

MEMORIE GEOGRAFICHE

Oltre la Globalizzazione Prossimità/Proximity

a cura di

Cristina Capineri, Filippo Celata,
Domenico de Vincenzo, Francesco Dini,
Filippo Randelli e Patrizia Romei



SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI

via S. Gallo, 20 - Firenze

2013

Prossimità/Proximity è un volume delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-908926-0-8

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

I lavori pubblicati in questo volume sono stato oggetto di un processo di referaggio di cui è responsabile il Comitato Scientifico delle Giornate di studio in Geografia Economica della Società di Studi Geografici

Comitato Scientifico

Cristina Capineri, Filippo Celata, Domenico de Vincenzo,
Francesco Dini, Filippo Randelli, Patrizia Romei

© 2013 Società di Studi Geografici

Via San Gallo, 10

50129 - Firenze

Printed in Italy

MEMORIE GEOGRAFICHE

Oltre la Globalizzazione Prossimità/Proximity

a cura di

Cristina Capineri, Filippo Celata,
Domenico de Vincenzo, Francesco Dini,
Filippo Randelli e Patrizia Romei



PRESENTAZIONE

Presentando le Memorie scaturite dalla Prima Giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione” del 2011, formulavo l’auspicio di procedere su indagini di quel tipo mediante l’individuazione di singole tematiche, di interesse per i geografi.

Ciò è stato reso possibile dall’entusiasmo e dall’opera di Cristina Capineri, Filippo Celata, Domenico de Vincenzo, Francesco Dini, Filippo Randelli, Patrizia Romei che hanno individuato nella “prossimità” la prima di quelle che spero una lunga serie di “parole” che guideranno le prossime Giornate di studio annuali promosse dalla Società di Studi Geografici e che costituiscono altrettante chiavi di lettura e di interpretazione dei fatti economici, di cui la geografia può contribuire nell’interpretazione territoriale.

Nel promuovere la Seconda Giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione” del 2012, nella locandina erano riportate sinteticamente alcune delle motivazioni che giustificavano la scelta e che mi sento di condividere.

Si ricordava infatti che la prossimità, in quanto attributo della distanza, è una qualità antica della geografia economico-politica, poiché alla base delle geografie pre-moderne, della transizione tardo-ottocentesca della Geografia a scienza positiva e della successiva convergenza verso le scienze sociali, segnatamente l’economia politica, con la variabilità della distanza che introduceva correttivi alla logica inflessibilmente a-geografica delle modellizzazioni del mercato. Quasi possedesse prerogative nascoste oltre alle palesi, è facile osservare che essa sta alla facilità del movimento in rapporto puramente coevolutivo: quando le economie di agglomerazione o le esternalità sono transitate in complessi produttivi de-territorializzati e in rete, ad esempio, vi si è semplicemente adeguata. Lo ha sempre fatto al variare dell’ampiezza delle aree di mercato, al modificarsi delle soglie dimensionali e delle relazioni geografiche dei fenomeni urbano-insediativi, al restringersi dei tempi di un intervento militare, e lo fa anche ora, quando le variabili di eco-sistema mostrano in modo sempre più chiaro la nostra appartenenza a una casa comune, che pure della prossimità intesa come breve distanza parrebbe essere il contrario.

Se questo è vero allora la prossimità non è soltanto una qualità antica della geografia economico-politica, ma un punto di osservazione essenziale della complessità dei fenomeni.

Mentre preparo queste poche righe di presentazione, sono però orgogliosa di anticipare che, se i nostri sforzi anche finanziari non saranno vanificati, il 2014 vedrà la pubblicazione dei risultati della Terza Giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione” del 2013, che sarà dedicata alla “resilienza”, ad opera dello stesso gruppo di geografi e di alcuni consiglieri della Società di Studi Geografici eletti nel marzo 2013.

Per questa ragione l'appuntamento editoriale è (o almeno spero) al prossimo anno!

Lidia Scarpelli

Presidente della Società di Studi Geografici

Firenze, settembre 2013

INTRODUZIONE

Quando il Comitato scientifico, ossia il gruppo dei geografi economisti del “sistema” della società di Studi Geografici (il Consiglio e la redazione della Rivista Geografica Italiana), integrato da Cristina Capineri, si interrogò sulla tematizzazione di un convegno che avesse in obiettivo di stimolare il dibattito geografico-economico italiano e la sua proiezione internazionale, fu abbastanza naturale che la scelta cadesse sulla cosiddetta globalizzazione. Si era nel 2011, la crisi immobiliare americana avviatasi nel 2007 aveva già causato il collasso dei mercati finanziari internazionali, e la penuria di capitali stava da tempo inceppando le reti globali di produzione e di scambio. Forte era perciò la sensazione che il controverso processo di espansione dei mercati iniziato negli ultimi decenni del secolo scorso fosse giunto a un punto di svolta e che perciò, oltre a fare il punto sui processi di ristrutturazione del recente passato, fosse opportuno cercare di truardare il futuro. La crisi si stava infatti muovendo, come sempre, in modo geograficamente vario, e aveva morso in particolare la ricca zona-euro, con la conseguente crisi dei debiti sovrani. Nell’ottobre 2011 in cui si tenne l’incontro, non solo l’interesse, ma anche l’emozione dei geografi economisti era rivolta alla Grecia (“I mercati *contro* la Grecia”, il corsivo è nostro, titolavano i giornali), e di lì a un mese l’Italia avrebbe incaricato un governo tecnico di salvezza nazionale. “Oltre la globalizzazione”, dunque, fu un’etichetta da considerare retrospettivamente pertinente, che da un lato teneva nel proprio perimetro la dimensione empirica di importanti processi di transizione, e dall’altro suggeriva che, in un tale quadro di mutamento, la sensibilità geografica dovesse interrogarsi anche sulle modalità di lettura dei fenomeni, sui metodi, sulle basi concettuali di modelli interpretativi che in quegli anni si erano andati considerevolmente modificando.

Questa esigenza di alimentare il dibattito sollecitando la ricerca e le applicazioni empiriche (sulle imprese e i mercati, le reti, le economie regionali, gli ambienti innovativi, la relazione con il capitale naturale, il territorio, il fenomeno urbano) e insieme lo sforzo di approfondimento teorico, questa duplice esigenza dicevamo si è riproposta al Comitato scientifico nel 2012, quando si è trattato di dare veste

permanente alla giornata di studio, con la scelta di riproporla a cadenza annuale. L'elemento di serialità, a testimonianza della continuità della riflessione, è parso naturale fosse il perimetro a suo tempo individuato, l'etichetta "Oltre la globalizzazione". L'elemento di singolarità nella tematizzazione di ciascuna giornata doveva dal canto suo avere caratteri peculiari, e soprattutto assumere la veste di un comun denominatore in grado di manifestarsi saliente tanto nella dimensione teorico-concettuale, quanto nelle diversificate declinazioni della ricerca empirica. Dire a questo punto che l'eterno fattore della "Prossimità" sia emerso in modo naturale è forse eccessivo, ma tutto sommato anche questa volta appropriato. Non solo perché, apparentemente minacciata dal salto tecnologico che sta alla base della "globalizzazione", ne è risultata invece un elemento dirimente dell'efficacia delle *performances* delle economie regionali; e neppure perché, va detto, è un termine *up to date*, tanto che lo si trova trattato, con diverse sensibilità, da numerosi approcci scientifici extradisciplinari; ma in ragione del fatto che proprio i nuovi vettori tecnologici e la demoltiplicazione geografica delle reti di transazione permettono di riclassificarne il contenuto ambiguo, e di arricchire di nuovi significati e nuovi versanti interpretativi la sua capacità di interferire, a ogni scala, sull'azione umana e sui processi economici e sociali.

Questa è dunque la tematizzazione offerta ai contributi della nostra comunità scientifica, con la scelta di un modello che proporrà ogni anno un diverso termine chiave con cui confrontarsi. E' impermeabile all'ambizione di costruire un nuovo vocabolario della geografia economica. Ha quella più modesta, però forse utile, di costituire un repertorio di come la nostra comunità scientifica, oggi, evolve il suo discorso disciplinare e si interroga, discutendoli o direttamente applicandoli, sui *lógoi* del proprio linguaggio.

Ottobre 2013

FRANCESCO DINI

Coordinatore del Comitato scientifico

LA PROXIMITY AL CONVEGNO DELLA SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI

1. INTRODUZIONE. - Geografia delle innovazioni, distretti tecnologici, *milieux innovateur*, poli di crescita, parchi tecnologici e molte altre realtà ancora emergono come contesti privilegiati quando si affrontano i processi di innovazione e la loro dimensione spaziale. Gli approcci e le metodologie sono spesso diversi ma comunque concordano sul fatto che la vicinanza gioca un ruolo chiave non solo nella diffusione delle innovazioni ma anche nelle scelte localizzative, nelle dinamiche relazionali e nelle performance economiche. La vicinanza o prossimità costituisce il nodo concettuale della ben nota prima legge di Tobler secondo la quale “Tutto è correlato con tutto, ma le cose vicine sono più correlate delle cose lontane” anche se la vicinanza – qui proximity – può manifestarsi in modi assai diversi in funzione della tipologia di relazione a cui si fa riferimento e della scala alla quale tali relazioni si manifestano: prossimità culturale, sociale, cognitiva, organizzativa e così via. Tuttavia il filo rosso sta nel contenuto della relazione che determina la scala, da quella locale a quella globale, della prossimità: il contenuto che oggi assume una rilevanza fondamentale è soprattutto quello informativo rispetto a quello materiale delle merci e delle persone che in passato rendeva interessante lo studio dei flussi e della loro intensità e direzione. Se le conoscenze codificate viaggiano a scala globale grazie a mezzi di comunicazione sempre più veloci e pervasivi, quelle tacite e radicate rispondono ancora alle logiche di rete dei sistemi territoriali di riferimento e a quelle “atmosfere” che caratterizzano i luoghi.

