

## Perifericità mediterranea e sistema mondo

Per uno studioso di pianificazione, il rapporto Europa-Mediterraneo è storia di fallimenti e di speranze. Quando divenni parte, nel 1990, di un gruppo di ricerca sulla città mediterranea, credevo che mi sarei trovato dinanzi una massa di studi imponente. Invece, scarse erano le fonti in lingua italiana, pochissimi i lavori d'inquadramento generale, non c'era nessuna storia della città mediterranea. Subito scarso mi è parso l'interesse della classe politica e della ricerca scientifica italiana nei confronti dei Paesi della sponda sud del Mediterraneo.

Forse seguendo gli insegnamenti di Aldo Rossi, ma certamente sotto la forte e sicura guida di Urbano Cardarelli, il nostro approccio alla città mediterranea fu di tipo morfologico, cioè descrivendo le forme di fatti urbani<sup>1</sup>, caso per caso, e ricercando "la forma globale della città mediterranea"<sup>2</sup>, cioè, ad un tempo, sia forma dello spazio fisico che dello spazio economico e sociale: entrambe frutto del millenario cristallizzarsi di rapporti spaziali. Tuttavia, la città non è per sua natura una creazione che può essere ricondotta ad una sola idea base. I fenomeni che la determinano e ne determinano le forme sono altamente complessi, condizionati e condizionanti, fino a travalicare gli stessi confini urbani. La ricerca delle cause dei disagi che, in misura diversa, le grandi concentrazioni urbane mediterranee presentavano ha indotto ad allargare il campo di analisi, cercando di coglierne una visione molto più comprensiva, guardando, dunque, società, economie e culture locali, e comparandone le trasformazioni con quelle in corso nel sistema socio-economico mondiale. Sarebbe stato, forse, un modo per capire i

motivi che avevano portato al fallimento dell'urbanistica razionale nelle realtà mediterranea, e forse avrebbe potuto indicarci un teoria alternativa che coniugasse "... i conseguimenti della pianificazione moderna con i concetti e le esperienze legate alle specificità mediterranee"<sup>3</sup>.

Sebbene la ricerca non abbia fornito delle indicazioni di politica urbana, ritengo che abbia posto le basi per una valutazione più consapevole, certamente meno ingenua, di certo tipo di pianificazione nel contesto mediterraneo. Difficilmente la città mediterranea può essere accomunata a quella europea, né può effettivamente trarre vantaggio dalla transizione economica delle città industriali del nord, coinvolte in un lento processo di de-industrializzazione, poiché sono i modelli alla base di queste società ad essere profondamente diversi, così come diverse sono le culture economiche che le sostengono. La perifericità mediterranea nel Sistema-Mondo, in un'economia in via di globalizzazione, fa apparire sempre meno consistente la città, fino a farla scomparire, se non inserita in reti o in sistemi. Il Mediterraneo, da questo punto di vista, appare come un'area geografica qualunque, per giunta frammentaria e non individuabile univocamente. Se si pensa a politiche d'integrazione mediterranea, ci si deve chiedere quali sono gli obiettivi dell'UE, dinanzi ai particolari valori e ai problemi che angustiano i Paesi della sponda sud. Non sembra che si guardi ai problemi delle minoranze, delle classi meno abbienti, della povertà. Eppure, saranno queste popolazioni a costituire la maggioranza mediterranea; travalicando confini sempre più permeabili, le comunità locali più povere tenderanno a ricostruirsi in altri luoghi,



indebolendo sempre più gli stati-nazione e modificando i ruoli nella produzione della ricchezza.

Fondamentale sarebbe comprendere se effettivamente il tentativo europeo d'integrazione con la sponda Sud del Mediterraneo possa veramente funzionare oppure è soltanto un post-colonialismo, o addirittura un neo-colonialismo. Non serve ricordare l'inefficacia delle politiche europee di cooperazione allo sviluppo, così come il carattere parziale delle politiche di partnerariato promosse dal vertice di Barcellona del '95. Queste ultime hanno promosso accordi economici separati tra UE e singolo stato terzo mediterraneo, guardandosi bene dal creare ambienti comuni di discussione con la sponda sud o dall'interfacciarsi alle organizzazioni della sponda sud in quanto tali, proponendo il rafforzamento di un rapporto Nord-Sud e trascurando quello Sud-Sud. Lo svantaggiare i mercati regionali ed accrescere la dipendenza dall'UE, non risolve il problema economico, bensì lo aggrava ulteriormente. Ma forse, le intenzioni era proprio queste: creare dipendenza. Un fallimento totale per ogni politica di cooperazione Euromediterranea.

