

geotema

Pàtron editore

12

Il Mediterraneo



Organo ufficiale dell'Associazione Geografi Italiani



Direttore
 Alberto Di Blasi
Ufficio di Redazione
 Ugo Leone (Direttore Responsabile)
 Franco Farinelli
 Vittorio Amato
 Alessandra Bonazzi
 Maria Paradiso

PATRON EDITORE

COPIA ARCHIVIO

DATA

Jff. TOSCANO

Il Mediterraneo

a cura di Giuseppe Campione

PREEFAZIONE	Giuseppe Campione	La frontiera mediterranea tra attese ed oblii	3
ECONOMIA E DEMOGRAFIA	Mario Centorrino	Un progetto comune tra Mediterraneo ed Europa: lo stato del dibattito	10
	Guido Signorino	Omogeneità regionali di integrazione nell'area mediterranea	18
	Gustavo De Santis	La popolazione dei Paesi del Mediterraneo: stato attuale e prospettive	26
STORIA	Gabriella Amiotti	Mare nostrum: da espressione geografica a concetto geopolitico	38
	Antonello Biagini	L'area mediterranea tra molteplicità e coesione	41
	Giovanna Motta	Definire l'Europa. Qualche riflessione tra storia e attualità	45
LE GEOGRAFIE	Sergio Conti e Paolo Giaccaria	Scale, politiche, centralità mediterranee	49
	Franco Farinelli	Il Mediterraneo, la differenza, il differimento	57
	Ugo Leone	Mediterraneo ed Europa: un laboratorio per un progetto di sviluppo economico e sicurezza del territorio	63
	Franca Miani	La dimensione urbana per l'integrazione Mediterraneo-Europa	68
	Luca Muscarà	Mediterraneo ed Europa: identità culturali e chiusure territoriali	74
	Gabriele Zanetto	Globalizzazione, nuova spazialità, città portuali e Mediterraneo	81
PERIFERIE E MEZZOGIORNO	Ernesto Mazzetti	Vecchi problemi e nuove opportunità del Mezzogiorno nel Mediterraneo	86
	Calogero Muscarà	Mediterraneo e politica meridionalistica	90
	Giuseppe Pace	Perifericità mediterranea e sistema mondo	96
GEOPOLITICA	Marco Antonsich	L'unità mediterranea nelle rappresentazioni geopolitiche del ventennio fascista	100
	Fabrizio Eva	Il Mediterraneo e la visione geopolitica dell'Unione europea	108
	Piero Orteca	Montenegro area di crisi	114
ITINERARI DI RICERCA	Teresa Amodio	Innovazione e cooperazione nel sistema agro-alimentare	125
	Elena Dell'Agnese	Visti da lontano: la "dieta mediterranea" e la mediterraneità come stereotipo culturale	132
	José Gambino	Un modello innovativo di politica ambientale europea: la rete ecologica	139
	Cristina Capineri	Alcune riflessioni sul ruolo delle infrastrutture transnazionali per l'integrazione europea	149
	Maria Teresa Taviano	La nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dei porti di transhipment	161
	Demetrio Trischitta	Mediterraneo ed Europa del Sud: un progetto comune per le acque e lo sviluppo agricolo	171



Questo numero, curato da Giuseppe CAMPIONE, riporta in larga misura le relazioni svolte al Seminario: «Mediterraneo ed Europa: un progetto comune?» (Taormina, 20-22 gennaio 2000), organizzato dal Dipartimento di Economia, Statistica ed Analisi Geopolitica del Territorio, dell'Università di Messina, in collaborazione con la Facoltà di Scienze Politiche, con la Provincia Regionale di Messina e con la Fondazione Bonino-Pulejo di Messina, che ha anche contribuito alla stampa del presente fascicolo.

I soci AGEI riceveranno gratuitamente la Rivista. Per i non soci la quota abbonamento annuo è fissata in L. 60.000 (estero L. 70.000). Tale quota deve essere versata sul c.c.p. 16141400, intestato a Patron Editore, Via Badini 12, 40050 Quarto Inferiore (Bologna).

Prezzo del singolo fascicolo: L. 22.000 (estero L. 25.000).

Stampa, abbonamenti, amministrazione

per informazioni rivolgersi a Patron Editore - Via Badini, 12

Quarto Inferiore 40050, Bologna

Tel. 051-767003 - Fax 051-768252

e-mail: patroned@tin.it

Registrazione Tribunale di Bologna n. 6441 del 29.4.95

Per eventuali indicazioni di carattere editoriale preghiamo rivolgersi al Prof. Ugo Leone, Dipartimento di Analisi delle Dinamiche Territoriali e Ambientali «F. Compagna», Via Rodinò 22, 80134 Napoli, tel. 081-202881.

L'Editore fornirà ad ogni Autore 25 estratti gratuiti dell'articolo pubblicato. A richiesta potranno essere forniti un numero superiore dei medesimi a pagamento.

Gli articoli vanno forniti sia in stampato dattiloscritto che su dischetto, con qualsiasi programma.

La frontiera mediterranea tra attese ed oblii

Il Mediterraneo nella storia ha evocato immagini contraddittorie, immagini che non sono state mai vere del tutto, scriveva quasi trent'anni fa il Le Lannou (1976) ed aggiungeva che, per farne un lago di sviluppo, si sarebbe dovuto esercitare violenza su gran parte di questa storia.

In questo Mediterraneo dove tutto tende a prendere rigorosamente il colore dei luoghi è come se si incontrassero, come se venissero a contatto, comunque, il mondo complesso dei "colonizzatori" (dai mercanti pirati della protostoria ai baroni normanni o spagnoli, dai militari, dai governanti e dai funzionari delle fasi successive, agli imprenditori, ai manager e, perché no?, ai turisti dei nostri tempi) e il mondo dei colonizzati, talora sedotti o blanditi, più spesso diffidenti (Campione, 1996).

Del resto lo stesso Braudel (1987) parlava di un mare di varietà infinita la cui storia non è separabile dal mondo terrestre che l'avvolge: una storia della lunga durata, densa di fluttuazioni che non ne hanno comunque compromesso la continuità.

La testimonianza più bella sull'immenso passato del Mediterraneo è quella che fornisce il mare stesso.

Bisogna dirlo e ripeterlo.

Bisogna vedere il mare e rivederlo:

"Naturalmente non può spiegare tutto di un passato complesso, costruito dagli uomini, con una dose più o meno elevata di logica, di capriccio o di aberrazione, ma questo mare, finisce con il rimettere con pazienza al loro posto le esperienze del passato, restituendo ad ognuna i primi frutti della sua esistenza e le colloca sotto un cielo, in un

paesaggio che possiamo vedere con i nostri occhi, uguali a quelli di un tempo".

Ora, dice Valery (1957), nelle sue Ispirazioni mediterranee, le relazioni, determinate o imposte dalla natura e dalle risorse, sono state all'origine della prodigiosa trasformazione psicologica e tecnica che hanno in pochi secoli profondamente differenziato gli Europei dal resto dell'umanità: questo Mediterraneo, formato dall'affacciarsi in un bacino circoscritto di tre continenti, cioè di tre mondi molto diversi, fatto che rendeva facili i movimenti e le relazioni di ogni genere. Guerra, commercio, scambi di cose, di conoscenza, di metodo ed ancora, mescolanze di sangue, di vocaboli, di leggende, di tradizioni, questo Mediterraneo registra singolari intensità dell'insieme e, dice sempre Valery, in nessuna regione del globo si è incentrata una tale varietà di condizioni e di elementi, una tale ricchezza creata e più volte rinnovata.

Oggi, come sottolinea Matvejevic (1995), la contraddizione più visibile è che l'Europa nasca separata da questa culla dell'Europa che è appunto il Mediterraneo, "come se una persona si potesse formare dopo essere stata privata della sua infanzia e della sua adolescenza".

Ed è per questo che l'immagine che offre il Mediterraneo non è affatto rassicurante?

Se si vuol provare a considerare questo mare come un insieme non si potrà tener conto delle fratture che lo dividono, dei conflitti che lo dilanano: in Palestina, in Libano, a Cipro, nel Magreb, nei Balcani.

D'altra parte è abbastanza evidente che i parametri con i quali a Nord si osservano presente e

avvenire del Mediterraneo non concordano con quelli del Sud. Le griglie di lettura sono diverse. La costa settentrionale, quella europea, di questo mare interno ha una percezione ed una coscienza differenti da quelle della costa che sta di fronte ed il mare finisce così col assomigliare essenzialmente ad una frontiera che si estende dal levante a ponente e che separa l'Europa dall'Africa e dall'Asia minore: sembra che in comune ci siano soprattutto mondi di insoddisfazione.

La costa Sud mantiene le sue riserve, addirittura risalendo alle vicende del colonialismo.

L'insieme mediterraneo è composto perciò da molti sottoinsiemi che sfidano o rifiutano le idee unificatrici.

Un rapporto dei primi anni '90, semplificando, si riferiva a quattro antinomie: Nord - Sud; Occidente - Oriente; mondo cristiano - mondo islamico; ed infine Europa - mondo arabo. Ora, per approfondire il contrapporsi o comunque il differenziarsi di questi universi mentali sono state spese intere biblioteche e le analisi sono all'ordine del giorno dei numerosissimi incontri che cercano di proporsi adeguate griglie di lettura.

Il problema di questi universi mentali, del resto, è alla base della vasta operazione che si è concretizzata nel corso degli anni in numerosissimi piani e programmi.

Riprendiamo da Matvejevic una enumerazione certamente incompleta dell'organizzarsi delle coscienze mediterranee. Le carte di Atene e di Marsiglia, le Convenzioni di Barcellona e di Genova, il Piano d'Azione per il Mediterraneo (PAM) e il Piano Blu di Sophia-Antipolis che proietta l'avvenire del Mediterraneo "all'orizzonte del 2025", le Dichiarazioni di Napoli, Malta, Tunisi, Spalato, Palma di Maiorca, tra le tante.

Ma piani e dichiarazioni sembrano non confermarci il fatto che il Mediterraneo possa esistere al di là del nostro immaginario. "Questo vasto anfiteatro che per molto tempo ha visto sulla scena lo stesso repertorio, al punto che i gesti dei suoi attori sono noti e prevedibili: ed è soprattutto la fabulazione che si rinnova".

Ma sarebbe sbagliato cercare di percepire il Mediterraneo soltanto partendo dal suo passato, perché purtroppo questo spazio così ricco di storia è stato vittima degli storicismi.

La patria dei miti ha sofferto delle mitologie che essa stessa ha generato; "la tendenza a confondere la rappresentazione della realtà con la realtà stessa si perpetua: l'immagine del Mediterraneo ed il Mediterraneo reale non si identificano soltanto in una identità dell'essere, che, amplificandosi, eclissa o respinge un'identità del fare".

E come se la retrospettiva avesse la meglio sulla prospettiva. D'altra parte lo stesso pensiero finisce con l'essere prigioniero degli stereotipi.

E il Mediterraneo si presenta soprattutto come uno stato di cose, che non riesce a diventare progetto.

Volendo approfondire alcuni di questi documenti dobbiamo soprattutto riferirci alla Conferenza di Barcellona del '95, il cui documento finale auspicava di voler fare del Mediterraneo una zona di pace, in cui "le parti si asterranno dallo sviluppare una capacità militare che vada oltre i loro legittimi bisogni di difesa...; favoriranno l'istituzione di buon vicinato reciproco...; svilupperanno lo stato di diritto nei rispettivi sistemi politici...

Ma chi non farebbe propri tali auspici?

C'è tutta la ritualità declamatoria dei documenti diplomatici – elegantissima, sostanzialmente ineccepibile – ma che al contempo sembra non tener conto delle situazioni di fatto e non riuscire a delineare possibili procedure.

E resta cosa difficilissima superare lo stereotipo secondo il quale mediterraneità vuol dire periferizzazione, lontananza dai grandi foyers dell'economia e del dinamismo mondiale, vuol dire anche squilibrio territoriale in rapporto ad essi.

Dimenticando che a questo ventre molle, in ritardo rispetto alla cerniera atlantica e alla porta d'oro dei grandi porti dei mari del Nord, da tempo, nelle sedi europee, si sarebbe affidato il ruolo di intermediazione rispetto al contiguo mondo arabo dell'Africa settentrionale e dell'Asia occidentale, con tutto il groviglio di malessere e di tensioni che pervade questi continenti.

Ed il fatto che il mediterraneo sia lo specchio dei conflitti delle terre che vi si affacciano (più di una sessantina dall'inizio del secolo: rivoluzioni o conflitti armati o comunque guerriglie di cui più di una ventina relativi al conflitto arabo-israeliano) non può che ritorcersi sull'Europa.

Scrivendo Balta (1994) che le reti sono state soprattutto le reti di una colossale diaspora che ha trasformato puntualmente la vita quotidiana di milioni di cittadini dei paesi rivieraschi: invece potenziate e valorizzate queste reti avrebbero potuto avere un'immensa funzione socioeconomica.

Appunto per questo la carta della comunità dei popoli mediterranei, redatta dallo stesso Balta nel '94, vuole orientare l'avvenire di questi paesi in un sistema di relazioni europee.

I loro commerci ma soprattutto la storia, la cultura e quindi la politica si coniugano sempre all'interno di questo bacino, ed è per questo, recita il documento, che i cittadini del mediterraneo intendono prendere da sé me-



desimi in mano il loro destino e lavorare perché il bacino sia riconosciuto nelle sedi nazionali, regionali ed internazionali "come un'entità geografica ed un insieme geopolitico", anche se gli stati rivieraschi appartengono a situazioni istituzionali diversamente collocate sul piano internazionale.

Per questo sistema di relazioni la comunità dei popoli mediterranei vuole "incitare" le organizzazioni politiche regionali a mettere in opera un progetto che dovrebbe favorire la costituzione di un asse baltico-mediterraneo che si prolunghi in Africa e in Medio-oriente le cui arterie dovrebbero essere quelle del Rodano, del Reno, del Danubio, del Mar Nero, dell'Eufrate, del Nilo e del Canale di Suez;

E (un progetto) che consolidi l'arco latino in modo che il polo di sviluppo si estenda a tutto al Maghreb e ne susciti un altro a Est verso un arco che comprenda l'Egitto la Turchia, la Grecia ed i Balcani.

A tal fine dovrebbero essere sostenuti tutti gli organismi cooperativi e di rete; in particolare le organizzazioni non governative (ONG), nei settori della cultura, dell'ambiente dell'economia per rifare del Mediterraneo luogo permanente di libera circolazione di persone di cultura e di beni; infine c'è l'auspicio di una situazione di co-sviluppo tra le rive nord e sud in uno spirito di partenariato al fine di poter compiere verso tappe ulteriori che si muovano verso una situazione di prosperità.

Il tema del partenariato e quello della zona di libero scambio, che appartengono ormai a un dibattito generale, o meglio a generali momenti di autoconsapevolezza, saranno poi la sostanza delle conclusioni di Barcellona.

Una scrittura quindi che sembrerebbe registrare ai diversi livelli una grande voglia di fare, anche se appare lontano il come fare.

In questo processo di autoconsapevolezza assume grande rilevanza il tema infrastrutturale, quello delle reti cioè, proprio perché queste finiscono col riconfermare in larga misura le intuizioni dei livelli scientifici, ad esempio le elaborazioni del Brunet (1994), che definiscono i corridoi e appunto le reti, in altre parole i nuovi sistemi di relazione da costruire, come elementi strategici (programmatico-infrastrutturali-gestionali) finalizzati non solo al collegamento tra punti terminali ma all'innervatura dell'intero tessuto del territorio o dei territori interessati. E l'insieme delle reti, che collegano i nodi, ai diversi livelli, "irriga e drena" la superficie che copre perché "niente sarebbe possibile (in questa costruzione delle reti) senza l'apporto dell'insieme dello spazio che le circonda".

Così la mobilità territoriale anche dell'informazione e delle comunicazioni, che, in apparenza,

sembrano circolare "indipendentemente" e al di sopra della vicenda territoriale (in una situazione cioè virtuale, di diversa spazialità), in realtà non cancellano interazioni "fra" e "dentro" i sistemi territoriali: l'inverarsi di una complessiva strategia economico-territoriale, a livello macro-regionale, finirà col dipendere dal grado di priorità che verrà assegnato alle singole scelte progettuali.

A loro volta le priorità sono funzione da una parte della forza dei gruppi di iniziativa e di pressione e dall'altra parte della capacità di rappresentazione – delle dinamiche e degli interessi – acquisita dalle diverse regioni europee.

Tutto lo spazio viene ridisegnato da complessità multimodali o multireticolari che modificano distanze, innovano percorsi e modi di decisioni, consentono informazione, determinano insediamenti e localizzazioni, incidono sui modelli di produzione e di consumo.

Perché i trasporti e le comunicazioni, le reti che li facilitano, sono in relazione interattiva con il territorio: sono generati in quanto domandati dalle forme d'uso del territorio, e, nello stesso tempo, in quanto offerti, cioè dati come infrastrutture e servizi, generano un certo uso del territorio.

Una generale fase di autoconsapevolezza quella quindi che sembra essere presente nei documenti citati, documenti come si è visto di diverso livello progettuale e decisionale.

Anche il libro bianco del '93 punta a determinare riassetto e riorganizzazioni del territorio europeo. Il tutto gettando un ponte in direzione dell'Europa dell'Est e tenendo anche in qualche misura "aperto" il tema delle relazioni mediterranee, tema questo che viene assunto come "via da percorrere", come "sfida" per "entrare nel XXI secolo".

Dopo l'avenuta sanzione dello "spazio economico europeo" si cerca cioè di rafforzare le coesioni con la trasmissione di know-how e con la definizione di "reti transeuropee di infrastrutture". L'assunto è di promuovere sviluppo armonico ed equilibrato delle attività economiche, crescita sostenibile, maggiore coesione tra i territori degli Stati membri, più alti livelli di occupazione etc.

Per il rafforzamento della "coesione" si ripropone il problema della riduzione dell'arretratezza e delle disparità tra le regioni.

Le questioni relative al miglioramento delle infrastrutture e dell'accessibilità vengono correlate ai temi più generali della pianificazione delle aree urbane, a quelle di produzione e a quelle di consumo e soprattutto alle reti transeuropee.

Le reti di trasporto non vengono immaginate solo in una prospettiva nazionale, senza, cioè, suf-

ficiente rilievo agli aspetti di interconnessione e di integrazione.

Proprio per l'inadeguatezza dei vecchi approcci, sostiene il *libro bianco*, ne sono derivati ostacoli, squilibri ed eccessive concentrazioni di traffico su alcuni modi e alcune direttrici.

Si tratta perciò, anche con questi orientamenti in materia di reti transeuropee, di ripartire da nuovi fondamenti per le azioni comunitarie, congrui rispetto al quadro delineato di mercati aperti e competitivi, idonei perciò a favorire al massimo "l'interconnessione, l'interoperabilità delle reti nazionali, la loro accessibilità" e, altresì, il collegamento delle regioni insulari e periferiche con il centro della Comunità (Mediterranean Conference on Transport, 1994).

Alle stesse previsioni appartiene il piano di reti telematiche in connessione con i nodi principali del sistema.

Infine va rilevata la funzionalità rispetto a questo disegno di elaborazioni regionali che connettono sistemi esterni alla comunità, dal progetto dell'*Adria-Danube Initiative (Adi)*.

In conclusione, dalle linee del libro bianco e delle successive impostazioni parlamentari europee, ne deriva una attenzione al Mediterraneo che non si limita ai paesi rivieraschi ma va a lungo la direttrice medio orientale e verso i paesi dell'oltre Suez, proponendo una connessione intercontinentale euro-afro-medio orientale, orientata anche a relazionarsi con la direttrice adriatico danubiana.

Nello stesso quadro del modello di crescita preconizzato dal libro bianco torna il successivo documento 2000+, con l'analisi sugli effetti delle attuali reti di trasporti e di comunicazioni, che lasciano intravedere il rischio che si aggravino gli squilibri, per il rafforzamento dei centri a danno delle periferie, per l'aumento di ruolo giocato dalle grandi agglomerazioni urbane a danno delle città medio e piccole, per la tendenza alla concentrazione dei centri di decisione e dei potenziali di innovazione, e per l'accumulazione della "intelligenza" nelle zone privilegiate etc. (Commissione Europea, 1994).

Questo rischio non solo riduce la competitività nel territorio, ma aggiunge costi di dispersione ai costi sociali.

E allora il tema è di far sì che la centralità – da attributo di singole località, più o meno distribuite in uno spazio omogeneo e continuo – possa diventare attributo di una rete con un sistema di reti che incernierano e funzioni e relazioni diverse, come fossero prive di un centro geograficamente riconoscibile e di una identità territoriale, per

ottenere invece una identità correlata a elementi di nuova spazialità.

Alla metà degli anni '90 quindi sembravano acquisite come si è visto le linee che tracciavano un sistema di relazioni ampio e significativo.

I temi del disisolamento delle regioni periferiche, del miglioramento della loro accessibilità, dello sviluppo della cooperazione transfrontaliera, dell'equilibrio delle armature urbane, della cooperazione tecnologica tra le varie regioni mediterranee il settore agricolo e in quello della protezione dell'ambiente etc., restano fondanti.

Però questo che riguarda il Mediterraneo resta soprattutto un auspicio, all'interno di un quadro che pone in misura più cogente i temi della riorganizzazione del territorio europeo.

Perché il punto è di verificare come si riusciranno a portare a compimento queste intuizioni, nel quadro "di una politica mediterranea che deve essere continuata", magari attraverso rinegoziazioni di accordi di associazione: al di là di questi auspici resta urgente provvedere "alla forte e prevedibile crescita dei flussi e degli scambi con i paesi dell'Europa centro orientale che dovranno ottenere un miglioramento, un riorientamento, e un rafforzamento sostanziale delle reti stradali, ferroviarie, fluviali, energetiche e delle telecomunicazioni.

Queste attenzioni prioritarie verso lo spazio delle regioni dell'Est appaiono, come ovvio, del tutto nuove.

Fin qui, scriveva l'Olivi (1993), nessuno degli attori dell'integrazione europea né alcuno dei suoi ideologi, aveva mai immaginato scenari che avrebbero spostato il baricentro degli interessi politici ed economici verso l'Est.

In altre parole, è come se la Comunità europea fosse nata e cresciuta nella certezza della stabilità della divisione e in questo quadro si erano consolidati gli equilibri interni, si erano formulate e perseguite le politiche comuni, si erano pensate le politiche esterne.

E allora che l'Europa dovesse necessariamente rispondere con nuova responsabilità ai temi posti dalla logica della transizione dei paesi dell'Est sembrava inevitabile.

Resta però discutibile che tutto ciò dovesse spostare in avanti, in un tempo non precisato, il recupero della questione mediterranea, lasciandolo appeso soltanto alle enunciazioni di una buona volontà proiettata in un futuro non definito.

Alcuni anni fa, dopo la caduta del muro di Berlino e dopo la dissoluzione per implosione dell'impero sovietico – mentre si sviluppavano



nell'ambito della sinistra comunista ripensamenti e analisi, Francis Fukuyama (1992) parlò, in termini certamente provocatori, di "fine della storia".

Molti ritennero che questo fosse un fuor d'opera.

In realtà, il politologo americano voleva esprimere una sensazione che poi sarebbe diventata comune a molte letture politiche e intellettuali sulla base dell'esame delle modalità con cui andavano riorientandosi i poteri nel mondo (Campione 1997).

Era finita quella che si stagliava sullo sfondo della storia, pur con tutte le sue tragedie e con le sue contraddizioni, come una utopia possibile, per un futuro più libero e più vivibile.

E questo per molti gruppi di opposizione, per molti marginali e/o diseredati, per molte aree del sottosviluppo e per le loro classi dirigenti.

E sembrava fossero rimasti a presidiare gli scenari del mondo modi di produzione, legati, è vero, alle ragioni della libertà e della democrazia, ma, anche e soprattutto ancorati alle logiche – anche culturali – di una visione capitalistica antica.

Quasi, diceva Fukuyama, si fosse chiuso il cerchio: nel processo dialettico che ci proponevano Hegel e i filosofi che lo seguirono era un ritorno alle origini.

Eppure la fine della guerra fredda e i cambiamenti successivi sembravano aver liberato il pensiero dai cascami ideologici e dalle fedeltà imposte e sembravano incoraggiarci a capire meglio il mondo fuori dai dogmi, fuori dalle dottrine e dagli schemi scolastici.

E però, mentre questi processi in qualche misura andavano maturando, vedevamo emergere, sottolineava il direttore di "Le Monde Diplomatique", I. Ramonet (1997), una nuova angoscia dell'Occidente, tra crisi della solidarietà e fibrillare delle tensioni e dei conflitti.

È come se il nuovo ordine inglobasse tutto (il pensiero unico?) e non escludesse alcunchè dal suo campo di azione: ne derivava un processo di globalizzazione che sembrava via via sfuggire alle possibilità di indirizzo e di controllo politico, proiettato sulle maglie di una rete che si muoveva così dall'articolarsi di nodalità, consolidate o nuove, ma poi le superava, alienandosi in una dimensione aspatiale, che è quella sostenuta appunto dal pensiero unico.

Un pensiero che sostanzia la morte dei mercati nazionali, e quindi modifica uno dei fondamenti del potere dello stato-nazione: assegna un minor ruolo ai poteri pubblici e un minor conto ai diritti

sociali dei cittadini, conferendo ai mercati finanziari l'esclusiva dei ruoli di direzione

Diamo per scontati i riferimenti di dettaglio sul nuovo modello e sugli effetti che ne discendono nelle singole realtà, nei grandi quadri regionali e negli scenari sovranazionali.

In questo contesto il Mediterraneo sembra avere accentuato la sua residualità, la sua caratterizzazione iconografica, per dirla col Gottmann (1966), data una volta per sempre, senza *prospettiva*, e senza sensazioni di movimento apprezzabili.

Quasi si fosse definitivamente allontanata, o quasi non avesse avuto più seguito, la memoria, e quindi la nuova ipotesi di una Europa mediterranea. E invece ci si trovasse ormai in presenza di un Mediterraneo sostanzialmente "altro".

Alle spalle ormai, forse confinato nelle buone letture, il Mediterraneo di Braudel (1987), un mare intermedio, un mare che appunto prendeva nome dalla sua funzione di cerniera, dove, tessendosi i fili di una incessante comunicazione, anche con la "varietà infinita" della proiezione verso l'interno dei sistemi costieri, finiva col costituirsi un insieme coerente.

Nemmeno il Mediterraneo di Paul Valery, irrorato dalla luce, con la sua natura ricca di risorse, con la sua capacità di produrre cultura, di elaborare metodi e studio dei fenomeni, mettendo a frutto i poteri dello spirito; con la capacità di desumere leggi dalla natura e di farne discendere leggi civili.

Con la sua cultura, appunto, con quelle trasformazioni psicologiche e tecniche che nei secoli hanno profondamente distinto gli europei dal resto degli uomini, e hanno segnato lo spartiacque della modernità.

Braudel, Valery, come abbiamo detto, sembrano appartenere alla stagione della nostalgia. Sempre di più invece si accentuano i temi della diversità. O meglio, sembra affermarsi la convinzione che la memoria di un passato prestigioso, e le frustrazioni, e le attenuazioni della speranza dell'oggi, riescano a dare sostanza soprattutto ad un *revival* di nazioni o di regioni dimenticate o decadute, con tutto ciò che questo, in termini negativi, finisce con il determinare.

Molto meglio, si dice, è far derivare una solidarietà interregionale dal riconoscimento di una frontiera mediterranea, e altresì dal riconoscimento delle specificità che esistono da un lato e dall'altro della frontiera. E da tutto questo dovrebbe derivarne la possibilità di accordi bilaterali etc.

Ora, forse è il caso di dire, che, quando ci si

proponeva di riportare il tutto in una visione euromediterranea che recuperasse il senso della sua unitarietà per spostare più a sud il baricentro delle decisioni europee e per configurare la nuova centralità di uno spazio per il grande scambio e per le comunicazioni euro-afro-asiatiche, i ripetuti approcci europei (e anche dei paesi mediterranei dell'Europa) finirono, dopo le enunciazioni, col non ottenere significativi fatti conseguenti.

La nuova tendenza, pur positiva per l'ampliamento dell'Unione, adesso sembra contribuire ad abbassare i livelli dell'iniziativa euro-mediterranea.

La necessaria riconsiderazione europea della transizione verso mercato e democrazia delle regioni dell'Est europeo, finiscono col rinviare a tempi lontani ipotesi che sostanziano i documenti ai quali si è fatto riferimento.

È vero che una serie di stanziamenti determina occasioni di profitto per alcuni operatori occidentali. Ma la logica, nonostante l'importanza delle opere programmate, sembra essere soprattutto quella della prima Cassa del Mezzogiorno; vogliamo dire che è una logica inidonea a provocare incidenze strutturali.

Abbiamo citato Matvejevic, che ci ricordava come questi sforzi pur lodevoli e generosi nelle intenzioni, non fanno assolutamente pensare ad una possibile politica comune: perché alla costa meridionale del Mediterraneo, dopo l'esperienza del colonialismo, si riserva una partecipazione marginale ai progetti e alle politiche mediterranee.

Né vale tornare ai deludenti esiti della conferenza di Barcellona con le sue ipotesi di partenariato e di libero scambio.

In definitiva, regione mediterranea o frontiera interregionale, in ogni caso è come se ci trovassimo in presenza di una sorta di schizofrenia: da un lato la preoccupazione che l'area Sud, con le sue tensioni e con i suoi malesseri, con il suo carico demografico, con tutte le problematiche migratorie che non potranno essere certamente risolte con politiche insufficienti.

Dunque preoccupazione per una deriva geografica verso Nord (*sic!*), così viene definita (H. Elsenhans), difficilmente contenibile e che "minaccia l'Europa".

Dall'altro si continua nell'elaborazione di proposte che si limitano a suggerire cooperazioni interattive, senza valutarne sino in fondo i risvolti operativi concreti.

Diciamolo con franchezza: fin qui le proposte politiche e sociali non hanno dato luogo a grandi

progetti strutturanti e sono sembrate platoniche e tali rimarranno finché non esisterà un'Europa politica.

Perché questo forse è il punto su cui riflettere, onde far sì che questo tema della regione mediterranea possa ripartire con adeguata considerazione: che l'Europa cioè riesca a superare questo suo essere ferma ai livelli economici e monetari; un'Unione priva di opzioni di riequilibrio e di contenuti sociali perché "politicamente vuota".

In fondo forse il tema è quello di superare una filosofia europea che punta solo alla costruzione di un mercato aperto ma non si pone la prospettiva realistica di un'unione politica.

Un'Europa in altre parole capace di andare al di là di una visione tecnocratica ed efficientista e di affermare quei principi ideali e morali senza i quali non è possibile il tanto invocato salto da mercato comune a unione. Da Maastricht in poi infatti, l'Europa ha cercato di darsi un'anima, che vivificasse le fredde regole di un trattato capace soltanto di fissare gli steccati ma non di disegnare una vera costituzione europea.

Non è nemmeno riuscita a trovarla durante tutta la lunga notte dell'infinita crisi balcanica, perché ogni volta gli egoismi delle realpolitik nazionali erano più forti dell'altruismo sovranazionale, invocato a parole e ignorato nei comportamenti.

Bibliografia

- Balta P. (1992), *Les Méditerranéens au quotidien*, in Balta P. (a cura di). *La Méditerranée réinventée*, Paris, La Découverte.
- Balta P. (1994), *Projet de Charte de la Communauté des Peuples de la Méditerranée*, Hyers-Var-France, Conférence Internationale "Méditerranée, espace des cultures et civilisations".
- Braudel F. (1976), *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi.
- Braudel F. (1987), *Il Mediterraneo*, Milano, Bompiani.
- Brunet R. (1994), *L'Europe des réseaux*, Relazione al Convegno "Regioni e reti nello spazio unificato europeo", Firenze, Società di Studi Geografici.
- Campione G. (1995), *A Barcellona la prima conferenza euromediterranea*, in "La Gazzetta del Sud." Messina 26 novembre.
- Campione G. (1996), *Relazioni e reti nella regione Mediterranea*, in C.Capineri, M. Tinacci Mossello (a cura di), *Geografia delle Comunicazioni*. Torino, Giappichelli Editore.
- Campione G. (1997), *L'Europa e il Mediterraneo*, in *Europe between Political Geography and Geopolitics*, Dipartimento di Scienze Politiche, Sezione Geografica, Università di Trieste.
- Commissione delle Comunità Europee (1993), *Libro bianco. Le sfide e le vie da percorrere per entrare nel XXI secolo*, in Bollettino C.E., pp. 6-93.
- Commission européenne (1994), *Europe 2000. Coopération pour l'aménagement du territoire européen*.
- Ducruet J. (1997), *Le relazioni economiche tra l'Unione Europea e i paesi del Mediterraneo*, in "La Civiltà Cattolica", 3537, Roma, pp. 240-253.



- Elsenhans H. (1995), *Enjeux méditerranéens et cohésion européenne*, in Bistolfi R. (a cura di), *Euro-Méditerranée, une région à construire*, Publisud, Paris.
- Fukuyama F. (1989), *The End of History*, in "The National Interest", 16, pp. 3-18.
- Fukuyama F. (1992), *La fine della storia e l'ultimo uomo*, Milano, Rizzoli.
- Gottmann J. (1966), *Géographie politique*, in *Encyclopédie de la Pléiade*, Gallimard, Paris.
- Le Lannou M. (1976), *Europa e Mediterraneo*, in Muscarà C. (a cura di), *Mezzogiorno Mediterraneo*, Istituto di Geografia dell'Università di Venezia, pp. 27 e ss.
- Matvejevic P. (1995), *Mediterraneo*, in "Orizzonti Economici", Rivista della Camera di Commercio di Napoli. 78, novembre, Electa, Napoli, pp. 9-11.
- Mediterranean Conference on Transport (1994), Trieste, Atti.
- Olivari B. (1993), *L'Europa difficile. Storia politica della Comunità Europea*, Il Mulino, Bologna.
- Ramonet I. (1997), *Géopolitique du chaos*, Gallilée, Paris.
- Tramballi U. (1995), *Barcellona riunisce i volti del Mediterraneo*, in "Il Sole-24 Ore", Roma 26 novembre.
- Valéry P. (1957), *Inspirations méditerranéennes*, Oeuvres, vol. I, Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard, Paris, pp. 1084 e ss.

Un progetto comune tra Mediterraneo ed Europa: lo stato del dibattito*

Relazione introduttiva

In alcune sue parti vengono assemblati materiali di studio già pubblicati da altri autori e "papers" distribuiti nel corso di seminari dedicati alle problematiche della geo-economia del Mediterraneo. In particolare sono inseriti nella relazione brani tratti da L. Di Comite e R. Pace, *Integrazione politica ed integrazione economica nel bacino del Mediterraneo*, Dipartimento per lo studio delle società mediterranee, Università degli Studi di Bari, Cacucci Editore, 1999 e da un "paper" di Raimondo Gagiano (Convegni della Cattedra Luigi Sturzo, Caltagirone, ottobre 1999). Alcuni dati sono tratti infine dagli atti del Semed - Banco di Sicilia, novembre 1999 dedicato appunto a *New frontiers and Mediterranean region's development*.

1. È opportuno, nell'introduzione di questo seminario, dedicato all'analisi delle dinamiche economiche e geo-politiche nel Mediterraneo, dare risposta ad alcuni "perché" preliminari.

Perché intanto questo seminario qui a Messina, in una Facoltà di Scienze Politiche, con la partecipazione di specialismi plurimi? Crediamo senza albagia, di dover colmare almeno a livello locale un ritardo di studio, di recuperare una specificità dell'Università in merito all'analisi di certe tematiche, di valorizzare precise competenze esistenti in questo Dipartimento che in breve tempo hanno

avuto la capacità di intessere reti di approfondimento e di dialogo con gli altri studiosi qui presenti, non a caso.

Il secondo perché si riferisce alla necessità di dover parlare di un progetto per il Mediterraneo fuori da ovvietà e genericità. C'è un'economia ed una cultura siciliana, meglio meridionale, che ha proiezione naturale nel Mediterraneo, come del resto può dimostrare almeno sul piano dello spazio l'uso di un semplice compasso. C'è consapevolezza di questo ma grande ambiguità, come vedremo, sui percorsi da compiere, incerti tra un improbabile modello di scambio ineguale, un'impostazione in termini di *business*, una presunta egemonia da esportare con piglio coloniale. Forse nel corso dei nostri lavori riusciremo sul punto a far chiarezza. Il terzo perché riguarda piuttosto un aspetto peculiare della più vasta problematica qui sul tappeto: l'orientamento cioè verso il fenomeno dell'immigrazione fuori da strumentalizzazioni d'accatto o da razzismi non fronteggiabili con un solidarismo di maniera.

Ed è appunto dalla rassegna di alcuni dati relativi al fenomeno immigrazione che vorrei prendere l'avvio per tracciare l'ideale ordine del giorno di questo seminario. Partendo da un tema principe, se così può dirsi: la mobilità del lavoro nel Mediterraneo. Proviamo a scrutarla da un angolo visuale ben preciso, quello italiano. Ricordando per inciso alcune stime apocalittiche secondo le quali, per riportare la sua popolazione a livelli del 1995, l'Italia dovrebbe aprire le porte nel prossimo quarto di secolo a nove milioni circa di lavoratori stranieri, pari a circa 300 mila immigrati l'anno (Rapporto delle Nazioni Unite, Immigrazione

* Questa relazione ha carattere introduttivo.



di scambio: una soluzione al declino ed all'invecchiamento della popolazione).

2. Prima di proseguire dobbiamo però delimitare l'area dei partners mediterranei cui intendiamo riferirci (cfr. A. Badini, *Il Mediterraneo nel processo di integrazione regionale*, in L. Di Comite-R. Pace, *Integrazione politica ed integrazione economica nel bacino Mediterraneo*, Quaderno n.16 Dipartimento per lo studio delle società mediterranee, Università di Bari). I paesi che sono oggetto della nostra analisi, pur essendo parte di uno stesso disegno di co-sviluppo e partecipi a pieno titolo della cooperazione multilaterale che si realizza nell'ambito del partenariato, hanno con l'UE rapporti diversificati.

Sette di essi sono legati da Accordi di Associazione (Algeria, Egitto, Giordania, Libano, Marocco, Siria, Tunisia); due (Cipro e Malta), avevano già con l'UE accordi di pre-adesione dotati di un *volet* relativo al dialogo politico strutturato (il nuovo governo Maltese ha però revocato la sua domanda di adesione) ed ancora la Turchia, ha firmato un Accordo di Unione Doganale assortito di un Protocollo di Cooperazione, e Israele, ha stipulato un accordo di Associazione, privo tuttavia di misure di sostegno alle riforme (in pratica Israele, in virtù del suo elevato reddito pro-capite non beneficia dei doni, cioè delle risorse finanziarie non rimborsabili). Da parte sua, l'Autorità Nazionale Palestinese in attesa che sia chiarito lo status definitivo del suo territorio, ha concluso con l'UE un Accordo interinale di cooperazione.

I *partner mediterranei* dell'UE sono tuttavia solo una frazione dei paesi della Regione mediterranea e mediorientale. La Mauritania, pur rientrando nell'Unione del Maghreb Arabo (U.M.A.), oggi inoperante, non partecipa al partenariato euro-mediterraneo poiché è inserita negli Accordi fra l'UE e gli Stati dell'Africa, dei Caraibi e del Pacifico (A.C.P.). La Libia, anch'essa membro dell'U.M.A., ne è esclusa per ragioni politiche, perdurando nei suoi confronti le sanzioni decise dal Consiglio di Sicurezza dell'ONU a seguito del presunto coinvolgimento di cittadini libici negli attentati terroristici di Lockerbie e dell'U.T.A. Mancano poi ovviamente i Paesi membri del Consiglio di Cooperazione del Golfo (Arabia Saudita, Kuwait, Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Oman, Qatar) ed altri Stati della Regione quali la Repubblica Islamica dell'Iran e l'Iraq. Ai Paesi della Regione Mediorientale e Mediterranea ci si riferirà con l'acronimo MENA (secondo l'accezione inglese di *Middle East and North African Countries*).

Si noterà che Cipro e Malta, inclusi tra i *Paesi MED* non fanno parte della Regione MENA, che è composta di paesi tra loro assai diversificati. Alcuni sono per comodità definiti *economie petrolifere*, dato il peso prevalente assunto dallo sfruttamento delle risorse di greggio e gas nel PIL e nel volume delle esportazioni. Si tratta dell'Algeria, dell'Arabia Saudita, del Bahrein, degli Emirati Arabi Uniti, della Repubblica Islamica dell'Iran, dell'Iraq, del Kuwait, della Libia, dell'Oman e del Qatar. Un altro gruppo è formato da paesi che, pur esportando petrolio, presentano un ventaglio più diversificato ed equilibrato della produzione complessiva, soprattutto per le minori quantità del greggio estratte rispetto ai paesi del primo gruppo. Anche nell'ambito delle *economie petrolifere* esistono forti differenziazioni. Sei fra loro (Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Libia, Oman, Qatar), sono Paesi *creditori netti*, nel senso che esportano capitali. L'Algeria, al contrario, è *debitrice netta* ed importa quindi capitali per sopperire al fabbisogno finanziario del suo programma economico. L'Iran, la Libia, l'Iraq non sono integrati nella finanza internazionale ed hanno situazioni diverse a causa prevalentemente di questioni contingenti e di natura politica (Fisher S., 1993).

Sette Paesi inoltre (Algeria, Egitto, Giordania, Marocco, Sudan, Tunisia e Yemen) esportano manodopera in maniera significativa e possono contare fra le entrate valutarie sull'apporto, spesso di grande importanza, delle rimesse degli emigrati. Al contrario, i Paesi del Golfo e Israele puntano sull'immigrazione per sopperire al fabbisogno di manodopera.

Anche l'indice di ricchezza è molto diversificato. Secondo una recente classifica pubblicata dalla Banca Mondiale, alla Regione MENA appartengono Paesi ad alto reddito (EAU, Kuwait, Israele e Qatar), a reddito medio (Arabia Saudita, Algeria, Bahrein, Giordania, Iran, Libano, Libia, Marocco, Oman, Siria e Tunisia), e Paesi a basso reddito (fra cui l'Egitto). Il divario di reddito pro-capite annuo va dai 15 mila dollari USA di EAU, Kuwait, Israele e Qatar, ai 250 dollari di Somalia e Sudan, che sono i Paesi più poveri della Regione. In media, il reddito pro-capite è di 2 mila dollari.

Sotto un profilo geo-economico i Paesi MENA vengono suddivisi in tre aree, il Maghreb, che è l'occidente in arabo, è costituito da Algeria, Libia, Marocco e Tunisia (si è visto, tuttavia, che la Mauritania fa parte dell'U.M.A.), il Mashreq, cioè l'oriente, da Egitto, Giordania, Libano, Siria e i territori autonomi di Gaza e Cisgiordania; dei rimanenti paesi, sei appartengono al Consiglio della

Cooperazione del Golfo, e cioè Arabia Saudita, Bahrein, E.A.U., Kuwait, Oman e Qatar. La Regione nel suo complesso è sufficientemente diversificata ma scarsamente integrata. I Paesi che sono riusciti ad ampliare meglio la gamma merceologica della propria base produttiva e dell'esportazione sono Israele, Marocco, Siria e Tunisia. La scarsa complementarità economica è, come si dirà in seguito, alla base dell'inadeguata integrazione. I flussi commerciali seguono quindi direttrici Nord-Sud piuttosto che Sud-Sud (in media circa il 7,8% degli scambi totali).

Sebbene la Regione abbia un clima generalmente non favorevole, un basso regime pluviometrico, scarse risorse idriche e ridotti terreni arabili, essa gode di abbondanti risorse naturali ed umane. Le prime sono tuttavia distribuite in maniera diseguale; le seconde, sono insufficientemente istruite e qualificate. I due terzi circa delle risorse petrolifere mondiali conosciute giacciono entro il perimetro MENA; un quarto di esse sono situate in Arabia Saudita.

Da parte sua, l'Iran contiene il 50% delle riserve mondiali accertate di gas naturale, la quota in assoluto più elevata posseduta da singolo Paese. Sono presenti nella Regione altri minerali, diversi dagli idrocarburi, oltre a risorse non minerali. Algeria, Giordania, Marocco, Siria e Tunisia vantano un terzo della produzione mondiale di fosfati. Solo il Marocco detiene il 30% della roccia fosfatica esistente e una quota del 40% del commercio mondiale di acido fosforico. Le altre risorse naturali includono la potassa (Giordania, Iran, Israele), minerali di ferro (Iran e Mauritania), carbone (Iran), ammoniaca ed urea (Iran e Qatar), rame e pietra da gesso (Mauritania).

Molti prodotti di base e materie prime provengono infine in grande quantità da tale Regione. Basti ricordare il cotone (Egitto e Sudan), il tabacco (Siria) ed il caffè (Yemen).

Nel complesso, la Regione presenta una dimensione importante della ricchezza mondiale ma concorre modestamente alla formazione del reddito annuo globale. Nel 1994 essa ha fatto registrare un PIL nominale di 610 miliardi di dollari USA, equivalente al 2,5% del valore mondiale e al 12% di quello relativo a tutti i PVS. In termini di ricchezza prodotta, l'Arabia Saudita è l'economia più importante detenendo il 20% del PIL dell'intera regione.

Nonostante le diversità presenti le economie dei Paesi MENA condividono alcune caratteristiche di ordine strutturale che influiscono perciò sul loro sviluppo.

In particolare:

- a livello Paese, sia la produzione che l'esportazione sono poco diversificate;
- una elevata vulnerabilità delle economie ai fattori esterni;
- una limitata integrazione nei mercati internazionali dei capitali;
- una netta prevalenza del settore pubblico nell'attività economica;
- una scarsa formazione del risparmio interno.

3. Qualche parola di commento. Il ristretto ventaglio dei beni e servizi prodotti ed esportati condiziona lo sviluppo dell'economia nella Regione e lo rende eccessivamente vulnerabile ai fattori contingenti, sia interni che esterni. Il caso più tipico è fornito dalla forte incidenza, quasi il 50%, che il petrolio assume nella formazione del PIL dei Paesi esportatori di greggio.

L'agricoltura incide per il 50% del PIL in Somalia e Sudan e per il 25% in Iran, Mauritania e Yemen. L'industria manifatturiera è solida e ben diversificata solo in Egitto, Israele, Marocco e Tunisia.

Per parte sua, il turismo rimane una componente assai importante della ricchezza nazionale in Egitto, Israele, Marocco e Tunisia e dall'89 concorre alla formazione del PIL di questi Paesi con una quota più elevata di quella relativa sia all'agricoltura che all'industria manifatturiera.

Quanto ai rischi della vulnerabilità, esempi significativi sono costituiti dagli avversi effetti prodotti, dal lato delle esportazioni, dagli andamenti del mercato del greggio per i paesi esportatori di petrolio e, dal lato delle importazioni dalle fluttuazioni dei prezzi dei beni di prima necessità, dato che molti Paesi MENA dipendono dalle importazioni per soddisfare una parte importante del loro fabbisogno alimentare.

Lo scarso accesso in media dei Paesi MENA al circuito della finanza mondiale e i relativamente modesti flussi di investimento che vi si dirigono rendono detti paesi dipendenti dal capitale di prestito che - ad eccezione da quello erogato dalle IFI (Istituzioni Finanziarie Internazionali) - presenta una struttura non favorevole (prevalenza del breve termine ed oneri elevati).

Quella finanziaria è una remora che condiziona molto le prospettive di sviluppo anche alla luce della modesta formazione del risparmio interno e del fenomeno della fuga dei capitali. A parte la relativa minore disponibilità di reddito delle popolazioni della Regione, sono le restrizioni agli scambi con l'estero e di ordine valutario che alimentano forme di commercio informale per i prodotti stranieri e l'esportazione illegale di capi-



tali sottraendo risorse importanti non solo all'economia ma anche alla tassazione e, quindi, al bilancio dello Stato.

Altro freno all'espansione economica è la perdurante presenza di un forte settore pubblico. Le imprese pubbliche hanno fatto registrare negli anni insoddisfacenti andamenti gestionali, mentre l'interferenza dello Stato ha impedito al mercato di esercitare la sua naturale funzione regolatrice per il razionale e produttivo impiego delle risorse. Si è in molti casi generata una spirale negativa con un prosciugamento delle risorse disponibili da parte dello Stato, che le ha poi trasferite in larga misura per ripianare le perdite e per erogare sussidi a detrimento della formazione di nuova ricchezza. L'elevata regolamentazione e la forte presenza della burocrazia nella vita economica hanno prodotto una elefantiasi che agisce come disincentivo per coloro che intendono assumere iniziative e responsabilità imprenditoriali.

4. Come è noto, la transizione dell'Italia da paese di emigrazione a paese di immigrazione è stata rapidissima e si è sviluppata nella fase di declino della nostra emigrazione; le prime stime del CENSIS, che risalgono a più di un decennio fa, valutavano gli immigrati stranieri nell'ordine dei 300-400.000; le indicazioni più recenti del Ministero degli Interni fanno riferimento ad oltre un milione e mezzo di cui 60% irregolari. La provenienza è soprattutto il terzo mondo. All'origine di questi flussi che si convogliano con intensità differente verso tutti i paesi occidentali, è un persistente squilibrio demografico ed economico; è l'impossibilità di assorbire in modo soddisfacente le proprie forze di lavoro che mette i paesi del terzo mondo nelle condizioni di esportare manodopera. Si può quindi affermare che il bacino del Mediterraneo sia proprio una delle aree del globo soggetta a più forti squilibri. La storia recente di paesi europei come la Francia e la Germania evidenzia che certe soglie di presenza straniera possono innescare contrasti e tensioni che vengono a dare spazio a minoranze oppresse ed alle loro degenerazioni culturali: xenofobia, se non razzismo. Del resto, anche nel nostro paese, recenti episodi di intolleranza razziale affondano le loro radici in quel retroterra culturale che ha già alimentato manifestazioni di antisemitismo. Per controllare le migrazioni, questa un'ipotesi di lavoro, è oggi necessario intervenire sui fattori di espulsione e quindi è nel contesto di una politica di cooperazione allo sviluppo del terzo mondo che contribuisca a rimuovere le cause dell'emigrazione che si può sperimentare una regolazione dei flussi.

Una programmazione di questo tipo è anche manifestazione di solidarietà e lungimiranza politica se promossa prima che le circostanze la rendano inevitabile; per i paesi dell'Europa comunitaria una concertazione delle loro politiche potrebbe far giungere i singoli partner ad un coordinamento globale dell'immigrazione. Possiamo oggi dire che l'immigrazione verso l'Europa, specie costiera, continua e continuerà: più difficile dire se il flusso attuale si perpetuerà nel tempo. Alcune previsioni, per un certo periodo sono facili; altre – soprattutto nel lungo periodo – quasi impossibili.

Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto e Turchia contano oggi, complessivamente, circa 200 milioni di abitanti e la loro popolazione continua a crescere seppure a velocità decrescente per effetto dell'innescata e ormai sviluppata transizione verso una demografia moderna. Il rapporto tra crescita demografica e crescita dei posti di lavoro sarà per i cinque paesi citati, del 20% circa in più a favore della prima con una situazione di squilibrio non indifferente.

È facile prevedere che almeno per 10-15 anni il flusso verso l'Europa proveniente da questi Paesi aumenterà. Ma le previsioni vanno più in là e dicono che quegli stessi paesi potranno crescere di altri 100 milioni di unità, passando da 200 a 300 milioni complessivi dal 2000 al 2020. Quale sarà il tasso di crescita dei posti di lavoro e del reddito pro-capite per l'egual periodo dei citati paesi non è stato calcolato; o, meglio, le stime diventano divergenti. Comunque nessuno si azzarda a dire che la crescita sarà superiore – nel primo ventennio del nuovo millennio – al 60% della cifra raggiunta all'alba appunto dell'anno 2000. I paesi occidentali hanno un tasso di crescita demografica dello 0,5%, i paesi in via di sviluppo mediamente del 2,4%. Quando le risorse di una certa regione non riescono più a soddisfare il proprio fabbisogno minimo, l'emigrazione è da sempre la valvola di sicurezza. La massa di giovani del Nord Africa sarà costretta a cercare una possibilità per sopravvivere. Una parte si metterà in movimento verso i paesi dove spera di trovare una vita migliore. Si è parlato di cinque Stati rivieraschi del Mediterraneo; ma quasi tutti questi Stati hanno al loro sud o nelle aree limitrofe povertà ancora più gravi, crescite demografiche talvolta più intense, sviluppo in qualche caso più lento e quindi nuove spinte demografiche. La spinta all'emigrazione, soprattutto verso l'Europa, sarà ancora più forte e potrà essere meno gestibile per via della debolezza della struttura politico-amministrativa di determinati paesi in via di sviluppo e per la quasi totale assenza di trattati bi- o multi- laterali che consentano rap-

porti tra stato d'immigrazione e stato d'emigrazione fondati su qualche certezza giuridica.

L'equilibrio internazionale ha due fronti che si intrecciano: quello relativo ai rapporti politici ed economici con gli Stati in cui l'emigrazione prende il via e quello con gli Stati dell'UE che si trovano ad affrontare problemi analoghi. L'equilibrio internazionale deve nascere fondamentalmente, dalla constatazione che i problemi sono comuni a 15 Stati; 150 milioni di europei dell'UE ospitano oggi circa 15 milioni di extraeuropei; tra vent'anni i 300 milioni di europei potranno ancora essere tanti, mentre i 15 milioni di extraeuropei potranno essere divenuti 25-30 milioni. L'incontro fra i due mondi, l'Europa e l'Africa, avrà luogo sul territorio della prima, utilizzando le strutture sociali ed economiche dell'Europa.

Si sostiene giustamente (Papisca) che i flussi migratori che interessano l'Europa, l'Italia e il Mediterraneo, non possono essere considerati né contingenti né congiunturali. Sono perciò necessari interventi che non siano solo riparatori o di tampone. Gli interventi debbono essere coerenti a livello europeo ed internazionale; devono consentire l'effettivo godimento dei diritti umani, civili e politici riconosciuti come tali dai governi che hanno ratificato vari trattati, devono in definitiva tendere ad attenuare e superare la distinzione tra cittadino e straniero; è la persona che beneficia dei diritti umani fondamentali e non la sua classificazione giuridica. Ciò richiede una politica sociale europea ed internazionale; ciò richiede, in campo sociale l'attenuazione ed il superamento della distanza fra politica estera e politica interna; il quadro di riferimento deve essere affidato ai poteri locali per la realizzazione degli interventi corrispondenti.

La politica sociale europea deve superare la concertazione tra i governi dei paesi tradizionali di immigrazione per una politica sociale e di sviluppo basata all'inizio sulla cooperazione e poi con forme via via più solidali – di tipo pre-comunitario – fino all'introduzione di un minimo vitale garantito a livello mondiale.

L'art. 8 del Trattato di Maastricht instaura la nozione della cittadinanza dell'Unione:

È istituita una cittadinanza dell'Unione. È cittadino dell'Unione chiunque abbia la cittadinanza di uno Stato membro. I cittadini godono dei diritti e sono soggetti ai doveri previsti dal Trattato per cui ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri, fatte salve le limitazioni e le condizioni previste dal presente Trattato e dalle disposizioni adottate in applicazione dello stesso.

Oggi è invece evidente che per molti migranti lo status di cittadino in Europa è inferiore, dal punto di vista costituzionale, sociale, morale, etico e civile a quello che avevano nei paesi di origine. Lo spirito di apertura, sia pure in regime controllato, l'aiuto allo sviluppo delle zone d'origine, l'equilibrato inserimento di cittadini extracomunitari nel tessuto economico, civile e sociale d'Europa, il rispetto dei diritti fondamentali di tutti sono quindi alcuni elementi portanti di una nuova politica europea delle migrazioni che prefiguri l'esistenza di un vero spazio sociale europeo che non sia solo un'illusoria targhetta ideologica ma la premessa di una moderna società multiculturale e pluriethnica di pacifica realizzazione europea all'interno dell'Unione; e di avvio di un processo pre-comunitario, tipo quello che si ebbe nel nostro passato lontano e vicino con il Consiglio d'Europa, per quanto riguarda l'intera area mediterranea. Da questo punto di vista, una politica comunitaria sarebbe preferibile a quelle nazionali oggi in vigore od in allestimento; ma anche un impegno dei singoli governi, nazionali e regionali europei, e soprattutto di quelli dei paesi mediterranei, non solo non appare privo di senso ma può addirittura risultare esemplare rispetto alle abitudini e congiunturali politiche migratorie dei tradizionali paesi europei continentali di immigrazione.

5. In questo scenario, ci chiediamo, è possibile superare un luogo comune, la percezione europea, cioè, delle migrazioni, prigioniera di una problematizzazione in termini esclusivamente di sicurezza? Si tratta in sostanza di comprendere come la mobilità tra Europa e paesi del Sud del Mediterraneo presenti anche aspetti positivi sia in termini economici che di complessiva modernizzazione. Tutti presi dalla stigmatizzazione del "diverso", intenti a raffigurarci nemici al nostro interno mobili e pericolosi che si fanno gioco di frontiere e referenti culturali, dimentichiamo altri aspetti, decisamente positivi, della questione, sotto il profilo della globalizzazione delle conoscenze. Al di là dei trasferimenti monetari – che in alcuni casi, come in Egitto, sono l'origine di risorse in valuta straniera superiori alle stesse entrate derivanti dalle esportazioni – e di beni, l'immigrato di ritorno infatti nel paese d'origine dei genitori è al tempo stesso consumatore e investitore. In sostanza, viene osservato, demolendo paradigmi consolidati per gli immigrati del Sud del Mediterraneo il trasferirsi in Europa non significa oggi tagliare i ponti con i territori nazionali ma piuttosto mantenere e sfruttare questi legami. E su questa "nuova" mobilità sta già sviluppandosi un business etnico



che riguarda la produzione di beni alimentari in conformità a prescrizioni religiose o l'organizzazione di viaggi. Attività imprenditoriali che presuppongono appunto flussi permanenti bidirezionali di persone e di capitali tra il luogo di residenza, in Europa o altrove, ed altri luoghi di investimento fuori da ogni visione statica del fenomeno emigrazione.

Ancora una osservazione a proposito di un modello che prova ad interpretare l'immigrazione come processo di creazione di ricchezza. L'immigrato di ritorno è un potente vettore, nella sua area d'origine, di innovazione, rappresentazione, comunicazione. Con ricadute sui comportamenti delle classi medie urbane del mondo arabo che iniziano a generare una domanda turistica interna connotata da una forte specificità e che si tradisce al momento proprio in una riscoperta del patrimonio culturale da parte di queste stesse classi.

In conclusione, come sottolinea Yves Meny, Direttore del Robert Schuman Centre for Advanced Studies, superati i luoghi comuni e demoliti paradigmi consolidati c'è da prendere atto di nuovi attori individuali e collettivi che animano oggi una mobilità a carattere permanente, fuori quindi dalle nostre simbologie fondate sulla paura dell'invasore, tra il Sud del Mediterraneo e l'Europa indebolendo il significato di nozioni classiche come quelle di paese d'origine, paese d'accoglienza, flussi (arrivi di stranieri) e stock (popolazioni residenti da lungo tempo). Altro che alterità perfetta e differenza insolubile tra noi e gli immigrati extra-comunitari!

6. Spostiamoci su un altro versante della questione, quello più propriamente economico. Dal punto di vista economico è evidente l'interesse strategico per uno sviluppo del Mediterraneo ai fini del mantenimento della sicurezza nella regione. Come è noto, per quanto riguarda la promozione dello sviluppo l'Unione Europea sostiene

una politica di liberalizzazione delle economie del Mediterraneo del Sud e un partenariato euro-mediterraneo fondato sulla creazione di un'area di libero scambio. In questa prospettiva vi è un crescente sostegno pubblico alla competitività delle imprese ed alla rete di sicurezza sociale (CeSPI, *Promozione di sistemi di piccole imprese nel Mediterraneo e valorizzazione dell'immigrazione nord-africana in Italia*, Semed '99, Banco di Sicilia, 26-27 novembre 1999). D'altro canto, la politica industriale dei paesi nord-africani è rivolta ad incentivare gli investimenti esteri ed a sostenere la competitività delle imprese locali. Queste misure però sono ancora limitate: gli investimenti esteri non hanno creato un sufficiente indotto sul tessuto produttivo e sociale locale, le azioni pubbliche dirette a sostenere la competitività coprono soprattutto le unità produttive grandi, mentre quelle rivolte alle piccole imprese raggiungono appena il 5% del mondo imprenditoriale. In effetti la liberalizzazione prescrive la concorrenza come cura e stimolo più forte all'innovazione ed alla ristrutturazione produttiva. Solo che nel caso dei Paesi Mediterranei la concorrenza, sembrerebbe ad intuito, sarà la cura che dovranno digerire i soggetti più deboli, le piccole imprese mentre le grandi imprese possono ancora una volta contare sul sostegno pubblico. È evidente quindi la distorsione delle politiche attuali. Questa politica, ecco una ulteriore ipotesi di lavoro che vorrei sottoporre alla discussione, si sta rivelando inefficace rispetto alle diverse velocità dei fenomeni sociali, economici e politici del Mediterraneo. Gli squilibri sociali rimangono forti e la pressione migratoria non è facilmente controllabile. Sicché la dinamica economica è ridotta ed il mercato del lavoro locale non è in grado di assorbire la crescita della forza-lavoro. Il processo politico verso una maggiore democrazia e libertà risulta assai lento.

Vi è una crescente contraddizione tra il mantenimento della stabilità politica ed il processo di liberalizzazione economica.

Tab. 1. Tassi di convergenza da e convergenza verso il reddito pro-capite degli Stati Uniti in 30 paesi in via di sviluppo: 1913-1995.

	1913-50	1950-73	1973-95
Algeria	- 1.22	- 0.03	- 1.89
Egitto	- 1.65	0.94	0.87
Marocco	- 0.57	- 1.92	0.08
Tunisia	- 1.03	0.14	0.23

Fonte: E. Grilli, *Prospettive sullo sviluppo economico dei paesi emergenti*, Banca Popolare dell'Etruria e del Lazio - Studi e Ricerche, Arezzo, 1999, p. 164.



Tutto ciò si evidenzia nella significativa asimmetria tra flussi migratori e flussi economici. Alla dinamica crescente delle migrazioni si contrappone un insufficiente processo di crescita economica. Queste tendenze contrastano con la tesi di fondo della politica del Partenariato Euro-Mediterraneo che mira a creare un'area di libera circolazione delle merci e dei capitali, alternativa alla circolazione delle persone. Il circuito economico non si chiude e non riesce a sostituire i flussi migratori. Non vi è integrazione ma una chiara dipendenza commerciale e finanziaria dall'Europa da parte dei paesi a Sud del Mediterraneo. La liberalizzazione economica non produce un nuovo equilibrio ma accentua gli squilibri almeno nel breve e medio periodo. La scommessa sugli effetti positivi del libero mercato si sposta più nel lungo termine rispetto alle dinamiche sociali.

Del resto anche sul versante privato è riscontrabile ancora un sostanziale disinteresse delle imprese europee verso l'area mediterranea.

Non si registrano importanti flussi di investimenti diretti verso questi paesi, il rischio politico è ancora alto per operazioni a lungo termine, la competitività di questi paesi è scarsa e il mercato locale è di piccole dimensioni. C'è concordanza unanime tra gli esperti nel ritenere che i paesi del Medio Oriente e del Nord Africa appaiono esclusi dall'importante evoluzione che sta avendo luogo nello scenario dei flussi di investimento a livello mondiale.

La stessa classe di rentiers e di capitalisti di paesi del Sud del Mediterraneo non investe nei propri paesi ma mantiene all'estero un capitale stimato attorno ai 315 miliardi di dollari.

Nel caso italiano è evidente la scarsa rilevanza del processo di internazionalizzazione delle imprese verso il Mediterraneo mentre i processi di delocalizzazione, sebbene interessanti come nel caso della Tunisia, sono limitati. Viene osservato per di più che la delocalizzazione interessa i distretti industriali che operano in settori le cui produzioni (o fasi del processo) sono caratterizzati da una elevata incidenza del costo del lavoro e da un livello relativamente modesto delle risorse umane impiegate e delle competenze professionali richieste. Le relazioni economiche dell'Italia con quest'area sono costituite da rapporti commerciali a breve termine e da investimenti nel settore energetico. Infine l'aiuto pubblico italiano allo sviluppo, benché più consistente e sistematico che in passato, non ha mostrato ancora un impatto significativo.

7. Approfondiamo la tematica richiamando alcuni dati. Oggi l'intero sistema Italia scambia poco

con il Mediterraneo: l'import complessivo di merci dell'Italia dai paesi in esame (dati 1998) ammonta a 23.818 miliardi di lire, il 6,4% dell'import totale Italia (371.933 miliardi). L'export complessivo di merci dall'Italia verso questi paesi è di 32.297 miliardi (pari al 7,7% dell'export totale di 416.765 miliardi del 1998). Attenzione: sono i grandi gruppi industriali italiani ad essere presenti in quasi tutti i paesi dell'area. Mentre le piccole e medie imprese hanno una presenza ancora molto limitata per le complessità organizzative che tale presenza ancora comporta.

Ma oggi può dunque affermarsi che le relazioni economiche italo mediterranee non sono molto sviluppate e si fondono sul fabbisogno energetico italiano, su un interscambio commerciale non petrolifero, su una intensa cooperazione italiana allo sviluppo economico dell'area e su una limitata presenza nell'area di investimenti diretti italiani. C'è ancora da osservare che la politica mediterranea non viene sostenuta sulla base di mere scelte ideologiche, tentazioni ecumeniche o nostalgie da Terzo Mondo. Ci sono piuttosto precisi interessi strategici: rifornimenti energetici, contenimento della pressione demografica, la necessità di fronteggiare la proliferazione delle armi.

Il mercato del resto ha una potenzialità impressionante: gli abitanti sono 240 milioni con tassi di accrescimento fortemente superiori a quelli dell'Europa: dell'1,4 della Tunisia al 6% dei territori autonomi palestinesi. La stessa evoluzione del PIL si è ovunque accelerata nell'area geografica di cui parliamo (Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Territori Palestinesi, Israele, Giordania, Libano, Siria, Turchia) con precise scelte, ad eccezione ancora della Libia, verso una economia più decentrata e orientata al mercato. Scelte che si rafforzeranno ancor più con la creazione dello spazio economico sociale e culturale euro-mediterraneo previsto entro il 2010. Cosa oggi si scambia? I paesi citati importano dall'Italia prevalentemente beni della meccanica strumentale (macchine tessili, agricole, per la trasformazione dei prodotti alimentari). Mentre le principali importazioni dall'Italia riguardano: petrolio e derivati, fibre tessili vegetali, prodotti agricoli.

Un bilancio delle iniziative intraprese dal sistema Sicilia: 200 imprese si dichiarano in procinto di investire in Tunisia, c'è una scarsa partecipazione al programma Meda per il supporto alla ristrutturazione delle imprese del Nord Africa e del vicino Oriente (con probabile prossima inclusione della Libia), ed al tempo stesso sono state messe in campo significative iniziative promozionali da parte della Regione.



Questo il quadro di sfondo con i suoi tratti grigi e le sue tinte invece di ottimismo. Nel firmarlo c'è una annotazione pessimistica: nessuna ricaduta sull'economia siciliana finora dai progetti in atto e

tante aspettative invece dalla potenzialità di scambio che si intravede. Poco sfruttata dal sistema Italia, forse ancora neanche ben conosciuta dal sistema Sicilia.

Omogeneità regionali ed integrazione nell'area mediterranea*

In questo breve intervento non si vuole sottoporre ad analisi uno specifico progetto (o accordo) di integrazione economica, ma piuttosto valutare il potenziale effetto di misure di integrazione ed abbattimento delle barriere commerciali ed economiche. Una riflessione sulle prospettive di un disegno di integrazione non può prescindere da alcune osservazioni preliminari, in particolare con riferimento all'area del Mediterraneo.

La prima – e più ovvia – è quella della percezione di un impressionante livello di disparità che caratterizza la struttura sociale, economica, produttiva di molti tra i Paesi che si affacciano sul bacino mediterraneo.

La seconda – consequenziale – riguarda invece gli effetti potenziali di questa disparità sulle prospettive dell'integrazione.

Una terza riflessione, infine, dovrà essere indirizzata alla individuazione di un opportuno “modello” di integrazione, ossia del tipo di iniziative più idonee al raggiungimento di uno sviluppo comune ed equilibrato dell'intera area.

Il primo ordine di considerazioni spinge a valutazioni di tipo descrittivo. Molte analisi (ma anche un semplice sguardo ai dati obiettivi) pongono in evidenza l'elevato grado di disparità che caratterizza l'area Mediterranea.

Il Mediterraneo appare spesso, nelle definizioni della geo-politica, come un aggregato di “Regioni”, ossia di raggruppamenti di Paesi in qualche modo accomunati da elementi di similitudine o di prossi-

mità sotto il profilo culturale, dell'eredità storica, della composizione etnica e/o linguistica, delle relazioni economiche, delle armonie (o, perché no, delle conflittualità) politiche (anche la conflittualità, infatti, è un elemento che aiuta a circoscrivere un territorio, ad identificarlo sotto il profilo geopolitico). In questo senso, attingendo alle delimitazioni regionali della EDIGEO (1997), si possono identificare sei regioni (o sei gruppi di nazioni) con affaccio diretto sul bacino del Mediterraneo:

- l'Europa Mediterranea (Portogallo, Spagna, Francia, Italia);
- la Penisola balcanica (Slovenia, Croazia, Bosnia-Erzegovina, Federazione Jugoslava, Macedonia, Albania, Bulgaria, Romania);
- il Mediterraneo centro-orientale (Cipro, Grecia, Malta, Turchia);
- la mezzaluna fertile (Libano, Siria, Israele, Giordania, Cisgiordania, Gaza, Iraq);
- la Valle del Nilo (Egitto, Sudan);
- il Maghreb (Algeria, Libia, Marocco, Mauritania, Tunisia).

Poiché il grado iniziale di “coesione” interna è un elemento di notevole importanza rispetto alle prospettive di integrazione dell'area, ci si è voluto domandare fino a qual punto, non solo l'intera area ma anche le singole regioni che la compongono, siano “omogenee” al loro interno sotto il profilo economico e sociale.

Questa analisi di omogeneità territoriale è stata fondata sull'esame statistico comparato di otto variabili di tipo sociale ed economico sulla serie dei 30 Paesi appartenenti all'area Mediterranea.

* Messina - Taormina, 20-22 gennaio 2000.



Le dimensioni indagate sono:

– Mortalità infantile e speranza di vita alla nascita (indicatori impliciti delle condizioni sanitarie e della qualità della vita);

– Istruzione superiore ed istruzione universitaria (assieme all'analfabetismo, questi due aspetti costituiscono gli indicatori della capacità di investimento complessivo – privato e sociale – in formazione del capitale umano);

– PIL procapite (il più tradizionale indicatore di sviluppo economico comparato);

– ISU (l'indicatore sintetico che multidimensionalizza la valutazione dello sviluppo umano, includendo sia gli aspetti di produzione che quelli di sanità ed istruzione e che è stato proposto e sviluppato dallo UNDP a partire dall'inizio degli anni '90);

– Consumo di energia procapite;

– Tasso di inflazione.

I dati rilevati evidenziano le differenze straordinariamente marcate che caratterizzano i Paesi e le Regioni dell'Area. A titolo di esempio (e rimandando all'appendice per i dati dettagliati), l'ISU presenta nell'Europa Latina un valore praticamente doppio rispetto a quello riscontrato nella Valle del Nilo (queste due regioni sono agli antipodi in relazione a quasi tutti gli indicatori valutati; i valori in questione sono, rispettivamente, 0,923 e 0,474; il massimo teorico dell'ISU è pari ad uno). Ancora più marcata è la differenza in termini di mortalità infantile che tocca l'8 per mille nei paesi Europei e raggiunge livelli di oltre 8 volte superiori nel Ma-

ghreb (66 per mille) e di quasi 10 volte maggiori nella Valle del Nilo (76 per mille). Superfluo rilevare che dove minore è la mortalità infantile, maggiore è la speranza di vita e viceversa, con una evidente e quasi aritmetica proporzionalità inversa (si veda la fig. 1): la speranza di vita nella Valle del Nilo è di venti anni inferiore che in Europa Latina (57 anni nel primo caso, 77 nel secondo).

La Tab. 1 riporta i valori medi riscontrati in ciascuna regione e nell'intera area Mediterranea, e consente di cogliere con chiara evidenza il livello assoluto delle disparità regionali.

Per valutare il grado di omogeneità economica e sociale interno alle singole regioni, si è utilizzato il coefficiente di variazione, rapporto statistico semplice ed estensivamente utilizzato nell'economia regionale come indicatore dei divari regionali (Garofoli, 1992, p. 88). Il coefficiente di variazione rapporta lo scarto quadratico medio di una serie di osservazioni (indice di variabilità) al valor medio della serie in questione, consentendo di confrontare la variabilità relativa di campioni con diversa popolazione, o misurati con unità differenti; in tal modo l'indicatore di variabilità della serie non sarà influenzato dal valore della media aritmetica (Berenson e Levine, 1989). Tale proprietà dell'indicatore statistico è evidentemente di particolare importanza per poter confrontare il livello di divario interno di regioni che (come si è detto e come è evidente nella Tab. 1) presentano livelli medi molto differenti rispetto a ciascuno degli indicatori prescelti.

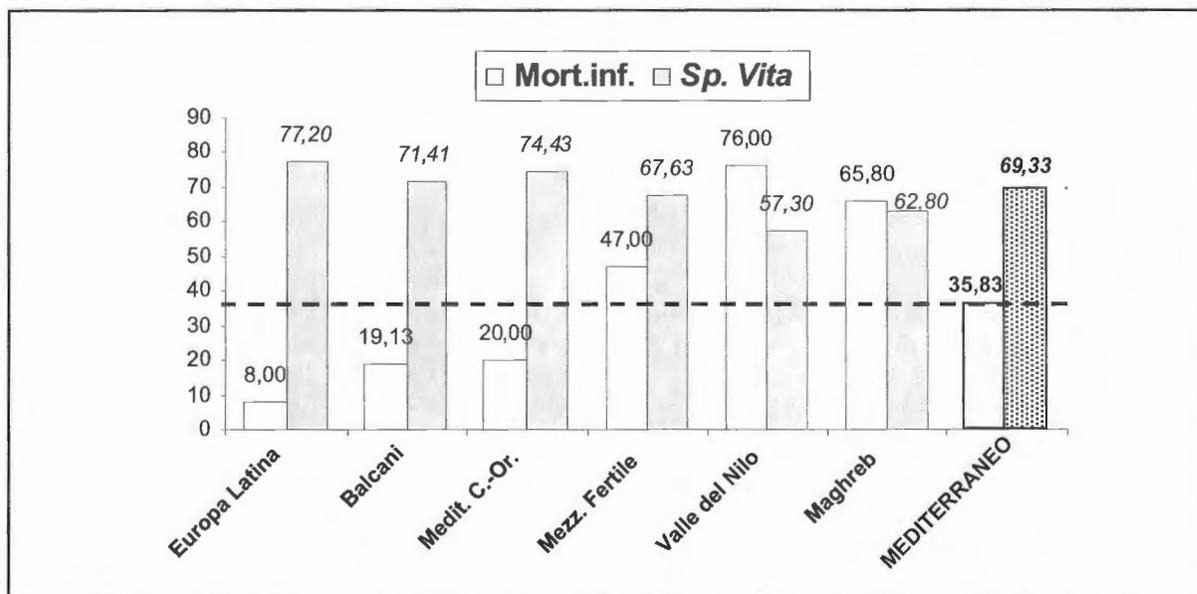


Fig. 1 - Mortalità infantile e speranza di vita nelle regioni del Mediterraneo.

Tab. 1. Valori medi degli indicatori socio-economici nelle regioni del bacino mediterraneo.

Regione	VALORI MEDI								
	ISU	Mort.inf.	Sp. Vita	Istruzione	Istr. U.	PIL pc	Ener. Pc	Inflaz.	
Europa Latina	0,92	8,00	77,20	87,00	40,65	17,08	3,56	2,75	
Balcani	0,76	19,13	71,41	61,86	21,33	4,99	1,79	58,14	
Medit. C.-Or.	0,87	20,00	74,43	79,25	24,78	11,22	2,34	22,88	
Mezz. Fertile	0,74	47,00	67,63	67,25	23,56	6,78	1,83	11,27	
Valle del Nilo	0,47	76,00	57,30	44,60	9,95	2,45	0,36	45,20	
Maghreb	0,64	65,80	62,80	52,50	10,78	4,26	1,35	6,40	
MEDITERRANEO	0,76	35,83	69,33	65,27	22,32	7,82	1,95	25,63	

Tab. 2. Omogeneità interna delle regioni del bacino mediterraneo (coefficiente di variazione degli indicatori socio-economici per ciascuna regione e sua media).

Regione	COEFF. VAR. (σ/μ)									
	ISU	Mort.inf.	Sp. Vita	Istruzione	Istr. U.	PIL pc	Ener. Pc	Inflaz.		c.v.medio
Europa Latina	0,03	0,10	0,01	0,06	0,16	0,22	0,36	0,27		0,13
Balcani	0,08	0,37	0,01	0,23	0,39	0,56	0,59	1,93		0,32
Medit. C.-Or.	0,08	1,10	0,06	0,20	0,48	0,30	0,41	1,66		0,38
Mezz. Fertile	0,19	0,79	0,08	0,22	0,37	0,81	0,48	0,87		0,42
Valle del Nilo	0,42	0,17	0,16	0,52	0,99	0,79	1,18	1,25		0,60
Maghreb	0,29	0,33	0,11	0,45	0,41	0,43	0,88	0,80		0,41
MEDITERRANEO	0,22	0,85	0,10	0,31	0,55	0,73	0,66	2,29		0,49

La Tab. 2 riporta i valori dei coefficienti di variazione per ciascuna "dimensione" regione per regione e per l'intera area (ultima riga). L'ultima colonna calcola un indice sintetico del livello di divario interno, ottenuto dalla media aritmetica dei coefficienti di variazione per singola regione.

È evidente che la regione più omogenea è costituita dall'Europa Latina (che presenta i coefficienti di variazione più bassi per ciascun indicatore), mentre la regione meno coesa appare essere quella della Valle del Nilo. Nel complesso, il Mediterraneo come area complessiva presenta un livello di disparità superiore rispetto a tutte le regioni (salvo, appunto, la Valle del Nilo, regione composta comunque da soli due Paesi): l'insieme è più "disperso" delle sue parti. Può essere interessante, inoltre, rilevare che in linea di massima gli indicatori "sociali" presentano variabilità inferiore rispetto agli indicatori "economici" per ciascuna regione, con una qualche sovrapposizione per il più economico tra gli indicatori sociali: l'istruzione universitaria.

La Fig. 2 riporta le medie dei coefficienti di variazione per regione, evidenziando la conclusione sopra detta.

In effetti, guardando le medie dei valori ricercati per paese, si vede che in ogni regione diversa dall'Europa esiste almeno un *outlier*, un paese che si discosta dalle medie regionali e che sembra assomigliare più ad altre zone. Così, nel gruppo definito del Mediterraneo Centro-Orientale, la Turchia as-

sume valori meno "europei" e più prossimi ai paesi diciamo "Sud". Al contrario, nella regione della Mezzaluna Fertile, Israele si discosta dalla regione, assumendo invece valori maggiormente "europei".

Ancora un approfondimento in merito al grado di omogeneità interno alle regioni: applicando un test "t" bilaterale (con probabilità α complessiva pari al 10%), si è voluta stimare la possibilità che il valore degli indicatori socioeconomici calcolati per l'insieme del bacino mediterraneo potesse sostituire il valore individuale di ciascuna regione. In altri termini, si è tentato di comprendere se la diversità delle stime regionali e la loro distanza dalla media complessiva dell'area fossero casuali o sistematiche.

La tab. 3 riporta i valori della statistica "t" per ciascuna regione (l'ultima colonna indica il valore critico di t con una probabilità unilaterale pari al 5%); la tab. 4 indica invece l'esito del test per ciascuna variabile (SI = accettazione dell'ipotesi nulla di coincidenza tra il valor medio regionale ed il valor medio dell'area; NO = rigetto dell'ipotesi nulla).

Appare chiaro che le regioni che più radicalmente si distaccano dalle medie dell'area sono l'Europa Latina ed il Maghreb, mentre Mediterraneo Centro-Orientale, Mezzaluna Fertile e Valle del Nilo sono molto più "probabilmente" mediterranei.

Possiamo dunque concludere che, in un quadro di elevata disomogeneità complessiva del-



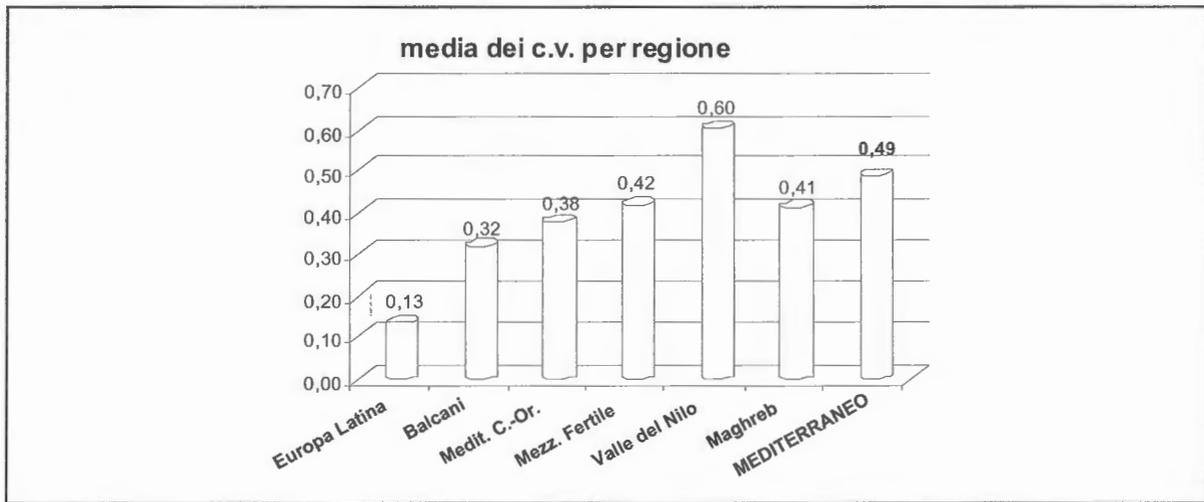


FIG. 2 - Omogeneità interna delle regioni.

l'area e di non indifferente livello di divari interni registrati nelle regioni, la regione più omogenea al suo interno (l'Europa Latina) è quella che maggiormente si distacca dal quadro complessivo, mentre proprio l'esistenza di un elevato grado di divario interno accomuna in ultima analisi le regioni ed i paesi dell'area Mediterranea.

Per quale ragione può però essere importante riflettere sul grado di omogeneità delle regioni?

Il fatto è che gli esiti stessi di un processo di integrazione dipendono fortemente dal quadro di coesione economico-sociale entro cui tale processo si inserisce.

Per fare un esempio: ancora all'inizio degli anni '90 alcuni studi (Centorrino e Signorino, 1992) ponevano in evidenza il rischio (in larga misura verificatosi nei fatti) che la realizzazione di un Mercato Unico in Europa sulle economie locali di paesi a forte grado di divario interno avrebbe potuto comportare un incremento anziché una riduzione dei divari interni: era infatti presumibile che le ingenti economie di scala e di agglomerazione prodotte dalla rimozione delle barriere tecniche e di spostamento delle merci avrebbero

implicato una concentrazione degli investimenti nelle aree sviluppate e "servite" piuttosto che in quelle meno infrastrutturate, indipendentemente anche da possibili economie nel costo del lavoro.

Preoccupazioni simili sono state espresse da più parti in relazione all'accordo di associazione UE-Marocco del 1996: l'*Economic Research Forum for Arab Countries* si attende dall'accordo una riduzione delle entrate fiscali per il Marocco ed un incremento delle importazioni dall'area UE, in considerazione dell'esperienza Tunisina che aveva visto crescere di cinque volte nel decennio 1985-96 tale voce passiva del suo conto corrente. Con queste premesse, spiega Stuart Holland (1998), non ci si può attendere che gli "accordi euromediterranei" e la prospettiva di realizzazione di una zona euromediterranea di libero scambio producano di fatto gli sperati 100 milioni di posti di lavoro che dovrebbero frenare il flusso migratorio.

Il fatto è che, pur non considerando altri fenomeni di squilibrio macroeconomico, come ad esempio l'indebitamento estero, come ha spiegato Ian Tinbergen elevando a dignità di teorema un noto proverbio: non si può utilizzare lo stesso vino ed avere contemporaneamente sia la botte piena

Tab. 3. Test "t" per la sostituzione della media dell'area alla media della regione.

Regione	valori t									t ($\alpha=0,05$)
	ISU	Mort.inf.	Sp. Vita	Istruzione	Istr. U.	PIL pc	Ener. Pc	Inflaz.		
Europa Latina	13,907118	-68,17746	18,472302	8,3646507	5,5450318	4,950061	2,498024	-62,46456		2,3534
Balcani	0,3726853	-6,623674	5,6044894	-0,6888044	-0,333106	-2,864496	-0,43667	0,819458		1,8946
Medit. C.-Or.	3,4220275	-1,439394	2,1312934	1,7537546	0,4131568	2,003448	0,825486	-0,144898		2,3534
Mezz. Fertile	-0,201588	0,796459	-0,845646	0,3488717	0,3803887	-0,500218	-0,361617	-3,870563		1,9432
Valle del Nilo	-2,004654	4,462963	-1,9089947	-1,2679755	-1,779643	-3,921446	-5,31044	0,491709		6,3138
Maghreb	-1,39136	3,078731	-2,2117306	-1,2215693	-5,8171571	-4,351547	-1,119209	-8,375925		2,1318

Tab. 4. Esito del test "t" per ciascun indicatore e ciascuna regione (SI = accettazione dell'ipotesi nulla; NO = rigetto dell'ipotesi nulla).

Regione	f-test							
	ISU	Mort.inf.	Sp. Vita	Istruzione	Istr. U.	PIL pc	Ener. Pc	Inflaz.
Europa Latina	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Balcani	SI	NO	NO	SI	SI	NO	SI	SI
Medit. C.-Or.	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Mezz. Fertile	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
Valle del Nilo	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Maghreb	SI	NO	NO	SI	NO	NO	SI	NO

che la moglie ubriaca. Ossia, non si possono perseguire più obiettivi tra essi indipendenti utilizzando un unico strumento di politica economica: non esistono panacee. Il problema che sembra porsi con maggior urgenza nelle agende dei governi europei è quello della limitazione dei flussi migratori, e ciò a causa di motivi di ordine pubblico e di pressione della pubblica opinione. Un'idea che si va affermando è che occorrerebbe attivare un flusso di investimenti sulla sponda sud del Mediterraneo per favorire l'occupazione e lo sviluppo in loco e spegnere l'esigenza di massicci spostamenti verso i paesi a maggior grado di sviluppo economico. È questo anche l'obiettivo posto dagli accordi di associazione euromediterranea. Tuttavia questi accordi sottopongono ad un trattamento asimmetrico prodotti e fattori produttivi.

In un mondo a tre paesi (Europa, Mediterraneo, Resto del Mondo), un accordo di cooperazione tra le prime due regioni basato unicamente sulla libera circolazione dei beni e (parzialmente o totalmente) dei fattori non assicura di per sé il triplice risultato di incrementare l'efficienza produttiva, realizzare la piena occupazione in ogni "provincia dell'Impero" ed annullare la spinta migratoria.

Il motivo è duplice. In primo luogo il flusso di investimenti proveniente dalla regione ad elevata dotazione di capitale, in condizioni di libertà di movimento su un piano internazionale (ossia: verso ciascuno dei tre "paesi" del modello), può facilmente riversarsi sul "paese terzo" (ossia verso regioni non Mediterranee). Una misura della portata concreta di questa "obiezione" è data dalla crescente intensità con cui l'IDE europeo si rivolge verso Est più che verso Sud, ma anche dall'intensità (attorno all'80%) con cui l'IDE dei paesi Arabi e del Golfo (comunque limitrofi alla zona Mediterranea ed inclusi nel gruppo dei MENA) si rivolge in realtà non verso i paesi Mediterranei ad elevata dotazione di lavoro, ma verso Paesi Avanza-

ti (prevalentemente non mediterranei) ad elevato grado di sviluppo.

La seconda ragione per la quale un accordo di pura liberalizzazione commerciale è destinato a non raggiungere la pluralità di obiettivi su indicati è invece da ascrivere alla diversa velocità di aggiustamento di prezzi e quantità sui tre mercati interessati: capitali, beni e lavoro.

La moderna teoria delle migrazioni (Katz e Stark, 1996; Faini e Daveri, 1999) ci spiega che ad indurre il flusso migratorio sono prevalentemente (oltre a variabili soggettive, quali l'avversione al rischio, o di "rete", quali i collegamenti familiari o personali) i differenziali salariali attesi a livello internazionale (o interregionale).

Ora, mentre la erraticità dei tassi di interesse induce aggiustamenti immediati sul mercato internazionale dei capitali finanziari e la dinamica dei prezzi causa aggiustamenti più lenti, ma relativamente rapidi sul mercato dei beni, la vischiosità dei salari mantiene invece per un tempo più prolungato forti differenziali salariali, tali da generare (anche sotto la pressione delle dinamiche differenziate della natalità) flussi migratori difficilmente frenabili.