La giornata di studi organizzata dalla Società di Studi Geografici ha come protagonista proprio la *proximity* e l’obiettivo di questo contributo è quello di presentare in modo molto semplice e sicuramente non esaustivo le posizioni e le percezioni degli studiosi intervenuti sul tema in oggetto. A tale scopo è stato predisposto un questionario

articolato in sei domande poi sottoposto ai partecipanti e i cui risultati sono qui di seguito presentati.

2. DALLA PROXIMITY QUOTIDIANA ALLA PROXIMITY SCIENTIFICA. - Il questionario proposto ai partecipanti è stato articolato in sei parti che riguardavano la percezione della prossimità nel viver quotidiano, la declinazione della prossimità adottata nelle analisi scientifiche, la scala e gli ambiti di riferimento, i tratti salienti della prossimità e la letteratura di riferimento. In particolare i partecipanti hanno risposto alle seguenti sei domande.

- 1) *La proximity quotidiana.* L'obiettivo di questa domanda era quello di investigare a quale prossimità ci si riferisce nella vita di tutti i giorni e in particolare in relazione a sicurezza, salute, professione, parentela, cibo.
- 2) *Le declinazioni di prossimità.* L'indagine qui intendeva rilevare quale declinazione di prossimità era rilevante negli ambiti di studio. Sono stati sottoposti alla scelta dei partecipanti i seguenti campi: prossimità fisica, legata al concetto della distanza; prossimità cognitiva basata su capacità specifiche localizzate come la conoscenza tacita territorialmente definita; prossimità organizzativa associata prevalentemente alla organizzazione delle attività economiche, per lo più industriali; prossimità culturale, basata su framework culturali comuni che facilitano lo scambio, il trasferimento, il coordinamento attraverso reti informali di attori locali.
- 3) *Alcune proprietà della prossimità.* Il quesito ha valutato le opinioni su alcune definizioni raccolte dalla letteratura sul tema. Le definizioni proposte sono state le seguenti:
 - a. Il ruolo della prossimità varia a seconda della natura della conoscenza trasmessa: pubblica vs privata; teorica vs applicata; tacita vs codificata.
 - b. Il ruolo della prossimità varia in funzione dei canali di diffusione della conoscenza (face-to-face, virtuali, istituzionali).
 - c. Le virtù illimitate della proximity si colgono soprattutto nei sistemi locali (qui generalmente intesi) di innovazione.
 - d. La prossimità fisica non serve perché a livello locale le interazioni, che costituiscono l'azione "locale", sono naturali, primordiali e perfino automatiche.

- e. La prossimità si fonda sulla conoscenza tacita, che è dinamica e non immobile, legata ai soggetti, dipendente dal contesto, localizzante e socialmente accessibile solo attraverso l'interazione fisica.
- f. La prossimità può produrre anche un effetto negativo (effetto di lock-in) nel caso in cui le reti locali escludono gli outsider.
- g. E' la prossimità di relazione (sia face to face che a distanza), o meglio le routine organizzative e le pratiche sociali degli attori coinvolti in un'iniziativa comune, piuttosto che la prossimità geografica a costituire l'architettura "soft" dell'apprendimento.
- h. La prossimità funziona in relazione ad innovazioni di tipo incrementale che seguono traiettorie precise e non in relazione ad innovazioni radicali.
- i. La specializzazione settoriale permette di cogliere meglio i vantaggi della prossimità piuttosto di quella intersettoriale. Ovvero le conoscenze si trasmettono più facilmente all'interno di uno stesso mondo professionale (anche se a distanza) invece che tra mondi diversi (anche se prossimi).
- j. Troppa prossimità e poca prossimità sono entrambe negative per il processo di *learning* e di innovazione.
- k. E' preferibile una dialettica permanente, nell'economia spaziale, che rende gli *outcomes* geografici come una strada a doppio senso, tra localizzazione e diffusione, e non come una autostrada a senso unico verso la dispersione.
- l. Le relazioni tra scienze (R&D, università, ecc.) e industria sono fortemente sensibili alla prossimità ma non sono esclusive della scala locale.
- m. La prossimità geografica, per essere benefica, deve associarsi a un certo numero di condizioni organizzative particolari (canali di trasmissione delle innovazioni e della conoscenza, interazione tra attori, processi cooperativi) come pure alle istituzioni locali che giocano il ruolo di incitamento e di accompagnamento.
- n. Il peso del passato: la prossimità organizzativa non ha necessariamente una base locale. Le relazioni preesistenti sono le più forti ed è solo nel caso in cui prossimità geografica e prossimità organizzativa coincidono che le politiche possono favorire lo sviluppo tecnologico regionale e la concentrazione spaziale di innovazioni e conoscenze.

- o. In molti casi sembra che, nonostante la diffusione delle ITC, la prossimità svolga ancora un ruolo importante e che i contatti face-to-face sono sempre più necessari (soprattutto nel caso di processi di innovazione costante).
 - p. La prossimità fisica supplisce alla debole capacità organizzativa, interna ad un'impresa/un sistema, di adottare e assorbire innovazione.
 - q. L'importanza della prossimità fisica dipende dalla complessità del progetto (ovvero da quanta informazione tacita vi è contenuta) e dal contesto-socio territoriale (gradi di distanza fisica e culturale coinvolte).
- 4) *La scala di analisi.* Il quarto quesito si riferiva alla scala di analisi utilizzata prevalentemente nelle ricerche dei partecipanti. Sono state proposte le seguenti: sistemi locali (industriali o altro), aree metropolitane, tecnopoli/*science parks*, aree di confine, reti globali, cyberspazio.
- 5) *I temi affrontati nell'ottica della prossimità.* Il questionario qui chiedeva per quali dei seguenti temi era stato utilizzato il concetto di prossimità: innovazione incrementale, innovazione radicale, agglomerazione, conflitto, comportamento cognitivo, politiche che favoriscono l'innovazione alla scala locale, *spill over* tecnologici, sinergie locali per la diffusione di innovazione, modalità di trasmissione dell'innovazione e dell'informazione, *community of practice*, identità culturale, reti urbane, reti di impresa, valutazione della capacità di assorbimento della innovazione, la dimensione temporale degli effetti della prossimità

Infine l'ultimo quesito era rivolto alla raccolta di riferimenti bibliografici che i partecipanti consideravano illuminanti per affrontare il tema della proximity.

3. I RISULTATI DEL QUESTIONARIO: *SHADES OF PROXIMITY.* - L'analisi delle risposte raccolte da 62 partecipanti all'evento (su un totale 80) hanno permesso di delineare il profilo della prossimità condiviso dalla platea. La proximity nella vita quotidiana viene associata soprattutto ai legami di parentale e ai luoghi familiari e successivamente ai fastidiosi ma utili sensori che nelle autovetture ci avvertono della presenza di ostacoli in

fase di parcheggio. Solo per alcuni la prossimità viene associata alla scelta del cibo con riferimento alla filiera corta.

Per quanto riguarda le declinazioni della prossimità le posizioni si sono divise quasi a pari merito tra la prossimità cognitiva e culturale che fanno riferimento a patrimoni e risorse localizzati e la prossimità fisica che testimonia come la distanza ha ancora importanza nelle relazioni spaziali.

Il profilo della prossimità che è emerso dalle valutazioni si articola su alcuni punti principali che sono stati valutati come “molto importanti” e che fanno riferimento a dialettiche multiscalarari rendono “gli outcomes geografici come una strada a doppio senso tra localizzazione e diffusione”; alle routine organizzative e alle pratiche sociali degli attori coinvolti in un’iniziativa comune che costituiscono l’architettura “soft” dei processi di apprendimento; alla complessità dei fenomeni o progetti oggetto di indagine che richiedono prossimità in maniera proporzionale proprio alla complessità stessa del fenomeno o progetto analizzato; alla necessità di canali di trasmissione della conoscenza e delle innovazioni e di politiche adeguate che permettono di mettere a frutto i vantaggi della prossimità.

Le scale privilegiate sono quella urbana e quella dei sistemi locali, ovvero ambiti in cui la concentrazione degli attori e la prossimità fisica trovano la loro manifestazione più apparente. Cyberspazio e aree di confine seguono a ruota nelle applicazioni sviluppate dai partecipanti.

Per quanto riguarda gli ambiti privilegiati emergono le reti urbane e le aree metropolitane, seguite dalla identità culturale e territoriale e dalle politiche di innovazione.

Infine la letteratura che fa scuola sui temi della prossimità include gli scritti di Boschma (2005) e di Storper (2011) seguiti da quelli di Camagni (2004), Ghemawat (2001) e Sassen (2008).

BIBLIOGRAFIA

ALLAIN R., (2005), “Ville et proximité. Le point de vue d’un géographe-urbaniste”, *Proximité*, 77, pp. 129-136.