Non diverso è stato il risultato delle politiche portate avanti dalle organizzazioni mondiali per la sponda Sud del Mediterraneo. Negli anni '70, tutti ricorderanno la grande mole di prestiti verso i paesi terzi per svilupparne le istituzioni e sostenerne la crescita economica. Erano *loans*, non *grants* come speravano i tanti capi di stato africani, che prima o poi, inevitabilmente, dovevano essere restituiti, con gli interessi. I programmi d'austerità, imposti dal Fondo Monetario Internazionale, hanno rappresentato una sorta di controrivoluzione neo-conservativa, e gli effetti combinati della crisi del debito, degli aggiustamenti strutturali e dei disperati investimenti per promuovere le esportazioni, hanno recato conseguenze disastrose sia sulla povertà che sull'ambiente, costituendo l'ennesimo fallimento per le politiche di cooperazione.

Inevitabilmente, specialmente nei paesi islamici si sono manifestate delle reazioni a questo modo "occidentale" di supportarne la crescita, portando a culture di completo rigetto di quanto gli veniva proposto, arrivando a porsi con il fondamentalismo islamico in dicotomia con la modernità e rifiutando paradigmi quali libertà, stato e democrazia.

A questo si deve aggiungere la considerazione che l'Europa, e in particolare l'Italia, appaiono quali partecipanti di contorno al sistema economico mondiale, con peso decisionale relativo. I paesi della sponda sud sanno che i governi europei hanno poco spazio nella geopolitica mondiale, e

che i grandi referenti sono altri, cioè gli Stati Uniti o le grandi compagnie multinazionali o le grandi industrie.

L'esperienza, invero limitata, maturata negli ultimi cinque o sei anni, delle politiche italiane per il Mediterraneo, condotte presso il Ministero degli Affari Esteri e il Ministero dell'Ambiente, rendono un quadro abbastanza desolante della capacità del governo italiano di essere presente in tali contesti, indebolito in questo anche da scadenti competenze scientifiche. A fronte della notevole fioritura di istituzioni sul Mediterraneo negli ultimi anni, il numero di ricercatori impiegati è bassissimo, ben al di sotto di quelli inglesi, francesi, tedeschi e, adesso, spagnoli. Nonostante l'Italia sia al centro del Mediterraneo, è decisamente in ritardo rispetto agli altri paesi; ad esempio, la Francia ha una sua cultura pluralista nel sud del Mediterraneo, con una sua scuola che le permette di farvi colonialismo sia culturale che economico. L'Italia, al contempo, è spesso rappresentata in queste regioni da piccoli e medi imprenditori molto dinamici e aggressivi, capaci di proporsi e competere in tutti i mercati senza il sostegno dello Stato italiano.

Invero, molti potrebbero essere gli argomenti di riflessione al riguardo della politica italiana mediterranea, nel settore del trasporto marittimo, ad esempio. Per molti anni, l'Italia ha svolto un servizio di trasporto per Alessandria d'Egitto, considerandolo alla stessa stregua del trasporto nazionale, per cui le perdite di gestione vengono assorbite dallo Stato. Tale rotta, fortemente in perdita, con il verificarsi della crisi economica del '92 e con i conseguenti tagli alla spesa pubblica, è stata soppressa causando un incidente diplomatico con l'Egitto e producendo gravi danni alle attività industriali italiane locali, costituite in prevalenza da piccole aziende. La stessa Tunisia è collegata all'Italia con un trasporto marittimo della Tirrenia, considerato nazionale e finanziato dallo Stato italiano. Cosa succederebbe alle circa 400 piccole e medie imprese italiane che operano in Tunisia se anche questo fosse soppresso?

