

Cambiamenti globali, sviluppo locale e mobilità umana: modelli di *governance* *

Riassunto

Il concetto di sviluppo locale è sempre più legato a tematiche di dimensione globale e la mobilità umana appare un naturale elemento di collegamento. Il saggio identifica i principali riferimenti metodologici al concetto di sviluppo locale, governance e mobilità umana. Al fine di sviluppare un programma di ricerca su questi temi viene fatto riferimento ai risultati dei lavori della Commissione IGU sui cambiamenti globali e la mobilità umana e a quelli di altri due progetti finanziati dalla Unione Europea sulle migrazioni interregionali in Europa e sugli effetti spaziali delle tendenze demografiche e migratorie.

Abstract

The concept of local development is more and more related to global issues and human mobility is one of the major elements of connections. The paper identifies the major methodological *approaches* to the concept of local development, governance and human mobility. In order to develop a research programme on these issues the paper *makes* reference to the results of the activities of the International Geographical Union Commission on Global Change and Human Mobility and of other two European Union projects on interregional migrations in Europe and on the spatial effects of demographic trends and migration.

Introduzione

La rivoluzione post-moderna può essere interpretata e, in un certo senso, sintetizzata utilizzando tre fenomeni: (i) l'internazionalizzazione dell'economia e il connesso movimento di beni e

capitali, (ii) la globalizzazione della società e la conseguente mobilità umana, (iii) lo sviluppo locale.

Le profonde trasformazioni che hanno interessato il continente europeo durante gli ultimi quindici anni hanno certamente contribuito ai radicali cambiamenti qualitativi che hanno interessato e che ancora interessano i flussi della mobilità umana a livello globale. Inoltre per quanto riguarda più specificamente il continente europeo questo è da una ventina d'anni interessato da una transizione demografica che ha determinato l'invecchiamento della popolazione e quindi una carenza di offerta di mano d'opera in alcuni specifici settori produttivi. Ormai da molti anni il saldo migratorio tra i paesi dell'Europa meridionale e quelli dell'Europa centrosettentrionale tende alla parità in quanto i flussi in uscita sono ancora considerevoli ma sempre più della stessa entità di quelli in entrata. Mentre all'interno dell'Unione Europea (UE) vi è un sostanziale equilibrio dei flussi della mobilità umana, numerosi e variamente caratterizzati sono i flussi provenienti dal resto del mondo.

Una volta ricostituita l'unità geopolitica del continente europeo ci si è resi conto della densità delle tradizioni storiche e culturali che legano le diverse comunità, della frequenza e della discontinuità storica dei confini e della intensità dei rapporti. All'interno del continente esiste una Europa di Schengen, cioè di quei paesi dove la mobilità umana è un diritto, ci si può liberamente muovere per lavoro, per affari, per visitare amici e parenti, per turismo, o semplicemente per il piacere di farlo, come in qualche modo potrebbe far suppor-

re il successo dei voli “low cost”. L'accordo di Schengen è una realtà, ma anche una aspettativa, per tutti gli altri paesi europei che non sono ancora membri della UE ma che aspirano a diventarlo. Schengen si identifica con un confine, un limite alla mobilità, che negli ultimi anni si è più volte spostato sovrapponendosi in modo diverso ai confini nazionali preesistenti. Questi fenomeni sono particolarmente evidenti in quella che la UE definisce *The Central Adriatic Danubian South Eastern European Space* (CADSES) che include 18 paesi compresi tra il Mar Baltico e il Mar Mediterraneo ed abbraccia i confini tra la Unione Europea (UE) a 15 membri, i paesi del primo (2004) e di quello che potrà essere un secondo allargamento, e i paesi di cui non si sa se e quando potranno far parte della UE. CADSES è quindi una regione di confini, confini in continua riorganizzazione. Sono cambiati dopo la Prima Guerra Mondiale, tra la Prima e la Seconda Guerra Mondiale e poi ancora dopo la Seconda Guerra Mondiale. Un nuovo radicale cambiamento dei confini è avvenuto a partire dal 1989, con la fine del regime sovietico. Successivamente a tale data vi è stata una continua aspettativa di ulteriori cambiamenti dei confini, di cui una prima conferma si è avuta a partire dal 2004 quando la Polonia, la Repubblica Ceca, la Slovacchia e l'Ungheria sono divenuti stati membri della UE. In questa fase di aspettativa i confini sono divenuti strumento di accelerazione, di decelerazione e talvolta perfino di strozzatura dei flussi di mobilità umana per la introduzione degli accordi di Schengen.

La ricerca che qui viene proposta trova i presupposti nei numerosi lavori che i partecipanti al gruppo di ricerca hanno pubblicato in Italia e all'estero ormai da oltre più di un decennio nel campo dei cambiamenti globali, dello sviluppo locale, della mobilità umana e della governance, di cui si offre nei §§ 2, 3, 4, 5 e 6 un sintetico approccio metodologico. Nei §§ 7 ed 8 si fa riferimento ad una continuità di programmi di ricerca internazionali che hanno avuto come oggetto la mobilità umana. La Commissione della International Geographical Union (IGU) su *Global Change and Human Mobility (Globility)* comincia a preparare il suo programma a partire dal 1996 in occasione del Congresso IGU. La Commissione ha cominciato la sua attività nel 2000 ed è previsto che continuerà ad operare almeno fino al 2008. Nell'ambito di Globility si sono sviluppate competenze e collaborazioni che hanno contribuito alla costituzione di gruppi di ricerca europei e alla partecipazione a gare per l'assegnazione di progetti finanziati dalla UE. Il progetto su “*Interregional migra-*

tions in Europe (MIRE)” è stato svolto nel 2002 e quello su “*The spatial effects of demographic trends and migration*” tra il 2003 e il 2005. I risultati di *European Spatial Planning Observation Network (ESPON) Action 1.1.4 “The spatial effects of demographic trends and migration*” permettono di dare delle indicazioni su quelli che potranno essere gli effetti spaziali delle abitudini sociali, dell'organizzazione economica, delle innovazioni tecnologiche che sono causa ed effetto dei nuovi processi di mobilità umana come rilevato nel § 9. Sulla base dei risultati e delle conoscenze accumulate è stato sviluppato un programma di ricerche in cui le tematiche dello sviluppo locale, del territorio, della *governance* e della mobilità umana sono articolate secondo approfondimenti teorici, contenuti, luoghi e scale, e strumenti di ricerca.

Una preliminare riflessione sullo sviluppo locale

Lo sviluppo locale è un diverso modo di guardare il mondo. Si tratta di un paradigma: per osservare la realtà e per intervenire su di essa. Lo sviluppo locale può essere declinato in due modi: sviluppo locale come esperienze spazialmente e storicamente determinate, sviluppo locale come modalità non realizzate che sono, pertanto, obiettivo di specifiche politiche. Sviluppo locale, dunque, come realtà spontanea, in alcuni casi, come realtà indotta, in altri.

Esiste un modello di sviluppo locale? Il presupposto del gruppo di ricerca è che un modello di sviluppo locale non esista; che una *best way* dello sviluppo locale non possa essere determinata, per definizione: perché lo sviluppo è locale in quanto è localizzato e, quindi, necessariamente, presenta caratteri peculiari, tipici che non possono essere presi come riferimento universalmente valido. Esistono, piuttosto, forme storicamente determinate che nel tempo hanno dimostrato il loro successo; esistono principi alla base di quelle forme che possono essere considerati positivi universalmente. Ma tutto questo non è un modello. Quei principi e quelle forme, dunque, potranno e dovranno essere considerati per nuove proposizioni in quei luoghi nei quali essi non si sono verificati, ma non dovranno essere replicati meccanicisticamente.

I processi di sviluppo locale fanno appello al potenziale endogeno di un territorio, ma non giungono alla chiusura localistica ed autarchica. Tali processi fanno riferimento alle caratteristiche specifiche e all'identità del territorio, ma non giungono al particolarismo e alla rivendicazione



dell'identità come chiusura al mondo. Tali processi fanno ricorso alle risorse esogene, senza per questo finire in una pura campagna di attrazione di investimenti esterni.

Lo sviluppo locale non è solo sviluppo economico. È qualcosa di più. Esso investe la dimensione sociale e quella ambientale dell'esistente. I processi integrano tali dimensioni.

Tutti i processi di sviluppo locale sono territorializzati. Territorio è spazio fisico, territorio è la sua storia sedimentata, territorio sono le risorse, territorio sono gli attori, con le loro mutue relazioni, con la loro capacità di cooperare, con la loro capacità di generare risorse aggiuntive attraverso soluzioni inedite, territorio è rapporto con gli altri territori, con il resto del mondo.