Il risultato di queste asimmetrie è che in un mondo a tre paesi, la più elevata produttività e la più elevata qualità del prodotto nei paesi avanzati consente a questi di trarre gran vantaggio dalla liberalizzazione commerciale, mentre la liberalizzazione dei movimenti internazionali dei capitali dirige il capitale finanziario su paesi "terzi" rispetto all'area di integrazione. Una politica di rigidità istituzionale sul mercato del lavoro virtualmente protegge i paesi avanzati da un aumento "eccessivo" dell'offerta di lavoro (difendendo conquiste dello Stato Sociale), ma crea le condizioni per l'impoverimento e l'esplosione di squilibri sociali nei paesi della sponda Sud, inducendo comunque un incremento esponenziale e non frenabile o controllabile dell'immigrazione clandestina.



In conclusione, un disegno di liberalizzazione asimmetrica possiede due elementi importanti di debolezza teorica (o di non coerenza). Il primo (in qualche modo già evidenziato da Joan Robinson) è che tale disegno ipotizza il funzionamento automatico e quasi necessario di un sistema di vasi comunicanti tra i mercati che li fa tendere ad un equilibrio "universale"; questo meccanismo è il risultato normativo spontaneo di un modello a due paesi, ma non funziona più in un sistema a tre (o ad "n") regioni. Il secondo (un po' meno attribuibile ad equivoci metodologici ed un po' più grave sotto il profilo della coerenza politica) è che, una volta accettata la complessità dei mercati, non si può pensare di perseguire una politica di rigidità e di controllo "militare" dei flussi migratori sperando che la piena mobilità dei beni e dei capitali agisca da perfetto sostituto dell'immobilità internazionale del lavoro. Se l'obiettivo è quello di contingentare in riduzione la mobilità del lavoro, diventa necessario contingentare in aumento l'afflusso di capitali, non appoggiandosi su questo mercato ad automatismi che si vuole non far funzionare su altri mercati.

In altri termini: il mercato c'è da ogni parte, o non c'è da nessuna parte; se si vuol governare il mercato su un fronte, occorre assumersi la responsabilità di "governarlo" su tutti i fronti e se si desidera imporre vincoli (socialmente motivati) alla mobilità del lavoro occorre esser disposti ad sostenere vincoli compensativi (di segno opposto) in ordine alla libertà di movimento dei capitali, avviando piani programmati di trasferimento di tecnologia e di capitali infrastrutturali dai paesi a maggior grado di sviluppo verso i paesi meno avanzati dell'area mediterranea: l'integrazione è frutto di una scelta politica e politicamente perseguita, non di una naturale tendenza dei liberi mercati. Un ruolo non secondario in questo "programma di trasferimento" deve poi essere attribuito al sapere tecnologico ed alla cultura in genere, poiché accanto alla quantità del capitale fisico la qualità del capitale umano svolge (come è noto) il massimo ruolo nell'autosostenibilità di un processo di crescita e nell'attivazione di significative esperienze di sviluppo.

Appendice: Differenze strutturali e prospettive dell'integrazione commerciale. Qualche spunto di aritmetica dei vantaggi comparati

È noto che la teoria pura dello scambio, con l'affermarsi della modellistica "ortodossa" dei vantaggi comparati, sia nella versione "classica" (Ri-

cardo-Torrens) sia in quella "neoclassica" (Heckscher-Ohlin), afferma la irrilevanza delle differenze "assolute" tra i livelli di sviluppo e/o le dotazioni di risorse produttive tra paesi per l'esistenza di un forte beneficio derivante dalla partecipazione allo scambio internazionale. Ciò che conta, in questa classe di modelli è che vi siano delle differenze "relative", in grado di generare differenziali nei costi comparati di produzione; su questa base il mercato spingerà la distribuzione internazionale del lavoro verso il modello di specializzazione più efficiente, massimizzando il prodotto mondiale e le opportunità di consumo ed il livello di benessere di ciascun Paese partecipante allo scambio internazionale.

Dopo un periodo di crisi (durante gli anni 60 e 70), che faceva seguito alle problematiche verifiche empiriche degli schemi teorici (dal "paradosso di Leontief" in poi), i modelli "ortodossi" dello scambio sono stati intensamente rivisitati dalla teoria economica nel corso degli anni '80 e '90 con l'intento di rimuovere dalla loro struttura alcune ipotesi poco realistiche. In particolare, la corrente di pensiero che nel decennio scorso assunse il nome di *new international economics*, reinterpretò la teoria del vantaggio comparato eliminando l'ipotesi di rendimenti di scala costanti ed introducendo le analisi di forme di mercato non competitive. Il risultato di questa importante revisione della modellistica economica (si vedano i contributi di Brander e Spencer e di Krugman e Helpman) fu quello di sottolineare come, in un'ottica di interesse individuale di breve periodo, il "libero scambio" finisse col perdere le caratteristiche di superiorità teorica rispetto alle politiche "interventiste". Tuttavia in termini concreti un approccio non interventista avrebbe dovuto essere comunque privilegiato rispetto ad ogni forma di governo dei flussi commerciali.

La ragione di questa conclusione di politica economica rimane nella combinazione di due considerazioni: la prima è che generalmente gli "svantaggi" del commercio estero dipendono dall'imperfezione di altri mercati (il mercato dei fattori produttivi, in particolare); più che creare imperfezioni anche sul mercato dei beni, sarebbe opportuno rimuovere gli elementi di turbativa "primaria"). La seconda considerazione riguarda invece la probabilità elevata di avviare "guerre" commerciali, col risultato di bloccare nel lungo periodo gli sbocchi al surplus produttivo nazionale; il vantaggio di breve periodo connesso a qualunque misura protettiva sarebbe facilmente riasorbito e sovracompensato dallo svantaggio della chiusura dei mercati. Ergo, sebbene non più con

uno status di superiorità assoluta, il libero scambio rimane l'opzione di politica commerciale più corretta e favorevole allo sviluppo economico anche dal punto di vista individuale di un singolo Paese.

Indipendentemente da queste considerazioni (che richiederebbero una trattazione molto più ampia e dettagliata), voglio qui sottolineare che in realtà le conclusioni circa la "superiorità" del libero scambio e (soprattutto) la "universalità" del vantaggio di tale regime dipendono fortemente non solo dalle ipotesi circa il funzionamento del mercato dei beni e dei fattori (ossia non solo dal modo in cui il ragionamento è impostato e sviluppato), ma anche dal modo in cui esso è costruito per così dire nella sua struttura "tecnica": il mezzo giustifica il fine, nel senso che dalla struttura del contenitore discendono le conclusioni del contenuto.

Già Joan Robinson (1973), più di 25 anni fa, in un contributo rimasto poco esplorato dai suoi colleghi, sosteneva l'irrealismo implicito a modelli di tipo "2 per 2", che rappresentano cioè lo scambio internazionale ipotizzando due paesi che producono e scambiano due beni. Il punto della Robinson è sintetizzato in questa affermazione:

"È necessario considerare almeno tre paesi prima di poter giungere ad una qualsiasi conclusione di carattere generale e le asserzioni volte a dimostrare che [lo scambio internazionale] porta inevitabilmente beneficio a tutti i paesi interessati non possono essere provate nel caso si considerino più di due paesi."

Per dare un contenuto formale a questo ragionamento, è sufficiente considerare due aspetti.

In primo luogo, nel caso in cui consideriamo n Paesi che scambiano m beni, ipotizzando:

$$n > 2; m > 2; n > m$$

poiché i "vantaggi comparati" possibili riguardano i beni commerciati, ci sarà necessariamente un numero k ($= n - m$) di paesi che non può accedere ad alcun vantaggio comparato e che dunque non può trarre alcun beneficio dallo scambio internazionale.

In secondo luogo, anche ammesso che si abbia $n = m$ (> 2), ossia un numero di paesi identico a quello dei beni prodotti e scambiati, ciò renderebbe teoricamente possibile, ma assolutamente non necessaria l'esistenza di un vantaggio competitivo appropriabile da ciascuno dei paesi partecipanti allo scambio.

È noto infatti che in una "catena" di vantaggi comparati, il grado massimo di competitività internazionale è ottenuto dal Paese (o sul prodotto) che si trova all'estremo della catena. Confrontando ad esempio per coppia di beni i costi-opportunità di tre prodotti per tre Paesi, la tabella "ricardiana" che segue indica che la Grecia si colloca sempre nella posizione intermedia della catena.

Tab. 5. Struttura dei costi assoluti di produzione dei tre beni nei tre Paesi.

	Vino	Tela	Arance
Portogallo	2	4	1
Italia	12	6	15
Grecia	3	5	2

Da cui si ricava la seguente struttura di costi-opportunità:

Tab. 6. Costi-opportunità per coppie di beni nei tre Paesi.

Vino/Tela	$P < G < I$ $0,5 < 0,6 < 2$
Vino/Arance	$I < G < P$ $0,8 < 1,5 < 2$
Tela/Vino	$I < G < P$ $0,5 < 1,7 < 2$
Tela/Arance	$I < G < P$ $0,4 < 2,5 < 4$
Arance/Vino	$P < G < I$ $0,5 < 0,7 < 0,125$
Arance/Tela	$P < G < I$ $0,25 < 0,4 < 2,5$

Appare evidente che la Grecia si colloca in posizione intermedia tra Italia e Portogallo in qualunque modo si considerino i costi-opportunità; in particolare, lo scambio internazionale evidenzia l'esistenza di un vantaggio dell'Italia nella produzione della Tela, del Portogallo nella produzione delle Arance, ed una competizione tra Italia e Portogallo nella produzione del Vino. In altri termini, agli italiani converrà acquistare Arance in Grecia cedendo alternativamente Vino o Tela, ma più ancora converrà effettuare questa operazione in Portogallo: nel primo paese una unità di Vino acquista 1,43 unità di Arance, nel secondo la stessa unità di Vino acquisterà 2 unità di Arance; d'al-



tronde, cedendo una unità di Tela si potranno acquistare 2,5 unità di Arance in Grecia contro 4 unità di Arance in Portogallo. Il "potere d'acquisto" di una unità di Vino in termini di Tela è invece pari a 2 in Italia contro 0,59 in Grecia (e 0,5 in Portogallo), mentre una unità di Arance acquista 2,5 unità di Tela in Italia e 0,4 unità di Tela in Grecia (0,25 in Portogallo); i produttori greci, dunque avranno un vantaggio comparato nei confronti dei portoghesi nel settore della Tela, ma il vantaggio degli italiani sarà comunque superiore: ai portoghesi converrà acquistare tela in Italia piuttosto che in Grecia in cambio sia di Arance che di Vino.

Se si ipotizza che il prezzo internazionale dei tre beni espresso in valuta comune sia pari a 100 per la Tela, 55 per il Vino, 30 per le Arance, si saranno trovate ragioni di scambio intermedie tra gli estremi italiano e portoghese che indicheranno comunque che: portoghesi e greci avranno convenienza ad acquistare Tela in Italia, mentre italiani e greci avranno convenienza ad acquistare Arance in Portogallo; il Vino sarà convenientemente acquistato in cambio di Arance in Italia, in cambio di Tela in Portogallo.

Questo semplice (e un po' semplicistico) esercizio aritmetico mostra che, pur in presenza di un numero di beni uguale al numero di paesi, vi è la

possibilità che un paese non riceva beneficio (o incremento della domanda) dall'apertura allo scambio internazionale: poiché la Grecia è "intermedia" all'Italia ed al Portogallo in ciascuna "catena" del vantaggio comparato, il suo effettivo inserimento nei flussi dello scambio internazionale è legato alla sua capacità di abbattere il costo della produzione del Vino (si provi a ridurre a 2 o ad 1 il costo del Vino in Grecia, mantenendo inalterati gli altri coefficienti della tabella), oppure alla sua abilità di negoziare più che di commerciare, poiché il semplice vantaggio commerciale non consente a questo Paese una integrazione attiva negli scambi mondiali.

Alla luce di queste considerazioni appare poco corretta la critica di Krugman e Obstfeld all'articolo di Biggs sul "Wall Street Journal", nel quale veniva ipotizzato che molti paesi potessero non avere alcun vantaggio comparato. Ciò che i due economisti considerano un errore teorico (frutto della sovrapposizione tra il concetto di "vantaggio assoluto" e quello di "vantaggio comparato") è in realtà una osservazione potenzialmente corretta, mentre seguendo Joan Robinson, si può imputare alla loro argomentazione un errore di prospettiva, consistente nel non aver considerato l'esistenza di un numero di paesi superiore a due.

Bibliografia

- Berenson M., Levine D. (1989), *Statistica per le scienze economiche*, Zanichelli, Bologna.
- Centorrino M., Signorino G. (1990), *L'economia siciliana nel mercato unico europeo*, Giuffrè, Milano.
- Daveri F., Faini R. (1999), "Risk and migration", in Barba Navaretti G., Faini R., Zanalda G., *Labour markets, poverty, and development*, Clarendon Press, Oxford.
- EDIGEO (1997), *Stato del mondo 1998*, Il Saggiatore, Milano.
- Garofoli G. (1992), *Economia del territorio. Trasformazioni economiche e sviluppo regionale*, Etas Libri, Milano.
- Holland S. (1998), "L'accordo UE-Med e un programma alter-

nativo", in Amoroso B. (a cura di), *Il contributo italiano alla costruzione dello spazio euromediterraneo - IV Rapporto sul Mediterraneo 1997*, Edizioni Lavoro, Roma.

- Katz E., Starck O. (1986), "Labour migration and risk aversion in less developed countries", in *Journal of Labour Economics*, 4.
- Krugman P., Obstfeld M. (1995), *Economia internazionale - Teoria e politica economica* (II edizione), Ulrico Hoepli, Milano.
- Robinson J. (1973), "The need for a reconsideration of the theory of international trade", trad. it. in Franco R., Gerosa C. (1980), *Il commercio internazionale*, Etas Libri, Milano.



La popolazione dei paesi del Mediterraneo: stato attuale e prospettive

Introduzione

Quasi tutti riconoscono alla componente demografica un ruolo fondamentale nella comprensione dei problemi e delle prospettive di una società, o di una particolare area geografica. Tuttavia, da questo punto di partenza comune, si originano almeno tre diversi atteggiamenti mentali. Alcuni, almeno implicitamente, ritengono che i mutamenti demografici siano così lenti da poter essere ignorati per la maggior parte dei fini pratici: dopotutto, se la popolazione è una costante, la demografia non può essere di aiuto nella comprensione delle dinamiche della società che ci circonda, o che ci interessa in quel momento.

Ora, è vero che alcuni aspetti demografici, e in particolare quelli legati all'ammontare assoluto della popolazione, si caratterizzano per un notevole grado di inerzia, il che, incidentalmente, è proprio quello che consente di formulare previsioni anche a lungo termine, come vedremo tra breve. Ma, d'altra parte, vi sono anche molti altri aspetti demografici che variano, o almeno possono variare, con una certa rapidità, tra cui in particolare i "comportamenti" demografici (vedi paragrafo 1). Sono aspetti un po' più nascosti, che spesso sfuggono all'attenzione dei non addetti ai lavori, ma che invece rivestono un notevole grado di importanza, come cercherò di mostrare in queste pagine. Inoltre, i comportamenti demografici determinano anche le caratteristiche di lungo periodo di una popolazione, e in particolare le caratteristiche strutturali, che, come argomenterò in seguito, costituiscono a mio avviso l'aspetto demografico forse più degno di attenzione anche da parte dei non addetti ai lavori

per i suoi importanti risvolti socioeconomici.

Il secondo atteggiamento mentale, cui accennavo prima, caratterizza tipicamente coloro che si occupano di aree in cui, contrariamente al solito, anche le variazioni demografiche sono ben evidenti, e magari assumono una direzione diversa tra due paesi o aree confinanti. Qui è molto forte l'impatto di previsioni anche a termine relativamente breve ("relativamente" in rapporto ai tempi demografici, ovviamente): ad esempio, due popolazioni, inizialmente di pari ammontare, che crescessero l'una al tasso di +3% l'anno, e l'altra al tasso di -1% l'anno, dopo soli 25 anni si troverebbero in rapporto 1:2,7, e dopo 50 anni in rapporto di 1:7,4. Poiché la maggior parte di noi conta di essere ancora in vita di qui a 25 anni (e magari, chissà, anche di qui a 50 anni), questi scenari hanno il potere di evocare contesti non totalmente irrealistici, eppure molto diversi da quelli che conosciamo adesso, e attirano immediatamente la nostra attenzione. Casi concreti non sono poi così rari: ad esempio, una linea di divisione che, soprattutto in passato, ha suscitato un certo interesse è quella tra il Messico, relativamente povero e in forte crescita demografica, e gli Stati Uniti, ricchi, e dalla crescita demografica modesta. Questo contrasto interessava sia per l'ovvia spinta ai flussi migratori da Sud a Nord, regolari e irregolari, sia per le implicazioni in termini di stimolo alla crescita economica, all'integrazione tra popolazioni diverse, all'emulazione (ad esempio, in termini di comportamenti riproduttivi), ecc.

E qui il bacino Mediterraneo si rivela un'area particolarmente adatta a questi approfondimenti, perché costituisce una linea di divisione dai con-



trasti demografici ancora più stridenti di quelli sopra richiamati, tra Messico e Stati Uniti. In quest'area si possono infatti individuare da una parte il blocco relativamente omogeneo dei paesi europei (o della Riva Nord) e dall'altra i due blocchi, per certi aspetti simili tra di loro, dei paesi asiatici (Riva Est) e nord-africani (Riva Sud). E si tratta di due blocchi dalle caratteristiche molto diverse, che interessano per le potenziali contrapposizioni cui danno luogo (demografiche, ma anche economiche, religiose, di cultura, ecc.), e, purtroppo meno, anche per le potenzialità positive, ad esempio in termini di complementarità negli scambi economici e culturali. Non a caso, quest'area è stata spesso al centro dell'interesse di studiosi di varie discipline. e a uno di questi gruppi, con prevalente taglio demo-economico, ho avuto la fortuna di partecipare anch'io, circa dieci anni fa¹. Vorrei quindi approfittare di questa occasione per riprendere qui sinteticamente alcuni dei temi trattati allora, per apprezzare sia gli elementi di continuità, sia i cambiamenti occorsi nel frattempo.

Uno di questi cambiamenti riguarda anche il mio stesso modo di guardare ai problemi demografici: con meno attenzione, oggi, per le variazioni numeriche assolute (quelle che, come accennavo, mi pare caratterizzino il "secondo atteggiamento mentale"), e con più considerazione invece per gli aspetti comportamentali e strutturali, questi ultimi considerati non solo in relazione a ciò che "appare" in un certo momento, ma anche in relazione a ciò che, in costanza di comportamenti, potrebbe finire prima o poi con l'emergere. Questo è, nella classificazione semplificata e schematica con cui ho esordito, il terzo atteggiamento mentale con cui si possono considerare le questioni demografiche, e costituisce quello che attual-

mente giudico il più interessante, non solo dal punto di vista scientifico, ma anche per le sue implicazioni pratiche, come cercherò di evidenziare nelle prossime pagine.

1. I numeri della crescita

La figura 1² fornisce una prima rapida descrizione della situazione demografica dei paesi nel Mediterraneo³. Mentre i paesi europei, cresciuti relativamente poco nel corso degli ultimi trent'anni, appaiono destinati a una sostanziale stazionarietà demografica, o addirittura a un declino, come dovrebbe verificarsi in particolare per le nazioni più popolate (Francia, Italia e Spagna), nel resto del Mediterraneo la crescita proseguirà anche nel prossimo futuro in tutti i paesi, sia pure in maniera meno imperiosa rispetto a quanto si sia registrato negli ultimi tempi. Di conseguenza, nel 2020 Egitto e Turchia saranno di gran lunga i paesi più popolosi dell'area, con un numero di abitanti non lontano dai 90 milioni.

Come accennato, una delle conseguenze più appariscenti di queste evoluzioni, passate e previste, è la variazione del peso demografico relativo dei vari paesi, o, globalmente, delle tre aree, nel bacino mediterraneo (fig. 2).

La riva europea, che pesava per il 60% del totale dell'area 1970, dovrebbe scendere fino a meno del 40% nel 2020, a vantaggio delle rive Sud (dal 24 al 36% nello stesso periodo) ed Est (dal 17 al 26%). È vero che queste sono tutte previsioni effettuate sotto l'ipotesi di assenza di movimenti migratori, ma è anche vero che le migrazioni pesano, di solito, relativamente poco rispetto alle grandezze demografiche in gioco,

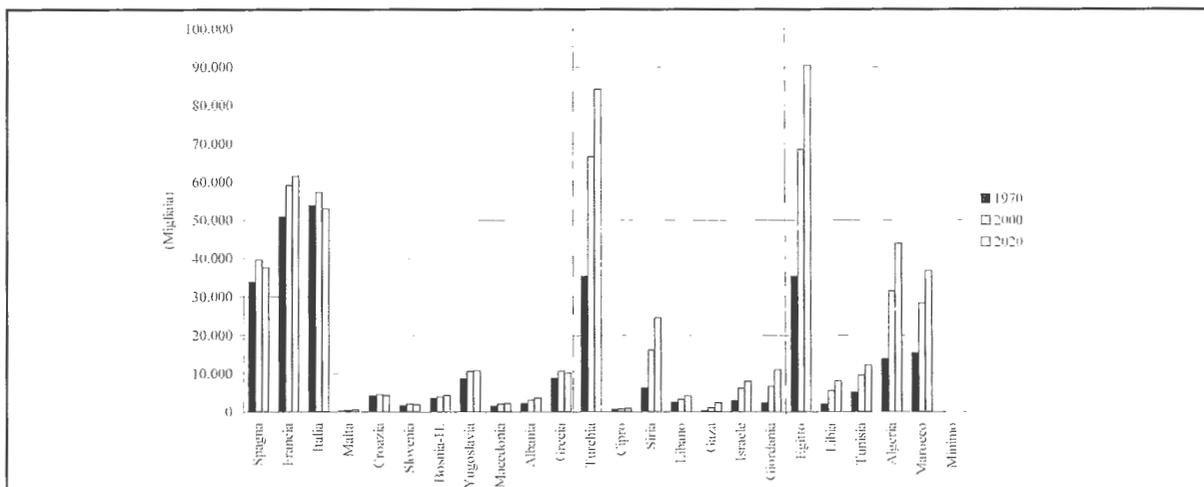


Fig. 1 - Popolazione dei paesi del Mediterraneo nel 1970, 2000 e 2020.

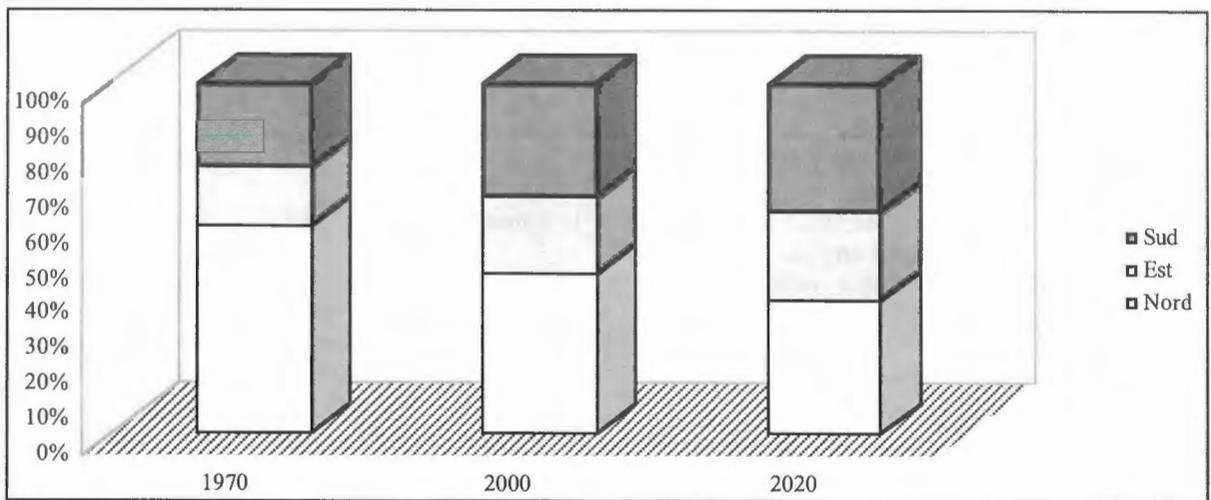


Fig. 2 - Peso relativo della popolazione nelle tre Rive del Mediterraneo.

anche per la politica di chiusura delle frontiere che viene perseguita un po' dappertutto nel mondo industrializzato, e che si è rinforzata in Europa dopo la creazione dell'Unione Europea. D'altra parte, previsioni come queste, effettuate cioè sotto l'ipotesi di assenza di movimenti migratori, servono a dare un'idea della variazione tendenziale della pressione demografica sui due lati della sottile membrana che, nel Mediterraneo, separa il mondo ricco da quello in via di sviluppo, e quindi aiutano a far capire le potenzialità che si delineano, a breve e medio termine, per i flussi migratori. In parte, la crescita demografica delle popolazioni mediterranee non europee sarà assorbita dalla crescita economica interna; in parte, defluirà verso altri paesi ricchi, non europei, o almeno non di questa area; ma in parte essa si riverserà anche sulle rive Nord del Mediterraneo. Si può notare, incidentalmente, che questo risulterà in media benefico non solo per i migranti (che guadagneranno così molto più di quel che avrebbero potuto sperare di ottenere restando a casa), non solo per i loro paesi di origine (che otterranno valuta straniera, tramite le rimesse, e aperture in termini di scambi commerciali e di cultura), ma anche per i paesi di destinazione: perché anche loro si apriranno a nuovi scambi culturali, e perché godranno di un afflusso di manodopera di cui già oggi hanno grande bisogno, e di cui difficilmente potrebbero fare a meno nel prevedibile futuro, proprio per effetto del calo demografico che cercherò di documentare.

Si è parlato di crescita demografica: la figura 3 aiuta a confrontare, sotto questo profilo, il trentennio appena trascorso con il ventennio che

(prevedibilmente) si prepara. Sulla figura sono distinguibili, oltre ai tre blocchi di paesi (rombi per la riva Nord, quadrati per la riva Est e triangoli per la riva Sud) tre zone. In basso a destra si trovano i paesi per i quali si prevede un decremento demografico: vi si trovano esclusivamente i paesi della riva Nord, tra cui spicca l'Italia per la prevista maggior rapidità del decremento.

In alto, sopra la diagonale, si trovano paesi per cui si prevede una crescita accelerata. Questa situazione dovrebbe caratterizzare due soli paesi, Bosnia e Libano, e in entrambi i casi il fenomeno è legato alla prevista fine dei conflitti, e quindi al previsto ritorno alla normalità dopo una fase particolarmente perturbata, sia dal punto di vista demografico che da quello più generale degli equilibri interni socioeconomici.

Infine, la zona a destra, al di sopra dell'asse delle ascisse, ma al di sotto della diagonale, che contiene la quasi totalità dei paesi delle rive Est e Sud, definisce l'area a crescita rallentata: l'incremento demografico prosegue, e in alcuni casi in maniera potente (es. Striscia di Gaza, Giordania, Libia, ecc.), ma è comunque meno forte di quanto non si sia registrato nell'ultimo scorcio del XX secolo. Questo è in linea con le previsioni effettuate da tempo da tutti i principali centri di ricerca internazionali (che, per il vero, avevano leggermente sottostimato il rallentamento nella crescita, cioè paventavano tassi di incremento demografici ancora maggiori di quelli che, presumibilmente, si verificheranno), e in linea anche con le implicazioni della teoria cosiddetta della transizione demografica, secondo la quale, a una fase di forte crescita, ne segue poi una a crescita rallentata, che prelude a una stabilizzazione della popolazione,



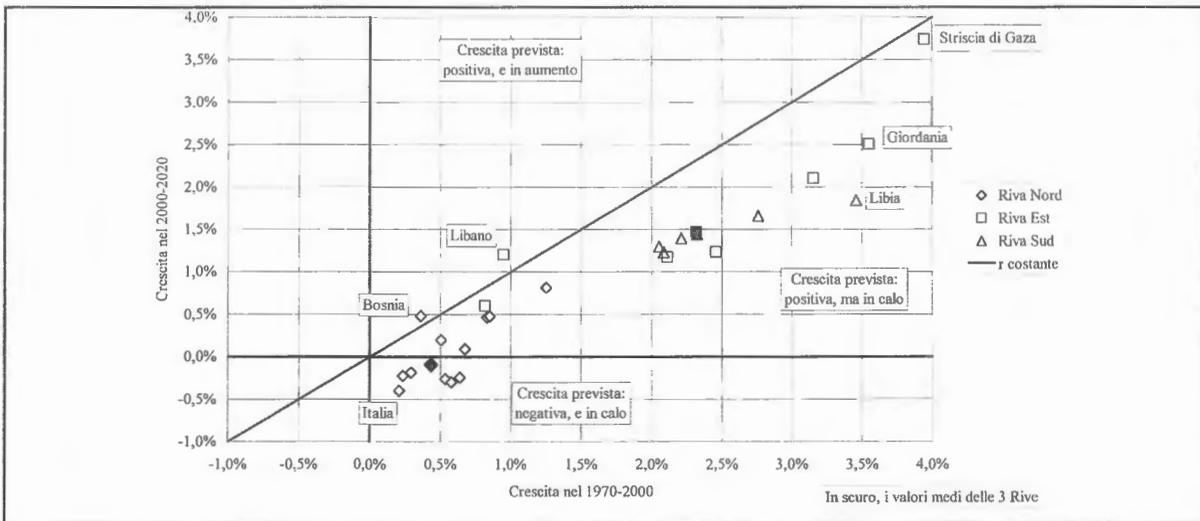


Fig. 3 - Tassi di crescita demografica nel 1970-2000 e previsti nel 2000-2020.

sia pure a livelli di numerosità assoluta molto maggiori di quelli pretransizionali.

Ora, come avviene la crescita demografica? Escludendo le migrazioni, come si è fatto sin qui, i motori della crescita sono due soli, la sopravvivenza e la fecondità, benché le loro possibili combinazioni siano pressoché infinite. Le condizioni della sopravvivenza vengono in genere sintetizzate con l'indicatore della durata media della vita (o e_0 , speranza di vita alla nascita), la cui evoluzione per paese, nei 25 anni appena trascorsi, è stata quella descritta nella fig. 4⁴.

Come si vede, tra il 1970-75 e il 1995-2000 si è osservato dappertutto un allungamento della durata media della vita. Oggi ci pare normale osser-

vare un miglioramento della sopravvivenza al passare del tempo, ma questo è invece solo un fenomeno relativamente recente (degli ultimi 100-200 anni, a seconda dei paesi), mentre in precedenza, per migliaia e migliaia di anni, la popolazione ha mantenuto più o meno lo stesso (basso) livello di durata media della vita. Nell'area mediterranea, nel corso degli ultimi 25 anni, il miglioramento delle condizioni di sopravvivenza non solo c'è stato, ed è stato mediamente forte, ma si è mosso anche in senso complessivamente peregativo, perché i progressi sono stati in genere tanto maggiori quanto peggiore era il punto di partenza. Ad esempio, nei paesi della Riva Nord, la sopravvivenza media femminile era di quasi 75 anni nel 1970-

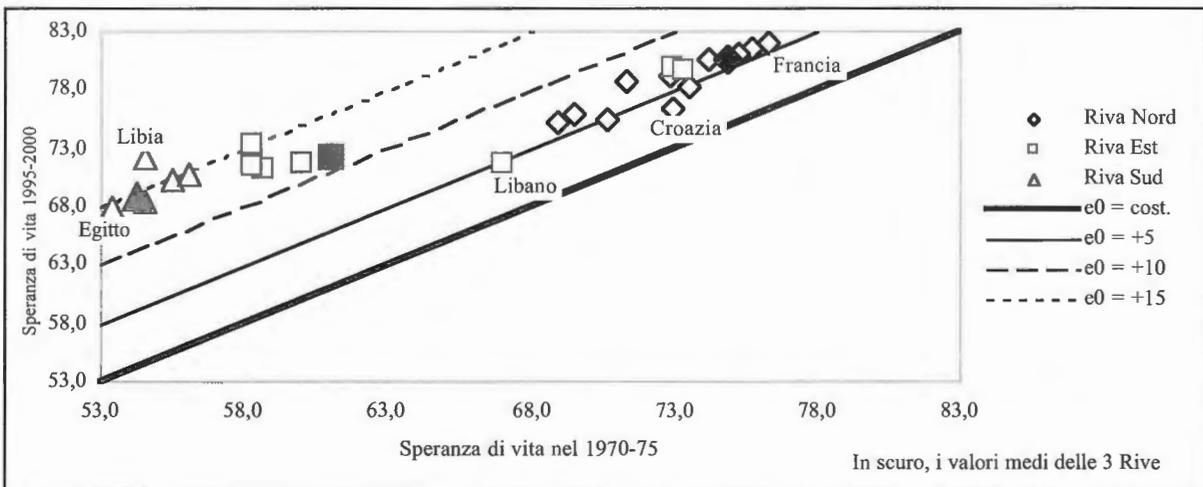


Fig. 4 - Speranza di vita alla nascita per le donne nel 1970-75 e 1995-2000.

75, ed è cresciuta di circa 6 anni in un quarto di secolo. D'altra parte, i paesi della Riva Est partivano, mediamente, da una durata media della vita pari a 61 anni, che si è allungata di oltre 11 anni nel periodo. Infine, i paesi della Riva Sud, che partivano da appena 54 anni, hanno avuto un incremento di speranza di vita alla nascita per le donne di quasi 15 anni in 25 anni solari, una prestazione che appare veramente eccezionale rispetto a tutti gli standard della storia della popolazione mondiale.

Naturalmente in questa storia, complessivamente di successi, e sulla quale non ho qui il tempo di soffermarmi come la vicenda meriterebbe, non mancano le note stonate. Consideriamone solo una, nella fig. 5, relativa alla differenza di speranza di vita alla nascita tra uomini e donne.

Come si vede, in tutti i paesi dell'area (e del mondo) le donne vivono mediamente più a lungo degli uomini, con un vantaggio che dipende, tra le altre cose, dal livello della sopravvivenza, e che, per i valori osservati nell'area e nel periodo, oscilla mediamente tra i 4 e i 6 anni. Tuttavia, nei paesi a prevalenza islamica, e in particolare in quelli della cintura nordafricana, ma anche in Giordania, il vantaggio delle donne è sistematicamente inferiore a quello previsto sulla base del modello di regressione. Questo lascia pensare a forme di discriminazione nei riguardi delle donne, che possono essere talvolta aperti (meno cure mediche, meno cibo, ecc.), talaltra più indiretti (ad esempio, meno attenzione a eventuali sintomi di malattie), ma che nondimeno si arrivano a percepire anche su indicatori aggregati come la durata media della vita.

2. I comportamenti demografici e la transizione demografica

La transizione demografica, cui si è sopra accennato, è il passaggio da un equilibrio demografico, di tipo "antico", a un altro equilibrio demografico, di tipo più moderno. La rappresentazione tradizionale di questo modello di sviluppo della popolazione, cui i casi concreti si uniformano nel complesso abbastanza bene, è in termini di tassi di mortalità (che da un livello pretransizionale del 30-40‰ scendono a valori intorno al 10‰), di natalità (che, sia pure in ritardo, si muovono in linea con quelli di mortalità) e di incremento, che da circa zero passano a un massimo di 1-3%, a seconda dei casi, per poi ritornare vicini a zero.

Un altro modo di evidenziare lo stesso fenomeno, mettendo però meglio a fuoco i meccanismi che ne stanno alla base, è quello di rappresentare la collettività di cui si parla sul cosiddetto spazio della crescita. L'idea, relativamente recente⁵, è che, escludendo per un attimo i movimenti migratori, la sopravvivenza (sintetizzata dalla durata media della vita, sull'asse delle ascisse) e la fecondità (sintetizzata dal *TFT*, o tasso di fecondità totale, o numero medio di figli per donna) sono i veri motori della crescita demografica. Ogni combinazione di queste due variabili indipendenti produce un certo tasso di incremento tendenziale⁶, che, in particolare, può essere maggiore o minore di zero (cfr. la corrispondenza curva di "isocrescita" sulla fig. 6).

Sulla figura 6, è rappresentata l'evoluzione demografica, sullo spazio della crescita, delle popolazioni delle tre rive del Mediterraneo. Come si

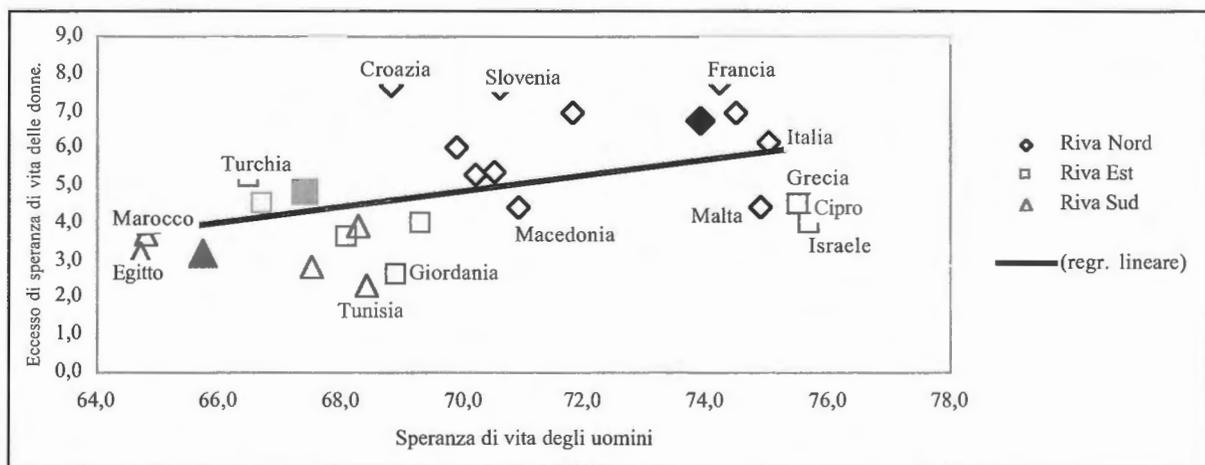


Fig. 5 - Speranza di vita alla nascita per uomini e donne nel 1995-2000.



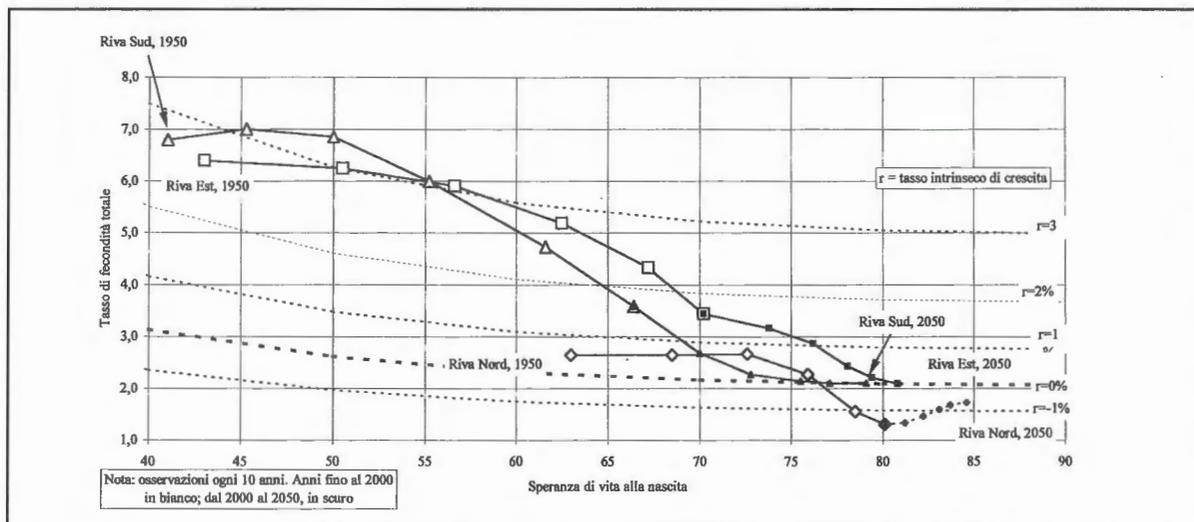


Fig. 6 - Spazio della crescita, curve di isocrescita e popolazione delle tre Rive del Mediterraneo dal 1950 al 2050.

Nota: osservazioni ogni 10 anni. Anni fino al 2000 in bianco; dal 2000 al 2050, in scuro.

vede, mentre la riva Nord si è tradizionalmente mantenuta su un tasso di incremento tendenziale vicino allo zero, ed è recentemente precipitata molto al di sotto di questo valore (il che implica una tendenza verso un forte declino demografico, in costanza di comportamenti), i paesi non europei hanno avuto nel recente passato tassi tendenziali di incremento demografico molto elevati, anche superiori al 3%, ma sembrano ormai decisamente avviati verso la fine della transizione demografica, cioè verso tassi intrinseci di incremento non lontani da zero.

La figura 7 è uno zoom della parte a destra e in basso della figura 6, e mostra la situazione attuale di tutti i paesi dell'area, non solo i valori medi, come nella fig. 7. I paesi della riva Nord si distinguono chiaramente per l'elevata sopravvivenza, e per la bassa fecondità. Inoltre, si possono apprezzare meglio le differenze tra i paesi africani, relativamente omogenei, con più elevata fecondità e mortalità, e i paesi asiatici, dove accanto ad aree con caratteristiche decisamente da paesi sviluppati (come ad esempio Cipro e Israele, soprattutto in termini di mortalità) si trovano anche territori dove la fecondità permane ancora elevatissima, come ad esempio la Striscia di Gaza, con oltre 7 figli per donna.

Come si è accennato in precedenza, il tasso di crescita di cui si parla nelle figure 6 e 7 è un tasso di crescita intrinseco, o tendenziale: cioè quello che alla fine si produrrebbe se i comportamenti demografici di fecondità e mortalità restassero

invariati per lungo tempo (cioè circa 60-80 anni). Questo è il tasso che spesso interessa di più ai demografi, perché, appunto, è un indicatore sintetico della direzione verso la quale si punta, dati i comportamenti. Viceversa, ai non demografi interessa tipicamente di più il tasso effettivo di incremento, che, come si è detto, può differire dal tasso tendenziale, per effetto o di flussi migratori particolarmente intensi, o, più spesso, di una struttura per età distorta (per esempio, da una recente guerra, o da un recente cambiamento nella fecondità, o simili).

Empiricamente, la differenza tra i due tipi di tassi per i paesi delle due aree è mostrata nella fig. 8, dove, anche a prescindere dal caso della Bosnia, paese sconvolto dalla guerra e funestato da forti flussi di profughi nel periodo in esame, si può notare che tutti i paesi dell'area si caratterizzano per un tasso effettivo di crescita superiore al tasso intrinseco, con una differenza tra i due tassi particolarmente evidente per i paesi della Riva Nord.

In questi paesi, infatti, il tasso effettivo di crescita è praticamente pari a zero, a fronte di un tasso tendenziale che è invece negativo, e in alcuni caso fortemente negativo (per l'Italia e per la Spagna, ad esempio, si arriva fino al -2% all'anno, che implicherebbe un dimezzamento della popolazione all'incirca ogni 35 anni).

Questo è un altro modo per dire che tutti i paesi dell'area, ma soprattutto i paesi della Riva Nord, godono di una struttura per età distorta rispetto ai valori verso cui stanno invece tenden-

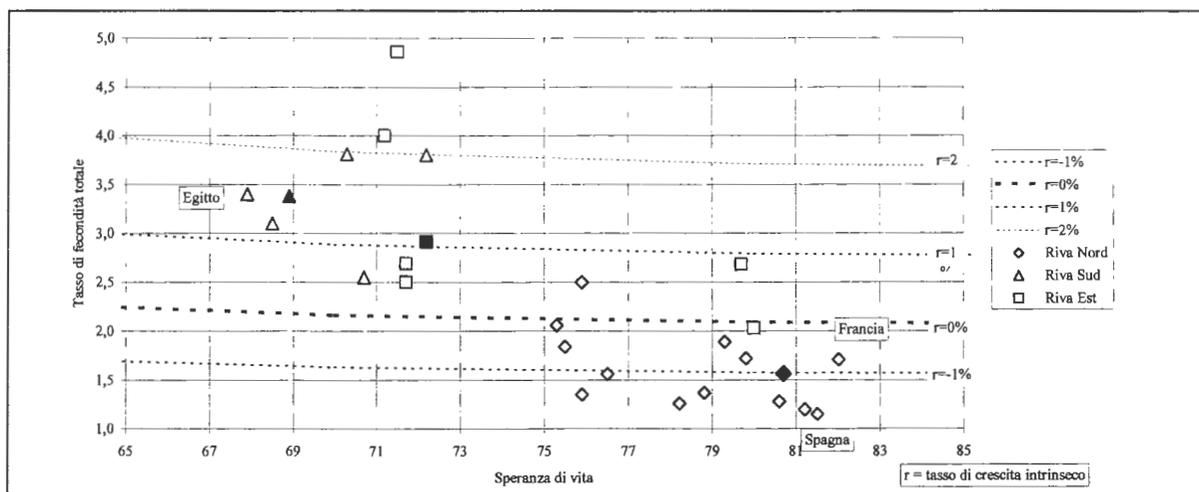


Fig. 7 - Spazio della crescita e popolazioni del Mediterraneo 1995-2000 (Donne).

do, e distorta in senso favorevole, cioè con relativamente più giovani e meno vecchi di quelli che, a meno di improvvisi cambiamenti di rotta, si ritroveranno alla fine del processo. Ma questa distorsione favorevole non costituisce un vantaggio permanente: in tempi che, da un punto di vista demografico, appaiono relativamente rapidi, questo vantaggio sparirà, o addirittura si convertirà in un corrispondente svantaggio. Ma per mettere meglio a fuoco questo punto è forse opportuna una breve digressione.

3. La struttura per età e una sua sintesi: l'aliquota intrinseca di equilibrio

Come accennato, quello che a me pare il principale problema demografico, almeno per quanto riguarda i paesi sviluppati, non è l'ammontare assoluto della popolazione né il suo tasso di incremento o decremento, ma la struttura per età verso la quale la popolazione tende, e, in alcuni casi, la differenza tra questa e la struttura per età corrente.

Per struttura per età si intende, normalmente, il peso relativo, rispetto al totale, della popolazione nelle varie classi di età. Tuttavia, poiché le possibili classi di età da considerare sono molto numerose⁷, parlare della struttura per età può diventare dispersivo, a meno di non identificarne un conveniente indicatore sintetico. Uno dei più adatti, ai nostri fini, è l'indice ID (indice di dipendenza demografica), che può essere anche costruito come⁸

$$[1] \quad ID = \frac{G + V}{P} = \frac{G + V}{A + G + V}$$

dove G = giovani, A = Adulti, V = Vecchi e, ovviamente, $G + A + V = P$, cioè l'intera popolazione.

Di questa formula, conviene notare due cose. In primo luogo, il fatto che, per renderla operativa, occorre ancora definire i limiti di età che separano i giovani dagli adulti, e gli adulti dai vecchi. Ovviamente, sono possibili diverse scelte, tutte difendibili; e si potrebbe anche argomentare che questi limiti devono variare con il contesto socio-economico di riferimento: per esempio, in funzione della durata media della vita, della lunghezza del periodo di studi obbligatori, ecc. Tuttavia, per non complicare eccessivamente il discorso, pur tenendo presenti queste obiezioni, considereremo qui limiti di età fissi e pari, rispettivamente, al compimento del 15° compleanno per ciò che concerne la linea di demarcazione tra giovani e adulti, e al compimento del 60° compleanno per la linea di separazione tra adulti e vecchi.

Stabiliti questi limiti di età, lo ripeto, puramente convenzionali, è ora possibile calcolare empiricamente il valore dell'indice, che risulta in teoria compreso tra 0 (al limite, nessun membro della popolazione si trova in età demograficamente dipendenti) e 1 (al limite, nessun componente è adulto), ma che empiricamente varia invece entro margini molto più ristretti, compresi orientativamente tra il 30 e il 50%.

Tuttavia, e questa è la seconda cosa da rilevare a proposito della [1], la formula parte implicitamente dall'ipotesi che ogni membro della collettività "conti" 1, indipendentemente dalla sua fascia di età. Ora, poiché l'indicatore ha l'ambizione di misurare il peso economico causato dalla presenza, nella collettività, di membri che non producono direttamente risorse, ma che ne consumano,



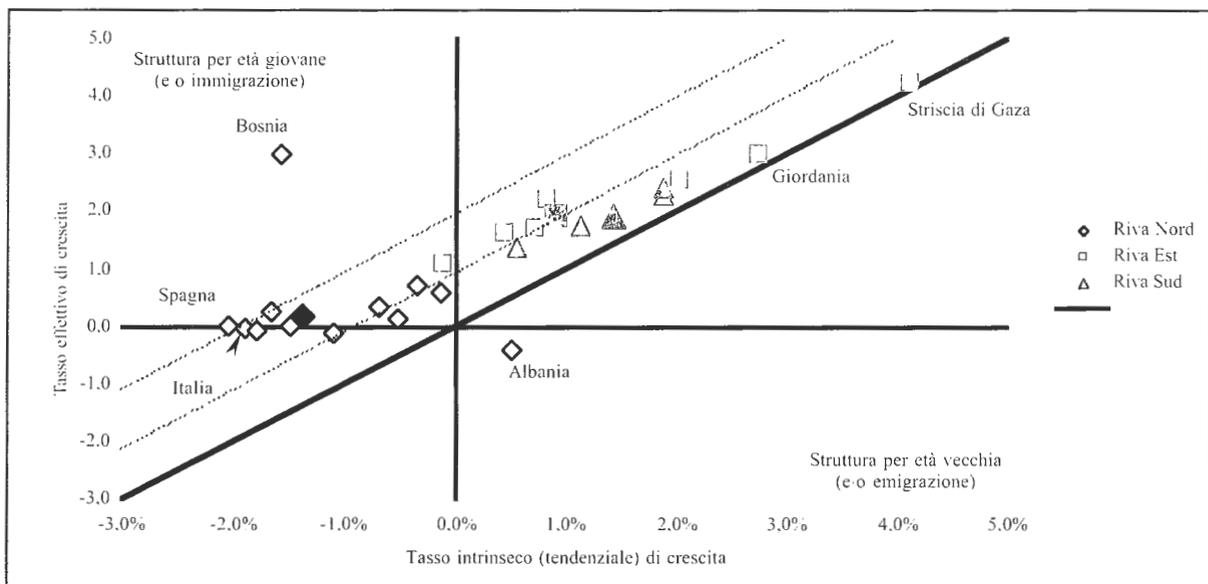


Fig. 8 - Tassi di crescita nel 1995-2000: tendenziali ed effettivi.

grazie ai trasferimenti di reddito che ricevono dagli adulti, appare opportuno ridimensionare in qualche modo il peso della componente dipendente. Naturalmente, anche in questo caso, si potrebbe argomentare che occorrerebbe adottare un peso adatto per ognuno dei contesti in esame, il che è probabilmente vero.

Tuttavia, ancora una volta prevalentemente per ragioni di semplicità e di confrontabilità, adotteremo in questo lavoro un peso uguale per tutte le componenti demografiche di tutti i paesi. La [1] quindi si trasforma in

$$[2] \quad t = \frac{Gg + Vg}{Aa + Gg + Vv}$$

dove ogni componente (G , A e V) ora entra con un suo "peso" specifico (g , a , e v , rispettivamente).

Ovviamente, quale peso adottare è una questione molto delicata. In questo lavoro, seguendo quanto proposto nel corso di un recente volume delle Nazioni Unite⁹ adotteremo per gli adulti un peso a pari a 1, per i giovani un peso g pari al 35%, e per i vecchi un peso v pari al 70%. In breve, la formula diventa

$$[3] \quad t = \frac{0.35G + 0.7V}{A + 0.35G + 0.7V}$$

In pratica questo vuol dire che gli adulti sono qui presi come standard di riferimento e che, in media, a ogni persona anziana si attribuisce un ammontare di risorse pari al 70% di quello che

mediamente ha a disposizione un adulto, e a ogni giovane fino a 14 anni un ammontare pari al 35% di un adulto. Come già anticipato, questi valori sono opinabili: in parte si basano su dati oggettivi (stime del costo dei figli che vivono in famiglia, valore relativo medio della pensione, ecc.), ma questi dati raramente sono disponibili per tutti i paesi in forma comparabile, e normalmente non portano comunque alle stesse conclusioni. Tuttavia, simulazioni effettuate al computer (e non riportate qui per economia di spazio) mostrano che per un insieme di pesi che varia, anche ampiamente, attorno ai valori di riferimento proposti qui (70% per i vecchi e 35% per i giovani), i risultati, pur mutando ovviamente in valore assoluto, mantengono però sostanzialmente lo stesso significato: la graduatoria tra paesi rimane quasi inalterata e, soprattutto, le tendenze temporali, che sono forse l'aspetto che qui più ci interessa, non cambiano.

La [2] e la [3] si basano sull'ipotesi che tutti e solo gli adulti di una società lavorino e producano le risorse che servono per i bisogni di tutti, non solo degli adulti (che consumano 1), ma anche dei vecchi (che non producono, ma consumano 0.7) e dei giovani (che, senza lavorare, consumano 0.35). L'ipotesi non appare poi troppo forzata se si pensa che, nei paesi sviluppati, il lavoro è ormai vietato per legge al di sotto dei 14 anni, e, per effetto della diffusione del sistema previdenziale, è diventato raro oltre i 60 anni. Per contro, svolgere un'attività lavorativa nelle età adulte è frequente non solo tra gli uomini, come avviene tradizionalmente, ma ormai anche tra le donne¹⁰.

Prima di proseguire si può notare che la [3] può essere scissa in due parti, per cui la tasso implicita t risulta determinata in parte dalla presenza di membri giovani (${}^g t$) e in parte dalla presenza di membri anziani (${}^v t$), come indicato nella [4]

$$[4] \quad t = {}^g t + {}^v t = \frac{Gg}{Aa + Gg + Vv} + \frac{Vg}{Aa + Gg + Vv}$$

Riassumendo: la presenza di persone che consumano ma che, per motivi anagrafici, non lavorano (non ancora o non più), equivale all'imposizione di un tasso sul lavoro svolto dai membri attivi. Quanto incide questa taxa dipende da una serie di convenzioni sociali (in particolare: inizio e fine dell'età adulta-lavorativa, e tenore di vita accordato ai membri non produttivi), ma anche, una volta fissati questi valori convenzionali, dalla situazione demografica del paese in esame. Ed è di questo che ci vogliamo occupare in questa sede.

Per sensibilizzarsi agli ordini di grandezza di questa taxa implicita, conviene forse partire dal caso più semplice possibile, quello della popolazione stazionaria ¹¹ (cfr. fig. 9).

Come si vede, in popolazioni stazionarie diverse, caratterizzate da una sopravvivenza via via migliore (la durata media della vita cresce da 30 a 90 anni), e quindi da flussi di rinnovo via via più lenti, la taxa implicita rimane inizialmente quasi costante intorno al 20%, ma poi comincia a crescere, fino a superare il 30% per popolazioni con una speranza di vita vicina ai 75 anni, e impennarsi addirittura verso il 40% per speranze di vita di 90 anni, valori sino ad oggi ancora mai registrati, ma forse non al di fuori della portata futura del genere umano.

Si può anche notare che, come era ovvio, questa evoluzione della taxa implicita dipende dal

calo della sua componente giovane (dal 15 al 7,5% circa) più che compensato però dalla crescita della sua componente anziana (dal 5 al 30%).

Il modello stazionario è già illuminante, perché indica i valori cui "tende" la taxa implicita di equilibrio. In effetti, si può dimostrare che, se la mortalità si bloccasse a uno qualunque dei valori mostrati sulle ascisse della figura 9, ipotizzare che la popolazione non sparisca (e quindi che il suo tasso di incremento di lunghissimo periodo non sia negativo) e che non esploda (e quindi che il suo tasso di incremento di lunghissimo periodo non sia positivo), significa ipotizzare che il suo tasso medio di incremento di lunghissimo periodo sia pari a zero. In queste ipotesi, molto meno stringenti di quanto possa apparire a prima vista, dati i tempi lunghissimi di cui si parla qui, si può dimostrare che il valore della taxa intrinseca mostrato nella figura 9 è una sorta di baricentro per i valori correnti della taxa intrinseca di equilibrio. In parole più semplici, questo significa che la taxa intrinseca può sì discostarsi dal suo valore di equilibrio, ma ogni volta che lo supera essa tende a scendere, mentre ogni volta che ne rimane al di sotto di essa tende a salire, e gli scostamenti positivi tendono a compensarsi con gli scostamenti negativi. Vedremo tra un attimo cosa questo implichi in pratica.

L'unico svantaggio della fig. 9 è che essa fornisce un'immagine esclusivamente statica. Le popolazioni, invece, sono entità in perenne movimento, e in taluni casi (come ad esempio nei paesi del Mediterraneo in questi anni) il movimento è rapido e rilevante. Ad esempio, simulando al computer una transizione demografica vagamente simile a quella che ha caratterizzato e potrebbe ancora nel prossimo futuro caratterizzare l'Italia ¹² si ottiene una figura come la 10.

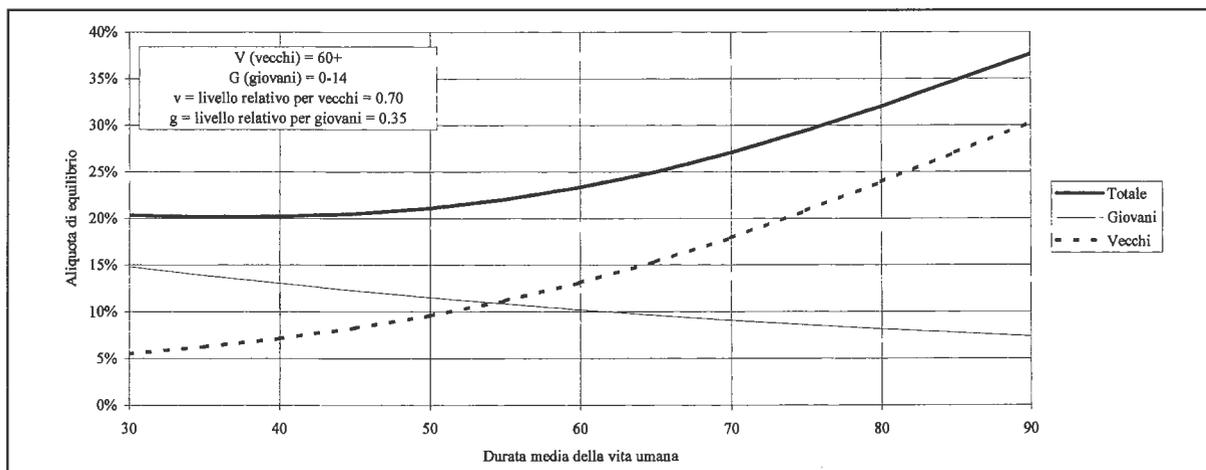


Fig. 9 - Aliquota di equilibrio implicita (pop. stazionaria, se $a=15$, $b=60$, $v=70\%$; $g=35\%$).



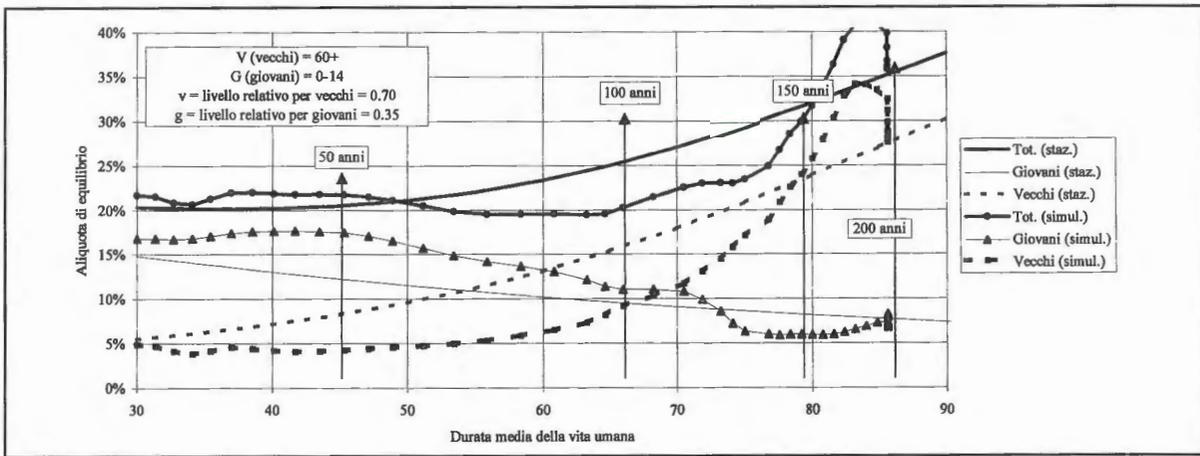


Fig. 10 - Aliquota di equilibrio implicita durante una transizione demografica (simulazione).

Come si vede, la transizione demografica è una fase che, grazie all'aumento della sopravvivenza (che inizialmente significa soprattutto aumento della sopravvivenza dei bambini, che poi diventano adulti) e grazie anche alla diminuzione della fecondità, comporta una rapida diminuzione del peso relativo dei giovani, cui inizialmente non corrisponde un aumento del peso relativo degli anziani. La tasso implicita di equilibrio si può quindi mantenere bassa, inferiore al suo valore di equilibrio di lungo periodo. La cosa importante da segnalare è che questa fase favorevole può durare molto a lungo rispetto alla durata dei fenomeni demo-economici che generalmente caratterizzano la vita umana: nella simulazione proposta tale fase dura addirittura un centinaio di anni. Tuttavia, questo periodo favorevole ha un costo: verso la fine della transizione (dopo 150 anni, nella simulazione proposta) la compresenza di molti anziani, pochi adulti e un numero di giovani

in lieve ripresa (per l'ipotesi che la fecondità risalga alla fine verso il suo valore di equilibrio, di circa 2 figli per donna), la tasso implicita di equilibrio "rimbalza" molto al di sopra del suo valore di riferimento (nella simulazione proposta supera decisamente il 40%), per ritornare poi verso di esso solo lentamente. Naturalmente, si possono condurre migliaia di simulazioni, e ognuna di esse porta a risultati diversi, ma tutte quelle che si possono immaginare descrittive di una transizione demografica sia pur solo vagamente simile a quella italiana, o degli altri paesi sviluppati, portano a risultati sostanzialmente analoghi a questo.

Una conferma di ciò viene dall'esame delle figure successive, in cui sono rappresentati risultati non di simulazioni e modelli, ma di popolazioni concrete. Ad esempio, il caso dei paesi della Riva Nord del Mediterraneo è rappresentato nella fig. 11 (dove si coglie facilmente la fase matura della transizione demografica prevista dal modello del-

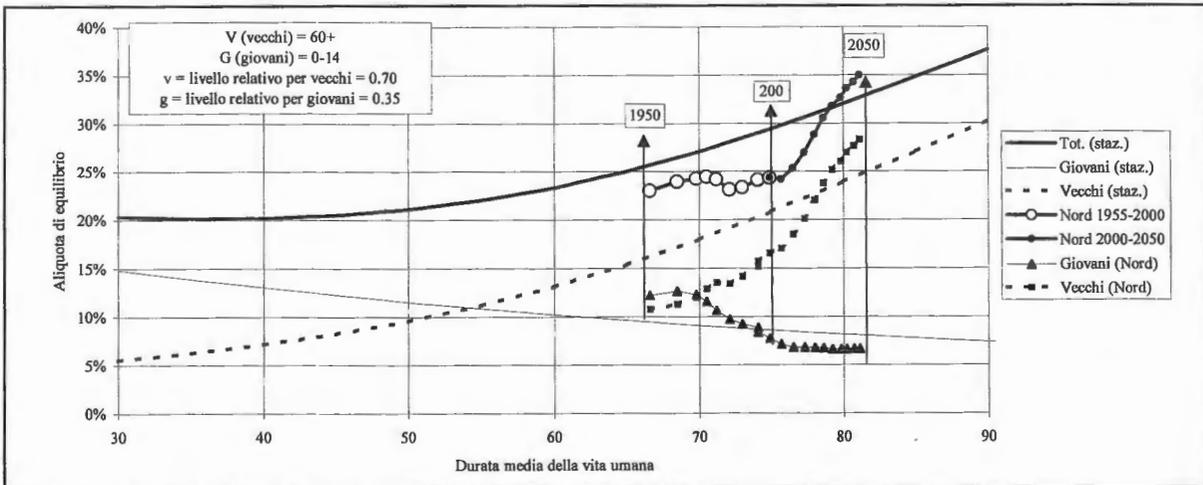


Fig. 11 - Aliquota di equilibrio implicita nei paesi Nord del Mediterraneo, anni 1950-2050.

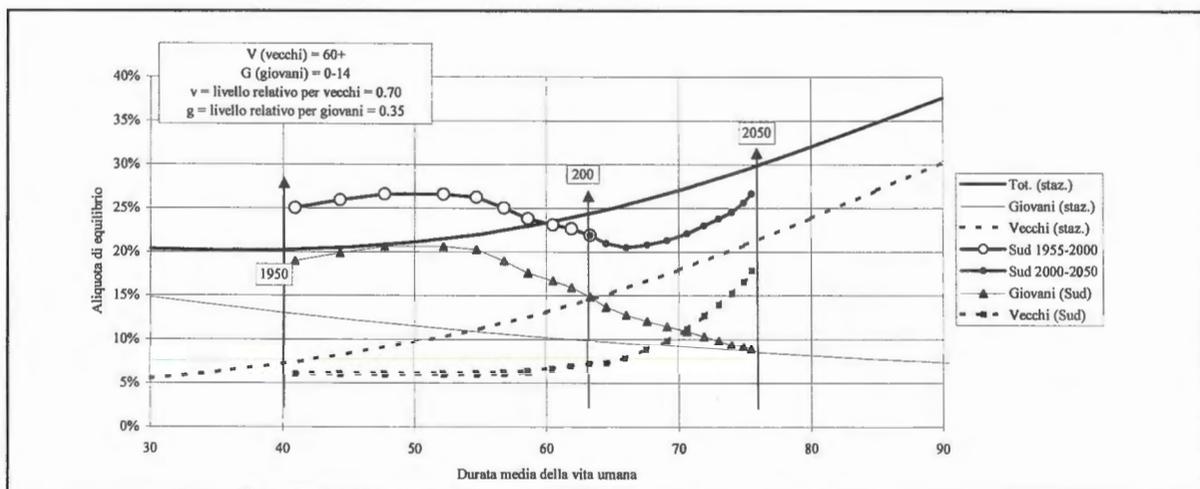


Fig. 12 - Aliquota di equilibrio implicita nei paesi Sud del Mediterraneo, anni 1950-2050.

la fig. 10). Qui, come si vede, la tassa implicita è attualmente vicina al 25%, e non è praticamente cresciuta nel corso degli ultimi 50 anni, nonostante il miglioramento delle condizioni della sopravvivenza, ma è prevedibile che tale tassa comincerà da adesso a impennarsi, per crescere in pochi anni di 10 punti, dal 25 al 35%

La situazione dei paesi delle altre rive è invece diversa. La fig. 12 riporta il caso della riva Sud, che assomiglia molto a quello della riva Est (non riportata in figura). Qui, come si vede, la tassa implicita corrente è stata fino a poco tempo fa superiore al 25% (rivelando, quindi, una situazione demografica leggermente peggiore di quella dei paesi della riva Nord) ma è recentemente calata, e dovrebbe ridursi ulteriormente, fino al 20% circa, nei prossimi 10 anni. Dopo di allora, comincerà, inesorabile, la crescita, ma tra 50 anni, la tassa sarà ancora

a poco più del 25%: ben più bassa, quindi, del corrispondente valore che si osserverà invece sulla sponda europea, e, più in generale, nei paesi sviluppati.

Questa è la fase cosiddetta del "bonus" demografico: in parole semplici questo significa che si apre adesso, e per una cinquantina d'anni circa, una fase di grandi potenzialità per il decollo economico dei paesi non europei del Mediterraneo. Il ridotto carico degli inattivi, vecchi e giovani, consentirà infatti di investire molto nello sviluppo, e quindi di preparare adeguatamente l'economia e la società alla fase successiva, quella dell'invecchiamento, che per gli Europei è già cominciata.

Gli Europei, dal canto loro, di questa fase colgono soprattutto le potenzialità per le correnti migratorie, di cui da un lato hanno bisogno, ma che dall'altro lato temono, e non vedono di solito

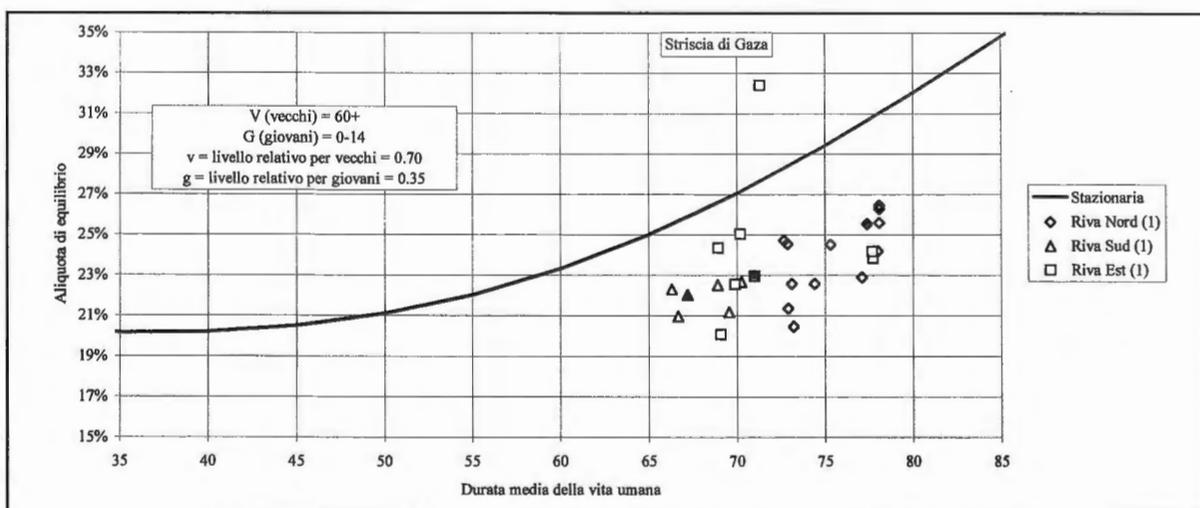


Fig. 13 - Aliquota di equilibrio implicita nei paesi del Mediterraneo, anno 2000.



le somiglianze con la fase che essi stessi si sono da poco lasciati alle spalle, che li ha immessi nel circolo virtuoso della crescita demografica come causa ed effetto della crescita economica.

Come evidenzia la fig. 13, per concludere, a parte il caso eccezionale della striscia di Gaza, con la sua elevatissima quota di giovani (oltre il 50%), tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo godono attualmente di una fase di bonus demografico, in cui cioè il valore corrente della tasso implicita di equilibrio è inferiore al valore di equilibrio, e compreso tra il 21 e il 27%.

Ma come accennato, in demografia i conti, nel lungo periodo, tornano sempre, e alle fasi vantaggiose seguono, necessariamente, corrispondenti fasi svantaggiose. Per i paesi della sponda europea, il cambio di fase è ormai alle porte; per quelli delle sponde africana e asiatica il cambio avverrà invece tra una cinquantina d'anni. E chissà se l'esperienza di cinquant'anni prima dei paesi europei sarà servita loro di insegnamento, inducendoli, ad esempio, a evitare generosità disennate in termini di spesa e di promesse previdenziali nella fase fortunata – ma, ahimè, solo transitoria – in cui il peso della componente anziana è modesto. Ciò che è facilmente tollerabile quando la tasso implicita è bassa (e in particolare quando è bassa la componente anziana di tale tasso implicita, che parte da valori inferiori al 10%), può diventare insostenibile quando la tasso sale in generale, e la tasso implicita pro-anziani tende a raggiungere valori vicini al 30%.

Note

¹ Massimo Livi Bacci e Fosca Martuzzi Veronesi (a cura di), *Le risorse umane del Mediterraneo. Popolazione e società al crocevia tra Nord e Sud*, Bologna, Il Mulino, 1990.

² Tutte le figure sono frutto di elaborazioni dell'autore su dati tratti da: United Nations, *Estimates and projections of populations by sex and five-year age groups, 1950-2050, The 1998 Revision*, New York; United Nations, *Demographic Yearbook*, New York (vari

anni) e United Nations, *World Population Prospects, The 1998 Revision*, New York.

³ Come nel lavoro di Livi Bacci e Martuzzi Veronesi, *op. cit.*, includo nella lista anche alcuni paesi che, in senso stretto, non toccano il Mediterraneo, come il Portogallo, o la Giordania.

⁴ Nella figura sono rappresentati i valori per le donne. Quelli per gli uomini, non mostrati qui per ragioni di spazio, seguono gli stessi andamenti, sia pure su livelli più bassi. Cfr. fig. 5.

⁵ Cfr. Coale A. e Watkins S., *The Decline of Fertility in Europe*, Princeton, Princeton University Press (1986).

⁶ Si parla di tasso tendenziale perché il tasso di incremento corrente dipende, oltre che da questi due comportamenti demografici (sopravvivenza e fecondità), anche dalla struttura per età della popolazione, che in certi periodi può essere perturbata (ad esempio, per effetto di un periodo di guerre, di forti emigrazioni, ecc.). I tassi di incremento correnti, tuttavia, tendono ad avvicinarsi sempre più a quelli tendenziali se le condizioni di fecondità e di mortalità non mutano, o mutano molto gradatamente nel tempo.

⁷ Se si ragiona per classi annuali se ne possono formare un centinaio; con classi quinquennali se ne hanno una ventina, ecc.

⁸ In realtà è un po' più frequente trovare la formula $ID = (G + 1)/A$, ma, come vedremo, la formula del testo si presta meglio a una traduzione in termini di tasso implicita.

⁹ United Nations, *The World's Women. Trends and Statistics*, New York, 2000.

¹⁰ In realtà, in Italia ad esempio, il rapporto tra gli occupati e gli adulti (15-59 anni) è pari al 60% circa, e mostra una tendenza alla diminuzione, anche per effetto del crescente ritardo nell'accesso al mondo del lavoro. Tuttavia, questi sono solo i dati ufficiali, che non tengono conto di tutto ciò che non viene ufficialmente registrato come lavoro: quindi l'economia sommersa, ma anche, ad esempio, l'insieme di servizi resi da una casalinga. Comunque, se il rapporto tra occupati e adulti, pur diverso da 1, è una costante, il ragionamento proposto nel testo resta valido, salvo la necessità di aggiungere una terza componente alla tasso implicita (cfr. formula [+]), legata alla quota (costante) di persone che non lavorano pur essendo in età attiva. Per non complicare l'esposizione, questa componente è tralasciata nel lavoro.

¹¹ Quello della "stazionaria" è un modello di popolazione in cui ogni anno si ripropongono invariate le condizioni dell'anno prima, in termini sia di mortalità che di natalità e di struttura per età della popolazione.

¹² Più precisamente, si è ipotizzata una crescita della speranza di vita da 30 a 85 anni nel corso di 200 anni (con crescita rallentata verso la fine del periodo), e un numero di figli per donna che da un valore iniziale di circa 5 scende a 1,2 per poi risalire a 2,1 (anche in questo caso con variazioni irregolari nel tempo, per simulare, ad esempio, il *baby boom* degli anni '60).

Mare nostrum: da espressione geografica a concetto geopolitico

In questo breve intervento desidero richiamare l'attenzione sulla genesi, sul significato geografico e sulle eventuali implicazioni geopolitiche dell'onomastica greca e romana relativa al mare Mediterraneo: infatti il nome Mediterraneo oggi comunemente usato, è attestato per la prima volta ed ancora in forma aggettivale solo nel III secolo d.C. da Solino (22, 18); compare, invece, come nome proprio e con il significato attuale di "mare in mezzo alle terre" in Isidoro di Siviglia (XIII, 16), che scrive nel VI secolo d.C. È interessante notare, tuttavia, che nella tarda latinità quando compare e si afferma la definizione, esplicitamente geografica, di Mediterraneo, per denominare questo mare continuano ad essere vitali le espressioni "mare internum" con la variante "mare intestinum" e "nostrum mare" con la variante tarda "mare nostrum", destinate ad aver fortuna anche in epoca medievale. Per "nostrum mare", in particolare, è da noi tutti conosciuta la rivitalizzazione e l'impiego, come vedremo, improprio che il regime fascista ne fece, a fini propagandistici, il secolo scorso. Mussolini tenne delle conferenze di storia romana in molte università italiane: a Perugia nel 1926 una sua lezione ebbe appunto il significativo titolo "Roma antica sul mare" (Galimberti-Biffino, 1996, p. 209). Ma già nel discorso pronunciato a Trieste il 6 febbraio 1921, c'è un esplicito richiamo a Roma e al suo legame all'Europa e al Mediterraneo come "mare nostro": "È destino che il Mediterraneo torni nostro. È destino che Roma torni ad essere la città direttrice delle civiltà in tutto l'Occidente d'Europa" (Biancini, 1940, p. 137).

Nel ripercorrere la genesi e il significato originario dell'espressione "mare nostro", mi pare im-

portante, innanzitutto, mettere in risalto che l'idea sottesa alle espressioni latine "mare internum /mare intestinum" e "mare nostrum" trova perfetta corrispondenza nelle definizioni greche - ἡ ἐντὸς θάλαττα - ἡ παρὰ ἡμῖν θάλαττα - ἡ κατὰ ἡμᾶς θάλαττα.

La percezione unitaria del Mediterraneo e della sua individualità geografica, sconosciuta ad Omero e ad Esiodo, si affermò solo quando ne furono riconosciuti i contorni fino a Gibilterra, le mitiche Colonne d'Ercole: un risultato che si può datare tra la fine del VII e l'inizio del VI sec. a.C. e che è una conseguenza storica dei commerci e, soprattutto, della colonizzazione. I Greci hanno definito il Mediterraneo ἡ ἐντὸς θάλαττα (Mare Interno), distinguendolo per contrapposizione al Mare esterno (l'Oceano, chiamato ἡ εἴσω θάλαττα) e dall'insieme delle sue partizioni (Atlantico, Mare Rosso, Oceano Indiano). Erodoto si serve più semplicemente della formula "questo mare" per evitare confusioni con l'altro mare che si trova al di là delle Colonne d'Ercole.

Dal IV secolo a.C. in poi, quando la definitiva acquisizione scientifica della sfericità della terra stimola il dibattito sulla pluralità dei mondi abitati, espressioni come "il mare davanti a noi" o "presso di noi" o "intorno a noi" trascendono questa distinzione geografica e designano in una prospettiva ellenocentrica la "nostra" ecumene rispetto ad altre possibili (Prontera, Periplois, 1992, p. 28). A questo proposito è illuminante il celebre passo di Platone, Fedone 109a, dove, il filosofo, dopo aver affermato la sfericità della terra, sostiene che: "la terra è qualche cosa di molto grande per sé stessa e noi dal Fasi alle Colonne d'Ercole abitiamo una



piccola parte e abitiamo περὶ ἡμῶν θάλαττα (intorno al nostro mare) come formiche o rane intorno ad una palude; molta altra gente abita altrove in molti altri luoghi simili a questo". Il mare interno ai tre continenti si identifica essenzialmente con l'idea di ecumene, un'ecumene che ha i limiti territoriali dell'Europa dal Fasi (cioè l'odierno Rion, considerato il confine fra Asia ed Europa) alle Colonne d'Ercole, ma che sostanzialmente ha la sua identità e la sua unità culturale nella Grecia.

Il concetto di "mare nostro" espresso dalla formula greca ἡ κατὰ ἡμᾶς θάλαττα fa il suo ingresso in ambito romano per la prima volta con Polibio III, 37, il quale lo utilizza in senso strettamente geografico e, sulla scia di una tradizione greca, connesso con l'ecumene. Dice Polibio: "Resta, ora, da guidare il lettore alla conoscenza dell'ecumene: Africa ed Asia considerati nel loro insieme costituiscono la fascia meridionale del nostro mare da oriente ad occidente."

Più avanti a proposito dell'Europa Polibio commenta: "La parte d'Europa, che si estende dai Pirenei ad occidente e fino alle Colonne d'Ercole è bagnata dal nostro mare e dall'Oceano."

E, analogamente, ha una valenza geografica l'impiego del concetto di mare nostro da parte di Giulio Cesare, il primo in assoluto, per quanto ci è documentato dalle fonti, ad aver introdotto nella letteratura latina e soprattutto in lingua latina l'espressione "nostrum mare". Si tratta di un passo del De Bello Gallico V.1, pubblicato non dopo il 46 a.C., che riferisce un momento della campagna in Britannia del 54 a.C.: Cesare dà ordine di costruire delle navi nuove, fornendo forma e modello, che prevedevano una struttura "un po' più bassa – dice – di quelle in uso nel nostro mare, perché aveva constatato che per le frequenti mutazioni di maree, le onde in quei paesi quasi sono meno grosse". Inequivocabilmente il mare nostro è il mare Mediterraneo opposto all'Oceano, l'altro mare, in cui Cesare si trovava per la seconda campagna in Britannia. È probabile che sia stato proprio Cesare di cui è nota la cultura geografica formata sull'autorità dei Greci (Cordano, 1992, p. 132), a modellare l'espressione "nostrum mare" sulle espressioni greche, che erano concettualmente, anche se non letteralmente corrispondenti.

Certamente la forma con il pronome possessivo è peculiare del lessico latino.

Dopo Cesare l'utilizzo dell'espressione "mare nostrum" diventa frequente sia nella letteratura geografica (Plinio VI.142; IX. 12. 95. 115; XII.104. 106; Mela I. 6. 15. 19. 25. 49; II.1), sia in quella storica (Sallustio Jug. 17. 4; 18. 5. 12; Livio XXVI, 42. 4; Tacito Agricola 24) sia in quella letteraria

(Quintiliano inst. orat. V. 10, 21; Ampelio 6.12) e poetica (Vergilio Flacco II. 480). La definizione di "mare nostrum" è variata con l'espressione "nostrum pelagus" (Mela I. 24) oppure si trova al plurale "nostra maria" (Mela I. 82; II. 96; III. 77) con la variante poetica "nostra aequora" (I.9); i plurali segnalano che ai Romani non rimaneva estranea la percezione del Mediterraneo che era anche la somma di porzioni di mare: Plinio dice: "tot sinus, tot maria". E Solino 25.16 enuncia i criteri delle singole denominazioni dei mari che compongono il Mediterraneo (in relazione ai popoli: per esempio dagli Etruschi una parte del Mediterraneo ha preso il nome di "mare Tuscum"; in rapporto ad una città: ad esempio da Adria derivò ad una porzione di Mediterraneo la denominazione di "mare Adriaticum" etc.).

Dal riesame delle fonti latine e di quelle greche che scrivono di storia romana, come Polibio e, come poi vedremo, Strabone, non ci sono assolutamente spunti che autorizzino la lettura del concetto di "nostrum mare", comunque espresso, in termini di legittimazione dell'illimitato potere dei Romani sul Mediterraneo, quando ne divennero di fatto i padroni assoluti (Grasso, 1907, p. 1224). Solo indirettamente si può constatare che "nostrum mare" ha anche una valenza politica.

La politica marittima di Roma era stata, innegabilmente, coronata dal successo; il Mediterraneo era diventato un mare interno romano o addirittura si poteva definire "un porto romano" (Cicerone de prov. cons. 31). La fortunata conclusione della guerra contro Cartagine e le guerre in Oriente avevano reso definitivamente i Romani padroni del Mediterraneo (Mollat du Jourdin, 1993, p. 44) e Plinio il Vecchio IV. 97 dice espressamente che Pompeo "aveva restituito il potere del mare al popolo romano dopo aver sconfitto i pirati". Cicerone ad Att. X.8.4 attesta che era ben chiaro il principio che "chi possedeva il potere del mare possedeva il potere dell'impero romano". Nonostante la coscienza del potere marittimo non fu creata nessuna definizione politica in modo esplicito: l'interpretazione di "mare nostrum" in senso esasperatamente politico non è che un arbitraria risemantizzazione del termine.

"Nostrum mare" indica innanzitutto lo spazio geografico del Mediterraneo, ma è anche il mare dell'"orbis terrarum" (o con un'espressione analoga a "mare nostrum" l'"orbis noster" e come tale appartiene all'impero romano (Nicolet, 1992, pp. 19-30).

A partire dal I secolo a.C., quindi, prima ancora che fosse istituzionalmente fondato l'impero, i Romani, ormai vittoriosi, percepivano l'"orbis terrarum" come "orbis romanus" e, quindi, parallela-

mente all'idea di "mare nostrum" si sviluppò il concetto di "orbis noster" (Burr, 1932, p. 132).

Ad un'unità culturale del binomio oikoumene - περιήμιν ἄλλαττα della visione ellenocentrica di Platone, corrisponde un'unità geopolitica incentrata sul rapporto "orbis romanus"- "nostrum mare".

A questo proposito è particolarmente significativo il passo di Strabone II. 18, geografo della prima età imperiale che scrive in greco, ma con una mentalità fortemente plasmata su valori e sui modelli culturali romani. Dopo aver premesso metodologicamente che "spettano al dominio della ricerca geografica non solamente le forme e le dimensioni delle regioni, ma anche le loro situazioni economiche, politiche e culturali", aggiunge: "da questo punto di vista il litorale interno (mediterraneo, cioè) offre più varietà di quello esterno (quello atlantico). Lo spazio conosciuto temperato, popolato da città e da razze ben governate è anche molto più importante da questa parte che dall'altra.

Ora noi desideriamo conoscere i paesi nei quali la tradizione si è rivelata più ricca di avvenimenti importanti, in regimi politici, in conoscenze tecniche, in breve in tutto ciò che costituisce la saggezza". Il geografo sottolinea che "il nostro interesse si rivolge verso le regioni con cui abbiamo stabilito relazioni e commerci, vale a dire verso tutti i luoghi abitati o piuttosto verso tutti i paesi felicemente abitati" ed infine conclude: "Da questo punto di vista il "nostro mare" possiede una grande superiorità ed è, dunque, seguendolo che inizieremo il nostro giro del mondo".

Le considerazioni di Strabone sulla superiorità "del mare nostro" e parallelamente sulla superiorità dell'Europa sugli altri due continenti, testimonia che, grazie alla pax romana, il Mediterraneo rappresenta, pur in una visione romanocentrica e di adesione ideologica totale al programma augusteo (Prontera, *La cultura*, 1992, p. 304), un forte elemento di unità europea non solo climatica e culturale, ma anche etica e politica.

Bibliografia

- Biancini B. (a cura di), *Dizionario mussoliniano*. Milano, Hoepli, 1940.
- Burr V., *Nostrum Mare*, Stuttgart, Verlag von W. Kohhammer, 1932.
- Cordano F., *La geografia degli Antichi*. Bari, Laterza 1992.
- Galimberti-Biffino G., *Mussolini, le dernier empereur?*, in AA.VV., *Rome I siècle ap. J.-C.*, Paris, Autrement, 1996, pp. 202-216.
- Grasso G., *Nostrum Marem*, in "Boll. Soc. geogr. It.", VIII, 1907, pp. 1222-1228.
- Mollat du Jourdin M., *L'Europa e il mare*, Bari, Laterza 1993 (*L'Europe et la Mer*, Paris, Editions du Seuil, 1993).
- Nicolet C., *L'inventario del mondo. Geografia e politica alle origini dell'impero romano*, Bari, Laterza, 1989 (*L'inventaire du monde. Géographie et politique aux origines de l'Empire romain*, Paris, Fayard 1988).
- Prontera F., *Periploi: Sulla tradizione della geografia nautica presso i Greci*, in Atti del Convegno, 1-4 giugno 1992, Genova, Società ligure di Storia patria, 1992, pp. 27-44.
- Prontera F., *La cultura geografica in età imperiale*, in AA.VV., *Optima Hereditas*, Milano, Scheiwiller, 1992, pp.277-317.



L'area mediterranea tra molteplicità e coesione

L'area mediterranea se per un verso presenta una molteplicità di storie regionali ed etniche, dall'altra si pone come "luogo" coeso in cui etnie, culture e sistemi sociali ed economici diversi – attraverso percorsi pure complessi e differenziati – hanno tuttavia elaborato codici comuni; la loro riscoperta e valorizzazione diviene oggi elemento essenziale per qualsiasi ipotesi di cooperazione e di sviluppo, individuando i problemi di fondo di una simile multiforme realtà e passando a un livello concretamente operativo attraverso soluzioni possibili.

Se la "centralità" del Mediterraneo come culla di civiltà – delle tre grandi religioni monoteiste (ebraismo, cristianesimo, islamismo), dei commerci e dello sviluppo tecnologico – appartiene al passato e se nel tempo non è mancato il richiamo retorico e strumentale per finalità politiche, il problema dell'"equilibrio" all'interno di quest'area geografica è stato e rimane effettivamente uno dei nodi centrali da sciogliere nell'ambito delle relazioni internazionali. Nel corso della storia il Mediterraneo è stato teatro di scontro per le grandi potenze ma anche luogo di incontro e di contatto fra civiltà e culture diverse, attualmente torna a essere punto privilegiato a causa dell'accentuato spostamento di grandi masse alimentato da ragioni economiche (dal sud "povero" al nord "ricco") e fattori politici (guerre civili, conflitti etnici, lotte tribali) spesso strettamente collegati fra loro.