- BOSCHMA R., (2005), "Proximity and innovation: a critical assessment", *Regional Studies*, 39(1), pp. 61-74.
- CAMAGNI R., (2004), "Uncertainty, social capital and community governance: the city as a milieu, in CAPELLO R., NIJKAMP P.,(a cura di), *Urban dynamics and growth: advances in urban economics*, Amsterdam, Elsevier, pp.121-152.
- CAMAGNI R., (2009), "Per un concetto di capitale territoriale", in Borri D.,Ferlandino F. (a cura di), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni*, Franco Angeli, Milano, pp.66-90.
- GHEMAWAT P., (2001), "Distance still matters. The hard reality of global expansion", *Harvard Business Review*, pp. 137-147.
- HARVEY S., 2005, "Territory, proximity and spatiality: the geography of international conflict", *International Studies Review*, 7, pp.387-406.
- LAZZERONI M., (2004), *Geografia della conoscenza e dell'innovazione tecnologica*, Franco Angeli, Milano.
- MASSARD N., Torre A.,2004, "Proximité Géographique et Innovation", in Pecqueur B., Zimmermann J.B. (a cura di), *Economie de Proximités*, Hermès, Parigi, pp.
- MORGAN K., (2004), "The exaggerated death of geography", *Journal of economic geography*, 4, pp. 3-21.
- PORTER M. (2000), Locations, clusters and company strategy, in CLARK et al. (a cura di), *The Oxford handbook of economic geography*, Oxford U. Press, Oxford.
- RALLET A. , TORRE A. (2001), "Proximité Géographique ou Proximité Organisationnelle ? Une analyse spatiale des coopérations technologiques dans les réseaux localisés d'innovation", *Economie Appliquée*,1, pp.147-171.
- SASSEN S., (2008), *Territorio, autorità, diritti: assemblaggi dal medioevo all'età globale*, Mondadori, Milano.
- STORPER M., (2011), "Why do regions develop and change?", *Journal of Economic Geography*, 11, pp. 333-346.
- STORPER M., VENABLES A.J., (2004), "Buzz: Face-to-face contact and the economy", *Journal of Economic Geography*,4, pp. 351-370.

SUMMARY. - The workshop organized by the Society for Geographical Studies focused on the issue of proximity. The aim of this paper is to present the results of survey on the opinions, perceptions, research practices of workshop participants. For this purpose, a questionnaire has been prepared "Shades of proximity" articulated in six questions that concerned the perception of proximity in daily life, the declination of the proximity concept adopted in scientific analysis, the scale and context, the salient features of proximity and reference literature.

Sessione 1

Ambiente

IL SOLE PROSSIMO VENTURO: IL TERRITORIO ITALIANO E
L'IMMAGINE DELLA TECNOLOGIA SOLARE⁽¹⁾.

1. PREMessa. - Nell'ultimo decennio, in Italia il sistema fotovoltaico⁽²⁾ è stato incentivato con un importante stimolo economico che ha spostato sugli aspetti meramente finanziari e produttivi l'interesse all'innovazione (ON-RE, 2013, *passim*), ponendo in ombra le sue caratteristiche di metodo complementare ai tradizionali, per produrre energia nel rispetto dell'ambiente. Da ciò derivano alcune "deformazioni" dell'impiego del FV nel nostro Paese. La grande diffusione, avvenuta sotto la spinta dell'incentivo, ha, per molti aspetti, limitato la creatività e la capacità progettuale che avrebbero dovuto concentrare l'attenzione dei produttori sulla realizzazione di sistemi specificamente pensati per l'Italia, col minimo impatto sul paesaggio. Tale attenzione non è stata posta. La diffusione di sistemi FV si è, anzi, sviluppata in "parchi fotovoltaici" di tutta visibilità, spesso collocati in aree di interesse paesaggistico. L'*establishment* culturale, uniformemente, oggi dichiara di essere in disaccordo con questo atteggiamento, ma ormai il danno culturale è fatto e molta parte delle energie (che avrebbero potuto essere profuse per approfondire un "metodo FV italiano", che privilegi l'integrazione totale nel contesto), non è stata attivata. Va, peraltro, ricordato che «Attualmente l'energia FV rappresenta una risibile parte di quella prodotta al mondo, stimabile in meno dello 0.05% pari a oltre 70 GW [...] il 75% di questi installati prevalentemente nel territorio della UE, dove l'energia generata da FV raggiunge il 3% di quella prodotta, molta per autoconsumo nel settore residenziale. I Paesi UE che vantano la maggior produzione si suddividono in quelli che hanno iniziato per primi, spinti da una forte motivazione ambientale, indipendentemente da quanto

⁽¹⁾ Il lavoro è frutto di stretta collaborazione; si possono, tuttavia, attribuire i parr. 1 e 3 ad Anna Rosa Candura e il par. 2 ad Orio De Paoli.

⁽²⁾ D'ora in poi, anche FV.

siano soleggiati, come Germania, Belgio, Repubblica Ceca, e in quelli favoriti proprio dall'esposizione solare, come Italia e Spagna, sviluppi favoriti in tutti i casi da incentivazioni governative [...]. Nel caso della Germania, seguita da Italia, Spagna e Svizzera, l'investimento si è reso doppiamente profittevole, [...] oltre a essere aumentata la sostenibilità ambientale del Paese, è cresciuta quella economica grazie a una raggiunta capacità di sviluppo di una intera filiera produttiva e culturale [...]» (Andreolli, 2013, p. 21). Simili osservazioni ci vengono dai produttori: «The year 2012 was another historic one for solar (PV) technology [...]. The world's cumulative PV capacity surpassed the impressive 100-gigawatt (GW) installed electrical power mark, achieving just over 102 GW. This capacity is capable of producing as much annual electrical energy as 16 coal power plants or nuclear reactors of 1 GW each. Each year these PV installations save more than 53 million tons of CO2.» (EPIA, 2013, p. 6). Non va trascurata, infine, l'ampia varietà del potenziale d'irraggiamento del territorio italiano «Al fine di valutare la producibilità di un impianto di generazione fotovoltaica è importante conoscere le caratteristiche di irraggiamento del sito prescelto. Il territorio italiano presenta un'ampia varietà del potenziale di irraggiamento, come riportato nella carta della radiazione totale annua incidente su un piano orizzontale redatta dalla European Commission [...]» (Maccioni e Benvenuti, 2013, pp. 27-29, *passim*; si vedano le carte 2.1 e 2.2, rispettivamente alle pp. 28 e 29).

2. RECENTI SVILUPPI IN ITALIA. - «L'Italia è varia, non complessa. Cambia da un chilometro all'altro, non solo nei paesaggi, ma nella qualità degli animi; [...]» (Piovene, 1957). Le parole di Piovene ancor oggi sono un adeguato *incipit* all'analisi di un'innovazione, poiché colgono l'articolazione emotiva della mentalità italica, ricca di idee e di curve esistenziali, sempre pronta al commento come alla polemica. «[...] ogni regione italiana attua propri regolamenti che possono derogare o inasprire ulteriormente le restrizioni [...] La difficoltà maggiore [...] è che la valutazione d'impatto è soggetta ad un giudizio estetico totalmente soggettivo.» (Andreolli, 2013, p. 29).

Nonostante l'Italia abbia primeggiato in Europa per l'installazione di FV nell'ultimo biennio, proprio l'aspetto della grande e rapida diffusione del sistema ha generato una sorta di deformazione culturale legata non tanto alla funzionalità, come già affermato, quanto alle implicazioni paesaggistiche. Nel nostro Paese, questa tecnologia si è diffusa

negli ultimi 10 anni (ON-RE, 2013, *passim*), mentre in gran parte del Nord Europa è in uso già da lungo tempo («Tra il 2007 e il 2011 il mercato pubblico degli impianti FV ha raggiunto la considerevole cifra di 4 miliardi di euro dei quali il 73% è rappresentato da operazioni svolte attraverso questo tipo di *partnership* [...]»; Zeroemission, 2012). L'impiego di tali tecnologie, peraltro, in Italia è differente rispetto a gran parte degli altri Paesi (ON-RE, 2013, *passim*). Ciò dipende da ~~ad~~ un'eccessiva convenienza degli incentivi, che si sono rivelati un *business* per chi avesse i mezzi per creare grandi impianti, arrecando al territorio modifiche negative.



Impatto sul paesaggio del Salento di un intervento realizzato con limitata attenzione alle caratteristiche ambientali del territorio (www.casolenostrea.org).

Tale situazione deriva da un corpo normativo antiquato, relativo alla prima fase della diffusione del FV, durante la quale era necessario imprimere un forte impulso alla tecnologia. Gli interessi che hanno spinto i governi ad incentivare le fonti rinnovabili sono legati all'adempimento del protocollo di Kyoto (EPIA, 2013). Rispetto alla Germania, *leader* da oltre un decennio nel mercato FV, l'Italia nel 2011 ha installato il triplo della potenza; sono, infatti, stati superati i 10.000 MW di potenza FV installata sul territorio nazionale, grazie agli incentivi del Conto Energia⁽³⁾ (Maccioni e Benvenuti, 2013, *passim*).

⁽³⁾ Conto Energia è il nome comune assunto dal programma europeo d'incentivazione della produzione di elettricità da fonte solare mediante impianti fotovoltaici connessi alla rete elettrica (Ministero per lo Sviluppo Economico, 2012). Per approfondimenti, si veda, fra gli altri, il sito:

Oltre alle osservazioni fin qui proposte in merito alle implicazioni formali legate al processo di diffusione del FV, è necessario valutare anche gli aspetti legati alla permanenza sul territorio delle installazioni in termini di tempo e alla necessità di controllare i processi di dismissione al termine del loro impiego. Un pannello solare ha una durata di vita stimata di circa 25 anni; oltre tale periodo, non smette di funzionare, ma la sua resa diminuisce. Al termine del ciclo di vita, i pannelli divengono un rifiuto speciale da trattare. I moduli dei pannelli sono composti da numerosi elementi, fra i quali sostanze tossiche come rame, piombo, gallio, selenio, indio, cadmio e tellurio. Giunto alla fine della propria vita, il pannello richiede uno specifico metodo di riciclaggio, tanto che, per ottenere le incentivazioni nazionali, dal luglio 2012 il produttore dei moduli fotovoltaici deve aderire a un consorzio abilitato a garantire il riciclo dei sistemi. (Quinto Conto energia; Ministero dello Sviluppo Economico, 2012). Durante l'utilizzo, il pannello FV non comporta rischi per la salute umana; in questa fase, può essere considerato critico, soprattutto rispetto al già citato impatto sul paesaggio. Si pensi, ad esempio, alle città d'arte o al suolo agricolo. La tutela del paesaggio sarebbe garantita dall'integrazione architettonica dei pannelli negli edifici di nuova costruzione e dalla diffusione dei pannelli a film sottile. Un impiego strategico dei pannelli potrebbe essere l'installazione in aree marginali non utilizzate (terrazze, tetti di capannoni o pensiline)⁽⁴⁾. L'impatto sul paesaggio ha un forte legame con la cultura e la percezione della collettività, ma il danno visivo dei pannelli FV, confrontato con l'enorme quantità di energia fossile risparmiata in 25 anni di vita, si traduce in un notevole passo verso la tutela ambientale, con svariate tonnellate di Co2 non emesse a parità di energia prodotta.