Sempre nel settore marittimo, quando ci si è resi conto che le nuove rotte intercontinentali di trasporto containers e i sistemi di *transshipment* stavano facendo riscoprire al Mediterraneo particolari valori posizionali, facendogli anche cambiare collocazione all'interno del sistema economico mondiale, nel contributo italiano fornito dal CNEL alla programmazione economica algerina, si consigliava d'indirizzare gli investimenti e i finanziamenti verso la realizzazione di una infrastruttura portuale di tipo *feeder*. Era, inoltre, un settore dove gli italiani avevano acquisito una di-

screta esperienza con Gioia Tauro, e dunque sarebbe stata possibile un impegno italiano in tale progetto. Il porto *feeder* sarà costruito, ma da una società francese. Evidentemente, non eravamo i soli a ritenerlo un buon investimento, così come, del resto, si è rivelato lo stesso porto di Gioia Tauro<sup>4</sup>, per il quale sarebbe opportuno analizzarne gli effetti indotti sull'economia regionale e le opportune politiche di sostegno.

Anzi, il caso di Gioia Tauro offre l'opportunità per ricordare come la politica dell'UE si sia dimostrata contraria ad abbassare il baricentro europeo un po' più a sud. Infatti, manifestando un atteggiamento contrario a Gioia Tauro, o meglio protezionistico per i porti del Nord, l'UE non ha più considerato prioritari i finanziamenti per il miglioramento delle infrastrutture portuali – avendo già rinnovato tutti i porti tedeschi, belgi ed olandesi – così come fra i 14 grandi progetti di infrastrutture non ne ha incluso alcuno da realizzarsi nel Sud Europa, in particolare nel Mezzogiorno d'Italia. Eppure, Gioia Tauro sta avendo un grande successo sia perché le grandi compagnie multinazionali ne hanno notevoli vantaggi, in termini di rotte intercontinentali più brevi e baricentriche rispetto ai tre continenti, sia perché le stesse compagnie americane sembrano molto interessate a ridurre il potere del Nord-Europa. Nell'ottica di una nuova centralità mediterranea possono spiegarsi alcuni grandi progetti infrastrutturali, quali il raddoppio del canale di Suez, oppure la corsa all'acquisizione di porti mediterranei da parte sia delle multinazionali del trasporto che delle compagnie europee. Avviene così che Cagliari improvvisamente viene trasformato da porto metallurgico – fallito – in porto per *containers*; Taranto viene acquisito dall'Evergreen, grande multinazionale del sudest asiatico e diventerà porto per *containers*; le compagnie tedesche acquistano la proprietà di Gioia Tauro e alcuni porti in Croazia; Trieste passa improvvisamente ad austriaci e tedeschi e così via, dando luogo ad un cambiamento complessivo dello scenario mediterraneo, tornato ad essere centrale nel trasporto *containers*, non attraverso la politica d'integrazione condotta dall'Unione Europea, bensì per una trasformazione delle tecniche di trasporto e il conseguente aggiustamento del mercato. Così come un semplice fatto di mercato è quello del trasporto crocieristico. Un avvenimento quale la guerra del Kosovo, e la conseguente cancellazione delle rotte adriatiche, ha premiato oltre misura il porto di Napoli, che ha visto un incremento vertiginoso degli arrivi.

Sul versante dei successi, o meglio delle speranze, difficilmente si possono annoverare program-

mi quali quello MEDA, che è stato un fallimento colossale, o MED-URBS, troppo limitato e di piccolo respiro, né altri programmi della Comunità Europea, né si possono considerare riusciti i programmi ambientali, per le troppe leggi non rispettate.

Ma allora, quali sono le speranze di sviluppo? Innanzitutto, se vogliamo considerare l'integrazione economica quale vincolo per lo sviluppo della riva Sud del Mediterraneo, non è certamente possibile seguire l'attuale modello economico, assolutamente non sostenibile. Sebbene non sia questa la sede per provare a formulare modelli economici alternativi – perciò mi riferirò a speranze – si possono porre certamente delle questioni da risolvere affinché vi sia in tali contesti uno sviluppo "alternativo" al modello economico tradizionale. Una prima questione è costituita dal difficilissimo processo di democratizzazione della riva Sud; non si può pensare, in queste aree, di imporre una democratizzazione con modelli occidentali, oltretutto dopo le esperienze del passato, con presidenti, re e dittatori sostenuti nel loro potere dagli Stati Uniti. Piuttosto, occorre operare una politica trasparente europea di sostegno alla crescita delle società civili di questi paesi, aiutarli non a ribaltare governi ma a vedervi riconosciuti diritti e libertà. In tal senso, ho contribuito alla formulazione di un programma dell'UNICEF per spingere questi paesi ad affrontare il problema dei bambini, delle donne e degli individui socialmente più deboli, di tutti coloro, insomma, più esposti a quelle crisi economiche ed ambientali a cui questi paesi sono inevitabilmente esposti.