In tale contesto teorico, il dubbio, indipendentemente dal principio di sussidiarietà, si pone di quale sia il ruolo dei livelli superiori di governo, il ruolo dello Stato, quindi, e dell'Unione Europea. La loro funzione è duplice e, in certo qual modo, apparentemente contraddittoria: se da un lato, infatti, essi devono consentire l'attivazione, attraverso specifiche politiche, di percorsi di sviluppo, dall'altro questi devono garantire l'*equità* interterritoriale, devono vegliare affinché il successo di alcuni territori (il risultato positivo dei processi di sviluppo innescati) non provochi il declino di altri.

Sviluppo locale e *governance*

Il compimento dei processi di sviluppo locale porta, dentro di sé, la realizzazione di processi di *governance*. I processi di sviluppo locale, per natura, prevedono il superamento della tradizionale opposizione pubblico/privato, i limiti dei quali diventano sempre più sfumati. Essi prevedono l'ingresso di figure nuove nei processi decisionali. L'UE, gli Stati nazionali, gli enti locali, da soli non sono più in grado di gestire realtà complesse e composite. Nuove figure si affacciano sulla scena. Gli attori coinvolti nei processi di sviluppo locale, vanno al di là delle singole strategie e vanno al di là delle gerarchie e delle funzioni tradizionali. Essi lavorano in logiche che fanno appello alle reti ed alla cooperazione piuttosto che alle piramidi verticistiche e alla logica delle sanzioni. Tali processi richiedono, necessitano (di) preventivi processi di creazione del consenso. Il successo di processi di sviluppo locale è strettamente legato al successo delle forme adottate di *governance*, è legato alla capacità degli attori di svolgere il loro ruolo, di scegliere correttamente gli obiettivi da raggiunge-

re ed i mezzi da utilizzare. I processi di sviluppo locale implicano l'assunzione di responsabilità da parte del territorio che li promuove. Una responsabilità collettiva, dunque, in cui ogni comunità è artefice del proprio destino. I problemi che il passaggio dal *government* alla *governance* impone, nei processi di sviluppo locale, sono tutti da connettere alla direzione dei processi stessi: gli attori sono portatori di interessi diversi, talora o, forse, spesso, contrapposti; ciò genera conflitti ed alleanze, e le decisioni finali dipendono dai rapporti di forza e di dominanza. Le comunità che avranno successo saranno quelle che riusciranno a soddisfare l'interesse collettivo, quelle nelle quali il gioco tra gli attori sarà un gioco cooperativo, a somma positiva, quelle nelle quali il risultato della somma sarà maggiore della somma dei risultati.

La centralità delle ricerche sulla mobilità umana

La mobilità, che costituisce oggi uno dei temi centrali delle scienze geografiche a livello mondiale, assume forme diverse, che includono le migrazioni e il turismo, e costituisce elemento di riflessione scientifica per le relazioni e le sovrapposizioni che questi flussi presuppongono. Il turismo è una attività interdependente con quella di particolari forme di migrazione e costituisce una forma di mobilità, di durata variabile, che a sua volta genera ulteriori forme distinte di migrazioni come quelle attivate dalla domanda di servizi da parte dei turisti e quelle, di carattere prevalentemente consumistico, che possono assumere forme diverse in funzione della loro durata e motivazioni, come è il caso delle seconde case, delle migrazioni stagionali, delle migrazioni legate ai cambiamenti degli stili di vita, e di quelle delle persone anziane e dei pensionati.

In un recente volume a cura di Williams e Hall (2002), è stato considerato il problema della ridefinizione dei concetti di migrazione e turismo, e della necessità di svolgere nuove ricerche sulla relazione di simbiosi esistente tra migrazioni e turismo. Molte forme di migrazioni infatti generano flussi turistici poiché le comunità di immigrati possono divenire polo di flussi turistici, e contemporaneamente possono attivare flussi turistici di ritorno, per la visita di amici e parenti, e per mantenere relazioni con la terra e la cultura di origine. Questi cambiamenti nella natura della mobilità umana si sono sviluppati tra la fine del ventesimo secolo e l'inizio del ventunesimo in un contesto di avanzata globalizzazione rilevante in termini di cambiamenti politici, di cambiamenti tecnologici

e di cambiamenti economici. Questi cambiamenti hanno anche influenzato lo sviluppo sociale e culturale e sono stati a loro volta sostenuti da una informazione sempre più di carattere globale e hanno in vario modo condizionato i cambiamenti qualitativi e quantitativi della mobilità umana. Vi è una forte interrelazione tra i fenomeni a livello globale e lo sviluppo locale e la mobilità umana costituisce una delle più significative modalità in cui questa si esprime. Località un tempo collegate dai flussi della forza lavoro stanno divenendo sempre più interrelate da diverse forme di mobilità che trovano una loro validazione dai cambiamenti negli stili di vita e nei modelli di consumo, e dagli eventi politici. Queste nuove forme di mobilità si stanno diffondendo contemporaneamente nel contesto di cambiamenti sostanziali nelle forme più classiche delle migrazioni economiche. La formulazione di questa proposta trova riferimento nelle conclusioni del Gruppo di Lavoro su *Population processes in the Urban and Regional System* e del Gruppo ad hoc sul ruolo del turismo nel processo di ristrutturazione urbana e regionale, del Programma di Ricerca su *Regional and Urban restructuring in Europe* (RURE) che lo *European Science Foundation* (ESF) ha promosso sul finire degli anni ottanta e i cui risultati sono stati pubblicati in una ventina di 20 volumi e numeri speciali di riviste (Montanari 1994). La stretta relazione tra i cambiamenti globali, la definizione di aree di libero mercato e la mobilità umana ha favorito una discussione intensa tra i geografi di tutto il mondo ed ha portato alla ristrutturazione di una Commissione della *International Geographical Union* (IGU) su «*Sustainable tourism*» e alla costituzione di una nuova Commissione IGU su «*Global change e human mobility (Globility)*» per il periodo 2000-2004. La Commissione IGU sul turismo ha promosso una discussione sul tema del turismo e delle migrazioni in occasione della Conferenza della *Association of American Geographers* (AAG) che si è tenuta alle Hawaii e sulle tematiche dello sviluppo locale alla Conferenza «*Sustaining Rural Environments: issues in Globalisation, Migration and Tourism*» che si è tenuto a Flagstaff, Arizona; nell'ottobre 1999. In occasione del Congresso IGU del 2000 la Conferenza del gruppo di studio sul turismo ha deciso di ridefinirsi per il periodo 2000-2004 con il titolo «*Geography of tourism, leisure and global change*» e il gruppo «*Globility*» a deciso di organizzare una Conferenza nel 2001 in Italia su «*Human mobility in a borderless world?*».

Processi *push-pull*

Questa riflessione metodologica trova spunto nei contributi scientifici da parte di diverse discipline delle scienze sociali a partire dalla fine degli anni novanta. Fino ad allora la letteratura aveva fatto riferimento al concetto «*push-pull*». Questo si basava sulla esperienza delle migrazioni nella società industriale e, quindi, soprattutto su individui che si spostavano da aree a minore ad aree a maggiore opportunità di lavoro, in rapporto a convenienze e prospettive di carattere geografico, economico e sociale. Le migrazioni sono un fenomeno globale che riguarda la complessità dei paesi e dei popoli del mondo, ed esiste già da tempo una raccomandazione delle Nazioni Unite che definisce i criteri per identificare sia da un punto di vista statistico che normativo la «condizione di immigrato». Questa definizione, in realtà, non trova univoca interpretazione in tutti i paesi del mondo, anche per la necessità di adeguarla di continuo alla evoluzione del fenomeno e alle caratteristiche che questo assume nei vari contesti economici e geografici. In Italia, per esempio, la definizione di immigrato è applicata a individui non in possesso della cittadinanza italiana, o di uno dei paesi dell'Unione Europea, e che non possono essere classificati come turisti, uomini d'affari, persone in transito, personale con passaporto diplomatico e membri delle forze armate dei paesi alleati. Nella Figura 1 è stato indicato un modello di mobilità che presuppone un luogo di partenza, o di emissione, e un luogo di arrivo, o di accoglienza. Il flusso migratorio si muove lungo questa linea principale, può accadere che al completamento dell'età lavorativa si attivi un secondo flusso di direzione opposta, appunto un flusso di ritorno verso i luoghi di partenza. Lo studio delle dimensioni e delle caratteristiche dei movimenti di popolazione può avvenire a livello generale, come analisi del flusso. A livello territoriale certamente cambiano le tipologie degli impatti ma non cambia il flusso. Questo può essere quindi utilmente studiato utilizzando parametri concordati a livello

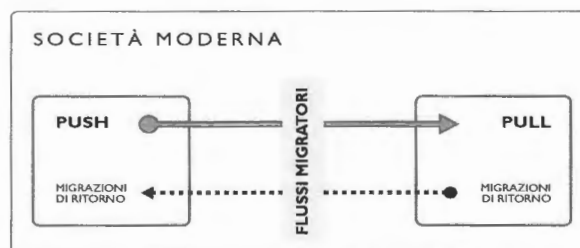


Fig. 1. La società moderna e la teoria *push-pull*.



internazionale e quindi sulla base di statistiche rilevate a livello di ciascun paese o in entrata o in uscita (Montanari e Cortese 1993).