Il 5% circa del territorio italiano è urbanizzato, quindi, ove s'iniziasse a coprire una parte dei tetti col FV, si produrrebbe abbondante energia; la domanda energetica è in costante crescita e saranno sempre necessari nuovi impianti ⁽⁵⁾. Grande importanza deve

http://it.wikipedia.org/wiki/Conto_energia.

⁽⁴⁾ Si veda il progetto di analisi delle aree peri-urbane (De Paoli, Candura, 2011).

⁽⁵⁾ È interessante rilevare come i contributi per le energie rinnovabili provengono da una quota che tutti paghiamo sulla bolletta elettrica (CIP6); forse sarebbe più corretto stabilire piccole quote per finanziare impianti familiari, stimolando la consapevolezza e l'acquisizione di stili di vita energeticamente sostenibili. Argomento importante, in materia di fotovoltaico, è la cosiddetta *Grid Parity* (GP) (si veda, a tal proposito, anche Andreolli, 2013, pp. 22-23, *passim*); si tratta di un insieme di condizioni economiche, caratterizzate dalla coincidenza del costo del kWh del fotovoltaico con il costo del kWh prodotto da fonti convenzionali per tutte le categorie di utenti e per tutte le fasce orarie. Ormai, è dimostrato come, per il traguardo della *Grid Parity*, non si debbano attendere decenni. Il Conto Energia, l'attuale sistema di

essere data, quindi, all'individuazione di territori nei quali sia più indicata l'installazione del FV, evitando l'alterazione eccessiva del paesaggio. Come si accennava sopra, si tratterebbe di sfruttare aree già compromesse. Osservando il paesaggio antropizzato, è possibile fare un computo delle superfici impiegabili a tale scopo, evitando le coperture nei centri storici, nei borghi montani e nei territori agricoli. In quest'ottica è corretto l'impiego delle coperture degli edifici terziari, molto diffusi sul territorio nazionale e, quasi sempre, poco significativi sotto il profilo paesaggistico (Candura e De Paoli, 2011, *passim*).

Tipiche dell'edilizia industriale, presenti soprattutto nelle nostre aree periferiche, sono le coperture *piane* e a *shed*. Diversi sono gli interventi, già realizzati in Italia, che utilizzano queste superfici e rappresentano una modalità sicuramente meno invasiva rispetto alle installazioni sul territorio naturale. I tetti a falda, il sistema di copertura più diffuso, sono potenzialmente adattabili all'integrazione fotovoltaica, a patto che siano correttamente orientati rispetto alla radiazione solare. Tuttavia, l'impiego di questo tipo di tetti può rivelarsi fonte di danni paesaggistici proprio per la peculiarità degli stessi tetti, in Italia quasi sempre in cotto, che (quando impiegati per ospitare il captatore fotovoltaico) ne denunciano la presenza come elemento estraneo. Ulteriori possibili strutture che possono ospitare le installazioni FV sono costituite da ponti e passerelle pedonali. Non sempre i risultati estetici derivati da queste applicazioni sono apprezzabili. Il collocamento va pianificato attentamente nella posizione e nella forma, onde evitare di compiere gravi errori e compromettere il paesaggio. Esempi significativi sono il discusso intervento sul ponte ferroviario londinese della stazione di Blackfriars e la passerella Kurilpa di Brisbane, in Australia.

Anche il nostro Paese sta iniziando ad impiegare le infrastrutture viarie, come quelle ferroviarie, per collocare impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili. Un esempio è costituito dalla nuova stazione di Porta Susa a Torino, inaugurata nel gennaio del 2013, che vanta un'installazione FV di quasi 400 metri di lunghezza nella copertura semitrasparente. L'installazione raggiunge una potenza di circa 600 chilowatt, sfruttando i due terzi della superficie trasparente.

sostegno al settore (che in altri Paesi dura da circa dieci anni) dev'essere visto come una condizione transitoria per permettere al fotovoltaico di entrare nel mercato dell'energia elettrica a pieno titolo. (Si veda, fra gli altri, anche il sito www.gridparityproject.it/).

3. ALCUNE RIFLESSIONI SULLA PROSSIMITÀ. - Nella storia dell'insediamento umano, il tetto ha subito trasformazioni a seconda dei territori, dei materiali disponibili e delle conoscenze acquisite dall'Uomo. La sperimentazione tecnologica può suggerire nuove forme che trascendano le esperienze consolidate. Il tetto inclinato (forma primordiale) è stato, quindi, diversamente progettato in base alle necessità costruttive, energetiche ed estetiche: alle tradizionali tegole in laterizio, ardesia, legno e metallo, si sono aggiunte le tegole fotovoltaiche, in cemento anti-smog e trasparenti. L'obiettivo di efficienza energetica edile si scontra, tuttavia, con l'architettura e la memoria storica e paesaggistica delle città italiane. Non tutte le soluzioni studiate hanno riscosso il medesimo successo, nonostante la cogente necessità di autosufficienza energetica. La ragione principale risiede nelle forme, che spesso non sono un'innovazione, ma un semplice compromesso tra ciò che è già stato accettato dalla nostra cultura e ciò che rappresenta la vera innovazione. Tegole e Lose fotovoltaiche sono solo alcuni degli esempi di dubbia resa estetica. Non va dimenticato, infine, che per quanto ben integrato, il FV (nella sua configurazione di base) si presenta di un colore tra il blu e l'azzurro, variabile in base alle forme ed ai materiali che lo costituiscono. Ciò rappresenta un evidente problema, soprattutto ove l'oggetto vada installato in contesti storici o rurali. «Esistono [...] comunità che non gradiscono la copertura di aree [...] molti Paesi hanno pubblicato indicazioni, come ad esempio l'Italia, dove il Ministero dello sviluppo economico [...] il 10 settembre 2010 ha emesso il decreto *Linee guida per l'autorizzazione degli impianti da fonti rinnovabili*, a cui sono seguite circolari di precisazioni. [...] ormai in ogni Paese [...] esistono norme e regole diverse per zone e aree geografiche; [...]» (Andreolli, 2013, pp. 26-27, *passim*). Più di ogni altra considerazione o dato, tuttavia, valga un significativo esempio di "impatto emotivo" del FV, rappresentato dalle reazioni degli abitanti di Loreto (Ancona) alla collocazione di una struttura nel centro storico (6). Tale aspetto, per quanto intriso di aspetti irrazionali poiché fortemente legato alla percezione, fa comunque parte della costruzione storica del paesaggio e non si può trascurare.

(6) «L'installazione è stata possibile con una semplice comunicazione al Comune [...]» La questione è molto articolata; per i dettagli della vicenda, si rimanda al sito <http://ilcentro.gelocal.it/pescara/cronaca/2010/12/23/news/pannelli-fotovoltaici-nel-bel-mezzo-del-centro-storico-1.4733248>



Esempio di collocazione di pannelli FV in un centro storico (ilcentro/geolocal.it)

BIBLIOGRAFIA (7)

- ANDREOLLI F., *Fotovoltaico di nuova generazione*, Palermo, Flaccovio, 2013.
- BAGLIANI M. e PIETTA A., *Territorio e sostenibilità: gli indicatori ambientali in geografia*, Bologna, Pàtron, 2012.
- BIANUCCI M., BONCI L., BOSIO A., LENTI C., ROMEO A. e ROMEO N. (a cura), *Tecnologie a film sottile per moduli fotovoltaici e prospettive di una start up*, Atti Conv. *Restauro, Paesaggio e Sostenibilità*, Rimini, 2005.

(7) www.gridparityproject.it/
www.enplusitalia.eu/v2/index.php/it/energia-rinnovabile/sole
www.enerpoint.it/sistemi/pannelli-fotovoltaici-esempio-7.php
www.cadoringroup.it/
www.lavorincasa.it/articoli/in/progettazione/aziende-green-italiane/
www.behance.net/gallery/Esempio-di-impianto-fotovoltaico-su-copertura-piana/3934691
www.dailyenmoveme.com/it/news/amianto/addio-amianto%E2%80%A6benvenuto-fotovoltaico
www.ilsole24ore.com/art/economia/2011-05-26/sorge-sole-agrovoltaico-134639.shtml?uuid=AaS7daD
www.edilportale.com/fotovoltaico/
www.zeroemission.eu/portal/news/topic/Fotovoltaico/id/16223/Fotovoltaico-boom-degli-impianti-pubblicoprivati
www.comune.oppeano.vr.it/public/files/press/manuale%20per%20fotovoltaico%20in%20Partenariato%20Pubblico%20Privato37664.pdf
<http://ilcentro.geolocal.it/pescara/cronaca/2010/12/23/news/pannelli-fotovoltaici-nel-bel-mezzo-del-centro-storico-1.4733248>
www.comune.oppeano.vr.it/public/files/press/manuale%20per%20fotovoltaico%20in%20Partenariato%20Pubblico%20Privato37664.pdf