Le opere degli storici, anche quelle più recenti, hanno posto in luce come a partire dalla scoperta del Nuovo Mondo l'apertura delle grandi rotte atlantiche abbia allontanato l'interesse dal Mediterraneo, ma hanno mostrato anche come nelle varie

occasioni della storia l'area mediterranea abbia riproposto ogni volta la sua centralità fino a diventare ancora ai nostri giorni scenario fondamentale dell'equilibrio politico: lo spazio mediterraneo e il sistema politico, economico, sociale a esso correlato, costantemente, sono tornati all'attenzione, nel '500 a causa del confronto con l'Impero ottomano; nel '600 con i Balcani infiammati dal conflitto austro-turco; nel '700 con gli austriaci nel Regno di Napoli; nell'800 col processo di unificazione in Italia e con la complessa questione d'Oriente all'interno della quale grande peso aveva assunto l'interesse della Francia e dell'Inghilterra per il controllo strategico dell'area; nel nostro secolo, ancora con la Turchia di Kemal Atatürk e il difficile equilibrio balcanico, la politica del fascismo tesa a rivendicare il mito della romanità, fino agli avvenimenti di ieri e di domani, con il conflitto del Kosovo e la crisi in Albania, chiusi ma non risolti e perciò destinati a produrre nuovi affanni.

L'azione politica, ma anche militare ed economica, è sempre stata finalizzata a impedire che una potenza potesse sopravanzare l'altra e le alleanze si sono composte e scomposte (attuate e annullate), proprio sulla base del principio dell'equilibrio. La storia del XIX e XX secolo, fino alla seconda guerra mondiale, ruota intorno a tale fattore che si collega alle grandi trasformazioni politiche e sociali – la rivoluzione industriale sul piano economico, la rivoluzione francese sul piano politico – e introduce una nuova concezione politica liberata dai vincoli dinastici, mentre una borghesia produttiva che intravede nello "stato-nazione" uno stimolo propulsivo allo sviluppo economico crea cambiamenti profondi nell'Europa

continentale, mettendo in crisi la stabilità ma trasferendo in “periferia” – nella penisola balcanica in particolare – le tensioni che le alchimie della politica e della diplomazia non riescono a risolvere nell’Europa centrale. Bisognerebbe riflettere ancora sulla semplificazione di Bismarck che aveva definito i Balcani come la polveriera d’Europa: era stato un anatema, piuttosto che un giudizio, che aveva rovesciato sui popoli balcanici responsabilità di altri condannandoli a fare le spese di decisioni e di interessi esterni. Dal complesso travaglio politico-ideologico dell’Europa ai popoli balcanici non è rimasto altro che una realtà privata dagli importanti momenti di crescita che altri hanno vissuto sia per quanto riguarda lo sviluppo del pensiero politico che per quanto attiene alla struttura dell’economia; da qui l’esasperata idea di nazione che ha prodotto e continua a originare lunghe e sanguinose crisi ricorrenti.

Le riflessioni sul Mediterraneo hanno opportunamente identificato punti caldi della storia come il Vicino e Medio Oriente e la costa nord dell’Africa, ma non bisogna dimenticare che in uno spazio ristretto come quello dei Balcani convivono (e spesso sono stati costretti a convivere) etnie diverse e religioni differenti in contrasto tra loro: il cristianesimo si è confrontato non solo con l’islam, suo tradizionale oppositore, ma anche al suo interno, in una contrapposizione plurisecolare molto accentuata e forse meno evidente dello scontro con i musulmani.

La prima guerra balcanica (1911) si pone come una vera e propria alleanza promossa dalla Serbia, che lega insieme i piccoli Stati balcanici militarmente deboli, contro l’Impero ottomano; è questo un momento a mio avviso estremamente significativo (forse sottovalutato da gran parte della storiografia sulla prima guerra mondiale) per comprendere gli avvenimenti successivi, perché l’alleanza funziona e l’Europa delle grandi potenze assiste attonita alla vittoria militare dei modesti eserciti balcanici sulla potenza ottomana. È un allarme generale e si intravede il pericolo che quella vittoria rappresenta. La diplomazia europea, memore delle proteste serbe contro l’annessione della Bosnia all’Austria-Ungheria (1908), assieme a quella di Costantinopoli opera per sciogliere l’alleanza balcanica e a tal fine sollecita gli opposti nazionalismi, tanto è vero che la seconda guerra balcanica (1912) si svolge tra gli ex alleati, allontanando almeno temporaneamente la dissoluzione dell’Impero ottomano, il “grande malato d’Europa”, che in realtà, all’epoca, costituisce ancora una realtà politica e strategica determinante per i più generali equilibri europei.

Il contrasto austro-serbo è ormai insanabile. Quel “colpo di pistola udito in tutto il mondo” con il quale il serbo Gavrilo Princip uccide l’arciduca Francesco Ferdinando a Sarajevo apre la prima fase della crisi europea, che in quattro anni di conflitto (1914-1918) scardina definitivamente il sistema internazionale, modifica comportamenti e assetti sociali, lancia parole d’ordine di grande impatto psicologico. L’autodeterminazione dei popoli, la realizzazione dello Stato nazionale, la redistribuzione delle ricchezze, sono gli obiettivi che caratterizzano la storia politica dei primi decenni del Novecento.

La delusione per i traguardi non raggiunti, l’affermazione di un nazionalismo più duro e intransigente, il successo della rivoluzione bolscevica in quell’immensa e in parte sconosciuta aggregazione di popoli e di etnie che costituiva l’Impero zarista, i trattati di pace, numerosi e volutamente ambigui aprono un ventennio di instabilità che insieme al “ritiro” degli Stati Uniti d’America dalla gestione del processo di pace si sommano quali fattori di conflittualità fino a esplodere nella seconda guerra mondiale.

La Conferenza della pace di Versailles (1919-1921), piuttosto che il punto finale di una crisi, rappresenta l’inizio di un processo di ulteriore disgregazione del continente europeo e delle aree a esso collegate. Per gli Stati vinti si apre la strada della disgregazione sociale e politica, aggravata dalla richiesta delle riparazioni economiche spesso eccessive e perciò difficili da soddisfare; gli Stati dell’Intesa devono amministrare una vittoria complessa poiché hanno partecipato alla guerra con scopi diversi, spesso senza includere neppure un riferimento esplicito nei trattati internazionali. Un esempio fra tanti, il Patto di Londra – con il quale l’Italia aderisce all’Intesa – assolutamente privo nella sua formulazione della dovuta chiarezza riguardo ai “compensi”, proprio nell’area di maggiore interesse costituita dall’Alto Adriatico (questione di Fiume, Istria, Dalmazia).

Alle complesse questioni internazionali come la costituzione degli Stati nazionali e la definizione dei confini, si aggiungono problemi di ogni tipo che toccano la società e l’economia anche nei paesi vincitori; pesano le crisi devastanti del settore industriale nel passaggio dall’economia di guerra a una economia di pace e il ritorno dei combattenti che non riescono a reinserirsi nella vita e nel lavoro, mentre si fa consistente il timore che la rivoluzione bolscevica vittoriosa in Russia possa diffondersi in Europa, come era avvenuto in Ungheria con la Repubblica dei Consigli di Bela Kun o in Germania con la rivolta “spartachista” e in



Italia con il “biennio rosso”. Non a caso prendono corpo e si sviluppano, pure con modalità assolutamente diverse, soluzioni istituzionali di tipo autoritario – Polonia, Italia, Ungheria, Germania, Jugoslavia, Romania – che adottano rivendicazioni di tipo nazionalistico (denuncia dei trattati di pace, rivendicazioni territoriali, confini ecc.) sapientemente mescolate a elementi vicini sul piano ideologico alle teorie socialiste: rivoluzione, intervento dello Stato nell’economia, polemica antiliberale e antiborghese, denuncia dei sistemi parlamentari.

La fine della seconda guerra mondiale determina la rottura dell’alleanza in funzione antifascista e antinazista stabilitasi fra le democrazie occidentali e l’Unione Sovietica; la causa è costituita dall’ormai palese volontà egemone di quest’ultima in Europa orientale: i Paesi baltici (Lituania, Estonia, Lettonia) vengono reinseriti nell’URSS, mentre in Polonia, Ungheria, Cecoslovacchia, Romania, Bulgaria, Jugoslavia, Albania, Germania dell’est, i comunisti vanno al potere importando istituzioni ed economia secondo il modello sovietico.

Nei quaranta anni successivi, fino al 1989, si apre un nuovo e più generalizzato conflitto, quello della guerra fredda, che si connota nella contrapposizione ideologica e politica (democrazia-totalitarismo), nel modo di produzione (economia di mercato – economia pianificata o di comando) esplicitando lo scontro tra due diversi modi di interpretare la società. Per molti aspetti il bipolarismo Stati Uniti-Unione Sovietica, che era stato definito dalla propaganda “l’equilibrio del terrore”, insieme all’avanzamento tecnologico degli armamenti determina un sistema internazionale “in equilibrio” in cui i conflitti armati si localizzano solo nelle aree “calde” (i cosiddetti conflitti regionali) e la competizione si svolge su altri piani, come per esempio su quello economico.

In tale contesto prende l’avvio non senza difficoltà il lento processo di unificazione europea, visto anche come efficace baluardo alla temuta, ulteriore, espansione sovietica in Europa. Alcune date significative: 1949 NATO (North Atlantic Treaty Organization); 1951 CEEA (Comunità europea carbone e acciaio); 1957 Trattati di Roma. Il Mediterraneo, come il sud dell’Europa, non rientra in questa cornice.

L’impostazione dell’Europa comunitaria – quella iniziale del Mercato Comune Europeo – era e rimane in funzione dell’Europa del nord e dell’Europa continentale, né il progressivo allargamento alla Grecia, alla Spagna e al Portogallo ne modifica l’impostazione. È la parte più debole – il sud e dunque l’area del Mediterraneo – che deve

adeguarsi al nord e non a caso nascono in questo periodo le tendenze alla convergenza economica verso l’Europa “forte” (Germania, asse franco-tedesco, ecc.) da realizzare con l’allineamento su parametri che investono tutti i settori; una teoria che porta alla elaborazione di prospettive come l’“Europa a due velocità”, del “nocciolo duro”, delle “anticamere”, dei “gironi” ecc. Qualcuno ritiene che le economie deboli non possano e non debbano frenare il cammino dell’Europa, ecco dunque che negli anni che vanno dal 1945-50 a tutti gli anni Ottanta il Mediterraneo entra nella scena politica internazionale solo per quanto attiene ai problemi della “sicurezza” e della “stabilità”, appendice scomoda piuttosto che area strategica per le questioni petrolifere e demografiche. Nel contesto europeo degli anni Settanta l’Italia è la sola a sostenere la necessità di affrontare i problemi dell’area mediterranea attraverso l’elaborazione di una politica regionale. Il progetto si rivelerà profondamente giusto, ma bisognerà arrivare al 1995 con la conferenza di Barcellona per ottenere risultati concreti, con la redazione degli *Orientamenti della Commissione per le attività dei dodici Paesi della riva meridionale* che istituzionalizzano il rapporto di *partenariato euromediterraneo*.

Negli anni Settanta – e questo a mio avviso spiega la sensibilità italiana – si verificano alcune modifiche all’interno di quello scenario che pure abbiamo definito come stabile. L’Unione Sovietica modifica parzialmente la sua politica estera tradizionalmente basata sul concetto della “contiguità” territoriale, rivolgendo – a partire dalla crisi di Cuba del 1962 – una particolare attenzione alla realtà dell’Africa (guerra del Corno d’Africa, diga di Assuan in Egitto, Angola ecc.) e dell’America Latina, appoggiando in ogni modo, oltre che sul piano ideologico, i vari movimenti di liberazione connotati come anticolonialisti e antimperialisti.

Il Mediterraneo torna a essere al centro di un complesso meccanismo di equilibri strategico-militari, non più e non solo per la presenza dei regimi comunisti in Jugoslavia e in Albania.

Questi elementi di politica internazionale – decisamente in controtendenza con l’ampio dibattito apertosi sulla politica di distensione tra i due blocchi con gli Accordi (o panieri) di Helsinki del 1975 – ci convinsero allora a organizzare, insieme ai colleghi Carlo Carbone, Mario Centorrino e Giovanna Motta e con il sostegno determinante dell’allora preside Orazio Buccisano, un ciclo di seminari e conferenze interdisciplinari presso la Facoltà di Scienze Politiche dell’Università di Messina – all’epoca interessante “laboratorio” nel campo dell’innovazione didattica e della speri-

mentazione – su “La politica di sicurezza nel Mediterraneo”. Valenti studiosi e operatori della politica internazionale si alternarono in tempi diversi affrontando i complessi aspetti interni e internazionali del problema. L’iniziativa ebbe una vasta eco sulla stampa e riscosse un notevole successo presso gli studenti, i quali frequentarono allora un corso di specializzazione paragonabile ai “master” oggi tanto in voga.

Con la fine della contrapposizione tra Stati Uniti e Unione Sovietica, però, e con la conseguente crisi degli schemi interpretativi necessari all’analisi delle realtà politico-sociali ed economico-culturali, si è andata mostrando un’emergenza nuova, quella di trovare strumenti originali capaci di consentire la ricerca di una stabilità rinnovata che possa essere valida in un mondo che, concluso il bipolarismo, è tornato alla multipolarità.

Proprio ai fini di un’analisi tesa alla verifica dei fenomeni attuali, il Mediterraneo costituisce sicuramente un’area privilegiata, un laboratorio che per un verso consente esperimenti per l’altro impone delle soluzioni. L’ingente spostamento di uomini dalle periferie povere al centro industrializzato, di fatto, sta creando una società multietnica e multiculturale in cui frequentemente esplodono fenomeni di contrapposizione anche drammatica che innescano episodi di intolleranza razziale; i rischi sono molto elevati e possono essere

prevenuti solo per mezzo di un attento lavoro che riesca a far passare nella società uno schema culturale in grado di far capire come una migliore tradizione culturale e civile poggi i suoi presupposti etici e intellettuali sull’accettazione dell’altro diverso da sé e dunque sulla tolleranza.

Un obiettivo congiunto della politica e della didattica deve essere quello di favorire il processo di integrazione attraverso strutture, insegnamenti, mezzi che possano concorrere al processo di formazione delle nuove generazioni per una cultura dell’integrazione. Con il lavoro fin qui svolto proprio in questa ottica una rete di studiosi con una tradizione di impegno culturale e operativo, insieme a una serie di accordi fra singoli Paesi del Mediterraneo, ha offerto un contributo professionale concreto con l’apporto di formulazioni e proposte valide per una società come quella italiana, che deve assorbire da una parte l’impatto delle massicce immigrazioni all’interno del proprio tessuto sociale ed economico e dall’altra favorire l’accoglienza e le forme di integrazione che consentano ai cittadini di metabolizzare la nuova esperienza dell’incontro con elementi provenienti da culture diverse.

La finalità è quella di riuscire a creare una società multietnica e multiculturale sana e corretta, determinata cioè nella sua moralità nella quale sempre più di rado debbano prodursi fenomeni di intolleranza e di disgregazione sociale.



Definire l'Europa. Qualche riflessione tra storia e attualità

In ogni incontro interdisciplinare è sempre problematico definire l'accezione e il contenuto che ciascuno attribuisce dal proprio angolo specialistico ai termini da usare; per collegarmi meglio agli interventi fin qui svolti ed eliminare possibili fraintendimenti cercherò dunque sinteticamente di dare il mio apporto richiamando per grandi linee la connotazione storica dei temi che sono qui in discussione e la relativa terminologia. Voglio premettere che come storica sono spesso legata a un quadro di riferimento metodologico piuttosto vincolante che è quello della cronologia, cioè per una corretta valutazione di un fenomeno, nell'ottica della mia disciplina è obbligatorio attenersi al contenuto, al portato di un'epoca e non è possibile estrapolare gli avvenimenti dal contesto complessivo in cui si sono attuati. Il margine più ampio, poi, che consente allo storico di spaziare è quello dell'interpretazione.

Dico questo perché i temi dei quali ci stiamo occupando implicano il riferimento a idee, termini e contenuti di grande rilievo e di grande portata storica: Mediterraneo ed Europa sono i cardini attorno ai quali siamo stati chiamati a discutere. Con molta prudenza cercherò per parte mia di indicare un percorso, naturalmente schematico, dal momento che non è mia intenzione appesantire la discussione e dunque intendo rimanere nei termini rapidi di una proposta, poiché non ho risposte assolute e anzi pongo ulteriori domande rispetto a quelle che sono emerse fino a questo momento.

Sostanzialmente vorrei ragionare con voi attorno all'*idea di Europa*, come essa si presenta e si inquadra nell'ambito del pensiero politico, quando via via le fasi del processo di trasformazione

danno corpo a questa idea di Europa e nel tempo ne precisano i contenuti concettuali e ideologici. Sono convinta che ripercorrere le tappe di tale evoluzione non costituisca un mero esercizio teorico-culturale, ma possa divenire utile strumento di analisi nei problemi legati all'attualità, per stabilire ciò che intendiamo per *Europa*, per fissare la portata del progetto politico, il suo contenuto, i suoi obiettivi. Dietro il riferimento all'Europa, infatti, ciascuno può richiamarsi a un proprio contenuto coerente con la propria ideologia, ma del tutto diverso da quello degli altri.

Vorrei allora proporre una ipotesi di svolgimento, certo non l'unica, ma che fra altre mi sembra la più convincente sul piano dell'interpretazione. L'idea di Europa, presente fin dall'età greca, diventa termine e idea che si può ancorare al Quattrocento, quando Silvio Piccolomini usa per la prima volta il termine europeo, dando un certo tipo di contenuto che – dovendo qui necessariamente dare indicazioni per grandi tratti – potrei dire corrisponda all'idea di una comunità cristiana che si identifica in un forte legame con la religione. Nella transizione dal medioevo all'età moderna, la nascita e l'affermazione dello *Stato moderno* – che si muove secondo una linea di laicizzazione delle istituzioni e della società aperta dal Machiavelli – comporta un significato diverso, sicché man mano prende corpo la necessità di definire l'Europa; tale operazione indurrà conseguenze non secondarie per quanto attiene la percezione di sé: definire sé vuol dire individuare anche il diverso da sé. "L'Europa viene contrapposta alla non-Europa", dice Chabod, in alternativa non più solo alla vicina Asia dei greci e dei romani, ma

anche al Nuovo Mondo.

Tra Cinque e Settecento l'Europa diventa luogo di comunicazione tra politica e più ampio contesto culturale; il Cinquecento si pone sulla scena internazionale come un secolo aperto, meno eurocentrico di quello che seguirà e, attraverso un processo complesso che non ho il tempo di precisare, il vecchio continente sembra seguire via via un percorso per così dire inverso, si chiude cioè mano a mano che va affermando il suo potere, che intende separare dall'Asia e dall'America le quali tornano a essere estranee, in qualche caso anche mitizzate come la Cina. Dopo l'apporto di Montesquieu e con il portato dell'Illuminismo, l'idea di Europa entra più propriamente nel dibattito politico, pur articolandosi in significative divaricazioni attraverso posizioni non univoche, come quelle di Voltaire e di Rousseau, non certo sovrapponibili. Sul filo del pensiero roussoniano, l'Europa ottocentesca si disegna come l'Europa delle nazioni che insieme contribuiscono con le loro specificità culturali a riaffermare una civiltà europea, ma al tempo stesso la negano esaltando il proprio sentimento nazionale (e la degenerazione di questo nel nazionalismo) sia all'interno del continente sia in contrapposizione agli altri continenti (colonialismo).

Tuttavia va ricordato che l'idea di Europa sopravvive negli spiriti più elevati che ne mantengono vivo il significato ideale, fino a quando negli anni Venti del XX secolo, R. Wallach la richiama. Si apre un nuovo dibattito, nel 1933 un saggio di A. Momigliani e poi negli anni Quaranta i lavori di Morandi e di Chabod che danno l'avvio a un nuovo filone di studi storiografici, in concomitanza ai progetti di costruzione di un'Europa politica, dopo la destabilizzazione seguita alle due guerre mondiali (Spinellichi, Monet). Ma torniamo a Chabod.

Questi aveva svolto un corso universitario sul tema del quale ci stiamo occupando presso la Facoltà di Lettere di Milano nell'a.a. 1943-44, tema che riprende proprio in due momenti successivi nel 1947-48 e nel 1958-59; non a caso negli anni immediatamente successivi al Trattato di Roma egli non trascura di avvertire quanto possa essere concreto il pericolo di un uso strumentale del termine Europa (e del suo contenuto) da parte della destra. Allo stesso modo, però, Chabod prende le distanze in qualche modo da una posizione di sinistra avvertendo come intorno a un'idea totalizzante come questa nascano dei pericoli, delle conseguenze politiche che sul piano pratico possono diventare poi vicende umane. Richiamare l'idea di Europa in determinate epoche storiche ricche di contraddizioni (come quella che stiamo vivendo)

e segnate da un processo accelerato di trasformazione che qualche volta né i politici né gli scienziati della politica riescono a prevedere e a governare, può avere degli effetti; più chiaramente si potrebbe dire che utilizzare oggi un'idea di Europa eccessivamente totalizzante possa essere piuttosto che un avanzamento un ritorno indietro, una sorta di autorizzazione all'intransigenza, un messaggio per alcuni mal recepito: riconosciamoci tutti in questa comune appartenenza, chi non è europeo può avere solo una specie di secondo livello di identità umana, sociale e culturale.

Parlando di Europa è necessario perciò chiarire in che ottica se ne parla e quale è l'obiettivo, poiché il riferimento al territorio può essere solo di tipo geografico, ma può anche essere sostituito dal bisogno di definirsi dal punto di vista politico, sociale, culturale, etnico-antropologico, allora definire il sé rischia di diventare un modo per demonizzare l'altro da sé, cioè lo straniero, il diverso, di diversa provenienza e possibilmente anche di diverso colore. Non a caso fino a qualche anno fa una sinistra accorta era stata contraria all'europeismo considerandolo un programma esclusivamente economico, privo di ogni progettualità politica. All'Europa dei mercanti, come era stata definita, si va configurando ora un contenuto che va precisando le linee di un progetto politico.

Il secondo termine contenuto nel titolo del nostro incontro ci richiama a un altro concetto, quello dell'*identità mediterranea*, sulla quale abbiamo sentito più voci. Dal mio ambito disciplinare, l'identità mediterranea, pur tra molteplici e complesse diversificazioni, a mio avviso consente di essere definita; non intendo con ciò pensare a una totale somiglianza, alla sovrapponibilità di realtà ed esperienze dei popoli e dei paesi del Mediterraneo quanto piuttosto a una comune appartenenza a una analoga area culturale in cui i grandi momenti che segnano le vicende quotidiane, i riti della festa come quelli della morte, mostrano sintonie e assonanze. Uno degli esempi più evidenti è legato all'ambito dei comportamenti, delle strutture della famiglia, del ruolo della donna, pure per alcuni aspetti assai diversi nei paesi del Mediterraneo, tuttavia più vicini rispetto a un modello "altro", per esempio nord-europeo: ritrovarsi intorno a un desco nelle ore dei pasti, condividere il cibo, gestire il rapporto con i figli secondo gerarchie e modalità di antica tradizione, sono tutti momenti nei quali vengono in evidenza tratti comuni anche componendo per aree economiche e culturali e disaggregando i dati reperibili per aree territoriali diverse attraversate dalle tre grandi religioni monoteiste. Nei secoli, l'identità mediter-



ranea si può definire per similitudine, ma anche – se si vuole – negando tutto ciò che non è.

Se questi possono diventare spunti di discussione da aggiungere a quanto ho ascoltato con attenzione dai relatori che mi hanno preceduto, vorrei solo proporre qualche altra questione ricordando come nelle epoche delle quali mi occupo – il Cinque, il Sei, il Settecento – il rapporto tra Mediterraneo ed Europa sia stretto sia sul piano degli equilibri politici che sul piano dell'economia. In particolare per quanto riguarda quest'ultima, è utile ricordare come lo sviluppo del '500 prima e i successivi processi di trasformazione poi abbiano comportato cambiamenti significativi negli scambi, nei consumi, nei mezzi di trasporto. Navi più evolute e sistemi di credito raffinati si vanno precisando assieme a una nuova mentalità operativa che rende possibile l'affermazione di primi e irreversibili fenomeni di mondializzazione, la cosiddetta *economia-mondo* (Wallerstein): è sufficiente che arrivi una nave carica di grano (o anche di argento) per rivoluzionare l'equilibrio dei prezzi e le logiche della distribuzione, perché l'economia è diventata unica e pone in comunicazione l'Europa e gli altri continenti. È un primo momento di movimenti di "massa" (in relazione all'epoca) che porterà costanti contatti tra nord-Europa e Mediterraneo, contatti che non sono alla pari e disegnano una economia diseguale anche se integrata.

La linea di tendenza mostra come il quadro europeo, sostanzialmente, sia attraversato in senso verticale e in senso orizzontale da due direzioni: dal Mediterraneo partono materie prime e beni alimentari sempre più essenziali in una Europa ancora e sempre assillata dalla fame e arrivano panni fini di lana e di cotone, manufatti pregiati e metalli di vario genere, merci povere accanto a beni di lusso che si incrociano tra Mediterraneo, Fiandre, Inghilterra e area germanica in un grande movimento di merci e di uomini. È una sorta di economia dualista poiché lì, nei paesi del nord-Europa, crescono e si affermano nuclei di un protocapitalismo che genererà modernizzazione e sviluppo.

Il rapporto tra Mediterraneo e nord-Europa è intenso e significativo e "comunica" lungo l'altra direzione occidente-orientale con l'Adriatico e i paesi del Vicino e Medio Oriente; un altro tipo di dinamismo si percepisce attraverso gli scambi adriatici, dove forte è il ruolo della Repubblica di Venezia e significativa la funzione della doppia cerniera – il porto pontificio di Ancona e la città-stato di Ragusa, in perenne equilibrio tra mondo ottomano e potenze cristiane – e dove alle iniziative della Porta si contrappongono le strategie veneziane e le linee della politica asburgica. Attra-

verso una rete complessa che lega insieme l'interesse delle compagnie commerciali e dei singoli mercanti alla realtà della grande politica – le guerre, i trattati, le alleanze – il gioco complesso dell'economia individua porti, città, fiere, che agevolano l'interscambio, spostano uomini e navi, ridistribuiscono merci sui grandi mercati internazionali – dove già si passa dal commercio agli affari finanziari – come negli infiniti scambi minuti che ogni giorno e ovunque si consumano nelle periferie più marginali, sulle piazze di Londra e di Anversa come a Parigi, a Venezia e a Costantinopoli o nel più remoto villaggio iberico, siciliano, ottomano. Se dal punto di vista dell'economia il rapporto tra Europa e Mediterraneo è evidente (più di quanto qui brevemente io non possa dire) e intenso se pure ineguale, non può mancare qualche altra breve considerazione. Nella sua relazione ascoltata ieri a Messina, il professor Centorri ha richiamato la nostra attenzione sull'ipotesi da più parti avanzata di un possibile ruolo dell'Italia che oggi potrebbe porsi quale leader nei confronti di paesi in via di sviluppo, come per esempio il nord-Africa; dalla sua analisi è emersa tuttavia che tali ipotesi sia attuabile entro certi limiti in quanto lì mancano le condizioni che rendono possibile l'acquisto e l'assorbimento di beni prodotti in Italia. Una economia a più velocità rende difficile l'avanzamento dei paesi in via di sviluppo dove stenta a crescere una microborghesia diffusa in grado di aumentare i propri consumi assorbendo beni che attivano il meccanismo della produzione. Da qui la necessità di un doppio intervento: quello all'immigrazione, garantendo l'inserimento sul mercato del lavoro là dove presenti vuoti (lasciati da altri lavoratori che hanno trovato una migliore collocazione); iniziative di cooperazione che possano supportare il processo di modernizzazione nei paesi d'origine.

Tutto ciò può essere meglio compreso alla luce del passato storico se si pensa al fatto che il grande sviluppo del Cinquecento al quale ho fatto cenno si consuma inesorabilmente nella lunga e generale crisi del Seicento (pure riletta e dibattuta da qualche parte della storiografia) in quanto l'incremento dell'economia si era esaurito in un semplice aumento delle quantità scambiate senza introdurre significativi cambiamenti strutturali. In modo che, finito il boom, tutto si arresta e quando nel Settecento il trend positivo riprende, i paesi che partono verso lo sviluppo sono quelli collocati nelle aree della prima industria; là si è attuata la grande frattura della Riforma che ha introdotto un concetto di lavoro diversificato tra area cattolica e area protestante, il calvinismo ha riabilitato il lavoro e autoriz-

zato l'uomo a finalizzare la sua esperienza umana, privata e religiosa, alla realizzazione di un guadagno. Diversamente, invece, nelle terre del cattolicesimo, la Spagna che era stato fino a tutto il Cinquecento un paese di grande rilevanza politica ed economica, comincia a cedere il passo perché non si è ristrutturata e non ha modificato le sue istituzioni, il suo modo di produrre. L'enorme ricchezza che vi affluisce è, per così dire, in transito, la Spagna non investe in attività produttive, consuma e brucia per acquistare beni dai Paesi Bassi dove si sono attivati i processi di trasformazione.

Nel mio breve percorso ho inteso indicare la scansione di tre importanti passaggi, la formazione dell'idea di Europa, l'individuazione di una possibile identità mediterranea, il rapporto che stabilmente si pone sul piano della storia tra vicende europee e destino mediterraneo. Emergono elementi di continuità nello scambio di influenze tra nord e sud tra oriente e occidente che preparano da lontano la realtà attuale delle nostre città divenute interetniche e che spetta a noi far diventare realmente interculturali.



Scale, politiche, centralità mediterranee

"Nel paesaggio fisico come in quello umano, il Mediterraneo crocevia, il Mediterraneo eteroclitico si presenta al nostro ricordo come un'immagine coerente, un sistema in cui tutto si fonde e si ricompone in un'unità originale. Come spiegarla? Come spiegare l'essenza profonda del Mediterraneo? Sarà necessario moltiplicare gli sforzi." (Braudel)

"Non è sopra questo mare che gli scambi sono avvenuti, ma grazie ad esso. Mettete un continente al suo posto, e niente dalla Grecia sarebbe passato in Arabia, niente dall'Arabia sarebbe passato in Spagna, niente dall'Oriente sarebbe passato in Provenza, nulla di Roma a Tunisi." (Giono)

Recentemente, il Mediterraneo sta nuovamente suscitando interesse nei più diversi ambiti e contesti della contemporaneità, dal turismo all'economia, alla politica, alla cultura, alla demografia. L'obiettivo è quello di esaminare il rapporto che intercorre tra questo interesse per il Mediterraneo e l'assunzione della scala mediterranea quale ambito per specifiche politiche governative e istituzionali. Per questa ragione faremo riferimento a un tradizionale concetto della riflessione geografica, quello di *scala*, che si rivelerà particolarmente fecondo per l'analisi degli ambigui rapporti tra il discorso socioculturale e il discorso politico ed economico circa il Mediterraneo.

Le scale del Mediterraneo

La molteplicità dei discorsi possibili sul Mediterraneo corrode dalle fondamenta la possibilità di un punto di vista unitario e rende la domanda "esiste una regione Mediterranea?" tutt'altro che oziosa. A seconda del contesto in cui ci poniamo, la risposta può essere positiva o negativa. Come osserva Fareri, "Se gli strumenti che si utilizzano per guardare sono quelli dell'analisi delle politiche pubbliche, porsi questa domanda vuol dire chiedersi se esistano politiche che assumono il Mediterraneo come campo del loro intervento, ma ancora prima se a questo ambito territoriale vengano associati problemi od opportunità che si ritiene possano essere efficacemente trattati, o sfruttati, a quella scala" (1995, p. 323). L'intenzione di questo breve saggio è parzialmente diversa: non si tratta tanto di analizzare i presupposti e gli effetti delle diffe-

renti policy *del e nel* Mediterraneo, quanto di comprendere su quali differenze nella concezione della "scala mediterranea" si fondino i diversi discorsi e le diverse politiche che hanno per oggetto il Mediterraneo.

A tal fine, possiamo identificare tre differenti percorsi di avvicinamento alla definizione di Mediterraneo, tre livelli ai quali il concetto di scala mediterranea assume differenti significati. Il primo di questi punti di vista è quello della *definizione*, che non mette in discussione l'esistenza di una scala mediterranea e si concentra sulla definizione dei confini. La seconda prospettiva è invece quella del *dualismo* tra aspetti socioculturali e aspetti economico-politici. Come vedremo questa frattura è molto profonda ed è facilmente riscontrabile nelle politiche mediterranee, costringendoci a porre in serio dubbio l'utilità e la consistenza della scala mediterranea. La terza prospettiva che adotteremo è quella del *locale*, domandandoci se la scala mediterranea possa svolgere un ruolo di raccordo tra le molteplici culture e identità locali che la popolano.

Unicità e molteplicità: le descrizioni del Mediterraneo

Il primo livello fa riferimento alla definizione dei confini della regione mediterranea. L'esistenza della regione mediterranea è ricavata per induzione dalla geomorfologia dell'area, dall'esistenza di un mare relativamente chiuso, così come dal clima o dalla diffusione di alcune coltivazioni. Questo tipo di approccio lascia aperte molte questioni, in

quanto esistono molteplici aspetti che possono essere assunti come variabile definitoria della regione mediterranea (Grenon and Batisse, 1989): dalla presenza/assenza di flora peculiare (come l'olivo o il basilico) al clima, all'estensione degli imperi che si sono succeduti nell'area dall'antichità a oggi, dal bacino idrografico ai confini delle nazioni che si affacciano sul mare piuttosto che delle sole regioni rivierasche.

Il legame definitorio tra mare mediterraneo e regioni mediterranee è antico e profondo, ambivalente, racchiuso nelle infinite suggestioni e giuochi che il suo nome suggerisce. Il mare Mediterraneo è stato spesso definito come una pianura liquida, medium senza il quale non si sarebbe sviluppata né l'unicità né la molteplicità della regione mediterranea. È proprio la presenza di quella pianura liquida a permettere di cogliere un senso di accogliente chiusura e di parlare di confini. Le gratificanti certezze che l'approccio definitorio ci offre circa l'esistenza e la rilevanza della scala Mediterranea appaiono tuttavia pregne di ambiguità a un'analisi più attenta.

In primo luogo parlando di Mediterraneo la sovrapposizione tra scale diverse è inevitabile ed è difficile che un discorso sulla scala mediterranea possa articolarsi nell'assoluta certezza circa i confini della regione: ad esempio, una politica per la regolazione e il commercio dell'olio di oliva partirà verosimilmente dai confini del Mediterraneo individuati dalla distribuzione della coltivazione dell'ulivo, per poi passare a considerare gli stati nazionali che dovranno discutere questa ipotetica politica e a valutare l'impatto delle politiche possibili sulle economie regionali.

Spingendosi ancora oltre nel sottolineare le ambiguità di questa visione, è possibile constatare come muovendosi dalla mera definizione geografica di Mediterraneo e di regione mediterranea, o facendo al più riferimento ad alcune peculiarità dell'organizzazione delle società mediterranee (come la diffusione dei porti franchi, per esempio) si debba rinunciare persino all'idea di unicità del Mediterraneo, accettando la suggestiva proposta di Farinelli di riconoscere l'esistenza di tre mediterranei al mondo, allineati a cavallo del Tropico del Cancro, rispettivamente euroafricano, mesoamericano e cinomalese (1995, pp. 123-125).

Tuttavia a questo livello è ancora la certezza a prevalere sull'immaginazione, l'esistenza sull'inesistenza, l'unicità sulla molteplicità. La ricerca di una definizione associa in maniera definitiva e biunivoca una terra e un mare (per questo motivo d'ora in poi, ove non specificato diversamente, useremo il termine Mediterraneo per indicare la

regione mediterranea, l'insieme inestricabile di terra e mare, luce e paesaggi), riconducendo il problema della scala mediterranea alla definizione di confini. In questa maniera, la scelta di un sistema di confini dipende dalla natura dell'indagine o del problema: la definizione idrografica sarà probabilmente più utile per uno studio di sostenibilità ambientale, mentre la regolazione monetaria farà più facilmente riferimento agli stati nazionali che si affacciano sul mare Mediterraneo.

Si potrebbe, pertanto, concludere che l'approccio definitorio tende a risolvere la questione affermando l'*unicità del Mediterraneo in una molteplicità di confini*.

Il dualismo tra cultura ed economia: la frattura mediterranea

Il passaggio al secondo livello di ragionamento sulla scala mediterranea può essere introdotto da quello che King chiama *Mediterraneismo*, con "the close interaction it represents between the physical and human realms" (1997, p. 6). Riprendendo Houston, King identifica sei temi interconnessi che caratterizzano il tipico contesto mediterraneo: il clima, il mare, la terra prevalentemente montuosa, la vegetazione, l'antica tradizione degli insediamenti urbani e, infine, la percezione e valutazione sociali delle risorse offerte dall'ambiente mediterraneo. Nell'ottica mediterraneista l'ambiente fisico non viene interpretato e "gestito" come risorsa economica o problema ecologico, ma piuttosto trasfigurato nelle visioni mitizzanti dello stile di vita e dell'identità mediterranei.

Questo atteggiamento ci permette di cogliere ulteriormente l'ambiguità insita nella scala mediterranea: se da un lato essa assume ulteriore rilievo, radicandosi nell'immaginario, dall'altro vede nondimeno un'applicata limitazione al di fuori del contesto sociale e culturale, dimostrandosi inefficace per comprendere processi come l'economia, la demografia o la politica internazionale, gli ambiti cui si riferiscono tradizionalmente le politiche.

L'emergere di questo *dualismo tra cultura ed economia* comporta pertanto la rottura dell'unitarietà immanente nell'approccio definitorio, svincolando in larga parte le politiche dalla scala mediterranea per legarle a differenti contesti geografici come la dialettica Nord-Sud o il Medio Oriente.

Nonostante in questa interpretazione l'identità mediterranea appaia irrimediabilmente scissa, proprio questa separazione "facilita" l'analisi della



regione e legittima l'applicazione di politiche esogene: per ogni argomento, come per ogni problema, è possibile individuare la giusta scala, quindi è possibile ragionare – e agire – analiticamente per poi sintetizzare i risultati a prescindere dalla scala, facendo al massimo riferimento alla definizione dei confini mediterranei.

In questo senso, il concetto di Mediterraneo svolge un ruolo sostanziale soltanto nella definizione delle politiche culturali e, almeno in parte, sociali (si pensi all'interpretazione delle società mediterranee come fortemente patriarcali e oppressive, in diverse forme e misure, dell'identità femminile) le quali divengono in tal maniera le sole vere politiche *del* Mediterraneo. D'altra parte le politiche economiche e relative alla sicurezza vengono definite in riferimento a differenti scale e ambiti geografici, dal globo al Medio Oriente alla dialettica Nord-Sud, e possono trovare nel Mediterraneo, al massimo, una scala strategica, funzionale alla soluzione di un problema o allo sfruttamento di una possibilità identificata altrimenti.

Le politiche: alcune riflessioni sulla scala mediterranea

Per meglio comprendere come nel dibattito contemporaneo la scala mediterranea si trovi irrimediabilmente scissa tra significatività e irrilevanza, e come questa scissione corrisponda a quella tra cultura ed economia, si tratta ora di passare in rassegna le principali politiche che coinvolgono, in differenti maniere, il Mediterraneo. L'obiettivo è, in altri termini, quello di verificare quali immagini della scala mediterranea siano sottese, e al contempo fondino, dalle differenti politiche.

Per analizzare le politiche mediterranee utilizzeremo come principio classificatorio le scale su cui abitualmente operano i diversi attori (ad esempio la scala globale piuttosto che quella nazionale o europea) per poi valutare come queste scale si sovrappongono alla scala mediterranea. Questa rassegna ci permetterà di verificare come il dualismo economia-cultura osservato nella sua dimensione teorica nel paragrafo precedente abbia comportato – e comporti tuttora – l'esclusione del Mediterraneo dal catalogo delle scale rilevanti per le politiche di molti attori globali, regionali, nazionali e locali.

Incominceremo pertanto dalla scala globale cui operano le istituzioni che rappresentano valori, o interessi, universali, nel senso che sono da applicarsi per mero recepimento o interpretazione alle

scale sottostanti, indipendentemente o quasi dal contesto locale: Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU), Banca Mondiale (BM), Fondo Monetario Internazionale (FMI), World Trade Organisation (WTO). Generalmente le politiche di questi organismi operano come raccordo tra la scala nazionale e quella globale, riguardando la dimensione regionale solo in un secondo tempo e in riferimento a specifici problemi, sopra tutto la sicurezza e la tutela ambientale. In particolare, il Mediterraneo non viene considerato una regione rilevante in quanto inestricabile unione di Nord e Sud, di Oriente e Occidente, sovrapposizione imbarazzante di scale che rimette perennemente in giuoco i tradizionali confini regionali della geopolitica contemporanea.

Passando alla scala europea, la situazione si complessifica in maniera quasi incontrollabile. Per afferrare le potenzialità e le ambiguità della politica europea è importante comprendere appieno come il passaggio a una logica mediterranea significhi abbandonare la certezza dei confini per accettare l'indistinta geografia della sovrapposizione e della ridondanza. Per comprendere questo passaggio, possiamo pensare alla differenza che separa le politiche dell'UE nei confronti dell'Europa dell'Est rispetto alle politiche mediterranee.

Il rapporto tra l'Europa orientale e l'UE ha sempre goduto di minore incertezza: prima del 1989 la cortina di ferro ha offerto la sicurezza di un confine certo e, successivamente, il processo di democratizzazione dei paesi dell'Est ha posto il confronto in termini di un naturale ampliamento orientale della Comunità, sino alla Turchia, man mano che i singoli stati nazionali rispettano i requisiti economici e monetari. Non sorprenda il fatto che l'estensione verso Est della comunità proceda in parallelo con l'espansione della NATO e che la regione di primario interesse per l'UE, che potremmo chiamare Eurasia, rispecchi la ripartizione regionale che la Banca Mondiale usa nella sua pagina web per classificare e illustrare le proprie politiche.

Questa fertile ambiguità, su cui dovremo tornare nel prossimo capitolo, rispecchia peraltro la natura dell'UE, il suo ruolo di istituzione/scala di raccordo tra la scala nazionale e quella globale, il suo essere incastonata nei valori e negli obiettivi globali – il successo nella competizione globalizzata – e al tempo stesso espressione di un'identità, quella europea, irriducibile alle sole dimensioni economiche e finanziarie.

Per contro, il Mediterraneo, incerto di confini per natura, è una sovrapposizione di regioni che

sfuma la certezza dell'appartenenza: la scala mediterranea sovrappone Europa, Africa e Asia rivendicando per la propria identità le gemme dei tre continenti, dei tre monoteismi, di tutte le contraddizioni della storia e della geografia, soprattutto quelle della ricchezza e della miseria, della noia e della fame. Così la frontiera tra le due sponde assume le dimensioni terrifiche della frattura, come evoca il titolo dell'agile opera di Kayser sul Mediterraneo (1996). Frattura economica, sociale, demografica ma non separazione, non protezione per un'Europa vulnerabile quanto mai prima alle diaspore.

A queste contraddizioni l'Europa, apparentemente conscia della pericolosità della frattura mediterranea, oppone concetti relativamente fragili come quelli di partenariato euro-mediterraneo o di regione euro-mediterranea, elaborati con particolare chiarezza in occasione della Conferenza di Barcellona nel 1995 e della successiva verifica tenutasi a Malta nel 1997. Come conseguenza di questa rinnovata attenzione per la scala mediterranea i fondi del IV protocollo sono stati ripartiti in maniera quasi eguale tra il protocollo finanziario e la cooperazione orizzontale, che riguarda lo sviluppo di progetti in campo sociale, universitario, culturale.

Nonostante questi sforzi da parte dell'UE, intendiamo argomentare che l'affermazione del concetto di regione euro-mediterranea non significa il superamento dei dualismi mediterranei (vale a dire l'opposizione tra centro europeo e periferia meridionale, oltre alla già citata opposizione tra cultura ed economia). A tal fine può essere opportuno introdurre un altro concetto tradizionale del pensiero geografico, quello di centro e centralità.

L'aspirazione alla centralità

Pensare la scala mediterranea come rilevante anche dal punto di vista economico e politico, tentare cioè l'unificazione dell'identità culturale con il mosaico politico, sociale ed economico, equivale a valutare l'applicabilità al Mediterraneo degli stessi criteri che hanno legittimato le altre formazioni territoriali, dallo stato nazionale alla Comunità Europea. Tra questi criteri quello di centralità è tra i fondamentali. Innanzi tutto, si noti che per gli stati rivieraschi del Mediterraneo viene a mancare del tutto la sovrapposizione tra una forte identità portuale – e quindi per eccellenza segno di centralità mediterranea – e il ruolo il capitale nazionale (Ostia e il Pireo sono da sempre, sin dal nome,

distinte dalla complessa identità di Roma e Atene, e hanno comunque da tempo perso l'antica rilevanza nel sistema portuale mediterraneo).

Spingendosi ancora oltre, vediamo come Spagna e Francia, i due stati-nazione che dal XVII secolo hanno a lungo disputato, con guerre e imparentamenti, l'egemonia continentale pur essendo paesi fortemente mediterranei, sono governate da capitali che affermavano, anche geograficamente, la propria centralità nazionale e continentale, piuttosto che inseguire un'impossibile centralità del Mediterraneo.

Giungendo al paradosso di Farinelli (1995), possiamo osservare come congiungendo con ideali assi Israele e la Catalogna, Marsiglia e Tripoli, la Grecia e la Tunisia, il *centro del Mediterraneo* poggi piede e autorità sulla Sicilia, la regione che con violenza, e parzialmente con consenso locale e accettazione centrale, ha fatto valere la propria centralità nell'economia-ombra mediterranea, costituendo addirittura un brillante esempio di collegamento tra le scale locali, mediterranea e globale di quella che con Castells potremmo definire *Global Criminal Economy* (1998).

Soprattutto, il rapporto tra l'Europa e il Mediterraneo appare fortemente improntato a rapporti di tipo centro-periferia, vale a dire di irrimediabile dipendenza economica della riva meridionale (Institut de la Méditerranée, 1997).

Questa assenza di centralità *del e nel Mediterraneo* spiega almeno in parte la debolezza della scala mediterranea nei confronti di quella europea. Si pensi all'identificazione della sede del parlamento europeo in Strasburgo, centro geografico del continente, oppure al ricorrente emergere di idee geofilosofiche come quella di Mitteleuropa, cuore dell'Europa che per rivivere non può prescindere dall'estensione dell'Unione. Questa assenza di centralità spiega anche la debolezza della scala mediterranea nelle politiche degli attori che si collocano ai due livelli che ci restano da considerare, la scala nazionale e la scala regionale.

Da un lato gli stati nazionali traggono la propria legittimazione gerarchica dalla sovranità territoriale che permette loro di operare concretamente con politiche e iniziative per applicare al loro interno e nei reciproci rapporti gli orientamenti e le decisioni degli agenti globali. Dall'altro, le regioni cercano un contatto diretto con la scala globale attraverso il mercato (Ohmae, 1995).

L'analisi di Fareri mostra chiaramente come le politiche nazionali siano orientate quasi esclusivamente al conseguimento dell'aggiustamento macroeconomico e all'infrastrutturazione del territo-



rio, senza alcun esplicito riferimento a una eventuale strategia mediterranea. Il fatto non dovrebbe sorprendere. Da un lato, infatti, l'aggiustamento strutturale trova la sua ragion d'essere nelle teorie economiche liberiste che vedono, nello stato nazionale, il principale ambito amministrativo di applicazione. D'altra parte costruzione di infrastrutture è da sempre lo strumento privilegiato per una "gestione" tecnica e asettica del territorio che non metta in discussione i rapporti di potere dominanti.

Dal punto di vista delle politiche regionali assistiamo, invece, a un processo di appropriazione dello spazio mediterraneo da parte delle regioni rivierasche dell'Europa. In questa direzione sembrano già orientate le politiche locali di Spagna, Francia (e, in misura minore anche l'Italia) che cercano di accreditare Barcellona, Marsiglia quali capitali del Mediterraneo, attraverso opportuni investimenti non solo infrastrutturali (il progetto nel delta del Llobregat in Catalogna e la ristrutturazione del centro urbano di Marsiglia) ma anche relazionali (il Centre d'estudis del transport per la Mediterrania occidental, l'Institut català d'estudis mediterranis, l'Europole Mediterranen de l'Arbois).

Come osserva lucidamente Fareri, infatti, "è evidente in primo luogo che queste politiche non hanno un'effettiva dimensione mediterranea, nel senso che non sono originate da relazioni a questa scala. Semmai vorrebbero costruirle, o vorrebbero ristabilire un sistema di relazioni in crisi (basato sulle attività portuali), fondandolo su basi diverse più innovative: ma si tratta, chiaramente, di un obiettivo locale. Altrettanto evidente è che l'immagine del Mediterraneo viene utilizzata per costruire un'identità forte a livello locale, per (tentare di) strutturare relazioni fra città e regioni che condividono non solo la posizione costiera, ma soprattutto i problema che da essa derivano. Problemi che sono legati non tanto al rapporto con lo spazio mediterraneo, quanto al rapporto con il nord, con i centri direzionali (Madrid e Parigi), ma soprattutto con le grandi direttrici di sviluppo europeo" (Fareri, 1995, p. 341)

Appare chiaro a questo punto che a nessuna delle scale considerate (globale, europea, nazionale e regionale) il Mediterraneo appare come scala omogenea e unitaria ma, piuttosto, di volta in volta, come spazio da conquistare, buco nero divoratore di finanziamenti. Si tratta ora di considerare come l'adozione del terzo punto di vista, quello locale, possa modificare l'interpretazione della scala mediterranea.

Sistemi locali mediterranei: soluzione o nonsenso?

La necessità di superare l'opposizione tra scale differenti nasce dalla consapevolezza di come contesto culturale e contesto economico si debbano sovrapporre per spiegare la natura complessa delle relazioni tra locale e globale. Per intuire la natura della complessità del Mediterraneo è necessario comprendere come sia impossibile tanto ridurlo alla scala cristallizzata e mitica di una cultura e di un'identità indefinibile, quanto smarrirlo, dissiparlo nella scala globale dei flussi di merci e monete.

Comprendere il Mediterraneo, con il suo continuo trasbordare di scala e confini, è un eccellente esercizio per comprendere l'incessante modificarsi dei rapporti tra locale e globale. Il respiro del Mediterraneo è nel riflettersi e disperdersi in mille parlate e abitudini, nelle mille forme della convivialità e del conflitto, in mille esorcismi contro la morte e la nostalgia, e al contempo nel ricomporsi in un'immagine unitaria di grazia e misura, in un processo di interminabile apprendimento ad accettare l'Essere nei luoghi.

Questo infrangere i (pre)giudizi sul Mediterraneo non sarà efficace se non avverrà in entrambe le direzioni, cogliendo la molteplicità dietro all'apparente unità culturale e al contempo identificando peculiarità mediterranee nell'organizzazione degli spazi della produzione e del consumo.

Un percorso possibile per uscire da questa impasse consiste nel recuperare alcune peculiarità dell'economia mediterranea e nel valutare fino a che punto l'applicazione dei concetti propri dello sviluppo locale possa liberarle dalla marginalità. In altri termini, solamente attraverso la continua rappresentazione e comunicazione della sua cultura materiale è possibile che la regione mediterranea mantenga le proprie peculiarità rispetto alla scala globale. Ciò che si intende brevemente indagare è se le prospettive dello sviluppo locale possano fare della scala mediterranea un'immagine e un medium di comunicazione adeguati delle culture produttive dei luoghi mediterranei.

Si vuole cioè sostenere che, nel contesto delle teorie dello sviluppo locale, il Mediterraneo è pensabile come una scala di raccordo tra i differenti sistemi locali mediterranei e il contesto globale con cui questi devono necessariamente confrontarsi. Questo *trait d'union* non potrà essere solamente di tipo finanziario e commerciale, con la creazione di un'area euro-mediterranea di libera circolazione dei capitali e delle merci, ma alle vecchie logiche dello scambio ineguale e della

divisione internazionale del lavoro dovrà sostituire un equilibrio di competizione/collaborazione.

Intendiamo, in questa occasione, indicare alcune suggestioni che solamente più approfondite ricerche sul campo e un più diretto coinvolgimento nei progetti di sviluppo locale potrebbero sviluppare pienamente. Il ruolo del Mediterraneo come scala di raccordo tra locale e globale può essere osservato dalla prospettiva di numerose attività, dal turismo all'agricoltura, dalla produzione culturale alla produzione industriale. In questa sede ci limiteremo ad alcune brevi considerazioni che riguardano il potenziale insito nell'economia informale.

La conoscenza del Mediterraneo, piuttosto che geografia della frattura, deve essere considerata geografia della soglia, del continuo passaggio dall'ombra alla luce come del ritorno eterno nell'ombra, dove non vuole esserci giudizio di merito sull'ombra e sulla luce, ma solamente la ricerca di un equilibrio tra divenire e memoria, tra progettazione e nostalgia, tra globale e locale. Se questo è il senso dell'interrogarsi sul Mediterraneo, allora non potrà sfuggire l'importanza che l'economia informale può assumere quale oggetto privilegiato del dialogo tra sviluppo locale e scala mediterranea, proprio in virtù della sua ambiguità, del suo oscillare tra emergenza e sviluppo, tra marginalità e radicamento.

L'economia informale si trova ormai da anni al centro dell'interesse del pensiero economico che, dopo averla interpretata per anni come una marginalità che la crescita economica avrebbe spazzato via, vi legge oggi un'opportuna "introduzione sociale e psicologica all'individualismo razionalistico caratteristico della vita economica moderna" (Chickering and Salahdine, 1991, p. 5). In una differente prospettiva, la letteratura sociologica e antropologica vede nel settore informale l'espressione di un radicamento in valori locali e comunitari pre-capitalistici che non devono essere meramente trasformati in applicazioni particolari del modello imprenditoriale occidentale (Zegers, 1989), pena la recisione degli importanti legami tra struttura produttiva, rete delle conoscenze e sistema dei valori che sono alla base delle esperienze europee e americane di sviluppo locale (Becattini, 1991; Saxenian, 1994).

Attualmente la situazione delle reti di piccole e medie imprese nella riva meridionale del Mediterraneo è tale da comprendere situazioni estremamente diverse tra di loro. Si pensi alla rete di piccole imprese meccaniche a Sfax, in Tunisia, che meglio sembra avere integrato la base culturale e sociale tradizionale con l'esigenza di stringere rap-

porti con l'Ecole Nationale des Ingenieurs Specialises (Denieuil, 1992; Ben Zakour and Kria, 1992). Si pensi, ancora, all'industria tessile di Fez, in Marocco, dove la dipendenza dei piccoli artigiani dall'esportatore, se da un lato comporta innegabili difficoltà per la crescita di relazioni simmetriche, dall'altro ripropone la figura, eterna nell'immaginario mediterraneo, del mercante-artigiano, attore fondamentale della diffusione delle conoscenze e delle culture (Mazine, 1988). Si pensi, ancora più emblematicamente, alla industrializzazione araba in Israele, alla sua ricerca di un equilibrio tra crescita e radicamento nella comunità araba, fino a superare i limiti protettivi ma angusti del mercato etnico locale per stringere rapporti di subfornitura con imprese israeliane (Schnell, Sofer and Drori, 1995).

Mentre non sono mancati in questi anni studi e ricerche volti ad applicare gli schemi interpretativi dello sviluppo locale alla transizione post-socialista nell'Europa orientale (Grabher and Stark, 1997), la scala mediterranea – al di fuori del Mediterraneo europeo – non è stata sinora osservata con analogo interesse, se non nel ristretto contesto della comprensione dei processi di delocalizzazione che hanno talvolta coinvolto i distretti industriali italiani (Amin, 1989).

Considerare la scala mediterranea come il contesto intermedio cui ambientare le riflessioni e le politiche circa la formazione, l'innovazione, i processi di delocalizzazione, la gestione della qualità e dell'immagine potrebbe offrire nuovi scenari anche alla comprensione dello sviluppo dei sistemi locali manifatturieri tessili europei. A quali condizioni, ad esempio, il passaggio alla scala mediterranea consentirebbe di ripensare, e riprogettare, il raccordo locale-globale dei distretti industriali italiani? In quali termini l'immagine del *made in Italy* può sovrapporsi e dialogare con un'eventuale immagine mediterranea? Nell'indagine dei rapporti che fanno dello sviluppo locale un processo di conoscenza locale, quale apporto potrebbe offrire l'osservazione attenta delle culture mediterranee che da millenni intrecciano arte e cultura materiale, produzione e innovazione, che da millenni creano e poi sommergono infiniti sentieri di conoscenza?

Si tratta di interrogativi che potranno essere sciolti solamente attraverso l'esercizio di riflessioni culturali e di pratiche economiche (e, viceversa, di riflessioni economiche e di pratiche culturali) che definisca concrete possibilità di cooperazione tra i diversi sistemi locali del Mediterraneo. Pratiche come il microcredito a imprese artigiane e commerciali locali o la soluzione di conflitti ambianta-



Tab. 1. I rapporti tra punto di vista e significato della scala mediterranea.

Punto di vista	Attori	Politiche mediterranee	Interpretazione della scala mediterranea
Scala globale	Attori globali (UNO, WB, IMF, WTO)	Ambientali Area di scambio Sicurezza	Geomorfologia Funzionale Macroregioni
Scala europea	European Union	Economiche Sociali	Perifericità Identità
Scala nazionale	Paesi rivieraschi	Infrastrutture	Macroregioni
Scala locale	Sistemi locali mediterranei	Competizione Cooperazione	Perifericità Raccordo locale-globale

li attraverso il ricorso a conoscenze locali mostrano la possibilità di relazioni non distruttive tra le due rive del grande mare.

Conclusioni

In ultima analisi, lo sviluppo locale non può che essere inteso come impiego intenso del sapere locale: solamente attraverso questa via la valorizzazione economica delle specificità locali non assume la forma della predazione e della devastazione, ma innesca un circolo di mutuo rinforzo con l'identità locale di una comunità. Accettare la mutua dipendenza di cultura materiale e tradizione, di produzione manifatturiera e identità equivale ad accettare l'impossibilità di separare a priori il sapere utile da quello inutile, all'importanza dell'humus di abitudini e tradizioni – si pensi all'esempio di Marsiglia e Barcellona come due realtà che, sebbene fortemente informate dall'idea di costituire uno specifico locale come centro del Mediterraneo, possono parlare di mediterraneo come di contesto forte della loro politiche, proprio perché locali.

Si osservi il passaggio dalla prospettiva dualista – secondo cui la scala mediterranea è rilevante solamente per alcuni problemi – a quella dello sviluppo locale, delineato nella tabella. Nella maggior parte delle politiche il Mediterraneo perde significato a favore di altre scale regionali (sicurezza e infrastrutture), rimane una periferia privilegiata dell'Europa (creazione di un'area di scambio euro-mediterranea, politiche di aggiustamento strutturale) oppure diviene, nel migliore dei casi, il terreno di un'accanita competizione territoriale (politiche locali).

Indubbiamente anche nella prospettiva dello sviluppo locale, gerarchizzazioni e tensioni tra luoghi differenti possono insorgere, ma non devono soffocare le altre identità locali: le tensioni devono essere attutate dall'interagire di concorrenza e cooperazione e le eventuali gerarchie possono essere necessarie ma non definitive. Analogamente, la leadership deve essere variabile e non basarsi su una pretesa di centralità forte come quella sottesa dalla metafora di "capitale del Mediterraneo". Affinché ciò avvenga l'incontro deve essere innanzi tutto tra comunità locali, portatrici di una precisa identità culturale e produttiva, desiderose soprattutto di trovare nella scala mediterranea un utile raccordo con i flussi globali.

Bibliografia

- Amin A., "Specialization without growth: small footwear firms in Naples", in Goodman, E. Bamford, J. e Saynor, P. (a cura di), *Small Firms and Industrial Districts in Italy*, London, Routledge, 1989, pp. 239-258.
- Becattini G., "The industrial district as a creative milieu", in Benko G. e Dunford M. (a cura di), *Industrial Change and Regional Development*, London, Belhaven, 1991, pp. 102-114.
- Ben Zakour A., Kria F., *Le secteur informel en Tunisie: cadre réglementaire et pratique courante*, Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 1992.
- Castells M., *The Information Age: Economy, Society and Culture. End of Millennium*, Oxford, Blackwell, 1998.
- Chickering L.A., Salahdine M. (a cura di), *The silent revolution: the informal sector in five Asian and Near Eastern countries*, San Francisco, ICS Press, 1991.
- Denieul P.-N., *Les entrepreneurs du développement. L'ethno-industrialisation en Tunisie: la dynamique de Sfax*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- De Soto H., *The Other Path*, New York, Harper and Row, 1989.
- Fareri P., "Politiche nel Mediterraneo", in Bellicini L. (a cura di), *Mediterraneo. Città, territorio, economia alle soglie del XXI secolo*, Roma, Credito Fondiario, 1995, pp. 320-347.

- Farinelli F., "Per una nuova geografia del Mediterraneo", in Bellicini L. (a cura di), *Mediterraneo. Città, territorio, economia alle soglie del XXI secolo*, Roma, Credito Fondiario, 1995, pp. 121-148.
- Grabher G., Stark D. (a cura di), *Restructuring Networks in Post-Socialism*, Oxford, Oxford University Press, 1997.
- Grenon M., Batisse M., *Futures for the Mediterranean Basin*, Oxford, Oxford University Press, 1989.
- Kayser B., *Il Mediterraneo geografia della frattura*. Milano, Jaca Book, 1996.
- King R., Proudfoot L., Smith B. (a cura di), *The Mediterranean. Environment and Society*. London, Arnold, 1997.
- Institut de la Méditerranée, *La Méditerranée aux portes de l'an 2000*, Paris, Economica, 1997.
- Mazine H., *L'industrie a Fez et ses effets socio-economiques, these de doctorat de 3e cycle, Geographie*, Université de Poitiers, 1988.
- Ohmae K., *The end of the nation state: the rise of regional economies*, New York, Free Press, 1995.
- Saxenian A., *Regional Advantage. Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128*, Cambridge, Ma., Harvard University Press, 1994.
- Schnell I., Sofer M., Drori I., *Arab Industrialization in Israel. Ethnic Entrepreneurship in the Periphery*. London, Praeger, 1995.
- Zegers M., "The influence of cultural tradition on management training for small-enterprise owner", in Van Gelder P. e Bjlmer J. (a cura di), *About Fringes, Margins and Lucky Dips*, Amsterdam, Free University Press, 1989.



Il Mediterraneo, la differenza, il differimento

Il Leviatano non è il pesce più grande – ho sentito parlare dei Krakens.

H. Melville, lettera a Hawthorne del 17 (?) novembre 1851

1. All'insegna del pesce che sputa

“In *Moby Dick* anche Ismaele paga, nella locanda di Peter Coffin, il proprio tributo al principio mimetico primordiale, lo stesso del sacrificio umano: prova a stendersi sulla panca che l'oste ha piallato per ricavarne un letto di fortuna. Ma nessuna piallatura al mondo riesce a trasformare in fondo di piume un tavolaccio di pino. Altrimenti, non avremmo mai saputo della balena bianca.

La piallatura (*planing*) è il progetto, la pianificazione (*planning*): in ambedue i casi il problema consiste – esattamente come nell'incisione per Dürer – nel trasformare tutti i bitorzoli, cioè tutte le curve, in linee rette. La pianta (*plan*), la mappa ovvero la carta, la raffigurazione cartografica governata dal rettilineo modulo della scala è proprio l'immagine del mondo la cui epoca coincide, per Heidegger, con il Moderno, vale a dire con l'epoca in cui il prodotto stesso della mimesi si sostituisce davvero all'oggetto delle sue attenzioni. Fino a Peter Coffin, cioè Pietro Bara, e al suo ghigno da scimmia il problema della mappa è una storia di terrore, collera e risate. Soltanto oggi esso è divenuto, da Borges a Calvino ai francesi, la parodia di se stesso: un genere letterario.

Per Orazio le carte stesse (*tabulae*) vanno a volte in frantumi a furia di risate. Ma il primo a ridere delle tavole è stato, nel V secolo avanti Cristo, Erodoto, che si chiedeva: chi ha mai davvero visto con i propri occhi il contorno circolare di Oceano così come appare nei *pinakes* ionici, tondi tondi come se fossero usciti tutti dal tornio dello stesso vasaio? Il suo scherno di intellettuale pericleo riflette in realtà, nel pieno della *Pentecontetia*, il pas-

saggio dalla *polis* ateniese all'impero, deriva dall'incipiente formazione del più grande mercato comune della Grecia pre-ellenistica, esprime la definitiva vittoria di Hermes su Hestia, del dio della comunicazione (della romana *celeritas*: della riduzione del mondo a spazio, vale a dire a tempo di percorrenza) sulla dea del focolare domestico. Non più il cerchio ma il rettangolo. E per una ragione evidente, ma che Erodoto non dice: diversamente da quella circolare la forma rettangolare consente il calcolo esatto delle distanze anche verso i margini del mondo (cioè dell'immagine del mondo), e non più soltanto verso il centro. D'altronde: non dice Erodoto, che è nato ad Alicarnasso, di essere invece cittadino di Turi? E Turi non aveva forse – tra le primissime se non la prima – una pianta rigorosamente rettangolare, dovuta a Ippodamo da Mileto, che per Aristotele resta l'inventore della divisione regolare della città? Di più: la fondazione di Turi è l'atto simbolico originario e più vistoso della strategia panellenica di Atene, attraverso il quale, appunto superando per la prima volta l'ambito politico ionico, essa si propone come esempio per l'intero mondo greco – e inaugura la pratica della colonizzazione come imposizione di modelli culturali.

Già però nel 434 Turi non riconosce più Atene come metropoli, come città-madre, a segno dell'imminente fine dell'età di Pericle, della crisi del suo ambiziosissimo perché contraddittorio progetto: esportare attraverso una politica di potenza una formula di governo basata sulla più radicale e diretta democrazia. La quadratura del cerchio non riesce, e ciò va preso alla lettera: l'isonomia (la prima forma d'uguaglianza di tutti i cittadini di

fronte alla legge) presuppone, prima ancora della reciproca similitudine e dell'assenza di dominazione, un'autentica centralità, perciò un assoluto rispetto della forma circolare. La perfetta equidistanza dei punti della circonferenza (dei più discosti tra i membri della comunità guerriera cittadina) rispetto al centro si tramuta, nel passaggio dal cerchio al rettangolo, in strutturale disequaglianza. Come dire che la crisi del più o meno pacifico imperialismo ateniese è già tutta contenuta nella pianta ippodamea: esempio formidabile di come la *diorthōsis*, la rettificazione, sia un'operazione che non riguarda semplicemente la forma ma, anzitutto, la natura delle cose, delle quali stabilisce lo statuto ontologico e le modalità di funzionamento prima ancora della corretta immagine. È appunto attraverso di essa che la Terra diventa (a partire dal Moderno senza residui, vale a dire definitivamente) copia della carta. Sicché ha torto marcio Baudrillard quando limita alla condizione postmoderna la "precessione dei simulacri": essa appunto inizia con la risata di Erodoto, e soltanto oggi accenna a terminare.

Accenna a terminare perché sempre meno oggi, in virtù dell'informatizzazione dello spazio, la linea retta costituisce la distanza più breve tra due punti: il che comporta, con la crisi della celettizzazione, la crisi di ogni precedente sintassi territoriale e con essa di ogni atto mimetico. È la carta, infatti, la matrice della mimesi stessa, la rappresentazione in cui il mondo intero, riducendosi a superficie terrestre, si sottomette all'archetipica e francofortese 'mimesi del morto'. Ne risulta, prima d'altro, la recisione della relazione biunivoca tra i nomi e le cose che sulla carta – e soltanto sulla carta – s'arriva a stabilire. Tutti i nomi che sono sulle carte sono infatti nomi propri. Ma la rappresentazione cartografica vale oggi sempre meno a comprendere il funzionamento del mondo. Ne risulta che tutti i nomi propri (tutte le identità) sono oggi rimesse in discussione.

'Chiamatemi Ismaele', appunto. Oppure, ed è lo stesso, il 'motto segreto' del libro, che Melville svela ad Hawthorne soltanto alla fine del giugno del 1851: 'Ego non te baptizo in nomine – ma potete completarlo da voi' ¹.

2. Il mondo, il Mediterraneo, l'antimondo

Se, contro ogni uso e regola di stile, inizio con una lunga autocitazione, è soltanto perché ciò che dieci anni fa valeva come metafora letteraria oggi acquista, se applicato al Mediterraneo, un valore assolutamente letterale. Moby Dick è per Melville

il Leviatano, vale a dire – nel linguaggio di Hobbes e di Carl Schmitt – lo stato territoriale moderno centralizzato. Il Kraken è l'immensa piovra di cui si parla nel capitolo LIX del romanzo, vale a dire – nel linguaggio attuale – l'agente più possente dell'economia informale, la detentrica del controllo dell'"antimondo" per dirla con Roger Brunet, cioè dell'altra faccia (poco esplorata, segreta, tollerata ed eterodiretta) del funzionamento economico del mondo, rovescio del sistema ma parte integrante del sistema stesso, la zona franca che funziona da spazio della deroga e dello scarto dalla norma, da retrobottega dell'attività produttiva. Come tale l'"antimondo" assolve, oltre quello industriale, ben altri ruoli a scala planetaria: supporta le attività illegali (ad esempio il traffico d'armi e di droga); accoglie esercizi tollerati perché limitati (casinò, paradisi fiscali); serve da ambito privilegiato per lo scambio mercantile (zone franche commerciali propriamente dette); sostiene strategie di controllo territoriale (basi militari, teste di ponte, servitù d'uso); assicura la sperimentazione, incubando nuove attività in virtù della concentrazione dei mezzi in punti privilegiati (parchi tecnologici, zone franche industriali d'esportazione); funziona infine da punto avanzata nell'ambito delle strategie di *marketing* territoriale, cercando di attirare nuovi clienti all'interno dello spazio (deregolato prima che regolato) di pertinenza dei singoli stati ². Il territorio dei quali viene oggi a trovarsi, in virtù della globalizzazione, nella stessa condizione di Ismaele, si scopre cioè irriducibile a qualsivoglia mappa o logica tabulare, a qualsiasi rettilinea sintassi: proprio come per natura risulta, fin dall'inizio, il funzionamento del Mediterraneo, con il quale tra Europa, Asia ed Africa l'"antimondo" coincide ³.

Afferma Wallerstein che "la peculiarità del sistema-mondo moderno sta nell'esistenza di una economia-mondo sopravvissuta per cinquecento anni, e che non si è trasformata in impero-mondo", cioè in una formazione politica. Proprio tale mancata trasformazione sarebbe alla base della sua forza ⁴. Quel che però Wallerstein manca di aggiungere è come nella costituzione di tale sistema, esattamente durante i cinque secoli della modernità, il ruolo delle formazioni politiche ed economiche mediterranee sia risultato assolutamente anomalo rispetto a quello degli stati europei settentrionali. Come il caso italiano mostra in maniera esemplare.

Secondo Wallerstein, alla fine del Cinquecento la penisola italiana si trovò relegata nella semiperiferia dell'economia-mondo europea, e nella prima metà del Seicento in periferia ⁵. Ma, come spie-



ga Maurice Aymard, la realtà è più complicata. A proposito della transizione dal feudalesimo al capitalismo, Aymard sottolinea l'“anomalia italiana” rispetto al “modello inglese”. In Inghilterra il passaggio da un modo di produzione all'altro s'accompagnò, tra Sei e Settecento, alla trasformazione della società da rurale in industriale. In Italia, al contrario, si assistette ad una precoce “sfeudalizzazione”, che in Padania partì già nel Duecento, ma ad una molto tardiva industrializzazione, compiuta soltanto nel Novecento all'interno dello stato unitario. Tra l'una e l'altra, scrive Aymard, “un mezzo millennio inclassificabile, che fa l'originalità della storia italiana: si tratta senza dubbio della più lunga fase d'indecisione conosciuta da un paese occidentale”. Secondo l'ottica del Wallerstein, l'atopicità in questione deriva dal fatto che la penisola italiana non obbedì a quella che è la formula iniziale, se non la regola principale, per la costituzione di una moderna economia-mondo: “omogeneità nazionale all'interno dell'eterogeneità internazionale”. Soltanto all'interno di tale preliminarmente raggiunta e stabilità omogeneità gli stati centralizzati avrebbero iniziato a “riflettere il modello di tutto il sistema” sulla base dell'interna divisione del lavoro, a produrre cioè “una omogeneità regionale in una relativa eterogeneità della nazione nel suo insieme” – è in tal senso che nel sedicesimo secolo “l'Inghilterra si avviava già a diventare Gran Bretagna”⁶.

Il modello mediterraneo funziona esattamente all'opposto. Come dall'analisi dell'Aymard si desume, ciò che finisce con il distinguere il modello italiano dal caso inglese è l'intervento di una logica territoriale non fondata sulla macrofisica della relazione tra stato e regione ma sulla microfisica del rapporto tra città e contado, sulla grana minuta dell'associazione tra la singola formazione urbana e il suo intorno piuttosto che sulla grana grossa interregionale. Non che le relazioni a tale scala fossero in Italia senza peso. Al contrario, l'originalità e la posizione d'avanguardia della situazione italiana nel protomoderno contesto europeo dipendevano proprio dall'intensità degli scambi tra il meridione, esportatore di materie prime, e le metropoli commerciali e manifatturiere dell'Italia settentrionale. Ma, appunto, tale scambio presuppone uno schema di sviluppo completamente distinto da quello dominante in larga parte dell'Europa occidentale, ancora fondato sull'opposizione fra carico demografico e sussistenza, fra “produzione contadina e prelievo signorile”: presuppone uno schema basato sullo stretto controllo, altrove inesistente, delle città sulla campagna circostante. I nuovi stati che in tal modo si formano intorno a

Milano, Firenze o Venezia – aggiunge Aymard – avranno bisogno di molto tempo per superare tale “definizione egoistica ed angusta”, mentre la crescita delle capitali meridionali (Roma, Napoli, Palermo) dipenderà in misura strettissima dalla dimensione del loro immediato *hinterland*. E quando nel Cinquecento tale precoce (ancora una volta relazionale e non territoriale) unificazione economica peninsulare si sgretolerà per l'incapacità della base agricola di soddisfare le richieste dei livelli superiori del meccanismo economico, ciò che sopravvisse fu soltanto l'insieme delle relazioni locali tra le singole città e le singole circostanti campagne, connesse secondo una biunivoca corrispondenza a corto raggio il cui risultato fu l'esistenza di innumerevoli cellule l'una dall'altra autonome. Controprova: alla ripresa settecentesca degli scambi, il controllo delle esportazioni meridionali non appartenne più ai mercanti lombardi, liguri o veneti, ma agli inglesi, agli olandesi, ai francesi, sicché la struttura cellulare dell'economia italiana si rafforzò ulteriormente⁷. Si comprende così fino in fondo il senso dell'insistenza del Cattaneo, nel suo celebre saggio sulla città come “principio ideale delle storie italiane”, sull'“adesione del contado alla città”, è possibile così dare moderna memoria a quel che al Cattaneo sembrava “immemorial tradizione”: al fatto che, a differenza di quanto accadeva nell'Europa continentale, città e campagna formassero in Italia “un corpo inseparabile”⁸.

Non certo la precoce sfedalizzazione, ma certo la struttura territoriale “ad alveoli” connessa alla tardiva (e in qualche misura a tutt'oggi imperfetta) centralizzazione statale e all'altrettanto tardiva (e connessa) industrializzazione accomuna, almeno fino alla fine del secolo scorso e l'inizio del presente – secondo gradi, livelli e tempi differenti – i paesi della costa europea a quelli della costa africana e orientale del Mediterraneo. E quando la moderna territorialità verrà imposta, almeno formalmente, di qua e di là dalle sue rive, la problematicità del passaggio da una serie di città-stato ad un unico stato-città si esprimerà attraverso una serie di processi e sintomi comuni, in virtù dell'unicità dell'impulso, da ascrivere alla logica del capitale finanziario internazionale.

3. La condizione mediterranea: tra lo stato-regione e la situazione-regione

Il capitalismo, ha sostenuto Alain Lipietz, è una successione di regimi di accumulazione e di modi di regolazione. I primi descrivono la stabilizzazio-

ne su un lungo periodo del prodotto netto tra consumo e accumulazione. I secondi sono costituiti dai processi sociali e dalle regole interiorizzate – dalla cultura, si potrebbe sinteticamente dire – che consentono la durata dei regimi stessi. A scala nazionale regimi e modi differenti convivono e si mescolano gli uni con gli altri: come dire che la loro successione non va intesa soltanto in senso diacronico, ma anche sincronico e spaziale⁹. Ma che cosa accade quando identiche pratiche sono imposte dalla logica di sviluppo multinazionale su differenti quadri statali, su compagini nazionali tra loro diverse – come è stato il caso dell'industrializzazione dell'area mediterranea negli anni tra il 1960 e il 1970?

Sul versante africano e sul versante europeo gli effetti non sono stati identici, a motivo appunto della diversità delle culture e delle strutture socio-economiche, e ciascun stato ha elaborato una distinta risposta. Ma essi sono stati analoghi, perché le singole politiche hanno spesso fatto riferimento agli stessi principi e agli stessi processi: quelli relativi alla teoria dei “poli di sviluppo” del Perroux, i cui risultati hanno da noi fatto gridare i meridionalisti – in seguito – allo scandalo¹⁰, ma hanno prodotto nel Maghreb, e negli stessi anni, conseguenze ancora più devastanti – e proprio perciò ancor più rivelatrici della natura dei processi in questione. Se da noi il giudizio critico si è riassunto nell'espressione “cattedrale nel deserto”, in Tunisia fu coniato al riguardo il detto “*enclave* dell'inferno”¹¹. La differenza di accento si spiega con il fatto che in Algeria, Tunisia e Marocco i poli di sviluppo furono in concreto “dei poli di disarticolazione, di dissoluzione e di sviluppo del sottosviluppo”¹², nel senso che, programmaticamente volti verso l'esterno per quanto riguarda sia gli *inputs* che gli *outputs*, sortirono il risultato di rafforzare gli squilibri esistenti e di distruggere la ricchezza e l'articolazione dei sistemi sociali e territoriali locali. Come spiega ancora il Lipietz: il circuito della branca definisce uno spazio specifico a scala internazionale, che non si articola in maniera concreta con gli altri processi produttivi che caratterizzano l'economia delle regioni che ne accolgono un elemento, se non nella misura in cui queste ultime forniscono – attraverso la distruzione dei modi pre e paleo-capitalistici di produzione locali – manodopera a basso prezzo¹³.

Non varrebbe la pena di tornare su tali problemi se non fosse che le ripercussioni della strategia dello sviluppo polarizzato marcano ancora oggi in profondità non soltanto i regimi d'accumulazione ma anche i modi di regolazione dei paesi a loro tempo interessati. E in maniera più incisiva, sottile

e pervasiva di quanto comunemente si sia indotti a pensare, perché esse si riflettono sull'essenza della forma statale stessa. Lo scacco della pianificazione (settoriale e non spaziale) ha significato nel Maghreb la crisi dei regimi se non degli organismi statali e il ritorno al locale, attraverso una nuova domanda di regionalizzazione, più rispettosa dei bisogni sociali minimi e delle strutture tradizionali, da parte della società civile. E la crisi dello stato resta ancora più acuta per il fatto che proprio nell'esercizio pianificatorio le classi dirigenti degli stati appena usciti dal dominio coloniale avevano riposto ogni speranza di consolidamento della macchina statale stessa¹⁴. Ma si prenda, per la comprensione in termini icastici di tale scacco, il caso siciliano.

Nel 1957 tre processi presero contemporaneamente avvio: in Europa nacque la Comunità economica, in Italia fu varata la legge n. 534 per l'industrializzazione del Mezzogiorno e Cosa Nostra decise di fare della Sicilia la base per lo smercio dell'eroina in Europa¹⁵. Tre atti di tre diversi soggetti in qualche misura tra loro antagonisti e operanti a scala differente, ma determinati dall'identica necessità: far fronte alla nuova articolazione planetaria, fondata sulla complessa imbricazione dello spazio economico nazionale con quello internazionale, multinazionale e mondiale¹⁶. L'avvento della Cee segnò l'avvio del coordinamento delle politiche economiche statali all'interno di un quadro sopranazionale. L'industrializzazione del Meridione, che avrebbe dovuto favorire gli investimenti delle piccole e medie imprese, finì invece per generare la proliferazione di grandi impianti a ciclo integrato dell'industria di base che, motivati dalla possibilità di superprofitti dovuti al basso costo della manodopera, erano saldamente inseriti nel loro specifico spazio a scala internazionale, programmaticamente privo di qualsiasi reale saldatura con le economie e le culture locali. Al contrario, proprio sulla presa in conto della necessità di tale saldatura si basa il carattere vincente dell'economia mafiosa, la cui pervasività e la cui crescita sono perciò anche il prodotto – indiretto, ma non per questo meno organico e strutturale – dell'arretratezza della politica statale. In altri termini: fu proprio la mafia a cogliere, con molto anticipo sullo stato, i meccanismi di funzionamento dello spazio informazionale, come oggi s'usa definire lo spazio che risulta dall'applicazione della telematica e della cibernetica, e a modellare le proprie strategie in riferimento ad esso¹⁷. Proprio mentre lo stato assecondava in Sicilia, in Puglia, in Campania l'impianto delle raffinerie e delle acciaierie, la mafia



già creava – esattamente come oggi la nuova economia internazionale cerca – una geometria variabile, anzi differenziale, di produzione e consumo, lavoro e capitale, *management* e informazione, attraverso una rete in grado di cambiare forma celermente e senza posa e che (a differenza della nuova economia internazionale) non negava affatto lo specifico significato di ogni luogo, parlandone anzi il linguaggio – il sogno oggi di ogni manager.

È quella che è stata battezzata “economia informale”, cioè illegale, ma che meglio sarebbe definire economia informazionale, in quanto tale modello riesce a connettere lo spazio dei flussi d’informazione, cioè lo spazio al cui interno il management internazionale prende le proprie decisioni, con quello della riproduzione sociale, che è localmente specifico¹⁸, riesce cioè a tenere insieme il mondo e insieme l’antimondo, il regime d’accumulazione e allo stesso tempo il modo di regolazione. Non a caso la merce alla cui diffusione l’avvio di tale processo si deve è la droga, vale a dire la merce che più si avvicina all’informazione: impalpabile o quasi, senza peso, facilmente trasportabile e di grande valore. La connessione tra locale e globale è la chiave del funzionamento dello spazio economico informatizzato. Proprio dall’impotenza nei confronti di tale spazio è misurata la crisi dello stato nazionale-territoriale, e proprio dal carattere relativamente recente e particolare di tale stato discendono la peculiarità e la particolarità della risposta mediterranea a tale crisi. È molto probabile che il futuro sia, ancora più del presente, dominato dalle città: in un mondo in cui gli investimenti di capitale sono sempre più mobili, quelli immobili diventano preziosi. E l’incipiente liberalizzazione del commercio mondiale e l’influenza dei gruppi commerciali regionali (Nafta, Unione europea) non soltanto ridurranno i poteri dei governi nazionali, ma incrementeranno quelli urbani, perché la progressiva conversione delle economie nazionali offuscherà i vantaggi competitivi delle nazioni ma lascerà intatti o quasi quelli delle città¹⁹. Il *management* delle nuove *corporations* multinazionali non ha dubbi al riguardo: il futuro sarà non più degli stati ma delle “regioni-stato”, direttamente profilate e dimensionate dalle necessità dell’economia globale, dotate cioè di una popolazione tra i 5 e i 20 milioni di abitanti, dunque abbastanza piccole perché i cittadini possano avere interessi in comune ma abbastanza grandi da giustificare la presenza delle infrastrutture necessarie a partecipare ai processi economici su scala

planetaria – non più definite insomma dalle loro economie di scala nella produzione ma nel consumo²⁰. L’alternativa, si arguisce, è la riduzione delle formazioni statali a pure “situazioni-regioni” si potrebbe dire, rovesciando un’espressione cara ai geografi regionalisti francesi: cioè a semplici spazi attraversati (e perciò in qualche misura comandati) da linee di forza esterne ad essi. Ma è proprio al riguardo che la specificità mediterranea si afferma in tutta la sua vitalità ed attualità. Nulla, se non la scala del territorio controllato e il grado e l’intensità dell’accumulazione capitalistica distingueva, poniamo, la Venezia del Quattrocento, “centro dell’economia-mondo europea” o le altre repubbliche marinare italiane o la repubblica di Ragusa²¹ da Algeri o dalle altre basi barbaresche della costa africana. Sicché la formazione politica la cui prepotente durata finisce, nel Mediterraneo, col resistere non soltanto all’assenza dei grandi imperi-mondo (il romano e l’ottomano, se non quello di Carlo V) ma anche alla loro presenza resta la città-stato, centro di un’economia-mondo che non di rado ha tratto profitto dallo stesso avvento degli stati territoriali, e ancora continua a trarne, nell’ora attuale della crisi di quest’ultimi: della crisi cioè del rettilineo modulo scalare indotta dall’informatizzazione dello spazio, potentissimo agente eversivo dell’omogeneità, della continuità e dell’isotropismo territoriale che hanno marcato l’intera storia della moderna statualità continentale. Al punto che il passaggio di quest’ultima alla fase postmoderna – quel che appunto ai giorni nostri è in atto – sembra assumere tutte le forme di una differita mediterraneizzazione. Non soltanto per l’incipiente diminuzione della taglia dei soggetti statali e per l’architettura alveolare del loro complesso, ma per la natura stessa della smaterializzata e transazionale attività economica il cui crescente dominio è oggi all’origine di tale processo e forma, e che nel Mediterraneo risulta invece archetipica. Narra Polibio che, di ritorno da Roma, l’ambasciatore di Rodi terminò di informare i propri concittadini della mancata concessione ad importare legname dalla Macedonia con queste parole: “Questo significa la nostra rovina economica; ma possiamo ancora conservare la nostra fama di essere il popolo più civile di tutto il Mediterraneo”²². Altrimenti detto, e con le parole di Régis Debray: “l’arcaico non è ciò che una società si lascia dietro, nella misura e nel grado in cui essa diviene industriale, urbana, professionale, internazionale; è anche ciò che l’attende come esito di tali trasformazioni”²³.

Note

- ¹ F. Farinelli, *All'insegna del pesce che sputa*, in "Slam", 4, luglio 1991, pp. 2-4.
- ² R. Brunet, *Atlas mondial des zones franches et paradis fiscaux*, Paris, Fayard-Reclus, 1986. Id., *Les zones franches dans la division internationale du travail*, in S. Guglielmino (a cura di), *Il processo regionale. Teorie e politiche del cambiamento territoriale*, Catania, Sezione di Geografia del Dipartimento di scienze storiche antropologiche e geografiche dell'Università, 1986, pp. 57-66.
- ³ F. Farinelli, *Per una nuova geografia del Mediterraneo*, in L. Bellicini (a cura di), *Mediterraneo. Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, Roma, Cresme, 1995, vol. I, pp. 121-148.
- ⁴ I. Wallerstein, *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, Bologna, Il Mulino, 1978, vol. I, pp. 475, 474.
- ⁵ Ivi, pp. 266, 270.
- ⁶ Ivi, p. 482.
- ⁷ M. Aymard, *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, in R. Romano e C. Vivanti (a cura di), *Storia d'Italia. Annali, I, Dal feudalesimo al capitalismo*, Torino, Einaudi, 1978, pp. 1131-1192.
- ⁸ C. Cattaneo, *La città considerata come principio ideale delle storie italiane*, in *Scritti storici e geografici*, a cura di G. Salvemini e E. Sestan, Firenze, Le Monnier, 1957, p. 386.
- ⁹ A. Lipietz, *New Tendencies in the International Division of Labor: Regimes of Accumulation and Modes of Regulation*, in A.J. Scott e M. Storper (a cura di), *Production, Work, Territory. The Geographical Anatomy of Industrial Capitalism*, Boston, Allen and Unwin, 1986, pp. 18-19.
- ¹⁰ P. Coppola, *Geografia e Mezzogiorno*, Firenze, La Nuova Italia, 1977, pp. 31 ss.
- ¹¹ R. Boukraa, *Développement national et développement régional en Tunisie*, in A. Abdel-Malek, A.A. Belal e H. Hanafi (a cura di), *Renaissance du Monde Arabe*, Gembloux, Duculot, 1972, p. 131.
- ¹² P.R. Baduel, *La production de l'espace national au Maghreb*, in P.R. Baduel (a cura di), *Etats, territoires et terroirs au Maghreb*, Paris, Cnrs, 1985, p. 28.
- ¹³ A. Lipietz, *Le capital et son espace*, Paris, Maspero, 1977, pp. 87-88, 122-24.
- ¹⁴ J.-C. Santucci, *Le 'Grand Maghreb' réactivé. Crise des Etats et idéologie de la substitution*, e M.E. Hermassi, *Le Nouvel Etat et les résistances de la société civile*, entrambi in P.R. Baduel (a cura di), op. cit., rispettivamente alle pp. 401-16 e 417-21.
- ¹⁵ Ciò che segue si basa su F. Farinelli, *Tre tesi geopolitiche sulla mafia e una sulla Lega*, in "Slam", 2, 1993, pp. 12-15.
- ¹⁶ M. Beaud, *Le système national mondial hiérarchisé. Une nouvelle lecture du capitalisme mondial*, Paris, La Découverte, 1987.
- ¹⁷ Tra le ipotesi interpretative del fenomeno mafioso, particolarmente convincente sembra quella relativa alla mafia-impresa e alla impresa mafiosa, che conduce ai concetti di "economia polimorfa" e "mercato multidimensionale": cfr. U. Santino e G. La Fiura, *L'impresa mafiosa. Dall'Italia agli Stati Uniti*, Milano, Franco Angeli, 1990.
- ¹⁸ È il linguaggio di M. Castells, *The Informational City. Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process*, Oxford, Blackwell, 1989, in particolare p. 348.
- ¹⁹ Si veda *Turn up the lights* (inserto speciale sulle città), in "The Economist", 29 luglio 1995, p.18.
- ²⁰ K. Ohmae, *The Rise of Region State*, in "Foreign Affairs", primavera 1993, pp. 78-87.
- ²¹ Si veda F.W. Carter, *Dubrovnik (Ragusa). A City-Classic State*, London, Seminar Press, 1972, specie la carta a p. 551.
- ²² Così si chiude il classico e misconosciuto lavoro di E. Churchill Semple, *The Geography of the Mediterranean Region. Its Relation to Ancient History*, New York, Holt and Company, 1931, p. 706.
- ²³ R. Debray, *La puissance et les rêves*, Paris, Gallimard, 1984, p. 144.