La mobilità umana

Nella società post-industriale la mobilità lavorativa e quella ludica tendono ad assumere differenze più sfumate analogamente a quanto avviene per le sedi del lavoro, del tempo libero, della ricreazione, della formazione e dell'educazione. La propensione ad emigrare, che finora era stata riferita alle decisioni di singoli individui, viene oggi ritenuta dipendere anche dalle caratteristiche e dalla cultura delle famiglie e delle comunità di provenienza. Inoltre con la fine della Guerra Fredda, e con gli sforzi per costituire un "nuovo ordine mondiale", la mobilità degli individui nella società della comunicazione e dell'informazione ha assunto una nuova dimensione, un nuovo significato ed anche una nuova funzione nella politica globale, oltre i confini dei raggruppamenti dei paesi. È quindi necessario ampliare l'attenzione sui flussi tradizionali di popolazione e considerare nuove forme di mobilità relative alla migrazione di lavoratori occupati in nuove tipologie di produzione, di globalizzazione dell'economia, di internazionalizzazione dei consumi, della ricreazione e del turismo. Anche nel turismo il declino dei fenomeni di massa fornisce una chiara indicazione della tendenza verso un consumo post-fordista, quindi verso caratteristiche più differenziate e frammentate della mobilità. La mobilità è il risultato della attitudine degli individui a spostarsi sul territorio per soddisfare bisogni e desideri legati alle attività lavorative e di sopravvivenza, e nella società contemporanea anche a quelle del tempo libero. In sintesi i fenomeni di mobilità si differenziano piuttosto in ordine allo spazio, al tempo, alle cause economiche e alle modalità normative. La distanza può essere caratterizzata in vario modo sebbene l'attraversamento o meno di un confine può risultare un elemento discriminante e sia opportuno considerare con uguale attenzione l'attraversamento di un confine interno, sia esso comunale o regionale, o di un confine internazionale. Gli spostamenti possono essere più o meno ricorrenti, in questo secondo caso è necessario sapere se la durata è breve, media o permanente.

La mobilità può essere attivata in vario modo, per motivazioni che possono essere:

1. economiche. Per trovare un lavoro, ma anche per cambiarlo al fine di una promozione sociale e professionale;

2. sociali e demografiche. Per la formazione o la modifica dell'assetto familiare, per contrarre un matrimonio, per un divorzio, per la riduzione del nucleo familiare a causa del raggiungimento della maggiore età da parte dei figli. Per trascorrere gli anni della pensione in modo più piacevole, anche grazie al progressivo invecchiamento e alle migliori condizioni di salute della popolazione;

3. residenziali. Per disporre di una abitazione più confortevole, meglio collegata al luogo del lavoro, dove si pagano meno tasse, o meno costosa a parità di benefici;

4. legate alla qualità della vita. Per vivere in luoghi più confortevoli rispetto alla localizzazione del luogo di lavoro, o migliori da un punto di vista della dotazione di servizi e di infrastrutture, per cercare minore inquinamento atmosferico o acustico, o perché offrono un ambiente più adatto alla crescita dei figli;

5. formative. Per motivi di studio, per seguire corsi universitari o tirocini di specializzazione;

6. conseguenti ad eventi naturali. Per i danni causati da lunghi periodi di siccità, per deficit alimentari acuti e persistenti, per la costruzione di opere pubbliche di vasta portata che come le dighe o i grandi assi di comunicazione modificano l'assetto territoriale;

7. legate a eventi e persecuzioni politiche, razziali, militari e religiose;

8. lavorative. Individui che lavorano in settori che richiedono spostamenti frequenti o per le necessità operative di imprese multinazionali o che operano in varie parti della terra;

9. turismo, ricreazione e tempo libero. Per attività in continua evoluzione qualitativa e che attraggono numeri sempre crescenti di individui.

Mettere in una stessa categoria viaggiatori che si spostano a causa di forti pressioni economiche, sociali, politiche e religiose e quindi vivono in uno stato di oppressione ed altri che lo fanno per diletto può creare qualche imbarazzo di interpretazione. Ma è pur vero che i poveri e gli oppressi viaggiano quanto i ricchi e i privilegiati, sebbene ovviamente non viaggino in business class e non pernottino negli alberghi di lusso. Certamente però non viaggiano più esclusivamente come emigranti, visti dal paese di partenza, o come immigranti, visti dal paese di arrivo. Con il termine migranti si indicano oggi individui sempre meno disponibili a farsi integrare economicamente, socialmente e culturalmente nei paesi dove vanno in cerca di lavoro e di salvezza, come avveniva fino agli anni settanta. Oggi per la complessità evolutiva del sistema economico è in continua crescita il numero di quanti affrontano il viaggio e il loro spirito è

piuttosto assimilabile a quello dei transumanti. Quindi uomini e donne, attaccati alle proprie idee e alle proprie culture, orgogliosi di essere diversi tra i diversi, che non si muovono verso un punto finale di arrivo, ma piuttosto verso una tappa intermedia a cui ne farà seguito un'altra. Questi non richiedono una integrazione nella società di accoglienza quanto piuttosto il riconoscimento dei propri diritti, che devono essere validi e riconosciuti a livello mondiale, e delle proprie esigenze, in rapporto alla società che li accoglie. Nella Figura 2 sono indicati i flussi di mobilità umana che fanno riferimento a due modalità socioeconomiche, i processi di produzione e quelli di consumo, e alla loro sovrapposizione nel tempo e nello spazio. In questo quadro non esistono più luoghi di partenza e luoghi di arrivo univoci, ma una serie di luoghi che sono contemporaneamente luoghi di partenza e luoghi di arrivo, con flussi che nello stesso tempo sono riferibili ad attività di consumo e ad attività di produzione. Lo studio del fenomeno trova quindi difficoltà ad essere correttamente rilevato e studiato a livello generale. Più agevole risulta analizzare il fenomeno a livello locale. Ogni territorio è in grado di attivare originali processi di mobilità con caratteristiche e significati non identicamente riproponibili altrove. Se ogni luogo è un caso a sé allora a livello internazionale possono essere indicate modalità qualitative di massima, non certamente una rispondenza precisa di definizioni e di caratteristiche quantitative. Il livello

locale e il territorio diventano il parametro privilegiato per la rilevazione dei flussi. Infatti a questo livello si può meglio determinare quanto lo sviluppo economico di una località determini l'attivazione di flussi, temporanei o definitivi, di popolazione e, viceversa, quanto tali flussi contribuiscano allo sviluppo nelle diverse fasi dello sviluppo.

Global change and human mobility. La Commissione *Globility* della Unione Geografica internazionale (IGU)

Sui presupposti metodologici di un processo di evoluzione dei flussi di popolazione è stata costituita presso la IGU una Commissione su "*Global Change and Human Mobility (Globility)*" (URL <http://www.bun.kyoto-u.jp/geo/globility>) per il periodo 2000-2004, poi rinnovata per il periodo 2004-2008¹. Hanno aderito a *Globility* ricercatori e docenti di oltre cento istituti, di cui il 50 per cento europei e il resto da tutti gli altri continenti. Nel periodo 2000-2004 *Globility* ha organizzato incontri in vari paesi del mondo come indicato in Tabella 1. Numerosi altri articoli sono stati pubblicati in riviste scientifiche a diffusione internazionale e nazionale.