- CANDURA A.R e DE PAOLI O., “Conservazione del futuro: fotovoltaico e tradizione paesaggistica mediterranea”, *Atti 16a Conf. Naz. Asita*, 2012, pp. 353-358.
- CANDURA A.R e DE PAOLI O., “Classificazione di aree periurbane per interventi ambientali”, *Atti 15a Conf. Naz. ASITA*, 2011, pp. 581-590.
- CCR (Camera di Commercio di Roma), *Manuale per fotovoltaico in Partenariato Pubblico Privato*, 2012 (comune.oppeano.vr.it).
- DE PAOLI O. e CANDURA A.R., “Aree periurbane ed espansione edilizia”, *Boll. AIC*, 143 (2011), pp. 111-126.
- DE PAOLI O., Poli e CANDURA A.R., “Energia del sole: paesaggi antropici e fotovoltaico”, in stampa *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 2013.
- DE PAOLI O. e Ricupero M, *Sistemi solari Fotovoltaici e Termici. Strumenti per il progettista*, Torino, Celid, 2007.
- EPIA (Europ. Photovoltaic Industry Ass.), *Global Market Outlook For Photovoltaics. 2013-2017*, Brussels, EPIA, 2013.
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, “Attuazione dell’art. 25 del DL 3 marzo 2011, n. 28, recante incentivazione della produzione di energia elettrica da impianti solari fotovoltaici (Quinto Conto Energia)”, *Gazzetta Ufficiale*, Suppl. Ord. n. 143, s. g. 159, 10-07-2012.
- MACCIONI L.M. e BENVENUTI G., *Progettazione di impianti fotovoltaici*, Palermo, Flaccovio, 2013.
- MERLO F., *Energie rinnovabili ed integrazione architettonica: un difficile compromesso*, Politecnico di Torino, 2012.
- ON-RE (Osservatorio Naz. Regolam. Edilizi per il Risparmio Energetico), *L’innovazione energetica in edilizia. Rapporto ONRE 2013*, a cura di Cresme e Legambiente, febbraio 2013.
- PIOVENE G., *Viaggio in Italia*, Milano, Baldini & Castoldi, 1993 (1a ed., Mondadori, 1957).

Anna Rosa Candura: Università degli Studi di Pavia- Dip. Studi Umanistici – Scienze Storiche e Geografiche

Orio De Paoli: Politecnico di Torino – DAD (Dip. di Architettura e Design)

RIASSUNTO. - In Italia, la rapida diffusione (negli ultimi anni) della tecnologia solare ha prodotto indubbi vantaggi sotto il profilo energetico, come pure una sorta di deformazione nella cultura ambientale. Tale deformazione consiste nell'approccio che parte dei progettisti ha adottato, occupandosi esclusivamente della funzionalità e della resa delle strutture di produzione energetica; ciò sta inducendo studiosi e cultori della materia ambientale a ri-considerare l'aspetto estetico e l'impatto dei dispositivi captanti sul paesaggio. Il contributo cerca di fornire spunti per ragionare sugli esempi, allo scopo d'individuare elementi di equilibrio fra aspetto e funzione.

SUMMARY. - The rapid spread (in Italy) of solar technology has developed, in recent years, a sort of cultural distortion. Some technicians are exclusively concerned with functionality and performance of these structures; some scholars are beginning to consider the aesthetic aspect and the negative impact on the cultural landscape. This paper seeks to provide a context for thinking about examples, in order to identify a balance between appearance and function.

“DOING THE RIGHT THING”: THE ENVIRONMENTAL BEHAVIOR OF CITIZENS-CONSUMERS IN DOMESTIC E-WASTE HANDLING

1. URBAN SOLID WASTE (USW) AND THE DRAMATIC CLIMB OF THE SMALL E-WASTE COMPONENT. - In recent years the e-waste issue has become a relevant field of analysis amongst several disciplines and research contexts. Indeed, this waste component presents a series of features that make it a very challenging topic at the political, social and environmental levels. First, out of the whole rate of urban solid waste, the e-waste component is comparatively the fastest rising, with an annual growth rate reaching around 3-5% in the EU (Gossart, 2011).

This statement is not neutral, but must be accompanied by a reflection on ICT production and consumerism. Indeed, the weight of e-waste produced is consistent with the contemporary lifestyles in western countries (Rojek, 2004; Gregson, 2007) where for several reasons – fashion, technological progress, economics and culture – consumers tend to buy and scrap electric and electronic devices very rapidly.

Moreover, e-waste is composed of toxic and valuable matter and its dismantling needs to be very thorough. Nevertheless, the environmental and human health problems affecting developing countries are widely notorious: the “developed” world illegally sends them a vast amount of e-waste every year (Basel action network, 2011).

Added to the sore of hazardous shipping, e-waste has begun to pose environmental problems in western countries as well. Poor handling is recorded as being quite common amongst users, and it is mostly represented by the simple abandonment of appliances in public spaces, and by a more hidden and private form of “misbehaviour” consisting of disposing of small devices in the general bin.

It is also very common for people to store their electronic devices at home, whether to use them “just in case” or because they do not know how to dismantle them. Even if this latter form of disposal due to procrastination does not make an impact on the

environment, it is interesting because it adds more details to this tricky and multifaceted topic.

Thus, based on the urgency of correctly weighing the e-waste issue, in 2003 the EU drafted the WEEE Directive that provides a series of e-waste management targets and values that the EU countries' legislation were supposed to achieve in 2004 (Unu, 2012). After its publication, the process by which EU national governments integrated the directive revealed a series of difficulties, oppositions and coordination problems amongst the various stakeholders involved in the e-waste management chain.

As the collection phase and consumers' awareness are two explicit focuses of the WEEE Directive, the general research aim of this proposal is to make a contribution to this field of studies in order to provide some insights on e-waste management that might be useful for policy makers in "solving the e-waste problem" (*Ibidem*).

2. WASTE HANDLING AND CONSUMERS' BEHAVIOR: THE CASE OF SMALL HI-TECH DEVICES. - The subject of this research is the behavior of consumers in handling small e-waste devices ⁽¹⁾ in the city of Milan ⁽²⁾. This is due to several features these EEA ⁽³⁾ have, as they are the most frequently subject to households' "misbehavior".

Small hi-tech products have a very short life span, few opportunities to enter into the second-hand market and a non-competitive cost of repairs. Furthermore, the design of these products is far from making them reusable. Again, in recent times, EEA began to be incorporated into more products, often just being a very small part of a larger overall product (e.g., toys) and thus posing a problem of awareness and perception amongst users. Small items have also had a more sluggish reception at the level of legislation and collection infrastructures. Finally, their size means that they are physically more likely to be discarded in the general bin (Darby & Obara, 2005).

Added to this is that the utility system afforded in the vast majority of western countries implies an active engagement of citizens in collecting small e-waste as they are not provided with a curbside service. This is a very important detail, as the practical and

(1) Notably, we refer to small domestic devices and other ICT products.

(2) It is necessary to highlight that e-waste statistics in Milan report a very low collection rate, even if the WEEE Directive was adopted in 2005, that is seven years before the beginning of this study.

(3) Electric and Electronic Appliances.

cultural relevance of domestic bins amongst households has already been recognised as strongly affecting recycling conduct (Chappels & Shove, 2002).

To carry out the study twenty interviews have been conducted among university students in Milan, as it was considered interesting to focus on a young population familiar with hi-tech products.

3. E-WASTE COLLECTION: A “MESO” PERSPECTIVE FOR A MULTISTAKEHOLDERS ISSUE.

- The theoretical perspective adopted for text analysis lies basically in the most recent works in sociology and cultural studies that focus on consumers' behaviour as the outcome of a social process strongly rooted in a specific space-time context ⁽⁴⁾.

This work sets out to stress the theory of practice (Bourdieu, 1977; Giddens, 1984; Schatzky, Cetina, & Savigny, 2001; Reckwitz, 2002; Warde, 2005) in order to interpret (e)waste disposal.

The idea involved is that behaviour can be understood on a “meso” level, between “agency” (psychological approach) and “structure” (institutional frame), as Giddens' structuration theory suggests (Giddens, 1984). Indeed, the focus is whatever social institutions (Douglas, 1990), domestic practices (Giddens, 1984; Schatzky, Cetina, & Savigny, 2001; Reckwitz, 2002; Warde, 2005; Shove, 2010a) and provision service (Spaargaren, 2011) impact on everyday choices, looking for the linkage between home-based individuals' conduct and the wider socio-technical surrounding (Shove & Pantzar, 2005; Hargreaves, 2011; Latour, 1998).

In general, “practice” is intended as a recursive series of actions people carry out, accomplishing a contextually subtle form of adaptive competence rather than a proper form of rational knowledge (Reckwitz, 2002). As this definition is still clearly insufficient, the studies of Shove and Pantzar (2005) proved useful for better defining the perspective adopted herein.

The authors propose to disarticulate the concept of “practice” into three components: images, artefacts and competences. The first term refers to the cultural meanings of an action in a specific context; the second relates to material objects with which consumers

(4) In this statement, the SPT literature has strongly shifted from the classical perspective on environmental conduct afforded by social psychology and quantitative sociology, which have tended to frame individuals' behaviour as if it were directly related to factors such as values, attitudes, sociodemographic features, knowledge, green activism, etc.

deal; and the last implies the skills required by the action to be accomplished ⁽⁵⁾. The idea is that certain practices involve a certain specific configuration of these three elements and as one changes, the configuration tends to take on a new shape ⁽⁶⁾.

Moreover, according to SPT literature, the concepts of “discursive” and “practical consciousness” (Giddens, 1984; Schatzky, Cetina, & Savigny, 2001; Hobson, 2003; Shove, 2010b) have been adopted in order to properly understand to what extent people act in a more or less environmental direction due to a certain underlying context that make some banal procedures rather difficult to achieve. Very briefly, the first term reminds us of what people might say on what He/She does (explaining reasons, intentions, values, etc.), whilst the latter refers to what people really do in a recursive manner and as a form of adaptive competence towards certain contexts, beyond the ability to argue.

All these theoretical tools have been made operative in the text analysis through a series of questions.

4. RESULTS FROM TEXT ANALYSIS. - Starting from the text analysis and according to the theory, different users’ profiles ⁽⁷⁾ have been defined depending on the e-waste disposal declared ⁽⁸⁾.