Mediterraneo ed Europa: un laboratorio per un progetto di sviluppo economico e sicurezza del territorio

1. In un pianeta caratterizzato da profondi dualismi economici e sociali con vistose situazioni di rischio e di degrado ambientale, il Mediterraneo costituisce, ad un tempo, un caso emblematico e rappresentativo a scala locale della più generale situazione planetaria e un potenziale laboratorio di "sviluppo sostenibile".

Mediterraneo ed Europa: un progetto comune? è il quesito contenuto nel tema del nostro convegno; ebbene: "Ricordiamoci, come ha scritto Pedrag Matveievic, che lungo le coste del Mediterraneo passava la via della seta, s'incrociavano le vie del sale e delle spezie, degli olii e dei profumi, dell'ambra e degli ornamenti, degli attrezzi e delle armi, della sapienza e della conoscenza, dell'arte e della scienza. Gli empori ellenici erano ad un tempo mercati e ambasciate. Lungo le strade romane si diffondevano il potere e la civiltà. Dal territorio asiatico sono giunti i profeti e le religioni. Sul Mediterraneo è stata concepita l'Europa" (Matveievic, 1991).

Dunque, non può non esserci comunanza di interessi e, quindi, anche di fini e di progetti per realizzarli; non può non esservi un progetto comune: a meno di non voler rinnegare quel concepimento di cui scrive Matveievic.

Sul Mediterraneo è stata concepita l'Europa, ma i paesi del Mediterraneo, ha scritto Pierre George, "sono rimasti una terra di arcaismi sia in Europa (in Spagna, nel Mezzogiorno d'Italia, nella parte meridionale della penisola balcanica) sia sulla costa occidentale dell'Asia, sia nel Maghreb". George scriveva in questi termini oltre trenta anni fa, la situazione si è sicuramente evoluta, ma il ritardo di sviluppo economico e sociale di quei paesi resta ancora consistente (George, 1968).

Eppure duemila anni fa, ma già da più tempo, il centro dello sviluppo economico era saldamente fissato nel bacino del Mediterraneo, "culla della civiltà occidentale"; sede di residenze, di produzione di alimenti e merci, di traffici, di cultura. Perché negli ultimi 1500 anni quel centro si è andato progressivamente e decisamente spostando verso l'Europa continentale?

Potremmo cominciare a rispondere che lo spostamento della centralità è avvenuto di pari passo con la trasformazione della società da agricola in industriale, da rurale in urbana. Con questa trasformazione i "bisogni" sono mutati e i paesi che hanno potuto e saputo soddisfarli più compiutamente e rapidamente sono passati all'avanguardia dello sviluppo economico e sociale.

Potremmo dire ancora, con una annotazione forse un po' rischiosa, che lo spostamento della centralità è avvenuto con il passaggio da un'economia e da un modo di vita in discreta simbiosi con l'ambiente naturale ad un'altra e ad un altro in progressiva contrapposizione a quell'ambiente.

In sintesi, potremmo anche dire che il primo tipo di sviluppo era "sostenibile" da quell'ambiente in termini di utilizzazione delle risorse e di produzione di rifiuti e di emissioni inquinanti ed era compatibile con le caratteristiche naturali dello stesso.

Via via che i bisogni sono mutati e hanno chiesto beni diversi per essere soddisfatti i quali avevano bisogno di risorse diverse per essere prodotti e differenti modi di produzione per essere realizzati, si sono cominciate a gettare le basi per la progressiva insostenibilità e incompatibilità.

La differenza sostanziale tra questi due mo-

menti sta nel fatto che la sostenibilità del primo "modello di sviluppo" si può misurare a scala locale, la insostenibilità del secondo, viceversa, si verifica per gli effetti alla scala planetaria.

I paesi del Mediterraneo hanno osservato passivamente questi mutamenti. Perché?

Secondo alcuni ciò è avvenuto perché essi non hanno saputo o potuto "valorizzare l'ambiente naturale in un modo moderno" né "continuare a vivere in questo ambiente alle stesse condizioni di prima". Questa incapacità e questa impossibilità spiegano perché quei paesi, "sono rimasti una terra di arcaismi" o, comunque, hanno ancora un consistente divario da colmare.

Tuttavia è anche vero che le possibilità di realizzare lo sviluppo sono oggi ben diverse e più numerose di un tempo e molto più numerosi sono i paesi che possono sperare di sfruttarle. Le "chiavi" che aprono le porte della crescita economica in questo secolo sono state usate. Non sempre per aprire le porte giuste, ma sono state usate.

Ha scritto Fernand Braudel, con riferimento alla geografia del Mediterraneo, "Dite montagna e l'eco dovunque risponde: austerità, asprezza, vita arretrata e popolazione rada. Dite: la pianura; e la medesima eco risponderà: abbondanza, facilità, ricchezza, dolcezza di vita".

Sul modello ricordato da Braudel, le chiavi di cui dicevo sono state usate soprattutto lungo la pianeggiante fascia costiera - urbanizzata ormai per oltre il 90% della sua estensione lunga 45.000 chilometri - dove vivono circa 500 milioni di persone cui si aggiungono ogni anno quasi 200 milioni di turisti.

L'uso di queste differenti chiavi ha aperto altre porte sulla via dello sviluppo o, se si preferisce, della "crescita economica" e vi ha fatto passare molta più gente di quanta non riuscisse a passarne prima attraverso le porte del sottosviluppo. In questo modo si è scoperto che non vi sono risorse sufficienti per la crescita di tutti e che l'ingresso di nuovi paesi nella categoria di quelli sviluppati o in via di sviluppo ha anche aperto una nuova falla nella sostenibilità planetaria della crescita economica. Infatti tutti questi paesi andando ad ampliare la sfera dei paesi produttori e consumatori di merci e produttori di rifiuti ed emissioni inquinanti, sono andati ad arricchire la schiera di quanti hanno gettato le premesse per l'ecocatastrofe paventata dal Mit nel primo Rapporto al Club di Roma.

Oggi la "stazionarietà" proposta da quei ricercatori nel loro famoso rapporto non è più oggetto di discussione; almeno non nei termini in cui era stata prospettata nel 1970. Tuttavia la crescita senza limiti è stata da allora criminalizzata. Si confonde gene-

ralmente tra sviluppo e crescita, si ha pudore a parlare di sviluppo senza "temperare" questo termine con qualche aggettivo che ne attutisca in qualche modo la "brutalità" e si è cominciato a parlare di sostenibilità e compatibilità dello sviluppo.

Poi si è anche detto giustamente che non sempre lo sviluppo viene adeguatamente misurato e si è visto che, ragionando in termini di "essere" ed "avere", quello che conta non è tanto lo sviluppo economico tradizionalmente inteso, ma quello umano. (*Human Development Report*, 1994).

Ma, il tipo di sviluppo che aveva la sua centralità nel Mediterraneo 2000 anni fa era davvero sostenibile?

Non del tutto se si tengono nella dovuta considerazione la ricostruzione dei problemi ecologici nell'antichità fatta, tra gli altri, da Karl-Wilhelm Weeber (1991) e se si dà il peso che merita alla ipotesi di Braudel, secondo il quale una delle cause della caduta dell'impero romano d'occidente starebbe nel progressivo disboscamento delle sue foreste.

Tuttavia si può ben dire che l'agricoltura e l'artigianato, e il fiorire delle seconde case di imperatori e patrizi romani, ad esempio lungo il litorale flegreo della Campania, erano sicuramente compatibili con le amenità ambientali di quel litorale e con quelle disseminate, prevalentemente ma non esclusivamente, lungo tutto l'arco costiero mediterraneo; si può altrettanto correttamente dire che le risorse utilizzate in quel "modello di sviluppo" erano tutte rinnovabili e, quindi, erano alla base di una forma di sviluppo riproducibile o, come si dice oggi, "sostenibile".

Anche per questo, se si considera che a dire montagna l'eco rispondeva nel modo di cui ha scritto Braudel, si capisce ulteriormente perché uomini e attività si siano addensati, ma soprattutto si addensino oggi (dopo aver vinto la paura dei saraceni e i problemi della malaria) prevalentemente lungo la costa.

Le amenità naturali alle quali si è aggiunta un'eccezionale quantità di prodotti della cultura materiale, costituiscono una risorsa, un serbatoio di quelle che si definiscono "risorse ambientali" di cui è soprattutto ricco per varietà qualità e quantità, il Mezzogiorno d'Italia.

Dopo gli ozii dei patrizi romani, e le ammirate descrizioni dei viaggiatori del Grand Tour, queste risorse sino ad oggi hanno alimentato solo più o meno inconsistenti flussi turistici. Ma possono essere la molla per dare consistenza ai generalmente vaghi discorsi sulla sostenibilità.

Infatti quelle risorse, in discreta simbiosi con le quali si è realizzato il primo modello di sviluppo,



oggi sono particolarmente appetite dall'industria e dal terziario avanzato. Settori economici per i quali quelle risorse costituiscono un "irresistibile" fattore di localizzazione.

2. Ma, l'ambiente mediterraneo non è solo costituito dalla contrapposizione pianura/montagna e dalla presenza di un'eccezionale dotazione di amenità ambientali (*amenity resources*). Esso ha anche un'altra rilevante caratteristica consistente nel diffuso e variegato rischio naturale (eruzioni vulcaniche, terremoti, desertificazione). Il rischio, cioè, provocato da quell'insieme di fenomeni potenzialmente calamitosi innescati dalla natura e con i quali si cerca di realizzare l'obiettivo della convivenza.

Nell'affrontare questo problema si può cominciare col far riferimento ad una domanda ricorrente tra gli studiosi della storia e dell'archeologia del Mediterraneo: come e perché è scomparsa la civiltà minoica dell'isola di Creta intorno al 1450 a.C.?

Gli indizi più consistenti fanno pensare al non distante (120 chilometri) vulcano dell'isola di Santorini, l'antica Thera, il quale, circa 3500 anni fa fu protagonista di una tremenda esplosione la cui violenza è calcolata in quattro volte maggiore quella drammatica del Krakatoa nel 1883. L'esplosione del vulcano di Santorini, come ricorda Fernand Braudel, "seppellì Creta sotto cumuli di cenere ardenti che gli scavi riportano alla luce e che per molto tempo impedirono le culture" (Braudel, 1994; Santoianni, 1996). È verosimile che la eccezionale quantità di gas e polveri immessi nell'atmosfera abbiano formato una nube allungatasi sino alla Siria e all'Egitto e che sia proprio questa la nube che oscurando il sole per un paio di giorni, provocò l'oscurità che favorì la fuga degli ebrei dall'Egitto (Esodo, 13, 31-32).

Per dovere va detto che la tesi che mette in relazione la scomparsa della civiltà minoica con l'esplosione di Santorini non è universalmente accettata e va verificata; tuttavia essa è quanto meno significativa del ruolo dei disastri naturali nella vita delle civiltà mediterranee che "hanno continuato a vivere, dai primordi della storia e fino ai giorni nostri, sotto la minaccia costante delle eruzioni vulcaniche e dei terremoti" (Braudel, 1985).

La complessità morfologica del bacino del Mediterraneo; la complessità politica, sociale ed economica dei suoi Paesi; la variegata situazione ambientale, sono tutti elementi che sottolineano la opportunità, se non la necessità, di un approccio globale al problema del rischio naturale; vale a dire di un approccio che non si limiti all'analisi

di singoli casi locali ma si allarghi a quella delle interazioni tra gli stessi.

Il Mediterraneo si può definire un mare chiuso da montagne. Questa caratteristica della grande quantità di monti, insieme con i terremoti che interessano tutti i paesi del "bacino" e con i numerosi vulcani, sono la testimonianza di quella che Braudel ha definito una "geologia ribollente".

Sono ancora parecchi i vulcani attivi in area mediterranea: in Italia (il Vesuvio e i Campi flegrei in Campania; lo Stromboli, Vulcano e l'Etna in Sicilia); in Grecia (Santorini, Nisyros e Methana); in Turchia (Nemrut Dagi). La loro irrequietezza passata, presente e, prevedibilmente, futura è tale da segnare tratti consistenti della vita delle popolazioni delle terre su cui incombe la loro presenza: il Vesuvio e il Santorini in modo particolare.

Le eruzioni vulcaniche costituiscono il fenomeno naturale potenzialmente più devastante, ma anche uno di quelli che consentono migliori margini di prevedibilità.

In più, il bacino mediterraneo è caratterizzato in vaste aree della sua regione da un'intensa attività sismica: la sola Italia ha registrato negli ultimi trecento anni oltre 100.000 movimenti sismici per secolo. Tuttavia anche i terremoti che sembrerebbero le catastrofi imprevedibili per eccellenza presentano, invece, una certa percentuale di prevedibilità e, soprattutto, un'elevata possibilità di prevenzione dei danni.

Per questo motivo i paesi del Mediterraneo posseggono centri nazionali di monitoraggio sismico e sono protagonisti di iniziative di collaborazione a scala regionale e transnazionale: il Centro Sismologico Mediterraneo Europeo (CSME); la rete di installazioni MEDNET; il consorzio ORFEUS costituiscono altrettanti strumenti di monitoraggio e di rapida segnalazione di terremoti in Europa con particolare riguardo all'area mediterranea. Nel settore della ricerca degli standards per la costruzione degli edifici e delle opere pubbliche, è attivo un programma - il Global Seismic Hazard Assessment Program (GSHAP) - realizzato nell'ambito del Decennio Internazionale per la Riduzione dei Disastri Naturali delle Nazioni Unite con particolare attenzione ad alcune aree campione del Mediterraneo quali lo stretto di Gibilterra, l'Adriatico, il Mediterraneo orientale. Prevalentemente a carattere nazionale sono gli studi per la riduzione del rischio sismico. Pochi sono i programmi che coinvolgono più ampie zone del Bacino: il programma di cooperazione UNDRR/UNDP SEISMED, il programma PAMERAR dell'Unesco, l'Open Partial Agreement on Major Risks del Consiglio d'Europa.

Tuttavia, malgrado la discreta quantità di programmi esistenti, nei fatti non si può dire che si sia realizzata un'azione coordinata e manca una struttura unica a livello istituzionale in grado di monitorare e gestire il rischio sismico.

Se la caratteristica dei terremoti è la repentinità del fenomeno, più lenta, subdola e complessa è la desertificazione, un'altra calamità che coinvolge l'intero bacino, come riconosciuto dalla Convenzione delle Nazioni Unite per la Lotta alla Desertificazione, Allegato IV *Mediterraneo del Nord* (CCD 1994).

È questo un problema serio che coinvolge tutti i Paesi del bacino: della riva Nord e, ancor più, della riva sud. La desertificazione indica non solo la "avanzata del deserto" (desertizzazione), ma un fenomeno ancor più vasto che è quello del progressivo isterilirsi dei suoli per motivi diversi. In area mediterranea il problema riguarda in modo significativo, l'Africa settentrionale e i paesi del Nord mediterraneo.

Le rive del Mediterraneo sono le aree che hanno visto nascere l'agricoltura e le sue pratiche sono diventate da millenni parte integrante dell'ambiente fisico e culturale. Come è noto esistono strette relazioni fra i sistemi agricoli e la desertificazione: soprattutto per quanto riguarda perdita di suolo, riduzione della fertilità complessiva, e distruzione della sostanza organica del suolo. Quest'ultimo fattore è il più importante indicatore della desertificazione in quanto è legato alla fertilità in generale.

Generalmente l'incostanza degli eventi meteorici nell'area mediterranea, specialmente nella zona meridionale è stata considerata un'importante causa di desertificazione. Per questo motivo i temuti mutamenti climatici vengono considerati un ulteriore elemento di preoccupazione per il loro impatto sull'ampliamento del fenomeno specialmente se si considera che per il 2100 si potrebbe registrare una sensibile riduzione delle precipitazioni nel nord del Mediterraneo ed una tropicalizzazione degli eventi nella riva sud.

Tuttavia i mutamenti climatici non sono l'unico indicatore significativo. Come già detto, particolare rilievo tra questi si tende oggi a dare all'azione umana che ha profondamente segnato l'ambiente mediterraneo rendendolo più "debole" ed esposto al rischio di desertificazione, specialmente in seguito allo spopolamento e all'abbandono di territori diventati inospitali.

Se questa è la realtà che accomuna soprattutto le aree della riva Sud, non minore preoccupazione si nutre per la riva Nord nella quale vaste aree presentano problemi di degradazione del suolo

ed elevato rischio di desertificazione. Fenomeni, peraltro, che ancor più in quest'area sono strettamente legati ad un modello di sviluppo manifestamente non "sostenibile".

Nel complesso, l'area mediterranea, dopo le foreste tropicali, rappresenta una delle aree a maggiore fragilità ambientale. Come evidenziato dal citato Allegato IV della Convenzione per la Lotta alla Desertificazione (CCD, 1994), essa è caratterizzata da condizioni climatiche semiaride in vaste aree; suoli poveri con marcata tendenza all'erosione; rilievi irregolari con versanti scoscesi e paesaggi molto diversificati; grande perdita di copertura vegetale a causa dei frequenti incendi; crisi dell'agricoltura tradizionale con conseguente abbandono delle terre e deterioramento del suolo; sfruttamento eccessivo delle risorse idriche; concentrazione delle attività economiche nelle zone costiere (Lopez-Bermudez, 1997). In questo quadro sono comprese anche alcune aree del Mediterraneo del Nord considerate seriamente interessate dalla desertificazione.

Tra queste anche l'Italia – regione di "collegamento" tra il Sud e il Nord del mediterraneo – è coinvolta dal fenomeno. In particolare, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna sono le regioni in cui il processo di desertificazione è già evidente. In totale si calcola che oltre un quarto del territorio italiano è esposto ad un elevato rischio di erosione che costituisce uno dei sintomi più significativi della desertificazione. Un'attenzione particolare per i problemi di desertificazione di una delle aree più colpite dell'Europa mediterranea è dovuta al Guadalentín nel sud-est della Spagna dove la riduzione delle precipitazioni è stato un forte elemento di accelerazione del fenomeno.

Le dimensioni del problema sono ormai tali da avere indotto le Nazioni Unite a promuovere iniziative forti per combattere il rischio ormai dilagante. Durante la Conferenza di Rio de Janeiro tra l'altro, è stato raggiunto l'accordo di fare istituire dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite un Comitato intergovernativo di negoziazione col compito di elaborare un documento giuridicamente impegnativo. In seguito il 17 giugno 1994 è stata adottata a Parigi la Convenzione delle Nazioni Unite contro la *Desertificazione nei paesi gravemente colpiti dalla siccità e/o dalla desertificazione, in particolare in Africa*, che è entrata in vigore il 26 dicembre 1996. Questo documento ha come scopo principale l'adozione di strategie basate sulla gestione sostenibile del suolo e mira a dare un'importanza particolare all'ambiente economico-sociale come condizione essenziale per un'efficace lotta contro la desertificazione.



Come si vede, c'è sufficiente materia per dire che il Mediterraneo si può considerare un *laboratorio* nel quale sperimentare e realizzare un progetto di sviluppo economico che ha come fondamentale premessa la restituzione di vivibilità all'ambiente e di sicurezza al territorio.

Bibliografia

Braudel F., *Il Mediterraneo*, Bompiani, Milano, 1994.
CCD, *United Nations Convention to Combat Desertification ...*, Inte-

rim Secretariat for the Convention to Combat Desertification, Geneva, Executive Center 1994.
Faggi P., *La desertificazione. Geografia di una crisi ambientale*, Milano, Etas Libri, 1991.
Filippazzi S., *Alle origini della desertificazione*, in "Ecologia politica" gennaio-giugno 1996; id. *Desertificazione*, Napoli, Cuen, 1999.
George P., *Il mondo attuale*, Milano, Il Saggiatore, 1968.
Lopez-Bermudez F., *Gli indicatori della desertificazione nei paesi mediterranei dell'Europa*, in "Genio rurale", n.6, 1997.
Matveievic P., *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Milano, Garzanti, 1991.
Santojanni F., *Disastri*, Firenze, Giunti, 1996.
Weeber C., *Smog sull'Attica*, Milano, Garzanti, 1991.



La dimensione urbana per l'integrazione Mediterraneo-Europa

All'interno del complesso tema che vede il Mediterraneo oggetto di questo incontro di studio, vorrei proporre alcuni spunti di riflessione sul ruolo della città mediterranea nel più ampio contesto europeo.

Il periodo storico che stiamo attraversando è senza dubbio interessante e ricco di mutamenti che, in modo più o meno eclatante, modificano l'economia, la società e lo stile di vita delle popolazioni. Stiamo vivendo la fine di tante certezze, di primati acquisiti, in un clima culturale assai complesso e in trasformazione, governato da diverse politiche e soprattutto da processi di crescente competizione sollecitati dalla globalizzazione dei mercati.

In particolare l'Europa si trova al centro di scenari e prospettive di evoluzione molto variegati, determinati da una nuova dimensione geo-politica: alle superpotenze si sono affiancati e riaccesi i nazionalismi che sembravano ormai sopiti, in una modificazione continua degli assetti globali del sistema.

Alcune regioni e in particolare alcune città, che nel passato avevano perso il loro valore economico e politico, a causa di una generale strategia mirante a portare verso l'Europa continentale attività economiche e interessi politici, nell'attuale crescente processo di competizione stanno tornando ad affacciarsi nello scenario internazionale. Infatti, soprattutto le aree costiere, da quelle portoghesi a quelle spagnole e francesi, sembrano avere ritrovato il motore del loro progresso e una nuova attrattività: vedi il caso di Barcellona o di Lisbona, fino a Bilbao, il cui fenomeno ha persino generato il termine "Bilbaoism" per indicare questa nuova strategia dello sviluppo.

Il fattore comune per tutte le città che sono riuscite a conquistare una loro centralità è la riqualificazione territoriale, iniziata in occasione di particolari avvenimenti e diventata fattore strategico, elemento di differenziazione degli spazi e strumento di competitività. La possibilità di successo di tale itinerario è tuttavia condizionata dall'approccio politico-istituzionale; infatti se il progetto è unicamente finalizzato all'accaparramento di contributi economici legati a taluni eventi internazionali e allo sfruttamento banale della "occasione", il risultato sarà molto scarso e di breve durata. Vale la pena di ricordare a questo proposito il caso di Genova che, in occasione delle Colombiadi, aveva cercato di trovare una nuova dimensione di attrattività e un nuovo modello di sbocco al mare valorizzando la vecchia area portuale senza, tuttavia, ottenere un grande risultato, proprio per la frammentarietà degli interventi e la mancanza di una visione globale del problema.

Al contrario, se la città saprà cogliere una particolare occasione per inserire una nuova logica di sviluppo competitivo che, partendo dai finanziamenti occasionali, sia in grado di trascinare gli interessi privati e nuovi investitori nel territorio, mirando a riqualificare in senso globale il suo spazio e la sua funzionalità, allora si sarà passati dalla "città delle occasioni" alle "occasioni per la città", come è avvenuto per Barcellona con i Giochi Olimpici del 1992¹.

Il solo fatto di avere consolidato nel passato un primato urbano, oggi non è più elemento necessario e sufficiente per garantire il mantenimento dello stesso primato nel futuro. È, invece, vero che la città di oggi è molto più sensibile all'ambiente



esterno e può altrettanto rapidamente decadere fino a perdere posizioni nel tempo conquistate, mentre in altri casi, realtà urbane fino a pochi anni fa marginali, riescono a progredire in quanto attente a cogliere le nuove possibilità e, con l'adeguato supporto politico-istituzionale, a trasformarle in una pianificazione strategica per la valorizzazione dell'intero proprio territorio.

Anche se non si può parlare di differenze strutturali di fondo tra la città europea continentale e quella affacciata sul Mediterraneo, è più corretto affermare che esistono invece variegazioni culturali che hanno dato origine a città diverse.

Diversità e unicità sono proprio le caratteristiche della civiltà europea che devono essere mantenute e salvaguardate. Rappresentano, quindi, la ricchezza culturale specifica per quel tipo di storia che si è andata stratificando nel corso dei secoli e che oggi occorre preservare e valorizzare poiché costituisce quel tratto distintivo che altre società, con sviluppo più recente, ci invidiano e si sforzano di riprodurre e di imitare.

Un altro vantaggio competitivo per le città mediterranee è soprattutto legato alla loro indubbia fama, diffusa nei secoli attraverso la letteratura, le immagini e il resoconto dei viaggiatori che, ieri come oggi, hanno rappresentato e rappresentano lo strumento di comunicazione più efficace per la diffusione della conoscenza di paesaggi e di centri urbani.

Attualmente, in uno spazio dominato dalla mobilità e dalla tecnologia avanzata, la distanza in termini fisici non è più elemento di marginalizzazione e la struttura economica che si va configurando è in grado di mettere sullo stesso piano aree geografiche che in precedenza erano emarginate proprio a causa della loro posizione. Succede, anzi, che alcuni territori, non ancora toccati dal processo di industrializzazione, possano godere di vantaggi, soprattutto ambientali, di notevole rilevanza in questa prospettiva di sviluppo innovativo, a patto che non si limitino a utilizzare la propria immagine codificata nel tempo, ma che sappiano dare una risposta funzionale alle nuove richieste.

L'organizzazione territoriale delle città del Mediterraneo è imperniata essenzialmente su centri storici che devono senza alcun dubbio essere conservati e rinnovati, evitando di comprometterne, per quanto possibile, il significato storico e, nel contempo, devono sapersi adattare al continuo cambiamento dello stile di vita della popolazione ed inoltre avere la capacità di sapersi promuovere, anche con operazioni di marketing territoriale e con una nuova intraprendenza da parte delle istituzioni locali.

La città, infatti, si può proporre come un vero e proprio "prodotto di mercato". Può essere venduta per attrarre nuove imprese e investimenti, utilizzando la sua immagine, le particolarità storico-paesaggistiche, gestendo ed incentivando un turismo al passo con il cambiamento.

In realtà, negli ultimi anni, mentre la complessità avrebbe richiesto una crescente attenzione a tutte le caratteristiche urbane e territoriali, si è invece cominciato a perdere di vista il sistema città ponendo l'attenzione ad alcune sue parti, anziché all'intero contesto e dando maggiore risalto ad alcuni problemi che via via occorreva risolvere. Si è finito per parlare prevalentemente di "città dell'emergenza": da quella ambientale, al traffico, a quella legata ai processi migratori. Invece, oggi, questo orientamento non è più accettabile, poiché è indispensabile che le città si mettano in condizione di essere sempre più competitive. Per fare ciò devono sapere sfruttare al meglio innanzi tutto le peculiarità locali, in quanto il contesto locale, spesso estremamente diversificato, è la chiave risolutiva per riuscire ad esaltare le "differenze" che devono essere valorizzate, arricchite dal sapere proprio di quel determinato luogo, dalla cultura e dalle tradizioni tipiche del Mediterraneo.

Le indagini microterritoriali e quelle storiche dimostrano nel contempo che occorre avere grande sensibilità e delicatezza nelle scelte, poiché certi modelli applicati in una città con successo, esportati in un diverso contesto territoriale non sempre ottengono gli stessi risultati. Vale per tutti ricordare il caso dell'industrializzazione nel Mezzogiorno degli anni Sessanta che, non solo non è stata sufficiente a sviluppare l'economia del territorio, così come era avvenuto nell'Europa continentale, ma in alcuni casi lo ha persino danneggiato.

Alla base di qualsiasi iniziativa per lo sviluppo è dunque indispensabile che ci sia una evoluzione dell'organizzazione complessiva della "governance" e questo vale in particolare per le città mediterranee.

Occorre fare molta attenzione su questo punto, che ritengo potrebbe costituire un grosso limite per lo sviluppo. Infatti, in una configurazione internazionale, bisogna eliminare tutti quegli aspetti connessi con la carenza di organizzazione, per non trovarsi in una posizione di secondo ordine rispetto ad altri contesti spaziali dove il sistema è invece efficiente e fattore vincente di attrazione territoriale. Anche se alcune mancanze dovute a disfunzioni possono, per certi versi, costituire elementi che il turista occasionale può interpretare come "folklore locale", per l'imprenditore o per il cittadino questi stessi limiti diventano sostanziali

al punto che possono condizionare gli investimenti da una città ad un'altra. In questo senso gli stessi interventi di rinnovamento urbano nei centri storici possono anche essere molto rischiosi se rivolti soltanto a trasferire nella periferia urbana alcune attività economiche che, fino ad oggi, sono state un supporto alla struttura di accoglienza delle città e hanno rappresentato un complemento per l'immagine stessa del centro e della sua fruibilità.

È opportuno ricordare alcuni problemi che gli urbanisti stanno cercando di risolvere: portare fuori dai confini urbani tutti quei servizi che hanno bisogno di mobilità e di accessibilità veicolare per salvare i centri storici dal traffico, fa correre il grosso rischio di togliere vitalità e attrattività a quelle stesse aree, costituite non solo dal tessuto monumentale e artistico, ma anche da particolari funzioni commerciali, dalle attività per il tempo libero e dal complesso di servizi di ristorazione e alloggio. Tutto un insieme di caratteristiche senza le quali le nostre città, specie quelle medio-piccole perdono molto del loro significato e della loro immagine.

Spesso le ristrutturazioni del tessuto storico denotano una mancanza di idee di fondo sulle modalità degli interventi che, il più delle volte, seguono ancora le strategie dello *zoning*, rischiando di ridurre la città contemporanea a una mera sommatoria di singoli oggetti architettonici, accostati in modo disorganico e finiscono per alimentare all'infinito conflitti culturali circa le modalità del riuso o della ristrutturazione di spazi urbani dismessi.

La città è invece qualche cosa di più di una serie più o meno articolata di oggetti funzionali. È un sistema complesso di elementi morfologici e antropici che devono continuamente riaggregarsi, scomporsi per poi ricomporsi, senza perdere di vista l'unità e sapendosi adattare, in tempi rapidi, al cambiamento della società.

Non è possibile operare senza la convinzione che ogni città, di piccola, media o grande dimensione ha una sua identità irripetibile e differente.

Occorre ripensare attentamente alla genesi della cultura europea che ha avuto la sua culla nel Mediterraneo e da cui si è andata espandendo verso il nord dell'Europa e infine verso le Americhe e gli altri continenti. Si deve tenere presente che le forme delle città, il disegno dei reticoli viari, l'organizzazione del verde, sono parte insostituibile della cultura mediterranea. Tuttavia, mentre sembra che si stia dimenticando che le nostre città sono protagoniste di secoli di storia e di avvenimenti che altri popoli ci invidiano, riscontriamo che, proprio in quei paesi dove il tessuto storico è

più recente, o dove si era già verificato un decadimento provocato da eventi politici o economici particolari, attraverso la valorizzazione dell'identità storica, è stato stimolato il senso di appartenenza della popolazione e il radicamento alla cultura locale, che ha innescato un interessante processo di rinascita urbana.

Esemplificatore di quanto sto dicendo è il caso di Bilbao in cui, pur non essendo stato facile, per la città, accettare un "monumento" come il Museo Guggenheim, progettato da F. Ghery, proprio perché inserito in una città industriale, tale intervento si è tradotto in una coraggiosa e vincente soluzione. Infatti, questa rottura con il passato, che significava la decadenza economica e sociale e una patina scura che aveva finito per ricoprire non solo il fiume o le case, ma anche la società, ha avuto il risultato di innescare la svolta significativa e l'inizio di una riconversione economica (dall'industria siderurgica alla tecnologia e alla ricerca), di una trasformazione radicale della città, che è stata ripulita e rinnovata, trasformandosi in centro urbano di attrazione turistica, per affari e per cultura.

Anche Barcellona, a partire dal già citato evento olimpico, ha realizzato una serie successiva di progetti di pianificazione strategica, di cui un'altro stralcio verrà realizzato entro il 2004, anno in cui Barcellona sarà capitale europea della Cultura, il cui risultato tangibile in termini di qualità urbana e livello di attrattività internazionale è davanti agli occhi di tutti e si commenta da solo.

Forse, nei due esempi citati, non è marginale considerare come le regioni in cui si trovano sia Bilbao che Barcellona siano la culla del nazionalismo basco e catalano: il senso di appartenenza e di identità nei due casi è diventato perciò il motivo di fondo per la ricerca di una affermazione.

Ritengo che un atteggiamento di questo genere possa essere premiante per qualunque città e in particolare, penso sia indispensabile per quanto si riferisce la realtà di cui stiamo trattando.

La riqualficazione urbana dovrebbe perciò essere usata come un elemento essenziale per raggiungere quel livello di competitività che sia in grado di inserire le nostre città del Mediterraneo nei grandi circuiti internazionali.

Il rinnovamento dovrebbe tuttavia essere visto non tanto come conseguenza, ma soprattutto come premessa per lo sviluppo. In questo senso la città storica rappresenta il soggetto, attraverso la cui densità e varietà, si potrà anche tentare di risolvere il problema dello "sviluppo sostenibile", lanciato negli anni '80 e tuttora al centro di un ampio e irrisolto dibattito.



Senza alcun dubbio questo sistema urbano, comune al bacino del Mediterraneo, si trova in un'area privilegiata. Ha una posizione geografica di tutto rilievo per clima e paesaggio naturale. È dotato di un patrimonio di beni culturali unico nel suo genere e per la sua diffusione territoriale. È permeato di una storia millenaria che si respira lungo tutti i percorsi e in tutti i centri urbani dal più piccolo al più grande. Le popolazioni avvertono un forte senso di appartenenza ai propri luoghi originari e tale disposizione è confermata dal fatto che, anche di fronte alle difficoltà economiche e alla disoccupazione e soltanto in caso di estrema necessità, gli abitanti di queste città si trasferiscono altrove per motivi di lavoro. Infine, esiste una generale preparazione intellettuale e culturale che è pronta a recepire il cambiamento e a superare un certo immobilismo, retaggio di un passato ormai finito.

Per il Mediterraneo si può parlare di una identità complessa e diversificata, espressa in quel variegato panorama di città, paesaggi e architetture, che ha portato un indiscusso contributo allo sviluppo degli insediamenti umani. La dimensione culturale deve, perciò, essere l'elemento chiave per la valorizzazione del Mediterraneo all'interno dell'Europa e per la stessa Europa nel contesto mondiale.

Per raggiungere un tale risultato, proviamo a riflettere sul significato che potrebbe assumere questo variegato bordo del mare, lungo tutto il bacino del Mediterraneo.

Saper leggere questo confine come "fibra nervosa" che coagula un sistema di regioni e di paesi che, pure nelle loro differenze, hanno da sempre costituito un contesto diverso dal resto del mondo, un universo sociale e geografico che, nell'immaginario collettivo degli antichi, finiva con le Colonne d'Ercole, può divenire la strategia vincente per un programma di sviluppo.

Il Mediterraneo che nel corso dei secoli è stato teatro di battaglie e di conquiste e che per primo ha vissuto le invasioni e i primi movimenti migratori di importanza epocale, può ritrovare ancora oggi questa unità, all'interno di un bacino che per la sua configurazione ci piace assimilare a un grande lago sul quale si affacciano una serie infinita di città.

Con questa prospettiva si potrebbe vendere il Mediterraneo come una sorta di "icona" da proporre nel mondo, un marchio di qualità all'interno del quale racchiudere tutte quelle specificità e quelle unicità che lo contraddistinguono (cultura, prodotti alimentari, monumenti, ecc.); Mediterraneo come forza autonoma, come "melting pot" di culture.

Anche il clima costituisce una delle caratteristiche che, non più collegata esclusivamente ad uno sviluppo "vacanziero", diventa il palcoscenico più favorevole per le iniziative di una società evoluta che, slegata ormai, attraverso la tecnologia, da un legame spaziale con il luogo di lavoro, ha comunque bisogno di trovare una residenza più gradevole, in un ambiente paesaggisticamente e climaticamente appagante.

Proviamo a riflettere sul caso della Florida che, in pochi anni, da luogo turistico per lo più legato alla residenza dei pensionati, attirati soprattutto dal clima, ma anche dal basso costo delle abitazioni, è divenuto oggi uno degli stati più all'avanguardia degli USA, per la presenza di centri ad alta tecnologia, di università e di imprese. È lo stato dove, oggi, si possono citare i più famosi esempi, in campo urbanistico e architettonico, realizzati per migliorare la qualità della vita della popolazione.

Attualmente, città come Orlando, Naples, Seaside, Amelia Island, solo per citarne qualcuna, sono divenute note in tutto il mondo non solo per quelle loro attrattive legate al tempo libero e al turismo, ma perché sono state sfruttate come insediamenti stabili per le nuove attività produttive e di servizio e promosse dalle numerose *real estates* che vi hanno costruito piccoli quartieri o intere città². Il cablaggio delle abitazioni e un comodo aeroporto a portata di mano è risultato spesso un mix vincente che ha permesso a numerose famiglie americane di viverci costantemente senza dovere rinunciare ai posti di lavoro e alle occupazioni site in aree differenti degli USA.

La società del nuovo millennio sta anche riscoprendo il mare! L'Europa intera deve sapersi riconciliare con il proprio mare, trasformando aree emergenti e degradate in luoghi desiderabili.

È indicativo, a questo proposito, l'enorme incremento e la progressiva diffusione del turismo nautico e delle crociere che non hanno più solo come destinazione le isole caraibiche, ma si stanno sviluppando sempre più nel Mare Mediterraneo, attirando una clientela non solo europea, ma anche proveniente da ogni parte del mondo³. I nuovi turisti, non chiedono più soltanto di vedere le città classiche dei tour in Europa, ma apprezzano sempre di più luoghi meno celebrati, ma dove si può ritrovare ancora una dimensione locale ricca di tradizione e di "sapore" diverso.

In questa società proiettata in un cyberspazio sempre più ampio e alla portata di tutti, l'individuo colto ed evoluto cerca di ritrovare i ritmi più umani, soprattutto per quanto riguarda la scelta del luogo e del tipo di abitazione e in relazione al suo tempo libero.

Non è difficile ipotizzare in un prossimo futuro un rapporto con l'ambiente più meditato, più maturo e armonioso. Si stanno, infatti, sempre più scoprendo nuovi modi anche di fare vacanza nei casali di campagna, negli agriturismo, nei borghi marinari lontano dai clamori delle folle di vacanzieri.

Il Mediterraneo deve sapersi presentare nel contesto internazionale riproponendo quell'antica seduzione che per secoli aveva trascinato schiere di appassionati che vi si trasferivano, provenendo dal centro Europa, per "respirare" quell'atmosfera unica e del tutto particolare.

Anche l'immagine delle città, perciò, deve ritrovare quel particolare rilievo che ha affascinato per secoli i viaggiatori. A volte elementi negativi del passato, come ad esempio certi ritardi economici regionali, causati da differenziali di carattere economico o da motivi di distanza fisica dai baricentri internazionali, possono, oggi, invece essere un fattore strategico di sviluppo economico.

Non più, perciò, un Mediterraneo "confinato nella memoria e nelle buone letture", ma un ambiente e un crogiuolo di comuni interessi.

L'alta tecnologia, ad esempio, che ha bisogno per i parchi scientifici di aree particolarmente indenni dall'inquinamento, indispensabili per alcune tecnologie produttive e che, più in generale, richiede spazi ad elevata qualità ambientale, unitamente a contesti urbani consolidati storicamente e dotati di strutture culturali e educative adeguate, sta scoprendo i numerosi vantaggi competitivi offerti dai territori ubicati in alcune delle nostre regioni (è recente proprio il caso della Sicilia).

È evidente quali e quanti benefici potrebbero derivare da queste innovazioni che, soprattutto, potrebbero diventare lo strumento della valorizzazione di una crescente popolazione di giovani laureati che oggi devono andare a proporre la loro specializzazione lontano non solo dal luogo in cui si sono formati, ma più spesso al di fuori della stessa nazione.

Con questa consapevolezza, costruire una Europa "sostenibile" può non essere più soltanto una bella immagine o un'utopia.

Le istituzioni, anche se in modo spesso disorganico, a partire dalla Unione Europea¹, ma soprattutto i governi locali, con un approccio strategico che sia improntato ad una analisi del posizionamento competitivo delle proprie città nel contesto europeo, possono riuscire in questa impresa, a patto che, dagli investitori potenziali, ai progetti complementari, fino ad arrivare alle modalità di utilizzo di parte del valore creato per potenziare l'armatura urbana, si operi per costruire ed offrire

servizi organizzati a scala internazionale. Inoltre, le sfide future per le città ed il carattere vincente delle loro strategie saranno necessariamente connessi con le capacità di creare relazioni territoriali e alleanze tra i centri urbani che, partendo dalla implementazione di funzioni di eccellenza innovative all'interno dei territori locali, sappiano proiettarle nel sistema globale.

L'integrazione è dunque possibile, ma solo a determinate condizioni. Diversamente non si riusciranno a cogliere in tempo reale le dinamiche del cambiamento e non si saprà adeguare i territori alle nuove esigenze del mercato. La marginalizzazione e la chiusura rispetto ai baricentri economici internazionali potrà, allora, fare arretrare le città con un danno che, inevitabilmente, ricadrà sulla popolazione e sulle dinamiche sociali.

È necessario che l'Europa della Comunità si riconcili con la propria geografia e, principalmente, col proprio mare interno. Questo taglio particolare con cui analizzare le trasformazioni in atto, può aiutare a comprendere ed accettare una Europa ancora diseguale, in cui le varie parti rimangono in competizione tra loro, purché le disparità stimolino le iniziative e le idee per superare gli ostacoli.

In questo quadro dinamico le città saranno i laboratori attraverso cui riuscire a progettare l'Europa futura, tenendo conto che, entro i prossimi vent'anni, l'ottantanove per cento della popolazione europea vivrà nelle aree urbanizzate.

Note

¹ I giochi olimpici del 1992 hanno rappresentato per Barcellona la sfida di un rinnovamento urbano importantissimo, che è andato ben oltre la costruzione della nuova area urbana del Villaggio Olimpico. L'occasione del 1992 ha segnato la riconciliazione della città con il mare attraverso la ristrutturazione de la Ciutat Vella ed il miglioramento delle infrastrutture pubbliche che hanno inciso fortemente sull'immagine della città, trasformando il nuovo fronte mare in uno spazio pubblico con un porto, spiagge attrezzate, servizi per il tempo libero. Il risanamento de la Ciutat Vella si era riproposto alcune priorità: migliorare le condizioni di vita nella zona, combattere le ineguaglianze sociali, promuovere il rinnovamento delle abitazioni, migliorare gli spazi pubblici e stimolare la partecipazione dei cittadini puntando su una Pianificazione strategica integrata e su un forte potere politico, catalizzatore della forza sociale, economica e culturale locale. Le Olimpiadi dunque hanno segnato solo l'inizio di un processo di "rinascimento urbano" tanto importante da costituire un esempio a livello internazionale e che ha fatto recentemente designare Barcellona "città modello" tanto da essere insignita della Royal Gold Medal, il più antico e prestigioso premio di architettura del mondo, assegnato dal Royal Institute of British Architects.

² Si veda in proposito F. Miani, *Una proiezione postmoderna del paesaggio urbano*, in G. Andreotti (a cura di), *Geografia culturale: idee ed esperienze*, Trento, Artimedia, 2000.



³ Il settore croceristico con baricentro nel Mediterraneo, che i più quotati osservatori considerano l'area di sviluppo oggi più promettente, si trova in una fase di prorompente crescita. Proprio in questo ambito l'Italia gioca un ruolo di comprimaria perché, attualmente, grazie a Fincantieri, è la maggiore produttrice mondiale di navi da crociera e può vantare la compagnia leader in tale bacino che è la Costa Crociere. Genova è diventata la capitale mondiale delle navi da crociera e dei traghetti, dopo che ha iniziato ad ospitare la *Seatrade Mediterranean Cruise & Ferry Convention*, una mostra convegno internazionale a cadenza biennale che riunisce i maggiori esperti del settore e che quest'anno è alla sua terza edizione. Occorre ricordare che il comparto turistico legato alle crociere coinvolge una serie articolata di attori economici: dalle compagnie di navigazione ai cantieri, dai fornitori ai porti fino agli agenti di viaggio e ai tour operators che organizzano le escursioni a terra, coinvolgendo a loro volta il settore dei servizi a scala locale. Ne deriva un'enorme possibilità di sviluppo che deve essere attentamente valutata e progettata per non perdere una occasione di estrema rilevanza per la valorizzazione del territorio.

⁴ Esiste in proposito una varietà notevole di strumenti e pro-

grammi di intervento a scala comunitaria, regionale e locale: dagli "accordi di programma" usati nel sud, ai programmi Urban finanziati dall'UE, fino alle iniziative delle singole Regioni. Lo sviluppo policentrico delle città europee, ad esempio è l'idea forte e unificante delle politiche territoriali europee, che si articola in tre direttive comunitarie recepite nello SSSE (Schema di Sviluppo Spaziale europeo): un sistema urbano europeo policentrico fondato sul partenariato città-campagna; un sistema di infrastrutture a sostegno dello sviluppo policentrico; una gestione delle risorse naturali e culturali capace di conservare e valorizzare diversità e identità locali come fattori di uno sviluppo sostenibile multicentrico. Ne risulta enfatizzato il ruolo delle città, o meglio dei sistemi locali urbano-rurali, come componenti di base della trama territoriale, cioè di quelle entità che lo SPES definisce European Functional Urban Areas. In questa prospettiva presentata recentemente al convegno *Europolis. Sistemi Urbani Europei* svoltosi a Torino nel marzo del 2000, è stato ribadito che le città diventano di fatto le unità di base dello sviluppo territoriale europeo non tanto in termini passivi, cioè come destinatari privilegiati di azioni e interventi, ma piuttosto come attori collettivi, capaci di produrre sviluppo e coesione territoriale.

Mediterraneo ed Europa: identità culturali e chiusure territoriali

Per meglio catturare l'ambito evocato dai due termini geografici sui quali si impernia questo incontro, vorrei iniziare con qualche definizione offerta da alcuni pensatori europei¹. Per delimitare l'ambito territoriale mediterraneo, Predrag Matvejevic, ad esempio, – citando testi turchi del '400 – si riferisce ad una fitogeografia dell'olivo². È una definizione dello spazio mediterraneo fondata sulla condivisione di un clima e di una coltura che è senz'altro dotata di una forte carica simbolica e che al tempo stesso consente di circoscrivere con una certa precisione un ambito spaziale che altrimenti resterebbe assai più vago. Tuttavia essa non sembra rendere conto di quegli specifici aspetti culturali che l'impiego del termine "Mediterraneo" in sé evoca. A questo riguardo Nietzsche scriveva: "Il Mediterraneo è una fede nel Sud"³ e forse con questa affermazione anticipava quanto Paul Valéry nel suo *L'Européen* del '22⁴ avrebbe affermato essere la base comune che contraddistingue tutti gli Europei: le comuni radici nel pensiero greco, la condivisa esperienza del dominio romano e della religione cristiana. Questi tre tratti culturali che per Valéry sarebbero fondativi del carattere europeo rappresentano infatti tre fenomeni che originariamente si sono manifestati proprio sulle sponde del Mediterraneo. E quindi vorremmo pensare il Mediterraneo non solo come luogo della varietà culturale per eccellenza, in quanto mediatore degli scambi tra terre e civiltà, ma come origine stessa di civiltà e culture che a partire da esso hanno esteso la propria influenza verso l'Europa continentale per poi espandersi e prolungarsi alla scala globale.

Cacciari ricorda come vi sia stata un'epoca nella quale non vi era discontinuità culturale tra gli arcipelaghi delle isole dell'Egeo e l'Oriente e rintraccia nei "Persiani" di Eschilo il mito della biforcazione originaria tra Asia ed Europa, simbolicamente ritratte come due cavalle del carro di Serse⁵. Così, potrebbe essere interessante analizzare anche quanto il Mare Mediterraneo, introducendo una discontinuità territoriale nello spazio geografico, abbia storicamente svolto una funzione di barriera protettiva rispetto alle influenze delle civiltà asiatiche, meno esperte nella navigazione, consentendo alle comunità locali che vi si affacciavano di crescere e svilupparsi relativamente protette in un habitat ospitale ed eventualmente di propagarsi con maggior rapidità anche grazie alle proprie capacità marinare. Mentre più a Nord la continuità territoriale dell'Europa continentale con l'Asia poteva consentire alle popolazioni dell'Asia di spingersi ad Ovest fino ad invadere l'impero romano accelerandone la caduta e finendo in parte per sostituirvisi. Tuttavia un'analisi storica di questo genere mi sembra trascenda lo spazio di un convegno che, proponendo nel suo titolo la relazione tra Mediterraneo ed Europa, mi spinge soprattutto a riflettere sul tema delle identità culturali, del rapporto fra identità e territorio e quindi anche sulla nostra stessa identità, in questo specifico momento storico.

Per avvicinare questa dimensione vorrei riferirmi in astratto al modello gottmanniano, che spiega il territorio come fenomeno "psico-somatico"⁶. Questo modello, come è noto, articola la comparimentazione dello spazio geografico-politico alla



luce del costante dialogo e conflitto tra due fattori determinanti: la circolazione e l'iconografia⁷. Questa definizione da un lato implica allo stesso tempo la duplice nozione di spazio interno ed esterno ad una data comunità (sia in relazione al movimento che all'iconografia) e dall'altro introduce come elemento determinante un'altra duplice nozione: quella di stabilità ed instabilità in relazione alla comunità territoriale considerata.

In questa mia lettura del modello di Gottmann⁸, il fatto stesso che una comunità – evidentemente sedentaria – possa continuare a definirsi tale può essere analizzato dunque in funzione delle sue capacità di mantenere uno stato di relativo equilibrio o stabilità territoriale⁹. Perché ciò possa avvenire, essa dovrà distinguere il proprio spazio interno - che verrà in qualche forma organizzato e delimitato da dei confini - dallo spazio esterno alla comunità stessa. I due termini di interno ed esterno si troveranno dunque in una costante dialettica di influenze reciproche: la comunità dovrà garantirsi l'accesso a e la disponibilità di quelle risorse interne necessarie alla propria sopravvivenza o procacciarsene di nuove all'esterno o ancora consentire a flussi esterni di penetrare lo spazio interno della comunità per portare nuove risorse dall'esterno. Quest'ultimo aspetto implica anche che essa dovrà proteggere il proprio spazio interno da eventuali fonti di instabilità prodotte da un eccessivo aumento della circolazione dall'esterno verso l'interno.

In questo senso, si può immaginare che questo dialogo tra esterno e interno, condotto attraverso quei confini che identificano l'ambito territoriale specifico di quella comunità, e attraverso il quale si determinano gli scambi nell'uno e nell'altro senso, sia il luogo dove si gioca la partita tra instabilità e stabilità e che di quest'ultima ne costituisca dunque il principale indicatore. Tutti questi sono naturalmente termini fluidi e vanno presi in quanto tali, ma, seguendo il modello di Gottmann, possiamo immaginare che una comunità riesca a mantenere la propria coesione interna e la propria identità in quanto tale – quindi identità anche con il territorio – solo fino a quando l'instabilità esterna non cresca al punto da comprometterne la stabilità interna. Vi è una soglia oltre la quale questa instabilità esterna produce e innesca delle catene di cambiamenti all'interno che la comunità stessa non è più in grado di gestire senza alterare strutturalmente la propria stessa identità. È proprio allora che entra in gioco il fattore dell'iconografia – quell'insieme astratto di simboli e credenze che contribuiscono a radicare una data co-

munità al proprio territorio – svolgendo la fondamentale funzione di opporsi all'eccesso di cambiamento e ad essa si farà appello ogni volta che l'aumento della circolazione dall'esterno verso l'interno metta in crisi le identità territoriali.

In estrema sintesi, questi due termini della stabilità e instabilità articolano una dialettica di apertura e di chiusura dello spazio geografico-politico. Più la situazione interna sarà stabile e più la comunità potrà mantenere un certo grado di apertura e di scambi con l'esterno, aprendo il territorio e insieme allargando la propria iconografia agli influssi esterni. Allo stesso modo, più la situazione esterna diverrà instabile e i flussi di circolazione dall'esterno verso l'interno aumenteranno al punto da mettere in gioco l'equilibrio interno ad una data comunità, e più essa si troverà di fronte al problema di dover rispondere all'eccesso di cambiamento portato dall'aumento della circolazione e quindi a dover ridefinire la propria identità, reagendo spesso sia attraverso un rafforzamento della propria particolare iconografia – che ne consolidi la propria identità in senso territoriale – sia attraverso una maggiore chiusura dei propri confini, per reazione all'eccesso di cambiamento.

Questo modello, che ho tentato sommariamente di delineare, mi sembra possa essere utilmente applicato a rappresentare la situazione italiana, nelle sue dimensioni europee e mediterranee a partire dalla seconda metà del '900. Infatti, come è noto, nel corso di tutta la Guerra Fredda vi era alla scala globale un equilibrio bipolare che garantiva una certa stabilità interna a ciascuna delle comunità nazionali schierate, in Europa occidentale, con gli Stati Uniti, e all'Italia in particolare, grazie al fatto che si sapeva chiaramente dove correva il confine tra Ovest ed Est. Vi erano certamente altri focolai locali di conflitto dove le due superpotenze si confrontavano, aree a rischio che si tentava di tenere sotto controllo, tuttavia per oltre 40 anni in Europa occidentale è stato possibile godere di una pace e di una stabilità garantite proprio da questo assetto bipolare che definiva molto bene i singoli confini nazionali in relazione alla scala globale. È grazie a questa pace e a questa stabilità garantite dall'esterno che è stato possibile progettare l'utopia di una comunità europea, che allargasse progressivamente il senso dell'identità territoriale delle diverse comunità nazionali coinvolte e insieme ne cominciasse a costruire le fondamenta istituzionali, ricalcando il proprio modello in buona parte su quello statunitense, anche se,

mi sembra, in un'ottica più centralizzatrice, "alla Francese" ¹⁰.

Con la fine della Guerra Fredda, il crollo della cortina di ferro, la sconfitta dell'Unione Sovietica e dei paesi di quell'orbita e infine con l'esplosione della federazione jugoslava, l'instabilità in Europa è salita improvvisamente. Insieme al tracollo politico-economico, l'apertura dei confini e il conseguente aumento dei flussi della circolazione hanno necessariamente prodotto un aumento dell'instabilità ad Est, che si è poi ripercossa ad Ovest, manifestandosi ad esempio in un aumento dei flussi migratori, e che in definitiva ha necessariamente innescato il problema di rimettere in questione le identità europee. Esattamente come prevede il modello tracciato da Gottmann, in Europa orientale questo quadro di instabilità ha portato al risorgere dei nazionalismi, all'appello alle iconografie nazionali, mentre l'Europa occidentale ha imboccato una strada, in qualche misura, analoga, ma ad una scala differente. Non si tratta qui tanto di attribuire all'insorgere di fenomeni localistici una importanza più ampia di quanto essi non meritino (cosa che è puntualmente avvenuta). Fenomeni come la Lega Nord possono essere in buona parte spiegati proprio come una reazione di chiusura territoriale all'eccesso di cambiamento esterno, che si accompagna ad una volontà di riaffermazione delle identità locali che può spingersi fino a demonizzare il governo centrale, il Mezzogiorno o gli Albanesi, riuniti in un'unico fascio di differenze, accomunati dall'accusa di sottrarre risorse preziose al Nord. Né mi pare sufficiente la pur giusta via verso una "Europa delle regioni" ¹¹ che punti a costruire una mediazione istituzionale tra il livello locale e quello sovranazionale.

Il punto è che anche in Europa occidentale al problema dell'eccesso di flussi di circolazione provenienti dall'Est e dal Sud che hanno posto quindi un problema di destabilizzazione per le identità, si è risposto facendo appello quasi nostalgicamente non allo stato nazione – che dopo le esperienze dei nazionalismi del passato sarebbe stato naturalmente un passo indietro – ma appellandosi ad una mitizzata Unione Europea, pur concepita in buona parte come perfezionamento di un'Europa occidentale che somiglia troppo all'immagine di se stessa durante la Guerra Fredda. Si è manifestata così una chiusura territoriale, anche se praticata non tanto a livello dei singoli confini nazionali (al di là dei diversi tentativi di regolamentare i flussi migratori extra-comunitari) ma a partire proprio

dalla definizione di ciò che è comunitario e di ciò che è extra-comunitario.

Si potrà obiettare che dopo gli accordi di Schengen, l'apertura dei confini interni ha sicuramente portato ad un miglioramento della circolazione interna all'Europa occidentale. Tuttavia questo aspetto non è in contraddizione ma risponde al modello gottmanniano: è quello che Gottmann chiama il miglioramento dell'accessibilità interna allo spazio di una comunità. Ed è quanto può accadere quando la frontiera verso l'esterno si chiude: all'interno la circolazione migliora.

Tuttavia una chiusura vi è stata, e mi sembra sia avvenuta e stia continuando a manifestarsi pur in modi differenti proprio verso Est e verso Sud. La frontiera fra ciò che è comunitario e occidentale e ciò che è europeo orientale ed extracomunitario è oggi molto più netta. Quasi si volesse regressivamente ricostruire verso Est e prolungare verso Sud quella cortina di ferro che per quarant'anni ha protetto la crescita e lo sviluppo dell'Europa dell'Ovest. E ciò è visibile proprio in relazione ai confini. Per un cittadino di nazionalità italiana era possibile raggiungere in automobile l'India partendo dal proprio paese, attraverso i Balcani, la Turchia, l'Iran, l'Afghanistan e il Pakistan negli anni '70, più di quanto non lo sia oggi, con l'intero percorso minato da guerre, conflitti e tensioni di varia natura. Allo stesso modo se fino agli anni '80 era necessario un visto di ingresso per entrare negli Stati Uniti, oggi è invece sufficiente il semplice passaporto.

Questa separazione più netta che vorrebbe ridurre l'Europa alla sola Europa occidentale, nega dunque l'identità di Europei a tutti quei cittadini che, pur rispondendo ai tre requisiti indicati da Valery, nella Guerra Fredda si sono trovati ad abitare quegli Stati schierati dalla parte "sbagliata". E con ciò nega loro anche la possibilità di colmare rapidamente il divario economico creatosi durante la Guerra Fredda, lasciandoli in parte al loro destino, che se non è quello di ripercorrere il cammino degli Stati-nazione, già intrapreso nell'Europa dell'Ovest, li ha lasciati a lungo in balia di dittatori come quello di Belgrado, salvo poi, quando la situazione esca dal controllo, fare ricorso all'intervento militare alleato. Così, seguendo il modello gottmanniano, bisognerebbe concludere che – se si è potuto giungere al bombardamento di Belgrado e alla guerra – è forse perché troppo a lungo si è continuato a ritenere quella parte d'Eu-



ropa altra da noi e diversa dalla nostra identità di Europei.

Questa chiusura territoriale si è accompagnata naturalmente al rafforzamento dell'iconografia, in questo caso non quella nazionale dei singoli stati, ma quella di un'Europa intesa come super-nazione lontana da quell'Europa di Valery che affonda le sue radici nel Mediterraneo. L'introduzione della moneta unica, al di là di tutti i vantaggi tecnici ed economici che ci auguriamo potrà portare, manifesta una sua forte valenza simbolica ed identitaria per le comunità nazionali che vi hanno preso parte, e che è stata tra l'altro utilizzata strumentalmente come obiettivo politico¹². E questo appellarsi ad un'iconografia unificante, pur nell'ottica di trascendere i singoli stati-nazione in direzione di una super-nazione, appartiene ancora allo stesso segno della paura del cambiamento e del rafforzamento delle iconografie, che si accompagnano alla chiusura territoriale in risposta alle minacce esterne.

E se questo processo colpisce un'Europa che, per quanto frammentata e frammentaria, dovrebbe pur comprendere in sé elementi di quelle comuni radici storico-culturali formulate da Valery, la difficoltà è ancora maggiore per quanto riguarda l'allargamento dell'identità europea fino a comprendere una più ampia identità mediterranea, la quale al suo interno contiene anche importanti elementi storicamente poco integrati nella cultura europea, come l'Islam. Non possiamo certo pensare il mondo mediterraneo prescindendo dalla civiltà araba, che ne ha rappresentato uno degli ultimi grandi tentativi di unificazione. E se la nostra profonda ignoranza della cultura islamica viene a strutturare una barriera culturale tra questi due mondi, la difficoltà sarà anche maggiore in quanto non si tratta soltanto della nostra distanza culturale verso il mondo islamico, ma anche di quella del mondo islamico nei confronti del nostro mondo¹³.

In questo processo di rafforzamento di una super-iconografia europea e di aumento della chiusura territoriale verso l'esterno, l'identità italiana rischia di trovarsi schiacciata all'interno di un'identità europea dicotomizzata dal proprio oriente perché svuotata del senso delle proprie origini, ed insieme incapace di riallacciare le relazioni con la sponda Sud del Mediterraneo. Se questo processo dovesse continuare, la nostra penisola rischia di trasformarsi in uno splendido *cul-de-sac*, anziché nella piattaforma da cui media-

re culturalmente le relazioni con tutta la sponda orientale e meridionale del Mediterraneo. Continuando a proiettare la nostra identità territoriale principalmente verso Nord e verso Ovest, rischiamo di rinunciare alla nostra posizione di mediazione geografica e, in definitiva, di "periferizzarci". In questo senso è interessante l'affermazione di Franco Farinelli secondo il quale il processo di occidentalizzazione può essere considerato come una sorta di mediterraneizzazione differita, così tanto differita da rischiare di perdere memoria delle proprie origini. Se il "centro" del mondo gravita altrove, non si tratta tanto di rinunciare a rafforzare le relazioni con esso (in questo caso gli Stati Uniti) a partire da un'ipotesi di Europa che, pur oscillando tra imitazione e crisi di rigetto, è da tempo avviata ad "americanizzarsi", per ora almeno in superficie. Il punto è che insieme è necessario riequilibrare le relazioni ad Est e a Sud, ma questo non può avvenire a prescindere dalla concezione di un reale piano di investimenti economici, culturali e politici verso quel mondo che si pone oggi come il nostro esterno, altrimenti a causa di un problema di identità culturale rischiamo di non essere pronti a gestire le sfide destabilizzanti poste dall'aumento dell'instabilità lungo quelle frontiere e di reagire ad essa con una chiusura che può portare all'isolamento, mentre i grandi flussi della circolazione transitano altrove, a partire dal crocevia dei Balcani.

Il Mediterraneo ha ripreso ad essere sinonimo di confine anziché ispirare l'orizzonte concettuale degli investimenti che originano dalla penisola italiana. Matvejevic infatti ricorda come non tutte le civiltà che si siano affacciate su questo bacino abbiano avuto una buona relazione con questo mare. Molte di esse e per prima l'intera tradizione giudaico-cristiana, hanno a lungo inteso il mare come una minaccia da cui proteggersi. Platone, sapendo quanto il mare potesse essere fonte di cambiamento e instabilità, voleva la sua *polis* ideale lontana dal mare. E forse è proprio questo mare che ci separa culturalmente dall'Africa, che pur essendo il luogo dove è apparsa la nostra specie¹⁴ resta oggi l'ambito geografico sociale più isolato.

Nelle parole di Aristotele e nella pratica del suo allievo Alessandro, invece, il mare è inteso come risorsa di comunicazione e di scambio ed in definitiva per il potere, e la storia mostra come su questo mare si sia fondata la fortuna di intere civiltà. Molti altri esempi nell'antichità testimoniano come il Mediterraneo svolgesse la funzione che oggi è propria di internet: era il luogo privilegiato di scambio per le civiltà, le informazioni, le merci, il cambia-

mento. Oggi che internet esiste ed è disponibile (Fig. 1), dobbiamo ritrovare questa capacità di vivere e di convivere con questo mare e di sfruttare la ricchezza offerta dalla varietà culturale rappresentata da tutte le comunità che vi si affacciano.

Nell'epoca dei satelliti, quando dalla piana del Fucino è possibile irradiare via satellite l'intero bacino del Mediterraneo con una sola trasmissio-

ne, vorrei concludere proponendo infine questa immagine della rete dei cavi sottomarini che sono attualmente già in funzione o in progetto che riguarda l'intero bacino. Questa immagine (Fig. 2) che appartiene ad una carta ad una scala più piccola, vede i principali collegamenti mondiali stringere tra loro le due sponde atlantiche: quella europea e quella nord americana da una parte, così come altrove avvicina le due sponde del Pacifico.

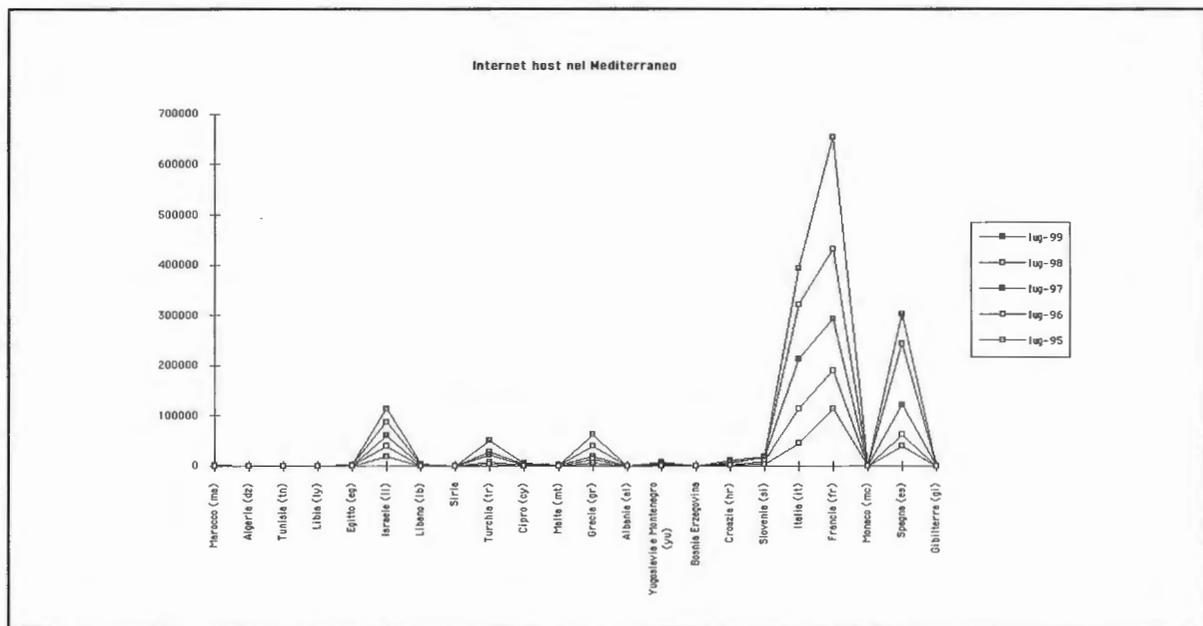


Fig. 1 - La crescita degli Internet host dal 1995 al 1999 relativa ai paesi che si affacciano sul Mediterraneo mostra chiaramente il divario tra i paesi che si affacciano sulle due sponde settentrionale e meridionale. Dati: © Network Wizards. Elaborazione grafica dell'autore.

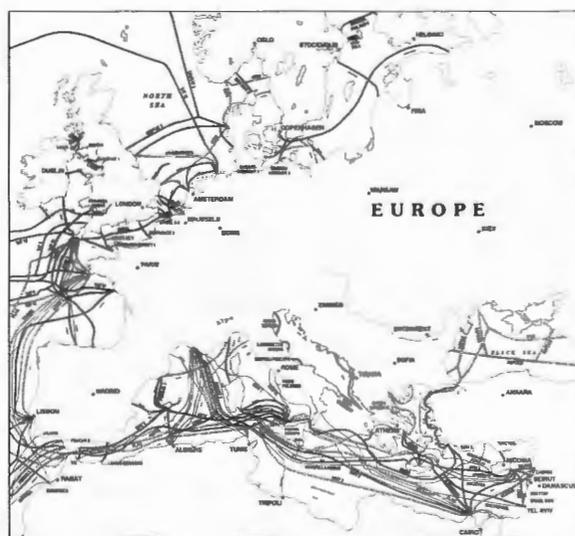


Fig. 2 - Carta dei cavi sottomarini per telecomunicazioni nel bacino del Mediterraneo. In rosso i cavi in fibra ottica attualmente in funzione, in giallo quelli progettati o in costruzione. Courtesy: © Cable & Wireless Global Marine.

Note

¹ Vedi anche Fernand Braudel, *La Méditerranée*, Paris Flammarion (1986)

² Matvejevic, Predrag. *Breviario mediterraneo*, Milano Garzanti (1991)

³ Citato in Matvejevic, Predrag, "Preghiera per un mare". *Sistema Terra*, anno 2, n°1 (1993)

⁴ Il testo di Paul Valéry: *Note ou L'Européen* è l'estratto di una conferenza tenuta all'Università di Zurigo il 15 novembre 1922. Esso è apparso in apertura del numero del 15 luglio 1924 della *Revue universelle*, pp. 129-142, con il titolo *Caractères de l'esprit européen*. Ed è stato poi ristampato in: P. Valéry, *Oeuvres Complètes*, Bibliothèque de la Pléiade, Paris Gallimard.

⁵ Cacciari, Massimo. *Per una geo-filosofia d'Europa*, Milano Adelphi (1993).

⁶ Vedi ad esempio: Jean Gottmann, *The Significance of Territory*, Charlottesville University Press of Virginia (1973), p. 15.

⁷ I due fattori della circolazione e dell'iconografia nel pensiero di Gottmann si riferiscono in particolare alla circolazione di persone, merci, informazione, denaro, eserciti, etc. da una parte e all'insieme di simboli astratti che contribuiscono a radicare una comunità al suo territorio dall'altro. Questo modello binario è stato proposto la prima volta in un articolo del 1951, dal titolo "Geography and International Relations", apparso in lingua inglese su *World Politics*, Vol. II, no.2 alle pp. 153-73. Esso è stato trattato con maggior ampiezza nel volume *La Politique des États et leur géographie*, (Paris, A. Colin) uscito in lingua francese l'anno seguente (1952). Una breve sintesi in inglese del quale è stata lo stesso anno riproposta in lingua inglese: "The Political partitioning of our World: an attempt at analysis", *World Politics*, Vol. IV, no 4, pp. 512-9.

⁸ Vedi: Luca Muscarà. "Innovazione tecnologica, spazio e rappresentazione: appunti per una telegeografia", *Geotema*, Anno II N° 3, pp. 46-56, Bologna (1996); (1998 a). "Les 'mots justes' de Jean Gottmann". *Cybergeo*, Paris, France, N. 54, 26.03.98, 15 p. (<http://www.cybergeo.presse.fr>) e (1998 b). "The Atlantic transhumance of Jean Gottmann and the development of his spatial theory". *Finisterra*, Lisboa, Portugal, Vol. 33, N°65, pp.159-172.

⁹ Negli anni '80 Gottmann ritorna sul modello che aveva formulato all'inizio degli anni '50 ponendo esplicitamente in relazione quel modello al concetto di stabilità. Vedi ad esempio i seguenti articoli: Jean Gottmann (1980). "Spatial partitioning and the politician's wisdom". *International Political Science Review*, SAGE, Beverly Hills, 1 (4), pp. 432-55; (1982) "The basic problem of Political Geography: the organization of space and the search for stability" *Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geografie*, 73, no. 6, pp. 340-9; e (1984) "Space, Freedom and Stability", *International Political Science Review*, SAGE, Beverly Hills, 5 (2), pp. 117-24.

¹⁰ Vedi Lucio Castellano. "Osservazioni di un viaggiatore in Russia". In: *La politica della moltitudine*, ManifestoLibri, Roma, (1997) pp. 15-48.

¹¹ Vedi ad esempio: Jean Labasse. *Quelles Régions pour l'Europe?*, Paris Flammarion (1994); e Ian Scargill. *Planning the Regions: A European perspective*, Oxford (1994).

¹² Vedi anche: Mabel Berezin, "The Euro Is More Than Money: Converting Currency, Exchanging Identity, and Selling Citizenship in Post-Maastricht Europe", *Center for Society and Economy Policy Newsletter*, Vol. 1, Issue 1, Spring 2000 (<http://www.bus.umich.edu/cse/mba.html>)

¹³ A questo riguardo, un letterato marocchino, Kilito, docente di estetica all'Università di Rabat, osservava come in tutte le traduzioni dei testi classici dal greco antico all'arabo, fino alla fine del '700, fosse stato perduto il significato del termine "tra-

gicomico". Non riuscendo a tradurre questo ossimoro senza sacrificare uno dei due termini presenti, Kilito rilevava come la cultura araba in qualche modo, non abbia potuto disporre per secoli della nozione di tragicomico. Il senso del tragico era noto così come il senso del comico, ma, non vi era la capacità di tenere assieme questi due elementi in un unico concetto. Questo esempio è solo per illustrare come alle differenze e alle diffidenze che vi sono da parte nostra verso quel mondo, vadano sommate anche quelle che evidentemente anche quel mondo porta nei nostri confronti.

¹⁴ Vedi: Luca e Francesco Cavalli-Sforza, *Chi Siamo, la storia della diversità umana*, Milano Mondadori, (1993), 408 pp.

Bibliografia

- Agnew, John, 1991. *Luogo e Politica*, Unicopli, Milano.
- Berezin, Mabel, 2000. "The Euro Is More Than Money: Converting Currency, Exchanging Identity, and Selling Citizenship in Post-Maastricht Europe", *Center for Society and Economy Policy Newsletter*, Vol. 1, Issue 1, Spring 2000 (<http://www.bus.umich.edu/cse/mba.html>)
- Braudel, Fernand, 1973. *Scritti sulla storia*, Mondadori, Milano.
- Cacciari, Massimo, 1993. *Per una geo-filosofia d'Europa*, Adelphi, Milano.
- Campione, Giuseppe, La frontiera mediterranea tra attese ed oblii.
- Castellano, Lucio, 1997. *La politica della moltitudine*, ManifestoLibri, Roma
- Cavalli-Sforza, Luca e Francesco, 1993. *Chi Siamo, la storia della diversità umana*, Milano Mondadori, 408 pp.
- Gottmann, Jean, 1951. "Geography and International Relations", *World Politics*, Vol. II, n. 2: 153-73.
- Gottmann, Jean, 1952a. *La Politique des États et leur géographie*, Paris, A. Colin.
- Gottmann, Jean, 1952b. "The Political partitioning of our World: an attempt at analysis", *World Politics*, Vol. IV, n. 4: 512-9.
- Gottmann, Jean, 1973. *The Significance of Territory*, Charlottesville, University Press of Virginia.
- Gottmann, Jean, 1975. "The evolution of the concept of Territory", *Social Science Information*, Paris, 1975, XIV-3/4: 29-47.
- Gottmann, Jean, 1980a. "Confronting Centre and Periphery", in *Centre and Periphery: Spatial Variation in Politics* (ed. J.Gottmann), Beverly Hills and London, SAGE Publications: 11-25.
- Gottmann, Jean, 1980b. "Organizing and reorganizing space", in *Centre and Periphery: Spatial Variation in Politics* (ed. J.Gottmann), Beverly Hills and London, SAGE Publications: 217-24.
- Gottmann, Jean, 1980c. "Spatial partitioning and the politician's wisdom". *International Political Science Review*, SAGE, Beverly Hills, 1 (4): 432-55
- Gottmann, Jean, 1982. "The basic problem of Political Geography: the organization of space and the search for stability" *Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geografie*, 73, n. 6: 340-9.
- Gottmann, Jean, 1984. "Space, Freedom and Stability", *International Political Science Review*, SAGE, Beverly Hills, 5 (2): 117-24
- Labasse Jean, 1994. *Quelles Régions pour l'Europe?*, Paris Flammarion
- Matvejevic, Predrag, 1991. *Breviario mediterraneo*, Milano Garzanti.
- Matvejevic, Predrag, 1993, "Preghiera per un mare". *Sistema Terra*, anno 2, n. 1.
- Muscarà, Calogero (a cura di) 1977. *Megalopoli Mediterranea*, Milano Franco Angeli.

- Muscarà, Luca, 1996. "Innovazione tecnologica, spazio e rappresentazione: appunti per una telegeografia". *Geotema*, Anno II n. 3: 46-56
- Muscarà, Luca, 1998 a. "Les 'mots justes' de Jean Gottmann". *Cybergeo* Paris, n. 54, 26.03.98: 15 p.
- Muscarà, Luca, 1998 b. "The Atlantic transhumance of Jean Gottmann and the development of his spatial theory". *Enisterra* Lisboa, Portugal, Vol. 33, n. 65, pp.159-172.
- Scargill Ian, 1994. *Planning the Regions: A European perspective*, Oxford.
- Valery, Paul, *Note ou L'Européen* (estratto di una conferenza tenuta all'Università di Zurigo il 15 novembre 1922). Il testo è apparso in apertura del numero del 15 luglio 1924 della *Revue universelle*, pp. 129-142, con il titolo *Caractères de l'esprit européen*. Ristampato in: Valery, P. *Oeuvres Complètes*, Bibliothèque de la Pléiade, Paris Gallimard.
-



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 scopriessimo 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 assegnata 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), *Alfabeta 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.

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'avvertono 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.

Mediterraneo e politica meridionalistica

A mettere insieme tutte le relazioni che sono state presentate a questo seminario, esse appaiono classificabili in almeno tre o quattro tipi di contributi scientifici, che durante i lavori si sono alternati senza alcun ordine che non fosse quello degli iscritti a parlare. Alcuni contributi, di grande rilievo storico, hanno indagato sul variare di significato della parola e del concetto di Mediterraneo e delle sue relazioni con il contiguo e talora correlato variare di significato della parola e del concetto di Europa. Dal punto di vista teorico l'interesse si è incentrato soprattutto sul variare di significato del concetto di territorialità, tenuto conto di quanto sta avvenendo particolarmente nel mondo della comunicazione e non solo di esso.

I contributi politicamente più pregnanti hanno cominciato ad interrogarsi sulle nuove relazioni tra Europa e Mediterraneo. E cioè, in ultima analisi, sui caratteri nuovi che ogni politica di sviluppo dell'economia e della vita locale deve assumere in questo contesto geografico e politico, se vuol essere adeguata alle nuove condizioni. Non a caso i più attenti tra i nostri meridionalisti hanno rilevato subito, e talora assai prima che la moneta comune diventasse operante, che l'entrata a far parte dell'unione monetaria, per quanto auspicabile per altri versi, avrebbe modificato a fondo il problema del nostro Sud all'interno dei cambiamenti ricadenti sull'intera economia nazionale. Con l'unione monetaria avremmo perduto quel differenziale inflattivo che in ben altre occasioni aveva consentito alla nostra economia di godere di una posizione di vantaggio relativo.

Lo ha ricordato l'On. Giorgio La Malfa al Congresso di Chianciano testé concluso. Non solo, ma l'intera questione meridionale avrebbe cambiato di volto, dal momento che i caratteri dell'economia reale entro cui si colloca e si giustifica la questione meridionale non sarebbero mutati, mentre i vincoli provenienti dall'Europa sarebbero stati nuovi, ci sarebbero stati sconosciuti, avrebbero portato alla luce le arretratezze e le difficoltà del nostro modello di crescita avrebbero comportato una incisiva azione di politica economica nazionale.

Dichiarando fin dal titolo "Mediterraneo ed Europa: un progetto comune" la volontà di interrogarsi sulle condizioni di realizzabilità di una nuova azione meridionalistica collocata nel nuovo contesto, il convegno di Taormina deve essere considerato un primo contributo alla riformulazione di una politica nuova che tenga conto del mutato contesto. Questo contributo tenta di dare risposta a qualcuno dei numerosi interrogativi che esso pone. Che cosa è oggi il Mediterraneo nel confronto in atto con il mondo arabo? In questa prospettiva sarà l'Europa monetaria a spingere verso una politica unitaria, oppure si continuerà a procedere casualmente come è avvenuto quasi sempre finora? Avrò, questa ipotizzata politica il carattere che sembra aver assunto in occasione del caso Haider? Oppure sarà quello, sia pure assai discusso e contestato, della guerra del Kosovo? Non sono interrogativi di poco conto.



Una politica mediterranea in funzione meridionalistica

Il ruolo del Mediterraneo nella vita della Penisola non è certo nuovo. E se città e università come quelle di Messina ne vogliono ridiscutere i modi e i termini attuali è proprio perché in questi luoghi di passaggio e di scambio tra le varie porzioni del bacino che si è potuto misurare il suo impatto sul meridionalismo. Le relazioni politicamente più pregnanti del seminario sono state quelle che si sono interrogate, come si diceva, sul nuovo significato politico ed economico che Mediterraneo ed Europa stanno assumendo. Non casualmente infatti comincia a profilarsi la preoccupazione che non sia dalla politica mediterranea dell'Italia che potrà uscire la soluzione al problema del Mezzogiorno. E che addirittura le conseguenze di essa – dopo la costituzione dell'Europa monetaria, dopo l'affacciarsi di un nuovo ruolo politico-militare come quello emerso con la guerra del Kosovo, e finalmente dopo che la Penisola è diventata la più accessibile porta di ingresso in Europa degli extracomunitari – possano ricadere negativamente sulla questione meridionale.

L'interrogativo non nasce da oggi. E se le preoccupazioni per le ricadute dell'ingresso dell'Italia nell'Europa di Maastrich sono solo immaginate (anche se molto ragionevolmente) dai più accorti economisti e geografi, le preoccupazioni per la necessariamente diversa politica mediterranea che emergeranno dal nuovo contesto geopolitico cui si accennava hanno alle spalle una storia e delle ricadute sulla questione meridionale che non sono state certo esemplari. Richiamarle, anche se molto rapidamente, non è dunque tempo sprecato, benché cinquant'anni di cambiamenti tecnologici ed economici, politici e sociali costituiscano ai nostri giorni un arco di tempo che può apparire quasi millenario. Vi è stata infatti una sola volta in cui ciò è avvenuto. Poi le condizioni e le circostanze sono cambiate. Ma al cambiamento non è seguita una diversa politica mediterranea.

Non da oggi gli storici riconoscono che gli anni e le condizioni vissute dal nostro Paese all'indomani della fine della seconda guerra mondiale furono del tutto eccezionali. Uscita distrutta dalla guerra, ma con una classe dirigente di grande profilo e animata dalla spinta diffusa a richiamarsi al modello americano, sia nella versione popolare dei consumi che nel modello roosveltiano, l'Italia degli anni sessanta del secolo scorso imboccò un percorso che finirà per dar vita a quello che fu

chiamato il "miracolo economico". Particolarmente interessante apparve la possibilità di utilizzare i porti della Penisola nel quadro di una rinnovata siderurgia italiana, che non avendo le rigidità di Francia, Belgio e Germania dotate di risorse minerarie, si proponeva come siderurgia a ciclo integrale. In breve tempo l'Italia diventava così un Paese a siderurgia competitiva e Bagnoli e Taranto, nel Sud della Penisola, ne diventavano i nuovi piloni.

Non meno interessante la messa a profitto della stessa portualità italiana per lo sviluppo dell'industria della raffinazione e della petrolchimica, grazie alle vantaggiose condizioni di cui godeva il nostro Paese nei confronti del petrolio del Golfo. Almeno fino alla crisi del 1973, ciò comportò una importante industrializzazione costiera, anche in questo caso estesa a molti porti del Sud, e un intenso traffico in entrata e in uscita, che si affiancarono ad una forte ripresa delle ricerche minerarie e alla penetrazione dell'ENI in alcuni Paesi del Golfo produttori di petrolio. Nel complesso si trattò della prima politica mediterranea del Paese modellata in chiave meridionalistica non solo per le imprese che vi furono impiantate, ma soprattutto per il *background*, il salto di qualità costituito dal raggiunto convincimento che il Sud non era condannato ad una vocazione agrario-turistica, come la maggior parte delle sinistre pensava allora.

Non è qui possibile richiamare l'intero disegno e l'azione meridionalistica che in tutto questo svolsero Ugo La Malfa, Francesco Compagna e Pasquale Saraceno, così come non è possibile nemmeno sommariamente richiamare quali cambiamenti economici e politici si produssero nel Paese dopo la prima crisi del petrolio. Basterà ricordare tuttavia come il disegno unitario di prima abbia lasciato il posto alla faticosa e sfilacciata difesa di quanto sopravviveva, allo scollamento tra politica mediterranea e politica meridionalistica, ad un sostanziale disinteresse nei confronti della possibilità di mettere a profitto la funzione di frontiera tra mondo occidentale e mondo arabo. E al suo posto un benevolo occhio ideologico filo-arabo, antioccidentale e antiisraeliano o al più una qualche copertura dei nostri interessi in quella parte dell'istmo.

Una nuova politica mediterranea?

Se si esamina con un po' di attenzione quale è stata la politica estera che l'Italia ha attuato nel

Mediterraneo dopo la fine della fortunata stagione degli anni sessanta di cui abbiamo parlato ci si rende subito conto del perché la sua prospettiva meridionalistica lasci molto perplessi. Prima che esplodessero come bombe della seconda guerra mondiale, casualmente rinvenute nel fondo di un mare, le situazioni più recenti della nuova posizione geopolitica della Penisola e delle pressioni lungo le sue coste di una crescente immigrazione, la nostra politica sul fronte mediterraneo si riduceva a ben poca cosa. La preoccupazione maggiore che animava i vari nostri presidenti del Consiglio e ministri degli Esteri era che, in nome degli interessi italiani da proteggere nei Paesi del petrolio, non si prendessero posizioni troppo rigide nei confronti dei Paesi arabi.

Nel sottofondo ideologico tuttavia emergeva qualcosa di più, perché nel rapporto relativo ai Paesi arabi venivano privilegiate tutte le prese di posizione che ne difendessero il valore per rispetto ad una cultura e ad una civiltà occidentale che veniva spesso confusa con il peggior capitalismo. In fondo, forse, non era tanto il mondo arabo in sé che questa linea difendeva, quanto piuttosto che facendo così ci si schierava dalla parte di quella Unione Sovietica che, nel Golfo, difendendo gli Arabi, attuava la sua strategia di guerra fredda nei confronti dell'Occidente. E, come è noto, nonostante le alleanze ufficiali e le scelte di fondo compiute dal nostro Paese, il rimpianto andava verso il "socialismo reale" e quel mondo dove si riteneva che risiedesse la soluzione di tutti i problemi. Così la scelta filo-araba nascondeva la scelta filo-sovietica e la spaccatura del nostro Paese rispetto all'appartenenza al mondo occidentale.

Ma non era una politica mediterranea, bensì il modo in cui, in mancanza di una politica, si trasferiva sul piano internazionale il conflitto interno al Paese. Così poteva succedere che, nonostante Sigonella, e nonostante il conflitto croato per la Bosnia, la chiamata in causa italiana nella guerra del Kosovo scoppiasse come un fulmine a ciel sereno. E prima ancora che ci si riavesse dalla sorpresa, si ripresentarono in campo con indomito vigore le posizioni ideologiche stesse che avevano sorretto le scelte mediterranee precedenti. La guerra del Kosovo trovò subito da noi i difensori di Milosevic e del suo diritto ad operare come egli avesse ritenuto più conveniente ed opportuno fare all'interno dei confini del proprio Stato. Si doveva tener conto infatti che le pretese dei Kossovani si manifestavano proprio in quella che doveva essere considerata la culla della grande Serbia e

tenuto conto che le "cattive" bombe della Nato, oltre ad essere "imprecise", colpivano le povere popolazioni inerti di Belgrado. Così sosteneva una di queste posizioni politiche. Accanto a questa difesa del diritto degli Stati-nazione ad operare a propria discrezione all'interno del proprio territorio di giurisdizione, emergevano poi altre posizioni per le quali l'intervento della Nato doveva essere respinto in quanto animato o dalle cattive intenzioni statunitensi o, peggio ancora, da precisi interessi degli Stati europei che avevano orientato la scelta statunitense di entrare in guerra con la Serbia. Sulla punta delle baionette della Nato, sosteneva questa tesi, veniva brandito un immenso mercato futuro. Senza dire infine della posizione per la quale la guerra della Nato era sbagliata perché non aveva perseguito gli obiettivi per i quali era stata scatenata: essa non era stata in grado infatti di porre fine ai soprusi, alle malversazioni e ai mille crimini che erano stati compiuti nei confronti dei Kossovani. E perciò doveva essere considerata inutile oltre che dannosa.

Così la scelta del governo D'Alema era mal digerita da una composita maggioranza che ospitava al suo interno tutte o quasi tutte le posizioni oltranziste nei confronti della scelta della Nato e molte delle sue prese di posizione avevano dovuto contare sul sostegno *bipartisan* dell'opposizione per potersi attuare. Si capisce dunque che la nuova prospettiva geo-politica dell'Italia portata in luce dalla guerra del Kosovo non abbia assunto ancora le fattezze che spettano ad essa. Quelle cioè della messa a punto di una strategia mediterranea connessa al fatto che l'Italia è diventata una terra di confine e come tale abbisogna che i suoi rapporti con i Paesi confinanti, direttamente o indirettamente, non possano essere abbandonati alla casualità occasionale dei diversi accadimenti e delle diverse circostanze. Non a caso la nostra presenza nelle terre della Serbia sottoposte al governo della Nato è tra le più significative. E non a caso gli Stati Uniti hanno chiesto e ottenuto di rafforzare quella base di Aviano da cui sono partiti molti dei *raids* notturni degli aerei della Nato.