Le pubblicazioni di *Globility* hanno le seguenti caratteristiche:

- i contributi non riguardano soltanto i paesi sviluppati dell'emisfero Nord, ma anche l'Africa e

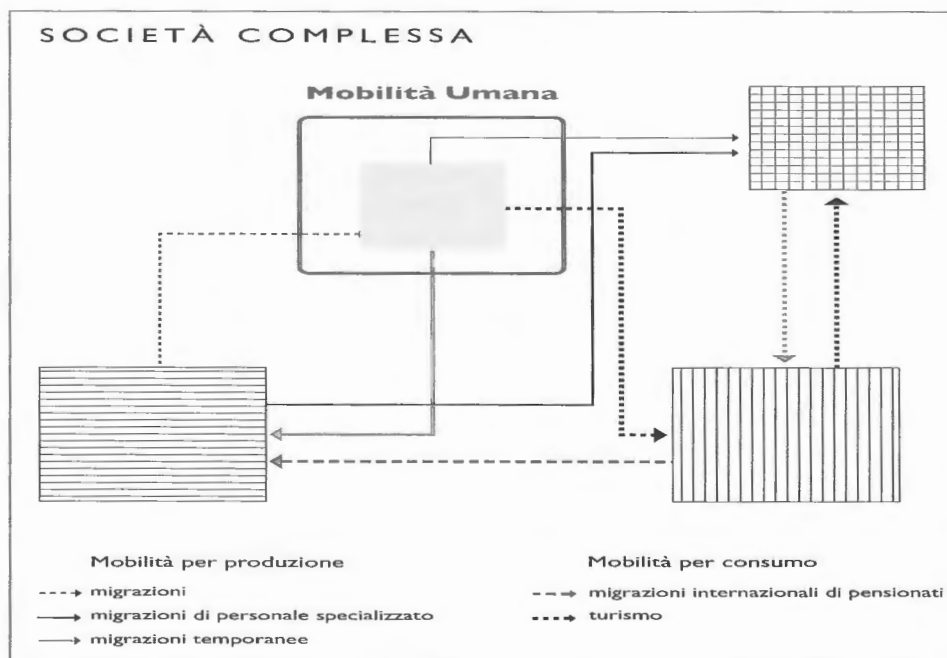


Fig. 2. La società complessa e la mobilità umana per consumo e per produzione.



Tab. 1. Incontri e pubblicazioni della Commissione UGI su *Global Change and Human Mobility (Globility)*, 2000-2004.

Luogo	Paese	Data	No. di partecipanti	No. di contributi presentati
Loreto Aprutino	Italia	20 - 22 aprile 2001	60	40
<i>Human mobility in a borderless world?</i>	<i>a cura di A. Montanari</i>	<i>Aprile 2002</i>	<i>IGU/SGI Home of Geography, Roma</i>	<i>88-88692-00-2</i>
Los Angeles	USA	21 marzo 2002	25	4
Durban	Sud Africa	6 agosto 2002	30	12
Ulaan Baatar	Mongolia	10 settembre 2002	50	10
<i>The New Geography of Human Mobility. Inequality trends.</i>	<i>a cura di Y. Ishikawa e A. Montanari</i>	<i>Novembre 2003</i>	<i>IGU/SGI Home of Geography, Roma</i>	<i>88-88692-09-6</i>
Palma de Mallorca	Spagna	3-5 aprile 2003	45	25
Londra	UK	5 settembre 2003	30	6
<i>Migrations in Europe. The four last decades.</i>	<i>Vandermotten, Van Hamme, Medina Lockhart and Wayens</i>	<i>Marzo 2004</i>	<i>IGU/SGI Home of Geography, Roma</i>	<i>88-888692-10-X</i>
Glasgow	UK	19-20 agosto 2004	45	25
<i>Human mobility in a globalising world.</i>	<i>A. Montanari e P. Salva Tomas</i>	<i>Gennaio 2005</i>	<i>BELGEO - Belgian Journal of Geography.</i>	<i>1377-2368</i>
<i>titolo del volume</i>	<i>autori/curatori</i>	<i>Data di pubblicazione</i>	<i>casa editrice e luogo di pubblicazione</i>	<i>Codice (ISBN o ISSN)</i>

il Pacifico. Ugualmente è stata posta attenzione a che gli autori rappresentassero sia il punto di vista dei paesi sviluppati che di quelli in via di sviluppo;

– le tematiche riguardano processi che sono avvenuti a partire dagli anni novanta, quando sono stati evidenti gli effetti dei cambiamenti globali legati a processi post-socialisti e post-apartheid;

– sono stati esaminati diversi aspetti della mobilità umana. I contributi non riguardano soltanto aspetti delle migrazioni nazionali e internazionali di mano d'opera priva di formazione, che hanno avuto notevole attenzione nella letteratura, ma soprattutto viene esaminato il ruolo della donna, un tema finora assai poco studiato. In particolare non è stata prestata attenzione ad una sola tipologia di mobilità umana, ma alla molteplicità delle varie forme di mobilità che riesce ad esprimere la società contemporanea;

– lo studio di nuovi approcci metodologici per esaminare processi totalmente diversi dal passato ha anche permesso di considerare ed elaborare proposte di politiche di intervento per alleviare i notevoli squilibri che la mobilità umana può arrecare all'ambiente e alla qualità della vita delle nostre società.

La difficoltà di coinvolgere ricercatori prove-

nienti da varie parti del mondo è stata affrontata organizzando riunioni in Africa, America e Asia il che ha permesso di ridurre la spinta eurocentrica dell'approccio empirico e metodologico. Inoltre le riunioni di *Globility* hanno spesso ricevuto un sostegno economico che ha permesso di finanziare, almeno in parte, i viaggi e i soggiorni di ricercatori giovani o impossibilitati a reperire necessari finanziamenti.

Globility ha studiato le forme di migrazione e di mobilità internazionale che sono ricollegabili ai processi di internazionalizzazione e globalizzazione dell'economia, le forme di investimento e di sviluppo locale, le abitudini sociali e culturali che sono prevalentemente riferibili a fenomeni di consumo piuttosto che di produzione, e quindi ricollegabili a nuove forme di investimento e di abitudini sociali. Le tipologie di riferimento sono:

a) le nuove forme di ricreazione, tempo libero e turismo che rappresentano i presupposti economici per la trasformazione delle aree urbane. La ristrutturazione economica dovuta alla crisi dei settori produttivi tradizionali comprende forme di turismo di nicchia che costituiscono i settori trainanti nelle strategie di sviluppo e ristrutturazione urbana e regionale;

b) la internazionalizzazione delle attività economiche conduce a nuove forme di mobilità lavo-

rativa di corto periodo, tra cui il trasferimento temporaneo tra una sede e l'altra della stessa multinazionale, la partecipazione ad attività formative, ad attività di promozione e a conferenze. Ciò favorisce investimenti nel settore dell'ospitalità e del tempo libero, nei servizi e nelle infrastrutture collegate, e quindi contribuisce alla ristrutturazione urbana e regionale;

c) i cambiamenti nei tempi, nella organizzazione, e nella porosità delle attività lavorative, nella disponibilità di redditi da pensionamento, e nella struttura organizzativa e istituzionale delle pensioni favoriscono processi di internazionalizzazione dei consumi del tempo non lavorativo e dell'età del dopo lavoro.

Le migrazioni in Europa. I risultati di due progetti di ricerca europei: il progetto MIRE e il Programma ESPON, Action 1.1.4

C. Vandermorten, insieme ad un gruppo di giovani colleghi dell'Università di Bruxelles (ULB), ha preparato un progetto di ricerca su "*Interregional migrations in Europe (MIRE)*"² a cui hanno contribuito le Università di Chieti-Pescara, Copenhagen, Duisburg, Madrid, Newcastle e Vienna. MIRE ha preso in esame le migrazioni nei 15 paesi che al 2001 erano membri della Unione Europea. I dati statistici sulle migrazioni non erano disponibili per uno studio di analisi comparata di tali dimensioni e quindi è stato necessario elaborare ed interpretare i dati demografici disponibili. Poiché il fenomeno delle migrazioni, e ancor meno quello della mobilità umana, è stato finora riconosciuto nella sua completezza ovviamente neppure vengono rilevati dati statistici che lo possano descrivere. Il progetto ha identificato i principali movimenti migratori che hanno interessato i paesi europei, per la maggior parte a livello di NUTS 3 (che corrisponde ai *départements* in Francia, *province* in Italia, *counties* in Inghilterra), a partire dagli anni sessanta. Il tutto è stato descritto con una serie di mappe dell'Europa di cui particolarmente significative quelle relative agli anni novanta. In quegli anni si è confermato a livello di Unione Europea quel diritto di mobilità che si era già affermato nei decenni precedenti all'interno dei singoli paesi membri. Il diritto alla mobilità è quindi contemporaneamente un diritto a insediarsi liberamente in qualsiasi paese e regione della Unione Europea sia per trascorrere il proprio tempo libero che per svolgere una qualsiasi attività lavorativa. Ma è anche un diritto a spostare la propria residenza nelle periferie urbane e quin-

di a contribuire a quei fenomeni di deconcentrazione abitativa, basata sull'uso dei mezzi di trasporto individuali, che poi ha causato in buona parte il peggioramento della qualità sia dell'ambiente che della vita. Il diritto alla mobilità si è anche espresso in un diritto a possedere una seconda residenza da usare per il lavoro, per il tempo libero, e magari anche per l'istruzione dei figli in altra regione del proprio paese o di qualsiasi altro paese della Unione Europea. Mentre la mobilità umana è un diritto per i cittadini dell'UE negli anni novanta la stessa mobilità umana costituisce un problema per quanti provengono da paesi esterni dalla UE, per i lavoratori, per i rifugiati, e per quanti immigrano illegalmente.