The analysis has been oriented toward establishing the linkages between individuals’ conduct and the socio-technical surrounding perceived by the target.

(5) For more in-depth information, see Shove & Pantzar (2005) and Hargreaves (2010).

(6) It is necessary to add that this work does not profess to consider e-waste collection as a routinary act, as general disposal is. Indeed, this component has to be treated by the way its handling is related to the broader domestic habits of respondents concerning environment and waste consideration, and time-space management. This is carried out in order to understand to what extent domestic e-waste represents a component in its own right out of the entire rate of Urban solid waste.

(7) The profiles inferred by text analysis are very conventional and are based on the prevailing dismantling choice. When a main way could not be identified, the respondent has been put into a “bridge-category”, noting which variables brought about different choices towards different objects. The three profiles considered are “proper dismantling”, which comprises users whose conduct is consistent with various services afforded; “improper dismantling”, which comprises users that have thrown e-waste into the general bin; and “alternative channels”, a residual category that considers users that have stocked their devices even if they are not working, and also those who declared they have not dismantled any appliances or that they have no memory of this theme.

(8) To describe the evidences resulted from the interviews It is necessary to fix first which definition of e-waste has been adopted to conduct the analysis. This specification is due to the fact that commonly consumers, for several reasons, tend to leave apart their hi-tech advices even when they are still in function. Thus, in order to simplify the focus, it was decided to consider dismantling behavior only for broken appliances no longer working for the purpose they had been bought.

What first emerged is that all students are quite totally unaware of small device dismantling ⁽⁹⁾, and this is true regardless of any concern shown for general waste and environment.

Moreover, whatever e-waste has been handled, users were unable to argue in depth on their conduct, as they simply had never before considered the problem. And this is a strong difference compared to general waste collection.

Furthermore, “good conduct” is strictly related to three dimensions: 1) an already direct experience with the provision system (as the “proper recyclers” live in small towns in the hinterland of Milan with no curbside service); 2) an overall good level of awareness in the household, as the issue is declared to be delegated to parents; and 3) the provision of information in a public/common situation where consumers were placed in a condition to apprehend what to do (hi-tech shops, public spaces with collection points, etc.).

At the level of “images” and “contextual meaning” of disposal, the e-waste component is almost inexistent, even if there is always the idea that this kind of waste must not be discarded in the general bin. Even so, this insight does not lead to proactive conduct in gathering information.

Moreover, hi-tech items prove to generate different conducts when they are perceived to have sentimental meanings, and this would explain part of the domestic stock, as they have memory hard-wares (e.g. mobile phones).

Compared to general waste, where the vast majority of respondents can easily provide a wide range of concepts, images, ideas, beliefs and knowledge, an e-waste component very rarely reminds users of any background, as they often declare to imagine the problem for the first time at the moment they are interviewed.

Added to this, the level of “objects” and “infrastructures” seems to reveal interesting insights. Indeed, users often adopt different conducts depending on the features of the object (size, affection, prevailing matters, etc.). This idea is related to the perception of a “lower impact of improper disposal if objects are small”.

Again, infrastructures seem to be considerably relevant, as when the system of provision is easily reachable or already experienced, its weight overcomes many other variables (green values, knowledge, environmental concern, etc.).

(9) On the contrary, informants have some general knowledge of handling large appliances.

Finally, at the level of “skills” users are very often completely incompetent when it comes to e-waste disposal, and - more interestingly - they declare they do not know how to dispose of their little devices, even when they have previously stated to have properly discarded them. “Habits” rooted in the domestic context (via parental awareness or a good link with the provision system) have made them able to correctly manage it, even if they do not focus their attention on that specific waste component.

Together with the analysis of “discursive” and “practical consciousness”, this evidence provides a good test for theory of practice. Indeed, as students cannot exactly say why they have behaved in a certain manner, they are not adopting a skill related to knowledge of that specific issue. On the contrary, they are applying a competence related to contextual “habits”, common sense or “practice”.

5. CONCLUSION. - This article has stressed the linkage between consumers' disposal choices and their socio-technical surroundings. The most important insights that emerged seem to confirm that an already developed experience with collection infrastructures makes a strong impact on green conduct - even if it implies a major effort put forth by users - overriding any other variable at stake. Moreover, the overall household and parental context strongly affects students' conduct.

Furthermore, whatever the behavior may be, none of respondents could easily argue their choices regarding e-waste disposal, and this is a good point compared to theory of practice, as people tend to reveal a form of contextual adaptation and cultural “habit” when handling domestic waste, rather than a specific competence and knowledge concerning this topic.

Moreover, the aspect of personal environmental values and attitudes proved to be completely weak in determining e-waste collection. Thus, the socio-technical context with respect to this waste component seems to have a greater weight than the values-attitude-concern model.

All these reflections will be integrated with other findings as this research is still a work in progress.

REFERENCES

BASEL ACTION NETWORK, *Turning back the toxic tide: 2011 Annual report*, available at

http://www.ban.org/wp-content/uploads/2012/11/BAN_2011AnnualReport_Final.pdf, consulted in November 2012.

- BOURDIEU P., *Outline of a Theory of Practice*, UK, Cambridge University Press, 1977.
- CHAPPELS H., SHOVE E., "The dustbin: A study of domestic waste, household practices and utility services", *International Planning Studies*, 4, 2002, n. 2, pp. 265–280
- DARBY L., OBARA L., "Household recycling behaviour and attitudes towards the disposal of small electrical and electronic equipment", *Resources, Conservation and Recycling*., 44, 2005, pp. 17–35
- DOUGLAS M., *Come pensano le istituzioni*, Bologna, Il Mulino, 1990
- GIDDENS A., *The constitution of Society*, University of California Press, 1984.
- GOSSART C., *Solve The E-Waste Problem (StEP). Green Paper*, United Nation University, 2011.
- GREGSON N., "Identity, mobility, and the throwaway society", *Environment and Planning D: Society and Space*, 25, 2011, pp. 682–700.
- HARGREAVES T., "Practice-ing behaviour change: Applying social practice theory to pro-environmental behaviour change", *Journal of Consumer Culture*, 11, 2011, n. 1, pp. 79–99.
- HOBSON K., "Thinking Habits into Action: the role of knowledge and process in questioning household consumption practices", *Local Environment*, 8, 2011, n. 1, pp. 95–112.
- LATOUR B., *La scienza in azione. Introduzione alla sociologia della scienza*, Torino, Edizioni di Comunità, 1998.
- RECKWITZ A., "Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing", *European Journal of Social Theory*, 5, 2002, n. 2, pp. 243–263.
- ROJEK C., "The Consumerist Syndrome in Contemporary Society An interview with Zygmunt Bauman", *Journal of Consumer Culture*, 4, 2004, n. 3, 291–312.
- SCHATZKY T. R., CETINA K. K., SAVIGNY E., *The Practice Turn in Contemporary Theory*, London, Routledge, 2001.
- SHOVE E., "Beyond the ABC: climate change policy and theories of social change", *Environment and Planning*, 42, 2010a, pp. 1273–1285.
- SHOVE E., *Comfort, cleanliness and convenience: the social organization of normality*,

Oxford, Berg, 2010b.

SHOVE E., PANTZAR M., "Consumers, producers and practices: Understanding the invention and reinvention of Nordic walking", *Journal of Consumer Culture*, 5, 2005, pp. 43–64.

SPAARGAREN G., "Theories of practices: Agency, technology, and culture. Exploring the relevance of practice theories for the governance of sustainable consumption practices in the new world-order", *Global Environmental Change*, 21, 2011, pp. 813–822.

UNU, *I raei domestici generati in Italia. Analisi su volumi, tipologie e abitudini di dismissione dei rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche*, ECODOM, 2012.

UNU, *StEP. Annual Report 2011*, 2011, available at:

<http://www.unep.org/PDF/PressReleases/E->

[Waste_publication_screen_FINALVERSION-sml.pdf](#), consulted may 2011.

WARDE A., "Consumption and Theories of Practice", *Journal of Consumer Culture*, 5, 2005, n. 2, pp. 131–153.

Department of Sociology and Social Research, University of Milano-Bicocca

TRASFORMAZIONE DEL PAESAGGIO E MUTAMENTO URBANO: L'EVOLUZIONE DELLA FRANGIA NELL'AREA METROPOLITANA ROMANA

1. INTRODUZIONE.– Il processo di deforestazione è stato oggetto di studio in diversi contesti territoriali portando ad un *corpus* teorico in cui si rilevano forti analogie del processo nei paesi sottosviluppati e quelli industrializzati (Yang e Lo, 2003). Secondo Angelsen e Kaimowitz (1999) la distruzione forestale partirebbe dal diverso valore attribuito nel tempo alla risorsa naturale, per cui le cause immediate della deforestazione, si ravviserebbero nel livello raggiunto dalle variabili macroeconomiche e da come reagiscono le leve politiche della pianificazione territoriale (Pearce, 1996). Il risultato della trasformazione del territorio è quindi il frutto di un conflitto tra i diversi usi del suolo (Alonso, 1964; Sinclair, 1967; Hardie *et al.*, 2000). L'integrazione dei modelli sposta l'attenzione sulla frangia, luogo deputato all'espansione urbana e alla conseguente deforestazione (Yang e Lo, 2003). La frammentazione delle risorse naturali, dovute allo sviluppo delle reti infrastrutturali, ne abbassa il valore, soprattutto nell'area di 3 km lungo gli assi stradali così come rilevato da diversi studi nei paesi sottosviluppati (Liu, Iverson, Brown, 1993) dove i grandi spazi vengono colonizzati secondo le logiche del modello funzionale di Taafee (1962).