Si aggiunga che – a parte gli specifici interessi economici di cui il Mediterraneo continua ad essere portatore e non solo nel caso del petrolio e del gas ma anche di molte altre risorse comprese quelle della posizione geografica – il bacino entro cui siamo immersi è diventato oggi la linea di penetrazione di più facile incanalamento della pressione demografica ed economica che i popoli extra-comunitari delle sue coste meridionali ed



orientali, ma anche di molti altri Paesi africani ed asiatici che guardano all'Europa come ad auspicabile approdo, esercitano per penetrare in Italia e nel "continente". Non vi è certo bisogno di ricordare come questa pressione si manifesti, da quali alibi sia sostenuta, a quali provvedimenti essa abbia dato origine in questi anni e finalmente quali reazioni della gente essa abbia prodotto. La domanda su cui concludere queste nostre riflessioni è se sia mai possibile in queste condizioni immaginare che venga elaborata una vera e propria politica mediterranea e, secondariamente, se essa possa diventare supporto o almeno sostegno di una rinnovata politica meridionalistica.

Europa: quale politica mediterranea?

Ma convince molto poco l'idea che una politica mediterranea possa nascere oggi anche a scala europea. E non perché la recente partecipazione alla guerra del Kosovo sia stata motivata – secondo l'opinione di alcuni osservatori – da ben altre ragioni di quelle addotte per giustificare l'intervento. Quali che siano state queste motivazioni non esplicitate dell'entrata in guerra dell'Unione Europea in difesa delle popolazioni albanesi della Serbia sta di fatto che, in questa occasione, l'Europa ha espresso una volontà comune e ha saputo attuarla, anche se i risultati non sono stati raggiunti e anche se una vera e propria politica per la pacificazione dei Balcani è rimasta finora lettera morta. Del resto, oggi ancora, ad aerei rientrati alle basi, la presenza internazionale stenta a contenere militarmente il conflitto che questa volta vede scatenati i Kosovari contro i Serbi in una specie di legge del contrappasso. Ha preso corpo peraltro – proprio in questa occasione – l'idea di un esercito europeo permanente, che, se realizzato, lascerebbe comunque insoluto il vero problema europeo che è quello della volontà politica che deve giustificare ogni ricorso alle armi, anche solo in termini dissuasivi.

Peraltro, anche fuori dell'Europa e proprio nell'area di confine e di confronto con il Vicino Oriente che è quella dove si coagulano le ragioni di una politica mediterranea i segni appaiono contraddittori. Il Papa e Arafat segnano un'intesa che molti osservatori politici hanno giudicata pericolosa, così come molti dubbi sono stati sollevati di fronte alla proposta di rimettere i debiti dei Paesi nati dal processo di decolonizzazione. Come è stato osservato da autorevoli commentatori, in non pochi casi la cancellazione del debito

andrebbe a favore di tirannelli locali che hanno utilizzato i proventi internazionali per finanziare la loro politica di soprusi mascherandola con manifestazioni di varia natura pagate proprio con i soldi prestati. Alcuni recenti gesti della Libia nei confronti dell'Europa si muovono in direzione diversa da quella negativa del passato, resta aperto il contrasto di Israele nei confronti del Libano e il favorevole risultato elettorale dell'Iran non maschera le difficoltà in cui l'avvicinamento alla democrazia potrà essere portato avanti da Khomeini.

Immaginare che tutto questo groviglio di problemi e di potenziali o reali conflitti possa spingere l'Europa alla messa a punto di una politica mediterranea che esca dalla casualità delle circostanze che spingono in questa direzione o degli interessi concreti dei singoli Stati ad accaparrarsi appetitose porzioni di mercato – dalle armi alla mano d'opera – riesce molto difficile anche per le considerazioni che sono state espresse da Angelo Panebianco su *Il Corriere della Sera*. Per il noto commentatore politico, il conflitto centrale che l'Europa deve affrontare è quello tra le esigenze della democrazia (e cioè del consenso degli elettori) che continuano a fare riferimento agli Stati europei (sia nel caso di Kohl e della Cdu in Germania che in quello di Haider in Austria o ancora in quello di Schroeder) e una unificazione delle monete, e dunque del potere economico, che chiederebbe invece che il consenso democratico si orientasse a scala europea. Per ora, pensa Panebianco, il conflitto è tutt'altro che risolto e le esigenze della democrazia del consenso elettorale spingono tendenzialmente più contro l'Europa che in suo favore.

Naturalmente queste considerazioni non esauriscono il tema del rapporto tra una politica mediterranea e l'Europa perché un secondo grande problema aperto è quello della pressione demografica che si esercita sui suoi confini in relazione ai conflitti militari in atto, ma anche di una più generale tendenza su cui converrà ritornare. Sta di fatto tuttavia che dalle considerazioni che si sono fatte sembra che emerga una sola conclusione. Se di una politica mediterranea l'Italia sente ora il bisogno in ragione della posizione geopolitica in cui ha finito per trovarsi, difficilmente essa potrà essere una politica europea e non potrà essere – almeno nel breve e nel medio periodo – che una politica italiana. Inoltre essa non potrà certo ridursi alle strizzatine d'occhio verso i paesi arabi e alle intese per gli idrocarburi che l'azienda di Stato del settore ha perseguito in tutti questi de-

cenni che sono alle nostre spalle dopo la fine della politica mediterranea degli anni sessanta.

La pressione demografica e l'Italia come porta di accesso

Oltre al ruolo politico-militare che l'Italia è venuta assumendo come penisola mediterranea in questi ultimi anni, vi è un secondo fatto importante che contribuisce a definire il carattere del Mediterraneo attuale. Ed è quello di porta di ingresso della pressione che le popolazioni del Sud del mondo hanno cominciato ad esercitarvi con destinazione Italia, ma anche, più in generale, Europa. Non passa giorno che di questa condizione non si registri qualche sintomo. L'ultima è la presa di posizione degli abitanti di un paesotto svizzero a proposito della concessione della cittadinanza ad alcune famiglie di lavoratori immigrati: ammessi gli Italiani sono stati respinti tutti quelli di origine slava.

Qualche giorno prima un segno del trionfo di Aznar, in Spagna, era stato comunemente individuato nel suo poter ora prescindere in parlamento dalla collaborazione di Catalani e Baschi, esigenti autonomisti locali. E le autonomie hanno sempre qualche punto in comune con l'immigrazione e con l'integrazione di culture diverse. Ma prima ancora la richiesta delle donne musulmane che vivono a Torino di portare lo *chador* anche per le foto della carta di identità italiana aveva aperto nel nostro Paese un dibattito sul tema della integrazione culturale che si è concluso in generale con il riconoscimento delle necessità di una politica dell'immigrazione più accorta e meno casuale.

Ne hanno parlato sia Baget Bozzo su *Il Giornale* che Angelo Panebianco su *Il Corriere della Sera*. Per quest'ultimo studioso il punto fondamentale resta quello per cui l'immigrato di cultura diversa che intende integrarsi in un Paese deve trovarsi di fronte una comunità nazionale organizzata che gli fa subito intendere fino a che punto l'integrazione – se voluta – comporterà delle rinunce rispetto alla cultura di partenza. Ciò in Italia sarà molto più difficile da perseguire, per le note tendenze della nostra opinione pubblica e dei *media* che la interpretano, notoriamente esterofile, piagnone ed antinazionali. Ma, conclude Panebianco, la strada che ci resta da percorrere, anche se ben difficile per noi, resta quella della fermezza nei confronti della propria cultura e dei propri valori, nel quadro di una politicamente intelligente di-

sponibilità ad avviare il processo di integrazione graduale.

Baget Bozzo peraltro sottolinea un altro aspetto che rende ancora più urgente l'adozione della politica indicata da Angelo Panebianco. Nella cultura islamica delle generazioni attuali, l'Islamismo è diventato ragione della propria identità politico-religiosa. I giovani musulmani che entrano in Italia con gli sbarchi di questi anni sono ben radicati nel proposito di islamizzare le donne italiane che dovessero sposare uno di loro, capovolgendo il progetto di integrazione illustrato da Panebianco. Già ora, come osservava qualche giorno fa il Pieroni sullo stesso *Corriere*, l'Islam costituisce la seconda religione del nostro Paese. E la fertilità dei suoi professanti non ha confronti con quella nazionale. Il tema non è di secondo piano, anche se non si può condividere il modo in cui don Gelmini lo ha affrontato al convegno di Alleanza Nazionale. Ma c'è indubbiamente anche un problema di natura religiosa che non può essere trascurato.

Del resto, le reazioni della gente delle nostre città non solo alla macro-criminalità che – nasosta dentro al processo migratorio – governa prostituzione, contrabbando e racket, ma anche a quella micro, che comincia a minare le ragioni della sicurezza dei cittadini, parlano chiaro. Quella stessa immigrazione che per quanto riguarda economia e lavoro è benedetta, perché specialmente nelle aree in cui la mano d'opera scarseggia consente di mantenere l'equilibrio tra domanda ed offerta (ma non dappertutto è così), per altro verso spinge la gente a trincerarsi dentro a forme di autodifesa, che qualche interprete accusa di razzismo, qualcun altro di classismo, ma ha il carattere immediato dell'autodifesa. Non a caso ha avuto tanto successo locale la pittoresca reazione del sindaco Gentilini di Treviso che per questo aspetto risponde alle aspettative di gran parte del Nord-est, come prova la stessa reazione del sindaco triestino Illy a proposito di Haider.

Certo, a questo proposito, la situazione italiana e quella degli altri Paesi europei appare capovolta. Come ha messo in luce appunto il caso dell'austriaco Haider, l'Europa ha parlato di nazismo affiorante e se non fosse stato per il presidente della commissione europea, Prodi, il caso stesso avrebbe potuto sfociare in reazioni politiche ed economiche assai più preoccupati. I commentatori ci hanno spiegato che il fenomeno Haider è temuto non tanto in se stesso, ma perché si paventa, in Germania come in altri Paesi, che esso fomenti



reazioni di rigetto assai difficili da controllare. Posizioni contraddittorie. Unità dell'Europa su posizioni anti-oltranziste che trascurano, pur temendole, le reazioni prodotta dal duro confronto che la pressione che il Sud del mondo (compreso il mondo slavo dopo il crollo del muro e del bolscevismo) esercita ai nostri confini e dentro al nostro territorio. E che è ben diversa da quella sia delle migrazioni interne europee del secolo scorso, che da quelle frutto del colonialismo.

Di una politica europea consapevole di tutto ciò si sente dunque la necessità. Ma per il nostro Paese – allungato con ottomila chilometri di coste dentro al mare che costituisce la porta di accesso della nuova immigrazione – sarà mai possibile aspettare che gli altri Stati della Unione europea decidano? o dovrà essere predisposta una politica nazionale specifica? Non credo che la risposta possa essere diversa da quella che auspica questa politica. E il nostro interrogativo di partenza si complica ulteriormente. In che modo mai una politica mediterranea, con le contraddizioni della dimensione politico-militare e le contraddizioni di quella immigratoria e della integrazione culturale, potrà diventare lo strumento o anche solo l'occasione di una rivisitazione della politica a favore del Mezzogiorno?

Qualche osservazione conclusiva

Difficile insomma appare sia per l'Europa che per l'Italia l'attuazione di una politica mediterranea che affronti contemporaneamente il nuovo ruolo geo-politico che dai Balcani ai Paesi arabi è venuto prospettandosi negli ultimi anni e che riguarda sia l'equilibrio politico-militare che quello demografico connesso alle immigrazioni e ai correlati problemi culturali e giuridici. E conse-

guentemente difficile appare che da questa situazione di confine, di incontro e di confronto – senza una strategia adeguata – possa prendere avvio una politica meridionalistica a vantaggio dell'Italia meridionale e del suo sviluppo. Certo, è possibile supporre che, anche senza questa strategia mediterranea, possa svilupparsi una politica meridionalistica mediterranea. Ma questo cambia la prospettiva dell'osservatore e obbliga ad esaminare i termini in cui le nuove iniziative a favore del Mezzogiorno possano prendere forma, non solo tenuto conto del contesto in cui si sviluppa attualmente in Italia una politica di questo segno, ma anche tenuto conto dell'ingresso dell'Italia nell'Europa monetaria e più ancora direi dei cambiamenti che sono in atto nella strategia mondiale dello sviluppo geografico. Il caso più studiato a tutt'oggi è quello del sud-est asiatico, a cui si è dedicata ad esempio la riflessione del manager Ohmae, ma anche la riscoperta del peso del locale e delle sue peculiarità e varietà, a cui è stato dedicato il recente lavoro di Carlo Lefebvre intitolato a *Sviluppo regionale e reti di città*. Un secondo seminario messinese su questa nuova dimensione della politica meridionalistica appare dunque necessario per cominciare ad affrontare anche questo aspetto del tema, prima che se ne studino le relazioni con il Mediterraneo, con la politica europea ed italiana difficile ad attuarsi, e con le occasioni del nuovo contesto geo-politico a prescindere da questa politica. Non manca chi è convinto del ruolo che appunto l'immersione mediterranea del Sud d'Italia potrebbe svolgere a proposito della *new economy*. E l'auspicio conclusivo è dunque che il dibattito che si è aperto possa continuare, affrontando via via questi nuovi aspetti della problematica, come osservatorio e insieme come stimolo per chi deve agire con progetti e proposte concrete.

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 urbani¹, caso per caso, e ricercando "la forma globale della città mediterranea"², 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"³.

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 Tauro⁴, 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

¹ Cfr. Rossi A., *L'architettura della Città*, Milano, CittàStudiEdizioni, 1995.

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

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

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



L'unità mediterranea nelle rappresentazioni geopolitiche del ventennio fascista*

Introduzione

Apparentemente, ciò che più rende faticosa la riflessione attorno al tema scelto per il convegno di Taormina è il carattere nebuloso che accompagna i due termini in oggetto (Mediterraneo ed Europa), la possibilità, cioè, che ognuno di loro possa essere associato ad una pluralità di identità, ad una simultanea diversità semantica, culturale e valoriale. Come far dialogare, quindi, due termini così indefiniti e creare le condizioni per un autentico progetto comune?

In realtà, è bene premettere fin d'ora che ogni tentativo di essenzializzare i termini "Mediterraneo" ed "Europa" entro categorie identitarie chiuse e stabili, più che un'operazione di chiarezza semantica, si configura come un'operazione geopolitica, volta a ridurre la complessità e la diversità del mondo entro semplici, ordinati e fungibili schemi identitari (Ó Tuathail, 1996).

Nello specifico, relativamente ai termini "Mediterraneo" ed "Europa", quest'operazione geopolitica non sembra però essere ancora riuscita pienamente. Nell'attuale contesto storico-politico, infatti, mentre si può benissimo avere un'idea chiara ed ordinata di cosa sia l'Europa, nel momento in cui il "discorso" geopolitico dominante identifica questa con l'Unione Europea (cioè con un modello istituzionale, guidato essenzialmente da princi-

pi giuridico-economici), dall'altro, stante l'assenza di un identico "discorso" geopolitico per il Mediterraneo, questo spazio continua ad essere immerso in una nebulosa semantica, tale per cui risulta difficile parlare di esso negli stessi termini identitari chiari ed ordinati utilizzabili per definire l'Europa. O meglio, proprio il dominante discorso geopolitico "europeo" riduce lo spazio mediterraneo entro questa nebulosa. Ciò che emerge è che a causa di questa asimmetria identitaria oggi, più che un vero e proprio dialogo o progetto comune fra i due termini, si è in presenza della colonizzazione/annessione di questo spazio mediterraneo da parte dell'"Europa" (intesa come Unione Europea).

In termini culturali, un'operazione intellettuale avente autentica finalità dialogica dovrebbe invece mirare ad indebolire (de-costruire) il dominante discorso geopolitico che riduce l'idea di Europa all'Unione Europea – ovvero ad un'istituzione giuridico-economica – riconoscendo, nel contempo, valore e legittimità alla pluralità identitaria (economica, politica, sociale, culturale, religiosa, etnica, ecc.) che caratterizza tanto lo spazio europeo quanto quello mediterraneo. Spazi di condivisione dove le diverse identità possono dialogare fra loro e non spazi di divisione, dove identità e diversità si contrappongono sterilmente. Sia lo spazio europeo sia quello mediterraneo così concepiti potrebbero allora assurgere a metafora geografica per un saper pensare il mondo in termini identitari non esclusivi.

Una tale operazione intellettuale può suonare come provocatoria e di difficile realizzazione, tuttavia, il suo scopo principale è quello di portare

* Il presente saggio è frutto, nelle parti introduttive e conclusive, di una discussione comune con Caterina Fiorentini, cui va il mio ringraziamento. Il solo Autore, comunque, è responsabile per quanto scritto.



l'attenzione sui limiti di un dialogo (o "progetto comune") derivanti dalla citata asimmetria identitaria fra Mediterraneo ed Europa.

Una via alternativa, quantunque fittizia, per uscire da questa incongruenza che vede l'opposizione fra un'identità chiara e stabile da un lato ed una confusa ed instabile dall'altro, è quella che, attraverso un eguale "discorso" geopolitico, mira a creare un'eguale nozione unitaria e stabile anche per l'altro termine del dialogo. Il carattere fittizio di questa alternativa si lega al fatto che i due termini della relazione non sarebbero quindi più lo spazio europeo e lo spazio mediterraneo nella loro complessa realtà, ma l'astrazione che di essi verrebbe fatta in identità fisse e stabili chiamate "Europa" e "Mediterraneo".

Storicamente, un esempio di questa costruzione geopolitica unitaria per il Mediterraneo si ritrova nell'Italia dell'epoca fascista, quando la retorica del regime, sostenuta da una vasta pubblicistica, frutto anche di geografi, cercò di fare del Mediterraneo un'unità geopolitica ove collocare il proprio spazio vitale, in contrapposizione al *Lebensraum* creato dalla Germania hitleriana in Europa.

Il presente contributo analizzerà proprio questo esempio storico, cercando di evidenziare mo-

dalità e limiti del processo di reificazione operato dal moderno discorso geopolitico (Antonsich, 2000).

Navigare necesse

Nonostante agli esordi della sua vita politica Mussolini, ancora militante tra le fila del Partito socialista italiano, si fosse schierato contro l'impresa libica del 1911, dopo la Prima Guerra mondiale, con la fondazione dei Fasci di combattimento, il futuro Duce mostrò invece grande interesse per la presenza italiana nel Mediterraneo. Così egli scriveva, il 18 dicembre 1919, su *Il Popolo d'Italia*: "l'avvenire nostro è sul mare [...]; per la sua stessa configurazione e posizione geografica [l'Italia] deve tornare al mare, deve trovare nell'elemento che la circonda le vie della sua fortuna". E a distanza di un mese, ancora su *Il Popolo d'Italia* (1 gennaio 1920), aggiungeva: "navigare necesse [...]. È assurdo non gettarsi sulle vie del mare, quando il mare ci circonda da tre parti" (fig. 1).

Una volta conquistato il potere, Mussolini continuò a guardare al Mediterraneo come al luogo dei futuri destini imperiali dell'Italia¹ e, a tal fine,

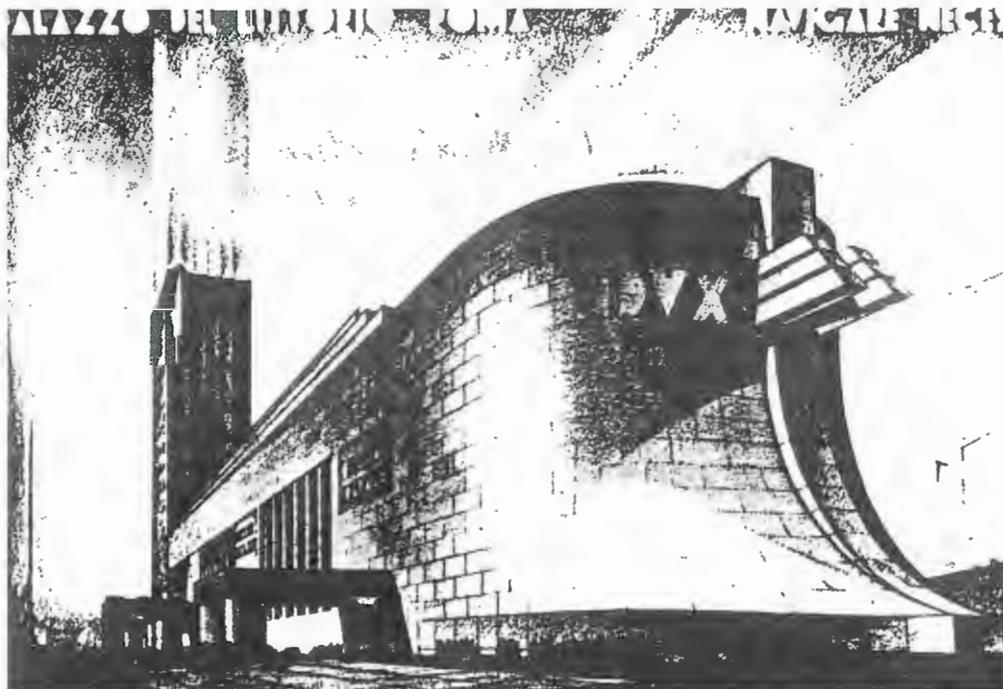


Fig. 1 - La traduzione architettonica dello slogan mussoliniano *navigare necesse*. il progetto di M. Palanti (1934) per il concorso del Palazzo littorio a Roma (tratto da C. Cresti, *Architettura e fascismo*, Firenze, Vallecchi, 1986, p. 32).

to di diversi articoli, volti a sottolineare l'unità geografica e politica di questo ambiente, rischiarato dai principi guida dell'Italia fascista: "se tutti i mari interni - si legge in una finestra anonima della rivista nel 1941 - servono a riunire più che a dividere i popoli rivieraschi, nessun Mediterraneo, come il nostro Romano, forma una completa unità fisica, biologica, economica ed umana" (*Geopolitica*, 1941, p. 165) (fig. 3).

Roma, secondo Giorgio Roletto, era stata ed era il motore primo di questa unità. "Per legge geopolitica eterna - scrive, nel 1940, Roletto - la nostra penisola o sarà la regina assoluta nel Mediterraneo o sarà alla mercé dello straniero [...]; la sintesi suprema è questa: ad un'Italia forte, centro naturale delle forze mediterranee, corrisponde un Mediterraneo forte, indipendente dallo straniero, degno di dirigere ancora e sempre la civiltà mondiale" (Roletto G., 1940, p. 8). Ed ancora, due anni più tardi: "Il Mediterraneo, per costituirsi ad unità, ha dovuto sempre reggersi attorno ad un perno centralizzatore, la cui funzione è apparsa più efficace quando essa corrispondeva al centro geografico del bacino" (Roletto G., 1942, p. 103).

Identiche considerazioni si ritrovano anche in

uno scritto di Antonio Renato Toniolo, nome importante della geografia italiana del periodo. Pur contrapponendo le diverse caratteristiche dei due grandi bacini, l'Occidentale ("ad intensa, ma uniforme economia agricola con vita sedentaria e tendenze centripete") e l'Orientale (caratterizzato da "una vita pastorale nomade povera e dispersa, ma con numerose possibilità centrifughe, verso le lontane e disseminate terre dell'Oriente asiatico"), anche Toniolo concludeva che solo Roma imperiale era stata in grado di convogliare queste differenti peculiarità nella "sintesi suprema" dell'unità mediterranea (Toniolo, 1941, p. 169).

In queste due interpretazioni, l'unità dello spazio mediterraneo viene quindi fatta risalire da un lato ad un principio determinista (l'unità mediterranea è nella natura delle cose) e dall'altro ad uno volontaristico (il ruolo di Roma nell'unificare storicamente la regione).

Meno ambigua, a tal proposito, è invece l'interpretazione di Ernesto Massi. Il condirettore della rivista *Geopolitica* scriveva, infatti, nel 1940, che "l'unità mediterranea non è nei caratteri naturali dell'ambiente, ma è tenace creazione dell'uomo mediterraneo: non è geografica, è geopolitica!"

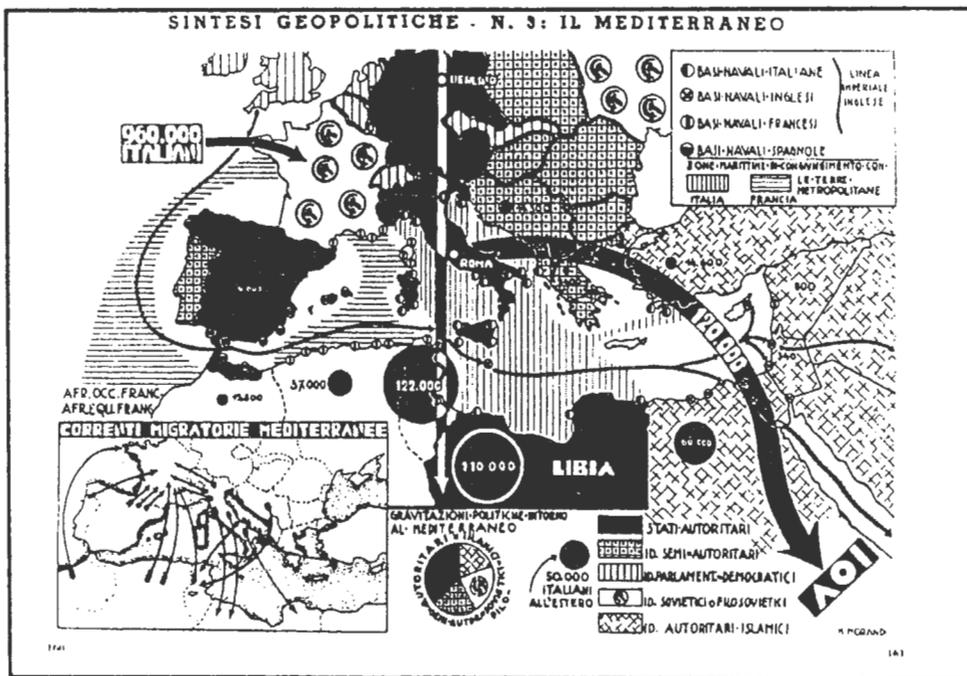


Fig. 3 - Il Mediterraneo nella "sintesi geopolitica" di Mario Morandi per la rivista "Geopolitica" (1939, n. 3, pp. 160-1). L'Asse Roma-Berlino è "naturalmente" diretto verso l'Africa, appoggiandosi alla testa di ponte italiana in Libia e alla massiccia presenza di italiani in Tunisia. L'ondata migratoria italiana verso l'Africa orientale cancella poi la rilevanza della linea di comunicazione imperiale Gibilterra-Malta-Suez della Gran Bretagna.

(Massi, 1940, p. 532). Nella visione di Massi, l'ambiente non condizionava l'azione umana fino al punto da renderla schiava di leggi geopolitiche eterne, dato che, in termini molto fascisti, era "lo spirito a piegare e domare la materia" (Jaja, 1939). Aggiungeva Massi: "Non vi è uniformità, omogeneità nel Mediterraneo, vi è al contrario massima eterogeneità di forme naturali e di manifestazioni di vita, forme e manifestazioni che si presentano però così strettamente associate da comporsi in unità, quando le condizioni storiche ne favoriscono il coordinamento e l'organizzazione per virtù politiche [...]. Esistono le premesse geografiche per l'unità mediterranea, ma questa deve essere realizzata, modellata, forgiata da un popolo di tempra imperiale, che sappia rendersi interprete della storia [...]. Ora tocca ancora all'Italia!" (Massi, 1940, p. 532).

Mediterraneo versus Europa

Come si vede, la retorica mussoliniana da una parte e la letteratura geografica dall'altra contribuivano a formare un "discorso" geopolitico che faceva del Mediterraneo uno spazio unitario, incentrato su Roma. Un'unità esclusiva, che chiudeva la porta a coloro che mediterranei non erano, così come espresso negli slogan di Mussolini. In tal senso, in un articolo dell'ottobre 1939 su *Geopolitica*, Renzo Sertoli Salis, esponente di rilievo dell'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI) di Milano, si era pronunciato a favore di un "blocco a sé" dell'area mediterranea, "per quanto possibile indipendente" soprattutto rispetto alle "talassocrazie occidentali" – ovvero all'Inghilterra (ma, non ultimo, anche rispetto ad ogni altra potenza extra-mediterranea, come la Germania) (Sertoli Salis R., 1939, p. 526). Più esplicitamente, Paolo D'Agostino Orsini, autore, nel 1934, di un'opera geopolitica che avrebbe avuto notevole successo (D'Agostino Orsini P., 1934), scriveva solo pochi mesi più tardi: "I popoli germanici, slavi, nordici si potranno raggruppare come vorranno: essi sono e debbono restare fuori dal Mediterraneo: certo anche i mediterranei non intendono intramettersi nelle loro faccende ed entrare nelle loro sfere d'azione e nei loro 'spazi vitali'. Il Mediterraneo è lo 'spazio vitale' dell'Italia Imperiale" (D'Agostino Orsini P., 1940, p. 381). Sempre nello stesso articolo, D'Agostino Orsini auspicava inoltre la creazione di un nuovo insieme geopolitico, con centro a Roma, cui egli significativamente dava nome di "Stati Uniti del Mediterraneo" (*ibidem*, p. 381).

L'antagonismo tra la politica italiana e quella tedesca, che avrebbe caratterizzato tutta la storia delle relazioni tra i due alleati, emergeva dunque anche in campo geopolitico, al punto che la stessa nozione di geopolitica, di origine tedesca, venne addirittura riformulata in senso "romano-mediterraneo". In un articolo del 1939, su *Geopolitica*, Ugo Morichini contrappose infatti alla geopolitica "nordica", basata sul concetto di "stato-patrimonio" e su un dinamismo espansivo consistente soltanto nel raccogliere il più grande spazio di terra e il maggior numero di soggetti, senza tuttavia organizzarli in modo organico, una geopolitica "romano-mediterranea", fondata sul modello dell'impero romano, quale momento equilibratore tra le funzioni vitali della collettività organizzata (alimentazione, circolazione, produzione di ricchezza e di cultura) e le condizioni geografiche "ottime" (Morichini, 1939). Sebbene la distinzione non fosse chiarissima, lo stesso Autore si premurava di sostanziare questa opposizione, affermando l'esistenza di una particolare "razza romana", prodotto della perfetta fusione tra elemento dolicocefalo-mediterraneo e brachicefalo-ariano (*ibidem*).

Erano queste manifestazioni estreme del desiderio dell'Italia fascista di realizzare nel Mediterraneo uno spazio egemonico esclusivo, distinto da quello europeo, sotto dominio tedesco. In questo senso, la rivista *Anti-Europa* (1929-1943) fu forse quella che maggiormente rappresentò questo senso di contrapposizione tra spazio latino-mediterraneo e spazio nordico-europeo.

"Eurafrica": il Mediterraneo come ponte tra Europa ed Africa

Sebbene il Mediterraneo fosse stato così contrapposto all'Europa germanica e a quella delle plutocrazie occidentali, il "discorso" geopolitico italiano cercò comunque di costruire un "progetto comune" fra Europa e Mediterraneo. Nel 1934, infatti, P. D'Agostino Orsini pubblicò un volume nel quale il Mediterraneo, anziché chiuso in sé, separato dal resto d'Europa, svolgeva proprio la funzione di cerniera tra il continente europeo e quello africano. Quest'idea geopolitica, battezzata col nome di *Eurafrica*, aveva già avuto dei precursori in Coudenhove Kalergi, Haushofer e Guernier (Antonsich, 1997). La propaganda fascista la fece comunque propria ed il termine Eurafrica entrò così nel linguaggio comune dell'Italia politica di allora (fig. 4).

La realizzazione eurafricana era incentrata necessariamente sul Mediterraneo. Nelle parole di





Fig. 4 - La realizzazione eurafricana passa dal Mediterraneo e dall'Italia (fonte: "Africa Italiana", aprile 1942, p. 9).

D'Agostino Orsini, il Mediterraneo era "il mezzo di realizzazione geografica dello 'spazio vitale eurafricano'" (D'Agostino Orsini, 1941a, p. 96). Una realizzazione che, comunque, non sarebbe passata da Suez, in mano inglese, ma da Tripoli, collegata, per mezzo di una linea ferroviaria transafricana, a Stanleyville, nel Congo belga. Questo perché, sebbene l'Eurafrica, nelle intenzioni del suo ideatore, fosse un progetto geopolitico aperto a tutti gli stati europei, la Gran Bretagna, subendo l'anatema mussoliniano, ne sarebbe stata comunque esclusa (D'Agostino Orsini, 1941b).

In realtà, la possibilità che tutte le nazioni d'Europa trovassero la loro collocazione nel continente eurafricano era inficiata in partenza dalla volontà imperiale esclusiva di Italia e Germania, cui comunque sarebbe spettata la guida di questo grande spazio eurafricano. L'Eurafrica di D'Agostino Orsini, sebbene inizialmente concepita da lui solo come un fatto naturale e geoeconomico e non politico (D'Agostino Orsini P., 1934, p. 7), altro non era cioè se non la traduzione africana del futuro Ordine Nuovo che le due potenze dell'Asse avrebbero voluto creare in Europa. Interessante è tuttavia osservare che, fin dagli inizi, l'Eurafrica fu vista come espressione dell'identità e della civiltà

più propriamente europea, in contrapposizione ai "tre dichiarati e irrimediabili nemici: l'imperialismo britannico, la corrosiva infiltrazione bolscevica e l'invasione americana" (Fani, 1941, p. 1). E così fu anche nel secondo dopoguerra, in particolare negli anni Cinquanta, quando l'Eurafrica tornò ad essere descritta come "fattore d'equilibrio tra Oriente ed Occidente, perno il Mediterraneo" (Pesenti, 1953, p. 98), ovvero come "la sola possibilità rimasta alla civiltà occidentale per sopravvivere fra gli opposti blocchi americano ed asiatico" (Luppis, 1953, p. 649).

Conclusioni

La costruzione di un'identità mediterranea unitaria, sotto la guida dell'Italia, ha avuto, come è noto, esito tragico. Passeggiando tra i vialetti del giardino comunale di Taormina, una targa, posta accanto ad un "maiale"⁶, ricorda il sergente palombaro Salvatore Leone, taorminese, unico siciliano ad operare su tali mezzi d'assalto, che, durante un attacco alla base navale inglese di Gibilterra, scomparve in mare nella notte del 7 dicembre 1942. Una vicenda eroica che, al pari di molte altre, non riuscì comunque ad aprire la strada ai sogni di potenza imperiale

dell'Italia fascista. Lo "spazio vitale mediterraneo" si rivelò nient'altro che una costruzione geopolitica virtuale, alimentata dal mito del *Mare Nostrum*, utile in quanto spazio dove poter collocare i propri sogni di egemonia imperiale, ma lontana dalla realtà politico-militare dell'epoca.

In questa rappresentazione geopolitica dell'Italia fascista, lo spazio mediterraneo venne comunque essenzializzato in termini di un'identità unitaria tale da poter essere contrapposta a quella associata allo spazio Nord-europeo. Una contrapposizione dettata da interessi politici, che tuttavia, data l'ambiguità e la contraddittorietà dell'azione politica del Fascismo in materia di politica estera, non precluse che i due spazi si unissero in un "progetto comune": l'Eurafrica. Almeno sul piano retorico, un progetto comune tra due identità geopolitiche formalmente definite quindi si realizzò. Tuttavia, al di là del fatto che questo progetto comune, in concreto, non fu tale, dal momento che anche riguardo allo spazio eurafriano Italia e Germania ebbero mire egemoniche distinte, miranti all'esclusione l'una dell'altra (Antonsich, 1997), non si possono comunque non vedere i limiti di un simile progetto, la cui esistenza fu tale solo sul piano della retorica: un forzato e vuoto esercizio formale.

La realtà è che ogni operazione che miri ad essenzializzare i luoghi – siano essi l'"Europa" o il "Mediterraneo" – entro categorie identitarie chiuse e stabili finisce, come detto, col compiere un gesto di violenza nei confronti della pluralità geografica dei luoghi stessi, inficiando ogni via ad un vero dialogo. In termini culturali, da ciò discende che un autentico "progetto comune" fra Mediterraneo ed Europa potrà essere possibile solo nel caso in cui lo spazio mediterraneo riuscirà a resistere al tentativo dell'Europa comunitaria di proiettare la propria dimensione identitaria su di esso e, a sua volta, questa "Europa" sarà in grado di riconoscere valore alla pluralità identitaria da cui pure essa origina, rifiutando la matrice giuridico-economica come unica dimensione identitaria e di confronto.

Note

¹ Per una raccolta, a carattere apologetico, dei discorsi a contenuto mediterraneo di Mussolini vedi Quilici N. (1938).

² In realtà, il Risorgimento, alla cui eredità ideale il fascismo volle ricollegarsi, rappresentò tutt'altro che il momento di riscoperta della proiezione mediterranea dell'Italia, così come invece sostenuto, fra gli altri, nel 1941, da Carlo Curcio, nel tentativo di radicare storicamente il mito del *Mare Nostrum*. Al contrario, al di là di accenni mediterranei che si possono ritrovare in diversi autori di epoca risorgimentale (Cavour, Mazzini,

Gioberti, Cesare Balbo e altri), quest'epoca segnò un deciso orientamento verso l'Europa continentale, alla ricerca di quelle alleanze indispensabili per portare a compimento l'unità nazionale. Sull'argomento vedi Ferrante E. (1987). Gabriele M. (1961 e 1969) e Antonsich M. (1995).

³ È interessante osservare che, secondo diversi esponenti della Marina Militare italiana, la *delenda Carthago* non fosse affatto la Gran Bretagna, con cui, anzi, si auspicava un'alleanza militare per poter condurre un'effettiva politica mediterranea, ma la Francia, la cui potenza navale fu sempre guardata dalla Marina Militare italiana come la vera minaccia alla sicurezza della Penisola. Il fatto che la Marina Militare italiana non prese mai veramente in considerazione l'ipotesi di una guerra contro la Gran Bretagna si fece amaramente sentire quando Mussolini decise di portare l'Italia in guerra, nel giugno 1940. Sul tema vedi Ferrante E. (1987 e 1988).

⁴ Citato in De Felice R., 1981, pp. 321-25.

⁵ Sulla rivista "Geopolitica", la letteratura è abbastanza cospicua. Per un inquadramento storico, si veda innanzi tutto il bel saggio di Vinci A. (1990), oltre a Ferrari M.E. (1985), Pagnini M.P. (1987) e Antonsich M. (1994). Per un giudizio maggiormente critico, si leggano Gambi L. (1973 e 1992), Caldo C. (1982) e Lopreno D. (1991).

⁶ Mezzo d'assalto della Marina Militare italiana, chiamato tecnicamente "siluro a lenta corsa" e, in gergo marinaresco, "maiale".

Bibliografia

- Amiotti G., Contributo in questo numero di "Geotema".
 Antonsich M., *La rivista "Geopolitica" e la sua influenza sulla politica fascista*, in "Limes", Roma, 1994, 4, pp. 269-278.
 Antonsich M., *La Géopolitique méditerranéenne de l'Italie fasciste*, in Coutau-Bégarie H. (a cura di), *La pensée géopolitique navale*, Parigi, Economica, 1995, pp. 163-190.
 Antonsich M., *Eurafrica, Dottrina Monroe del fascismo*, in "Limes", Roma, 1997, 3, pp. 261-266.
 Antonsich M., *Dis-placing or re-placing hegemonic geopolitical discourse?*, in Aa.Vv., *Geographies of diversity. Italian perspectives*, Roma, Società Geografica Italiana, 2000, pp. 201-224.
 Cagnetta M., *Mare Nostrum, un mito geopolitico da Pompeo a Mussolini*, in "Limes", Roma, 1994, 2, pp. 251-257.
 Caldo C., *Il territorio come dominio. La geografia italiana durante il fascismo*, Napoli, Loffredo, 1982.
 Curcio C., *Ideali mediterranei nel Risorgimento*, Roma, Editore Urbinati, 1941.
 D'Agostino Orsini P., *Eurafrica. L'Europa per l'Africa. L'Africa per l'Europa*, Roma, Cremonese, 1934.
 D'Agostino Orsini P., *Le direttrici geopolitiche dell'espansione italiana alla Mostra delle Terre d'Oltremare*, in "Rass. Soc. dell'Africa Italiana", Roma, 1940, 5-6, pp. 373-382.
 D'Agostino Orsini P., *Note geo-economiche sull'Eurafrica*, in "Geopolitica", Roma, 1941a, 2, pp. 90-96.
 D'Agostino Orsini P., *La Nuova Eurafrika*, in "Politica Sociale", Roma, 1941b, 3, pp. 63-65.
 De Felice R., *Mussolini il Duce. Lo Stato totalitario, 1936-1940*, Torino, Einaudi, 1981.
 Fani A., *I nemici dell'Eurafrica*, in "Africa Italiana", Roma, 1941, 9, pp. 1-2.
 Ferrante E., *Il Mediterraneo nella coscienza nazionale*, Roma, Edizioni Rivista Marittima, 1987.
 Ferrante E., *Il pensiero strategico navale in Italia*, Roma, Edizioni Rivista Marittima, 1988.
 Ferrari M.E., *La rivista "Geopolitica" (1939-1942): una dottrina geografica per il fascismo e l'impero*, in "Miscellanea di Storia delle Esplorazioni", Genova, 1985, 10, pp. 211-291.



- Gabriele M., *La politica navale italiana dal 1861 ad oggi*, in "Rivista Marittima", Roma, 1961, 3, pp. 65-78.
- Gabriele M., *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969.
- Gambi L., *Una geografia per la storia*, Torino, Einaudi, 1973.
- Gambi L., *Geografia ed imperialismo in Italia*, Bologna, Pàtron, 1992.
- Geopolitica, Finestra anonima, in "Geopolitica", Milano, 1941, 3, p. 165.
- Jaja G., *È lo spirito che doma e piega la materia*, in "Boll. Soc. Geog. Ital.", Roma, 1939, 2, pp. 124-142.
- Lopreno D., *La géopolitique du fascisme italien: la revue mensuelle Geopolitica*, in "Hérodote", Parigi, 1991, 63, pp. 116-129.
- Luppis L., *Recensione al volume di A. Zischka Africa*, in "L'Universo", Firenze, 1953, 4, pp. 648-649.
- Massi E., *Problemi mediterranei*, in "Geopolitica", Milano, 1940, 12, pp. 531-540.
- Morichini U., *Breve storia di venticinque secoli*, in "Geopolitica", Milano, 1939, 1, pp. 36-41.
- Mussolini B., *Popolo italiano! Corri alle armi...*, in Mussolini B. (a cura di Susmel E. e Susmel D.), *Opera Omnia*, Firenze, La Fenice, 1959, vol. XXIX, pp. 403-405.
- Ó Tuathail G., *Critical Geopolitics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1996.
- Pagnini M.P., *La geografia politica*, in Corna Pellegrini G. (a cura di), *Aspetti e problemi della geografia*, Settimo Milanese, Marzorati, 1987, vol. I, pp. 407-443.
- Pesenti G., *Eurafrica*, Borgo San Dalmazzo, Bertello Editore, 1953.
- Quilici N., *Mussolini e il Mediterraneo*, in "Il Mediterraneo", Roma, 1938, 1, pp. 9-13.
- Roletto G., *Funzione geopolitica di Roma*, in "Commercio", Roma, 1940, 5-6, pp. 8-10.
- Roletto G., *Geopolitica mediterranea*, in AaVv, *Problemi economici e demografici del Mediterraneo*, Milano, Giuffrè, 1942, pp. 102-108.
- Sertoli Salis R., *La guerra europea, Il Mediterraneo orientale e l'Italia*, in "Geopolitica", Milano, 1939, 10, pp. 522-526.
- Toniolo A.R., *L'unità economica e politica del Mediterraneo*, in "Geopolitica", 1941, 3, pp. 165-169.
- Vinci A., *"Geopolitica" e Balcani: l'esperienza di un gruppo di intellettuali in un Ateneo di confine*, in "Storia e Società", Roma, 1990, 47, pp. 87-127.

Il Mediterraneo e la visione geopolitica dell'Unione Europea.

Tra "nostalgia dell'universale" e frammentazione delle dinamiche a-territoriali

"La Terra è ormai senza limiti, poiché sulla superficie planetaria il centro è ovunque e la circonferenza in nessun luogo". in Reclus E., *Nouvelle Geographie Universelle*, Hachette. Parigi. 1889, XIV, p. 6

Nei confronti del Mediterraneo i Paesi dell'Europa occidentale hanno un atteggiamento storico-culturale di tipo idealistico e lo percepiscono tendenzialmente come un'area unitaria, come luogo di scambio e intrecci, come area "chiusa" cui necessariamente sono interessati.

Nel suo intervento Franco Farinelli ha citato l'idea di "retroterra funzionale" e ha ricordato la "nostalgia dell'universale" e il "desiderio di centralità" da parte dell'Europa nel concepire il Mediterraneo; questa visione "universale" ha, però, caratteristiche prettamente e concretamente territoriali, nel senso che si riferisce concettualmente e concretamente al Mare Nostrum, tratto di mare circondato da terre e quindi "unitario" per forza geografico-territoriale. Questa concezione viene sfidata sempre più dalle dinamiche economiche (ma non solo da quelle) contemporanee che hanno la sostanziale caratteristica di a-territorialità.

È tipicamente umana la capacità di concepire le cose sia in modo territoriale sia a-territoriale e la predominanza di una concezione rispetto ad un'altra dipende dagli orientamenti culturali influenzati dalle condizioni storiche. La visione odierna del Mediterraneo sconta ancora la pesante eredità di secoli di concezione "unitaria", di desiderio di centralità, e questo può essere osservato in molte delle "visioni" geopolitiche contemporanee che riguardano il presente ed il futuro del Mediterraneo. Ad esempio le intenzioni della Dichiarazione di Barcellona del 1995 a proposito della costruzione di un partenariato mediterraneo rispondono a quella visione ideale.

Farinelli ricordava anche l'ineludibile condizio-

ne di mancanza di "centro" esistente nell'idea e nella forma della superficie del globo e come questo sia un elemento concettuale di a-territorialità; anch'esso tipico del sapere geografico, ma troppo spesso lasciato in secondo piano in favore di una visione cartografico-territoriale, a volte molto riduttiva. Le dinamiche nuove della cosiddetta globalizzazione, le società multinazionali, il meccanismo di accumulazione finanziaria, per fare qualche esempio, hanno dinamiche a-territoriali anche se utilizzano strategie territoriali. Io riprenderei un breve cenno di Farinelli al "modello hegeliano di subordinazione gerarchica" per proporre anche, come quadro concettuale di riferimento di un'analisi geopolitica, la forma della piramide, corrispondente alla struttura gerarchica del potere e dell'ineguaglianza. La piramide come struttura e non come un solido; cioè con una struttura reticolare rappresentata dal rapporto dominio-subordinazione su cui gli elementi/attori possono muoversi. Gli attori delle dinamiche geopolitiche sono ancora prevalentemente gli stati, anche se soggetti non statali e più a-territoriali sono sempre più dinamici e rilevanti e la loro collocazione sulla piramide dipende dalla situazione contingente e dalle condizioni geostoriche.

Nel pensare al Mediterraneo ed alle visioni o strategie ad esso relative convivono sia la "nostalgia dell'universale" (visione territoriale di controllo di spazi considerati unitari), sia la piramide gerarchica dell'ineguaglianza (funzione a-territoriale di controllo delle reti e dei flussi). Momentaneamente non c'è conflitto tra le due visioni a causa di una finzione geopolitica largamente condivisa che lascia alle dichiarazioni di principio la



dimensione "universale" e simbolicamente territoriale, ed alla pratica la dimensione a-territoriale della convenienza.

I responsabili politici dell'Unione Europea sono riusciti a concepire una visione alta e nobile, unitaria ed interculturale del futuro del Mediterraneo e hanno promosso la sottoscrizione della Dichiarazione di Barcellona. C'è stata però distrazione (cioè poco interesse o attenzione "deviata") nel valutare i risultati dei progetti o anche solo nella semplice concretizzazione di quanto si era affermato e sottoscritto.

Per capire i motivi di questa situazione il riferimento all'antinomia territorialità/a-territorialità e alla struttura piramidale della gerarchia di potere risultano efficaci.

La Dichiarazione di Barcellona, adottata alla Conferenza euromediterranea del novembre 1995, esprime chiaramente l'interesse primario dell'Unione Europea per il Mediterraneo; questo interesse, comune a tutti i Paesi rivieraschi, è stato sintetizzato con il termine "partenariato mediterraneo" che avrebbe dovuto concretarsi lungo tre assi fondamentali d'azione: 1) dialogo politico, 2) cooperazione economica e finanziaria, 3) accento sulla dimensione umana, culturale e sociale.

Hanno sottoscritto la dichiarazione 27 ministri degli esteri di Paesi mediterranei (i 15 dell'Unione Europea più altri 12 della Riva Sud e Sud-Est) ¹; solo la Libia e le coste adriatiche dei Paesi dell'ex Jugoslavia non sono state rappresentate, ma è molto significativa la comune adesione di Israele e Autorità Palestinese, come pure di Grecia, Turchia e Cipro, nonostante le tensioni ed i conflitti che li dividono.

Quali sono le caratteristiche della proposta di un partenariato mediterraneo per essere così largamente condivise? Il documento consta di tre parti: quella della politica e della sicurezza, quella economica, quella socioculturale.

La parte dedicata al partenariato politico e di sicurezza rimane un poco vaga e si sviluppa in una serie di enunciazioni di principi generali riguardanti la democrazia, il rispetto dei diritti umani, delle diversità, del diritto all'autodeterminazione, del rispetto dell'integrità territoriale, del non uso della forza per risolvere i conflitti, ecc.. L'insieme dei principi generali enunciati appare come un velato richiamo ai Paesi del Mediterraneo del Sud e del Sud-Est perché si adeguino progressivamente alla visione della democrazia politica e dei rapporti tra gli organi dello stato esistente negli stati europei.

L'inserimento nella Dichiarazione dell'affermazione del "diritto di ciascun partecipante di scegliere e sviluppare liberamente il suo sistema politico, socioculturale, economico e giudiziario" ² appare come un modo diplomatico di mitigare il richiamo ai principi occidentali per non offendere la suscettibilità di alcuni Paesi firmatari; il concetto di democrazia rimane così piuttosto sullo sfondo e solo nel caso del rispetto dei diritti umani fondamentali si fa qualche esempio specifico ³.

La terza parte, dedicata al partenariato sociale e culturale, enuncia l'utilità dello scambio e dei contatti tra le persone, delle informazioni sulle rispettive culture, sottolinea il "diritto allo sviluppo" e la "sfida prioritaria dell'evoluzione demografica" e della necessità di "cooperare per ridurre la pressioni migratorie" ⁴. Anche in questo caso si può leggere un velato riferimento ai Paesi della Riva Sud perché superino quelle che gli Europei considerano chiusure culturali e perché vengano attivate azioni più incisive nel campo dell'immigrazione clandestina e del controllo demografico; questi richiami sono riequilibrati dalle affermazioni di rispetto per tutte le culture e dal riconoscimento del diritto allo sviluppo.

Gli Europei sono fortemente preoccupati dal differenziale di crescita demografica tra le due rive visto che tutti i Paesi della Riva Sud hanno una crescita superiore al 2% annuo, mentre la Riva Nord è sotto l'1%, con alcuni paesi (per prima l'Italia) a tasso zero ⁵.

Inoltre l'analisi dei flussi migratori ⁶, ma anche la semplice visione delle notizie quotidiane fornite dai mass media, mostra chiaramente che l'Unione Europea subisce una pressione immigratoria clandestina in cui la Riva Sud mediterranea ricopre sia il ruolo di serbatoio sia di semplice zona di passaggio. Le rimesse degli immigrati regolari e irregolari sono una voce importante nell'approvvigionamento di valute pregiate per molti Paesi del Mediterraneo, in particolare per Marocco, Egitto, Libano, Turchia ⁷; questo vantaggio economico viene considerato dagli Europei come una delle cause principali del troppo scarso impegno dei Paesi della Riva Sud nel controllo dei flussi.

Appare significativo che il fenomeno del turismo, così forte nel Mediterraneo come mezzo di contatto tra persone e di incontro tra culture come pure di flussi monetari e di trasformazione del territorio, non venga considerato affatto nel documento, che si preoccupa invece di sottolineare il ruolo dei mezzi di comunicazione di massa. Eppure il flusso di turisti verso il Mediterraneo del Sud e del Sud-Est è in continua crescita e le presenze si contano a milioni ogni anno. Anche se

trascurato dalla Dichiarazione di Barcellona il settore turistico si configura invece come un elemento forte sia di integrazione economica che di scambio-intreccio di culture e stili di vita; la ricca Riva Nord ha, però, una posizione dominante che provoca veloci sconvolgimenti culturali e spaziali nelle località più ricercate dai turisti europei. La colonizzazione del territorio avviene ormai per aree turistiche specifiche dove si fanno massicci investimenti (con capitali europei), si costruiscono infrastrutture e insediamenti adeguati alle aspettative ed agli stili di vita dei clienti della Riva Nord, ai quali si può soddisfare il desiderio dell'esotico tramite le forme architettoniche di hotel e arredamenti, e grazie ai prodotti del bazar interno.

La parte relativamente più consistente della Dichiarazione è quella dedicata al partenariato economico e finanziario: vi si parla della creazione di una zona di libero scambio (proposta in origine dal Marocco) da realizzarsi entro il 2010 e dello sviluppo della cooperazione economica e finanziaria. La ZLS (zona di libero scambio) si fonda sulla progressiva scomparsa delle barriere tariffarie, sulla liberalizzazione degli scambi, su uno sviluppo basato sull'economia di mercato (tramite investimenti stranieri "protetti" da un opportuno quadro legislativo ed istituzionale).

La cooperazione economica è puntigliosamente articolata in una serie di impegni e di provvedimenti riferiti a specifici settori (ne sono citati otto); appare il richiamo al diritto internazionale marittimo, allo sviluppo della scienza e della tecnologia, alla cura della protezione ambientale, al ruolo delle donne nella vita economica e sociale ed alla "necessità di attenuare le conseguenze sociali negative che possono risultare da tale adattamento" [all'economia di mercato, N.d.A.] prevedendo "programmi a favore delle popolazioni più povere"⁸. Anche in questa parte del documento il richiamo al ruolo delle donne può apparire come una velata critica alla condizione della donna musulmana, che gli Europei trovano così marginale e "repressa" rispetto alle proprie abitudini.

La cooperazione finanziaria è la parte meno estesa del documento, ma contiene la significativa indicazione dell'importo (4.685 milioni di ECU) messo a disposizione dall'Europa comunitaria per il periodo 1995-99. Qui, e nell'introduzione alla parte economica, si parla di sviluppo "sostenibile", senza ulteriori chiarimenti, come pure di "ridurre le disparità di sviluppo nella regione mediterranea"⁹.

La Dichiarazione di Barcellona si presenta come una significativa ed ambiziosa dichiarazione

di volontà politica, che potrebbe comportare forti conseguenze sul piano politico-sociale interno dei singoli Paesi sottoscrittori della Riva Sud, come pure sul piano dei rapporti internazionali¹⁰, cioè un rapporto ancora più stretto con l'Europa più occidentalizzata e secolarizzata; questo, però, potrebbero dare al fondamentalismo religioso altri motivi ideologici di rifiuto e di spinta al conflitto sociale.

Altrettanto ambiziosa è la sollecitazione della Dichiarazione sul piano economico, anch'essa con rilevanti implicazioni sul piano sociale interno; gli stati più ricchi della Riva Nord sono disposti a consistenti finanziamenti, ma generalmente nella pratica riescono ad orientare i flussi di spesa nel senso di assecondare l'acquisto di propri prodotti o di far sviluppare un'economia integrata con la propria. Anche questa sarebbe una specie di *europizzazione* dell'economia che potrebbe provocare modifiche nell'equilibrio dei ruoli sociali interni con contraccolpi tutti da valutare; l'esplicito richiamo ai diritti umani ed al coinvolgimento delle donne appare un chiaro esempio in tal senso.

Negli ultimi due decenni l'allargamento della UE a Spagna, Portogallo e Grecia ha significato per questi Paesi l'inizio di un processo di crescita economica e una veloce integrazione anche ad abitudini sociali "moderne" dopo decenni di separazione a causa di una prolungata dittatura (Spagna e Portogallo) o a causa di una situazione politica interna molto turbolenta (Grecia). Nel caso dei Paesi islamici della Riva Sud le forti differenze con l'Europa in campo sociale e religioso rendono veramente difficile poter prevedere che tipo di effetti potrà provocare l'integrazione economica delineata dalla Dichiarazione di Barcellona. Anche valutazioni comparative fatte da diversi punti di vista non possono dare chiare risposte alla questione¹¹.

Una visione critica del documento potrebbe leggerlo come il tentativo dei Paesi ricchi dell'Unione Europea di costituirsi un'area economicamente integrata per contrastare le sfide presenti e future delle altre due macro aree concorrenti e cioè USA e Asia orientale (Giappone-Tigri asiatiche-Cina). L'equilibrio tra la parte enunciativa (più generica ed ambiziosa) e quella applicativa (ZLS ed entità dei finanziamenti) consente ai Paesi più poveri di accettare formalmente le dichiarazioni di principio pur di ottenere finanziamenti ed investimenti; questo nella speranza di una crescita economica che contrasti il differenziale Nord/Sud esistente.

Va rilevato, però, che il confronto nel tempo del reddito pro capite dei Paesi mediterranei



mostra il permanere dell'incremento differenziale di ricchezza tra la Riva Nord e la Riva Sud; solo il Marocco migliora leggermente le proprie posizioni, ma solo nei confronti degli altri stati nordafricani e medio-orientali. In questa situazione si può spiegare l'adesione al trattato dei Paesi della Riva Sud sulla base di due motivazioni principali: 1) in mancanza di sufficienti capacità di accumulo/risparmio di capitali non ci sono molte possibilità di scelte alternative rispetto ai finanziamenti esteri per sostenere la crescita economica, 2) le classi dirigenti dei vari Paesi interessati, sostanzialmente circoli chiusi, vedono rafforzata la propria posizione interna e traggono in ogni caso vantaggi anche individuali dai flussi di capitali, che sono in grado di orientare e controllare.

A qualche anno dalla firma dell'accordo si può affermare che dal punto di vista generale il progetto di partenariato euromediterraneo sembra si sia fermato e che i Paesi coinvolti hanno continuato nella tradizionale politica di rapporti sostanzialmente bilaterali Nord-Sud e principalmente economici.

La UE è il principale partner commerciale dei Paesi mediterranei (poco più del 50% sia del loro import sia dell'export), anche se per essa il commercio mediterraneo è solo il 3-4% degli scambi totali e complessivamente con un bilancio a suo favore. Gli scambi Nord/Sud si presentano poi abbastanza diversificati a seconda delle nazioni di partenza e di arrivo dei prodotti; si possono identificare delle direttrici principali, che sottolineano le "preferenze" dei Paesi europei: la Spagna ha rapporti prevalenti con Marocco ed Algeria, la Francia con Marocco, Algeria e Tunisia, la Germania con Turchia, Israele ed Egitto, mentre l'Italia è il Paese della Riva Nord con le relazioni più ampie su tutto l'arco della Riva Sud.

Nei rapporti commerciali emergono come protagonisti i Paesi della Riva Sud e Sud-Est più stabili, che hanno i rapporti più consolidati con l'Europa (e le abitudini più europee) ed anche i flussi di turisti europei più consistenti; sono Turchia, Egitto, Tunisia, Marocco, oltre ad Israele per tradizione consolidata. Questi Paesi hanno cominciato anche a sottoscrivere accordi di partenariato bilaterale (Marocco con Tunisia e, dal 1997, Turchia con Israele). Anche se si prevede che il differenziale di ricchezza tra Riva Nord e Riva Sud aumenti da 1:10 ad 1:20 nel 2010¹², "l'aggancio" alla "locomotiva" europea consente di migliorare Prodotto Interno Lordo e il reddito pro capite "statistico".

All'inizio del 1997, in un articolo pubblicato su *Politica Internazionale*, l'allora sottosegretario al

Ministero degli Esteri italiano (e poi ministro per il Commercio Estero) Pietro Fassino sottolineava l'importanza dell'imminente meeting (aprile 97), chiamato Barcellona 2, che aveva lo scopo di sviluppare ulteriormente il partenariato euromediterraneo¹³; Fassino ricordava i già avvenuti cinque incontri ministeriali tematici e l'ormai prossimo inizio del programma economico MEDA (rimandato fino ad allora a causa dei contrasti tra Turchia e Grecia e per i sospetti di corruzione nella gestione del sub-programma MED). Nonostante l'ottimismo di Fassino l'articolo confermava la lentezza ed i problemi esistenti per quanto riguarda la realizzazione della Dichiarazione di Barcellona; una volta ancora il risultato più concreto era la definizione delle rispettive quote di finanziamento per i Paesi della Riva Sud¹⁴.

Al momento attuale, dal punto di vista geopolitico, la situazione complessiva mediterranea è rimasta sostanzialmente ferma ed il processo sollecitato dal documento di Barcellona non ha trovato una credibile via di realizzazione perché si affida troppo ai funzionari, agli esperti ed ai ministri. Inoltre il richiamo dell'Est Europa è stato molto più efficace, sia per le convenienze economiche sia per le "necessità" geostrategiche (vedi crisi del Kosovo)¹⁵.

Si è dovuto aspettare l'inizio di giugno del 1998 per avere a Palermo un incontro ufficiale "rivitalizzante"¹⁶ a livello dei 27 ministri dei Paesi firmatari della Dichiarazione di Barcellona, visto che il precedente incontro, avvenuto a Malta nel 1997, aveva evidenziato una situazione di arresto pericoloso del processo. I risultati più significativi della riunione sono stati tre: 1) l'avvio di un gruppo di lavoro per mettere a punto la Carta per la Pace e la stabilità nel Mediterraneo, 2) un incontro di esperti per rafforzare la collaborazione nella lotta al terrorismo, 3) la conferma dello stanziamento di 4,6 miliardi di ECU.

I Paesi della Riva Sud hanno sottolineato con disappunto che i versamenti dei fondi procedevano con eccessiva lentezza (in tre anni solo poco più del 26% del totale previsto) e questo potrebbe essere un'ulteriore conferma che l'interesse primario dei Paesi della Riva Sud è puntato ai finanziamenti, in mancanza dei quali qualunque processo di integrazione è destinato a rallentare se non a fermarsi, mentre i Paesi della Riva Nord sono "distratti" da altre dinamiche geopolitiche.

Lo scoppio della crisi del Kosovo ha provocato la "scomparsa" della Conferenza di Stoccarda sull'Euro-partenariato del 15-16 aprile 1999 dagli appuntamenti politico-economici di prima grandezza; ancora una volta si sono incontrati solo i

funzionari. Nel novembre 2000 il vertice degli stati mediterranei non è riuscito a essere l'occasione per riattivare un processo di collaborazione che tenga conto di problematiche dimenticate (la scarsità di acqua per esempio) o legga con una diversa angolazione la questione dell'immigrazione (necessità di forza lavoro di basso livello dell'Europa).

Conclusioni

Il progetto di integrazione immaginato nella Dichiarazione di Barcellona è in una fase di stallo; i flussi finanziari vanno a rilento e, soprattutto, non decolla affatto la visione territoriale legata all'idea della "centralità" del Mediterraneo. I luoghi realmente "centrali" hanno forza propulsiva e/o centripeta, mentre il bacino mediterraneo sembra essere sempre più un luogo di flussi e intrecci frammentati, un luogo di passaggio/smistamento, un'area geostrategicamente rilevante per il vertice della piramide geopolitica mondiale (USA, Consiglio di Sicurezza, NATO, UE) nella direttrice Ovest-Est, che punta al mar Caspio e alle riserve petrolifere. Questa è una visione a-territoriale nel senso che si preoccupa di controllare i territori chiave, i punti strategici, sia dal punto di vista della "sicurezza" (militare) sia e soprattutto dal punto di vista economico (disponibilità di risorse, redditività e sicurezza degli investimenti, costruzione infrastrutture mirate); non ha interessi per territori specifici se non fintanto che questo è conveniente (o c'è il rischio che possano sorgere problemi). Con queste dinamiche cosa possa diventare il Mediterraneo lo si vedrà solo *ex post*, a processi conclusi.

In mancanza di altre "visioni" o di eventi imprevedibili possiamo immaginare che l'azione geostrategica e geoeconomica punterà:

– alla stabilità (affidabilità) dei governi e al controllo delle dinamiche di resistenza (gruppi terroristi, ma anche genericamente di opposizione forte ai processi di neocolonizzazione culturale ed economica);

– alla libertà di movimento dei flussi di capitali, frammentati in iniziative specifiche senza un quadro d'insieme;

– all'incremento dello scambio commerciale tra prodotti industriali, servizi (e new economy) verso la Riva Sud e materie prime, prodotti industriali di basso-medio livello verso la Riva Nord (con delocalizzazione delle produzioni);

– all'incremento/consolidamento dei flussi turistici dall'Europa, grazie ad un sistema di organiz-

zazione (e occupazione) territoriale "per isole" e itinerari con standard europei;

– alla crescita di funzioni nodali delle città della Riva Sud che si trovano già in collocazione strategica o che vengono potenziate perché funzionali alle dinamiche in atto.

Sul piano concettuale il mondo musulmano, partner obbligato nella visione territoriale integrata del Mediterraneo, viene ancora diffusamente percepito come un mondo "altro" dall'Europa e con cui ci si relaziona tramite un confronto tra "civiltà"; ci si affida così a visioni "universali" ed a speranze di intrecci culturali perdendo di vista non solo la differenziazione interna al mondo islamico, ma anche la necessità dell'Europa stessa di riflettere e discutere sulla propria "universalità", sui propri "confini/limiti" geografici e valoriali¹⁷. Così non si ha una vera percezione che Paesi come Marocco, Tunisia, Egitto, Turchia, vivono processi di differenziazione-cambiamento significativi e del perché l'Unione Europea arriva quasi sempre a doversi muovere in ritardo, e malamente, per fronteggiare crisi come quella balcanica, ritenute "impossibili" nella civile Europa.

Così come in geopolitica pensare per stati-nazione aiuta sempre di meno a capire le dinamiche, così diventa sempre più necessario analizzare aree e territori non per blocchi geografico-concettuali (i Balcani, il Mediterraneo, l'Islam, il Caucaso) ma per nodi, connessioni, flussi. Ricordando però che se la superficie del globo non ha centro, la piramide della disuguaglianza economica e di potenza ha invece il vertice e c'è chi sta sopra e chi sta sotto.

Note

¹ Malta, Turchia, Cipro, Siria, Libano, Israele, Autorità Palestinese, Giordania, Egitto, Tunisia, Algeria, Marocco.

² Dichiarazione di Barcellona, 27-28 novembre 1995.

³ Appare però significativo che la Turchia, pur essendo un Paese "modernizzato" in senso occidentale e laico da lungo tempo, sia l'unico Paese che debba subire la clausola di rispetto dei diritti umani per l'ottenimento dei fondi previsti dalla Dichiarazione; nel caso turco la più che trentennale questione della richiesta di adesione alla Comunità Europea complica ulteriormente la questione.

⁴ Dichiarazione di Barcellona, 27-28 novembre 1995.

⁵ Di Comite L., Moretti E., *Geopolitica del Mediterraneo*, Roma, Carocci, 1999.

⁶ Simon G., *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*, Paris, PUF, 1995.

⁷ Ivi.

⁸ Dichiarazione di Barcellona, 27-28 novembre 1995.

⁹ Ivi.

¹⁰ Joffe G., *Perspectives on Development: The Euro-Mediterranean Partnership*, Frank Cass, Ilford (UK), 1999.

¹¹ Gillespie R., *The Euro-Mediterranean Partnership*, Ilford (UK), Frank Cass, 1997.



¹² Banca Mondiale 1992.

¹³ Fassino P., *Allargamento a Est e dimensione Euromediterranea*, in *Politica internazionale*, n. 1/2, gennaio/aprile, 1997.

¹⁴ Egitto 550 Milioni ECU, Territori Palestinesi 550, Marocco 535, Tunisia 250, Algeria 250, Giordania 140, Siria 130, Libano 109, Turchia 375 ma con una clausola riguardante il rispetto dei diritti umani (!).

¹⁵ "Ma è possibile costruire un'area economicamente integrata

nel Mediterraneo, nel momento in cui l'Europa è calamitata verso Est?", frase di un articolo che commenta gli interventi di politici ed economisti al Samed '98, Palermo, novembre 1998 (Cavalli M., "Il Sole-24 Ore, 28 novembre 1998).

¹⁶ Negri, A., *Si salva il dialogo euro-mediterraneo*, in "Il Sole-24 Ore", 5 giugno 1998.

¹⁷ Levy J., *Europa. Una geografia*, Edizioni di Comunità, Torino, 1999.

Montenegro area di crisi

Introduzione

L'esaurirsi degli effetti stabilizzatori prodotti dagli accordi di Dayton e le crescenti inquietudini manifestate dal regime di Milosevic, già alla fine del 1998 facevano intravedere il possibile riesplodere di un conflitto in qualcuna delle aree di crisi esistenti nei Balcani. Se tutte le attenzioni erano rivolte verso il Kosovo, dove il fuoco covava sotto la cenere e la situazione mostrava di precipitare giorno dopo giorno, non mancavano precisi segnali di preoccupazione da parte occidentale anche per le sorti del Montenegro.

In particolare, veniva giudicata reale la minaccia di un attacco serbo di qualsiasi natura, anche indiretto, che prendesse cioè le forme di un colpo di stato attraverso l'utilizzo delle forze pro-Milosevic esistenti nella piccola Repubblica. Non veniva infatti trascurato che dei circa 600 mila residenti, poco meno del 40% (sommando i voti del Partito popolare socialista e di altre due piccole formazioni nazionaliste, il Partito radicale e il Partito popolare) sosteneva l'unione con la Serbia e appoggiava il principale nemico del presidente Milo Djukanovic: Momir Bulatovic, primo ministro del governo federale ed esponente politico molto vicino all'uomo forte di Belgrado.

Né si poteva dimenticare la crisi del gennaio 1998, quando all'atto dell'insediamento di Djukanovic, Milosevic avrebbe voluto sedare con la forza le dimostrazioni di piazza in sostegno del nuovo presidente. Sembra che all'epoca solo il rifiuto di due generali (poi silurati) Jovica Stanisic e Momcilo Perisic avesse evitato un bagno di sangue.

La nuova, inquieta, stagione dei rapporti tra

Montenegro e Serbia era stata in qualche modo formalmente annunciata da Djukanovic con l'ormai famoso documento del 3 aprile 1998¹, con il quale si proponeva "un moderno programma di riforme economiche e sociali nella Repubblica federale jugoslava" e contemporaneamente si lanciavano precise accuse alla politica di Milosevic che aveva portato all'isolamento internazionale del Paese. Con quella "iniziativa strategica", come lo stesso presidente l'aveva significativamente chiamata, il Montenegro si proponeva come motore del cambiamento democratico jugoslavo e come modello politico da imitare, diventando così una minaccia più che potenziale per il regime di Belgrado.

Era quindi chiaro che il crescente distacco del governo di Podgorica e la sua strutturale vocazione a rimettere in discussione ogni mossa serba, specie in politica estera, rappresentavano una spina nel fianco per Milosevic e un indebolimento del suo carisma di presidente della Federazione. Anche se il Montenegro non osava chiedere apertamente l'indipendenza (cosa che in quel frangente avrebbe rappresentato un vero e proprio casus belli) il suo atteggiamento di progressivo distacco da Belgrado e il perseguimento di una politica di transizione coraggiosa, dalla economia pianificata al mercato, erano percepiti in Serbia come un vero e proprio atto di sfida. Per certi versi, paradossalmente, il Montenegro era un ben più pericoloso banco di prova rispetto al Kosovo.

In quest'ultima regione erano in gioco interessi politici sostenuti da fieri sentimenti nazionalistici, radicati profondamente nella coscienza civile dei serbi; per i quali, dalla battaglia di Kosovo Polje in poi, il sangue versato in questa marca di confine



era stato quello dei martiri del cristianesimo ortodosso, che tentavano disperatamente di arginare le orde musulmane e che resistevano a qualsiasi tentativo di assimilazione culturale e religiosa². E proprio questo prepotente simbolismo aveva facilitato il gioco di Milosevic, alla fine degli anni '80, consentendogli di far partire la sua vertiginosa scalata al potere proprio da qui. Il Kosovo, nell'immaginario collettivo serbo era la culla della patria, quasi un luogo dello spirito dove si affollavano ancestrali e contraddittori sentimenti di paura e di eroismo, di dialogo tra etnie diverse e di sanguinarie vendette. Il Kosovo era la Serbia, e ogni buon patriota slavo sarebbe stato pronto a versare il suo sangue pur di non cederlo allo straniero schipetaro, al di là di qualsiasi ragionevole argomento demografico.

Ma il Montenegro era un caso profondamente diverso. Etnicamente e culturalmente simile alla Serbia, la piccola repubblica era la cattiva coscienza della sua più grande e bellicosa cugina. In fondo le era stata fedele fino quasi alle estreme conseguenze: dalla "Guerra dei 10 giorni" slovena al bestiale conflitto con i croati in Erzegovina e in Slavonia, dai massacri in Bosnia alle turbolenze nel Sangiaccato, fino all'escalation in Kosovo. Adesso però qualcosa era cambiato. Djukanovic vedeva davanti alla Federazione Jugoslava il baratro e non aveva alcuna voglia di buttarsi a capofitto per colpa delle dissennate ambizioni di Milosevic, sempre più considerato un pericoloso "gambler". Mentre nubi minacciose si addensavano sul Kosovo e sul futuro della stessa Federazione, il governo di Podgorica cercava disperatamente di barcamenarsi, distinguendo le sue posizioni da quelle di Belgrado, perché fossero chiare all'Occidente le responsabilità politiche serbe. Si voleva salvare il Paese senza però varcare il "punto del non ritorno", oltre il quale ci sarebbe stato senz'altro l'intervento della temibile "Vojska", l'armata di Milosevic.

1. Da Dayton a Rambouillet

Il Montenegro è stato in qualche modo anche ostaggio della politica occidentale nei confronti di Milosevic che, per usare un eufemismo, potremmo definire "non lineare". La diplomazia della piccola repubblica ha infatti dovuto tenere conto della condotta spesso contraddittoria adottata dalle grandi potenze, a partire dagli accordi di Dayton, che hanno rappresentato il culmine di una strategia, sia pur adottata in ordine sparso, che tendeva a una sorta di "cooptazione" del leader serbo.

La filosofia alla base di questa scelta era chiara: i Balcani rimanevano un'area ad alta instabilità con pericolosi focolai di crisi, capaci di esplodere all'improvviso e di coinvolgere le potenze mondiali (e anche quelle regionali: si pensi alla Turchia) in un pericoloso gioco di scacchi. Il progressivo smantellamento della Federazione Jugoslava non solo non aveva trovato tutti d'accordo, ma aveva aperto anche un pericoloso precedente, una vera e propria ferita nel campo del diritto internazionale, sancendo la prerogativa di intervenire in quelli che tutto sommato potevano essere considerati alla stregua di "affari interni" di uno Stato sovrano. Senza dimenticare, che ogni minoranza può essere maggioranza di un'altra minoranza, in un perverso gioco di scatole cinesi dove la tutela di una parte ritenuta (in quel momento, ma solo in quel momento) più debole può finire col riprodurre il problema del conflitto sociale all'infinito, in una sorta di reazione a catena incontrollabile³.

Molto meglio, quindi, scendere a patti, salvando il salvabile e arginando un processo di disintegrazione che avrebbe creato un pericoloso vuoto geopolitico in un'area storicamente tra le più conflittuali del pianeta.

Dayton è stata quindi la risultante internazionale di tutta una serie di egoismi nazionali, un accordo che sotto una patina di perbenismo diplomatico nascondeva invece una buona dose di cinismo e anche di faciloneria, perché sottovalutava la portata potenzialmente devastante di tutti i possibili focolai di crisi, dal Kosovo al Montenegro, dalla Macedonia alla Vojvodina, senza dimenticare le questioni ancora aperte in Erzegovina e nel Sangiaccato.

Dayton è stata anche la dimostrazione palese di come un accordo basato su un'architettura di veti incrociati, sommatoria di posizioni sostanzialmente inconciliabili, possa spianare la strada a conflitti sempre più estesi e difficilmente controllabili.

E stridente diventa la contraddizione in termini diplomatici se si paragona il "buonismo" di Dayton (o forse sarebbe meglio dire una disarmante dose di ingenuità delle cancellerie occidentali) con l'ottusa intransigenza di Rambouillet, dove il desiderio di far bere fino alla feccia ai serbi il calice della resa, si traduce nell'imposizione di un diktat che per certi versi ricorda l'ultimatum dell'Austria di Francesco Giuseppe all'indomani dell'attentato di Sarajevo: un documento che è solo un invito alla guerra.

Il cambiamento di strategia nei confronti di Milosevic può anche essere in parte frutto degli errori di quest'ultimo, del suo eterno giocare su una sottile linea d'ombra conradiana che sfrutta le

frustrate ambizioni della Russia postcomunista da un lato e i timori occidentali per un possibile allargamento della questione balcanica dall'altro.

Ma forte viene il sospetto che dietro la durezza delle condizioni dettate a Rambouillet ai serbi vi sia dell'altro: forse l'esigenza da parte degli Stati Uniti di scaricare in politica internazionale alcune delle tensioni maturate sul fronte interno, forse l'intenzione della Nato di sfruttare il momento di debolezza del vecchio nemico ex sovietico per riaffermare un ruolo di supremazia militare agli occhi dei potenziali partner in lista d'attesa in tutta l'Europa Orientale, o forse la tentazione di lanciare un severo monito a chiunque tenti di ottenere vantaggi di qualsiasi tipo approfittando della propensione occidentale al negoziato e alla ricerca a ogni costo di una soluzione pacifica (una situazione che saremmo tentati di definire come "sindrome di Saddam Hussein").

In questo quadro internazionale di estrema complessità, si capisce come possa essere stato rischioso per il Montenegro elaborare una politica estera (ma anche economica e di riforma delle strutture centrali dello Stato), in qualche modo autonoma pur nel rispetto formale dei vincoli associativi imposti dal trattato federativo con la Serbia: il modello montenegrino ha cominciato a essere un buon esempio per le agguerrite opposizioni esistenti nella stessa Serbia o in regioni come la Vojvodina⁴, e i rappresentanti di Podgorica nelle istituzioni federali hanno costituito un serio ostacolo per tutte quelle iniziative dirette a rafforzare l'autocrazia di Milosevic. Inoltre i primi successi delle riforme economiche montenegrine sono stati interpretati come una sfida, se non come una vera e propria minaccia, dalle autorità di Belgrado.

La posizione ufficiale del Montenegro di non chiedere l'indipendenza da Belgrado è stata accompagnata sottobanco, in più occasioni, da una più o meno larvata minaccia: quest'impegno vale fino a quando la Serbia non oltrepasserà i limiti dettati dal trattato federativo e non cercherà di imporre con la forza decisioni sgradite al governo di Podgorica.

In effetti, a partire dalla seconda metà del 1998, in Montenegro si è dato vita a un processo di riforme tendente a edificare una società multietnica (le minoranze prima del conflitto in Kosovo rappresentavano il 23% della popolazione residente), nel rispetto delle differenze culturali e religiose (è stato istituito un Ministero per i diritti delle minoranze) e a creare le condizioni per attrarre capitali d'investimento stranieri, specie nel settore delle infrastrutture e del turismo. Una strategia, questa,

frustrata dalle sanzioni imposte in quel periodo alla Federazione. La politica di apertura verso l'estero ha coinciso con l'elaborazione di un programma rivolto ad accelerare le privatizzazioni e a creare le condizioni per lo sviluppo graduale dell'economia di mercato.

Occorre però riflettere su un dato molto importante, che può spiegare alcune delle difficoltà incontrate dalla piccola repubblica nel suo cammino sulla strada per le riforme: nel maggio del 1998 l'opposizione pro-Milosevic, rappresentata dal Partito popolare socialista, ha ottenuto il 36% dei voti, costituendo così non solo un serio ostacolo per le riforme di Djukanovic, ma anche un significativo punto di riferimento per il governo federale. Tra l'altro vanno sottolineate le misure (che potremmo definire di "terrorismo economico") adottate da Belgrado per esercitare una crescente pressione sul piccolo alleato; sono state bloccate le esportazioni dal Montenegro alla Serbia ed ostacolati i rapporti commerciali con la Croazia.

Nonostante queste minacce, però, il processo di democratizzazione e di progressiva conquista di una consistente autonomia è andato avanti in Montenegro. Milosevic ha più volte cercato di forzare i tempi, facendo leva sul consistente schieramento di opposizione a lui favorevole. Sarebbe bastato un incidente creato ad arte per stroncare sul nascere le velleità del governo di Podgorica e per fare intervenire l'Armata, che avrebbe trovato sicuramente nelle forze di polizia montenegrine un ostacolo duro ma non insormontabile. È probabile che un progetto di questo tipo fosse già allo studio, quando è precipitata la situazione in Kosovo, "congelando" qualsiasi piano d'intervento contro il Montenegro.

2. Il Kosovo cambia i piani

La preoccupazione americana sull'esplosione di un confronto aperto tra Montenegro e Serbia si è andata in qualche modo chiarendo dopo l'intervento alleato in Kosovo⁵. Sebbene la piccola repubblica balcanica non sia stata risparmiata da bombardamenti selettivi, è apparso chiaro che i raid aerei hanno cercato per quanto possibile di non coinvolgere più di tanto il Montenegro. L'utilizzo di un approccio che potremmo definire dei "due forni", ha stimolato da un lato la crescita di sentimenti filooccidentali nel governo di Podgorica ed ha aumentato dall'altro la diffidenza di Belgrado. La strategia del Dipartimento di Stato, dopo la guerra in Kosovo, è stata quella di utilizzare il Montenegro come elemento di logoramento



di Milosevic, facendo però bene attenzione a non tirare troppo la corda, una preoccupazione forse ancora più manifesta negli ambienti del Pentagono. I militari hanno in più occasioni invitato a una politica di maggiore cautela nei confronti di Milosevic e di meno plateale sostegno verso il Montenegro, di cui si temeva evidentemente una fuga in avanti.

Sebbene il Pentagono non abbia mai apertamente parlato di piani militari d'intervento specifici, proprio il generale Wesley Clark, durante un briefing al Dipartimento della Difesa (luglio '99) ha esplicitamente ammesso l'esistenza di preoccupanti segnali di aggressività serba in Montenegro, area definita "very sensitive"⁶.

Una situazione che ha portato lo stesso ministro della Difesa americano, William Cohen, a gettare acqua sul fuoco durante una conferenza stampa tenuta a Oslo dopo qualche giorno: "Mi aspetto che il Montenegro, che ha esercitato nel passato un certo grado di autonomia, continuerà a operare dentro l'involucro della Jugoslavia"⁷.

La linea di cautela americana è stata poi confermata, nel dicembre del 1999, da Kenneth Bacon (assistente di Cohen per gli Affari pubblici) e dal generale Clark in occasione di un incidente che ha visto coinvolti serbi e montenegrini per il controllo dell'aeroporto di Podgorica. Clark, pur non potendo fare a meno di constatare "le tensioni e la potenziale instabilità della regione", e dopo avere raccomandato indirettamente a Milosevic "di non interferire nel processo montenegrino" ha volutamente evitato qualsiasi riferimento a possibili piani d'intervento militare Nato nell'area⁸.

La preoccupazione americana di non alimentare ulteriormente le aspettative indipendentistiche montenegrine, come si vede, si è andata traducendo, con l'andare del tempo, in un atteggiamento di esplicita elusività per quanto riguarda un possibile coinvolgimento militare. Atteggiamento che ha rappresentato sempre più esplicitamente la linea ufficiale anche del Dipartimento di Stato, oltre che del Pentagono.

Non a caso, agli inizi di novembre del 1999, in occasione dell'incontro col presidente Djukanovic, proprio il Segretario di Stato Usa, signora Madeleine Albright, affermava: "Gli Stati Uniti sostengono un democratico Montenegro dentro una Jugoslavia democratica e riformata... Il presidente Djukanovic mi ha informato sui suoi sforzi di salvaguardare economicamente il suo Paese dalla politica disastrosa di Milosevic attraverso la legalizzazione dell'uso di una valuta straniera (il Marco tedesco n.d.r.). Gli Stati Uniti provvederanno all'assistenza tecnica, in accordo con gli alleati europei, sul modo migliore di promuovere lo sviluppo economico del

Montenegro, evitando anche di applicare le sanzioni previste per la Federazione Jugoslava"⁹.

Come si vede, una strategia che puntava a utilizzare la leva economica come grimaldello per scardinare la sempre più fragile solidarietà con la Serbia, senza tuttavia esasperare i toni e soprattutto senza promesse di intervento a sostegno di una unilaterale dichiarazione di indipendenza.

Un concetto recepito apertamente da Djukanovic nella stessa occasione: "Ho informato il Segretario di Stato delle misure che il governo montenegrino ha preso nella sfera monetaria... Questo non è il preludio a una secessione del Montenegro ma un tentativo di alleviare le pressioni (della piazza n.d.r.) sul nostro governo, che nascono dalle condizioni economiche della popolazione... La seconda parte della discussione è stata dedicata ai temi della democratizzazione della Serbia. Ho manifestato il mio sostegno alle intese raggiunte con i rappresentanti dell'opposizione (serba n.d.r.)... Il Montenegro sostiene con forza il processo di democratizzazione della Serbia"¹⁰.

Proprio da questa presa di posizione può essere percepita la reale portata della minaccia che la piccola repubblica rappresentava in quel momento per il regime di Milosevic. Il Montenegro diventava un laboratorio sul campo, capace di dimostrare a tutti gli slavi del Sud che la strada della democrazia e della liberalizzazione economica era quella giusta per migliorare la qualità della vita e per dare definitiva stabilità politica a tutta l'area. Un modello esportabilissimo nella stessa Serbia, come le intese più o meno esplicite con l'opposizione di Belgrado dimostravano. Intese che, come vedremo dopo, non prefiguravano certo l'indipendenza montenegrina e che anzi facevano di un rinnovato trattato federale, con una più ampia autonomia per il governo di Podgorica, il puntello per la nascita di una nuova Jugoslavia.

Un gioco ambizioso ma anche molto pericoloso, condotto sulla lama del rasoio e spinto fino al punto di cercare di scavare il terreno sotto i piedi all'autocrate di Belgrado, senza tuttavia indurlo all'intervento armato.

E che gli obiettivi (e i timori) fossero proprio questi viene confermato dall'evolversi della situazione diplomatica. Nel febbraio del 2000, incontrando il primo ministro montenegrino Filip Vujanovic, la signora Albright tornava non solo a lodare gli sforzi riformistici del governo di Podgorica ma ne sottolineava anche il ruolo di "modello e di stimolo per i cambiamenti in Serbia"¹¹, invocando l'inclusione del Montenegro nel Patto di stabilità¹². Ancora nello stesso mese Kenneth Bacon ribadiva che non c'era "alcun fatto nuovo o timore di possibili azioni serbe in Montenegro"¹³ e un mese dopo, sem-

pre l'assistente del ministro Cohen, tornando sull'argomento, evitava accuratamente di prendere posizione su ipotetici sviluppi militari ed esprimeva il suo scetticismo sulla possibilità che Milosevic volesse affrontare i rischi di un altro conflitto nella regione¹⁴.

Che tuttavia l'approccio scelto dall'Occidente abbia avuto sensibili ripercussioni sulla politica interna montenegrina, è testimoniato dalla crescita d'influenza del partito indipendentista (Lscg) di Miodrag Zivkovic e del Partito socialdemocratico del falco Zarko Rakcevic, quest'ultimo facente parte della coalizione di governo (Da Zivimo Bolje, "Per una vita migliore") assieme al Partito democratico dei socialisti dello stesso presidente Milo Djukanovic¹⁵.

Ed è proprio sul tema della possibile indipendenza che nella maggioranza si è scatenata una corsa alla ricerca del consenso che ha indotto la formazione di Djukanovic ad abbracciare progressivamente posizioni sempre più oltranziste, abbandonando il tradizionale approccio di cautela su quest'argomento. Un effetto domino che si è fatto vieppiù evidente a partire dalla primavera del 2000 e che ha portato il forte Partito popolare socialista di Momir Bulatovic (pro-serbo) in rotta di collisione con il governo, in polemica sempre più aspra, specie per la condotta a dir poco ambigua tenuta da Djukanovic in occasione dei bombardamenti aerei della Nato. Per dare un'idea di come il puzzle montenegrino, tuttavia, non possa essere visto sotto la luce della contrapposizione etnica, va sottolineato come il Pps abbia avuto il 36% dei suffragi alle elezioni del 1998 e come invece la popolazione di origini serbe della piccola repubblica sia intorno al 9%¹⁶.

3. La crisi economica

Probabilmente è stato il precipitare della situazione economica e, conseguentemente, degli standard di vita, a dare una spinta decisiva alle aspirazioni autonomistiche dei montenegrini. Le sanzioni hanno avuto un ruolo determinante e il clima di emergenza creato da dieci anni di guerra ha messo in ginocchio il settore turistico, una volta fiore all'occhiello e principale canale di reperimento di valuta pregiata. Come se tutto ciò non bastasse, l'economia del Montenegro è stata sottoposta a un doppio strangolamento: oltre a quello già citato delle sanzioni, infatti, bisogna ricordare il blocco imposto da Belgrado alla libera circolazione delle sue merci verso la piccola repubblica, con la scusa di una sorta di "dumping" praticato

da Podgorica, che avrebbe venduto merci serbe (principalmente all'Albania) sotto costo. Altro elemento negativo da non sottovalutare è stato l'ingente afflusso di profughi kosovari, che hanno finito per pesare non poco sulla già precaria situazione economica.