Gli anni novanta presentano però due volti: la situazione all'inizio del decennio è assai diversa da quella della fine dello stesso periodo (Vandermorten, Van Hamme, Medina Lockhart e Wayens 2004). La mancanza di dati statistici per l'analisi comparata non ha permesso di considerare i flussi migratori ma unicamente i saldi migratori. Si è quindi fatto ricorso ad un approfondimento della mobilità umana in alcuni casi di studio emblematici di situazioni economiche e sociali in processo globale - locale, come indicato nella Tabella 2. I fenomeni, i processi e gli indicatori identificati a livello locale possono poi essere utilizzati per meglio riformulare l'approccio a scala globale.

Se tra i casi di studio proposti nella Tabella 2 si prendono in esame le aree di insediamento delle comunità africane nelle città europee appare evidente una logica comune. Questa fa riferimento alla attività lavorativa, al grado di integrazione e alla anzianità dell'insediamento, sebbene come ammonisce White (1999) la situazione cambi da città a città come risultato di una differente situazione economica, dell'atteggiamento della società ospitante, della cultura delle comunità migrate e della geografia del mercato delle abitazioni. Nel caso di Milano (Associazione Interessi Metropolitaniani 1999) sono stati considerati i luoghi di residenza delle principali sette comunità africane, che corrispondono a quelle degli egiziani, marocchini, eritrei ed etiopi, senegalesi, tunisini e somali. Le comunità degli egiziani, marocchini, senegalesi e tunisini risiedono prevalentemente nelle zone esterne della città, ma è soprattutto nei quartieri sudorientali che raggiungono, come nel caso di Corvetto, o superano, come è il caso di Meccenate, il 40 per cento della popolazione straniera. I gruppi etnici a prevalente presenza femminile, maggiormente occupati nel settore dell'assistenza e dei lavori domestici, come è il caso degli etiopi, degli eritrei e dei somali, vivono invece in aree



Tab. 2. Progetto MIRE. Selezione di casi di studio per la verifica del fenomeno della mobilità umana a livello locale.

	Intra - Metropolitano	Origine dei flussi migratori	Cambiamenti demografici delle aree periferiche	Evoluzione dei vecchi distretti industriali	Migrazione residenziale di attraversamento dei confini della EU	Mobilità macrogeografica	Migrazione dei pensionati
AUSTRIA	Vienna		Regioni alpine	Regioni alpine	Est - Ovest	Est - Ovest	
BELGIO	Bruxelles		Ardenne	Vallonia	Arlon - Lussemburgo		
DANIMARCA	Copenaghen Ponte Danimarca - Svezia		Scandinavia		Ponte Danimarca - Svezia		
FRANCIA	Parigi		Massiccio Centrale		Est - Ovest	Sud - Nord	Costa Azzurra
GERMANIA		Cambiamento delle tipologie migratorie	Est - Ovest	Rhur		Est - Ovest	
ITALIA	Roma	Flussi migratori non UE				Sud - Nord	
REGNO UNITO	Londra	Flussi migratori non UE				Sud - Nord	
SPAGNA	Madrid		Regioni centrali				Costa Mediterranea

centrali e semicentrali. Gli stranieri provenienti dall'America settentrionale e dalla UE vivono invece nei quartieri del centro storico e nelle altre aree pregiate della città. A Lisbona gli stranieri provenienti dai paesi economicamente sviluppati vivono in aree di prestigio sociale come i quartieri di Lapa-S.Mamede e Belém-Restelo o sulla costa nel comune di Cascais (Fonseca 1999). Gli africani invece vivono in prossimità delle aree di edilizia popolare, nelle zone di edilizia abusiva nelle zone nordorientali, oppure nelle zone settentrionali della Penisola di Setubal. La comunità africana più numerosa presente a Roma è quella egiziana. All'inizio degli anni novanta questa era la quarta comunità straniera con una percentuale del 7 per cento, alla fine del decennio questa era passata al nono posto con una percentuale minore al 5 per cento. Al 31 gennaio 2001 la CNA ha rilevato nel Comune di Roma la presenza di oltre 1200 imprese artigiane, il 3 per cento del totale, di cui il proprietario è straniero. La comunità egiziana con il 10 per cento è al primo posto tra gli artigiani stranieri del Comune di Roma. Gli egiziani risiedono nelle aree semicentrali lungo gli assi viari che attraversano la città da Est ad

Ovest, e ad Ostia sulla costa tirrenica. Anche a Roma ogni comunità straniera ha propri luoghi privilegiati di residenza sulla base di proprie preferenze, tradizioni, abitudini o opportunità economiche. Quella degli Stati Uniti è la più numerosa tra quelle provenienti dai paesi maggiormente industrializzati, questa risiede nei rioni del centro storico, nelle zone più pregiate della zona Nord, e nel quartiere EUR, dove vi è una grande concentrazione di aziende multinazionali, in una zona a bassa densità edilizia in prossimità della costa tirrenica, e nei quartieri a ridosso della via Cassia dove sono concentrati gli istituti scolastici inglesi e americani. Anche nel caso di Roma le aree di residenza della comunità egiziana sono complementari a quelle di maggior pregio dove risiedono gli americani.

I risultati del Progetto MIRE hanno permesso di elencare le seguenti conclusioni:

a) Contrariamente a quanto in modo propagandistico era stato paventato da forze politiche xenofobe non vi è stata alcuna invasione della UE da parte di immigrati esterni all'Unione. I flussi migratori sono comunque rimasti inferiori a quelli degli Stati Uniti nello stesso periodo. I flussi dai

paesi dell'Europa centrale ed orientale sono rapidamente diminuiti dopo un'ondata iniziale i primi anni novanta;

b) Nel frattempo è anche vero che l'Europa dopo molti decenni di continue emigrazioni è divenuta una terra di immigrazione, anche nelle regioni periferiche che più di altre avevano perso popolazione a causa di intensi flussi migratori. Questa immigrazione appare necessaria per compensare le conseguenze dell'invecchiamento progressivo della popolazione europea, anche se per molti versi sembra insufficiente;

c) Nonostante tutto la logica delle migrazioni interne continua ancora a dominare i flussi di popolazione e vi è una stabile tendenza geografica negli scambi tra le macroregioni. La mobilità tra i paesi della UE rimane debole e i flussi interni ai singoli paesi, soprattutto intorno alle grandi aree metropolitane, rimangono dominanti;

d) I fenomeni dei grandi esodi dalle campagne appartengono ormai al passato. Piuttosto vi è un recupero di popolazione da parte delle aree rurali e semirurali delle regioni centrali e perfino ormai di quelle periferiche con l'eccezione delle periferie dei paesi scandinavi;

e) Una percentuale sempre maggiore di flussi di popolazione non è più direttamente legata allo stato del mercato del lavoro o almeno non è più

razionalmente legata a quei parametri che tradizionalmente hanno indicato la situazione obiettiva del mercato nelle aree di immigrazione;

f) La situazione ambientale e lo stato della qualità della vita cominciano ad essere elementi determinanti della mobilità umana. Questi elementi influenzano ormai una percentuale sempre maggiore di imprese nelle loro scelte localizzative e quindi determinano di per sé nuove dinamiche economiche.

Lo *European Spatial Planning Observation Network* (ESPON) ha promosso la Action 1.1.4 "The spatial effects of demographic trends and migration". Il progetto è stato assegnato a seguito di un concorso ad un gruppo coordinato dallo *Swedish Institute for Growth Policy Studies* (ITPS), Stoccolma, e composto da gruppi di ricerca organizzati secondo competenze e responsabilità come indicato nella Tabella 3.

La ricerca è stata articolata in una serie di settori che comprendono una analisi metodologica, i cambiamenti naturali della popolazione e i processi di invecchiamento, le migrazioni all'interno dei singoli paesi europei e tra i paesi europei, i tassi di fertilità, le migrazioni e lo spopolamento, invecchiamento della popolazione, carenza di forza lavoro e migrazioni "di sostituzione".