2. IL MODELLO DI TRANSIZIONE FORESTALE. – Il tasso di forestazione è un indicatore di degrado ambientale al pari degli altri fattori inquinanti e pertanto il suo andamento nel tempo può essere analizzato secondo la teoria esposta nella relazione della curva ambientale di Kuznets, a tale proposito Mather (1992) individua per il tasso di copertura boschiva (percentuale di suolo coperto da foreste) un andamento ad U in cui superato un

(¹) Sebbene il contributo sia frutto di un lavoro comune, i paragrafi 2 e 3 sono da attribuire a Gianluigi Salvucci, i paragrafi 4 a Luca Salvati ed il paragrafo 5 a Corrado Abbate.

periodo di forte distruzione si raggiungerebbe una quota di stabilità e successivamente la sua reintegrazione. Casi di questo genere si sono verificati in India, Korea del sud e Porto Rico (Satake e Rudel, 2007). Il verificarsi di queste situazioni farebbe propendere per accettare l'ipotesi della validità della curva ambientale di Kuznets (Stern, 1996). Secondo Grainger (1996) quando finalmente le diverse attività umane raggiungono l'occupazione dello spazio loro sufficiente, il tasso di deforestazione rallenta ma non per questo si percepisce l'esigenza di reintegrare le foreste spontaneamente. Solo grazie all'intervento da parte del pianificatore si può pensare ad un'inversione dell'andamento del tasso, che in alternativa rimarrebbe stabile. Dal momento che il modello della transizione si basa su un indicatore di sintesi territoriale è inevitabile riflettere sul problema di scala e della sua estensione geografica. Nella metodologia proposta in questo contributo ed applicata al caso di studio dell'espansione urbana nella provincia di Roma, si tende a sottolineare come un'adeguata analisi spaziale possa far emergere le tendenze latenti di un fenomeno complesso che travalica gli specifici aspetti ecologici e socio-economici.

3. METODOLOGIA. – Per verificare dove e con quale velocità si sia distrutto il tessuto boschivo si analizza il ruolo delle infrastrutture, che fanno seguire al processo di degrado delle direzioni precise. Lo studio della concentrazione spaziale mostrerebbe la variazione areale e la distribuzione del fenomeno nella sua diversa concentrazione per cui, come mostrato da Solon (2009), è opportuno costruire una griglia di in cui vengono esaminati i gradienti di variazione per fasce e distanze dalle reti infrastrutturali. L'analisi diacronica contrappone alle medie generali e ai gradienti lungo le direttrici principali le loro evoluzioni temporali (Li, 2003). Solon (2009) indaga la capacità esplicativa della distanza dal centro e dagli assi stradali. In questo contributo si propone quindi un'analisi spaziale di tipo funzionale dove i settori non sono di eguale ampiezza ma derivano dalla divisione storica consolidata del territorio attraverso le strade consolari, rimandando a Gutry-Korycka (2005) per le applicazioni in campo urbanistico: in questo lavoro si prendono pertanto in considerazione dei settori scelti che partono dal centroide dell'area (Tayyebia *et al.*, 2009).

Alla luce delle considerazioni sul fenomeno di deforestazione è opportuno prendere in considerazione aree che partono dal centro dell'area, aggregando partizioni

territoriali lungo le principali direttrici di traffico piuttosto che un numero di gradi omogeneo. Si è cercato quindi, di ottenere una sintesi delle metodologie delle analisi spaziali fin qui esposte introducendo un reticolo che considerasse dei settori costruiti sulle zone toponomastiche attraversate dalle vie consolari principali e al loro volta distinte per distanza dal centro in maniera da rendere minimo lo scarto tra le zone toponomastiche e i settori individuati. La prima fascia contiene tutti i Rioni, centro storico del comune, successivamente si arriva a comprendere i Quartieri e quindi i Suburbi con un estensione che arriva a coprire la superficie interna al Grande Raccordo Anulare. All'interno di questa matrice viene inserita un'ulteriore suddivisione per distanza dall'asse stradale per classi di 1 chilometro. Sono stati presi in considerazione i principali assi stradali fino a quelle di livello provinciale.

In questa analisi è stata utilizzata la carta forestale realizzata nel 1938 dalla Milizia forestale del Regno d'Italia. La carta, a scala 1:100.000, rappresenta i principali usi del suolo forestali, con indicazioni delle curve di livello altimetriche e approssimativamente l'edificato urbano. La carta dotata dei riferimenti geografici è stata georiferita in un sistema Gauss Boaga e successivamente trasformata in Wgs84 per consentirne la sovrapposizione con le mappe prodotte nell'ambito del progetto Corine Land Cover. Una volta georiferita l'immagine si è proceduto manualmente a digitalizzare le singole parti ricatalogandole.

4. RISULTATI. – Nella provincia di Roma il confronto della carta della Milizia del 1938 con il Corine Land Cover 2006 evidenzia un decremento complessivo della superficie boschiva del 14%. Nel comune di Roma si osserva il maggiore tasso di deforestazione. L'analisi ha confermato il modello di Von Thunen con le aree forestali maggiormente concentrate nelle fasce più periferiche del reticolato preso a riferimento. Nel 1938 le aree boschive risultavano però più a ridosso della capitale, iniziando ad essere presenti in maniera consistente in quarta fascia. Nel 2006 il tessuto forestale si disperde dal centro fino alla sesta fascia dove torna ad assumere gli stessi valori di copertura che aveva nel 1938. Di qui in poi si verifica un fenomeno di transizione forestale, infatti in settima fascia si registra un incremento del 10%. Rispetto alla distanza dagli assi stradali la variazione assume un andamento polinomiale: allontanandosi dagli assi stradali, le foreste tendono ad incrementarsi, rispecchiando l'analisi di Solon (2009),

per poi decrescere nuovamente tra i 4 e 7 km, incrementandosi definitivamente nel rurale diffuso (Fig. 1).

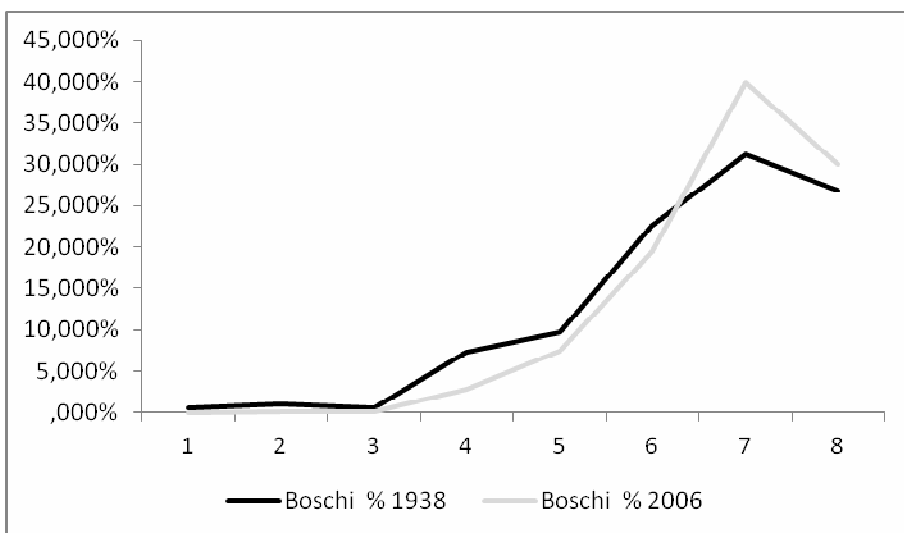


FIG. 1 – Indice di boscosità per fascia concentrica nella provincia di Roma.

L'andamento dipende in gran parte dal livello di urbanizzazione. Considerando le variazioni per fascia di distanza dal centro e distanza dall'asse stradale si vede come il disboscamento diminuisca allontanandosi dagli assi stradali in misura maggiore in periferia rispetto al centro. Si rende necessario introdurre una differenziazione per asse viario, in grado di dare risalto alla presenza di aree verdi e alla forma urbana dispersa. Si può allora discriminare un diverso andamento del fenomeno tra la parte orientale della provincia (settori 1,2,3) dove la risorsa è completamente scomparsa, dalla parte ovest dove la riduzione è consistente ma non fino all'esaurimento delle superfici boschive. Nella parte sud-ovest (settori 7 e 8) l'andamento è opposto con un incremento consistente che va dal 87% al 341% nella zona di Castel Porziano.

L'analisi si completa con una elaborazione statistica multivariata in grado di valutare l'influenza della prossimità delle formazioni forestali alla rete viaria come possibile causa di disturbo antropico e di cambiamento di uso del suolo nel periodo compreso tra il 1938 ed il 2006. La Fig. 2 mostra come le prime due componenti principali spieghino complessivamente il 70% della varianza spiegata e rappresentino l'opposizione tra diversi assi di sviluppo dell'area romana (ad esempio, nord-ovest rispetto ad ovest e sud-ovest) caratterizzati da basso indice di boscosità (e contenuti) tassi di deforestazione e aree a medio indice di boscosità ed elevati cambiamenti nel

tempo (ad esempio, gli assi di sviluppo ad est della capitale verso i contrafforti appenninici). Il comportamento dell'indice di boscosità nelle diverse fasce concentriche (grafico dei punteggi fattoriali) mette in evidenza la peculiarità dei processi di deforestazione avvenuti nelle aree di frangia (ad esempio, 1 e 4) rispetto alle aree Appenniniche remote (8) e a quelle collinari a distanza da Roma superiore a 30 km (5, 6, 7).