Questo è un piccolo esempio di quello che intendiamo per sviluppo alternativo, ma che può essere riassunto dal termine *empowerment*, cioè dare voce alla società civile. Ovviamente, questo non è un modello di sviluppo, ma può costituire un primo elemento dialettico di confronto tra gli attuali modelli di sviluppo. Partendo da una fase di localismo, tali strumenti devono maturare con la crescita di una consapevolezza partecipativa, evitando tuttavia richieste di *deregulation*. Non è possibile pensare ad una simile crescita in uno stato debole, dipendente economicamente e non democratico, né si può pensare che tale maturazione civile possa avvenire direttamente a livello nazionale, tramite la mediazione di partiti o sistemi e strutture già costituite. Questo significa per l'UE rafforzare le strutture democratiche di tali paesi e, allo stesso tempo, evitarne la dipendenza economica, avendo un atteggiamento coerente per tutti. In tale ottica si deve inquadrare il problema dell'annullamento del debito estero di cui



l'UE sembra essersi fatta promotrice; in passato, il Messico e l'Egitto se lo sono visti annullare dal FMI, mentre Tunisia, Marocco, Algeria e altri paesi si sono trovati a dover seguire programmi di aggiustamento strutturale molto penalizzanti, lamentandosi del diverso trattamento. Altro aspetto essenziale di una politica che provi ad integrare, politicamente e socialmente, delle realtà diverse, è certamente la coerenza delle decisioni. Quindi la speranza è che in futuro si possa evitare e politiche differenziate, causate talvolta dalle troppe incertezze dell'UE dinanzi ad un FMI governato dagli Stati Uniti. Oltretutto, non avrebbe senso intraprendere politiche ambientali euromediterranee e poi non essere in grado di evitare per taluni paesi una dipendenza economica da organizzazioni mondiali assolutamente indifferenti alle problematiche ambientali mediterranee.

Un'altra speranza è che l'Unione europea cominci a svolgere una funzione guida e che non si limiti a promuovere solo convenzioni o leggi sull'ambiente Mediterraneo, che parzialmente i paesi della sponda sud recepiscono dal punto di vista legislativo, e che quasi certamente non riescono ad applicare in maniera concreta.

Un'ultima speranza, la più personale, è che

l'identità mediterranea, nel suo essere valore umano e sociale, possa essere fattore determinate a contrastare l'attuale processo di omologazione culturale, economica e temo anche "politica" a livello sovranazionale; non posso non essere d'accordo con il Prof. Zanetto quando afferma che gli Stati difficilmente mostrano quella forza capace di portare avanti dei processi di aggregazione. Saranno forse, nel nome di un'identità mediterranea troppe volte usata ad abusata, le comunità locali, la società civile ad emanciparsi e a generare dei propri modelli, recuperando quella capacità di autodefinirsi mostrata durante tutti questi lunghi millenni da tutte le popolazioni del Mediterraneo.

### Note

<sup>1</sup> Cfr. Rossi A., *L'architettura della Città*, Milano, CittàStudiEdizioni, 1995.

<sup>2</sup> Cardarelli U. et al., *La città mediterranea. Primo rapporto di ricerca*, Napoli, Istituto di Pianificazione e Gestione del Territorio, 1987.

<sup>3</sup> Pace G., *Modi di pensare e vedere la città mediterranea*, CNR-IREM, Collana working paper, Napoli, 1998.

<sup>4</sup> Cfr. Pace G., Petroncelli E. (a cura di), *L'area dello stretto nelle prospettive di un'economia mediterranea*, Napoli, ESI, 1997.