Il WP3 ha identificato 6 tipologie di mobilità

Tab. 3. Programma ESPON 1.1.4. - Gli aspetti territoriali della transizione demografica e delle migrazioni, 2003-2005. Organizzazione e temi della ricerca.

WORK PACKAGES	TEMA	COORDINAMENTO	RUOLO CENTRALE
WP 0	Gestione	Swedish Institute for Growth Policy Studies (ITPS), Stoccolma	
WP1	Raccolta dati, indicatori e approccio teorico	ITPS	Università di Bruxelles (ULB)
WP2	Cambiamenti demografici, approccio teorico	ITPS	Norwegian Institute for Urban and Regional Research (NIBR), Oslo; Università di Vienna
WP3	Migrazioni all'interno e tra i paesi europei	ULB	Università G. d'Annunzio; Università di Vienna; Hungarian Public Non Profit Company for Regional Development and Town Planning (VATI), Budapest
WP4	Fertilità, migrazioni e spopolamento	NIBR	Università di Lisbona
WP5	Invecchiamento della popolazione, riduzione della forza lavoro e migrazioni di sostituzione	Università di Lisbona	Università G. d'Annunzio
WP6	Popolazione, migrazioni e sviluppo del territorio, proposte di politiche	ITPS	



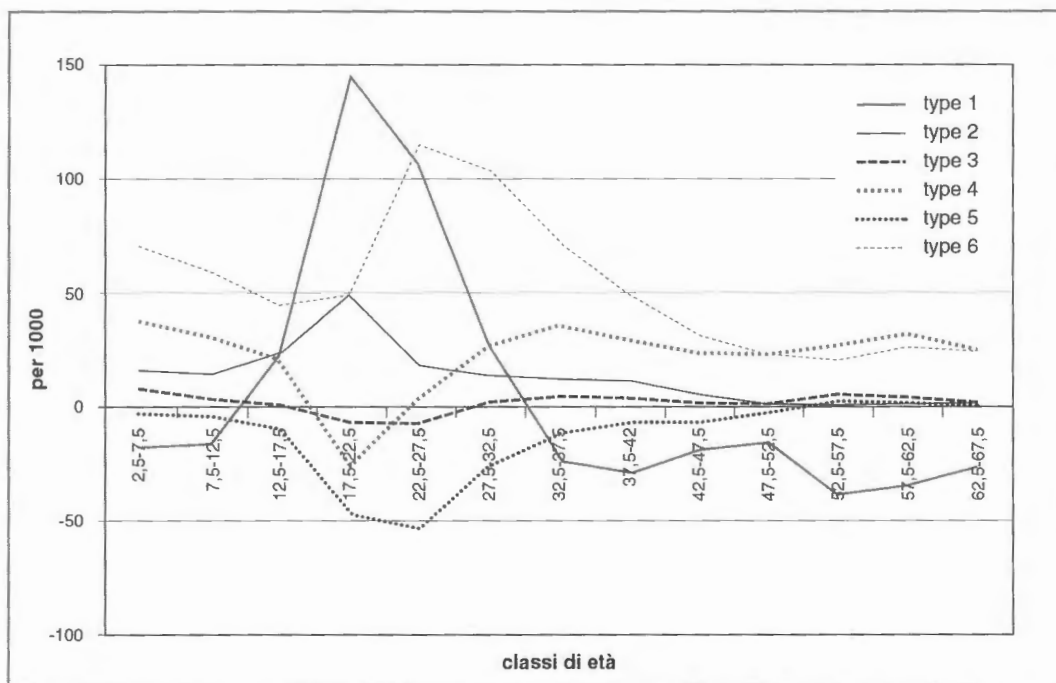


Fig. 3. Profilo migratorio per classi di età, 1995-2000. Sei tipologie.

umana in rapporto all'età prevalente di coloro che cambiano domicilio (Fig. 3).

Le tipologie 1 e 2 indicano aree che attraggono giovani rispettivamente in modo esclusivo o in modo prevalente. Le tipologie 3 e 4 sono invece repulsive nei confronti dei giovani. La tipologia 3 definisce zone in difficoltà economica, come il Meridione, la Francia del Nord, la Germania dell'Est, o zone come quella di Parigi in cui intensi sono i fenomeni di suburbanizzazione. La tipologia 4 invece definisce zone che risultano più attrattive per altri gruppi d'età, come è il caso delle zone turistiche della costa britannica, francese e spagnola. Le aree nella tipologia 5 non presentano grande mobilità per nessuno dei gruppi di età come è il caso dell'Europa dell'Est, mentre al contrario le aree della tipologia 6 presentano una forte dinamica economica e forti tassi di immigrazione soprattutto per i giovani, come è il caso della Toscana, Algarve, Isole Baleari, etc.

L'impatto territoriale della mobilità umana

I cambiamenti che hanno interessato la mobilità umana possono avere varie tipologie di implicazioni spaziali:

A. implicazioni di carattere economico. I cambiamenti nella mobilità umana incidono sulla ridi-

stribuzione della spesa e sulla riorganizzazione degli investimenti. Ciò causa processi di ristrutturazione urbana e regionale nei paesi di immigrazione così come nei paesi di emigrazione;

B. implicazioni di carattere sociale e demografico. I nuovi flussi della mobilità umana incidono sul mercato del lavoro e sul mercato immobiliare. Contribuiscono a cambiare le politiche del welfare anche per coloro che sono andati in pensione o sono disoccupati, così come l'invecchiamento della popolazione contribuisce alla migrazione di sostituzione;

C. implicazioni di carattere politico. La nuova mobilità, ritenuta imprevista ed imprevedibile, modifica i parametri della partnership e della governance. Infatti cambiano i parametri delle comunità di accoglienza, sia perché vi si aggiungono componenti eterogenee che in alcune condizioni quantitative e qualitative possono sfociare in espressioni xenofobiche. L'influsso di carattere politico può esservi anche nel caso di una mobilità virtuale, utilizzata come elemento di pressione, vera o presunta, sia per la politica interna che come strumenti di politica di relazione tra gli stati;

D. implicazioni di carattere ambientale. La mobilità contemporanea non essendo facilmente identificabile in termini statistici non lascia valutare l'entità delle presenze perché temporali, irregolari, o informali e comunque concentrate nel

tempo e nello spazio. Ciò crea pressioni sulla qualità dell'acqua, dell'aria, del paesaggio, o sulla gestione dei rifiuti e in generale creando le premesse per la competitività nell'uso delle risorse tra residenti abituali e residenti informali;

E. implicazioni di carattere culturale. La mobilità crea con sé cambiamenti culturali sia per le società di accoglienza che per le società di immigrazione che non sempre vengono accolte e che comunque esprimono sempre un domanda culturale innovativa. Sebbene non siano auspicabili politiche di integrazione, l'incontro di comunità di diversa tradizione culturale contribuisce comunque a modifiche nella identità culturale di tutte le comunità che si incontrano o si scontrano.

Le evidenze empiriche di una relazione tra fasi di sviluppo e flussi della mobilità umana sono state, tra le altre, evidenziate dalle ricerche applicate alle Isole Baleari da Salvá Tomás (2002). Questo studioso individua sette fasi di sviluppo economico che fanno riferimento ad altrettante fasi di crescita, crisi e consolidamento del settore turistico. A ciascuna di queste fasi che individua flussi distinti di mobilità umana prevalentemente di consumo è possibile abbinare altrettante fasi in cui invece i flussi della mobilità sono finalizzati alla produzione. I flussi provenienti dai paesi europei sono attratti prevalentemente da attività di consumo come il turismo e il tempo libero, il turismo di lungo periodo, la proprietà delle seconde case, il