L'acuirsi della crisi finanziaria ha indotto il Montenegro a introdurre nel novembre del 1999 il sistema "dvovalutny", cioè della doppia valuta, con il marco tedesco avente corso legale al pari del dinaro jugoslavo. Una decisione che ha scatenato un putiferio e che è stata sconfessata dalla stessa Corte costituzionale federale, dando vita a un acceso dibattito durante il quale i serbi hanno accusato Djukanovic di fabbricare inflazione scaricandola sul dinaro, e i montenegrini hanno replicato affermando come il differenziale sui prezzi dei due Paesi (con quelli serbi nominalmente più bassi per molti generi) fosse solo dovuto al trucco dei prezzi "amministrati", una specie di sindrome polacca con merci solo virtualmente alla portata di tutti ma di fatto introvabili¹⁷. In realtà è stata la Banca nazionale jugoslava ad aumentare considerevolmente la massa monetaria in dinari (di circa il 40%) creando un processo inflazionistico con tassi di circa il 10% al mese fra settembre e novembre 1999.

Di sicuro l'introduzione del sistema "dvovalutny" è stato lo spartiacque tra due modi di concepire il ruolo del Montenegro all'interno della Federazione, il primo vero atto di formale insubordinazione nei confronti di Belgrado e il primo concreto e inequivocabile segnale che i rapporti tra le due repubbliche non sarebbero più stati gli stessi. Come avvenuto già nella Repubblica Srpska di Bosnia e in Kosovo, la moneta "buona" ha progressivamente cominciato a scacciare quella cattiva e così il dinaro, emblema stesso della vecchia alleanza, in poco tempo è stato condotto ai margini della vita economica montenegrina, anche se non del tutto, sia perché i militari jugoslavi presenti nella piccola repubblica hanno continuato a essere pagati con la vecchia valuta e sia perché nella parte nord del Paese, tradizionalmente filo-serba, la moneta jugoslava è ancora ampiamente accettata.

La reazione di Belgrado al "dvovalutny" è stata dura e ha comportato il blocco totale delle esportazioni alimentari verso Podgorica. Di conseguenza i montenegrini sono stati obbligati ad acquistare questi prodotti all'estero, in valuta pregiata e a prezzi relativamente più alti, "importando" inflazione (+20,8% su base mensile). Inoltre il governo federale ha sospeso il pagamento delle pensioni a militari ed ex combattenti (che sono ora a totale



carico del governo locale) e anche se per reazione il Montenegro non ha più versato i dazi doganali alle casse federali, l'effetto netto della cessazione dei legami finanziari col centro è stato negativo.

Secondo calcoli dell'Unione Europea il Pil del Paese, che nel 1999 ammontava a circa 1 miliardo di marchi, sotto l'incalzare della crisi, in due anni (1998-99) si è ridotto di circa il 17% e il 2000 dovrebbe aver fatto registrare una piccola inversione di tendenza (+ 5%). Bassi il salario medio (circa 170 marchi al mese) e quello minimo (50 marchi), appaiono significativamente elevati il tasso di disoccupazione (circa il 39% della popolazione considerata attiva) e il disavanzo commerciale (circa 235 milioni di dollari Usa nel 1999), mentre quello della bilancia dei pagamenti dovrebbe attestarsi solo a circa 70 milioni di marchi (il 7% del Pil) grazie alle cospicue rimesse in valuta degli emigrati e alla presenza di un consistente "sommerso" di cui vanno ricordati i non sempre trasparenti rami di attività¹⁸.

Il quadro prospettato ha indotto l'Unione Europea a intervenire, nel corso del 2000, con un programma immediato di assistenza finanziaria, mentre gli Stati Uniti successivamente hanno deciso di integrare gli aiuti già stanziati (circa 60 milioni di dollari) con un'erogazione straordinaria di 16,5 milioni di dollari "per la democratizzazione e le riforme economiche"¹⁹.

4. Lo scontro si fa duro

La tensione tra Serbia e Montenegro è andata crescendo con l'approssimarsi delle elezioni per la presidenza a Belgrado e di pari passo è aumentata la preoccupazione degli ambienti internazionali sulle possibili reazioni di Milosevic alle sempre più ardite prese di posizione del governo di Podgorica. Uno dei temi in discussione più scottanti (e maggiormente temuti in Occidente) è stato quello relativo ad un possibile referendum sullo status della repubblica, una mossa capace di provocare una violenta risposta di Belgrado e dall'esito incerto.

Stretto tra le spinte oltranziste, provenienti da alcuni settori della maggioranza e dai radicali di Zivkovic, e gli inviti alla cautela rivoltigli dalle cancellerie occidentali, il presidente del Montenegro ha cercato di utilizzare l'arma del referendum più come uno strumento di pressione verso la Serbia che come una reale opzione politica, sostenuto in questo anche da sondaggi che davano il 56% della popolazione comunque schierato per il mantenimento di una qualche forma associativa (anche sotto forma di confederazione) con il grande vici-

no²⁰. La sua costante preoccupazione è stata quella di non farsi scavalcare dal partito indipendentista (Lscg) per non far perdere consensi alla coalizione di governo e, contemporaneamente, di non offrire a Milosevic argomenti per un intervento.

Dal canto suo l'Alleanza liberale (Lscg) ha cavalcato la crisi cercando di attrarre il consenso di fette sempre più ampie di elettorato. Ha sostenuto le ragioni della Chiesa ortodossa montenegrina (contro quella ufficiale serba) e soprattutto ha forzato la mano, ritirandosi dalla coalizione con il DZB, per ottenere elezioni amministrative anticipate a Podgorica ed Herceg-Novì, nel tentativo di incrementare i suffragi e di imporre la sua piattaforma indipendentista al governo nazionale.

Mano a mano che il clima si è fatto più rovente è apparsa chiara la tentazione dei serbi di ricorrere a possibili azioni di forza il cui costo, però, in termini sia militari che politici, deve essere sembrato abbastanza elevato. I 20 mila poliziotti montenegrini, bene armati ed addestrati, sarebbero senza dubbio stati in grado di mettere in gravi difficoltà, data anche la natura del territorio, i 14 mila soldati dell'esercito federale presenti nella piccola repubblica, i mille uomini del Settimo battaglione della polizia militare e i paracadutisti della brigata aviotrasportata di stanza a Nis. Ma l'esito finale sarebbe stato segnato.

Tuttavia Belgrado, pur moltiplicando le provocazioni (come nel caso della creazione di checkpoint militari al confine con l'Albania o dell'installazione di ripetitori della Tv serba con obiettivi propagandistici) non ha mai superato i limiti della guerra fredda, dimostrando con questo di privilegiare una strategia alternativa: quella della delegittimazione del potere di Djukanovic attraverso le leggi federali e il sostegno offerto all'opposizione di Bulatovic.

L'11 giugno del 2000 si sono svolte a Podgorica ed Herceg Novi le elezioni amministrative, sotto il controllo di osservatori dell'Osce, che coinvolgendo in pratica un terzo dell'intero elettorato hanno assunto il più generale significato di vero e proprio referendum sulla politica del governo montenegrino. I risultati hanno dimostrato, ancora una volta, la complessità del quadro politico nella piccola repubblica. Se a Podgorica, infatti, la coalizione di Djukanovic ha avuto quasi il 50% guadagnando un seggio (e in pratica la maggioranza assoluta), a Herceg Novi, grazie anche al consistente numero di rifugiati serbi provenienti dalla Croazia e dalla Bosnia, il fronte pro-Milosevic è riuscito con il 49,7% dei suffragi a conquistare il governo della città sottraendolo agli avversari. Ridimensionata è invece uscita l'Alleanza liberale,

che aveva di fatto provocato la crisi²¹. In sostanza, le elezioni provocate dagli indipendentisti quasi certamente per spingere Djukanovic ad indire il referendum separatista, hanno invece confermato l'immagine di un paese spaccato a metà, con una componente pro-serba forte e dagli umori difficilmente decifrabili.

Ma il definitivo "turning point" nel confronto tra Milosevic ed il Montenegro si è avuto all'inizio di luglio, quando il Parlamento federale ha introdotto una serie di emendamenti costituzionali mirati a legittimare l'allungamento del mandato presidenziale (di altri otto anni) e a cambiare in modo inequivocabile il rapporto di forza a favore dei serbi nelle cosiddetta "camera alta"²². Un vero e proprio colpo di mano, che ha avuto l'effetto di esasperare maggiormente il confronto e di indurre il parlamento di Podgorica a replicare con una risoluzione che non solo rigettava le decisioni prese a Belgrado, ma prefigurava l'adozione di non meglio precisate misure a protezione degli interessi dei cittadini del Montenegro. La risoluzione conteneva anche un appello agli organi dello Stato, specie a quelli del ministero degli Interni, a preservare la pace. Una mossa che poteva essere chiaramente letta come un invito ai 20 mila uomini delle forze di polizia controllate dalla piccola repubblica a tenersi pronti per qualsiasi evenienza²³.

Mentre, però, la tensione saliva altissima e nelle cancellerie occidentali scattava lo stato d'allerta rosso per i possibili sviluppi della situazione, Djukanovic è riuscito a mantenere la freddezza necessaria per far bocciare dalla sua maggioranza la proposta di indire immediatamente un referendum sull'indipendenza, una mossa che avrebbe probabilmente costituito per i serbi una scusa sufficiente per intervenire militarmente. Tutto questo mentre lo stesso ministro dell'Informazione serbo, Aleksandar Vucic, minacciava l'adozione di provvedimenti mirati a difendere l'ordine costituzionale jugoslavo, e addirittura il leader estremista Vojislav Seselj (vice primo ministro del governo di Belgrado) invocava l'arresto immediato dei leader politici montenegrini²⁴.

Nel contempo cresceva nelle diplomazie occidentali lo sconcerto per l'iniziativa di Milosevic. Dove voleva arrivare? In molti hanno pensato che oltre a garantirsi i margini legali per una sua formale rielezione a presidente nelle successive consultazioni di settembre, Milosevic intendesse umiliare a tal punto i montenegrini da costringerli ad uscire definitivamente allo scoperto per chiudere la partita, giocando anche sulle previsioni di un non intervento delle forze Nato.

Era apparso a tutti chiaro, infatti, come in particolare gli Stati Uniti avessero abbondantemente messo in guardia Djukanovic da fughe in avanti sulla strada dell'indipendenza: indire un referendum avrebbe significato offrire una sponda a Milosevic per giustificare l'utilizzo della forza, ma avrebbe anche voluto dire togliere agli occidentali una buona ragione per potere giustificare all'occhio dell'opinione pubblica una loro eventuale nuova spedizione militare nei Balcani.

Proprio valutando la gravità della situazione, il segretario di Stato Madeleine Albright ha riaffermato in un colloquio con Djukanovic il 13 luglio il sostegno americano al Montenegro, guardandosi bene, tuttavia, dal prefigurare qualsiasi forma di aiuto militare²⁵.

Lo scacchiere della crisi si è arricchito il giorno dopo, 14 luglio, di un altro elemento capace di delineare gli schieramenti in campo e la posta in gioco: i leader dell'opposizione serba guidati da Zoran Djindjic si sono incontrati nella cittadina di Santo Stefano con esponenti politici montenegrini e insieme hanno discusso dell'opportunità di unire le loro forze per liberarsi di Milosevic. Mai come in quel momento le sorti del Montenegro sono state appese a un filo²⁶.

5. La svolta serba

Stretto tra due fuochi, tentato di accarezzare l'opzione militare, abbastanza sicuro, però, di godere ancora nel Paese di un certo seguito e, soprattutto, di controllare attraverso i suoi uomini più fidati le principali leve del potere, dopo l'aggiustamento della Costituzione Milosevic ha puntato tutte le sue carte sulle elezioni presidenziali di settembre. Per questo ha scatenato tutta la sua potenza di fuoco in una guerra propagandistica senza precedenti, cercando di presentarsi ancora una volta come l'unico difensore della patria serba e delle sue tradizioni e scaricando sulle sanzioni economiche decretate dagli occidentali le colpe per la sempre più precaria qualità della vita della popolazione. Ha però fatto male i suoi conti: ha sottovalutato l'avversario e ha perso.

Vojislav Kostunica, un nazionalista moderato, dietro la sua aria dimessa da intellettuale svagato, è riuscito a calamitare consensi un po' in tutte le aree, sfruttando un programma per certi versi ambiguo, ma forse proprio per questo capace di accontentare tutti. Ed è diventato il nuovo presidente federale.

Kostunica è stato presentato dalla stampa occidentale come un democratico capace di risolvere i



problemi della Serbia (e quindi, in un certo senso, quelli dell'Occidente). Non molti hanno ricordato, però, che il nuovo presidente ha sempre rinnegato, perché troppo sfavorevoli alla Serbia, gli accordi di Dayton, e che la sua vittoria è stata il frutto di una ragnatela di compromessi, la cui reale portata potrà essere valutata solo quando tutti i suoi occasionali alleati si presenteranno all'incasso.

Djukanovic ha appoggiato Kostunica, anche se ha preferito boicottare i seggi elettorali (ignorando gli appelli occidentali), finendo così per favorire indirettamente Milosevic²⁷. Una decisione che la dice lunga sulla strategia scelta dal Montenegro anche nei confronti della nuova dirigenza jugoslava che per un certo lasso di tempo non è stata addirittura riconosciuta. In effetti la clamorosa svolta politica a Belgrado ha finito paradossalmente per accelerare il processo di distacco della piccola repubblica dalla Serbia. Senza più (almeno teoricamente) il timore di un intervento militare della Vojska, le aspettative indipendentistiche si sono fatte più concrete e il prezzo di una qualche forma associativa (non più una confederazione, ma tutt'al più una unione Serbia-Montenegro) si è notevolmente alzato.

Il nuovo quadro politico e il timore che mosse azzardate potessero mettere mandare ancora una volta in ebollizione il calderone balcanico, hanno indotto gli Stati Uniti a mandare un messaggio esplicito a Djukanovic. A metà ottobre, Washington, preoccupata di consolidare il nuovo corso serbo, ha ribadito con fermezza la sua contrarietà all'indipendenza del Montenegro e ha chiesto di intavolare immediati colloqui con Kostunica per il mantenimento della Jugoslavia²⁸.

Fra l'altro, la situazione si è ulteriormente complicata perché il nuovo presidente federale ha dovuto offrire all'opposizione montenegrina (i socialisti popolari che prima sostenevano Milosevic) il posto di primo ministro jugoslavo. La Costituzione infatti stabilisce che nella diarchia federale, se il posto di presidente spetta alla Serbia quello di premier deve andare al Montenegro. Questa mossa (tra l'altro resa obbligatoria dal fatto che gli uomini di Djukanovic hanno boicottato le elezioni federali) ha ulteriormente allargato il solco con il governo di Podgorica. Un incontro tenutosi il 18 ottobre tra i due leader ha confermato il persistente gelo nei rapporti tra i due Paesi e ha fatto dire a Kostunica che *"l'unica nota positiva è il fatto di potersi parlare"*²⁹. Né la successiva formazione del governo federale ha migliorato il clima esistente, dal momento che Kostunica ha scelto come premier Zoran Zizic, esponente di primo piano del Partito popolare socialista (pro-Milosevic) del

Montenegro e acerrimo nemico della coalizione Zdb (*"Per una vita migliore"*) che fa capo proprio a Djukanovic. Zizic nel suo discorso di investitura ha fra le altre cose criticato il ruolo della Nato e dell'Onu in Kosovo³⁰.

Ma Kostunica ha anche lanciato alla comunità internazionale segnali molto positivi, nominando ministro degli Esteri Goran Svilanovic, leader della Opposizione democratica di Serbia, e incaricando dei rapporti commerciali e finanziari Mirojjub Labus, un economista di grande esperienza, che ha lavorato anche negli Stati Uniti. E l'Occidente non ha certo perso tempo a sostenere con tutte le sue forze la rinnovata Federazione Jugoslava nella sua strada verso la costruzione di una compiuta democrazia, con una raffica di riconoscimenti che hanno riguardato l'abolizione delle sanzioni economiche, l'ammissione al "Patto di stabilità", alle Nazioni Unite, all'Osce e, successivamente, anche al Fondo monetario internazionale³¹.

La crisi nei rapporti con il Montenegro è tornata prepotentemente alla ribalta a metà novembre, quando al summit di Zagabria tra l'Unione Europea e gli Stati balcanici, senza mezzi termini Djukanovic ha ripreso il tema del referendum sull'indipendenza, dicendo che sicuramente verrà promosso entro la metà del 2001 anche in presenza di qualche forma di accordo con la Serbia. Il Montenegro, ha aggiunto nella stessa occasione Djukanovic, svolge già quasi tutte le funzioni di uno Stato sovrano, tanto che per Belgrado sarebbe difficile riprendere il controllo della politica monetaria, di quella doganale, della sicurezza interna, così come della politica estera. Un'affermazione grave, che ha indotto Kostunica a parlare di decisione unilaterale e disastrosa e che ha rafforzato l'intransigenza degli Stati Uniti sull'argomento al punto da far sarcasticamente affermare al ministro degli Esteri montenegrino Branko Lukovac: *"Oggi forse l'Occidente vede nella Serbia il principale partner della regione, mentre noi invece cominciamo a essere considerati come una fabbrica di guai"*³².

In effetti gli Usa guardano con sempre maggiore preoccupazione alle rivendicazioni indipendentistiche di Podgorica, mentre hanno aumentato i loro sforzi per consolidare il processo di democratizzazione avviato da Kostunica in Serbia. Un processo che alla fine di dicembre dello scorso anno ha vissuto un altro importante momento di svolta con le elezioni per il Parlamento nazionale, nelle quali la coalizione dei riformisti, guidata da Zoran Djindjic, ha stravinto conquistando di gran lunga la maggioranza assoluta con il 64% dei suffragi, con lo stesso Djindjic designato da Kostunica primo ministro³³.

Ma per il Montenegro la notizia più importante è arrivata proprio alla fine dell'anno: la coalizione di maggioranza è stata messa in crisi dalle dimissioni di quattro ministri del Partito popolare, che hanno abbandonato il governo per protestare contro la politica di Djukanovic ritenuta troppo oltranzista. Ciò ha aperto la strada alle elezioni politiche anticipate, che si sono tenute in primavera, e che dovrebbero fare da prologo al temuto referendum sull'indipendenza³⁴.

6. Conclusioni

Ancora una volta nella sua storia, la penisola balcanica ha confermato di essere un potente fattore destabilizzante per gli equilibri di tutto il Vecchio Continente. Come in un beffardo gioco di "matroske", l'apparente soluzione di una crisi più o meno localizzata sembra avere in sé i germi per propagare una nuova infezione da tutt'altra parte, senza che la diplomazia internazionale riesca a scegliere le opzioni giuste per spegnere una conflittualità che sembra essere senza fine.

Sarebbe troppo lungo elencare le cause di una caoticità strutturale, dove l'assenza di confini geografici certi, la sovrapposizione disordinata di culture e religioni, uno sviluppo etnico a macchie di leopardo, l'incapacità di alimentare la circolazione delle idee, trovano nella violenza e nella guerra quasi un naturale elemento di mediazione. Perché nel caso del Montenegro c'è un po' di tutto questo, ma anche forse di più. Questa terra è la metafora di come nei Balcani anche la logica politica più semplice possa complicarsi, aggrovigliandosi in una matassa impossibile da dipanare fino a diventare incomprensibile quadro di lettura anche per gli analisti più raffinati.

Fedele quasi fino alle estreme conseguenze alla patria jugoslava, ma sempre più distante dalle allucinazioni politiche di Milosevic, il Montenegro ha cominciato a cercare una propria via d'uscita dal labirinto balcanico sotto i colpi di una crisi economica devastante. Djukanovic, vecchio alleato dell'uomo forte di Belgrado, gli ha voltato le spalle per salvare il salvabile, cominciando un logorante confronto che in più di una occasione ha sfiorato la guerra. Il sostegno occidentale non è mai mancato, anche se non crediamo che qualcuno si sia mai illuso in Montenegro di poter contare su un intervento militare alleato in caso di invasione serba.

È stato un gioco sottile e spietato, condotto sulla lama di un rasoio, dove i protagonisti hanno agito con una buona dose di spregiudicatezza se

non di vero e proprio cinismo, approfittando delle momentanee debolezze dell'avversario. Il vecchio socialista Djukanovic ha abbracciato il verbo del libero mercato e si è posto sotto la protezione occidentale, sperando di utilizzarla per alzare il prezzo della sua ormai solo formale alleanza con la Serbia.

Dal canto loro gli americani hanno sfruttato la posizione di aperta contestazione assunta dal Montenegro nei confronti di Milosevic per cercare di erodere il potere di quest'ultimo dall'interno. Per questo hanno favorito la santa alleanza, nemmeno tanto sotterranea, tra il governo di Podgorica e l'opposizione serba. E per questo Milosevic sarebbe sicuramente intervenuto nel Montenegro se non ci fosse stata di mezzo l'altra emergenza: il Kosovo.

La crisi kosovara ha quindi rimescolato le carte, ha reso sempre più baldanzoso Djukanovic e lo ha indotto a bruciare le tappe sulla strada della completa autonomia: prima la dichiarazione (una specie di ultimatum) sulla "ristrutturazione" della Jugoslavia, poi il colpo di stato "finanziario" con l'introduzione del marco tedesco come valuta parallela al dinaro, infine il boicottaggio delle elezioni federali, i contatti con l'opposizione serba e la sempre più concreta minaccia di indire il referendum sull'indipendenza.

Il periodo tra metà giugno del 2000 (quello dopo le elezioni locali a Podgorica ed Herceg Novi) e la fine di settembre, cioè fino alle presidenziali federali, è stato quello in cui maggiormente si è sfiorata la catastrofe. Dopo l'elezione di Kostunica, il clima di tensione si è allentato, anche se i rapporti tra Serbia e Montenegro restano, per usare un eufemismo, sempre difficili. A Belgrado non vogliono sentir parlare nemmeno lontanamente di referendum e rifiutano persino l'idea di un Montenegro indipendente, in questo sostenuti da tutto l'Occidente che, svanito il pericolo rappresentato da Milosevic, sembra ora avere meno a cuore l'autonomia della piccola repubblica.

Strategicamente la Serbia ha assoluto bisogno dello sbocco al mare rappresentato dal Montenegro, per non parlare della necessità di controllare (se non altro a mezzadria) i traffici commerciali illeciti (la piccola repubblica è una specie di santuario europeo del contrabbando) che garantiscono un consistente afflusso di valuta pregiata³⁵. Inoltre, per i serbi, essere forzati a rinunciare alla federazione col Montenegro, potrebbe voler dire perdere la partita sulla sovranità anche in Kosovo. Una situazione complessa, resa viepiù caotica dalle recenti elezioni in Montenegro che hanno dato agli indipendentisti solo una risicata maggioranza.



La Russia, che nella nostra analisi è rimasta forzatamente ai margini perché assorbita da ben più gravi problemi di politica interna, che l'hanno relegata a un ruolo sostanzialmente di secondo piano nei Balcani, cerca ora di rientrare nuovamente in gioco, seguendo la nuova strategia di politica estera voluta da Putin³⁶.

Dal canto loro americani ed europei, dopo essere rimasti invischiati nella palude balcanica, tentano disperatamente di uscirne fuori prima che nuovi focolai di guerra li costringano a spedire ancora uomini e mezzi. Ma forse è già troppo tardi, perché all'orizzonte si profilano nuove minacciose crisi come quella in Macedonia, dove i guerrieri albanesi stanno mettendo a ferro e fuoco la fascia di confine e dove la Nato medita di dare via libera all'esercito serbo, per un più efficace controllo della zona smilitarizzata. Gli amici di ieri sono già diventati i nemici di oggi. Come sempre, nei Balcani.

Note

¹ Il programma, intitolato "Iniziativa strategica della Repubblica federale di Jugoslavia: fondamenti per un nuovo inizio", era in pratica un più di un pressante invito ad attuare immediatamente riforme economiche e politiche, in alcune parti aveva le caratteristiche di un vero e proprio ultimatum: "Senza avere la pretesa di prescrivere soluzioni finali... È un tentativo di trovare una soluzione ai problemi politici ed economici e una sfida e un avvertimento alle autorità che questa è l'ultima ora utile affinché si assumano le loro responsabilità...". Una copia del documento può essere consultata sul sito internet <http://www.montenet.org/mnews/osnoveeng.htm>.

² Cfr. Georges Prevelakis, *I Balcani*, Il Mulino, Bologna, 1997.

³ Sul diritto all'autodeterminazione nazionale si dimostra molto critico Ralf Dahrendorf, il quale afferma, tra le altre cose che "si tratta di una delle invenzioni più infelici. Attribuisce un diritto ai popoli, quando i diritti dovrebbero essere sempre quelli degli individui... Se si permette che il cosiddetto diritto all'autodeterminazione prevalga sui diritti fondamentali dei singoli cittadini, il risultato sarà probabilmente uno stato nazionale senza libertà, e gli esempi non scarseggiano... L'autodeterminazione è tutt'al più un diritto di second'ordine, che viene molto dopo i diritti di cittadinanza civili, politici e sociali, e probabilmente non è affatto un diritto ma solo una pretesa accampata da leader populisti che possono condurre i loro popoli alla società aperta, ma possono altresì sostituire la schiavitù del dominio straniero con quella della tirannide indigena". Cfr. R. Dahrendorf, *1989, Riflessioni sulla rivoluzione in Europa*, Laterza, Bari, 1990, pp. 122-123.

⁴ Un articolo che dipinge assai efficacemente la situazione in Vojvodina è quello di Nada Savkovic, apparso sulla rivista di geopolitica "LiMes", n. 5 del 2000 (pp.155-161).

⁵ Sulle motivazioni ufficiali dell'intervento cfr. il discorso di Madeleine Albright tenuto alla Brookings Institution di Washington il 6 aprile 1999. È possibile trovare una sintesi in italiano sul sito internet <http://www.usembassy.it/file9904/alia/99040613.it.htm>

⁶ Us Defense Link, sito internet http://www.defenselink.mil/news/Jul1999/n07061999_9907062html

⁷ Us Defense Link, sito internet http://www.defenselink.mil/news/Jul1999/t07121999_t710dmin.html

⁸ Us Defense Link, sito internet http://www.defenselink.mil/news/Dec1999/t12091999_t1209asd.html

⁹ Us Department of State, sito internet <http://secretary.state.gov/www/statements/1999/991104a.html>

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Us Department of State, sito internet <http://secretary.state.gov/www/briefings/statements/2000/ps000203d.html>

¹² Il patto di stabilità per il Sud Est Europa è un'iniziativa lanciata il 10 giugno del 1999 a Colonia, in Germania. Si tratta di un'associazione tra oltre quaranta Paesi e organizzazioni tesa a sostenere gli Stati di questa turbolenta area del Vecchio Continente nel loro sforzo "per costruire la pace, la democrazia, il rispetto dei diritti umani e la prosperità economica, nell'intento di far raggiungere stabilità all'intera regione". Una dettagliata descrizione della struttura e degli obiettivi del Patto di stabilità si può avere consultando il sito internet <http://www.stabilitypact.org/About.htm>

¹³ Us Defense Link, sito internet http://www.defenselink.mil/news/Feb2000/t02222000_t0222asd.html

¹⁴ Us Defense Link, sito internet http://www.defenselink.mil/news/Mar2000/t03232000_t323asda.html

¹⁵ ICG Balkans Report n. 89, *Montenegro: in the shadow of the Volcano*, Podgorica, Washington, Brussels, 21 marzo 2000.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Commissione delle Comunità Europee. *Proposta di decisione del Consiglio per l'erogazione di un'assistenza finanziaria eccezionale al Montenegro*, Bruxelles, 10 maggio 2000.

¹⁹ La decisione dell'Amministrazione Clinton di erogare un aiuto finanziario aggiuntivo al Montenegro è stata annunciata dal segretario di Stato Albright, che ha anche ribadito nell'occasione stessa occasione il sostegno politico americano. Us Department of State, sito internet <http://secretary.state.gov/www/briefings/statements/2000/ps000713.html>

²⁰ ICG Balkans Report n. 89 op. cit.

²¹ OSCE, Office for democratic institutions and human rights, *Montenegro: early municipal elections in Podgorica and Herceg Novi, Final Report*, Varsavia, 18 agosto 2000.

²² RADIO FREE EUROPE - *Milosevic's montenegrin gambit*, Balkan Report, vol. 4 n. 51, consultabile sul sito internet <http://rferl.org/balkan-report/2000/07/51-110700.html>. Anche un preoccupato articolo di fondo dell'Economist del 15 luglio 2000, dal titolo "More trouble in the Balkans" fotografa la situazione creatasi dopo la decisione unilaterale serba di cambiare la Costituzione.

²³ PARLAMENTO DEL MONTENEGRO, *Risoluzione sulla protezione degli interessi del Montenegro*, Podgorica, 8 luglio 2000. Il documento è consultabile sul sito internet <http://www.montenet.org/aktuelno/resolution.html>

²⁴ RADIO FREE EUROPE, *Milosevic's montenegrin gambit* op. cit.

²⁵ La sintesi della telefonata tra Madeleine Albright e il presidente Milo Djukanovic è stata ufficialmente fornita dallo speaker del Dipartimento di Stato, Richard Boucher. Vedi sito internet http://www.usembassy.it/file2000_07_alia/a007140c.htm

²⁶ CNN - *Montenegro unites with Serbian opposition against Milosevic*. Sito internet <http://www.cnn.com/2000/WORLD/europe/07/14/yugo.montenegro.02/index.html>. Sul clima di tensione creatosi in Montenegro e sui timori di una possibile invasione serba vedi anche il rapporto "Montenegrin war games" dell'IWPR di Londra (Institute for war and peace reporting) del 10 agosto 2000.

²⁷ CNN, *Albright to ask Montenegro to reconsider election boycott*, Sito internet <http://www.cnn.com/2000/WORLD/europe/08/01/montenegro.albright/index.html>. Un'esauriente

disamina degli aspetti formali del voto e del boicottaggio montenegrino è fatta dall'OSCE nel suo rapporto dell'Office for democratic institutions and human rights dal titolo "Preliminary findings and conclusions on Elections in the Federal Republic of Yugoslavia", Varsavia 25 settembre 2000.

²⁸ CNN, *Montenegro must remain part of Yugoslavia*, Sito internet <http://www.cnn.com/2000/WORLD/europe/10/13/yugoslavia.montenegro/index.html>

²⁹ CNN, *Montenegro rejects federal role*, Sito internet <http://www.cnn.com/2000/WORLD/europe/10/18/yugo.montenegro/index.html>

³⁰ CNN, *New Yugoslav government approved*, Sito internet <http://www.cnn.com/2000/WORLD/europe/11/04/yugoslavia.government/index.html>

³¹ IMF, *Imf approves membership of Federal Republic of Yugoslavia*, Press release n. 00/75 del 20 dicembre 2000. Vedi anche "Yugoslavia becomes member of United Nations", sito internet http://www.uscembassy.it/file2000_11alia/a011020c.htm

³² IWPR, "Montenegro risks angering us", Rapporto dell'8 dicembre 2000, Londra.

³³ Cfr. "Zoran Djindjic, Serbia's other big man", su l'Economist del 6 gennaio 2001.

³⁴ Il ritiro degli esponenti del Partito popolare non impedirà, secondo il vice primo ministro Dragisa Burzan, di andare avanti sulla strada dell'autonomia. Se i serbi non dovessero accettare le proposte per un'unione molto "alleggerita" tra i due Paesi, allora l'unica strada sarebbe il referendum per l'indipendenza. CNN, *Ruling coalition collapses in Montenegro*, Sito internet <http://www.cnn.com/2000/WORLD/europe/12/29/yugoslavia.montenegro/index.html>. Anche l'Unione Europea ha recentemente ribadito con fermezza che il Montenegro deve rimanere dentro la Federazione jugoslava. CNN, "Montenegro told to forget independence", Sito internet <http://www.cnn.com/2001/WORLD/europe/01/22/montenegro.eu/index.html>

³⁵ Cfr. l'articolo di Antonio Bove e Graziella Drante "E la camorra sbarcò in Montenegro", Quaderno speciale di LiMes, supplemento al n. 2 del 2000.

³⁶ WPR, *Russia's Balkan Strategy*, Rapporto del 5 ottobre 2000, Londra.



Innovazione e cooperazione nel sistema agroalimentare. Per una rete internazionale integrata tra Maghreb centrale e Mezzogiorno d'Italia

Nel contesto generale che caratterizza il sistema agro-industriale in alcuni Paesi del Mediterraneo è forte la preoccupazione per il graduale processo di costituzione di un'Area di libero scambio tra Unione Europea (UE) e Paesi Terzi Mediterranei (PTM) che favorirà in maniera sempre più ampia l'accesso dei prodotti agricoli sui mercati comunitari¹.

Tra poco più di dieci anni le produzioni agro-alimentari potranno entrare liberamente nell'UE, senza restrizioni in quantità e libere da qualsiasi imposizione tariffaria, attivando certamente enormi flussi di scambi, mentre i veloci cambiamenti che tutti i sistemi agro-alimentari coinvolti subiranno potranno determinare contrapposizioni e concorrenze, non solo tra PTM, ma anche tra Paesi mediterranei dell'UE e tra queste aree ed i sistemi agroalimentari continentali².

In un simile scenario l'agricoltura italiana è particolarmente interessata all'evoluzione che attende l'intera area mediterranea: produciamo ed esportiamo verso i Paesi continentali gli stessi prodotti per i quali accusiamo anche eccedenze, tipici delle agricolture dei PTM, mentre importiamo prodotti continentali³ perché le nostre abitudini alimentari si sono, oramai, consolidate verso quelle tipiche dell'Europa centrale.

La contrapposizione tra un modello produttivo agricolo di tipo mediterraneo ed un consumo alimentare tipicamente europeo ripropone, anche per il nostro Paese, problemi di evidente conflittualità e concorrenza a cui soggiacciono gli altri Paesi Terzi Mediterranei.

Presto verranno a contrapporsi e a confrontarsi itinerari produttivi analoghi e, quindi, concorrenziali, da cui potrebbe beneficiare l'agricoltura con-

tinente, che intanto si è avvicinata alle tendenze dei PTM attraverso un processo di diversificazione dei tradizionali prodotti, mentre l'area mediterranea, che pure presenta un'agricoltura sostanzialmente omogenea sotto l'aspetto degli indirizzi produttivi⁴, e trae da essi la sua maggiore risorsa attraverso le esportazioni, si trova ancora in una posizione fragile in termini strutturali e di debolezza commerciale.

Le grandi trasformazioni che hanno portato ad una condizione "liberista" sui mercati mondiali e ad una "vincolista" sul piano produttivo, a livello europeo, vedono il sistema agroalimentare mediterraneo di fronte ad una grossa sfida e, quindi, all'impegno in un processo inevitabile di ristrutturazione, riconversione e riqualificazione del modo di operare e di collocarsi nei grandi sistemi economico-politici.

Non si può guardare allo sviluppo del settore solo attraverso un'ottica di libero mercato, così com'è emerso dal progetto di partenariato euro-mediterraneo, in quanto il semplice processo di specializzazione produttiva e del mercato del lavoro, effetto della liberalizzazione degli scambi, non porterebbe reali vantaggi comparati per i Paesi della riva Sud a causa di una forte presenza di situazioni di sovrapposizione e contrapposizione tra le produzioni agricole e le categorie lavorative.

Partendo dalla considerazione che l'integrazione regionale non è in grado di garantire la crescita dei paesi con un basso livello di sviluppo economico attraverso la sola competizione commerciale, l'obiettivo dello sviluppo sostenibile prevede, necessariamente, l'affidamento a strumenti più efficaci di cooperazione economica.

In accordo con le attuali tendenze verso la creazione di reti produttive internazionali, si tenta di individuare ipotesi di complementarità presenti tra sistemi agroalimentari mediterranei appartenenti ad aree regionali distinte, che faranno parte nel 2010 del blocco Euro-Mediterraneo.

Piuttosto che accentuare la concorrenza commerciale con i PTM, occorre dar vita ad una rete integrata di relazioni per un più proficuo e reciproco inserimento nella dinamica economica internazionale. Da qui la necessità di puntare alla valorizzazione dei fattori di complementarità presenti, attraverso il soddisfacimento della domanda maghrebina di cooperazione tecnologica per aumentare la possibilità di penetrazione dei prodotti tipici mediterranei nel mercato agricolo mondiale. Contemporaneamente, il trasferimento di tecnologia dovrebbe contribuire ad accrescere le opportunità d'internazionalizzazione delle imprese del Mezzogiorno d'Italia indotte a svolgere, in tal modo, una funzione di collegamento tra i Paesi del Maghreb centrale⁵ e il Centro Europa.

La scelta dell'area di riferimento rappresentata dai Paesi del Maghreb centrale, da un lato, e dalle regioni del Sud d'Italia, dall'altro, deriva dalla circostanza che entrambi i gruppi di paesi/regioni presentano caratteri simili e complementari proprio in relazione al settore agroalimentare, che occupa ancora una posizione rilevante nelle rispettive composizioni socio-economiche.

Nell'ambito del complesso degli elementi caratterizzanti l'area mediterranea, zona d'interesse strategico per l'Unione Europea, di frattura ma anche di contatto, da cui dipende la pace ed il benessere dei Paesi che si affacciano sulle due sponde, da un lato l'Italia, ed ancor più il Mezzogiorno, per tradizione, patrimonio di conoscenze e posizione geografica, può certamente rivestire un ruolo decisivo ed aspirare a rappresentare l'interfaccia naturale tra l'UE e i Paesi partner Mediterranei (PPM)⁶.

D'altro lato, la struttura socioeconomica dell'Algeria, della Tunisia e del Marocco è ancora prevalentemente agricola e questo appare dunque il settore su cui concentrarsi inizialmente per la promozione economica del territorio e quella sociale delle relative popolazioni.

L'analisi delle possibili politiche di cooperazione tra i due gruppi di paesi considera, in ogni caso, le difficoltà derivanti dai forti differenziali esistenti nei livelli di sviluppo economico: le profonde trasformazioni strutturali all'interno del settore agricolo, pur consentendo la continuità di un ruolo centrale all'interno della realtà economica e politica di molti paesi, hanno determinato

una riduzione sia delle quantità esportate, in percentuale del commercio internazionale, che dei prezzi di molti prodotti.

Negli ultimi anni, soprattutto nei paesi industrializzati, sono state condotte e sostenute azioni agricole di stampo protezionistico⁷ ed una politica dei prezzi destinata a favorire la produzione interna. Un notevole cambiamento del commercio internazionale ha visto, infatti, uno spostamento dei flussi dalla direzione Sud-Nord a quella Nord-Sud.

Caratteristiche strutturali ed orientamento tecnico-economico del settore agricolo

Nell'economia nazionale dei tre Paesi che costituiscono la regione del Maghreb Centrale, il settore primario⁸ occupa una posizione di rilievo nonostante le trasformazioni intervenute negli anni Settanta ed Ottanta con lo sfruttamento della rendita petrolifera nel caso dell'Algeria e l'espansione dell'industria manifatturiera e del terziario nel caso del Marocco e della Tunisia. Anche in Italia esso si presenta ancora particolarmente determinante, seppure la sua importanza sia cambiata nel tempo a causa delle necessità socio economiche, verificatesi a partire dal secondo dopoguerra, che hanno guidato il passaggio da una società agricola e industriale ad una prevalentemente terzariizzata.

La quota di partecipazione dell'agricoltura al PIL nei tre paesi Maghrebini varia tra il 12% dell'Algeria e il 21% del Marocco, mentre in Italia essa è del 3.6% (tab.1). Tuttavia all'interno dell'intero sistema agroalimentare italiano il valore aggiunto attribuibile all'agricoltura, nel 1993, è stato pari ad oltre 43 mila miliardi, circa il 17.8 % di quella che risultava, per quell'anno, la stima complessiva, in termini economici, del sistema nella sua totalità.

In entrambe le aree, l'agricoltura occupa una percentuale elevata della popolazione attiva: rispettivamente il 22.8% in Algeria, il 34% in Marocco, il 21.4% in Tunisia ed il 7.4% in Italia (13% nel Sud).

Nel Maghreb la produzione agricola è influenzata dalle avverse condizioni climatiche, da una scarsa meccanizzazione dei mezzi di produzione ed è soprattutto legata alla limitata disponibilità di superficie irrigua¹⁰; in Italia, invece, si evidenzia il diverso peso che l'agricoltura continua ad avere per l'economia regionale del Mezzogiorno rispetto a quella del Centro Nord (Sud 5.8% del PIL regionale, Centro Nord 2.8%).



Tab. 1. Principali caratteristiche strutturali del settore agricolo.

	Algeria	Marocco	Tunisia	Italia	Sud
PIL pro capite \$ USA	1.548	1.189	1.806	18.753	12.614
PIL agricolo %	12	21	15	3.6	5.8 PIL regionale
Addetti agricoltura %	22.8 pop. att.	34.0	21.4	7.2	13 pop. att., sud
Superficie	2.381.741 km ²	458730	154.530	301.302	123.053
% superficie agricola	3.30	21.47	29.80	36.23	19.01
% superficie forestale e boschiva	1.70	17.22	3.90	13.7	12.27
% prati e pascoli	12.90	45.56	24.70	18.36	20.8
% incolto ed improduttivo	82	15.75	41.60	6.77	7.85
% area irrigata	0.16	2.86	1.42	10.4	

Fonte: elaborazioni IREM⁹.

La maggior parte della superficie agricola utile (SAU) maghrebina è localizzata nella fascia litoranea e sub litoranea dove tuttavia i suoli restano di qualità mediocre a causa soprattutto delle tecniche di produzione utilizzate, della parcellizzazione della terra e della densità demografica. In Italia le zone pianeggianti che occupano il 30% della SAU, contribuiscono alla formazione di oltre il 50% della produzione. Il dato più significativo è che il maggior numero delle aziende agricole è localizzato nel Mezzogiorno (54%); esse occupano la quota maggiore sia della superficie totale sia di quella agricola utile (42.68% e 46.90% contro il 36.59% e 34.76% del Nord). Il Nord, però, pur avendo un numero minore di aziende ed una minore superficie agricola in proporzione, rispetto ai valori totali, ha un dato della produzione più elevato (48.80% contro il 37.77% del Mezzogiorno).

In merito alle dimensioni degli apprezzamenti si osserva che nel Maghreb prevalgono quelli di piccole dimensioni¹¹ (in media di due ettari) su cui vengono utilizzate tecniche di coltivazione di tipo tradizionale (per una produzione di sussistenza). Le aziende di medie e grandi dimensioni, pur occupando una quota minore della SAU, fanno maggior uso delle macchine agricole ed incidono in misura rilevante sui valori della produzione, rivolta particolarmente alle esportazioni.

In Italia, mentre nel Nord del paese si è assistito ad un aumento delle dimensioni medie delle aziende per effetto di fenomeni di acquisizione e di accorpamento, nel Sud persiste la presenza di micro aziende. Tuttavia anche qui si va affermando l'utilizzo di macchine agricole per effetto del ricorso a società di servizi che offrono contratti di leasing (soprattutto strumenti di piccola meccanizzazione).

Per quanto concerne la tipologia delle produzioni agricole si rileva una certa omogeneità di

prodotti, seppur qualitativamente esistano differenze sia tra i tre paesi maghrebini, sia tra questi ed il Sud d'Italia

È da rilevare, infine che il settore agricolo maghrebino presenta un elevato grado di dipendenza dai mercati esteri, all'interno dei quali l'Unione Europea è il principale partner commerciale. Circa il 63% del totale delle importazioni maghrebine proviene dall'Europa, mentre è all'UE destinato il 72% delle esportazioni.

Non si può invece dire l'inverso in quanto, per i Paesi dell'Unione Europea, gli scambi commerciali con i paesi del Maghreb costituiscono solo una quota minima del totale dei traffici, complessivamente il 2.4% delle esportazioni totali e delle importazioni dell'Unione. Inoltre, la struttura di importazioni ed esportazioni agricole maghrebine è tale che si riscontrano due ordini di problemi: le importazioni provenienti principalmente dall'UE tendono ad esercitare una forte concorrenza sulle produzioni locali nel settore dei beni di sussistenza, mentre le esportazioni riguardano in gran parte prodotti come frutta e vegetali, per i quali si registra una saturazione dell'offerta sul mercato europeo.

Cooperazione innovativa

L'evidenza empirica mostra come nelle due aree esaminate, a fronte di alcuni caratteri disomogenei quali retaggi storici e politici diversi, situazioni agronomiche, ambientali, finanziarie ed economiche non sempre sovrapponibili, esistano comunque tratti comuni che consentono di insistere sul ruolo dell'agricoltura come elemento e fattore di coesione tra le due sponde del Mediterraneo.

Gli elementi comuni appaiono legati essenzialmente al peso del settore agricolo, alle tipologie

produttive nonché alla presenza prevalente di aziende agricole di piccole e medie dimensioni, anche a conduzione familiare.

Tali condizioni inducono a percepire particolarmente il problema della concorrenza dei prodotti agricoli tra il Mezzogiorno d'Italia e i PPM dell'area Maghrebina.

I livelli di dinamismo osservati recentemente nell'evoluzione del comparto agricolo in Italia e nel Mezzogiorno fanno presupporre che si possa dar vita ad ipotesi di complementarità, considerando la possibilità di costituire una "Rete integrata" tra le due sponde del Mediterraneo, al fine di realizzare un reciproco inserimento nel contesto economico mondiale.

La specializzazione produttiva che si riscontra nel settore agricolo in Italia deriva sostanzialmente dalla trasformazione della domanda dei prodotti agricoli da "diretta" a "derivata" che ha spinto gli stessi agricoltori a ricercare nuove forme di organizzazione della produzione al fine di controbilanciare gli svantaggi derivanti dalla frammentazione dell'offerta e della pluralità dei centri decisionali¹².

La politica nazionale e quella comunitaria stanno seguendo queste direttive nel tentativo di esaltare i rapporti esistenti tra l'agricoltura e gli altri comparti del sistema agroalimentare, sviluppando un concetto di "filiera" o di sistema agroalimentare nel quale si possa verificare l'avvicinamento o la riunificazione di singoli soggetti o attività economiche legate alla produzione agricola, alla trasformazione ed alla commercializzazione. Tali attività, pur essendo, in molti casi, separate tra loro, costituiscono gli elementi essenziali per la costituzione di un sistema di produzione di beni alimentari.

Malgrado le difficoltà ancora presenti nel settore agricolo del Mezzogiorno, si riscontrano anche in queste regioni alcuni tentativi a sostegno della creazione di filiere agroalimentari che vanno nella direzione dell'integrazione orizzontale tra produt-

tori di uno stesso bene, attraverso la costituzione di cooperative, e del coordinamento delle fasi successive relative alla produzione, alla commercializzazione dei prodotti, alla tutela del marchio, nonché alla ricerca e sviluppo di nuovi mercati.

Simili comportamenti sono assolutamente recenti ed innovativi per il Mezzogiorno d'Italia ma testimoniano la possibilità di dare avvio, anche in situazioni di relativa difficoltà ed arretratezza, a processi propulsivi di sviluppo.

In questo quadro di fondo si collocano gli specifici problemi del settore della meccanizzazione agricola ed in generale della tecnologia applicata, ma soprattutto quelli legati all'innovazione sistemica, alla trasformazione industriale dei prodotti agricoli, sulla cui importanza strategica nello sviluppo dell'economia agricola ed alimentare esiste oggi una generale concordanza di opinioni.

Su questi aspetti appare opportuno focalizzare maggiormente gli interventi di cooperazione tra le due rive del Mediterraneo, in un ambiente che vede i consumi interni e il commercio internazionale sempre più caratterizzati dalla presenza di prodotti agricoli trasformati.

Osservando, invece, la tipologia di azioni poste in essere sinora dagli organismi comunitari si rileva una scarsa attenzione agli aspetti succitati.

Se si considerano i prestiti concessi dalla Banca Europea per gli investimenti si nota che per il periodo 1977-1993, il settore "Agricoltura, foreste e pesca" ha ottenuto solo l'1.6% dei finanziamenti. Valori che ad una disaggregazione successiva per il periodo 1989-1993, si sono ridotti ulteriormente allo 0.4% (tab.2).

Anche dopo l'approvazione della Politica Mediterranea Rinnovata (PMR), che a partire dal 1992, attraverso la cooperazione decentrata, ha introdotto nuovi principi guida per le azioni da realizzare nei Paesi Terzi, molteplici forme d'intervento di tipo tradizionale hanno continuato a sussistere¹³.

Tab. 2. Finanziamenti BEI ai Paesi del bacino del Mediterraneo 1977-93 (Mil. ECU).

Settori	1977-91		1989-93	
	Importo	Valore %	Importo	Valore %
Energia e infrastrutture	1.966.20	73	1.509.10	77.7
Infrastrutture	1.070.10	54	1.021.40	52.9
Industria Agricoltura e servizi	726.8	27	431	22.3
Agricoltura foreste e pesca	42.1	1.6	7.5	0.4
Totale Generale	2.693		1.930.10	

Fonte: Banque Européenne d'Investissement, relazione annuale 1991, 1993.



Considerando nel complesso il IV Protocollo Finanziario, emerge che per il settore agricolo e agro alimentare sono prevalsi interventi il più delle volte di carattere bilaterale limitati al miglioramento delle caratteristiche strutturali del settore, spesso attraverso la realizzazione di una politica delle infrastrutture, probabilmente necessaria come base per lo sviluppo economico ma certamente non sufficiente al decollo del settore (tab. 3).

Anche in seguito alle proposte emerse alla Conferenza di Barcellona, con la creazione di un'area di libero scambio euromediterranea, la cooperazione del settore primario è stata penalizzata in quanto la volontà cooperativa si è scontrata con la difesa della produzione agricola dei Paesi europei del Mediterraneo, già alle prese con una forte concorrenza all'interno della Comunità ed una cronica sovrapproduzione.

L'evidente difficoltà di comporre i contrasti che sorgono tra la necessità di salvaguardare lo sviluppo agricolo dei partner europei e le esigenze di sviluppo dei PPM potrebbe essere superata attraverso la realizzazione di un partenariato in grado di consentire l'inserimento di entrambi gli attori nelle dinamiche economiche internazionali tramite un'azione coordinata che punti sulla produzione di beni mediterranei di qualità.

Allorché il settore agricolo dei PPM (Maghreb) e quello dell'UE (Mezzogiorno d'Italia) si trovasse, tra loro, in posizioni concorrenziali, diventerebbe difficilmente proponibile una divisione dello spazio mediterraneo tra le produzioni dei due gruppi di paesi.

Sembra invece credibile prospettare una soluzione in direzione di ipotesi che stimano il mercato mondiale come luogo dove esportare "Prodotti

alimentari tipici del Mediterraneo" e rispetto al quale vanno ricercate nuove modalità di cooperazione all'insegna di un unico sistema agricolo mediterraneo¹⁴.

In tale scenario il Mezzogiorno potrebbe rappresentare un laboratorio in cui osservare le evoluzioni del sistema agricolo e agro industriale per trasferire gli orientamenti, successivamente o contestualmente, nei paesi del Maghreb al fine di allargare le possibilità di diffusione dei prodotti sui mercati internazionali. In quest'ottica le riforme di liberalizzazione e la crescita economica dei Paesi maghrebini, da un lato, e la nuova tendenza all'internazionalizzazione dell'impresa italiana, dall'altro, e nello specifico del Mezzogiorno, potrebbero coniugarsi in un obiettivo comune.

Lo sviluppo agricolo sarebbe connesso con temi centrali quali la differenziazione dei prodotti, la garanzia della qualità, l'aumento del contenuto del valore aggiunto attraverso l'applicazione di nuove tecnologie, l'organizzazione sistemica della produzione e della distribuzione.

Sottesa a tali obiettivi è in primo luogo la necessità di creare un sistema reticolare, come modalità organizzativa, che ammetta la diffusione della conoscenza formalizzata tra le strutture produttive delle due aree e tra le diverse tipologie di soggetti interessati alla cooperazione.

Per sviluppare un partenariato economico efficace, al fine di creare un sistema articolato, vanno considerate pertanto le differenti soggettività, tra loro interagenti, preposte al governo dei processi decisionali, ossia a livello macro i governi, a livello micro le imprese e a livello meso le istituzioni e le organizzazioni di servizio.

Tralasciando il livello macro, soprattutto gli al-

Tab. 3. Utilizzo fondi di bilancio e BEI nei IV Protocolli Bilaterali e fuori Protocollo.

Paese	Settore agricolo	Infrastrutture	Sviluppo PMI	Tutela ambientale
Algeria	Importazione di mezzi di produzione	Reti trasporto elettriche, idrocarburi, idriche (urbane e rurali)	Sovvenzioni alle PMI	Depurazione acque di scarico; disinquinamento delle coste
Marocco	Valorizzazione agricola - Lotta erosione suoli	Costituzione dighe, reti elettriche, idriche	Formazione e trasferimento know how	Depurazione acque di scarico; disinquinamento delle coste
Tunisia	Progetti di sviluppo rurale	Reti autostradali, idriche; infrastrutture turistiche	Creazione parchi industriali	Reti fognarie; disinquinamento coste

Fonte: Elaborazioni IREM, 1997.



tri due aspetti rivestono una notevole importanza in considerazione del ruolo svolto dalle imprese del settore agro-industriale nel creare occupazione e nel diffondere uno spirito imprenditoriale, quale necessaria premessa per l'affermazione di nuove forme d'internazionalizzazione e relativi scambi tecnologici.

D'altra parte è evidente che la cooperazione imprenditoriale possa avvenire solo attraverso organizzazioni ed istituzioni che forniscano servizi reali e finanziari. Del resto le riforme intervenute nei codici degli investimenti dei paesi maghrebini hanno seguito questi orientamenti, agevolando in tal senso la possibilità di realizzare accordi di partecipazione tra imprese, in particolare nel settore agro-industriale¹⁵.

È, pertanto, ipotizzabile una relazione triangolare caratterizzata da differenti tipologie di integrazioni: a livello macro, attraverso la cooperazione bilaterale sarebbe possibile la realizzazione di iniziative che diano vita ad una Politica agricola mediterranea (PAM). Questa, senza porsi in alternanza alla Politica agricola comunitaria (PAC), ma semplicemente riformandola, dovrebbe essere in grado di stimolare la creazione e la successiva valorizzazione di un prodotto tipico da esportare sia nel futuro mercato euromediterraneo, sia in quelli internazionali.

Il secondo ed il terzo livello, attraverso la concertazione decentrata, dovrebbero permettere la realizzazione di un processo di cooperazione innovativo tra il Mezzogiorno d'Italia ed i Paesi del Maghreb. Il coinvolgimento diretto delle associazioni di categoria, nonché delle collettività locali, potrebbe dare vita ad una rete di imprese che, utilizzando una serie di servizi reali, miri alla realizzazione di un prodotto innovativo da poter, poi, commercializzare nei mercati individuati.

In tale ambito, la salvaguardia degli interessi agricoli locali, in un rapporto di strategie di convergenza con gli altri PTM, è l'obiettivo che il Mezzogiorno d'Italia può prefiggersi.

L'assunzione e lo svolgimento di un tale ruolo esigono la conoscenza completa e costantemente aggiornata di tutte le informazioni relative alla situazione, all'evoluzione ed alle tendenze dell'offerta e della domanda di prodotti agricoli nell'area euromediterranea, nel contesto delle rispettive problematiche tecniche ed economiche.

L'aggiornamento costituisce, infatti, una condizione indispensabile per l'identificazione degli interessi da tutelare, la definizione delle politiche idonee e perseguibili, l'approfondimento delle opzioni possibili, la valutazione dei costi/benefici e le conseguenze delle decisioni operative.

La complessità degli interessi coinvolti rendono necessaria la predisposizione di uno strumento agile ed efficace di raccolta ed elaborazione delle informazioni e delle conoscenze indispensabili all'attività di *policy makers* che potrebbe configurarsi in un Osservatorio Permanente sul Sistema Agro-Alimentare dei Paesi del Mediterraneo¹⁶.

Esso deve essere concepito come una struttura tecnico-scientifica in grado di provvedere con tempestività e completezza alla rilevazione, all'analisi ed all'elaborazione delle informazioni da sottoporre alla valutazione ed alla mediazione degli addetti ai lavori e dei responsabili delle scelte relative agli indirizzi generali, ai programmi d'azione, agli strumenti attuativi ed agli obiettivi da raggiungere. Tutto questo nel tentativo di contribuire ad attenuare il rischio di esternalizzare i problemi di concorrenza commerciale tra le diverse sponde del Mediterraneo individuando modelli di sviluppo non conflittuali che valorizzino le potenzialità dell'area.

Note

¹ Conferenza Euromediterranea di Barcellona, 1995.

² È, infatti, facilmente prevedibile che i flussi dell'UE verso i PTM riguarderanno essenzialmente prodotti manifatturieri, mentre i flussi dai Paesi Terzi Mediterranei verso l'UE, riguarderanno soprattutto i prodotti agricoli.

³ Cerealicolo-zootecnici.

⁴ Si producono gli stessi prodotti, le stesse varietà, con gli stessi calendari di raccolta e i prodotti giungono, contemporaneamente, sugli stessi mercati.

⁵ Algeria, Marocco e Tunisia.

⁶ Algeria, Cipro, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Malta, Marocco, Siria, Autorità Palestinese, Tunisia e Turchia.

⁷ Attraverso l'adozione di misure discriminatorie dirette ed indirette contro i prodotti stranieri: tra queste il contingentamento delle importazioni, l'imposizione di dazi doganali e di barriere tariffarie, la concessione di sussidi per favorire eccedenze di produzione.

⁸ che include i comparti dell'idraulica agricola, della zootecnia, delle foreste e della pesca.

⁹ Si ringraziano la Dott.ssa I. Caruso ed il Dott. B. Venditto, Istituto per le Ricerche sull'Economia del Mediterraneo, per la collaborazione e la cortesia nel fornire dati e riferimenti bibliografici essenziali.

¹⁰ Occorre sottolineare che, mentre la domanda d'acqua, per effetto dell'aumento della popolazione (il tasso di crescita è stato pari al 2.6% per l'Algeria e del 2.3% per Tunisia e Marocco) si è accresciuta negli ultimi venti anni di circa un terzo, le autorità non sono riuscite ad incrementare l'offerta.

¹¹ Per effetto del diritto islamico la terra è di proprietà collettiva, e, laddove essa è di proprietà privata, spesso le pratiche di successione ne determinano la parcellizzazione.

¹² Cfr. Latella F., *Integrazione sistemica ed innovazioni di prodotto nell'agroalimentare meridionale: prime verifiche tratte da indagini sul campo*, presentato al XXI Convegno annuale della Rivista "L'Industria", 26-27 settembre, Bari, 1997.

¹³ Cfr. Latella F., *op. cit.*



¹⁴ Cfr. ICEPS. *Progetto d'integrazione economica per aree tra il Mezzogiorno d'Italia e alcuni stati dell'Unione del Maghreb arabo*, Roma 1993.

¹⁵ Cfr. Cocchis L., *Promozione degli investimenti e localizzazione degli incentivi*, in Caruso I., Petroncelli E. (a cura di), *op. cit.*

¹⁶ Cfr. *Il Sistema agroalimentare dei Paesi del Mediterraneo*. Studio per la costituzione di un Osservatorio permanente, ISMEA, marzo 1997.

Bibliografia

- Banque Européenne d'Investissement, *Annual Report*, BEI, 1993.
- Banque Européenne d'Investissement, *Annual Report*, BEI CD Rom, 1996.
- Bessaoud O., *Les politiques d'ajustement structurel agricole au Maghreb et sécurité alimentaire*, XVIII Mediterranean Cooperation Conference on Mediterranean and the agro-food industries, Cagliari, 1996.
- Bevilaqua P., *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, Marsilio Editori, 1996.
- Caruso I., *L'Algeria*, in Caruso I., Petroncelli E. (a cura di), *Maghreb. L'Algeria, Marocco, Tunisia, verso uno sviluppo sostenibile*, Napoli, ESI, 1997.
- Caruso I., Petroncelli E. (a cura di), *Maghreb. L'Algeria, Marocco, Tunisia, verso uno sviluppo sostenibile*, Napoli, ESI, 1997.
- Cocchis L., *Promozione degli investimenti e localizzazione degli incentivi*, in Caruso I. e Petroncelli E. (a cura di), *Maghreb. L'Algeria, Marocco, Tunisia, verso uno sviluppo sostenibile*, Napoli, ESI, 1997.
- Cornell University, *Agricultural Data Base*, Cornell University CD Rom, 1994.
- Direction de la Statistique, Ministère des Affaires Economiques et Sociales, *Annuaire Statistique du Maroc*, Rabat, 1991.
- Direction de la Statistique, Ministère des Affaires Economiques et Sociales, *Annuaire Statistique du Maroc*, Rabat, 1995.
- Edwards C., *The fragmented World, Competing perspectives on Trade, Money and Crisis*, Eurostat, Estat du Maghreb, 1994.
- Fanfani R., Gatti S., Lanini L., *Un breve profilo dell'evoluzione del sistema agroalimentare italiano*, in Malassis L. e Ghersi G. (a cura di), *Introduzione all'economia agroalimentare*, Bologna, Il Mulino, 1995.
- Faostat, *Statistics Data Base*, FAO Cd Rom, 1997.
- Fao, *The State of food and agriculture*, United Nations Food and Agriculture Organization, October, 1997.
- Unctad, *Handbook of International Trade and Development Statistics 1995*, United Nation Publication, 1997.
- Hecksher E., *The effect of Foreign trade on the distribution of income*, reprinted in Ellis H. e Matzeler L. (a cura di.), *Readings in the Theory of international Trade*, London,

Allen & Unwin/American Economic Association. 1950. ICEPS. *Progetto d'integrazione Economica per aree tra il Mezzogiorno d'Italia e alcuni Stati dell'Unione del Maghreb Arabo*, Roma, 1993.

ISTAT, *Struttura e produzione delle aziende agricole*, Roma, 1996. Institute National de Statistique, *Annuaire National de Statistique*, Tunis, 1994.

Latella F., *Integrazione sistemica ed innovazioni di prodotto nell'agroalimentare meridionale: prime verifiche tratte da indagini sul campo*, presented at the XXI Conference of the Review Industry, Bari, 1997.

Malassis L., Ghersi G. (a cura di), *Introduzione all'economia agroalimentare*, Bologna, Il Mulino, 1995.

Office International de Statistique, *Annuaire Statistique de l'Algerie*, Alger, 1996.

United Nation, *United Trade Statistics 1994*, New York, United Nation Publication, 1996.

Venditto B., *Il Marocco*, in Caruso I. e Petroncelli E. (a cura di), *Maghreb. L'Algeria, Marocco, Tunisia, verso uno sviluppo sostenibile*, Napoli, ESI, 1997a.

Venditto B., *La cooperazione euromediterranea: il caso maghrebino*, in Caruso I. e Petroncelli E. (a cura di), *Maghreb. L'Algeria, Marocco, Tunisia, verso uno sviluppo sostenibile*, Napoli, ESI, 1997b.

World Bank, *World Development Report*, 1996.

Abstract

The starting point of the present paper is the idea that to ensure a sustainable development among the Mediterranean countries both of the North and south-east shores, it is necessary to exploit the potentialities of each country and use them in terms of co-development rather than competition. The study area encompasses on the one hand the countries of Central Maghreb and on the other hand the regions of Southern Italy. This choice is originated by the fact that both these regional groups show similarities and complementarities. The paper analyses the agricultural sector which still has a very dominant position in the socio-economic structure, of both the Maghreb Countries and the Southern Italian Regions, although at a different degree. However it is not possible to look at the Mediterranean agricultural sector development only from a free market point of view, for the presence of the same patterns of production activities in the two geographical areas. In order to avoid clashes, it is necessary, instead, to create a production network able to develop a typical Mediterranean product with which to compete in the international market. In this context, Italy, particular Southern Italy, due to its tradition, knowledge and geographical position can play a well defined role of a bridge between the European Union and the third Mediterranean countries.

Visti da lontano: la 'dieta mediterranea' e la mediterraneità come stereotipo culturale

Il comportamento alimentare, insieme di preferenze e proibizioni, gusti e modi di mangiare, etichetta e maniera di stare (o di non stare) a tavola, oltre che come un fatto di necessità¹, può essere letto come un "sistema di comunicazione" (Douglas, 1985), in altre parole come un veicolo fondamentale nel creare un senso di appartenenza sociale, oppure di alterità culturale.

Elemento indispensabile per la sopravvivenza, ma anche strumento simbolico, il cibo costituisce una sorta di interfaccia fra colui che lo assume e colui che lo condivide (o lo rifiuta). Rappresenta per questo una categoria identitaria, un potenziale *ethnic marker* (Gillespie, 1995), che aiuta a stabilire l'immagine del sé e dell'altro².

Innanzitutto, il cibo dà un'immagine del sé. Strumento di fratellanza e condivisione, aiuta gli emigranti lontani da casa a ricostruire un percorso comune, a ritrovarsi in qualche modo "vicini", a delimitare la propria "identità in pericolo" condividendo riti e sapori che identificano i segni dell'appartenenza e dell'esclusione. Per questo motivo, il contemporaneo mondo delle "diaspore" va tappezzando le grandi città del pianeta di ristoranti etnici che funzionano, prima ancora che come luoghi di mediazione culturale, come centri di aggregazione intra-etnica e di incontro. Anche per chi rimane a casa, il cibo può assumere un importante significato identitario. Nei momenti di incertezza politica, per tentare di riconoscersi all'interno di una comunità che si avverte minacciata, o per assumere un ruolo all'interno di una comunità "in costruzione", la scelta del prodotto autoctono rappresenta in primo luogo una presa di posizione ideologica³. Se si prediligono le ricet-

te "tipicamente nazionali", è facile sentirsi più "patrioti" (anche se la cucina "nazionale" non esiste in quanto tale, ma rappresenta una sorta di "commensalità immaginata")⁴.

Il cibo aiuta a costruire l'immagine dell'"altro", anche se attraverso un lento processo di adattamento e di mediazione. Il cibo avvicina, perché "la cucina è la soglia più accessibile, più assaggiabile, pur nella sua falsificazione ad uso degli estranei, di un'altra cultura" (La Cecla, 1998, p. 60). Quindi favorisce l'incontro con la diversità attraverso il ristorante etnico, o la scoperta delle specialità locali quando si è all'estero. È proprio grazie al cibo che il turista riesce, talora, a perforare la *environmental bubble* che lo accompagna.

Il cibo separa. Quando i modelli alimentari che vengono in contatto sono giudicati, vicendevolmente, impuri, immondi, o anche solo maleducati, il cibo induce avversione, tracciando una linea di separazione fra chi sa rispettare le regole, e la barbarie degli altri che, di volta in volta, mangiano "la vacca sacra e l'abominevole porco" (Harris, 1990), si nutrono di cani o di insetti, o semplicemente, usano il cucchiaino per gli spaghetti⁵.

In ogni caso, il modello alimentare fornisce dell'altro una sorta di ritratto semplificato, che talora si costruisce in forma di etichetta (come quella che ha definito i napoletani prima come "mangiafoglia", poi, all'avvento della pasta come alimento principale della loro dieta, come "mangiamaccheroni", Sereni, 1981); a volte, fornisce uno stereotipo negativo, anche se rivedibile (che dire dell'espressione "spaghetti western"?).

In questo percorso di semplificazione, il canone alimentare riassume un insieme di attributi che



sintetizzano dell'altro i caratteri salienti, divenendone una sorta di "generalizzazione positiva". Viene pertanto reinterpretato nel quadro di una visione stereotipata della diversità, talora reinventando la tradizione sulla base di una selezione dei tratti che a quella cultura vengono, per metonimia, attribuiti. Così, il carattere di "domesticità" attribuito alla tipica "cucina italiana" da molti americani, si associa al senso di rispetto e di amore per la famiglia considerato altrettanto tipico della cultura peninsulare (La Cecla, 1998).

Quando il sistema di valori "alternativo" viene percepito in termini positivi, lo stesso canone alimentare che ad esso si associa può essere proposto come modello ideale di nutrizione, nell'ambito di un processo di adesione volontaria a quel sistema normativo. È quanto occorre nel caso della "dieta mediterranea", canone dietetico di recente affermazione, elaborato dalla moda nutrizionista americana sulle basi di uno stereotipo diffuso di "mediterraneità".

Poco importa, ovviamente, sapere quanto la nuova "cucina mediterranea" corrisponda ad una descrizione puntuale di "autentiche" tradizioni alimentari, o rappresenti piuttosto una *trouaille*, un "codice dietetico artificiale...che nessuna delle genti che vivono ai bordi di questo mare non ha mai conosciuto e nemmeno praticato" (Camporesi, 1993, p. 106). L'ampiezza dei modi, delle necessità e dei gusti alimentari espressi dai popoli che si affacciano sul bacino mediterraneo è tanto ampia, e ha subito tali e tante variazioni nel corso del tempo, da rendere persino superflua la risposta.

Più interessante può essere forse cercare di capire se, oltre che indicazione salutista, la "dieta mediterranea" è realmente "l'immagine che meglio restituisce il senso della retorica che avvolge la storia e le culture del Mediterraneo" agli occhi del resto del mondo (occidentale) (Teti, 1999, p. 33); se cioè l'interpretazione "all'americana" del regime alimentare mediterraneo nasconde anche, in qualche misura, una lettura semplificata della "mediterraneità" e se il desiderio di adottarne l'esempio come modello può essere indicativo di una inclinazione, o scelta di campo intellettuale, all'interno del complesso processo di costruzione identitario americano.

Diffusisi inizialmente come i simboli alimentari della "italianità del mondo" (La Cecla, 1998), pasta e pizza sono forse i prodotti più noti della cucina mediterranea. La pizza, in quanto spianata di farina impastata con acqua e cotta su pietra rovente, vanta "parallelismi impressionanti" (La Cecla,

1998, p. 42) in tutto il mondo mediterraneo e orientale⁶ e rappresenta la riduzione a stereotipo di una costellazione di diversità. Assurta a simbolo nazionale, dapprima nello spazio peninsulare e quindi negli ambiti dell'emigrazione italiana all'estero, è successivamente tornata ad essere un vero "cibo globale", che ha perso le sue *Italian connections* (Pillsbury, 1998), per divenire un perfetto esempio di "creolizzazione", standardizzato dalle grandi catene di *fast-food*, e nel frattempo, riconfigurabile in ogni contesto. Già dalla fine degli anni '60, gli americani, che consumano annualmente due miliardi di pizze, si sono impadroniti delle tecniche di confezionamento del prodotto, sostituendo il procedimento di lavorazione e spianatura, con la preparazione in anticipo della pasta, che viene stesa in recipienti metallici successivamente surgelati e quindi messi nel forno al momento dell'ordinazione. Alla prima catena di fast-pizza, *Pizza Hut*, hanno fatto seguito molte altre (*Domino's Pizza*, *Godfather's Pizza* ecc.), segnando definitivamente la svolta della pizza da piatto etnico (la prima pizzeria americana è stata aperta a New York nel 1905, da Gennaro Lombardi) ad alimento onnipresente nel mondo, culturalmente tanto "americanizzante", quanto può esserlo l'hamburger (anche se *Pizza Hut*, a differenza di *McDonald's*, non ha mai suscitato strali ideologici o dietetici, pur essendo probabilmente altrettanto potente e quasi altrettanto poco salutare) (Fischler, 1997).

La pasta invece, pur essendo ormai divenuta anch'essa una stella della *world cuisine*, soggetta a mille variazioni sul tema, prodotta e consumata in larghissime quantità su quasi tutti i mercati mondiali, mantiene l'Italia come punto di riferimento. Di antichissima origine nella forma "fresca" (la *lagana*, o lasagna, è presente anche nella cucina romana: viene cotta al forno, insieme al suo condimento che funge come liquido di cottura), rappresenta, in qualità di prodotto secco a lunga conservazione, una invenzione forse attribuibile agli arabi, che avrebbero escogitato il procedimento di essiccazione per avere scorte alimentari durante le traversate del deserto. Citata dai ricettari arabi già nel IX secolo, viene prodotta in Sicilia, secondo le cronache di Edrisi, dal XII secolo (Capatti e Montanari, 1999) e costituisce pertanto, o dovrebbe costituire, il perfetto esempio di "mediterraneità" (anche se il Mediterraneo non italico, a parte la Libia e la Tunisia, oggi la ignora quasi completamente, Camporesi, 1993).

Tuttavia, l'immagine della "mediterraneità", in termini alimentari, non è centrata sulla pasta, o sulla pizza⁷, il cui successo sulla tavola degli ame-

ricani parrebbe piuttosto essere il risultato di un processo di "transnazionalizzazione della cultura", che ha imposto, nel frattempo, anche l'affermazione dei ristoranti etnici più esotici in quasi tutto il continente (Zelinsky, 1985).

Il "canone nuovo della dieta mediterranea", ossia di quel tipo di alimentazione che hanno iniziato a propagandare pubblicitari e dietologi americani sul finire degli anni '50⁸, ha altri punti di riferimento. Sulla base dei ricettari che contrabbandano, almeno nel titolo, la propria mediterraneità, si tratta di una dieta semplice, che privilegia i prodotti di origine vegetale, preferendoli alla carne e ai formaggi, accetta un moderato consumo di vino e sostituisce i grassi monoinsaturi a quelli saturi, replicando, nella sostanza, la celebre triade "pane-vino-olio" e facendo, di quest'ultimo in particolare, la propria arma d'assalto per sconfiggere il colesterolo.

Come scrive Oded Schwartz, nell'introduzione di uno dei tanti volumi di ricette disponibili sul tema⁹, "Il cibo mediterraneo è robusto. È sano e saporito. La dieta si basa sulla "Sacra Trinità" di grano, legumi e olio di oliva, con l'aggiunta di una vasta scelta di ortaggi, frutta e pesci... Con moderazione, il quarto elemento della trinità (*sic*) è l'uva, una aggiunta per la salute ed anche, certamente, per la convivialità della vita..."; e poi aggiunge "questo è, almeno in cucina, il senso della vita mediterranea – un felice impasto di culture diverse, di tradizioni e, soprattutto, di divertimento e sapore".

Nonostante il difficile problema di far coincidere una triade con un quadrivirato (innescato dalla *prouderie*, un po' proibizionista, della signora, e dal suo desiderio di "santificare" i legumi, invece del vino), la citazione costituisce un ottimo sunto degli elementi costantemente ripresi dai vari profeti della dieta mediterranea; innanzi tutto, il riferimento alla tradizione classica (rappresentato dalla "santa trinità" alimentare), quindi la menzione ricorrente alla varietà culturale ("felice impasto di culture diverse"), infine i cenni alla vivacità (di sapori e colori) e alla convivialità (incrementata dal consumo di vino).

Per quanto riguarda il tema della classicità, il riferimento è quello all'ideale platonico di chi consuma prodotti vegetali e formaggi e beve moderatamente del vino, trascorrendo una vita tranquilla e in buona salute sino all'età avanzata. Si tratta di valori alimentari che la letteratura greca, e poi quella romana, propongono come utopie, come modelli ideali e ideologici, che tuttavia non rispondono alla realtà quotidiana di un'alimenta-

zione fatta anche dei prodotti della caccia e dell'incolto.

Ma l'incolto non riesce a coprire la sua "barbarie" non ancora superata, mentre pane, vino e olio costituiscono i "valori forti" di un modello dietetico in cui il duro lavoro, e l'accettazione della povertà, coincidono con la rivendicazione del primato culturale che spetta alla propria civiltà, in contrapposizione alla decadenza, all'inutile sfarzosità o semplicemente alla barbarie degli altri.

Pane, vino e olio, simbolo di una frugalità che nei testi greci si oppone al lusso superbo dei persiani e per i romani di epoca imperiale ha il significato di un richiamo nostalgico "per il buon tempo antico" (Montanari, 1997), sono anche il simbolo dell'orgoglio civile, una triade di valori produttivi e culturali assunta come "bandiera" della propria identità¹⁰.

Se i poemi omerici definiscono gli uomini "mangiatori di pane", considerando il fatto come un "sintetico emblema di civiltà" (Montanari, 1993, p. 14), in epoca romana il pane diviene il cibo simbolico del cittadino-soldato, che mette al riparo dalla penuria e dall'insufficienza degli orti (Dupont, 1997). L'importanza della triade viene ripresa per sancire la superiorità di un simbolismo alimentare che separa l'uomo libero, civilizzato, che gode dei diritti politici, dalla barbarie degli altri, in un'opposizione ideologica che contrappone il mito dell'agricoltura e della città ai "selvatici" abitatori dei villaggi e delle foreste, così come all'*ager*, ordinatamente organizzato, si contrappone il *saltus*, "natura vergine, non-umana, non-civile, non-produttiva" (Montanari, 1993, p. 12).

Plebe cittadina ed esercito si nutrono dunque (grazie anche alle donazioni pubbliche di pane, e poi, dal III secolo d.C., anche di olio, vino, e carne di maiale) di un regime alimentare sostanzialmente simile che, con l'avanzata delle conquiste territoriali, può beneficiare di importazioni massicce e regolari di grano dall'Egitto e dall'Africa, e di olio dalla Betica (Andalusia). Per il ricco, la progressiva aggiunta di terre sempre nuove porta prodotti esotici e curiosi sulla tavola (come la faraona, i datteri, il pepe e le altre spezie), ma anche per lui, l'ideale, anche se non rispettato, rimane quello della frugalità e della misura (Corbier, 1997).

Quando i rapporti di forza fra i "barbari" e l'impero si fanno più difficili, anche le contrapposizioni simboliche fra diverse civiltà e modelli alimentari si accentuano; la letteratura fa costanti accenni alla ferinità dei popoli esterni, che sopravvivono sfruttando le risorse naturali, invece che sviluppare la propria capacità agricola, mentre viene evidenziata l'opposizione fra la civiltà del pane, del



vino e dell'olio, e la barbarie della carne, del latte e del burro (anche se, ovviamente, come i barbari coltivano cereali, con cui tra l'altro producono la *ceruogia*, o birra, così la carne rappresenta un apporto centrale per l'alimentazione dei romani, ma non ne costituisce un elemento "forte" in termini simbolici) ¹¹.

La distanza apparentemente irriducibile fra "dieta mediterranea" e "dieta nordeuropea" si ricomponde tuttavia nei secoli successivi, in un lento processo di integrazione in cui i vincitori dello scontro riescono a diffondere la "cultura della foresta" e i valori della carne, cibo "dei forti", mentre il modello romano riesce a mantenere il significato simbolico "della rinunzia", anche in campo alimentare, grazie all'affermarsi del cristianesimo ¹².

Grazie a questo duplice processo di acculturazione, si sviluppa un sistema alimentare "europeo", capace di assumere i valori forti della tradizione greco-romana, basati sulla triade pane-vino-olio, e di integrarli con quelli della tradizione franco-germanica, fondati sulla carne, sul lardo, sulla birra.

Contemporaneamente, il Mediterraneo si spacca, divenendo una "regione di confine" dove l'irrompere dell'Islam impone, anche dal punto di vista del cibo, nuove centralità e scelte identitarie. Il maiale, aborrito dal mondo islamico, ma assurto addirittura all'onore dell'altare in terra cristiana, grazie alla protezione di Sant'Antonio, assume un ruolo distintivo e simbolico, congiuntamente al pane e al vino. Nel frattempo, nuovi apporti degli arabi arricchiscono il sistema alimentare mediterraneo ¹³, contribuendo alla creazione della straordinaria varietà delle cucine locali e divenendo elementi costitutivi del paesaggio mediterraneo ¹⁴, senza tuttavia riuscire ad assumere un significato centrale in termini identitari. Analogamente, nessuno dei prodotti giunti successivamente dall'America riesce ad acquisire una pregnanza simbolica di rilievo (neppure il pomodoro, che pure condisce oggi tante ricette "mediterranee").

Tratto saliente della nuova religiosità (almeno sino a quando Lutero non libera i riformati dagli obblighi della liturgia), la triade greco-romana di pane, vino e olio mantiene dunque un significato simbolico forte all'interno di tutta l'Europa cristiana.

Nel nuovo "canone dietetico mediterraneo", l'ideale della triade pare essere ripreso proprio per la sua connotazione ideologica. Non costituisce solo uno degli infiniti apporti esterni al nuovo modo di mangiare degli americani, tanto ricco e variegato da poter essere definito come "un bazar

mondiale di ricette e ingredienti esotici", cui nessun piatto è realmente straniero (Pillsbury, 1998).

La "dieta mediterranea" viene proposta come "buon mangiare", in opposizione al "cattivo mangiare" degli occidentali (ricchi). Costituisce una indicazione di comportamento che richiama gli antichi ideali di misura, come risposta al culto dell'abbondanza tipico di una certa cultura americana.

La frugalità come "misura" si oppone all'abbondanza come spreco. L'alternativa fra il consumo di pane e di vino e quello di prodotti animali sembra riproporre l'antica contrapposizione fra civilizzati e barbari, fra latini e sassoni, e la scelta dietetica suggerisce una scelta di campo, come se agli americani si volesse indicare un nuovo processo di acculturazione da seguire. Al prototipo sassone, esaltato da "profeti dell'impero americano" come Josiah Strong o Theodore Roosevelt (Bairati, 1975), si giustappone quello latino. La "dieta mediterranea" (ma, a questo punto sarebbe meglio dire greco-romana) si configura pertanto come modello di semplicità (Teti, 1999), in contrasto con la "fame di carne" degli americani¹⁵, orgogliosamente autodefinitisi come "il popolo dell'abbondanza", fin dalla nascita della nazione (Levenstein, 1997).

Da questo punto di vista soddisfa una delle molte anime che contraddistinguono il processo identitario nazionale. Al sentire del "popolo degli obesi" ¹⁶, convinto da secoli che una dieta sia sana semplicemente in quanto abbondante, si associa quella mentalità "puritana" (Teti, 1999) che sin dal 1830 si appella alla riforma alimentare, combattendo i cibi cui si associano "danni fisiologici" e "perdita della grazia" in termini morali. Come non aggiungere il nome di Ancel Keys, ideologo della "dieta mediterranea", a quelli del reverendo Graham, di John Harvey Kellog, di Herbert Hoover, di Margaret Mead ¹⁷, e di tutti coloro che, nel corso della storia americana, hanno di volta in volta proposto riforme alimentari mirate ad incrementare la salute del popolo "meglio nutrito della terra", suggerendogli sacrifici, riduzioni, e una "misura" che sembra estranea alla sua tradizione alimentare? ¹⁸

Le voci, un tempo isolate, dei vari "guru" dell'alimentazione oggi sono sempre più ascoltate. Il consumo di carne è in declino, il consumo di grassi animali è in declino ¹⁹, il paese vanta un elevatissimo numero di vegetariani. Nell'ambito del mito di una dietetica generalizzata, con speranze salutiste e manie igieniste, che si è affermato negli Stati Uniti di recente, la "dieta mediterranea" rappresenta tuttavia una norma ideale (Teti, 1999). A

differenza delle componenti punitive e talora penitenziali che talora si accompagnano a questo atteggiamento alimentare, la "dieta mediterranea" offre qualche spunto differente. Contrapposta alle abitudini "sassoni", in parte alimentata dalle tradizioni puritane, la dieta mediterranea aggiunge un tocco di colore "latino" al rigore delle prescrizioni nutrizioniste oggi tanto in voga, almeno fra i ceti più abbienti, e in parte ne appaga il desiderio di "auto-realizzazione". È saporita, è conviviale, accetta persino, come elemento fondamentale, un moderato consumo di vino. Dunque, è una valvola di salvezza che consente di mangiare "bene e sano".

Poco importa se niente ha a che fare con le reali abitudini alimentari dei popoli mediterranei. Certamente ne reinterpreta l'immagine, all'interno di un mondo in cui i libri di cucina rappresentano forse, a livello popolare, uno strumento discorsivo più pervasivo dei grandi media nazionali. Il costante riferimento alla presunta origine regionale della cucina "mediterranea" fa, infatti, del Mediterraneo lo sfondo territoriale per i suoi rimandi simbolici alla retorica classica, alla convivialità, alla *koiné* culturale. Ne scaturisce un'immagine regionale idealizzata ed omogeneizzante, legata al canone del *mare nostrum*, dove la norma è rappresentata dalla tradizione greco-romana-cristiana.

Il riferimento alla triade ulivo-vite-grano riporta costantemente alla mente il Mediterraneo "classico", "il nostro Mediterraneo... che diventerà l'Occidente" (Braudel, 1987).

L'olio è il simbolo del Mediterraneo per eccellenza, citato dalle Sacre Scritture come dal Corano, menzionato a più riprese da Apicio nel suo *De Re Coquinaria*²⁰, celebrato da pittori ed artisti. È anche il simbolo della classicità²¹. Per quanto riguarda il vino, i popoli mediterranei hanno "versato più sudore a dissodare i declivi dove si trovano i filari della vite che a tirar su le piramidi" (Matvejevic, 1987, p. 80). Insieme all'olio, costituisce per il Mediterraneo "un successo pressoché ininterrotto" (Braudel, 1987, p. 28), anche se il mondo arabo se ne priva volontariamente. Il grano invece, è per il Mediterraneo "l'eterno problema". È tanto importante per la sopravvivenza, quanto imprevedibile nella produzione...e circola attraverso il mare, dalle regioni meno popolate, ai grandi mercati di Venezia, Napoli, Roma, Firenze e Genova (*ibidem*).

Gli elementi che, nella costruzione della "dieta mediterranea", si aggiungono a questa triade vitale ricevono un accenno molto rapido, che ne ri-

chiama i sapori e i colori e sottolinea la capacità di compiere gli accostamenti più arditi (in termini culturali, oltre che gastronomici). Alla retorica classica, sovrappongono in qualche modo i bagliori dell'Oriente, ma come elemento decorativo, non sostanziale. Il Mediterraneo è soprattutto latino: quella che non viene narrata è la storia dell'"altro Mediterraneo", che ha altri paesaggi ed altre culture.

Il modello alimentare "mediterraneo" non è solo sano e calibrato, è vivace e conviviale. Dalla cultura "latina" riprende, oltre che l'ideale della misura, anche la suggestiva immagine del banchetto. Per metonimia, sono vivaci e conviviali anche i popoli che sul Mediterraneo si affacciano. Non importa se il mondo arabo non è quello cristiano, se il mondo latino non è quello bizantino. Per tutti viene utilizzato, estendendolo come una "coperta", il solito stereotipo dell'europeo del Sud, simpaticamente chiassoso e gioviale. Se anche vi sono delle differenze, si compongono in un "felice impasto di culture", che tutto risolve ed amalgama, senza problemi (almeno in cucina).

Note

¹ L'ambito scientifico che ha dedicato la maggiore attenzione al cibo e alle variazioni dei modelli alimentari in generale è quello antropologico, nel quadro del quale si oppongono, ad una lettura marcatamente "culturologica", ispirata dall'opera di Levi-Strauss e Mary Douglas, quella di taglio più determinata, legata agli studi di Marvin Harris.

² L'importanza del cibo in quanto "identificatore etnico", da tempo oggetto di analisi nell'ambito della ricerca antropologica e degli studi culturali, sta raccogliendo, sebbene con un certo ritardo (Zelinsky, 1985), un interesse specifico anche nel contesto della geografia culturale. A questo proposito vorrei citare non solo i testi dedicati al tema da Bell e Valentine, 1997, e da Pillsbury, 1998, ma anche le pagine che Doreen Massey riserva alla questione "alimentare", nel manuale di geografia umana - *Human geography today* - da lei curato per la Blackwell nel 1999.

³ Poco importa se il prodotto, identificato come simbolo dell'identità nazionale, autoctono non è; si veda, in proposito, la brillante critica del tè in quanto simbolo della *Englishness*, condotta da Stuart Hall (1994).

⁴ L'immagine della cucina nazionale come "commensalità immaginata" è stata coniata da Bell e Valentine (1997, p. 169), parafrasando Benedict Anderson e la sua celebre definizione della nazione in quanto "comunità immaginata".

⁵ "La definizione di civile è una società che non considera corretto mangiare gli spaghetti con un cucchiaino". Questa brillante definizione della capacità di uso della forchetta (e di un moderato ricorso al risucchio) come parametro anti-barbarie, tratta da un manuale di buone maniere americano (*Miss Manners Guide to Excruciatingly Correct Behaviour*), è riportata da La Cecla, 1998.

⁶ La Cecla (1998) cita, in proposito, la *pita* del mondo arabo, le pizzette turche, la piadina romagnola, la "carta da musica" sarda, i *blinis* slavi, il *nan* indiano...



⁷ Neppure sulle insalate miste o sullo stufato di carne in casseruola, che pur rappresentano, almeno secondo Pietro Camporesi (1993), un altro elemento del genio combinatorio locale e che rimangono, sebbene nascosti sotto molti nomi, uno dei cibi più comuni in tutto il bacino mediterraneo.

⁸ Uno dei principali fautori della "dieta mediterranea" è Ancel Keys, autore, a partire dal 1952, di numerosi saggi in cui mette in relazione i consumi alimentari, e in particolare l'eccesso di grassi animali, e i fattori di rischio di arteriosclerosi (Teti, 1999).

⁹ Il testo in questione è *Fast and fresh. Mediterranean delicious recipes to make in under 30 minutes*. Altri titoli, tratti a casaccio da Amazon.com, sono: *Olive Oil cookery: the Mediterranean Diet*, *The Low-Cholesterol Olive Oil Cookbook: More than 200 Recipes*, *The Mediterranean Diet Cookbook: A Delicious Alternative for Lifelong Health*, *Healthy Mediterranean Cooking* ecc.

¹⁰ Come racconta Plutarco, i giovani ateniesi condotti al santuario di Agraulo, giurano fedeltà ad una patria che è proprio la terra dove "crescono il grano, la vite e l'olivo", mentre le figlie del re di Delo, nelle *Metamorfosi* di Ovidio, trasformano ogni cosa che tocchino "in grano, o in vino puro o in oliva" (Montanari, 1993, p. 13).

¹¹ Nelle biografie degli imperatori del III e del IV secolo, la "romanità" più autentica coincide con il consumo dei prodotti della terra, mentre gli imperatori di origine barbara, come Massimino il Trace o Massimino il Giovane, vengono dipinti come divoratori di carne e trovano, nell'ingurgitarne "anche quaranta libbre al giorno", una delle ragioni della propria forza (Montanari, 1993).

