile – qui ci si riferisce soprattutto all'Italia – possa risultare il coordinamento tra competenze molteplici (Stato, Regioni, Province, Comuni) ed interessi difformi in materia di urbanistica, collegamenti marittimi ed aerei, concessioni demaniali.

All'economia del mare è giusto riferirsi anche ad una scala più ampia. Le attività armatoriali e portuali appaiono importanti carte da giocare, per l'animazione dell'economia dell'Italia meridionale ed insulare, all'indomani del fallimento della scommessa industriale.

Il terziario, si sa, è settore trainante delle economie sviluppate, soprattutto quando innovativo. Tuttavia, anche laddove s'avvertano ritardi rispetto alla terziarizzazione dell'economia imperniata sulla rivoluzione telematica, sulla messa in rete dei servizi finanziari, ed è appunto il caso del Mezzogiorno italiano, restano comunque delle opportunità significative. Ne restano se si possono vantare presenze tradizionali in altre branche del terziario ad elevata qualificazione internazionale.

L'imprenditorialità armatoriale ha in più stretti marittimi del Mezzogiorno italiano radici altrettanto solide che in Grecia. Solo che la flotta

greca registra primati di tonnellaggio e numero di navi che distanziano grandemente le cifre della flotta italiana e, nell'ambito di questa, dell'armamento meridionale.

Anche se non è il solo, il problema è soprattutto di adeguamento della nostra legislazione marittima, che non consente alla flotta mercantile italiana competitività pari a quella di altri stati marittimi, anche membri dell'UE, per quanto riguarda normative sulla gestione di naviglio posto sotto altra bandiera, e sulla composizione degli equipaggi.

Il *business* delle crociere marittime mediterranee – che fa registrare andamenti crescenti – è stato lasciato, o ceduto, pressoché integralmente alle multinazionali dell'armamento passeggeri. Ora è alle porte la liberalizzazione del cabotaggio: anche questo è un settore economicamente rilevante, nel quale sono forti gli interessi dell'armamento nazionale. Interessi, forse, almeno secondo quanto ritengono le parti in causa, non adeguatamente tutelati in sede europea.

Quanto all'attrezzatura portuale di Mezzogiorno ed isole, penso vada riproposto subito un interrogativo per nulla nuovo. È pensabile uno sviluppo turistico delle regioni marittime, sia di antica che di nuova vocazione turistica, senza una rete, o meglio una collana, di approdi specialmente attrezzati per il diporto nautico?

Crede sia diffusa da decenni la consapevolezza che soddisfare la domanda di ormeggio della nautica cosiddetta minore, (che nel Mediterraneo muove decine di migliaia di natanti di vario tonnellaggio), è un modo vincente per incentivare l'economia delle regioni litoranee.

Ne hanno fatto esperienza Francia e Spagna: cercano di seguirne l'esempio Tunisia, Grecia e Turchia. Sono scelte che assecondano la politica di valorizzazione turistica: e che possono essere compiute senza sottrarre risorse pubbliche a detrimento di altre priorità, poiché possono essere affidate a capitali privati, solo che ad essi si consenta di operare, pur con tutte le garanzie prevedibili attraverso i meccanismi della concessione.

La metropoli mediterranea

Una riflessione sugli scenari del Mediterraneo nel medio e lungo periodo non deve prescindere dalle città, dalle metropoli che oggi concentrano la gran parte delle popolazioni così come la totalità delle funzioni di decisione politica, economica, della cultura, della creatività non meno che dei problemi dei paesi che si affacciano sul bacino mediterraneo.



Il rapporto di maggiore o minore distanza dall'Europa, dal cuore dell'Europa, si misurerà soprattutto in termini di efficienza delle reti urbane, di modernizzazione di città d'impianto antico, di grandi tradizioni, ma negli ultimi decenni lasciate crescere malamente. Le aree metropolitane del Mezzogiorno italiano, del nord Africa, Atene, Istanbul si sono accresciute in quantità di popolazione, di case, di mezzi motorizzati, non arricchite in qualità, di servizi, di funzioni, di strutture.

Eppure proprio in città mediterranee si svolsero grandi assise per l'elaborazione di dottrine urbanistiche che consentissero di affrontare la sfida della complessità del tempo moderno. Penso alla Carta d'Atene, del 1933; ritorno con memoria recente agli incontri napoletani degli anni 90, animati da Corrado Beguinot, in cui si discuteva di una possibile carta dei principi per l'urbanistica del XXI secolo, una carta da intitolare a Megaride, l'isolotto che costituì il primo nucleo di Partenope: un'urbanistica votata alla realizzazione d'una città della pace, basata sulla convivenza di cittadini diversi per culture e provenienze, regolata nella sua fenomenologia dalla scienza, alimentata dalla tecnologia. In ultimo, è ad Istanbul che solo cinque anni fa l'urbanistica mondiale si è confrontata con i problemi di un più adeguato habitat per l'uomo che vivrà nella metropoli del nuovo millennio. Grottesco contrasto tra tanto fervore di buoni principi e il miserabile urbanesimo che connota tanta parte delle regioni litoranee del bacino mediterraneo.

Nel nostro paese, (ma anche altrove nel Mediterraneo), subiamo conseguenze negative per la diffusione, la sedimentazione di una cultura ostile ad ogni intervento di rinnovo urbano. Le pressenze storiche sono il tabù in nome del quale viene demonizzata ogni ipotesi di intervento che non

risponda a ristretti criteri di restauro conservativo, quale che sia il manufatto in questione, quale la funzione cui uno o più frammenti di tessuto urbano furono un tempo preposti e alla quale oggi non più rispondano. Non è dubbio che nel passato recente molti misfatti edilizi consentiti da amministrazioni pubbliche incapaci o complici hanno acuito la sensibilità collettiva. Ed è bene. Tuttavia c'è da preoccuparsi se processi di persuasione occulta e palese finiscono per ingenerare sacro terrore ad agire sullo spazio edificato da più di qualche decennio; e se la definizione di "storico" vale a scoraggiare ogni ragionamento o distinzione circa qualità, valore, funzione (per non usare i parametri di antichità, artisticità, monumentalità, esorcizzati quali prodotto d'una cultura passatista). Barcellona, Bilbao, Parigi sono esempi a noi lontani: nelle nostre città nulla si rinnova. Si fa un gran parlare di reti telematiche, ma le aree metropolitane, soprattutto da Roma in giù, accumulano all'inefficienza delle zone centrali il disordine e il malessere degli sgangherati agglomerati periferici. C'è da sperare che si diffonda tra noi una rinnovata cultura della città e che sia questa, e non l'affannoso sovrapporsi di progetti ora obbedienti ad esigenze sportive, ora al Giubileo, a produrre più razionali, moderni assetti nelle nostre città, la cui fattibilità è dimostrata dalle esperienze di altri paesi, anch'essi ricchi di storia.

Per questo vorrei chiudere con la considerazione che il rinnovo urbano, gli interventi nelle grandi e degradate aree metropolitane mediterranee, a cominciare da quelle del Mezzogiorno italiano, sono obiettivi di grande momento che gli studiosi del territorio, dell'economia e della politica debbano porsi e proporre. Obiettivi non secondari, probabilmente prodromici, rispetto alle finalità della pace e dello sviluppo sostenibile.