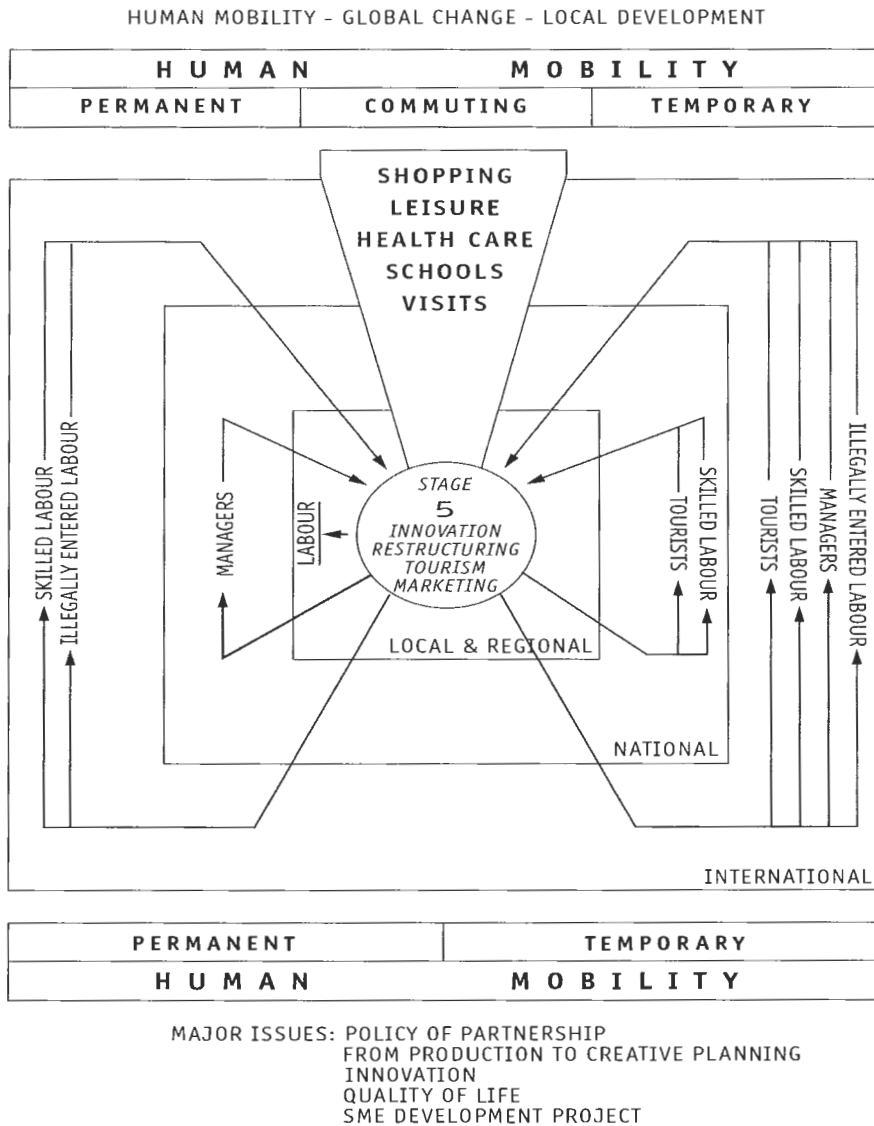


Fig. 4. La mobilità umana e lo sviluppo locale in una fase di innovazione, ristrutturazione e promozione turistica.



trascorrere di lunghi periodi durante il pensionamento. A queste tipologie di flusso si aggiungono anche quelle legate ad attività produttive legate al turismo, alle vacanze e al tempo libero, o all'assistenza professionale nel campo della consulenza immobiliare e finanziaria, e dell'assistenza sanitaria. La piramide dell'età dei residenti provenienti dalla Germania, per esempio, è caratterizzata dalla presenza maggioritaria di individui con età compresa tra 50 e 64 anni di età, con una significativa presenza anche per le età comprese tra 30 e 50 anni ed una generale prevalenza del sesso femminile. I flussi provenienti dai paesi in via di sviluppo sono invece piuttosto attratti da attività di produzione, sebbene anch'essi contribuiscano ad attivare altri flussi, sebbene minoritari, legati al consumo, quindi alla visita di parenti ed amici ed in generale ai ricongiungimenti familiari. Nel caso dei residenti provenienti dai paesi africani la piramide dell'età indica una prevalenza di individui con età compresa tra 30 e 40 anni ed una maggiore presenza maschile superiore di tre o quattro volte a quella femminile. Una analoga analisi è stata effettuata nella Valle del Sangro analizzando i flussi di migrazione internazionale in rapporto alle fasi di sviluppo economico dell'area (Staniscia 2005). Nel delinearne le conclusioni del suo studio B. Staniscia (2005) riferisce di un modello di attrazione migratoria basato su due principali caratteristiche, l'economia locale, capace di offrire possibilità di lavoro per personale non specializzato e per managers e imprenditori, e la comunità locale assai ospitale e quindi capace di offrire rifugio a flussi migratori, non necessariamente legali, provenienti dai paesi del Mediterraneo.

Il tentativo di porre in un modello riassuntivo la relazione tra le fasi di sviluppo locale e i diversi tipi di mobilità umana è stato realizzato in un recente studio (Montanari 2005). In questo lavoro i flussi di mobilità sono stati catalogati secondo tre livelli spaziali, la dimensione locale, quella nazionale ed europea, e quella internazionale extraeuropea, e tre modalità di permanenza, *commuting*, *temporary* e *permanent mobility*. Secondo queste caratteristiche i flussi sono stati distinti in flussi in uscita e flussi in entrata. Nella Figura 4 è stata riportata a titolo esemplificativo la fase di sviluppo che fa riferimento allo strengthening del settore produttivo. In questa fase i flussi prevalenti sono ancora in entrata come si può verificare dalla colorazione delle entità vettoriali. In una fase successiva caratterizzata dalla introduzione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e dei servizi al settore produttivo i flussi in entrata e in uscita risultano maggiormente equilibrati dal

punto di vista quantitativo, mentre vi è la necessità di una maggiore capacità di attrazione in termini qualitativi.

Un'agenda per la ricerca

Il Gruppo di ricerca su "Cambiamenti globali, sviluppo locale e mobilità umana: modelli di governance" ha sviluppato un programma di lavoro che prevede tre fasi, una fase teorica, una fase di analisi territoriale ed infine una fase di proposta metodologica (Fig. 5). L'analisi territoriale avviene su tre livelli distinti, macro, meso e micro a seconda dei livelli di applicazione. Questo contributo presenta la logica di queste tre fasi e mette in risalto alcuni problemi che sono stati analizzati, dibattuti e di cui si propongono alcuni elementi per una ulteriore discussione e per un ulteriore approfondimento che fanno riferimento, rispettivamente, alla fase di approccio teorico, di applicazione a livello di meso e micro area, e di proposta metodologica. Ci si è ripromessi di verificare e di approfondire, da un lato, fino a che punto la mobilità umana contribuisca alla crescita produttiva a livello locale e, dall'altro, quanto la crescita produttiva costituisca uno stimolo per la mobilità umana, sia quella generata dal consumo che quella finalizzata alla produzione. La mobilità umana, quindi, riesce ad esprimere in modo sintetico le principali tipologie di situazioni socioeconomiche

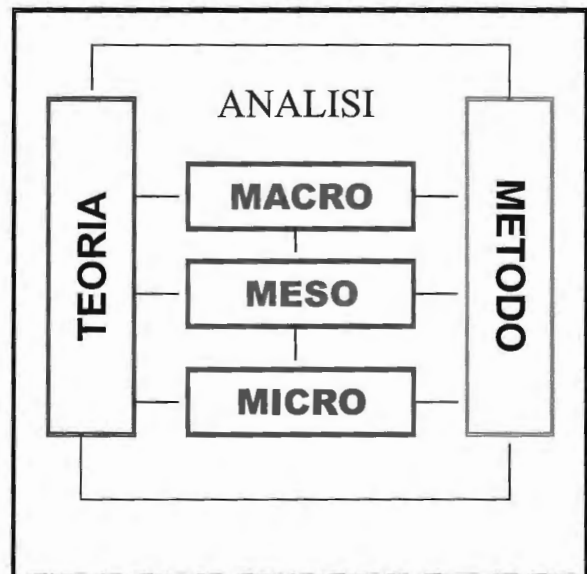


Fig. 5. Schema di lavoro della Unità Operativa "Cambiamenti Globali, Sviluppo Locale e Mobilità Umana. Modelli di Governance".

sia sotto forma di flussi temporanei o permanenti che di pendolarismo.

L'obiettivo del Gruppo di ricerca è di studiare i rapporti tra lo sviluppo locale e la mobilità umana che questo genera e contemporaneamente verificare quanto dello sviluppo locale è favorito o ostacolato dalla mobilità umana. Quindi si tratta di mobilità umana e non già esclusivamente di flussi turistici e di flussi migratori. Sullo sfondo vengono considerati i movimenti delle imprese e dei capitali e i processi di *deconcentration* che caratterizzano le più recenti fasi di sviluppo sociale ed economico. In primo piano nella ricerca è considerata la realizzazione dei processi di *governance* e il ruolo di questa nelle relazioni tra sviluppo locale e mobilità umana. Nell'ultimo decennio numerosi studiosi di scienze sociali hanno messo in evidenza la centralità del territorio nel processo di sviluppo economico e quindi hanno riportato l'attenzione sulla necessità di aggiungere ai modelli esplicativi le variabili dello "spazio" e del "tempo". Nel riflettere sulla evoluzione del concetto di sviluppo locale si fa riferimento ad un processo produttivo che oltre al prodotto è in grado di riprodurre tutte le condizioni della sua continuazione, nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile. Dall'altro canto anche alcuni degli studi elaborati nell'ambito del Progetto Globility assegnano alla dimensione locale un ruolo centrale per la mobilità umana in quanto nodi di reti globali, parte quindi del processo di sviluppo locale.