¹² Pane, vino e olio vengono assunti come prodotti sacri della liturgia. Il pane e il vino, per sostituire con un sacrificio "vegetale" quello ben più cruento della croce, l'olio per i sacramenti. "Le vite dei santi pullulano di personaggi che per diffondere la fede cristiana... si curano di piantar vigne e mettere a coltura il frumento" (Montanari, 1993, p. 25), mentre chiese e monasteri si impegnano tanto a favorire l'allargamento delle culture viticole da spingerle sino a climi e latitudini impensabili.

¹³ Il vino diventa, per i popoli barbari, uno strumento di legittimazione culturale e politica, sino a confondersi nell'uso, con la birra, e segnare, con questa simbiosi, buona parte dell'Europa centrale. Come il vino, anche l'olio, unico grasso conosciuto dalla cucina romana, entra in un rapporto di associazione con altri grassi alimentari, prima deprecati come "barbarici" e poi destinati ad acquisire un posto di grande rilievo nella cucina europea. Mentre, grazie alla valorizzazione della economia forestale sollecitata dalla affermazione della tradizione germanica, il lardo inizia ad essere promosso tra i "valori forti" anche nelle regioni dell'Europa meridionale, l'olio diventa un prodotto diffuso in quelle più settentrionali, in ragione di una alternanza suggerita dal calendario liturgico (Capatti e Montanari, 1999). Gli obblighi religiosi, che impongono ai cristiani di astenersi dai prodotti animali per 140-160 giorni all'anno, spingono il consumo dell'olio, almeno per i periodi "di magro", sino alle isole britanniche, anche se esso viene poi integrato al lardo nel quadro dello stesso sistema di consumo (e rimane comunque un prodotto d'importazione, costoso, spesso di cattiva qualità, che induce a chiedere la dispensa della Chiesa, per poterlo sostituire almeno con il burro) (Flandrin, 1983).

¹⁴ Alcuni di questi apporti (spinaci, agrumi, canna da zucchero, riso) sono destinati a diventare decisivi per quanto riguarda il gusto (l'alta cucina del Rinascimento rappresenta una sorta di tripudio per lo zucchero e per i condimenti in agrodolce) e per la stessa nutrizione (gli agrumi divengono, al contrario, le risorse ultime dei contadini più poveri, come ricorda Vittorini nel celebre passaggio iniziale di "Conversazione in Sicilia").

¹⁵ "Una Riviera senza aranci, una Toscana senza cipressi...cosa può esservi di più inconcepibile oggi per noi?" (Lucien Febvre,

in "Annales", XII, 29, citato da Braudel, 1987, p. 9).

¹⁶ È nota l'importanza della carne, bovina e suina, nell'ambito della dieta "tradizionale" degli americani. Grandi divoratori di carne già nel Diciannovesimo secolo, gli americani continuano anche oggi ad essere dei *flesh eaters*, sebbene il consumo si sia vistosamente ridotto a partire dagli anni '60 (anche se la diffusione delle catene di fast-food che servono hamburger ha contribuito a mantenere elevato il consumo della carne bovina) (Pillsbury, 1998).

¹⁷ È del 19 gennaio 2000 la notizia che, sul pianeta, il numero degli obesi ha raggiunto il miliardo, e pertanto pareggia quello dei denutriti. Gli Stati Uniti sono il Paese dove il fenomeno è più diffuso, tanto che "gli europei che si recano per la prima volta negli Stati Uniti sono spesso colpiti dal numero relativamente alto di obesi che si possono incontrare" (Levenstein, 1997, p. 665).

¹⁸ Il reverendo Graham, vegetariano convinto e ideologo della farina integrale (la *Graham Flour*), fu il sostenitore del primo movimento per la riforma alimentare, che si affermò negli Stati Uniti fra il 1830 e il 1840. Suo principale erede fu John Harvey Kellogg, inventore dei *corn flakes*. Altri appelli ad un maggior controllo dell'alimentazione, in termini quantitativi e qualitativi, vennero dai sostenitori della *New Nutrition*, convinti, come Fletcher, della necessità di ridurre le proteine, dai propugnatori della *Newer Nutrition*, imperniata sulle vitamine e sul consumo di latte "alimento perfetto", e da chi, con la *Negative Nutrition*, voleva ridurre il consumo di componenti alimentari, come lo zucchero e il sodio (Levenstein, 1997).

¹⁹ Probabilmente, non solo a quella. La tendenza ad associare peccati della gola e peccati della carne risale ai tempi del reverendo Graham; nel 1971, è stata ribadita dalla rivista *Psychology Today*, secondo la quale "il cibo avrebbe sostituito il sesso come oggetto di colpa" (Levenstein, 1997, p. 677).

²⁰ Lo stesso McDonald's, famoso per la gustosità delle sue patatine, è stato costretto a sostituire il lardo come grasso di cottura, con gli oli vegetali, a causa delle preoccupazioni nutrizioniste dei consumatori (Pillsbury, 1998).

²¹ Il *De re coquinaria* è l'opera più importante di gastronomia scritta in lingua latina. La versione pervenuta, disponibile nella traduzione italiana di G. Carazzali (Apicio, *L'arte culinaria*, Milano, Bompiani, 1990), si ritiene sia stata compilata intorno al 385.

²² "Il Mediterraneo giunge fino agli orli della fascia desertica e l'olivo è il suo legno: il legno del territorio della chiarezza solare che separa la tetraggine dall'equatore da quella del nord. Si tratta del simbolo della classicità in mezzo a due romanticismi" (A. Huxley, *The Olive Tree*, citato da Matvejevic, 1987, p. 251).

Bibliografia

- Bairati P. (a cura di), *I profeti dell'impero americano. Dal periodo coloniale ai nostri giorni*, Torino, Einaudi, 1975.
- Bell D., Valentine G., *Consuming geographies. We are where we eat*, London, Routledge, 1997.
- Braudel F., *Il Mediterraneo. Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Milano, Bompiani, 1987.
- Camporesi P., *Le vie del latte dalla Padania alla steppa*, Milano, Garzanti, 1993.
- Capatti A., Montanari M., *La cucina italiana. Storia di una cultura*, Roma-Bari, Laterza, 1999.
- Corbier M., *La fava e la murena: gerarchie sociali dei cibi a Roma*, in Flandrin J.-L. e Montanari M. (a cura di), *op. cit.*, pp. 161-177.
- Douglas M., *Antropologia e simbolismo. Religione, cibo e denaro nella vita sociale*, Bologna, Il Mulino, 1985.

- Dupont F., *Grammatica dell'alimentazione e dei pasti romani*, in Flandrin J.-L. e Montanari M. (a cura di), *op. cit.*, pp.145-160.
- Fischler C., *La 'mcdonaldizzazione' dei costumi*, in Flandrin J.-L. e Montanari M. (a cura di), *op. cit.*, pp. 679-695.
- Flandrin J.-L., *Le gout et la nécessité: sur l'usage des graisses dans les cuisines d'Europe occidentale (XIV-XVIII siècle)*, in "Annales Economies, Sociétés, Civilisations", 38, 2. 1983, pp. 369-401.
- Flandrin J.-L. e Montanari M. (a cura di), *Storia dell'alimentazione*, Bari-Roma, Laterza, 1997.
- Gillespie M., *Television, Ethnicity and Cultural Change*, Londra, Routledge, 1995.
- Hall S., *Old and new identities, old and new ethnicities*, in King A. (a cura di), *Culture, globalization and the World-System*, Basingstoke, Macmillan, 1994.
- Harris M., *Buono da mangiare. Enigmi del gusto e consuetudini alimentari*, Torino, Einaudi, 1990.
- La Cecla F., *La pasta e la pizza*, Bologna, Il Mulino, 1998.
- Levenstein H.A., *I pericoli dell'abbondanza: cibo, salute e moralità nella storia americana*, in Flandrin J.-L. e Montanari M. (a cura di), *op. cit.*, pp. 665-678.
- Massey D., Allen J., Sarre P. (a cura di), *Human Geography Today*, Oxford, Blackwell, 1999.
- Matvejevic P., *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Milano, Garzanti, 1987.
- Montanari M., *La fame e l'abbondanza. Storia dell'alimentazione in Europa*, Roma-Bari, Laterza, 1993.
- Montanari M., *Sistemi alimentari e modelli di civiltà*, in Flandrin J.-L. e Montanari M. (a cura di), *op. cit.*, pp. 73-82.
- Pillsbury R., *No Foreign Food. The American Diet in Time and Place*, Boulder, Westview Press, 1998.
- Sereni E., *Note di storia dell'alimentazione nel Mezzogiorno: i napoletani da 'mangiafoglia' a 'mangiamaccheroni'*, in *Terra nuova e buoi rossi*, Torino, Einaudi, 1981, pp. 292-371.
- Teti V., *Il colore del cibo. Geografia, mito e realtà dell'alimentazione mediterranea*, Roma, Meltemi, 1999.
- Zelinsky W., *North America's Ethnic Restaurant Cuisines*, in "Geoforum", 16, 1985, pp. 51-72.



Un modello innovativo di politica ambientale europea: la rete ecologica

a) Dalla protezione puntiforme alla protezione globale: la rete ecologica

Il dibattito sulla conservazione della natura, tradizionalmente imperniato sulle aree naturali protette, nel corso degli ultimi anni si è ampliato, interessando tutta la struttura ecosistemica.

Conseguentemente, l'idea di conservazione della natura si è spostata dalla protezione puntiforme alla protezione globale.

Il modello tradizionale era un modello ad "isole" esclusivamente basato su un sistema di parchi e riserve naturali tra loro indipendenti, con funzione di oasi di protezione all'interno di macrospazi soggetti a diffusi processi di degrado.

Il modello innovativo è, invece, un modello "a qualità diffusa" dove parchi e riserve naturali rappresentano maglie di sostegno di un sistema di elementi di qualità tra loro interconnessi.

La comunità scientifica, o per lo meno la parte più significativa di essa, ha superato, perciò, l'ottica tradizionale dei "parchi-barricata", per delineare uno schema di *ecological network* tale da tutelare, in modo permanente e duraturo, le risorse naturali (Romano, 1996, p. 8).

Questa nuova concezione del ruolo dei parchi e delle riserve naturali induce a partire dal territorio, anziché dalle aree protette, determinando il passaggio dal paradigma "insulare" al paradigma "continentale" (Massa, 1999) con l'affermazione del concetto di rete ecologica.

La rete può determinare valori aggiuntivi rispetto alla protezione praticata per singoli siti e specie, in quanto promuove un comune quadro di priorità per programmare la conservazione ad ogni livello.

Un disegno di sviluppo a macchia di leopardo non è certo un'ipotesi accettabile, mentre si dovrebbe tendere a realizzare, puntando sulla corretta ed equilibrata valorizzazione delle risorse dell'ambiente (Barilaro, 1999), alla pianificazione di tutto il territorio. I parchi, o meglio, le aree di riconosciuto valore ambientale, in quanto caratterizzate da emergenze naturali e paesaggistiche peculiari, devono, cioè, rappresentare non il punto di arrivo della pianificazione ambientale, ma il punto di partenza per definire il modello di nuovo sviluppo. (Scanu *et al.*, 1995, p. 323), basato sulle reti ecologiche. Così, ad esempio, in Italia, anche se la superficie delle aree protette raggiungesse l'auspicata quota del 10% rispetto alla superficie totale del paese, non si potrebbe, certo, lasciare il restante 90% della superficie sotto il rischio della dequalificazione ambientale, per cui non si può prescindere dal raccordare in un *unicum* le aree giuridicamente tutelate con il resto del territorio, scegliendo di realizzare la rete ecologica come modello di riferimento scientifico e operativo.

La rete ecologica è uno strumento che risponde alla necessità di favorire le interconnessioni tra le aree naturali - relitte e di nuova realizzazione - per ottenere un sistema spaziale unitario, progettato in modo tale che ogni intervento si inserisca in un disegno complessivo, articolabile nello spazio e implementabile nel tempo.

La rete ecologica può essere costruita a diverse scale, che vanno da quella internazionale a quella nazionale per scendere fino a quella regionale, subregionale e locale. Ogni livello si approfondisce in quello inferiore e si integra con quello superio-

re promuovendo un sistema articolato secondo maglie di diverso ordine.

In realtà, la definizione effettiva di rete ecologica è molto complessa, investendo ogni tipo di rapporto uomo-territorio, che deve essere riconsiderato in funzione della salvaguardia della permeabilità biologica degli *habitat*. Ciò non deve essere, comunque, interpretato come il proposito di un nuovo approccio vincolistico. Al contrario, le reti ecologiche possono rappresentare oggi uno dei pochi strumenti praticabili per contrastare, attraverso il contenimento della frammentazione degli *habitat*, il fenomeno dell'erosione genetica e forse l'ideale presupposto per conciliare bisogni umani e conservazione della biodiversità per ciò che è definito "governo sostenibile del territorio" (Guccione, 1997, p. 5).

La rete deve integrare le politiche di conservazione della natura con le altre politiche e, in particolare, con quelle relative all'agricoltura e alle foreste, ai trasporti, all'estrazione dei minerali, alla politica di gestione delle acque, alla pesca, al turismo e alla pianificazione fisica.

In termini più generali, è importante che le reti ecologiche siano valutate anche sulla base di criteri di tipo economico che le collochino all'interno della prospettiva di uno sviluppo eco-sostenibile (Malcevski, 1999, p. 23). In tale contesto problematico, perciò, emerge l'importanza strategica, nell'ottica ambientale, di molti territori che la cultura comune, e anche la pianificazione, hanno trascurato, come, ad esempio, i terreni agricoli abbandonati.

b) Eeconet: la rete ecologica europea

Tra gli obiettivi espressi nei più recenti programmi internazionali ed europei per la conservazione della natura, particolare rilievo assume la costruzione della "rete ecologica europea", concepita come infrastruttura di base per il riequilibrio ecologico di questo continente.

Il progetto di una rete ecologica europea è stato promosso a livello internazionale nel 1991 sulla base delle proposte del governo olandese e dell'*Institut pour une politique européenne de l'environnement*, in collaborazione con altri istituti di ricerca europei. Esso propone la creazione di un *European ecological network* denominato *Eeconet* (Malcevski et al., 1996 p. 56).

Si tratta di un programma, promosso in sede di Unione Europea, che sostiene iniziative finalizzate alla creazione, a livello nazionale o regionale, di una rete che consenta di collegare, attraverso la

definizione di una serie di corridoi ecologici, i principali siti ed *habitat* di interesse comunitario (già individuati da programmi quali "Natura 2000" e, a livello nazionale per l'Italia, da "Bioitaly").

L'approccio di EECONET riconosce che proteggere specie singole o anche singoli siti non è sufficiente. Suggestisce un cambio nelle politiche di conservazione: dalle specie agli *habitat*, dai siti agli ecosistemi, da una visione nazionale ad una internazionale; in particolare, cerca di ridurre l'effetto della frammentazione degli *habitat*, legando le politiche delle aree protette a quelle dei territori esterni.

La rete ecologica europea è stata inclusa nel trattato di Maastricht nel 1993 ed ha avuto l'appoggio politico della Conferenza Europea dei Ministri "*Environment for Europe*" svoltasi a Sofia nell'ottobre 1995. Il progetto trova sicuri riferimenti, anche a livello comunitario, nei seguenti strumenti:

- la Direttiva 92/43 CEE "relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" (Direttiva Habitat);

- la Direttiva Uccelli 79/409/CEE.

Nel 1995 è stata varata dal Consiglio d'Europa la Strategia *Pan-Europea* per la diversità ecologica e paesaggistica, finalizzata a raggiungere la conservazione e l'uso sostenibile della diversità biologica e paesaggistica per tutto il continente europeo e le sue regioni nell'arco di 20 anni tramite lo sviluppo di diverse azioni, tra cui la *Pan-European Ecological Network* (PEEN).

Quattro iniziative hanno contribuito, più di altre, alla diffusione del concetto di rete ecologica in Europa: la Rete Ecologica Nazionale Olandese, Eeconet, IENE e Lynx. La prima si basa su una rete di sistemi ecologici sostenibili di importanza nazionale e internazionale. La seconda consiste in una rete ecologica europea che vuole proporsi come quadro utile sia per le politiche sulle aree protette che per quelle sulla conservazione delle aree rurali. La terza costituisce una rete infrastrutturale europea che tiene comunque conto della conservazione del patrimonio naturale. La quarta è un *network* internazionale di scambi informativi e cooperazione sulle reti ecologiche (Pungetti, 1997, p. 7).

Negli ultimi anni sono state svolte varie ricerche a livello europeo nel settore delle reti ecologiche, ma tra queste non figura l'Italia. Fa eccezione la sua partecipazione allo IENE (*Infra - Eco - Network of Europe*).

In altri documenti europei si ritrovano ulteriori



precisazioni, riguardo agli obiettivi e alle funzioni dei singoli elementi e della rete ecologica nel suo complesso, e vengono enunciati i "principi ordinatori" dell'iniziativa (ANPA, 2000, p. 23).

In particolare, nel documento di discussione "Development of an Approach to a Pan-European Ecological Network: concept and criteria" (Van Opstal 1998), viene presentato un set di criteri basato sulla visione che la naturalità e la biodiversità costituiscono i concetti centrali della conservazione della natura e i principi ordinatori per la creazione della PEEN. La biodiversità viene valutata in termini di distribuzione e grado di minaccia delle specie e degli ecosistemi mentre il grado di naturalità è individuato come criterio operativo di valutazione sulla base delle seguenti tipologie di ecosistemi:

- ecosistemi naturali e quasi naturali;
- ecosistemi seminaturali;
- ecosistemi multifunzionali.

Nel documento "Guidelines for the development of the Pan-European Ecological Network" (Bennet, 1999) vengono sottolineate le funzioni complementari dei diversi elementi della PEEN e vengono definiti principi guida per il disegno della rete in generale e dei suoi singoli elementi.

Gli obiettivi della PEEN prevedono:

- la conservazione degli ecosistemi caratteristici e degli *habitat* e paesaggi di importanza europea nella loro distribuzione tradizionale;
- l'utilizzo sostenibile degli *habitat* semi-naturali e dei paesaggi culturali di importanza europea;
- il mantenimento di popolazioni vitali delle specie di importanza europea nella loro distribuzione tradizionale;
- il mantenimento dei processi ambientali dai quali dipendono gli ecosistemi, paesaggi, *habitat* e specie sopra menzionati.

Per la scelta della posizione e della configurazione delle aree che dovranno far parte della PEEN dovrebbero essere applicati i seguenti principi generali:

- Le aree protette dovrebbero idealmente essere della maggiore estensione possibile e il più possibile numerose, dovrebbero contenere popolazioni vitali, perlomeno delle specie più vulnerabili, e garantire i processi ambientali e le interazioni biotiche essenziali al mantenimento della diversità biologica propria di ciascuna area;
- ogni attività all'interno della rete dovrebbe essere compatibile con i rispettivi obiettivi di conservazione.

Le autorità coinvolte dovrebbero mantenere lo stato di conservazione della PEEN mediante l'identificazione delle necessità e dei metodi più appro-

priati per la gestione di ogni area, la messa a punto e attuazione di specifici piani di azione, l'identificazione e il coinvolgimento di partners appropriati.

c) La struttura della rete ecologica europea: le varie tipologie di elementi spaziali

L'iniziativa EECONET ha proposto che le specie, gli habitat e gli ecosistemi di importanza europea siano tutelati attraverso una rete ecologica pan-europea comprendente i seguenti elementi spaziali: *core areas*, *buffer zones*, *restoration areas*, *corridors* e *stepping stones* (ANPA, 2000, p. 23).

Le *core areas* costituiscono le "aree centrali" e comprendono le zone e le caratteristiche principali che rappresentano la diversità biologica.

Le *buffer zones* sono le aree contigue alle *core areas*, cioè alle aree centrali, e sono mirate a proteggere la rete ecologica da influenze esterne.

Al fine di comprendere nella PEEN delle *buffer zones* sarebbe opportuno:

- prevenire la messa in atto o l'espansione di attività inappropriate nelle zone di *buffer* esistenti;
- configurare le *buffer zones* in modo da aumentare il valore conservazionistico delle *core areas* e di migliorare la connettività tra le stesse dove sia necessario.

Le *restoration areas* sono le zone di recupero ecologico e vanno incentivate nei casi in cui elementi danneggiati degli ecosistemi, degli habitat e dei paesaggi necessitano di azioni di ripristino o nei casi in cui talune aree necessitano di essere completamente restaurate.

I *corridors* e le *stepping stones* sono rispettivamente quelle fasce territoriali o quei punti territoriali che possono aumentare la coerenza dei sistemi naturali; i corridoi continui o le *stepping stones* discontinue faciliteranno la dispersione e la migrazione delle specie tra *core areas*. In molti casi, le funzioni di connettività dei corridoi e delle *stepping stones* saranno compatibili con forme appropriate di attività economiche nelle rispettive aree.

Le *stepping stones* sono aree naturali di varia dimensione, geograficamente poste in modo tale da costituire punti di appoggio per trasferimenti di organismi tra grandi bacini di naturalità quando non esistano corridoi naturali continui.

Tali unità possono, opportunamente allineate, sostituire, entro certi limiti, un corridoio continuo; in questo caso una funzione importante svolta è anche quella di rifugio.

Qualora le dimensioni siano adeguate, le *stepping stones* possono anche essere in grado di ospitare in modo permanente piccole o grandi popo-

lazioni di organismi (Malcevski *et al.*, 1996, p. 38).

d) L'elemento connettivo della rete ecologica: i corridoi naturali

I corridoi assolvono il ruolo di connettere le aree di valore naturale localizzate in ambiti terrestri e marini a forte antropizzazione (aree rurali e urbane, aree fluviali che attraversano i sistemi urbani, fasce costiere, complessi lagunari, aree marine di collegamento tra le piccole isole, paesaggi collinari e vallivi, parchi urbani e socio culturali) (Ministero Ambiente - Servizio Conservazione Natura, 1999, p. 2).

I corridoi ecologici possono essere vasti come un braccio di mare o stretti come una siepe accanto ad una ferrovia. Essi possono definire l'aspetto del paesaggio naturale così come quello del paesaggio umano e sono classificati in una scala che comprende diversi gradi ed è riferita sia ad aspetti naturali che culturali.

La funzione ecologica ed estetica di questi corridoi può essere riassunta nei seguenti obiettivi fondamentali:

- protezione e incremento della biodiversità;
- ricucitura e riconciliazione fra paesaggio naturale e paesaggio costruito;
- conservazione dei segni tipici del paesaggio.

Si possono distinguere due tipologie fondamentali di corridoi ecologici: i *green ways* e i *blue ways*.

Nell'ambito dei *green ways* si possono riconoscere i seguenti modelli di corridoi ecologici:

- sistemi di siepi e di fasce arboree ed arbustive in territori agricoli;
- fasce arboree ed arbustive legate a infrastrutture lineari (strade, ferrovie, canali artificiali) che attraversano territori antropizzati;
- corridoi lineari di vegetazione erbacea entro matrici boscate: cinture verdi, cioè territori naturali protetti intorno alle città con scopi di compensazione alla crescita urbana e suburbana (parchi e *green ways* urbani).

In termini generali il loro ruolo e la funzionalità varieranno a seconda delle zone e dipenderanno dalle specie che si considerano (Malcevski *et al.*, 1996). La seconda tipologia di corridoi ecologici riguarda i *blue ways* che si articolano in due modelli fondamentali. Il primo modello di *blue ways* riguarda le acque interne. In questo ambito un ruolo di grande significato assumono i corridoi fluviali. Infatti il reticolo idrografico attraversa capillarmente il paesaggio con la sua trama che si

sviluppa sia longitudinalmente che trasversalmente al territorio.

A volte alcuni alvei e le aree golenali, con la corona di vegetazione riparia, costituiscono ancora oggi l'ultimo relitto di naturalità del nostro paesaggio. I sistemi fluviali, spesso, sono l'unica struttura naturale in un ambiente completamente antropizzato (coltivi, aree urbanizzate, ecc.).

Da un punto di vista biologico, il corso d'acqua forma un *continuum* vegetazionale-faunistico che si estende dalla sorgente alla foce, con una catena di interdipendenza tra tutti gli organismi presenti. Altrettanto importanti sono le relazioni di tipo idrologico e geomorfologico che legano l'alveo del fiume all'intero suo bacino.

I fiumi costituiscono gli elementi portanti dell'"infrastruttura ecologica di base", su cui riorganizzare gli usi e la trasformazione del territorio, stabilizzando gli ecosistemi in pericolo, bonificando le aree degradate, promuovendo nuovi e più accettabili rapporti tra il sistema insediativo e gli spazi naturali. Nella rete ecologica europea i fiumi costituiscono infatti le fondamentali strutture di connessione, per evitare la frammentazione e ridurre i rischi dell'"insularizzazione" degli *habitat* e degli ecosistemi ed assicurare i movimenti di dispersione e migrazione necessari al funzionamento della biosfera ed alla salvaguarda della diversità biologica. È in larga misura da essi che occorre ripartire per ridisegnare nella città e nel territorio i percorsi dello "sviluppo sostenibile".

Il secondo modello di *blue ways* riguarda i bracci di mare che collegano le isole o gli stretti o i canali marini.

Tra gli stretti un particolare significato possono assumere gli stretti ubicati nel Mediterraneo (il Bosforo, Gibilterra e Messina). In particolare, lo stretto di Messina può costituire un corridoio di connessione tra scale territoriali diverse tra loro integrate: interurbana, come elemento interno alla conurbazione tripolare Messina-Reggio Calabria-Villa S. Giovanni; interregionale tra Sicilia e Calabria; nazionale tra la maggiore isola italiana e l'Italia peninsulare; inframediterranea come interrelazione tra Mediterraneo settentrionale e meridionale e tra Mediterraneo occidentale e orientale.

L'area disposta intorno allo Stretto di Messina costituisce un esempio di intreccio tra un corridoio marino e corridoi fluviali, perché nel braccio di mare che unisce la Sicilia alla Calabria sfociano una molteplicità di fiumare provenienti sia dai Peloritani che dall'Aspromonte per cui si viene a configurare un sistema in cui il *blue way* marino rappresenta una sorta di *trait d'union* tra i *blue*



ways fluviali della Calabria meridionale e quelli della Sicilia nord-orientale.

Lo stretto costituisce poi un nodo faunistico di interconnessione sia sottomarina, attraverso i movimenti delle specie ittiche, che subaerea, attraverso gli spostamenti dell'avifauna, per cui la posizione baricentrica di quest'area acquista nuovi significati configurandosi come area di integrazione delle reti ecologiche europee con le reti mediterranee ed afro-asiatiche.

e) La tendenza alla costituzione di reti ecologiche in vari paesi d'Europa

In Europa i concetti legati alla reticolarità ecologica e alla continuità ambientale stanno diffondendosi rapidamente all'interno delle politiche di pianificazione territoriale.

La tendenza europea è quella di costituire reti ecologiche nazionali, coinvolgendo tutti gli spazi territoriali ancora suscettibili di ruoli biologici, come aree protette a vario titolo, acque superficiali, siti diversi soggetti a norme di non trasformabilità, frammenti di territorio con utilizzazioni eco-compatibili, in modo da ottenere configurazioni geografiche continue o puntualmente diffuse (Romano, 1999, pp. 58-59).

Pur a diversi stadi di consolidamento e di attuazione possono citarsi iniziative in corso già da alcuni anni in molti paesi. Tra le esperienze europee avviate in direzione della rete ecologica nazionale particolare rilievo assume la pianificazione olandese.

Non è certo un caso che il primo paese a muoversi con determinazione in questa direzione sia stato proprio l'Olanda, col suo programma per la costituzione di una rete ecologica nazionale (Ren). Alle peculiarità geografiche e ambientali (scarsità di spazio, alta pressione antropica, esiguità delle aree protette – la cui dimensione media, di 3-4.000 ha, è circa un decimo di quella media europea – ed estrema vulnerabilità degli ecosistemi e delle risorse da salvaguardare, quali ad esempio i sistemi dunali) si sono qui aggiunte le peculiarità storico-culturali, che orientano, fin dal secolo scorso, le politiche pubbliche a un uso assai parsimonioso del suolo e delle risorse naturali e a una grande fiducia nella pianificazione fisica come base per una gestione attiva dell'intero territorio (Gambino, 1996).

Il Ministero dell'Agricoltura, della Gestione delle risorse Naturali e della Pesca dei Paesi Bassi ha presentato nel 1991 un piano politico per la Natura, sotto forma di un piano strategico a lungo termine, la Rete Ecologica Nazionale (REN), che

deve portare allo sviluppo di una rete coerente di ecosistemi importanti a livello internazionale e nazionale, composta da aree centrali, aree di ripristino ambientale, fasce di rispetto e corridoi ecologici, con l'obiettivo di preservare, a lungo termine, la qualità ecologica e la biodiversità.

Nel 2018 la REN olandese dovrebbe coprire 700.000 ettari. Si preferisce allargare le aree naturali esistenti, tuttavia nei Paesi Bassi spesso lo spazio disponibile non è sufficiente e, quindi, si devono creare nuove aree e costruire dei corridoi ecologici.

Nella sua relazione di discussione "Paesaggi urbani", il Ministero sopra citato ha proposto nel 1995 un approccio integrato per i rapporti tra aree urbane e aree rurali. Soprattutto intorno alle grandi conurbazioni gli sviluppi debbono essere considerati in un'ottica di rapporti reciproci. Qui si trovano le maggiori richieste di urbanizzazione e infrastrutture e le maggiori esigenze di attività ricreative all'aria aperta e di conservazione della natura e del paesaggio, mentre lo spazio è carente.

La gran parte della rete ecologica nazionale proverrà, in futuro, dal restauro o dalla specifica valorizzazione degli elementi di connessione del paesaggio (Jongman - Willems, 1999, p. 83).

Una delle più importanti aree per interventi su questo fronte può essere individuata negli ambiti fluviali. All'interno del sistema ecologico dei fiumi Reno-Mosa-Waal-Ijssel, ad esempio, si sta cercando di attuare un vasto progetto per lo sviluppo della natura, attraverso la ricostruzione di ampie aree ecologiche.

Uno degli aspetti d'interesse del progetto riguarda le modalità di finanziamento di questa parte delle reti ecologiche. Le risorse economiche derivano, per lo più, da attività collegate a bisogni tipicamente urbani. Ad esempio, vengono richiesti dei contributi a industrie di laterizi che estraggono argille e si introducono nuove funzioni nelle zone rurali incluse nel progetto, quali turismo ed attività ricreative in genere, che apportano, direttamente o indirettamente, nuove risorse (De Ruijter - Dumon, 1997, p. 11).

Per quanto riguarda altri paesi del nord-Europa, è da sottolineare che in Danimarca è stata sviluppata una rete ecologica nel nord dello Jutland mentre la regione delle Fiandre ha costituito una rete conosciuta come la "Struttura Verde".

L'IUCN ha varato nel 1993 un programma europeo fornendo un contributo all'applicazione delle reti ecologiche nelle regioni dell'Europa centrale e orientale, che sono in transizione politica ed economica e, quindi, sottopongono a una nuova sfida la conservazione della biodiversità

nella regione. Riportiamo, in questa sede, alcune caratteristiche del programma IUCN relative all'Ungheria e alla Polonia.

La rete ecologica nazionale dell'Ungheria si articola in *core areas* di importanza sopranazionale, *core areas* d'importanza nazionale, aree di sviluppo della natura, corridoi fluviali e corridoi ecologici (IUCN - Hungarian Foundation, 1996).

Come risulta dall'elenco dell'IUCN, le aree di importanza europea sono circa una quindicina. Sono, inoltre, indicate altre 38 *core areas* di importanza solo nazionale. Il rapporto tra la carta della rete ecologica e la carta delle aree sotto protezione dell'Ungheria mette in luce la posizione dei parchi nazionali, delle aree di Ramsar e delle riserve della biosfera MAB rispetto alle "core areas".

La rete ecologica della Polonia è articolata in 46 *international core areas* e in 32 *national core areas*. Per le *core areas*, sia a scala internazionale che nazionale, sono indicati anche i biocentri e le *buffer zones*. Sono anche indicati i corridoi ecologici a scala internazionale e nazionale, oltre che i corsi d'acqua e i laghi (IUCN - European Programme, 1995).

Per quanto riguarda i paesi mediterranei, possiamo citare l'esempio della Spagna, nella quale la rete ecologica dovrebbe articolarsi nelle seguenti aree principali: complessi di zone umide e di sistemi idrologici, le aree della steppa (estese soprattutto nel tavolato centrale e nelle depressioni), le foreste e i boschi, i mosaici dei paesaggi agrari tradizionali, gli ecosistemi litorali (sottoposti a serie forme di degrado correlate soprattutto all'impatto del turismo per cui solo il 12% della costa mediterranea è correntemente protetta), gli habitat delle Canarie (impresiositi dalla presenza di quattro parchi naturali (Institut for European Environmental Policy, 1999).

Sulla base della documentazione in nostro possesso, riteniamo che i paesi europei stiano seguendo una sorta di "via nazionale" alla rete ecologica. Così dal confronto tra la carta della rete ecologica dell'Ungheria e della Polonia si rilevano differenze significative nella scelta delle tipologie di aree rappresentate. C'è il rischio concreto che la diversità dei regimi politici, del livello di sviluppo economico e della sensibilità ambientale degli organismi di governo territoriale costituisca un fattore frenante per la costituzione di una rete ecologica europea integrata. Un altro fattore frenante per alcune aree è dato dalle tensioni politiche tra stati europei limitrofi che comporta, ovviamente, anche un'incomunicabilità sul piano di un'organizzazione complementare della rete ecologica.

Dato che la rete ecologica prescinde dai confi-

ni, sia politici (tra Stati), sia amministrativi (tra regioni, province, comuni), è evidente che, pur rispettando la specificità delle singole aree, non si può dimenticare che tali spazi debbono essere interconnessi ad altri limitrofi. È evidente, perciò, la necessità che da parte dell'Unione Europea venga svolta la necessaria politica di concertazione, per evitare che la rete ecologica europea si configuri come una caotica sovrapposizione di reti nazionali e regionali.

f) La REN (rete ecologica nazionale) in Italia

Con l'approvazione della legge 394/91, la previsione della redazione di strumenti quali Carta della Natura e Linee fondamentali di assetto del territorio, e con la ratifica della Convenzione sulla biodiversità, formulata con la legge 124/94, da attuarsi attraverso il Piano nazionale sulla biodiversità, l'Italia si è dotata, già da alcuni anni, di strumenti istituzionali e pianificatori in grado di contribuire alla costruzione della Rete ecologica nazionale (REN) quale articolazione della Rete europea. Purtroppo, però, questi strumenti sono ancora in fase di gestazione (Legambiente, 2000, p. 1).

In questi anni è venuto delineandosi un quadro normativo che ha fornito un fondamentale contributo allo sviluppo delle aree naturali protette e delle politiche di conservazione. Nel nostro paese il sistema di aree naturali protette oggi interessa:

- 20 Parchi nazionali;
- 15 Riserve marine naturali statali;
- 142 Riserve naturali statali;
- 89 Parchi naturali regionali;
- 197 Riserve naturali regionali;
- 105 Altre aree protette;

in totale 568 aree protette per quasi 2.600.000 ettari, di cui fanno anche parte 238.000 ettari di superficie marina, che rappresentano il 7,84% della superficie del territorio nazionale.

In attuazione della Direttiva 92/43 CEE - Habitat per la costruzione della rete Natura 2000, sono stati individuati provvisoriamente 2.425 siti di importanza comunitaria (SIC) e 267 zone di protezione speciale (ZPS) che partecipano in quota parte all'ampliamento del territorio protetto del nostro paese (stimabile in circa 2.000.000 ha), considerando che le ZPS e i SIC spesso si sovrappongono o ricadono nelle aree protette dell'elenco ufficiale.

Le quantità territoriali complessive che partecipano, come sistema delle aree protette, ai diversi livelli e come aree di particolare sensibilità, alla



formazione della Rete ecologica nazionale, si possono stimare in:

- 2.600.000 ha delle aree dell'elenco ufficiale;
- 2.000.000 ha delle aree SIC/ZPS;
- aree cuscinetto e aree contigue per il 20-25% delle aree protette, valutabili in 500.000 ha.
- corridori di connessione, che considerando i soli ambiti fluviali di pregio, le zone montane a maggiore naturalità e gli ambiti di paesaggio più integri e sensibili, contribuiscono con circa 1.500.000 ha (Legambiente, 2000, p. 1).

Nell'insieme si può valutare in modo prudente, sottostimando le aree di connessione, la dimensione della Rete in circa il 18-20% del territorio nazionale. Le strategie internazionali di conservazione della natura indicano come le aree protette debbano essere individuate e gestite non solo sulla base dei processi ecologici operanti a scala locale, ma in accordo con gli obiettivi di conservazione e di sviluppo a livello di grandi sistemi ambientali e territoriali. Nel nostro paese, essi sono:

- le Alpi, interessate da 4 parchi nazionali, da 32 parchi regionali per 729.285 ha, ai quali vanno aggiunti sul versante francese 3 parchi nazionali, 6 regionali ed una riserva naturale; sul versante tedesco 1 parco nazionale ed una riserva naturale; sul versante austriaco 4 parchi nazionali ed una riserva naturale; sul versante svizzero 1 parco nazionale ed uno sul versante sloveno;
- la Pianura Padana, interessata da 14 parchi regionali e 46 riserve naturali per 189.671,24 ha;
- l'Appennino, interessato da 9 parchi nazionali, 28 parchi regionali e 86 riserve naturali per 1.193.423,71 ha;
- le isole minori, interessate da 3 parchi nazionali e 6 tra riserve naturali e marine per 101.233,96 ha;
- le coste, interessate da 3 parchi nazionali, 10 parchi regionali e da 55 tra riserve naturali e marine per 834.114,46 ha;
- la Sicilia, interessata da 3 parchi regionali e 3 riserve marine, 13 riserve regionali e 7 zone umide per 273.777,92 ha;
- la Sardegna interessata da 2 parchi nazionali, 3 riserve marine e 18 tra monumenti naturali e zone umide per 77.219,79 ha.

Recentemente un forte impulso alla costruzione della REN è venuto dalla legge 426/98 «Nuovi interventi in campo ambientale» e dall'avvio della Programmazione dei fondi strutturali 2000-2006. La legge in questione prevede che il Ministero dell'Ambiente promuova per ciascuno dei sistemi territoriali dei parchi, accordi di programma per lo sviluppo sostenibile con altri Ministeri, con le Regioni e con altri soggetti pubblici e privati. I

sistemi intorno ai quali dovranno essere programmate le azioni e gli interventi attuativi si identificano con i grandi sistemi ambientali e territoriali del nostro Paese che rivestono il ruolo di elementi di caratterizzazione spaziale della rete e geograficamente riconoscibili nei sistemi delle Alpi, degli Appennini, delle Coste e delle Isole minori.

All'interno di tali sistemi si delineano i "Progetti integrati d'area" dove sarà possibile, in funzione delle condizioni locali, avviare programmi d'intervento integrati per la valorizzazione e il recupero delle diverse componenti della Rete, avviando forme stabili di relazione fra le risorse naturali e culturali e la struttura dello spazio fisico e insediativo del territorio.

Il ruolo di costruire le relazioni tra gli ambiti omogenei di intervento con i grandi sistemi territoriali viene svolto dai progetti di sistema in corso di attuazione - Convenzione delle Alpi, APE (Appennino Parco d'Europa), Isole minori -, che costituiscono dei programmi integrati di sviluppo e valorizzazione dello spazio per la promozione di un progetto complessivo di sviluppo sostenibile, intorno al quale alcune regioni hanno già mobilitato delle risorse e avviato delle azioni, attraverso le intese istituzionali di programma o altri strumenti della contrattazione programmata e con il conseguente coinvolgimento operativo dei soggetti istituzionali e socio economici centrali e locali (Aglia, Cigolani, 2000, p. 63)

In tali sistemi occorre realizzare azioni di valorizzazione delle risorse naturali e culturali, delle risorse umane, dei sistemi locali, di miglioramento della qualità dei centri abitati, delle istituzioni locali e della vita associata, di rafforzamento delle reti e dei nodi di servizio.

Per quanto riguarda la programmazione dei fondi strutturali, la REN è stata individuata quale progetto strategico di riferimento per la valorizzazione delle risorse naturali, ambientali e culturali nel Programma di sviluppo del Mezzogiorno (PSM) e nei Programmi Operativi delle regioni dell'obiettivo 1 (Aglia, Cigolani, 2000, p. 60).

Così, ad esempio, negli obiettivi strategici del POR Sicilia 2000-2006 «la promozione della rete ecologica è intesa come disegno integrato di azioni e di interventi per la realizzazione di infrastrutture a sostegno dello sviluppo compatibile e come sistema di offerta di beni, risorse o valori».

A livello regionale, la REN è inserita tra gli obiettivi di piani territoriali paesistici, come quello elaborato dalla Regione Sicilia (1996, p. 14) in cui viene sottolineata «la necessità di valorizzare e consolidare la rete ecologica di base come rete di connessione tra i parchi, le riserve, le grandi for-

mazioni forestali e le altre aree di pregio naturalistico e come vere e proprie infrastrutture di riequilibrio biologico».

A scala provinciale, è da sottolineare la proposta di progetto di rete ecologica per il PTCP della Provincia di Milano (Malcevschi, 1999, p. 31) «che si prefigge di presentare le principali occasioni per interventi di miglioramento ambientale che potranno essere effettuati per la ricostruzione di una rete ecologica della provincia». La definizione di metodologie atte a permettere l'individuazione di reti ecologiche in ambiti specifici è stata condotta dall'Amministrazione provinciale di Roma che, nell'ambito delle attività di pianificazione basata sugli indirizzi del Piano territoriale di coordinamento, ha condotto un'indagine sull'area compresa tra il limite della periferia urbana nord-est di Roma, il Tevere, l'Aniene e i nuclei occidentali e sud-occidentali (Battisti, Guidi e Pangarosa, 2000, p. 40).

Un collegamento tra pianificazione provinciale e comunale è stato predisposto dall'Assessorato all'Ambiente – Servizio Pianificazione Paesistica della Provincia di Bologna – che ha messo a punto una proposta per un piano per la conservazione e il miglioramento degli spazi naturali, tramite la realizzazione di reti ecologiche, che contribuirà alla definizione del Piano territoriale di Coordinamento provinciale. I comuni della provincia di Bologna possono configurarsi come parte attiva del progetto sopracitato e costruire una «rete locale», in grado di integrarsi con la rete provinciale, attraverso un'attività di aggiornamento e revisione del piano regolatore generale.

È da sottolineare che le reti ecologiche si pongono, allo stato attuale, come elementi fondamentali all'interno delle città-territorio e costituiscono, perciò, una necessità da inserire nella pianificazione comunale (Gibelli e Santolini, 1999, p.103). In Italia basti citare l'esempio dell'area metropolitana milanese (Malcevschi, 1999, pp. 22-87) o dei tre corridoi biologici nell'area di Roma che prendono origine dal grande parco di Vejo, collegandosi all'Appia Antica, o dalla direttrice del Tevere o dalla direttrice dell'Aniene (Di Giovine, 1999, pp. 123-126).

È evidente che l'Italia, se sarà in grado di essere all'altezza di un progetto tanto ambizioso, potrà essere un laboratorio di significativa importanza, europea e internazionale, nella applicazione delle più avanzate e sofisticate strategie di conservazione della natura e di sviluppo sostenibile locale, avendo un territorio disegnato da rilevanti sistemi ambientali costellati da un fitto ed articolato sistema di aree naturali protette.

In Italia un impulso notevole alla promozione della rete ecologica è stato dato dall'Agenzia Nazio-

nale per la protezione dell'Ambiente (ANPA), la quale, anche con il supporto dei «bracci operativi» sul territorio, costituiti dalle agenzie regionali per l'ambiente, già istituite (ARPA), ha già organizzato un programma di promozione di questa rete e una serie di studi e ricerche coordinate in *workshops* (Guccione-Bajo, 2000, pp. 88-92).

Dal 1996 l'Anpa ha avviato una linea di ricerca dal titolo «Reti ecologiche», volta a «mettere a punto degli strumenti di supporto per la pianificazione a scala locale».

La scelta del livello locale è motivata dalla considerazione che la pianificazione del territorio a questa scala assume un ruolo fondamentale nel preservare ed utilizzare in modo sostenibile la biodiversità, mettendone in evidenza i vantaggi ottenibili dall'uso eco-compatibile del patrimonio naturale attraverso la collaborazione delle istituzioni e degli operatori locali.

Tra le diverse attività previste dal progetto, quella dei nove casi di studio su tutto il territorio nazionale ha rappresentato sicuramente la fase topica dell'intero piano.

A partire dal Convegno di Catania del 1998 sulle «cento idee per lo sviluppo» si è aggiunto il progetto sulle reti ecologiche da parte del Ministero dell'Ambiente.

In effetti, l'interpretazione di Rete Ecologica Nazionale è quella di un progetto che, in realtà, si sviluppa su due binari paralleli, ma molto diversi tra loro.

Il primo è quello di un grande progetto di politica ambientale a scala nazionale, che cerca di ricollegare e sviluppare, in maniera congruente, su tutto il territorio azioni e programmi di sviluppo sociale ed economico compatibili con la salvaguardia ambientale.

In questa interpretazione, la rete ecologica nazionale è una opportunità per ridare unità d'intenti alle tante politiche ambientali sviluppatesi nei vari comparti amministrativi del Paese, per ricucire realtà territoriali rimaste fuori dai circuiti più noti, per ottimizzare le risorse economiche e finanziarie disponibili con i fondi strutturali, e così via, in una visione grandiosa ma fattibile di recupero di una vera politica ambientale nazionale.

Il secondo binario è quello più esplicitamente dedicato alla conservazione della biodiversità, un obiettivo quindi fortemente radicato nei parametri scientifici che definiscono la biodiversità e la sua conservazione (Boitani, 2000, p. 70).



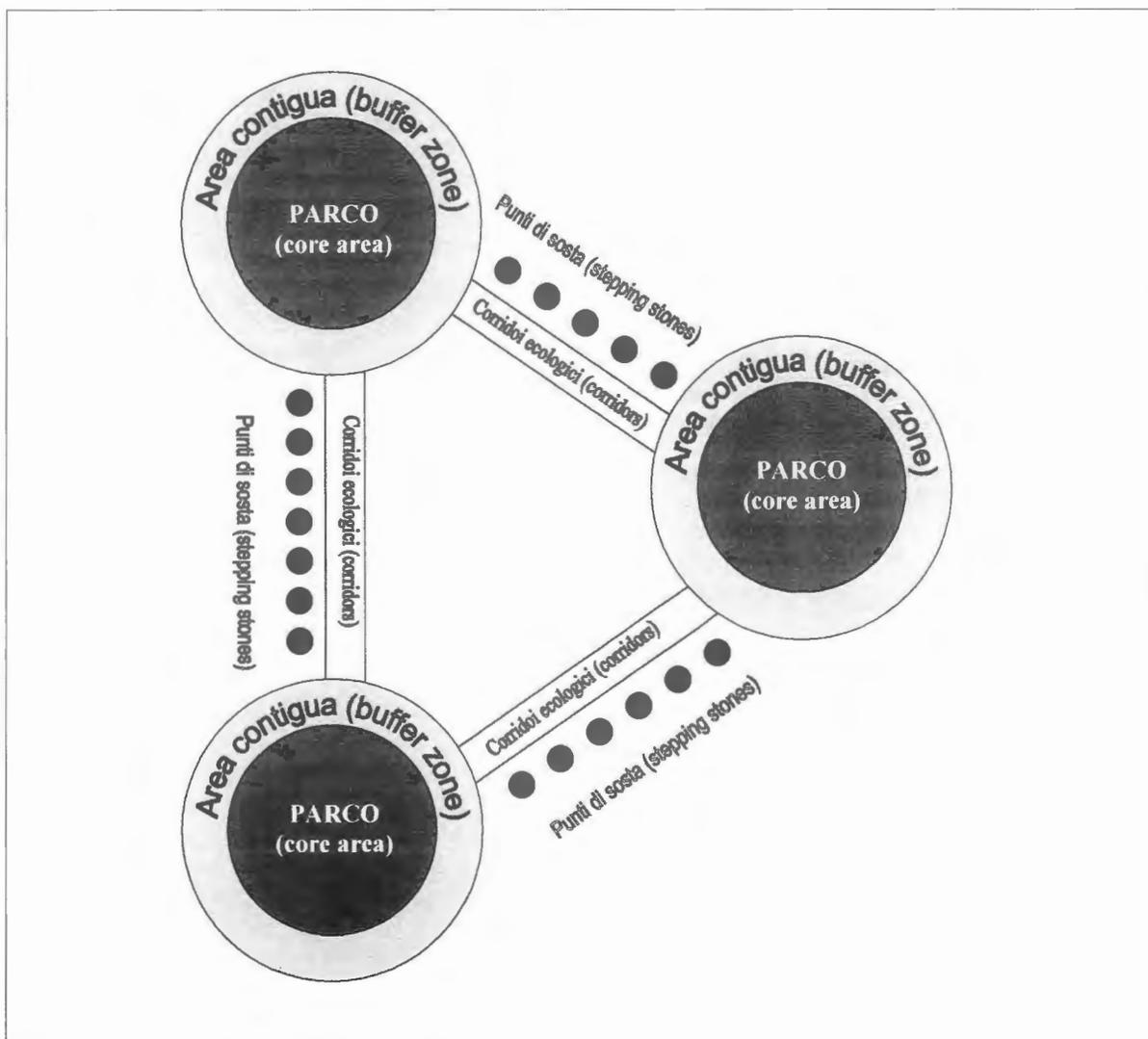


Fig. 1 - Schema degli elementi fondamentali della rete ecologica.

Bibliografia

- Agliata M. e Gigolani V., *La rete ecologica nel quadro delle azioni del programma per i fondi strutturali 2000-2006*, in "Parchi", n. 29, febbraio 2000, pp. 57-65.
- ANPA, *Studio finalizzato all'individuazione di una metodologia d'indagine sperimentale per il monitoraggio degli elementi critici delle reti ecologiche, relativamente alle specie di vertebrati attraverso l'assunzione di casi di studio. Relazione finale*, a cura di G. Reggiani, G. Amori, M. Masi e L. Boitani, dattiloscritto, Roma, 2000.
- Barilaro C., *Itinerari geografici per un nuovo rapporto tra ambiente e sviluppo*, in "Ricerca e Formazione", Pubblicazioni della Facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Messina, n. 1, Messina, Samperi, 1999.
- Battisti C., Guidi A., Panzarosa S., *Reti ecologiche in provincia di Roma*, in "Parchi", n. 29, febbraio 2000, pp. 40-46.
- Bennet G., *Guidelines for the Development of the Pan-European Ecological Network*, Project STRA-REP, 5, 1999.
- Boitani L., *Rete ecologica nazionale e conservazione delle biodiversità*, in "Parchi", n. 29, febbraio 2000, pp. 66-74.
- De Ruiter K. e Dumon R., *Le reti ecologiche nella provincia di Gelderland (Paesi Bassi)*, in "Workshop ANPA sulle reti ecologiche", dattiloscritto, Roma, 1997.
- Di Giovine M., *I corridoi biologici nell'area di Roma. La Via Appia: corridoio per l'ingresso di elementi naturali nel centro urbano*, in "Reti ecologiche in aree urbanizzate", Atti del Seminario, Milano, 5 febbraio 1999, Milano, F. Angeli, 1999, pp. 123-126.
- Gambino R., *La pianificazione degli spazi naturali*, in A. Segre e A. Dansero, *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Torino, UTET, 1996.
- Gibelli M.G. e Santolini R., *Occasioni per le reti ecologiche nella pianificazione comunale*, in *Reti ecologiche in aree urbanizzate*, cit., pp. 103-108.
- Guccione M., *Ridefinizione degli strumenti di pianificazione e tutela della naturalità diffusa del territorio: le iniziative ANPA sulle reti ecologiche - sintesi*, in "Workshop ANPA sulle reti ecologiche", Roma, 13 novembre 1997, dattiloscritto, p. 5.

- Guccione M. e Bajo N., *Il progetto dell'Anpa*, in "Parchi", n. 29, febbraio 2000, pp. 88-92.
- Institut For European Environmental Policy, *Towards a European Ecological Network*, a cura di Bennet G., Arnham, 1991.
- Iucn European Programme, *National Ecological Network EECO-NET - Poland*, Foundation IUCN Poland, Warsaw, 1995.
- Iucn Hungarian Foundation, *National Ecological Network of Hungary. Proposal for Environmental and Nature Friendly Regional Planning*, IUCN, The World Conservation Union, 1996.
- Jongman, R. e Willems G., *Reti ecologiche in ambiente urbano*, in *Reti ecologiche in aree urbanizzate*, cit., pp. 81-87.
- Legambiente, *Rete ecologica nazionale*, dattiloscritto, Roma, 2000.
- Malcevschi S., Bisogni L.G. e Garibaldi E., *Reti ecologiche ed interventi di miglioramento ambientale*, Milano, Il Verde Ed., 1996.
- Malcevschi S., *La rete ecologica di Milano a supporto delle pianificazioni di aree vaste - Sintesi del progetto*, in *Reti ecologiche in aree urbanizzate*, Angeli, 1999, pp. 22-79.
- Massa R., *Le reti ecologiche: un nuovo paradigma della conservazione*, in "OIKOS", n. 8, Bologna, 1999.
- Ministero dell'Ambiente, Servizio Conservazione della Natura, *Rete ecologica, Rapporto interinale del tavolo settoriale, Programmazione dei fondi strutturali*, Roma, dattiloscritto, 1999.
- Pungetti G., *Il quadro europeo delle iniziative sulle reti ecologiche e stato dell'arte in Italia*, in "Workshop ANPA sulle reti ecologiche", Roma, 13 novembre 1997, dattiloscritto, p. 7.
- Regione Siciliana - Assessorato dei beni culturali, ambientali e della pubblica istruzione, *Linee guida del piano territoriale paesistico regionale*, Palermo, Arti Grafiche Siciliane, 1996.
- Romano B., *Oltre i parchi. La rete verde regionale*, Colledera, Andromeda, 1996.
- Romano B., *Dalla continuità ambientale alle reti ecologiche*, in "Parchi", n. 27, 1999, pp. 58-62.
- Scanu G., Carboni D., Madau C. e Santoni G., *La nuova geografia dei parchi e delle aree protette in Sardegna*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, 8, *I Parchi e le aree protette*, IV Convegno di Studi, Bologna, Patron, 1995, pp. 297-330.
- Van Opstal A.J.F.M., *Development of an Approach to a Pan-European Ecological Network: concept and criteria*, Project STRA_REP, 1998.



Alcune riflessioni sul ruolo delle infrastrutture transnazionali per l'integrazione europea

Introduzione

Il ruolo attribuito alle infrastrutture di comunicazione per la riduzione delle disparità territoriali, per lo sviluppo della competitività dei sistemi territoriali e della capacità di attivazione di processi di crescita e di diffusione viene rafforzato dall'opinione che le infrastrutture, ed in particolare quelle di trasporto, costituiscono i tramiti attraverso cui si attua l'apertura dei contesti territoriali verso l'esterno e alle diverse scale.

Tuttavia in tempi recenti la corrispondenza tra infrastrutture e sviluppo, rimasta incontestata per lungo tempo, non sembra più così solida e garantita, sia perché talvolta è stata smentita dai fatti, sia perché la maggior parte dei paesi avanzati ha ormai raggiunto una estesa trama infrastrutturale, e infine perché le nuove tecnologie dell'informazione iniziano a costituire una funzione alternativa e sostitutiva al trasporto tradizionale.

Le politiche infrastrutturali restano tuttavia un obiettivo fondamentale per il mantenimento e il consolidamento dei sistemi territoriali nel sempre più ampio teatro della competizione economica (Capineri, 1997). In particolare la dotazione di un sistema infrastrutturale interconnesso e plurimodale può costituire un elemento determinante per la creazione di nuove risorse dell'ambiente locale, che si esprimono sotto forma di nuovi valori territoriali, di nuove reti di sinergia, contribuendo anche alla riproducibilità dell'identità locale (Claval, 1990; Dematteis, 1997; Emanuel, 1999). È anche per queste ragioni che il potenziamento e il completamento delle interconnessioni tra le reti

di trasporto costituisce uno degli obiettivi prioritari delle politiche dei governi regionali, nazionali e soprattutto dell'UE.

In quest'ottica nei paragrafi che seguono si proporranno alcune osservazioni sugli scenari che i recenti progetti delle reti di trasporto transeuropee suggeriscono, cercando di tematizzarne e di valutarne le caratteristiche strutturali ed organizzative che prefigurano nuove traiettorie di relazione e nuovi valori territoriali aggiuntivi.

I progetti delle *Trans-European Transport Networks*

L'articolo 2 del Trattato di Maastricht afferma che l'Unione Europea ha come finalità uno sviluppo economico equilibrato, stabile, una crescita non inflazionistica e sostenibile, la convergenza della performance economica, alti livelli di occupazione e sicurezza sociale, migliore qualità di vita, coerenza sociale e solidarietà tra gli stati membri. Uno degli strumenti prefigurati per il conseguimento di questo obiettivo riguarda i progetti delle *Trans-European Transport Networks* (TETN) che includono reti di trasporto ma anche di telecomunicazione e di energia. Ancora più recentemente nella Decisione No. 1692/96/CE del Parlamento Europeo si afferma che la TETN devono "garantire una mobilità sostenibile per persone e merci nelle migliori condizioni sociali, ambientali e di sicurezza e assicurare l'integrazione modale"¹. Si tratta di uno dei progetti più ambiziosi della Comunità, anche dal punto di vista finanziario², definiti progetti di interesse comunitario (*projects of common interest*), che dal punto di vista territoriale

Tab. 1. I progetti delle reti transeuropee del 1994

Collegamenti ferroviari: Norimberga-Monaco-Verona via Brennero, Parigi-Brussels-Colonia-Amsterdam-Londra (PB-CAL), Madrid-Montpellier.

Collegamenti ferroviari ad alta velocità: Paris-Karlsruhe- Monaco -Vienna e Lione-Torino.

Collegamenti ferroviari convenzionali: Reno-Ruhr, Cork-Dublin-Stranraer.

Collegamenti autostradali: Patrasso-Salicco (Pathe), la Via Egnatia tra Igoumenitsa-Alexandropoulis e la Lisbona-Valladolid (poi collegamento multimodale).

Trasporti combinati: il corridoio Adriatico (Monaco-Vienna-Cipro/Malta via Italia e Grecia, il ponte sull'Øresund (strada - ferrovia) tra Danimarca e Svezia; il Nordic Triangle tra Norvegia, Finlandia, Svezia e Russia (Oslo-Copenhagen, Oslo-Stoccolma, Copenhagen-Stoccolma e Turku-Helsinki (al confine con la Russia); il collegamento ferroviario-strada tra Irlanda-Regno Unito e Benelux; la West Coast Main Line nel Regno Unito.

Trasporti aerei: aeroporto di Malpensa (Milano)

dovrebbero svolgere il preciso compito di collegamento tra le regioni interne e periferiche con quelle centrali della Comunità e, in particolare, colmare i vuoti delle connessioni tra Europa centrale e Europa occidentale.

Il progetto delle reti transeuropee emerge già nel 1980, come supporto del nascente mercato unico che richiedeva sempre più prepotentemente collegamenti veloci, sicuri ed efficienti tra gli stati membri; l'argomento veniva poi ripreso nella dichiarazione di Jacques Delors nel 1993 (*White Paper on growth and employment*). La rete di

infrastrutture esistente presentava numerosi collegamenti mancanti (*missing links*), gravi strozzature (i cosiddetti colli di bottiglia, *bottlenecks*) (Nijkamp *et al.*, 1994) che rendevano impossibile l'interoperabilità delle reti. Per esempio in Spagna lo scartamento dei binari ferroviari era ancora diverso dal resto dell'Europa e ancora esistevano tredici sistemi diversi di segnalamento ferroviario. Infatti in base al capitolo XII del Trattato (artt. 154, 155 e 156), la UE si impegna a promuovere "l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali e l'accesso a tali reti" (Fig. 1).

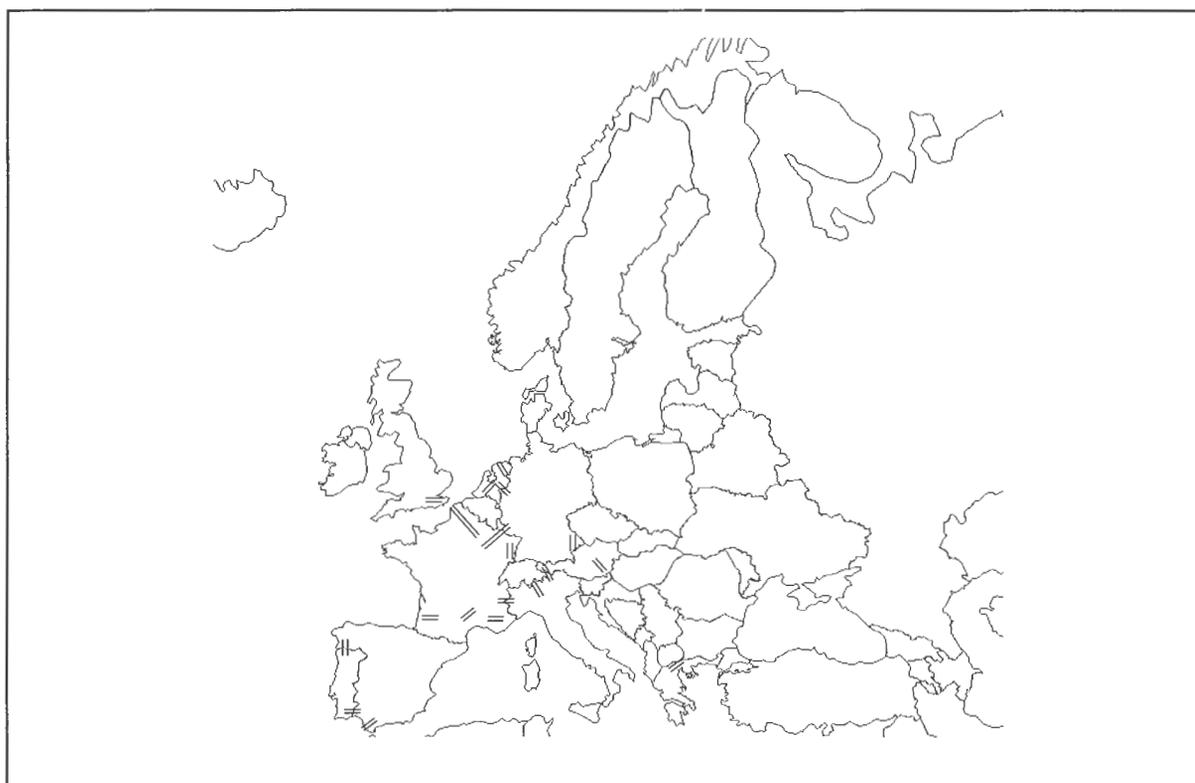


Fig. 1 - I principali *missing links* della rete di trasporto europea.



Tab. 2. I dieci corridoi ("Crete corridors") costituenti le *Pan European Transport Areas*.

I	Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw con diramazione verso Riga-Kaliningrad-Gdansk
II	Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow-Nizhny Novgorod
III	Berlin/Dresden-Breslau-Lvov-Kiev
IV	Berlin/Nuremberg-Prague-Budapest-Bukarest-Constanta/Thessaloniki/Istanbul
V	Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lvov, Diramazione A: Bratislava/Zilina-Kosice-Uzgorod, Diramazione B: Rijeka-Zagreb-Budapest, Diramazione C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest
VI	Gdansk-Grudziadz/Warsaw-Katovice-Zilnia Diramazione A: Katovice-Ostrava verso il Corridoio IV
VII	Danubio
VIII	Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna ("Via Egnatia")
IX	Helsinki-St. Petersburg-Moscow/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bukarest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli Diramazione A: Ljubasevka-Odessa, Diramazione B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
X	Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Belgrade-Nis-Skopje-Veles-Thessaloniki Diramazione A: Graz-Maribor-Zagreb, Diramazione B: Budapest-Novi Sad-Belgrade, Diramazione C: Nis-Sofia verso il Corridoio IV verso Istanbul, Diramazione D: Veles-Bitola-Florina (collegamento alla "Via Egnatia")

Nel dicembre del 1994 furono scelti 14 progetti per lo più riguardanti le reti ferroviarie ad alta velocità, le autostrade (55% ferrovie, 25% strade e autostrade) e i collegamenti multimodali da completarsi entro il 2010 (tab. 1).

Attualmente la rete TETN comprende circa 75.000 km di strade e ferrovie, 20.000 km di via d'acqua interne, 300 aeroporti oltre ai maggiori porti marittimi e fluviali.

Nel giugno del 1997, in occasione della terza Conferenza dei trasporti paneuropea, svoltasi ad Helsinki, furono definiti nove corridoi di trasporto combinato (ferrovia/strada) oltre al corso del Danubio identificato come via d'acqua interna per l'Europa centrale e orientale che poi costituirono le *Pan European Transport Areas* (PETr-As) (tab. 2).

Tra i corridoi sopra menzionati è interessante osservare che il solo corridoio ferrovia-strada che unisce l'Europa centrale alle regioni sud-orientali, è il Corridoio IV che, attraverso la Germania, collega la Repubblica Ceca, l'Austria, la Slovacchia, l'Ungheria, la Romania la Bulgaria fino a Costanza, Istanbul e Salonico. Diversamente dal Corridoio II che presenta un andamento regolare e rettilineo, il Corridoio IV ha un andamento assai tortuoso e sicuramente la costruzione di un ponte sul Danubio nel tratto occidentale del confine tra Romania e Bulgaria, ridurrebbe la distanza tra Budapest e Sofia. Il nuovo Corridoio X che attraversa Austria, Ungheria, Slovenia e Croazia, Macedonia e Bulgaria fino al nord della Grecia (Florina) e Istanbul costituisce la principale via per il traffico merci tra Germania, Bulgaria, Turchia e Grecia³.

I Corridoi V e VII sono stati delineati con l'obiettivo di aprire l'Europa verso est. In particolare il Corridoio V unisce i porti adriatici (Venezia, Trieste, Koper, Rijeka e Ploce) con l'hinterland ungherese e ucraino; mentre il corridoio VIII, che segue l'antica strada romana Via Egnatia, è stato designato come collegamento tra il porto albanese di Durres e il porto Varna sul Mar Nero attraverso la Macedonia.

Oltre ai progetti di infrastrutturazione sono stati varati sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transport Systems*, ITS) che consistono nell'applicazione della telematica a più tipi di trasporto (pedaggio elettronico, bigliettazione automatica); altri interventi sono l'*European Rail Traffic Management System* (ERTMS), dedicato allo sviluppo di un unico sistema di segnalazione ferroviaria; l'*Air traffic management* (ATM) volto al miglioramento dei servizi di navigazione aerea (nuovi radar, sistemi di elaborazione dati, ecc.).

Corridoi ed effetti territoriali: tunnel ed aloni

Questi programmi si situano in un dibattito ormai noto, anche in ambito geografico⁴, sul ruolo che le infrastrutture di trasporto giocano nei processi di sviluppo regionale. Il paradigma della causalità ha generalmente costituito lo schema di riferimento che giustificava lo sviluppo delle infrastrutture di comunicazione dalle prime ferrovie, alle reti autostradali, alle metropolitane, individuando un rapporto diretto tra reti di trasporto e sviluppo

regionale e riconoscendo nei trasporti un catalizzatore – anche se non una vera e propria garanzia – dei processi di urbanizzazione e di crescita economica.

Tuttavia questa posizione viene oggi messa in discussione per una serie di motivi. Innanzitutto, riferendosi alle TENT, si osserva che la maggior parte dei progetti comunitari in realtà si prefigge di sviluppare collegamenti tra regioni già forti e ben accessibili (*core regions*) e non tra queste ultime e le altre regioni: infatti soltanto il 40% dei collegamenti stradali proposti si trova in aree periferiche, mentre il restante 60% è previsto in regioni con una rete stradale già ben sviluppata.

I progetti prima menzionati evidenziano soprattutto lo spazio dei nodi situati sulla rete delle grandi città a vocazione internazionale (Londra, Parigi, Bruxelles, Amsterdam, ecc.) e di qualche metropoli regionale (Lione, Montpellier, Torino, ecc.) dove è facile far circolare persone, beni e informazioni⁵, ma oggi risulta ancor più significativo lo spazio banale delle aree periferiche, quello dove avviene lo spostamento effettivo, che è ancora funzione della distanza, dove i concetti di prossimità, continuità e contiguità hanno un significato in relazione allo spazio che si percorre e si attraversa; e le zone d'ombra, spazi interstiziali tra i rami principali delle reti (i corridoi) che corrispondono alle aree dotate di minor accessibilità. Gli adeguamenti infrastrutturali prefigurati sembrano sfavorire queste aree le quali, nonostante non rilevino un decremento dell'accessibilità in senso assoluto, in termini relativi risultano ancora più distanti dalle regioni centrali. Il pericolo è quello di rafforzare gli effetti – tunnel che non producono un effetto positivo di crescita a livello locale poiché si generano dall'esigenza di concentrare infrastrutture soggette a forte traffico su una traiettoria privilegiata (il corridoio) che collega nodi forti. Questo produce un effetto cumulativo ai poli estremi del collegamento ma non diffusivo lungo il percorso, rafforzando quindi le disparità territoriali.

Inoltre sembra sempre più evidente come non sia sufficiente inserire un nuovo collegamento per innescare dinamiche di sviluppo ma occorre che a livello locale e regionale si presentino delle condizioni che possano permettere di sfruttare il collegamento e quindi generare effetti positivi sulla *performance* regionale (si pensi alla recente vicenda dell'aeroporto di Milano-Malpensa). L'esempio degli effetti creati dagli *hub* aeroportuali e nodi non *hub* negli Stati Uniti mostra che, anche se la crescita di attività terziarie avanzate e ad alta tecnologia è stata più rapida nei pressi degli *hub*, essa

non è dovuta ai servizi offerti dalle compagnie aeree quanto dalla buona *performance* regionale e dai servizi complementari offerti dagli *hub* (Button, Stough, 1999). Queste permette di osservare che le politiche non devono puntare soltanto a potenziare la rete ma a calibrare l'intervento sulle potenzialità dell'area⁶.

La tabella qui sopra riportata merita un'ulteriore precisazione per quanto riguarda gli effetti cumulativi (effetto tunnel) e gli effetti diffusivi (effetto alone) che hanno un rilevante significato nell'articolazione territoriale. Gli effetti cumulativi si registrano in genere al punto di confluenza fra reti diverse o tra reti di livelli gerarchici diversi (viabilità ordinaria e autostrada) in quanto luoghi in cui si generano economie esterne⁷. Questi effetti sono solitamente ordinati in modo gerarchico: un nodo forte ha una forza attrattiva maggiore rispetto ad uno debole. Gli effetti cumulativi portano ad un aumento della mobilità generalmente centripeta⁸ con prevedibili effetti di congestione che possono danneggiare "l'immagine" e il livello di attrazione del centro stesso. Gli effetti distributivi / diffusivi sono più complessi ed hanno natura economica, sociale e territoriale legati al decentramento di certe attività prima localizzate nel centro; generalmente si innescano quando migliora l'integrazione modale alterando il rapporto tra città e periferia, creando una modificazione funzionale dei centri intermedi. Nel peggiore dei casi si verifica soltanto lo spostamento di servizi banali (residenze, attività commerciali) e il centro resta comunque il fulcro⁹. Per esempio, a causa dei forti effetti cumulativi a Parigi, i servizi più qualificati sono rimasti nel centro (con conseguente rafforzamento del nodo principale e di qualche centro secondario), mentre a Monaco si è prodotta una forte periurbanizzazione con delocalizzazione spontanea lungo gli assi principali per mitigare i problemi di congestione lungo i collegamenti che portano al centro.

L'ampliamento della rete transeuropea ed esperimenti di valutazione

Certo resta difficile negare l'importanza delle infrastrutture di trasporto per lo sviluppo regionale, che comunque si confermano come uno dei principi indiscussi dell'economia regionale: in breve, le regioni con livelli di accessibilità migliori, sia per le risorse che per il mercato, sono generalmente più produttive e più competitive rispetto alle regioni



Tab. 3. Tipologie ed effetti delle infrastrutture.

Interventi	Caratteristiche	Riferimenti territoriali ed effetti
Barriere	Fisico, politico	Alpi, Canale della Manica Tecnologia dei treni ad alta velocità, interoperabilità, continuità di collegamento
Bottleneck	Congestione	Aree metropolitane Corridoi
Collegamento	Internazionale Interregionale	Collegamenti a lunga distanza tra le principali aree metropolitane
	Regionale	Rafforzamento dei collegamenti nazionali esistenti Modificazione aree del mercato del lavoro
Impatto regionale	Centro-periferia	Rafforzamento dei fenomeni di polariz- zazione
	Effetto tunnel	Produce effetti solo ai poli e non lungo le regioni attraversate
	Effetto alone / diffusivo	Effetti redistributivi sulle aree attraversate (decentramento, innovazione)

remote ed isolate. Tuttavia in Europa accanto a regioni centrali particolarmente dinamiche ne esistono altre con gli stessi livelli di accessibilità e di dotazione infrastrutturale che soffrono di declino industriale e disoccupazione (come le Midlands inglesi); mentre altri paesi periferici dimostrano floridezza (come i paesi Scandinavi).

Molte evidenze empiriche (Biehl, 1986; Keeble, 1982; Wegener, 1996) confermano che la valutazione dell'impatto delle infrastrutture di trasporto non è tanto semplice da verificare. È opportuno ricordare che la vita economica di un'infrastruttura è generalmente lunga: da 20 anni ad un secolo; le concessioni sono spesso offerte per periodi dai 15 ai 30 anni quando il periodo di restituzione per un investimento di capitale è più breve (8-9 anni circa); i tempi di costruzione sono lunghi, e durante questa fase è necessario molto capitale, i costi di mantenimento dell'infrastruttura sono più bassi di quelli sostenuti durante la costruzione; le trattative in fase di progettazione e di effettiva realizzazione sono anch'esse lunghe e subiscono spesso modifiche; gli investimenti una volta iniziati sono irreversibili; presentano molti rischi (politici, di mercato, operativi, costruttivi, naturali).

Allo stesso modo, il tentativo di verificare gli effetti indotti dagli investimenti nel settore dei trasporti attraverso i cambiamenti degli indicatori economici, per esempio la correlazione positiva tra dotazione di infrastrutture di trasporto e il PIL,

non è cosa immediata: per esempio l'ulteriore infrastrutturazione, in paesi con reti di trasporto già sviluppate, produce talvolta benefici soltanto marginali. La correlazione prima menzionata, osservano alcuni studi, potrebbe riflettere semplicemente processi di agglomerazione ormai consolidati piuttosto che le relazioni causali innescate dalle nuove infrastrutture. Altri osservano che, affinché i miglioramenti delle reti di trasporto producano effetti consistenti a livello di sviluppo regionale, occorre puntare a rendere il sistema-trasporti più fluido tramite l'eliminazione dei colli di bottiglia, lo sviluppo dell'intermodalità e dell'interconnessione tra reti e scale diverse. La questione non si chiude qui infatti, con ancor maggior significato territoriale, ci si domanda se le infrastrutture di trasporto contribuiscono a creare polarizzazione o decentramento (vale in questo caso quanto espresso nel paragrafo precedente).

La valutazione degli impatti socio economici dei principali investimenti e progetti di infrastruttura si presenta dunque assai complessa e si configura oggi come uno degli strumenti politici più importanti per l'Unione e i singoli stati membri¹⁰. In questo contesto sembra interessante ricordare che nel 1996 la Commissione della UE ha sviluppato un sistema per valutare la necessità di ampliamento delle infrastrutture (*Transport Infrastructure Needs Assessment*, TINA) in particolare nei nuovi paesi che chiedono di entrare a far

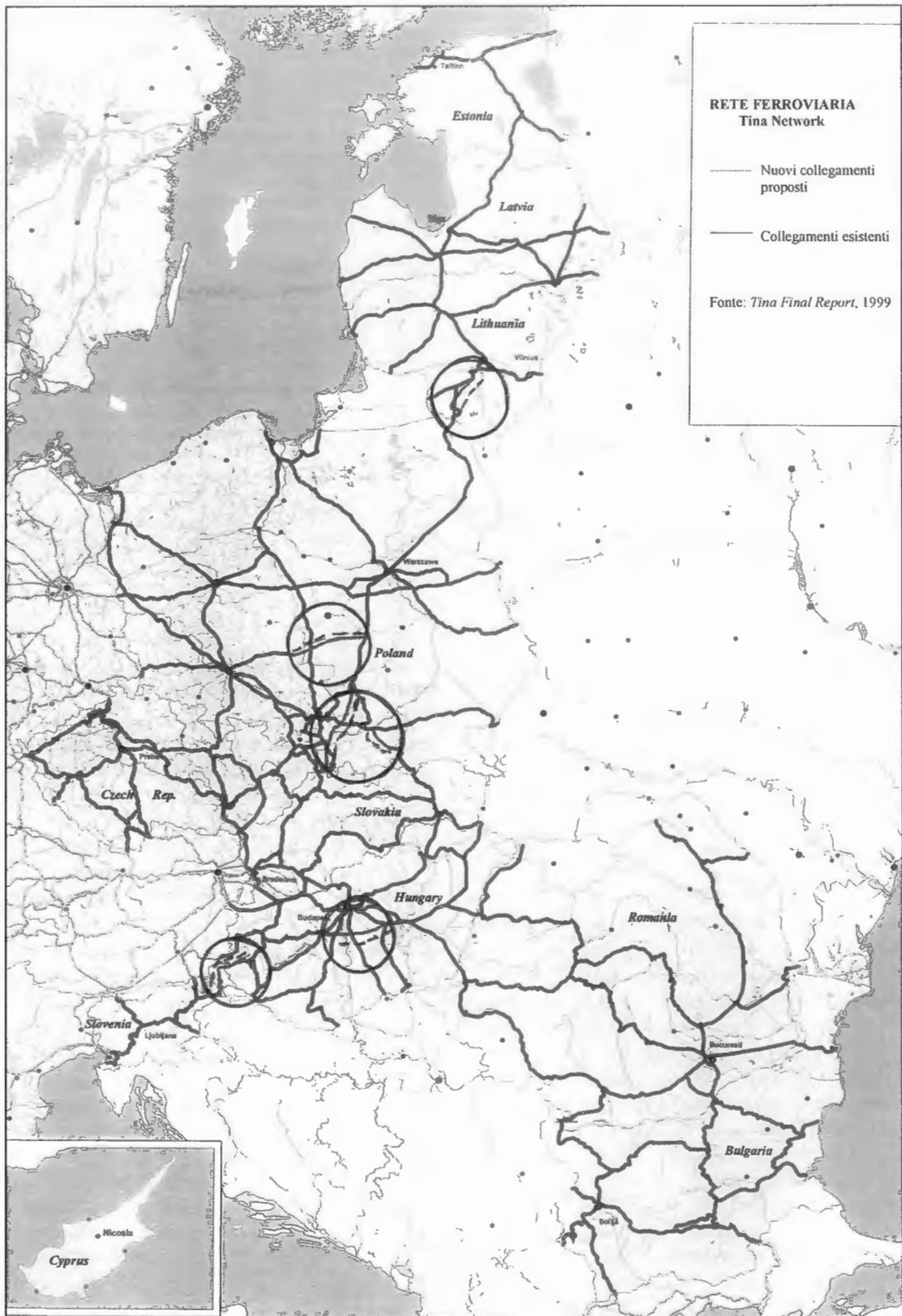


Fig. 2 - Gli adeguamenti infrastrutturali ferroviari proposti dalla TINA.

Legenda: le linee tratteggiate indicano i principali adeguamenti infrastrutturali proposti.



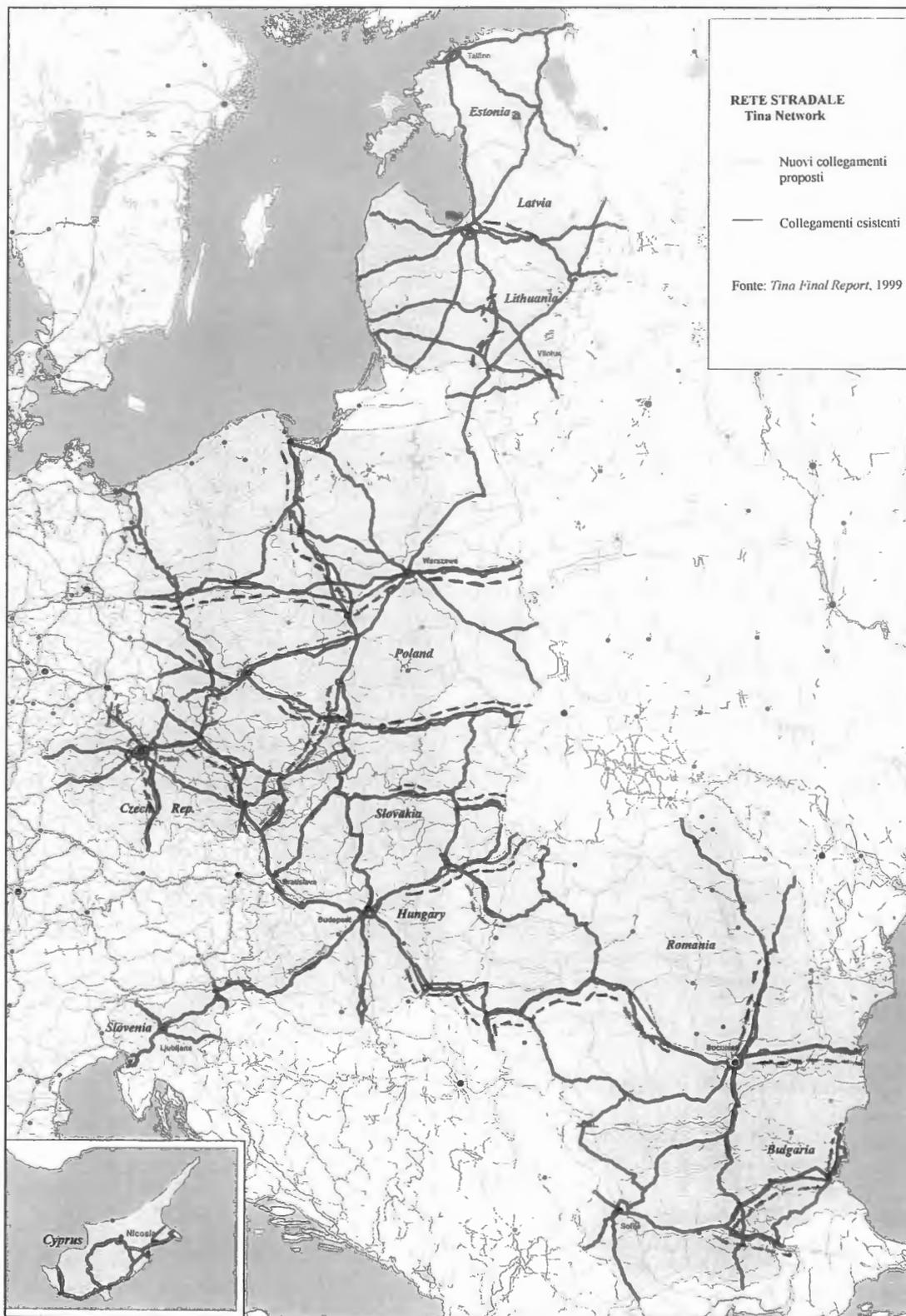


Fig. 3 - Gli adeguamenti infrastrutturali stradali proposti dalla TINA.

Legenda: le linee tratteggiate indicano i principali adeguamenti proposti.

Tab. 3. Estensione della rete TINA per Paese.

Paesi	Ferrovie (km)	Strade (km)
Bulgaria	2095	2025
Cipro	–	425
Cecoslovacchia	2341	1842
Estonia	675	1000
Ungheria	2727	1448
Latvia	1343	1520
Lituania	1100	1617
Polonia	5529	4723
Romania	3163	2524
Slovacchia	1400	949
Slovenia	569	565
Totale	10924	18638

Fonte: Tina Secretariat, 1999.

parte della Comunità (Polonia, Slovenia, Estonia, Cipro, Bulgaria, Romania, Repubblica Ceca, Lituania, Slovacchia, Latvia)¹¹ con l'obiettivo di raggiungere una densità delle reti simile in tutti i paesi, assicurare la continuità dei collegamenti ai confini nazionali e con i nuovi paesi indipendenti, conseguire l'interoperabilità e assicurare scambi veloci ed efficienti con gli altri paesi dell'UE. In particolare gli interventi individuati sono rivolti all'eliminazione di *bottlenecks* e *missing links*, al completamento dei collegamenti est-ovest con i principali corridoi dell'UE, al miglioramento dei servizi offerti¹². Secondo gli studi della TINA si prevede un adeguamento della reti di trasporto con l'incremento di 18.683 km di strade, 209.240 km di ferrovie, 4.052 km di vie d'acqua interne, 40 aeroporti, 20 porti marittimi e 58 fluviali, 86 terminals (tab. 3).

La rete si compone di una serie di collegamenti portanti (*backbone network*), rappresentati dai dieci corridoi multimodali paneuropei, e da collegamenti addizionali.¹³

L'indebolimento dei confini e le gateway region

Il continuo processo di integrazione europea, coadiuvato dai progetti TETN e TINA, sembra suggerire l'indebolimento dell'effetto barriera operato dai confini, generalmente considerati come uno dei fattori che scoraggiano l'interazione spaziale. I confini, com'è noto, hanno diverse implicazioni nei processi di interazione spaziale: si riferiscono a differenze strutturali, istituzionali e fiscali, a diversità linguistiche e culturali¹⁴. La rimozione del confine non è sempre facile: se risulta relativamente semplice per gli aspetti finanziari (abolizione di tasse, dogane, pedaggi) diventa assai più

difficile quando entrano in gioco aspetti socio-culturali, storicamente consolidati. Certo è che per lungo tempo i confini hanno scoraggiato movimenti pendolari, scambi di conoscenza e la cooperazione tra imprese.

Il ruolo dei trasporti nella rimozione dei confini non può essere esaurito attraverso la valutazione della presenza / assenza dell'infrastruttura, come elemento che perfora il confine, ma deve comprendere anche l'offerta di servizi di trasporto e di comunicazione che si esprime sotto forma di vari tipi di costi. Alcuni esempi serviranno a chiarire il concetto: nel trasporto ferroviario la mancanza di cooperazione tra le società ferroviarie implica tariffe internazionali più elevate; come pure per le telecomunicazioni le tariffe internazionali sono generalmente più elevate di quelle domestiche a lunga distanza. Anche la componente tempo è rilevante: si pensi ai colli di bottiglia presenti per l'attraversamento delle Alpi. Similmente le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità nascono, in un primo momento, su collegamenti nazionali e poi successivamente internazionali. Infine i servizi internazionali sono meno frequenti¹⁵, oppure esiste un'incompatibilità tecnica (come lo scartamento ferroviario o il voltaggio elettrico) tra due paesi. Dal punto di vista della mobilità, gli spostamenti per affari e il trasporto merci sono meno influenzati, rispetto al traffico privato, dall'effetto barriera operato dai confini (Rietveld, 1999).

In questo scenario di indebolimento dei confini nazionali, che vengono sempre più frequentemente frantumati dalle nuove opportunità di comunicazione, assumono una rilevanza particolare le *border regions*, aree nei pressi di confini nazionali, spesso a carattere periferico rispetto al resto del paese, che acquistano il ruolo di gateway grazie alla loro posizione geografica. Le regioni di confine¹⁶ non devono essere associate al concetto di regione-problema, anzi, se consideriamo la questione dal punto di vista dei trasporti e degli scambi di merci, esse si configurano come aree con grandi potenzialità di sviluppare la funzione di nodo (*gateway regions*) anche se tale condizione non è diffusa ovunque lungo le linee di confine ma necessita di essere analizzata in contesti territoriali subregionali particolarmente aperti.

La regionalizzazione cross-border ha un carattere fortemente orizzontale – transnazionale piuttosto che internazionale – e può essere resa possibile da accordi di cooperazione e con la formazione di vere e proprie reti di attori locali e nazionali come lo dimostra la creazione di organi specifici a livello Europeo come l'Assemblea delle Regioni Europee (*Assembly of European Regions, AER*) alla quale appar-



tengono oltre 300 aggregazioni regionali di paesi diversi¹⁷ e l'Associazione delle regioni Europee di Confine (*Association of European Border Regions*, AEBR)¹⁸. Lo sviluppo delle regioni di confine, dove spesso lo sviluppo è stato più lento rispetto alle regioni centrali, ha assunto un significato particolare in quanto esse vengono identificate come aree particolarmente adatte per stimolare la crescita attraverso un processo di apprendimento (*learning process*) (Conti, Taylor, 1997)¹⁹. Infatti il concetto è quello di creare delle nuove arene dove si scontrano competizioni locali, opportunità di scambio, di esperienze e di innovazioni, imprese istituzioni che potrebbero innescare processi di innovazione²⁰. Le attività economiche situate nelle regioni di confine sono state talvolta protette grazie all'azione del confine che preveniva l'influenza dall'esterno. La rimozione del confine nel caso di certe attività eco-

nomiche sembra possa comportare un incremento della competizione tale da portare al declino; invece altri settori possono migliorare le opportunità di scambio: per esempio alcune merci diventano più economiche a causa di una maggiore competizione, altre più costose in quanto risulta più conveniente esportarle. Generalmente comunque è possibile affermare che la creazione di queste regioni genera processi intensi di cooperazione che spesso si focalizzano su un progetto comune come nel caso della cooperazione tra Danimarca, Svezia e Finlandia e Norvegia per la costruzione di un corridoio (Øresund) tra Trondheim a Östersund e Sundsvall/Härnosand a Vasa (Maskell, Törnqvist, 1999). Altri esempi sono la Euregio al confine tra Paesi Bassi e Germania, la Regio Basiliensis nell'alta valle del Reno tra Francia, Svizzera e Germania, la Pomerania tra Polonia e Germania, ecc. (fig. 4).