La parte teorica (Tab. 4) troverà una sua applicazione pratica in alcuni casi di studio, come potranno essere le verifiche su una grande area metropolitana come quella di Roma, un'area di sviluppo locale come quella della Val di Sangro, una potenziale area di sviluppo locale, come quella della Maiella, a carattere prevalentemente turistico ma in cui opera anche un consolidato Consorzio Industriale. In tutte queste aree è in fieri un processo di *deconcentration*, sia interno che esterno. Sebbene in questi casi il processo evolutivo ha raggiunto differenti fasi di sviluppo, il processo è sufficientemente articolato per consentire la selezione di sufficienti elementi sia di riferimento all'approccio metodologico che di confronto con altri casi di studio internazionali. I processi di *governance* verranno invece studiati mediante l'applicazione di metodi soggettivi, i cui risultati verranno gestiti mediante l'uso di un *Geographic Information System* (GIS) supportato da un *Decision Support System* (DSS) su base spaziale.

L'approfondimento delle tematiche metodologiche avverrà anche attraverso il confronto con la cultura geografica internazionale che trova natu-

rale collocazione nell'ambito delle attività di ricerca della IGU e specificamente nei lavori delle Commissioni "*Global Change and Human Mobility (Globility)*", "*Geography of tourism, leisure and global change*", e "*Local Development*". In particolare vengono seguiti in modo attivo i lavori di *Globility* che già da tempo ha considerato lo sviluppo locale come una dimensione ottimale per esaminare la mobilità umana da un punto di vista quantitativo e qualitativo. Tramite *Globility* sarà anche possibile avere il contributo sia dell'esperienza dei paesi del Nord che di quelli del Sud del mondo.

Bibliografia

- Associazione Interessi Metropolitan (1999) *Africa a Milano. Famiglie, ambienti e lavori delle popolazioni africane a Milano*, Milano, Abitare Segesta Cataloghi.
- Fonseca M.L. (1999) "Immigration, social-spatial marginalisation and urban planning in Lisbon: challenges and strategies", in Aa.Vv., *Metropolis International Workshop, Lisbon, September 28-29, 1998, Proceedings* (Lisbona: Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento), 187-214.
- Ishikawa Y. e Montanari A. (a cura di) (2003) "The New Geography of Human Mobility. Inequality Trends?", *Vol 4 IGU Home of Geography Publication Series* (Roma: Società Geografica Italiana).
- Montanari A. (1994) "The Italian contribution to Cross-National Comparative Research. The RURE Programme", in L. Buzzetti, A. Celant, A. Montanari e C. Muscarà, *Restructuring Processes in Italy* (Roma: Società Geografica Italiana), 65-87.
- Montanari A. (1999) "La Geografia degli Squilibri: il Turismo, 1998", in *Annali del Dipartimento di Studi Geoeconomici, Statistici, Storici per l'Analisi Regionale*, pp. 73-97.
- Montanari A. (2005) "Human Mobility, global change and local development", in *BELGEO, Belgian Journal of Geography*, 1-2: 7-18.
- Montanari A. e Cortese A. (1993) "Third World immigrants in Italy", in R. King (a cura di) *Mass migrations in Europe: the legacy and the future* (London: Belhaven Press), 275-292.
- Montanari A. e Salvá Tomás P. (guest editors) (2005) "Human Mobility in a Globalising World", in *BELGEO, Belgian Journal of Geography, numero monografico*, 1-2.
- Staniscia B. (2005) "Economic Development and International Migration in the Sangro Valley, Abruzzo, Italy", in *BELGEO, Belgian Journal of Geography*, 1-2: 199-213.
- Vandermotten Ch., Van Hamme G., Medina Lockhart P. e Wayens B. (2004) "Migrations in Europe. The four last decades", in *Vol 5 IGU Home of Geography Publication Series* (Roma: Società Geografica Italiana).
- White P. (2002) "Migration and Mediterranean urban societies: policy context and concerns", in M.L. Fonseca, J. Malheiros, N. Ribas-Mateos, P. White e A. Esteves (a cura di), *Immigration and Place in Mediterranean Metropolises* (Lisbona: Luso-American Foundation), 13-29.
- Williams A.M. e Hall M. (2002) "Tourism, Migration, Circulation and Mobility. The contingency of time and space", in C.M. Hall e A.M. Williams (a cura di), *Tourism and Migration. New relationships between production and consumption* (Dordrecht: Kluwer), 1-52.
- Williams A.M. e Montanari A. (1995) "Tourism Regions and Spaces in a Changing Social Framework", in *TESG - Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 86, 1: 3-12.



Note

* Il Gruppo di Ricerca è composto da Armando Montanari (coordinatore) e da Alessandro Addari, Francesco Crivelli, Simone Di Zio, Davide Festa e Barbara Staniscia, Università G. d'Annunzio, Chieti - Pescara. Fabio Sforzi, Università di Parma, partecipa alla ricerca per le tematiche riguardanti lo sviluppo locale.

¹ La Commissione è stata promossa e coordinata da Armando Montanari, presidente, e Yoshitaka Ishikawa, segretario.

² La proposta è stata approvata e finanziata dalla Commissione Europea, Direzione generale per il lavoro e gli affari sociali (ricerca n. VS/2001/0247).



Tab. 4. PRIN 2004. Agenda di lavoro della Unità Operativa "Cambiamenti Globali, Sviluppo Locale e Mobilità Umana. Modelli di *Governance*" costituita presso la Università G. d'Annunzio, Chieti-Pescara.

	Teoria	Contenuti	Luoghi/Scale	Strumenti
SVILUPPO LOCALE	a)Definizioni. Presa atto e revisione in chiave turistica. Crescita del territorio e cronistoria b)Modelli	Sviluppo locale e turismo	Meso (Abruzzo) Micro (subaree)	approccio metodologico di riferimento.
TERRITORIO	Definizioni	Squilibri: montagna-costa e territori intermedi	Meso (Abruzzo) Micro (subaree) in funzione campionaria	i risultati dell'analisi dei flussi della mobilità verranno utilizzati per identificare alcune variabili di un sistema per lo sviluppo locale (dimensione, componenti e funzioni economiche-sociali-ambientali, gestione della partnership)
ATTORI	Partnership e governance	Possibili forme di governance	Meso (Abruzzo) Micro (subaree)	Informazione di base per attivare il Sistema di supporto alle decisioni (DSS) del territorio identificato e da sottoporre a politiche di sviluppo locale. Il DSS verrà gestito, per una migliore efficacia, attraverso un GIS a base raster. Il GIS permetterà la costruzione di una serie di opzioni per supportare il decisore pubblico nelle fasi di a) decisione ex ante degli interventi e b) nella valutazione ex post dell'efficacia degli stessi
PROGETTO*	STL, best practice	Analisi delle proposte degli STL	Micro (subaree)	Le variabili economiche-sociali-ambientali verranno testate per la verifica di un proposto sistema turistico locale avente per riferimento il Parco Nazionale della Majella e la adiacente costa adriatica. Le variabili di riferimento, che vengono considerate tra 10 e 15, verranno applicate al territorio tramite un GIS
MOBILITÀ UMANA	Sviluppo locale e mobilità umana. Mobilità di capitali, merci e persone	Analisi quantitative e qualitative	Micro (Area metropolitana Chieti Pescara)	verifica dei flussi della mobilità umana (mobilità da produzione, mobilità da consumo, pendolarismo) in un'area di sviluppo locale (Val di Sangro, Chieti-Pescara, Isole Baleari) per identificarne gli aspetti qualitativi e quantitativi. A completamento dell'informazione fornita dai dati statistici pubblicati verranno elaborati i dati raccolti mediante interviste a testimoni privilegiati e questionari da somministrare agli stakeholders

* In Abruzzo i progetti di sviluppo che fanno riferimento ai Sistemi turistici locali non sono stati ancora adeguatamente sviluppati e quindi non vengono analizzati come modelli di eccellenza.