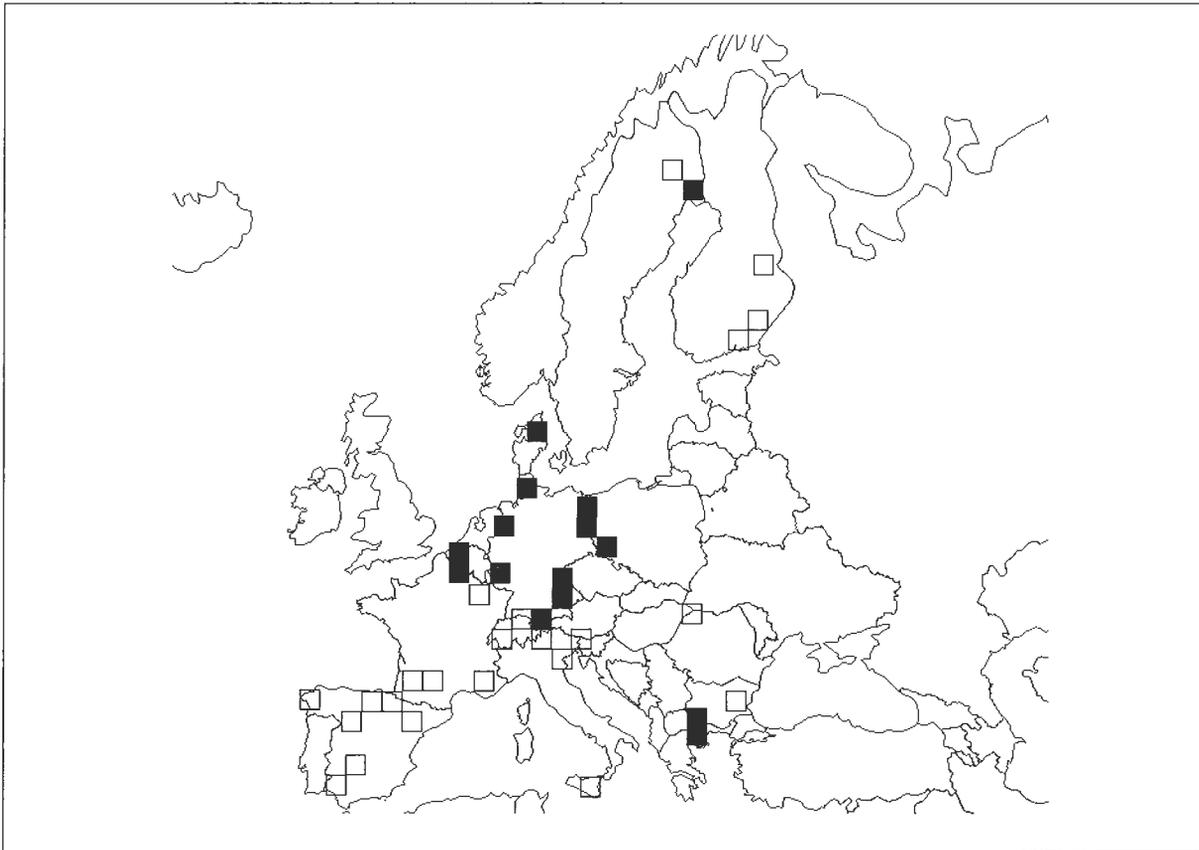


Fig. 4 - Le regioni di confine appartenenti alla *Association of European Border Regions*.

Legenda: i quadratini pieni si riferiscono ad organizzazioni tra regioni di confine appartenenti a paesi diversi; i quadratini vuoti ad organizzazioni interne ai singoli paesi.

Fonte: AEBR, 2000.

La cooperazione internazionale richiede sempre più frequenti interazioni tra gli stati e soprattutto sviluppa reti informali che, in questo caso, rendono possibili accessi ad attori anche non istituzionali, imprese, istituti di ricerca, università, regioni prendono parte a reti di *problem-solving*. La proliferazione di queste reti in Europa può essere considerata una condizione ma anche una conseguenza della fluidità e della complessità dell'intelaiatura formale europea²¹. Se la dispersione dei poteri rende una *governance* gerarchica sempre più difficile, le reti informali offrono un modo alternativo di coordinamento di politiche.

Questo processo potrebbe confermare la metafora di Manuel Castells (1998, p. 332) che definisce l'Unione Europea uno stato a rete, caratterizzato dalla condivisione dell'autorità, dove tutti i nodi sono interdipendenti e le regioni non spariscono ma si integrano per mezzo dei settori più dinamici.

Conclusioni

Le riflessioni appena svolte e l'esame dei recenti progetti di integrazione europea ad opera delle reti di trasporto permettono di poter avanzare alcune conclusioni che comunque lasciano molte questioni aperte sia dal punto di vista dei contenuti sia dal punto di vista delle metodologie di indagine. In primo luogo possiamo osservare che il punto di vista locale non risulta sempre appropriato e che la distanza temporale non è ancora sufficiente per far emergere gli effetti degli interventi infrastrutturali che si rivelano a livello macro e a lungo termine. Inoltre risulta impossibile isolare la variabile trasporto quando la concezione sistemica del cambiamento invita al contrario ad interessarsi ai fenomeni di aggregazione, di sinergia, di interdipendenza. Siamo quindi in presenza di un'interazione tra dinamiche strutturali all'interno delle quali si situano i progetti di trasporto e le strategie di attori che si situano a priori o a posteriori rispetto a questi progetti dando loro un senso che non né immutabile né esclusivo.

Le nuove opportunità di trasporto potranno lasciare invariate le abitudini di spostamento degli utenti virtuali se questi ultimi non le riconosceranno come un vantaggio inaspettato, suscettibile di integrarsi in un progetto individuale (nuclei familiari, imprese, ecc.). Per cui deve esserci una dinamica locale la cui messa in atto è compito dei politici e degli attori economici per innescare processi di crescita. Per esempio i trasporti veloci possono funzionare come erogatori ma anche

come aspiratori, ugualmente contribuendo a portare ricchezza ma anche a svuotare una regione del suo potenziale a vantaggio di un'altra area.

L'estensione dei collegamenti internazionali e la creazione di reti informali rimandano ai concetti di regione omogenea e di regione funzionale: similarità e flussi tra due luoghi sono tra loro correlati infatti generalmente l'eterogeneità spaziale stimola interazione e il miglioramento delle comunicazioni favorisce l'adozione di innovazioni per cui la rimozione dei confini sembra suggerire, anche se non garantire, una opportunità di sviluppo. Ma come osserva Törnqvist (1999), la formazione delle identità nazionali e delle modalità di sviluppo a livello regionale ha richiesto tempi molto lunghi, quindi anche per l'UE occorrerà molto tempo per amalgamare sistemi regionali diversi come nel caso delle *border regions*, anche quando i confini saranno completamente erosi.

Pertanto potremmo concludere che le reti di comunicazione servono per riconciliare non tanto le diversità ma gli interessi e le aspirazioni comuni di contesti territoriali.

In questo scenario, la città giuoca ancora un ruolo strategico nell'organizzazione delle reti di trasporto che sono fortemente segnate dalla trama dell'insediamento urbano²², e rappresentano la continuità rispetto al cambiamento, il luogo dell'interscalarità per eccellenza²³ e della convergenza di interessi diversi oltre a presentare i vantaggi di prossimità socio culturale (senso di appartenenza) e di rete (accessibilità)²⁴.

Dal punto di vista del paradigma di riferimento, i progressi sono ancora troppo parziali per offrire un'ipotesi di sostituzione solida dell'equivalenza tra trasporti e sviluppo. Se talvolta ci si libera del modello causa effetto lo si sostituisce con un modello "adattativo": per esempio il treno ad alta velocità non provoca la nascita di una tecnopoli ma è il mezzo che meglio si adatta, in una data epoca, al sorgere di nuove forme di organizzazione spaziale delle imprese innovatrici²⁵. È comunque auspicabile un rinnovo dei paradigmi che possa contribuire ad una migliore gestione del cambiamento e cogliere il carattere dinamico e strategico delle interazioni tra trasporti e territorio.

Note

¹ L'articolo 129b del Trattato include le TETN tra gli obiettivi dell'Articolo 7a sul libero scambio di merci, persone, servizi e capitali all'interno della Comunità.

² Il costo di realizzazione di questi progetti si aggira intorno ai 500 miliardi di ECU fino all'anno 2010.



³ Dopo l'inizio del conflitto, i traffici tra Germania e Grecia sono diminuiti del 92% tra il 1993 e il 1997.

⁴ Si veda per esempio i contributi nei volumi di G. Dematteis, E. Dansero (a cura), Reti e Regioni nello spazio unificato europeo, *Memorie Geografiche*, vol. 2, Firenze, Società di Studi Geografici, 1993 e C. Capineri e M. Tinacci Mossello (a cura), *La geografia delle comunicazioni: reti e strutture territoriali*, 1996, Torino, Giappichelli.

⁵ Le aree centrali o storicamente caratterizzate (aree stabili), possono essere meno soggette a forti cambiamenti, ma più facili al declino in seguito ad esternalità negative (congestione, inquinamento) che riducono la competitività dell'area.

⁶ Attraverso questi effetti moltiplicativi si determina una maggior dinamica economica dell'area (simbiosi spaziale ed effetto moltiplicativo locale) dove il legame fisico è dato dall'essere in rete (anche di telecomunicazione) (Capello, 1996). Il concetto non è differente dalle ipotesi formulate dalle teorie di Perroux sul polo industriale dove l'elemento trainante era l'impresa motrice.

⁷ Questo effetto moltiplicatore agisce talvolta anche sulla topologia della rete che assume forma a raggiera.

⁸ È questo in ultima analisi il senso profondo della "contestualizzazione" o della "mise en resau" che l'approccio territoriale alle politiche di trasporto fa emergere (Claval, 96).

⁹ Si generano in questo caso degli effetti di rischio: le aree rurali subiscono un forte declino (decremento demografico, ecc.) dovuto al rafforzamento del centro.

¹⁰ Secondo l'APAS (1995) si distinguono cinque tipi di impatti: a) Impatti forti (*core impact*) relativi ai costi di costruzione, di gestione, di utilizzo, alla sicurezza, agli impatti ambientali, ai miglioramenti dei tempi di percorrenza.

b) Impatti secondari non-strategici relativi ad effetti che sembrano avere meno rilevanza nelle politiche europee quali aspetti qualitativi e di comfort del trasporto, effetti sui paesaggi locali.

c) Impatti secondari strategici che riguardano l'infrastruttura in sé ma la mobilità, l'accessibilità.

d) Impatti ambientali strategici (riduzione dell'effetto serra per esempio), economici (occupazione, localizzazione delle imprese) pianificatori (uso del suolo) e tecnologici; qualità dei servizi, inquinamento, inquinamento acustico e visivo, tempi di percorrenza, entità e struttura dei flussi di traffico, scelte modali, sicurezza e congestione consumo di energia, accessibilità, affidabilità dei servizi, gestione, densità territoriale delle reti.

¹¹ I nuovi paesi candidati hanno complessivamente una popolazione pari a un quarto della popolazione della attuale UE con un PIL pro capite pari al 13,4% del PIL pro capite medio dell'UE.

¹² A tale scopo sono state stabilite delle soglie di servizio minimo: 60-80 treni/giorno per le linee a binario singolo e 100-200 treni/giorno per le linee a doppio binario; > 20.000 PCU's/giorno per le strade a quattro corsie, 15.000-20.000 PCU's/giorno per le strade a 3 corsie, 8.000-12.000 PCU's/giorno per le strade a 2 corsie.

¹³ Una negoziazione futura prevede lo sviluppo della rete verso la Russia, Ucraina, Belarus, Croazia, ecc.

¹⁴ I confini ostacolano i fenomeni di interazione soprattutto per i seguenti motivi: le infrastrutture e servizi di trasporto e di comunicazione sono scarse oppure troppo costose e non interoperabili, preferenza per prodotti domestici piuttosto che stranieri, interventi fiscali di vario tipo (tasse, dogane, ecc.), mancanza di informazione/conoscenza relativa ai paesi confinanti.

¹⁵ Alcune evidenze empiriche mostrano che per dieci voli domestici tra due aeroporti posti ad una certa distanza ne esistono solo tre internazionali su una distanza uguale; per dieci collegamenti ferroviari domestici ne esistono cinque internazionali.

¹⁶ Consideriamo le regioni di confine terrestri in questo caso escludendo le regioni costiere anch'esse regioni di confine che per certi aspetti sono maggiormente svantaggiate in quanto i partners dello scambio sono virtualmente assenti mentre nel caso dei confini terrestri i partners sono soltanto meno facilmente raggiungibili. Tuttavia le regioni di confine costiere beneficiano di alcune opportunità come la presenza di risorse quali quelle turistiche o legate alle attività marittime (pesca), di materie prime importate (petrolio).

¹⁷ Per consultare l'elenco di queste regioni si consulti il sito della AEBR.

¹⁸ Dal 1988 la UE sviluppa politiche di cooperazione e sviluppo attraverso programmi speciali, come l'Interreg I e II, dove la priorità viene data a problemi di carattere interregionale come le infrastrutture, la protezione ambientale e gli scambi culturali e poi ricerca e sviluppo, turismo, formazione.

¹⁹ Le *learning regions* sono una conseguenza del modo in cui le attività economiche reagiscono alla apertura globale dei mercati, dipendendo sempre più su capacità di sviluppare innovazione localizzate e distribuite in modo eterogeneo.

²⁰ La letteratura sull'argomento indica come fattori caratterizzanti l'attuale e cosiddetta *knowledge-based economy*: l'importanza delle transazioni basate sulla conoscenza stessa, cambiamenti qualitativi in termini di servizi e beni, l'introduzione della creazione e fertilizzazione del cambiamento nell'attività degli agenti economici.

²¹ Un censimento di tali reti fu effettuato nel 1992 che rilevò in Europa oltre 3.000 gruppi speciali con interessi diversi che occupavano circa 10.000 persone (industriali, culturali, sociali, ambientali, consumatori) e a carattere territoriale (regioni, comunità ecc.)

²² Sembra più appropriato riferirsi qui ad un concetto di città più esteso ovvero di regione urbana (*city-region*).

²³ Come osserva Muscarà (1996, p. 19) un locale isolato non potrebbe esistere senza contatti col globale, come il globale non avrebbe senso se non fosse consapevole del ruolo che il locale continua a giocare.

²⁴ Doreen Massey (1991) usa il termine *global sense of place*.

²⁵ Offner (1996) suggerisce di adottare un principio di congruenza, storicamente datato e quindi relativo contribuendo ad una migliore comprensione del passato e ad una pianificazione più intelligente per il futuro, concetto che ben si adatta alla descrizione delle tendenze strutturali preesistenti con le quali si integrano più i progetti che non le strategie degli attori.

Riferimenti bibliografici

- APAS, *Methodologies for transportation impact assessment*, Final Report, European Commission, Directorate General for Transport (DGVII), 1995.
- Button K., Stough R., *Air transport hubbing and economic development*, in "Rivista Geografica Italiana", 106, 1997, pp. 239-249.
- Bhum U., *Effects of transportation investments on regional growth: a theoretical and empirical investigation*, in "Papers of the Regional Science Association", 49, 1982, pp. 169-184.
- Biehl D., *The role of infrastructure in regional development*, in Vickerman R.W., *Infrastructure and regional development*, European Research in Regional Science, 1, Londra, Pion, 1991, pp. 9-35.
- Capineri C., *Reti di trasporto in cambiamento: coesione interscalare e sinergie*, in "Geotema", 10, 1997, pp. 85-93.
- Capineri C., Kamann D.J., *Synergy in networks: concepts*, in K. Button, P. Nijkamp e H. Priemus (a cura di), *Transport*

- networks in Europe: concepts, analysis and policies*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 1998, pp. 125-143.
- Campione C., *Relazioni e reti nella regione mediterranea*, in C. Capineri, M. Tinacci Mossello, *Geografia delle comunicazioni. Reti e strutture territoriali*, Torino, Giappichelli, 1996, pp. 207-248.
- Castells M., *End of Millennium*, Oxford, Blackwell, 1998.
- Claval P., *La mise en réseau des territoires*, in Bakis H. (a cura), *Communications et territoires*, Parigi, La Documentation Française, 1990, pp. 35-45.
- Conti S., Taylor M. (a cura), *Interdependent and Uneven development: global-local perspectives*, Aldershot, Ashgate, 1997.
- Dematteis G., *Retibus regiones regere*, in "Geotema", 9, 1997, pp. 37-43.
- EUROPEAN COMMISSION AND TINA SECRETARIAT, *TINA draft report*, Bruxelles, giugno 1999.
- Keeble D., Owens P.L. e Thompson C., *Regional accessibility and economic potential in the European community*, in "Regional Studies", 16, 1982, pp. 419-432.
- Jönsson C., Tagil S. e Törnqvist G., *Organizing European space*, London, Sage publication, 2000.
- Maskell, P. e Törnqvist G., *Building a cross-border Learning region. Emergence of the North European Øresund Region*, Copenhagen, Copenhagen Business School Press, 1999.
- Muscarà C., *La geografia dei trasporti e delle comunicazioni tra teoria dello spazio geografico e dialettica locale-globale*, in Capineri C. e Tinacci Mossello M., *Geografia delle comunicazioni. Reti e strutture territoriali*, Torino, Giappichelli, 1996, pp. 3-19.
- Nijkamp P., Rietveld P. e Salomon I., *Barriers in spatial interaction and communications: a conceptual exploration*, The Annals of the Regional Science, vol. 24, 4, 1990, pp. 237-252.
- Nijkamp P., Vleugel J., Maggi R. e Masser I., *Missing transport networks in Europe*, Newcastle, Avebury, 1994.
- Offner J.M., *Gli effetti strutturanti dei trasporti: mito politico, mistificazione scientifica*, in C. Capineri e M. Tinacci Mossello, cit., pp. 53-66.
- Pan European Transport Areas, <http://www.cor.eu.int/>
- Stratigea A. e Giaoutzi M., *The role of PEX and TEX in border areas*, in "Rivista Geografica Italiana", 106, 1999, pp. 361-378.
- Spiekermann K. e Wegener M., *Trans-european networks and unequal accessibility in Europe*, in "European Journal of Regional Development" (EUREG), 4/1996, pp. 35-42.
- TEN-T progress report. www.europa.eu.int/en/comm/dg07/tenpp9807/index.html, giugno 1997.
- Vickerman R., Spiekermann K. e Wegener M., *Accessibility and economic development in Europe*, in "Regional Studies", 33, pp. 1-15, 1999.



La nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dei porti di transhipment. I casi di Marsaxlokk (Malta) e di Gioia Tauro

1. Il Mediterraneo nei network marittimi

Nel corso degli anni '90, il traffico marittimo nel Mediterraneo e in particolare il traffico containerizzato¹, hanno subito una forte accelerazione determinata dal convergere di molteplici e complessi fattori, riconducibili ai cambiamenti verificatisi, o comunque in atto, tanto nel contesto dell'economia dei trasporti marittimi mondiali quanto all'interno dello stesso bacino. Cambiamenti che, seppure per linee schematiche², giova richiamare per chiarire meglio lo scenario entro cui inquadrare la recente evoluzione dell'area mediterranea.

In primo luogo il crescente grado di globalizzazione dei mercati ha indotto una forte crescita degli scambi commerciali internazionali supportata in misura considerevole dal trasporto marittimo e in particolare dal trasporto di merci containerizzate (semilavorati e prodotti finiti, cioè ad alto valore aggiunto), i cui traffici, più che raddoppiati nell'arco 1990/1998 (da 80 a circa 170 milioni di TEUs), costituiscono ormai la quasi totalità del trasporto mercantile.

In secondo luogo i profondi mutamenti intervenuti nelle grandi direttrici degli scambi marittimi, indotti dall'inserimento nella scena mondiale delle economie asiatiche, hanno portato a un rallentamento del tasso di crescita dei traffici containerizzati sulle rotte atlantiche Europa-America settentrionale e all'intensificarsi del trasporto internazionale, basato sui servizi *round-the-world* e *pendulum*, sulle rotte che da Suez conducono al sud-est asiatico e all'Estremo Oriente.

In terzo luogo sono state adottate nuove strategie logistiche nel ciclo di trasporto, sollecitate dalla

globalizzazione (e a loro volta "acceleratrici" della globalizzazione dei mercati³) ed essenzialmente rivolte: alla crescita in efficienza e in grandezza delle navi (6000-8000 TEUs), alla concentrazione dell'offerta di trasporto in capo a pochi soggetti organizzati sotto forma di consorzio di alleanze, alla concentrazione del numero dei porti scalati, all'offerta di servizi di logistica globale, al ricorso al transhipment, ovvero sia l'operazione di trasbordo dei contenitori da una nave cellulare di grandi dimensioni a una di piccole dimensioni e viceversa.

In quarto luogo si sono rafforzate le relazioni all'interno del bacino, e quindi del "mercato" mediterraneo, in seguito all'enuclearsi di processi, ancora in atto, quali: l'apertura commerciale dei mercati balcanici e centro-europei, che trovano negli scali adriatici uno sbocco naturale; la crescente integrazione del Mar Nero, zona di accesso a un vasto e importante spazio economico; l'apertura agli scambi internazionali e lo sviluppo delle infrastrutture portuali di alcuni paesi nord africani.

A queste sollecitazioni hanno ben risposto i porti mediterranei attivando processi di riorganizzazione, con il potenziamento delle strutture e la razionalizzazione della gestione, in alcuni paesi avviata con la privatizzazione dei servizi, che hanno prodotto la maggiore affidabilità ed efficienza degli scali e un recupero della loro competitività e attrattività dei grandi traffici internazionali⁴. A testimonianza di ciò stanno le iniziative dei grandi gruppi terminalistici internazionali che hanno visto nei porti mediterranei un anello fondamentale per lo sviluppo delle loro strategie.

In questo scenario si inquadra la nuova vitalità mediterranea nei traffici marittimi internazionali

ampiamente dimostrata dalle cifre: nel 1998 i suddetti traffici che hanno avuto origine/destinazione in uno dei Paesi rivieraschi sono ammontati a oltre 700 milioni di tonnellate, pari a circa il 15% del traffico mondiale. Ma ancora più significativa è la crescita del traffico di container che è passato dai 6,7 milioni di TEUs del 1990 (pari a circa l'8% del totale mondiale) ai 16,8 milioni del 1998 (quasi un decimo dei traffici mondiali), con una crescita media del 13% annuo, più che doppia rispetto a quella registrata nei maggiori scali nord europei (6,2 %).

Fermenti in atto quali la prevista crescita della containerizzazione del nord Africa, la creazione nel 2010 di una zona di libero scambio Euro-Mediterraneo, l'estensione delle Reti Trans Europee del Trasporto (RTE-T) lasciano intravedere ulteriori possibilità di sviluppo dei traffici container che, secondo un recente studio dell'Ocean Shipping Consultants, dovrebbero salire a 37/44 milioni di TEUs nel 2012, con un conseguente ulteriore recupero di quote traffico nei porti del Mediterraneo a discapito di quelli nord europei.

Gradualmente quindi ma significativamente, i porti mediterranei stanno accorciando le distanze dai porti del Northern Range, "polo fondamentale delle attività oceaniche del Vecchio Mondo" (Vigariè, 1986, p. 93), che per lungo tempo ha condizionato lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo grazie ad una indiscussa superiorità in termini di efficienza strutturale e di modelli organizzativi ed operativi e in termini di collegamenti.

In sostanza se fino a pochi anni fa il Mediterraneo era considerato come una mera "via di transito" per le grandi compagnie marittime (che preferivano, con ostentata indifferenza, attraversare questo mare senza effettuare alcuno scalo), oggi esso ha acquisito una nuova fisionomia, configurandosi come crocevia dei più importanti flussi transoceanici, come centro nodale degli scambi commerciali fra i paesi del suo bacino e come seconda "porta d'accesso" all'Europa, che si va ad affiancare "alla porta d'oro dei grandi porti dei mari del nord" (Campione, 1996, p. 223).

Tali risultati, che vanno a vantaggio di tutti i paesi rivieraschi, hanno trovato uno dei punti di forza nello sviluppo del transhipment il cui successo è legato alla presenza di porti con specializzate funzioni e al diffondersi dei servizi feeder.

2. Evoluzione del Transhipment nel Mediterraneo

L'affermazione del transhipment su scala planetaria è il portato dei profondi mutamenti intervenuti

ti nella organizzazione del ciclo del trasporto e della movimentazione delle merci posta in essere dai global carrier i quali, per far fronte alla crescita degli investimenti in navi di sempre maggiori dimensioni (al fine di minimizzare il costo unitario per slot offerto), all'intensificarsi della concorrenza e alla progressiva flessione delle rate di nolo, sono stati spinti a concentrarsi sempre di più su soluzioni che permettessero un contenimento dei costi e un maggior utilizzo della capacità di carico della nave. Da qui l'opzione del transhipment, che consente alle imprese di shipping di ridurre il numero dei porti toccati dalla "nave madre" (oltre i 4.000 TEUs) operante sulla linea round-the-world, e quindi il "transit-time", e contestualmente, attraverso i servizi feeder, di raccogliere e distribuire le merci su di un maggior numero di aree e mercati geografici. La scelta del transhipment, quindi, rispetto ai servizi diretti su un trasporto di linea, dipende dai differenziali di costo a parità del livello del servizio.

In un'ottica mirata al raggiungimento degli obiettivi di efficienza (contenimento dei costi) e di efficacia (qualità e affidabilità del servizio reso), valutazioni e calcoli ben precisi sottendono anche la scelta dei porti su cui operare.

In particolare fa premio sulla competitività di uno scalo la sua posizione, che viene valutata sia in termini di centralità nei confronti di un mercato di ampiezza tale da fornire una motivazione economica a una sosta della nave madre, sia in termini di deviazione dalle rotte ottimali di collegamento fra nord America, Europa e Far East, sia in termini di vicinanza ai porti feeder. A queste considerazioni vanno ad aggiungersi quelle relative sia ai volumi movimentati e alla relativa produttività, sia alle caratteristiche tecniche ed infrastrutturali e cioè disponibilità di ampi spazi, dotazione di impianti moderni e a tecnologia avanzata, possibilità di collegamenti terrestri.

Il transhipment, in parallelo con l'espansione dei traffici containerizzati, si è immediatamente imposto sul versante portuale nord-europeo, mentre nel Mediterraneo ha stentato ad affermarsi, benché "fosse evidente già sul finire degli anni settanta che, tenuto conto dei limiti del mercato locale e delle difficoltà a penetrare nel mercato del transito europeo, i porti del versante settentrionale del bacino avrebbero dovuto considerare il mercato del feeder assolutamente essenziale per il loro sviluppo" (Vallega, 1998, p.81).

Nel corso degli anni '80 alcuni porti del Mediterraneo, fra i quali quelli italiani di Livorno e La Spezia, si attrezzarono per assolvere funzioni di transhipment ma soltanto due, Algeiras e Fos, rag-



giunsero considerevoli livelli. Il primo, nei pressi di Gibilterra, divenne, per la sua posizione strategica, il nodo di smistamento più importante del bacino, in quanto scelto dalla Sea Land, compagnia leader del mercato mondiale, come base per le sue navi in transito dagli oceani Pacifico e Indiano all'Atlantico, e viceversa; anche il secondo, sorto dalla riconversione di strutture ricettive concepite per trasborchi industriali, attirò importanti compagnie marittime e un buon traffico di smistamento.

Nel momento in cui, sulla base delle scelte delle grandi alleanze, ha preso forma, agli inizi degli anni '90, il quadro dei servizi oceanici proiettato sul Mediterraneo e l'offerta portuale per il trasporto containerizzato è notevolmente cresciuta per le ragioni già esposte, l'accelerazione delle funzioni di transhipment ha coinvolto molti porti, traducendosi in un graduale aumento del peso dei traffici movimentati con tale tecnica sul volume dei traffici containerizzati complessivi (dal 17,5 % del '90 a oltre il 30 % nel '98), a testimonianza dello sviluppo delle logiche di network rispetto a quelle dei servizi diretti. Secondo le previsioni della Ocean Shipping Consultants tale peso continuerà ad accrescersi, sia pure con ritmi meno sostenuti, fino a raggiungere nel 2010 la quota del 40% circa.

L'attività di transhipment alimenta una fitta rete di servizi feeder che giungono a servire i mercati mediterranei di origine/destinazione offrendo così ottime possibilità di sviluppo ai molti scali coinvolti. A riguardo va sottolineato come alla crescita numerica dei porti feeder (fra i quali risaltano per la loro dinamicità Napoli, Tunisi, Savona, ecc.) si sia accompagnata quella degli operatori di raccordo inframediterranei.

Se in generale, come si è rilevato, nel corso degli anni '90 un po' tutti i porti hanno potenziato e adeguato le proprie strutture per attività di transhipment, solo alcuni di essi si sono proposti come "pure logistic transhipment hub".

Sulla base di una indagine Metis condotta presso le singole autorità portuali degli scali che negli ultimi anni hanno movimentato volumi superiori ai 300.000 TEUs annui, risulta la particolare vocazione al transhipment dei porti hub di Algeiras, Gioia Tauro, Marsaxlokk (Malta) e Damietta, con quote di transhipment intorno al 90%. Segue il porto del Pireo che ha significativamente incrementato nel corso del '98 la propria quota di transhipment (dal 25% al 35%) grazie a una politica tariffaria più aggressiva proprio in questo segmento di mercato. Una quota significativa di movimenti in transhipment hanno denunciato anche i porti di Barcellona (17%), Genova (15,2%), Trieste (19%) e Haifa (17%).

Il quadro evidenziato è comunque in continua evoluzione per il previsto ingresso di nuovi terminal nel mercato del transhipment, primi fra tutti i porti di Cagliari, Taranto, Sines, Tangeri e Port Said.

Sorge quindi spontanea la domanda se questa proliferazione di scali che vogliono svolgere funzioni di hub di transhipment non sia una contraddizione proprio di quella concentrazione che sta alla base del concetto di hub. Da più lati infatti si sottolinea che la frammentazione dell'offerta costituisce un fattore di debolezza per tutta la portualità mediterranea e che forti sono i rischi, anche a fronte dei margini ancora notevoli per una ulteriore crescita del traffico di trasbordo, di una sovracapacità dell'offerta portuale. Del resto è già palese la competizione, spesso basata su una "guerra dei prezzi", tra i porti e tra gli operatori feeder per accaparrare quote di mercato.

Anche gli scali che hanno raggiunto un elevato grado di sviluppo devono costantemente fronteggiare la "volatilità" del mercato di transhipment, preoccupandosi di "acquisire dimensioni tali da far fronte alle richieste del mercato, acquisire maggiori volumi che consentano di usufruire di economia di scala, di ottimizzare gli investimenti effettuati ed effettuare di nuovi, gestire meglio i flussi di traffico in una vasta ottica di respiro continentale o mondiale." (Vitale, 1999, p. 15).

Se è difficile pertanto prefigurare quali assetti si ridisegneranno nel medio termine nella portualità mediterranea, certo è che la competizione in atto, per i rischi che comporta, richiama la necessità di politiche concertate in considerazione delle opportunità che si sono aperte per il "mare nostrum" e di tutti i paesi che su di esso si affacciano.

Al momento, accanto al consolidato terminal di Algeiras, i protagonisti del "nuovo stadio funzionale" dei porti mediterranei sono i porti di Genova Voltri, Gioia Tauro e Malta, grazie ai quali il bacino centrale del Mediterraneo ha conquistato la leadership dei traffici containerizzati.

Sembra utile in una fase preliminare soffermarsi su Malta e Gioia Tauro, due terminal che in tempi diversi si sono inseriti prepotentemente nello scenario del transhipment mediterraneo e che hanno denunciato tassi di crescita nettamente superiori a quelli degli altri scali, svolgendo una funzione rilevante nella rinascita della vita marittima e portuale del Mediterraneo.

3. Il porto di Marsaxlokk

L'arcipelago maltese grazie alla sua posizione⁵, che nei secoli le ha sempre conferito un valore

geostrategico⁶, e alla presenza di porti naturali ha svolto una funzione rilevante nella storia delle relazioni marittime del Mediterraneo.

Di fatto Malta è sempre stata un importante nodo commerciale, base di stoccaggio e anche di distribuzione⁷ e nel tempo i traffici marittimi sono diventati un fattore fondamentale dello sviluppo dell'economia maltese, tanto che i vari governi che si sono succeduti hanno posto particolare attenzione alla valorizzazione dei porti in termini di capacità ed efficienza.

In tale logica, per l'incremento del traffico concentrato nel Grand Harbour, il più importante porto maltese, già negli anni '20 si cominciò a pensare alla possibilità di sviluppare il piccolo porto di Marsaxlokk, nell'omonima baia a SE dell'isola, in uno scalo per navi cargo da carico industriale e commerciale, lasciando il Grand Harbour soltanto per i passeggeri. L'idea fu però scartata in considerazione dei cospicui finanziamenti che la realizzazione avrebbe richiesto⁸.

Pochi anni dopo l'indipendenza, verso la fine degli anni '60, il Governo dell'epoca rivolse nuovamente l'attenzione allo sviluppo del porto di Marsaxlokk, con l'idea però di trasformarlo in Porto Franco. Tutta l'area estesa da Kalafrana ad Hal Far fu espropriata con l'intenzione di avviare le opere di allestimento del Porto Franco, ma ancora una volta il progetto non fu portato a termine. Soltanto alla fine degli anni '70 il Governo cominciò seriamente ad avviare la costruzione di un terminal di transhipment, che prevedeva la costruzione di 1 Km di banchine e di circa 77 mila metri quadri di piazzali.

La prima fase fu completata nel 1985. Un gruppo di industriali locali si costituì in Società per rendere operante il nuovo terminal e per assorbire il traffico di transhipment nel Mediterraneo, con l'aspirazione di collegare Malta ai servizi container round the world. Alcune Compagnie straniere erano già molto interessate a questo progetto ed una modesta attività di transhipment si era avviata quando il nuovo Governo nazionalista, subentrato ai laburisti nel 1987, volle riesaminare l'intero progetto e ritornare a quello degli anni '60, cioè al Porto Franco per le attività off-shore. A tal fine fu occupata un'area molto vasta a sud di Marsaxlokk, destinata a Zona Franca nella quale erano previsti, secondo il Master Plan (incorporato nello Structure Plan del 1990) un centro con due terminal container e navi cargo, un terminal deposito di petrolio e un centro per stoccaggio industriale.

Grazie a finanziamenti esteri (cinesi, arabi e persino italiani) si procedette con celerità alla

realizzazione di gran parte del progetto; il Governo emanò il "Freeport Act" e fu costituita la Malta Freeport Corporation Ltd, cui venne affidata la gestione delle attività del porto.

Nel 1990 veniva inaugurata l'attività del container terminal di Marsaxlokk realizzato (con un costo di 350 milioni di lire maltesi) su una superficie di 274.000 mq, con una banchina rettilinea lunga 1 Km e con fondali di 14,5 m. Tali caratteristiche tecniche, ma ancora di più la vicinanza alla rotta transmediterranea Suez-Gibilterra (6 miglia), erano fortemente attrattive per le grandi navi dei servizi round the world, tant'è che sin dalla sua entrata in esercizio le maggiori linee di navigazione quali la Norasia, Sealand, P&O, Maersk and Bulcon, scelsero lo scalo come base per i loro traffici interoceanici.

Nel 1993, a pochi anni dall'avvio, Marsaxlokk movimentava oltre 288 mila TEUs, ponendosi all'11° posto fra i porti mediterranei; nell'arco del triennio successivo il traffico movimentato si è più che raddoppiato raggiungendo nel '96 i 663 mila TEUs con i quali il porto maltese conquistava il 5° posto nel bacino mediterraneo.

Nel 1997 il tasso di crescita subisce una forte decelerazione (+ 12%), determinata palesemente dall'entrata in piena attività del fenomeno Gioia Tauro, che comporta una significativa perdita di posizione (l'hub scende all'8° posto) nel contesto portuale mediterraneo.

Constatata la "volatilità" della competizione, il Freeport ha immediatamente indirizzato i suoi sforzi attivando nuove strategie per affrontare le sfide del mondo del commercio globale in costante cambiamento e sempre più complesso. L'obiettivo prioritario pertanto è stato quello di "captare" nuove Compagnie armatoriali, da un lato potenziando la capacità ricettiva (con l'allestimento di una nuova banchina di 220 metri) e l'efficienza dei servizi, con notevole impiego di sistemi informatici per un migliore governo e controllo dei vettori, moduli di carico, schemi di movimentazione, ecc., dall'altro adottando una politica dei prezzi fortemente competitiva.

Il risultato è stato immediato: nel '98, il volume di traffico dei containers supera, con un anticipo di due anni sulle previsioni, il milione di TEUs, con un incremento del 62% rispetto all'anno precedente, il più elevato nel contesto dei porti del Mediterraneo, che porta Marsaxlokk nelle primissime posizioni, al 4° posto per traffico di container, ma al 3° come attività di transhipment.

Nel 1999, stando alle dichiarazioni della Malta Freeport Corporation, con 1.044.972 TEUs, il terminal maltese (nel quale avrebbero fatto scalo



1655 navi con un incremento del 6% rispetto al '98) avrebbe mantenuto il 3° posto tra i porti di transhipment nel Mediterraneo e si sarebbe classificato 45° tra i 100 porti più grandi del mondo.

Oggi il terminal annovera fra i suoi clienti numerose "global superstars", alcune delle quali "soffiate" in un'accesa guerra dei prezzi a Gioia Tauro, come nel caso recente della Grand Alliance (Hapag Lloyd, MISC, NYK, OOCL e P&O Nedlloyd), che ha inserito Marsaxlokk sia nel "Paex Pendulum Service" che collega gli USA all'Estremo Oriente, sia nel "Far East-Europe Loop".

Altro grande cliente del Malta Freeport è il CMA CGM Group che, in joint con la Maersk Sealand, utilizza lo scalo nei servizi settimanali sulla rotta Stati Uniti-Mediterraneo.

Queste società armatrici collegano Malta con altri 90 porti del mondo; non v'è dubbio, quindi, che Marsaxlokk è entrato a pieno titolo fra i porti "in posizione di eccellenza" (Vallega, 1997, p. 251) in quanto inserito nelle strategie degli operatori internazionali della logistica. Allo stesso tempo esso svolge un ruolo di primo piano nell'alimentare una fitta rete di servizi feeder (circa 50 settimanali), che dall'hub si ramifica per tutto il Mediterraneo con particolare intensità nel quadrante orientale del bacino.

Recentemente importanti linee navali, quali la Maorak, Sculand e la National Shipping Company dell'Arabia Saudita, hanno richiesto di poter effettuare operazioni nel porto.

Il Freeport sta anche attivamente consolidando il suo ruolo con nuove iniziative fra le quali va sottolineato l'acquisto di azioni nel Brindisi Terminal Italia S.p.A., una società avviata con lo scopo di creare nella Costa Morena un Terminal Container commercialmente vitale su livelli internazionali. Il Freeport Malta controlla il 40% delle azioni della società, un altro 40% è controllato dalla Pappalini s.r.l., mentre il Comune di Brindisi detiene il rimanente 20% delle azioni. Nei progetti della Società, il Terminal Brindisi, oltre che servire i mercati nazionali, in considerazione della sua posizione, potrebbe concentrare tutto il traffico per e dalla costa adriatica italiana, così come per e dai Paesi della ex Jugoslavia⁹.

4. Il porto di Gioia Tauro

Contrariamente all'hub di Marsaxlokk, sorto e sviluppatosi con una precisa funzione, il porto di Gioia Tauro ha trovato solo in questi ultimi anni una sua destinazione, configurandosi nel quadro nazionale come "caso eclatante di un'operazione

di riuso di un capitale fisso sociale rimasto per lungo tempo inutilizzato e improduttivo" (Mura, 1998, p. 12).

Ideato nel 1971 in vista della realizzazione del V Centro siderurgico, che avrebbe dovuto produrre 4,5 milioni di tonnellate di acciaio e dare occupazione a 7.500 lavoratori, il porto-canale¹⁰, proprio perché concepito come porto siderurgico, acquisì fin dall'inizio i caratteri di uno scalo il cui gigantismo strutturale presupponeva un uso da parte di iniziative economiche di vastissima scala dimensionale e ad alta intensità di relazione con il trasporto marittimo.

Il fallimento della prospettiva del Centro Siderurgico, per la crisi di sovrapproduzione mondiale dell'acciaio, lasciava segni ben visibili nel paesaggio litoraneo a seguito della estirpazione degli agrumeti pregiati dell'area della Lamia (circa 450 ha), un deserto che ancor più metteva in evidenza la stridente mole del porto, divenuto l'emblema dello spreco nazionale. La costruzione comunque veniva proseguita e completata nel 1986 con l'appoggio della Regione e delle forze politiche e sindacali, che continuavano a inseguire il sogno dello sviluppo industriale al prezzo di rilevanti costi a carico della comunità calabrese, in quanto la copertura finanziaria veniva a gravare sul fondo straordinario pro-Calabria, ma in sostituzione dei fondi ordinari.

Fra le numerose ipotesi di utilizzazione si affermava quella di terminal carbonifero a supporto di una centrale elettrica dell'ENEL, che si sarebbe dovuta realizzare in parte dell'area adiacente alle banchine (circa 93 ha), costituita da quattro unità di 660 MW ciascuna, con un investimento previsto di 2.800 miliardi, e che avrebbe configurato, nelle intenzioni, Gioia Tauro come spazio "nevralgico" nel campo energetico italiano.

Le difficoltà incontrate nella realizzazione dell'ambizioso progetto – quali le forti reazioni degli ambientalisti e delle comunità della Piana per i consistenti pericoli di inquinamento che esso presentava nei confronti di un comprensorio caratterizzato da agricoltura diffusa, da elevata densità di popolazione e da un cospicuo patrimonio di risorse turistiche – e i cambiamenti nella strategia operativa dell'ENEL dopo la sua trasformazione da Holding pubblica a S.p.A., hanno determinato l'accantonamento del progetto e delle attività ad esso collegate.

La grande infrastruttura rimase ancora priva di una destinazione fino al 1993, quando la Contship Italia SpA presentò al Ministero dei Trasporti un progetto per la realizzazione di un ampio terminal container dedicato al transhipment.

Le ragioni della scelta risiedono nella lungimiranza del dinamico Gruppo anglo-italiano che, nonostante la mancanza di traffici locali, la perifericità del sito rispetto ai tradizionali centri generatori di traffico e la carenza di cultura specifica in materia di portualità avanzata, ha individuato le potenzialità insite nel porto di Gioia Tauro a diventare un hub port di rilevanza strategica per tutto il Mediterraneo, intuendo che la presenza del vicino terminal di Marsaxlokk non avrebbe costituito, come da più parti si rilevava, un ostacolo all'affermazione di Gioia. D'altra parte "l'intuizione" scaturisce da una valutazione ben precisa di alcuni rilevanti vantaggi offerti dal porto italiano nei confronti di quello maltese, in quanto la maggiore distanza di Gioia (solo 60 miglia in più, corrispondenti a circa 3 ore di navigazione) rispetto alla rotta ottimale transmediterranea Suez-Gibilterra, poteva essere ampiamente compensata dalla grande disponibilità di aree retroportuali e di banchine operative largamente superiori a quelle maltesi, ma soprattutto dall'esistenza di un ampio retroterra (ancora allo stato potenziale) e dalla possibilità di sfruttare le infrastrutture ferro-stradali per il completamento dei servizi marittimi, valida alternativa alla distribuzione feeder dei carichi trasbordati.

Sulla scelta della Contship non poco ha influito anche la considerazione che un porto "vergine" da precedenti attività consentiva, in assenza di situazioni istituzionali precostituite, l'adozione di moderne gestioni portuali. Un altro elemento da considerare è che la Contship, usufruendo della legge 64/86 per il Mezzogiorno, avrebbe potuto godere di sgravi fiscali sul costo del lavoro per le imprese costituitesi nel Sud.

Nel luglio del 1994 tra la Contship, il governo italiano e la regione Calabria si varava un accordo di programma che prevedeva la concessione alla Contship di un'area di 1.240.000 mq, con una disponibilità di 3.200 m di banchine, la cui infrastrutturazione veniva realizzata con un cofinanziamento pubblico-privato, caso piuttosto raro nel Mezzogiorno d'Italia, che non mancò di suscitare ampie polemiche ¹¹.

Nell'agosto del 1995 il terminal di Gioia Tauro, affidato alla Medcenter Container Terminal (MTC), società che gestisce il servizio per conto della Contship, inizia la sua attività di transhipment, seppure non del tutto completo nelle sue attrezzature di banchine e di terra, ma già dotato di quelle attrezzature necessarie per una efficiente operatività e in particolare di un sofisticato sistema telematico, oltre che di personale altamente qualificato ¹².

Lo sviluppo del traffico è stato spettacolare e imprevedibile.

Nell'arco di un biennio il terminal superava largamente il milione di TEUs previsto per il 2000 e si poneva al secondo posto (dopo Algeiras) fra i porti del Mediterraneo. Nel contempo era già evidente che il suo successo aveva determinato un forte ridimensionamento dei tassi di crescita di molti porti, quali ad esempio Marsaxlokk, o addirittura delle flessioni nelle movimentazioni dei container, come nel caso di Limassol. Nel 1998 Gioia Tauro traguardava, per la prima volta nella storia dei porti del Mediterraneo, la soglia di oltre 2 milioni di TEUs, valore che è salito nel 1999 a 2.253.400 TEUs (+6%).

Oggi il porto italiano, oltre a essere il primo porto del bacino, si colloca ai primi posti nella graduatoria europea e tra i primi 20 porti del mondo (16° nel '99).

Ovviamente alla base di questo prorompente sviluppo, che ha spinto non soltanto i media ma anche la stampa internazionale specializzata a parlare di "fenomeno Gioia Tauro", sta la rapidità con la quale l'hub è diventato approdo strategico di navi "round the world".

Dalle informazioni attinte presso il Medcenter, nel 1999 hanno fatto scalo nel terminal container 970 navi madri, appartenenti a grandi gruppi armatoriali tra i quali fanno spicco l'Evergreen Lloyd Triestino, la Maersk-Sealand e la United Alliance. L'Evergreen Lloyd Triestino ha inserito Gioia nei servizi FEM (Far East-Mediterranean Service) e CEM (China-Europe-Mediterranean Service); la Maersk-Sealand nei servizi AE (US WC-Far East-Middle East Mediterranean-US EC), AE1 (Far East-North Europe), AE2 (North Europe-Far East), MGE (Mediterranean US Gulf); l'United Alliance nei servizi AEC (North Europe-Mediterranean Middle East-Far East), AMA (US WC-Mediterranean Middle East-Far East), MIX (Mediterranean Middle East-India-Pakistan).

Da manualistico *case study* sui fallimenti pubblici, Gioia Tauro si è trasformato in nodo nevralgico della complessa rete dei traffici mondiali.

Parallelamente esso è diventato il più importante nodo di redistribuzione intramediterraneo di merci arrivate lungo le rotte oceaniche, "facendo scattare un numero mai visto di servizi di raccordo e di traffici regionali" (Centro Studi Containers, 1998, p. 5) e "dominando e regolando il traffico dell'intero bacino" (Drew Shipping Consultants, 1999). Nell'ultimo anno ben oltre 2000 navi feeder con frequenza per lo più settimanale hanno toccato lo scalo collegandolo con altri 40 porti del Mediterraneo, fra i quali numerosi italiani (Salerno



no, Venezia, Genova, La Spezia, Civitavecchia, Livorno, Genova Voltri, Napoli, Palermo e Catania).

Gioia ha avuto un effetto positivo anche sui volumi di merci containerizzate in ingresso e in uscita dai porti situati nel versante sud dell'Europa: nel 1998 il traffico container trasbordato ha indotto verso le regioni centro e sud europee merce per complessivi 487.000 TEUs.

Per quanto riguarda l'Italia, si rileva che il volume di container distribuiti è ammontato complessivamente a circa 354.000 TEUs, con un incremento di oltre il 40% rispetto al '97. Di questi, il 14% è stato trasportato via ferrovia, il 5% via strada e l'81% (circa 287.000 TEUs) via mare.

È ormai ampiamente riconosciuta a Gioia Tauro "la funzione di difesa e di sviluppo dei traffici container in Italia" (Uniontrasporti e Metis, 1999, p.106), dal momento che ha attirato volumi che altrimenti non sarebbero transitati per la nostra penisola, movimenti di transhipment che prima dell'avvento dello scalo calabrese erano concentrati nei porti di Algeiras, Malta e Damietta.

Nel contempo è innegabile che l'affermazione dell'hub ha dato nuovi stimoli alla portualità italiana, sollecitando ampliamenti e riorganizzazioni (in funzione feeder) e determinando una crescita nelle relazioni tra gli scali nazionali. È possibile peraltro ipotizzare che l'ulteriore crescita dei traffici del terminal calabrese potrà produrre nel medio termine benefici anche sugli scali minori che potrebbero inserirsi, seppure con traffici di modesta consistenza, nei vantaggiosi servizi feeder.

Lo scenario delineato da pienamente ragione a quanto sostenuto dalla Munari già nel 1996 e cioè che "siamo in presenza di un elemento propulsivo per la ristrutturazione del sistema portuale italiano e per una spinta significativa all'interno della ristrutturazione logistica europea".

5. Problemi e prospettive

L'individuazione di scenari futuribili per i porti di Marsaxlokk e di Gioia Tauro non è agevole in quanto dipende dalla difficile transizione dal locale al globale, nel senso che il potenziamento del loro ruolo dipenderà sia da fattori endogeni, cioè dalla loro capacità di aggiornare continuamente le loro strutture e le loro strategie, sia da fattori esogeni, cioè dalla scelta dei nodi portuali che verrà effettuata dalle "multinazionali" del mare. I due porti dovranno mettere in moto una molteplicità di meccanismi operativi in grado di stabilizzare la fortunata e volatile situazione di attrazione dei circuiti marittimi internazionali, in modo da

farla diventare un elemento di relativa permanenza non solo nel breve periodo ma anche nel medio e lungo periodo. Segnali positivi in tal senso sono già riconoscibili.

A riguardo nuovo slancio al rafforzamento di porto di primo piano verrà a Marsaxlokk dall'avvenuto completamento del secondo terminal (dicembre '99), che dispone di un'area complessiva di 21 ettari, di cui 13 equipaggiati da 9 portainers e 30 transtainers, e di 1.258 m di banchine (una banchina a sud di 660 metri, una a nord di 480 metri ed una ad ovest di 118 metri), tutte ad alto fondale (circa 15,5 m di profondità). Con queste possibilità di piazzali e di ancoraggio il terminal è capace di far operare contemporaneamente tre navi-madre (anche quelle da 8.000 TEU recentemente varate), una nave di minore portata e una nave ro-ro. Il Freeport vuole infatti introdursi anche sul mercato del traffico ro-ro, tanto che la banchina d'ormeggio ha già iniziato operazioni con l'arrivo di una delle navi di Losinjaska Plovidba, dopo che la linea di navigazione aveva cominciato a fare scalo settimanalmente.

La Compagnia punta inoltre a consolidare ulteriormente il suo scalo nell'handling di deposito industriale e ha in programma di sviluppare 36 unità di magazzino per soddisfare la crescente domanda. Si sta valutando anche la possibilità di espandere la capacità dello scalo aumentandola sino a 2,5 milioni di TEUs, utilizzando l'area retrostante al terminal.

Le speranze di crescita sono quindi basate su interventi concreti e Marsaxlokk sta attivando un'organica programmazione (comprensiva anche di razionali processi di privatizzazione) per affrontare la crescente competizione: dimostrando grande capacità di flessibilità e versatilità nell'adeguamento alle aumentate esigenze del mercato; intensificando le strategie di marketing; facendo ricorso ai più moderni sistemi telematici ed informatici per il miglioramento dell'organizzazione logistica marittima e portuale; ponendosi, come dichiarato dal Presidente della Freeport Corporation, come obiettivo prioritario "offer clients a complete portfolio of value-added services that adress the full spectrum of its clients' need."

Gli elementi prospettati, coniugandosi con la posizione baricentrica del terminal rispetto alla direttrice fondamentale dei flussi di traffico commerciali che transitano nel Mediterraneo, pongono per il Freeport le premesse per mantenere e possibilmente rafforzare la sua funzione di nodo strategico nel servizio internazionale di transhipment. Ma per Marsaxlokk si può prevedere un

processo di sviluppo monodirezionale, in quanto la sua condizione di porto insulare impedisce o quantomeno frena notevolmente il suo passaggio a porto plurifunzionale, che richiede anche la presenza di un vasto hinterland che naturalmente manca in uno spazio microinsulare come quello maltese. È questo il maggiore vincolo alle potenzialità di ampliamento funzionale di tale porto che potrebbe essere penalizzato nelle prospettive complessive di sviluppo.

Diverse e più ampie possono configurarsi le prospettive per il porto di Gioia Tauro, che ha potuto utilizzare solo una parte delle sue enormi potenzialità in quanto ha assunto finora i connotati di "un'isola portuale", completamente avulsa dal territorio circostante, anziché quelli di un porto continentale.

Il motivo fondamentale di questa "insularità" è legato alla presenza nel porto di una sola funzione, cioè il transhipment, che, com'è noto, non richiede interrelazioni con il territorio, per cui il problema fondamentale di Gioia Tauro è quello di potenziare il ruolo di hub, al fine di mantenere la sua posizione primaria nella gerarchia dei porti mediterranei e nel contempo diversificare il vantaggio di offerta portuale inserendo nuove attività che prevedano la costituzione di processi integrativi terra-mare.

Per quanto riguarda la funzione già attiva di terminal-container è stata ventilata la proposta di ampliare le aree di sosta delle merci e di realizzare un aumento degli accosti utili portando così la capacità di stoccaggio fino al livello di 3.000.000 di TEUs. Un ampliamento significativo dell'attività è dato dal nuovo ruolo di terminal-car che il porto si avvia ad espletare sulla base di accordi già stipulati con paesi dell'Estremo Oriente.

Per le altre funzioni da incentivare è stato predisposto un Master Plan, al fine di individuare le direttrici portanti delle politiche di sviluppo dell'area di Gioia Tauro.

Una delle funzioni programmate riguarda la realizzazione di un "Polo traghetti e cabotaggio" destinato ad un traffico passeggeri e merci per navi ro-ro a scala nazionale soprattutto per il collegamento tra la Sicilia e il continente. A tal riguardo, secondo Gambino (1997), si potrebbe creare un'interfaccia con la sponda siciliana realizzando un nuovo approdo sul Tirreno, in corrispondenza dell'ex agglomerato industriale di Villafranca (Pirelli), dove il processo di deindustrializzazione ha lasciato degli spazi liberi che potrebbero essere utilizzati per un nuovo scalo e per lo stoccaggio delle merci, mantenendo così per l'area dello stretto la funzione di "porta" della Sicilia.

In ogni caso si può auspicare la costituzione di un sistema unitario di reti siculo-calabro che, secondo Campione (1998) "metaforicamente potrebbe immaginarsi come una fionda che ha al centro il sistema Stretto, l'impugnatura nel grande impianto di Gioia Tauro a nord, e i due bracci a sud-est verso Catania e oltre, e a sud-ovest verso Milazzo e Termini Imerese", sempre che si realizzino una serie di interporti. A questo riguardo, nel caso di Gioia, il programmato interporto dovrebbe svolgere una funzione strategica nella valorizzazione delle relazioni tra il porto e lo sviluppo economico regionale, permettendo di collegare il traffico portuale, e in particolare l'attività di transhipment, con lo sviluppo del traffico intermodale nave-ferrovia-strada. Fondamentale può essere per il futuro del porto l'istituzione di una zona franca sulla base di due ipotesi alternative delle quali la prima prevede opportunità di franchigia per le merci da assemblare e confezionare sul posto in rapporto alla domanda dei diversi mercati, mentre la seconda è orientata ad offrire una serie di vantaggi alle imprese locali in deroga al sistema fiscale vigente. È evidente che soprattutto in quest'ultimo caso non si può prescindere dal potenziamento dell'agglomerato industriale predisposto dall'ASI in un'area limitrofa al porto in cui è già attiva qualche azienda, mentre molte altre sono in fase di programmazione.

Il futuro di Gioia Tauro non può basarsi su una funzione unimodale legata ai traffici marittimi, ma deve impennarsi su una funzione polivalente, raccordandosi con i corridoi plurimodali transeuropei. Su questo versante Gioia Tauro paga, ancora oggi i ritardi connessi al raddoppio della linea ferroviaria tra S. Ferdinando e Rosarno, fondamentale per favorire il trasporto containers via terra, alla realizzazione dell'atteso terminal ferroviario e ad un collegamento organico con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria di cui è in corso di attuazione la ristrutturazione e l'ampliamento. Il collegamento terrestre del porto dovrebbe dare impulso alla realizzazione operativa di quella freeway ferroviaria Rotterdam-Gioia Tauro già da tempo indicata in sede europea. È tuttavia molto improbabile che il porto di Gioia Tauro, pur interconnesso in un'adeguata rete di collegamenti, possa rappresentare di per sé un fattore trainante per l'economia del Mezzogiorno. In assenza infatti di iniziative parallele finalizzate a stimolare l'imprenditorialità locale (che può trovare impulso dalla prevista attuazione del patto territoriale e del contratto d'area) e di strutture e servizi logistici a loro supporto, nessun progetto infrastrutturale avrebbe senso. A riguardo, un punto critico è dato



dai vuoti collegati alla mancata predisposizione di una piattaforma logistica.

È necessario promuovere per il porto di Gioia Tauro il passaggio dall'attuale funzione di nodo unimodale alla funzione di nodo intermodale di altissimo livello, cioè di gateway. Perché si verifichi questa trasformazione occorre però che si tenga conto di quattro parametri fondamentali di valutazione: l'estensione delle relazioni, i tipi di trasporto e di comunicazione che convergono sul nodo, il livello di integrazione, il tipo di governo delle merci. Dall'analisi dei quattro parametri sopra indicati, si evince che Gioia Tauro per raggiungere l'alto ruolo di gateway deve conseguire una pluralità di funzioni inserite nell'arco della innovazione.

Allo stato attuale per Gioia Tauro si avverte un grande squilibrio tra l'estensione macroscopica del suo avamare, che si estrinseca a livello intercontinentale, e l'assenza di influenza sia sul territorio limitrofo, cioè sul suo umland, sia sul territorio più lontano, cioè sul suo hinterland. Per ricordare al porto con la Piana di Gioia Tauro è necessario naturalmente potenziare le strutture urbane dei centri presenti in quest'area che finora non hanno conseguito i livelli di organizzazione territoriale tipici della società industriale né tanto meno di quella post industriale, per cui il porto e la Piana in questo momento si configurano per molti versi come due corpi che vivono una vita indipendente l'uno dall'altro, eccezion fatta per il contributo all'occupazione fornito dal porto attraverso la creazione di alcune centinaia di posti di lavoro.

In conclusione, sembra utile sottolineare che la funzione strategica di Gioia Tauro si arricchirà di nuovi contenuti e di più adeguate prospettive solo quando questo porto riuscirà a coniugare sinergicamente il suo ruolo di polo marittimo del Mediterraneo con quello di polo terrestre per il Mezzogiorno e per l'Europa.

Note

¹ Il processo di containerizzazione, avviatosi nel Mediterraneo nel 1976, dopo la riapertura del canale di Suez, ha risentito nel corso degli anni '80 delle difficoltà di adeguamento delle strutture portuali alla nuova tecnica di trasporto, che invece andava pienamente affermandosi sul fronte atlantico europeo. Erano gli anni della "guerra fredda" e il Mediterraneo, divenuto il fulcro della contrapposizione fra i due blocchi, era attraversato da due fasci di rotte provenienti dall'Estremo Oriente che da Suez si dirigevano, il primo (gestito dalla componente occidentale dell'armamento) a ponente, il secondo (gestito dall'armamento socialista, frutto di una "politica sistematica nella quale si è assistito all'entrata in servizio di flotte create specificamente") (Vigariè, p. 97) al Mar Nero per proseguire, con navi flu-

vio-marittime sovietiche, lungo il solco del Danubio. L'Unione Sovietica peraltro, per "erodere" il mercato alle compagnie occidentali, aveva potenziato il servizio di trasporto contenitori dall'Europa al Pacifico sulla ferrovia transiberiana (Vallega 1998; Ridolfi 1999).

² Per un approfondimento della evoluzione dei trasporti marittimi inquadrati nel contesto delle grandi trasformazioni geopolitiche del mondo, si veda in particolare Vallega 1997.

³ "L'organizzazione dell'economia internazionale si fonda su una relazione circolare molto semplice e al tempo stesso ricca di conseguenze: la globalizzazione dei mercati ha assecondato la creazione di sistemi logistici operanti alla scala planetaria, di cui i servizi *round-the-world* sono forse l'espressione più avanzata; lo sviluppo dei sistemi logistici ha accelerato la globalizzazione dei mercati" (Vallega 1997, p. 250).

⁴ Il notevole miglioramento della qualità dei servizi di trasporto marittimo regolare offerti dai porti mediterranei, in termini di numero di collegamenti, frequenza e transit-time è stato recentemente evidenziato da uno studio del Cnel (1999).

⁵ L'arcipelago maltese, costituito dalle tre isole di Malta (245,7 Km²), di Gozo (67,3 Km²) e di Comino (2,6 Km²), dagli isolotti (scogli calcarei) di Cominotto e di Filfla e dalle S. Paul's Island, si ubica nella parte centrale del Mediterraneo compresa tra 14°11' e 14°35' di longitudine E e tra 35°48' e 36°05' di latitudine N. Dista 93 Km (60 ml) dalla Sicilia, 288 Km (180 ml) da Tunisi, 350 Km (200 ml) da Tripoli, 1510 Km (940 ml) da Porto Said, 1826 Km (1.020 ml) da Gibilterra.

⁶ Sulla valenza geostrategica di Malta si veda, in particolare, Rizzo 1994.

⁷ Fin dall'antichità l'attività marittima, in considerazione della povertà di materie prime e di risorse agricole, era stata predominante ma dal 1530, con i Cavalieri di San Giovanni, diventò vitale per la funzione di baluardo dell'Alleanza Cristiana nel Mediterraneo. L'apporto massiccio di capitali esterni, investiti nella valorizzazione dei porti naturali di nord-est, spostò il baricentro dell'organizzazione economica e quindi demografica e urbana verso l'area portuale, dove si concentravano le attività amministrative, industriali e commerciali. Con l'annessione alla Gran Bretagna (1814) Malta divenne fortezza di primo ordine e un'importante base navale, funzione accentuata quando, dopo l'apertura del canale di Suez (1869), assurse al ruolo sia di polo di redistribuzione dei prodotti delle colonie inglesi verso i paesi rivieraschi e verso l'Europa centro-settentrionale, sia di anello di congiunzione fra la tradizionale rete commerciale dell'Oriente e quella nuova creata dalle risorse finanziarie e tecnologiche dell'Europa (Biagini 1974; Ciaccio 1986; Taviano 1998).

⁸ Sulla storia del porto di Marsaxlokk e degli altri porti maltesi, cfr. Azzopardi 1995.

⁹ Le notizie relative al Brindisi Terminal sono state attinte dalla Review of Progress, pubblicata dal Malta Freeport (n. 1, aprile 1999).

¹⁰ Si tratta di un porto-canale scavato all'interno e in parallelo alla costa, il cui specchio d'acqua copre una superficie di 173,2 ha. Ad esso si accede attraverso un'imboccatura larga 200 m e profonda 20 m che immette in un bacino di evoluzione la cui profondità varia da 12,5 a 15 m. I moli raggiungono il massimo sviluppo potenziale di 4,8 Km; l'area intorno al bacino si estende su una superficie complessiva di circa 600 ha.

¹¹ L'investimento finanziario è stato di circa 420 miliardi di lire, di cui 132 forniti dallo Stato, 70 finanziati sui Fondi Strutturali Europei e 218 apportati direttamente dalla Contship. Le riserve relative agli aspetti finanziari dell'accordo sono venute ovviamente da parte di alcuni imprenditori portuali che hanno criticato soprattutto il ruolo pubblico nella vicenda, lamentando un ingiustificato sostegno finanziario (soprattutto in considerazione del fatto che alla Contship non veniva richiesto al-

cun canone di concessione) e chiamando in causa sovrapposizioni e storture nella programmazione delle opere pubbliche. Non sono mancate inoltre critiche sulla concessione di uno sviluppo di moli e di un'area portuale così ampia ad un solo operatore, con il rischio di una monopolizzazione del porto a detrimento di altre attività che avrebbero potuto avvantaggiarsi di una sua diversa utilizzazione (cfr. Scorza 1994; Mura 1998).¹² Al momento del suo avvio, tra le attrezzature più significative, il porto vantava: un articolato parco gru da banchina (8) (sulla scia delle esperienze più innovative praticate nei più importanti porti di transhipment internazionali), oltre a tre gru a cavaliere e tre gru gottwald ("a torretta"), 13 camion con rimorchio per il trasporto di container, tre multitrailer (trenini su gomma per il trasporto di contenitori) e otto reach staker (carrelli frontali per il carico e scarico dei container dai treni).

Bibliografia

- Azzopardi A., *A new geography of the Maltese islands*, Malta, St. Aloysius' College Publication, Progress Press Co. Ltd, 1995.
- Biagini E., *Le isole maltesi*, Genova, Accademia Ligure di Scienze e Lettere, 1974 (Collana "Studi e Ricerche").
- Campione G., *Relazioni e reti nella Regione Mediterranea*, in Capineri C. e Tinacci Mossello M. (a cura di), *Geografia delle comunicazioni*, Torino, Giappichelli, 1996, pp. 218 s.
- Id., *The multimodal role of the strait system*, in AA.VV., *Italy's sea. Problems and Perspectives*, Roma, Società Geografica Italiana, 1998, pubbl. in occasione IGU Regional Conference "The atlantic: past, present and future" Lisbona, 30 ag./ 2 sett. 1998.
- Ciaccio C., *Il turismo microinsulare come nuova strategia di dominazione degli spazi marittimi. Il caso dell'arcipelago maltese*, in AA.VV. (a cura di) *L'umanizzazione del mare. Riflessioni geografiche sugli spazi funzionali costieri*, Roma, CNR, 1986, pp. 233-238.
- Cnel, *Traffici marittimi e mediterranei: una rete di scambi e geometrie variabili*, Roma, 1999.
- Cortemiglia G.C., *Lineamenti generali dell'arcipelago maltese*, in "Geografia nelle scuole", XL, (1995), 1, pp. 18-26.
- Gambino J., *L'industrializzazione fantasma. Il caso Calabria*, Napoli, ESI, 1980.
- Id., *Messina: da choke point a gateway. Dall'attuale fase dell'emergenza alle prospettive di sviluppo sostenibile per il sistema dei trasporti nello Stretto*, Messina, EDAS, 1997.
- Munari T., *Gioia Tauro oltre il transhipment. Cronache da un progetto*, Reggio Calabria-Roma, Gangemi, 1996.
- Mura M., *Dal fallimento industriale alla "centralità" nel mar Mediterraneo. Il caso di Gioia Tauro*, in Viganoni L. (a cura di), *Temi e problemi di Geografia*, Dipartimento P.A.U. Univ. di Reggio Calabria, Gangemi, 1998, pp.11-19.
- Ocean Shipping Consultants, *Mediterranean containerisation. Growth prospects to 2010*, 1998.
- Pipino A, Taviano M.T., Cantarella G., *Il Porto di Gioia Tauro-S. Ferdinando. Un "container terminal" specializzato nel transhipment. Quali prospettive?*, Contributo presentato al XXVII Congresso Geografico Italiano, in corso di stampa, nel volume degli Atti.
- Ridolfi G., *Containerisation in the Mediterranean: between global ocean routeways and feeder services*, in "Geojournal", 48/1999, pp. 29-34.
- Scorza A., *Scenari di sviluppo dei porti mediterranei: l'opzione del transhipment*, in "Studi Marittimi", n. 46, XVII, luglio-dicembre 1994, pp. 57-62.
- Taviano M.T., *L'agricoltura nella evoluzione politica ed economica delle isole maltesi*, in Grillotti Di Giacomo M.G., Moretti L. (a cura), Atti del Convegno Geografico Internazionale "I valori dell'agricoltura nel tempo e nello spazio", Brigati, 1998, pp. 1201-1228.
- Uniontrasporti e Metis, *Secondo rapporto sulla portualità italiana 1998/99*, Sole 24 Ore, 1999.
- Vallega A., *Relazioni marittime e regionalizzazione nel Mediterraneo*, in Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano, Catania, 1983, v. II, t. I, pp. 47-87.
- Id., *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, Mursia, 1997.
- Id., *Pacifico chiama Mediterraneo: un futuro per i nostri porti*, Limes, L'Italia Mondiale, 1, 1998, pp. 75-88.
- Vigariè A., *L'evoluzione dell'economia portuale dell'Europa e il riequilibrio dei versanti del Northern Range e del Mediterraneo*, in "Studi marittimi", n. 27, IX, 1986, pp. 89-102.
- Vitale M., *Introduzione*, in Uniontrasporti e Metis, *op. cit.*, pp. 11-20.
- Zohil J., Prijon M., *Le rotte navali e l'attrazione portuale. Il trasbordo nel Mediterraneo*, in "Sistemi di Trasporto", anno 21, 1-2/1998, pp. 17-24.



Mediterraneo ed Europa del Sud: un progetto comune per le acque e lo sviluppo agricolo

La scarsità di risorse idriche e l'inquinamento delle acque continentali sono oggi tra i problemi più seri per l'umanità intera, ma nei Paesi in via di sviluppo della fascia semiarida assumono una particolare drammaticità¹. Non ne sono immuni, com'è noto, i Paesi della sponda sud del Mediterraneo e talune regioni dell'Europa del Sud.

La gran parte delle poche acque, impiegate, peraltro, per usi diversi non sono trattate con tecniche rigenerative e sono immesse direttamente nei corsi d'acqua, nei canali d'irrigazione e nelle fosse di drenaggio. Dalla riduzione degli scarichi civili e industriali e dal loro trattamento dipende l'opportunità di avere in futuro quantitativi d'acqua disponibili per i molteplici usi che accompagnano l'evoluzione economica e sociale di questi Paesi.

In tutti i Paesi mediterranei, in particolare, la situazione attuale richiede delle strategie fondate su un nuovo uso delle acque, mirato alla comprensione del ruolo che in questo nuovo secolo avrà la risorsa-acqua per la vita e per lo sviluppo in generale. In particolare queste strategie devono avere per oggetto principale la rimozione delle cause che determinano la scarsità d'acqua, l'inquinamento delle acque e la degradazione del suolo per scarsità d'apporto idrico, sia naturale che artificiale, e soprattutto la migliore distribuzione a utenti non solo locali.

In questi Paesi, però, il controllo degli scarichi civili e industriali è pressoché inesistente e non è considerato in chiave ambientale l'impatto che anche l'agricoltura ha sull'inquinamento delle acque per la semplice ragione che, essendo l'acqua un bene raro e fondamentale per la trasformazione colturale e per lo sviluppo agricolo nel

suo complesso ed essendo l'agricoltura la fonte principale del reddito della popolazione, essa viene riciclata in qualsiasi stato d'uso, un po' per l'esiguità dei quantitativi disponibili e un po' per la mancanza di capitali con cui comprare le più moderne tecnologie di depurazione e di tecnici per farle funzionare (Ongley, Kandiah, 1998).

È facile capire che in questi Paesi in via di sviluppo non esiste una politica delle acque adeguata ai sempre crescenti fabbisogni. Lo Stato ne è di solito il possessore e il gestore e tutte le possibilità di intervento circa il reperimento e l'uso ottimale delle risorse idriche vanno trovate all'interno della politica economica, ma spesso esse sono molto scarse per l'esiguità dei capitali disponibili, oppure perché si operano delle scelte di sviluppo in settori diversi dalla sfera acque-agricoltura.

Tuttavia, se finora, per un verso, sono stati adottati modelli di gestione politica delle acque di tipo statalista, mutate dall'esperienza coloniale e, per l'altro, imposti dalla necessità di controllare il patrimonio idrico in presenza dell'allarmante binomio aumento di popolazione - crescita dei consumi e del fabbisogno e, pertanto, la gestione complessiva delle acque è stata mantenuta dallo Stato, oggi si ravvisa la necessità nei P.V.S. a clima semiarido, ma non solo in essi, di passare ad una gestione mista della risorsa acqua, in ottica cooperativa, anzi tutto all'interno dei singoli Stati. In particolare, sembra sempre più necessario fare concessioni di ricerca e di sfruttamento delle acque a soggetti privati d'impresa disposti a sostenere i relativi costi e ad affidare loro la gestione diretta, ma per periodi talmente lunghi da rendere vantaggioso il rapporto costi-benefici.

Quando, poi, all'interno di spazi climatici omogenei, il patrimonio idrico è comune a più Paesi tra loro vicini, si fa strada l'ipotesi di gestirlo in comune, affidandone il controllo ad un'authority internazionale, la quale, nel rispetto degli accordi stipulati tra Paesi fornitori e Paesi consumatori d'acqua, adotti misure concrete per realizzare un modello d'utilizzazione durevole e soprattutto compatibile con quei parametri di sostenibilità che tengano, in effetti, conto d'ogni possibile negativa ricaduta sull'ambiente (Stout, 1998) ².

La necessità di pensare in modo radicalmente nuovo la politica delle acque occupa un ruolo importante nel dibattito geopolitico internazionale e mediterraneo in particolare (Di Comite, Moretti, 1999), ma è anzi tutto funzionale per rispondere ad una domanda crescente e diversificata. Essa ha infatti portato al trasferimento della gestione del patrimonio idrico dallo Stato ad associazioni consorziate di soggetti consumatori. Ciò è avvenuto, ad esempio, in Indonesia, Corea e anche in qualche Paese del Mediterraneo in via di sviluppo. Le urgenze che hanno determinato questo passaggio di competenze risiedono in primo luogo nella incapacità della mano pubblica di rispondere alla accresciuta domanda dei sempre più numerosi utilizzatori, dovuta alla vigenza di legislazioni spesso anacronistiche, e secondariamente, alla decisa pressione esercitata sui governi dai privati imprenditori in direzione di una liberalizzazione della gestione delle acque e della loro disponibilità ad investire, in cambio di una progressiva "deregulation", grossi capitali in tecnologie applicate alla ricerca, distribuzione e utilizzazione delle acque, con particolare riguardo alla irrigazione in agricoltura (Hamdy, Lacirignola, 1997).

Proprio in riferimento ad un organico e moderno sviluppo dell'agricoltura, nei P.V.S. a clima semi-arido la ricerca di nuove fonti di approvvigionamento idrico da un lato, e la loro migliore utilizzazione, dall'altro, sono i cardini del progetto di crescita del settore agro-alimentare, notoriamente insufficiente ai fabbisogni interni. Ma non si tratta soltanto di trovare un ottimale sistema di gestione delle acque, quanto anche di intervenire sul controllo della loro qualità, che appare essenziale per realizzare dei sistemi di agricoltura irrigua di sicuro avvenire. Per far ciò è necessario considerare tutti gli aspetti del regime idrico, a cominciare dalla protezione della risorsa per passare al controllo della salinità e continuare con il monitoraggio dei consumi, fino alla valutazione dei migliori sistemi d'irrigazione (Makhlouf *et al.*, 1998). E tutto ciò richiede grandi capitali da investire specialmente in tecnologia.

In proposito vi sono numerosi esempi di gestione avanzata di non abbondanti risorse idriche nei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo. Esempi che testimoniano l'impiego di grandi capitali e che sono in realtà giustificati dalla necessità di creare un circuito virtuoso di attività economiche imperniato sull'acqua e sull'agricoltura irrigua.

Nella Libia nord-occidentale è stato creato il bacino di Jefara, in parte trasferendovi acqua dai bacini limitrofi e in parte utilizzando acque dissalate di origine marina. A parere di eminenti studiosi di agronomia esso rappresenta un modello da imitare come progetto di economia di trasferimento delle acque all'interno di una regione (Alghariani, 1998) ³.

D'altra parte tutta l'Africa del Nord e il Medio Oriente soffrono di questi problemi e ci si augura che progetti così arditi siano presto imitati: se si considera infatti che questa fascia di territorio dispone soltanto dello 0,9% delle risorse idriche del pianeta e che la sua popolazione si avvicina a rappresentare il 5% di quella del globo, si comprende facilmente quanto vitale sia il bene-acqua, anche perché più di 1/3 delle risorse idriche ivi allocate sono in comune tra più Paesi (Neto, Pinheiro, Carvalho, 1998) e si rende necessario giungere al più presto a forme di cooperazione internazionale per gestire in comune i patrimoni idrici d'area.

Un altro esempio di gestione delle acque articolato in un sistema di pianificazione idraulica e di ripristino ambientale, basato sull'impiego di moderne tecnologie, viene offerto da Malta, dove si sta ricostituendo il bacino idrografico (l'unico forse degno di questo nome) dei Chadwick Lakes. Il progetto è condotto dall'Istituto Agronomico Mediterraneo di Bari e si articola in tre direzioni:

- A. ristabilire la capacità d'invaso del bacino;
- B. controllare l'erosione superficiale e fornire acqua al sistema irriguo;
- C. regimare tutto il sistema idrografico allo scopo di tutelare il paesaggio per farne un'area protetta da destinare a turismo ambientale.

In termini più semplici si tratta di un progetto di bonifica integrale, imperniato sulla organizzazione idraulica, strumentale all'agricoltura, e orientato al recupero ambientale di una vasta area degradata (Gentile *et al.*, 1999).

Inoltre c'è da osservare ancora che i progetti d'irrigazione nei paesi mediterranei aridi non interessano solo le colture irrigue, ma sono necessari ad accrescere la resa produttiva delle colture asciutte, come il grano ed altri cereali primari, che costituiscono la base alimentare e devono soddisfare i forti consumi di una popolazione in continuo aumento (Paniagua Mazorra, 1999).



Spostandoci sulla riva nord del Mediterraneo, il problema dell'acqua in agricoltura, pur essendo meno drammatico, rimane sempre strategico sotto il profilo economico e ambientale, ma può essere affrontato con maggiore disponibilità di investimenti e di tecnologia, anche per il ruolo determinante che ha il sistema politico dell'Unione Europea.

Esemplare delle opportunità offerte dal profilo politico europolitano è il grande progetto irriguo, consistente nella costruzione di una grande diga capace di irrigare 110.000 ha, della regione dell'Alentejo, in Portogallo, caratterizzata da irregolarità pluviometriche e da un processo di transizione da una agricoltura asciutta ad una agricoltura irrigua. L'obiettivo economico di questo progetto consiste nell'abbassare i costi dell'acqua con l'impiego delle più moderne tecnologie irrigue computerizzate e articolate su sistemi integrati (spargipiovra, a spruzzi mobili etc.) con i quali si può completare, sostenendo costi ragionevoli, la trasformazione in senso irriguo dell'agricoltura di quella regione. La fattibilità del progetto si deve però principalmente alla Riforma della Politica agricola Comunitaria e ai nuovi orientamenti economici circa i prezzi dei prodotti agricoli previsti per gli anni 2000 (Neto, Pinheiro, Carvalho, 1998), ma è importante ricordare che anche in questo caso è stato determinante l'apporto finanziario di banche e di imprenditori locali.

Da quanto finora detto emerge un'evidente identità di problemi nella gestione della risorsa-acqua tra i Paesi caldi delle due sponde del Mediterraneo. Il dato comune è ravvisabile nell'importanza della componente privata, bancaria e imprenditoriale, e nella retrocessione del potere pubblico nel processo di gestione economica del bene-acqua a favore delle imprese direttamente interessate. La stretta connessione delle risorse idriche con l'agro-alimentare rende l'acqua la materia prima per far crescere le produzioni di beni alimentari primari e per far abbassare le importazioni di derrate, che negli ultimi 20 anni nei Paesi della sponda sud (eccetto Turchia e Marocco) hanno inciso troppo sulle importazioni e sul deficit del commercio estero. Hanno determinato questi negativi risultati la impossibilità di realizzare grandi interventi di acquisizione e di recupero di risorse idriche, il non potere acquistare la tecnologia più avanzata, sia in fatto di accrescimento delle disponibilità e sia in materia di impiego e riciclaggio delle acque e, in definitiva, si può dire che da questa complessiva impotenza manifestata dai P.V.S. a clima semiarido del Mediterraneo, è dipeso il perdurare di un tetto troppo elevato di

addetti in agricoltura (40% degli attivi) (Di Comitè, Moretti, 1992).

Risulta, perciò, evidente che, in presenza di problemi comuni, seppure di gravità diversa, tra i Paesi mediterranei delle due sponde, il solo percorso praticabile è quello del partneriato, che si regge sulla cooperazione economica, finanziaria e tecnologica, che dovrebbe essere sostenuta soprattutto dall'Unione Europea (Gallina, 1998). Da qui al 2010 è prevista la nascita di un'area di "ricchezza distribuita", consistente nella creazione di una zona euro-mediterranea di libero scambio, nella quale dalla sponda sud dovrebbero giungere prodotti agroalimentari realizzati da un settore agricolo ammodernato nelle strutture fondiarie e produttive (Clemente, 1998) e sviluppato al punto da garantire all'origine i consumi alimentari di una popolazione in rapido accrescimento (De Castro, 2000). In questo scenario mediterraneo di aggregazione economica e sociale dovrebbero essere risolti i problemi del fabbisogno di acque ed essere operative le più moderne tecnologie di settore.

Note

¹ L'acqua dolce sulla Terra ammonta a circa 3.000.000 di Km cubi e la disponibilità pro-capite è di circa 700 m cubi. Un quantitativo che sarebbe sufficiente se fosse ben distribuito e fosse costante nel tempo. Invece sulla Terra un abitante su 5 non ha acqua potabile ed il consumo aumenta in proporzione al benessere economico e sociale (un americano può consumare 700 m cubi d'acqua al giorno, un europeo 200, un africano soltanto 30).

² Emblematico della presenza di risorse idriche comuni è il Medio Oriente, dove tra Turchia, Siria e Iraq si combatte una guerra silenziosa per il controllo delle terre attraversate dal Tigri e dall'Eufrate. Una gestione comune delle acque in una regione semiarida, come il Medio Oriente o il Nord Africa, comporta, però, l'adozione di un sistema concordato di prezzi con i quali compensare gli enormi investimenti occorrenti. Ma, prima di tutto, quale Paese o Autorità sovranazionale si assumerà l'onere di investire?

³ La Libia si è affacciata di recente alla ribalta internazionale perché ha assoluto bisogno di una moderna politica delle acque. Infatti è entrata a far parte di un progetto di partneriato con l'Unione Europea per il cui finanziamento nei prossimi 5 anni sono previsti 15 mila miliardi erogati in parte dall'Unione e in parte dalla B.E.I. e dalla Banca Mondiale.

Bibliografia

- Alghariani S.A., *Managing water scarcity for sustainable irrigation in the southern Mediterranean region*, in "Medit", 2/1998, pp. 48-52.
- De Castro P., *Beyond the Millennium Round: the new horizons of global and community agriculture*, in "Medit", 1/2000, pp. 2-5.



- Di Comite L., Moretti E., *Demografia e flussi migratori nel Mediterraneo*, Roma, N.I.S., 1992, pp. 27-45.
- Di Comite L., Moretti E., *Geopolitica del Mediterraneo*, Roma, Carocci, 1999, pp. 83-108.
- Gallina D., *The euromediterranean partnership and southern mediterranean countries agriculture*, in "Medit", 4/1998.
- Gentile F. et al., *Setting up of an experimental area in Malta for hydraulic management and environmental restoration of "Chadwick Lakes: the "outarde" programme in Castile-Leon*, in "Medit", 4/1999, pp. 25-34.
- Hamdy A., Lacirignola C., *Water user's associations and sustainability of irrigation systems*, in "Medit", 3/1997, pp. 4-9.
- Makhlouf A. et al., *Water in North African and Middle East region: from scarcity to security*, in "Medit", 2/1998, pp. 60-65.
- Neto M., Pinheiro A., Carvalho L., *Irrigation technology adoption: a multi-period approach*, in "Medit", 1/1998, pp. 20-25.
- Ongley E.D., Kandiah A., *Agriculture and water quality: new approaches to old problems*, in "Medit" 2/1998, pp. 19-25.
- Ongley E.D., Kandiah A., *Water management, salinity and control towards sustainable irrigation in the Mediterranean region*, in "Medit", 3/1998.
- Paniagua Mazorra A., *Land consolidation and agro-environmental policy*, in "Medit", 4/1999, pp. 25-34.
- Stout E.G., *Cooperative management of watersheds*, in "Medit", 2/1998, pp. 40-42.



GIUSEPPE CAMPIONE, Dipartimento di Economia Statistica e Analisi Geopolitica del Territorio, Università di Messina.

MARIO CENTORRINO, Dipartimento di Economia Statistica e Analisi Geopolitica del Territorio, Università di Messina.

GUIDO SIGNORINO, Dipartimento di Economia Statistica e Analisi Geopolitica del Territorio, Università di Messina.

GUSTAVO DE SANTIS, Dipartimento Discipline Storiche Artistiche e Geografiche, Università di Verona.

GABRIELLA AMIOTTI, Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano.

ANTONELLA BIAGINI, Dipartimento Storia Moderna e Contemporanea, Università di Roma I "La Sapienza".

GIOVANNA MOTTA, Dipartimento di Istituzioni Politiche e Scienze Sociali, Università di Roma Tre.

SERGIO CONTI, Dipartimento Interateneo Territorio, Università di Torino.

PAOLO GIACCARLA, Dipartimento Interateneo Territorio, Università di Torino.

FRANCO FARINELLI, Dipartimento di Discipline della Comunicazione, Università di Bologna.

UGO LEONE, Dipartimento di Analisi delle Dinamiche Territoriali e Ambientali, Università di Napoli "Federico II".

FRANCA MIANI, Dipartimento di Economia, Università di Parma.

LUCA MUSCARÀ, visiting professor, Università di California, Los Angeles.

GABRIELE ZANETTO, Dipartimento Scienze Ambientali, Università Ca' Foscari di Venezia.

ERNESTO MAZZETTI, Dipartimento di Analisi delle Dinamiche Territoriali e Ambientali, Università di Napoli "Federico II".

CALOGERO MUSCARÀ, Dipartimento di Pianificazione Territoriale ed Urbanistica, Università di Roma I "La Sapienza".

GIUSEPPE PACE, Istituto di Ricerche sull'Economia Mediterranea C.N.R.

MARCO ANTONSICH, Dipartimento Scienze Politiche, Università di Trieste.

FABRIZIO EVA, Istituto di Geografia Umana, Università di Milano.

PIERO ORTEGA, Fondazione "Bonito Pulejo" Messina.

TERESA AMODIO, Dipartimento di Analisi delle Dinamiche Territoriali e Ambientali, Università di Napoli "Federico II".

ELENA DELL'AGNESE, Dipartimento di Studi Internazionali, Università di Milano.

JOSÉ GAMBINO, Dipartimento di Studi Linguistico Letterari e della Documentazione Storica e Geografica, Università di Messina.

CRISTINA CAPINERI, Dipartimento di Storia, Università di Siena.

MARIA TERESA TAVIANO, Istituto di Scienze Economiche Sociali e Finanziarie, Università di Messina.

DOMENICO TRISCHITTA, Dipartimento di Studi sulla Civiltà Moderna, Università di Messina.



In questo numero

G. Campione

La frontiera mediterranea tra attese ed oblii

M. Centorino

Un progetto comune tra Mediterraneo ed Europa: lo stato del dibattito

G. Signorino

Omogeneità regionali di integrazione nell'area mediterranea

G. De Santis

La popolazione dei Paesi del Mediterraneo: stato attuale e prospettive

G. Amiotti

Mare nostrum: da espressione geografica a concetto geopolitico

A. Biagini

L'area mediterranea tra molteplicità e coesione

G. Motta

Definire l'Europa. Qualche riflessione tra storia e attualità

S. Conti e P. Giaccaria

Scale, politiche, centralità mediterranee

F. Farinelli

Il Mediterraneo, la differenza, il differimento

U. Leone

Mediterraneo ed Europa: un laboratorio per un progetto di sviluppo economico e sicurezza del territorio

F. Miani

La dimensione urbana per l'integrazione Mediterraneo-Europa

L. Muscarà

Mediterraneo ed Europa: identità culturali e chiusure territoriali

G. Zanetto

Globalizzazione, nuova spazialità, città portuali e Mediterraneo

E. Mazzetti

Vecchi problemi e nuove opportunità del Mezzogiorno nel Mediterraneo

C. Muscarà

Mediterraneo e politica meridionalistica

G. Pace

Perifericità mediterranea e sistema mondo

M. Antonsich

L'unità mediterranea nelle rappresentazioni geopolitiche del ventennio fascista

F. Eya

Il Mediterraneo e la visione geopolitica dell'Unione europea

P. Orteca

Montenegro area di crisi

T. Amodio

Innovazione e cooperazione nel sistema agro-alimentare

E. Dell'Agnese

Visti da lontano: la "dieta mediterranea" e la mediterraneità come stereotipo culturale

J. Gambino

Un modello innovativo di politica ambientale europea: la rete ecologica

C. Capineri

Alcune riflessioni sul ruolo delle infrastrutture transnazionali per l'integrazione europea

M. T. Taviano

La nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dei porti di transshipment

D. Trischitta

Mediterraneo ed Europa del Sud: un progetto comune per le acque e lo sviluppo agricolo