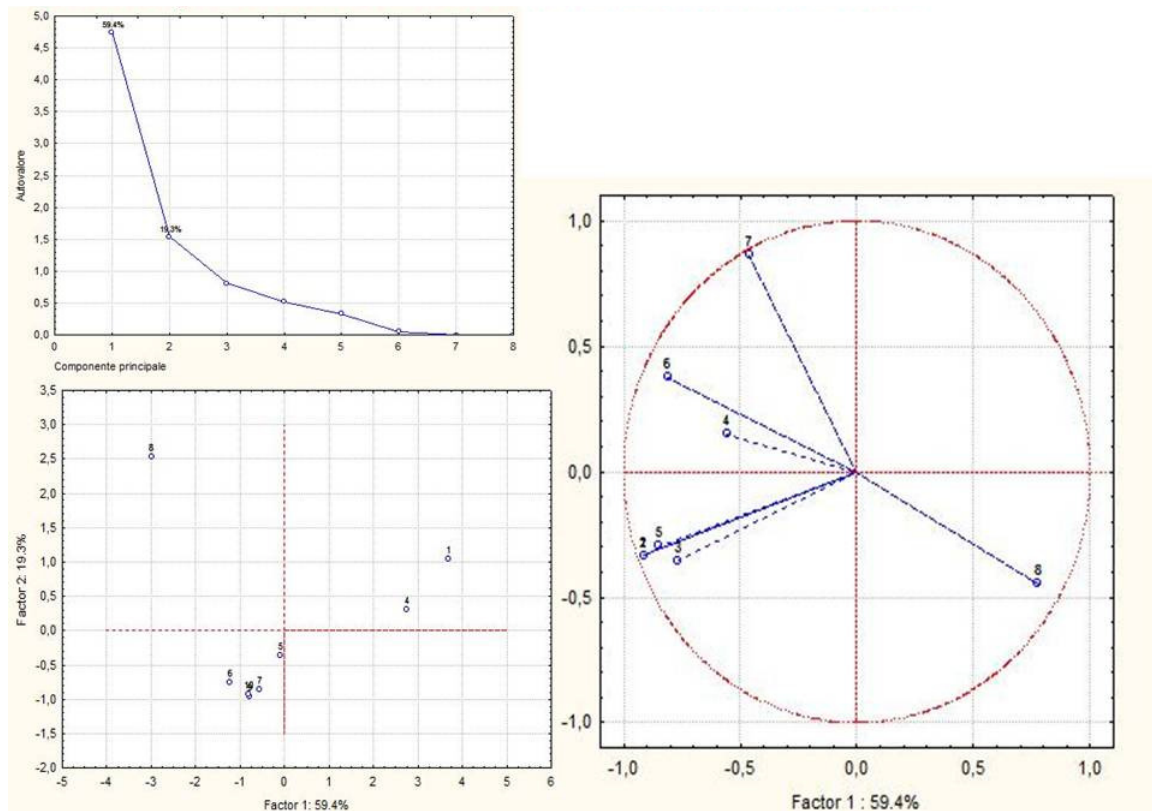


FIG.2 – Analisi in componenti principali del cambiamento nell'indice di boscosità (1938-2006) per fascia concentrica dalle infrastrutture nella provincia di Roma (in alto a sinistra: grafico degli autovalori, in basso a sinistra: grafico dei punteggi fattoriali delle zone concentriche, a destra: grafico del caricamento dei fattori sui due assi principali. I fattori sono rappresentati da otto direzioni angolari a partire da 1 equivalente al nord geografico).

4. CONCLUSIONI. –Le trasformazioni territoriali inerenti la deforestazione lasciano segni indelebili sul territorio. In questo lavoro si è dimostrato che solo localizzando i fenomeni ambientali ad un dettaglio di scala più elevato è possibile comprendere come il miglioramento sia dovuto, in realtà, alla presenza di vincoli che

consentono al bosco di ottenere un livello di valore d'uso elevato. Il modello di Satake e Rudel (2007), interrogandosi sulle diverse elasticità del rimboschimento rispetto alla deforestazione, diviene inapplicabile, mentre occorre riflettere più approfonditamente sul ruolo dell'attore pubblico proposto nel modello di Grainger (1996). Il caso di Roma risponde a quest'ultima rappresentazione dove dal 1938, il processo di cementificazione si è arretrato solo di fronte al vincolo amministrativo.

L'utilizzo della matrice per fasce e settori ha mostrato l'evoluzione spazio-temporale del tasso di deforestazione. Nelle fasce periferiche si legge un processo di degrado entro i 5 km perché il tessuto stradale è particolarmente fitto, con la conseguenza che l'estinzione della superficie boschiva risulta completa nell'area urbana. Complesse appaiono le relazioni con il gradiente urbano-rurale suggerendo la necessità di superare i tipici modelli mono-centrici nell'analisi territoriale delle aree metropolitane.

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO W., *Location and Land Use*, Massachusetts, Harvard University Press, 1964.
- ANGELSEN A., KAIMOWITZ D., "Rethinking the Causes of Deforestation: Lessons from Economic Models", *The World Bank Research Observer*, 14, 1999, n. 1, pp. 73-98.
- BARBIER E.B., BURGESS J.C., "Economic Analysis of Deforestation in Mexico", *Environment and Development Economics*, 1, 1996, n. 2, pp. 203-39.
- HARDIE I., PARKS P., GOTTLIEB P., WEAR D., "Responsiveness of Rural and Urban Land Uses to Land Rent Determinants in the U.S. South", *Land Economics*, 76, 2000, n. 4, pp. 659-673.
- GRAINGER A., "The Forest Transition: An Alternative Approach", *The Royal Geographical Society*, 27, 1996, n. 3, pp. 242-251.
- GUTRY-KORYCKAM., *Urban Sprawl. Warsaw Agglomeration case study*, Warsaw, Warsaw University Press, 2005.
- LIU D. S., IVERSON L. R., BROWN L., "Rates and Patterns of Deforestation in the Philippines: Applications of Geographic Information System Analysis", *Forest Ecology and Management*, 57, 1993, pp. 1-16.
- LI L., SATO Y., ZHU H., "Simulating spatial urban expansion based on a physical process", *Landscape and Urban Planning*, 64, 2003, pp. 67-76.
- MATHER A., "The Forest Transition", *Area* 30, 1992, n. 4, pp. 367-79.
- PEARCE D. W., "Global Environmental Value and the Tropical Forests: Demonstration and Capture", In W. L. Adamowicz, Ed., *Forestry Economics and the Environment*. Wallingford, CAB International, 1996.
- SATAKE A., RUDEL T. K., "Modeling the Forest Transition: Forest Scarcity and Ecosystem Service Hypotheses", *Ecological Applications*, 17, 2007, n. 7, pp. 2024-2036.

- SINCLAIR R., "Von Thünen and Urban Sprawl", *Annals of the Association of American Geographers* XLVII, 1967, pp. 72–87.
- SOLON J., "Spatial context of urbanization: Landscape pattern and changes between 1950 and 1990 in the Warsaw metropolitan area, Poland", *Landscape and Urban Planning*, 93, 2009, pp. 250–261.
- STERN D.I., COMMON, M.S., BARBIER E.B., "Economic Growth and Environmental Degradation: The Environmental Kuznetz Curve and Sustainable Development", *World Development* 24, 1996, n. 7, pp. 1151-60.
- TAAFFE E.J.,MORRILL R.L., GOULD P.R., "Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis", *Geographical Review*,53, 1963, n. 4, pp. 503-529.
- TAYYEBI A., "An urban growth boundary model using neural networks, GIS and radial parameterization: an application to Tehran, Iran", *Landscape and Urban Planning*,100, 2009, pp. 35-44.
- YANG X., Lo L., "Modelling urban growth and landscape changes in the Atlanta metropolitan area", *International Journal of Geographical Information Science*, 17, 2003, n. 5, pp. 463-488.

Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), Via C. Balbo 16, 00184, Roma, salvucci@istat.it; abbate@istat.it

Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in Agricoltura, centro per lo studio delle Relazioni Pianta-Suolo (CRA-RPS), Via della Navicella 2-4, 00184, Roma, luca.salvati@entecra.it

RIASSUNTO. - Trasformazione del paesaggio e mutamento urbano: l'evoluzione dell'interfaccia urbano-forestale nell'area metropolitana romana –L'analisi spazio-temporale della diffusione delle risorse forestali nell'area metropolitana di Roma, attraverso l'uso di cartografie storiche e recenti a partire dal 1936, smentisce la visione ottimistica propria dell'economia dell'ambiente e mostra, nelle principali direttrici dello sviluppo diffuso della capitale, un processo irreversibile di erosione del paesaggio naturale. La variazione di superficie boschiva a livello provinciale è stata esaminata con una matrice spaziale che ne misura il cambiamento secondo un classico modello monocentrico basato sulla distanza dal centro di Roma, per fare emergere i nessi funzionali dell'espansione romana, ad alto consumo di suolo e a moderata policentricità.

SUMMARY. - Transformation and urban change: woodlands and dispersed settlements at Rome's fringe –The present paper investigates on changes in forested land in Rome province over a wide time span (1938-2006) in order to verify the above mentioned hypothesis. Spatial analysis of forest distribution in Rome indicates a progressive reduction of forested land due to urban expansion. Spatial analysis also contribute to understand the key role of infrastructure (mainly primary road network) in determining forest loss. Although important, the distance from the city centre of Rome is only one of the relevant variables impacting forest fragmentation at the regional scale. The validity of the mono-centric model in environmental and socioeconomic analyses dealing with spatially-complex cities such as Rome is finally discussed.

CAMBIAMENTI AMBIENTALI, PROCESSI SOCIOECONOMICI E DEGRADO DELLE TERRE: UN APPROCCIO REGIONALE⁽¹⁾

1. INTRODUZIONE. – I fenomeni di natura bio-fisica e socio-economica sono alla base dei processi di degrado delle terre. Differenti metodi di valutazione sono stati sviluppati integrando le due componenti, e vengono sintetizzati con indici di vulnerabilità quali, ad esempio, l'ESAI (Kosmas *et al.*, 1999) o l'ESI (Biancalani *et al.*, 2011). Nell'ESAI, la vulnerabilità è valutata attraverso indici di qualità del clima, dei suoli, della vegetazione e dell'uso del suolo oltre a fattori antropici relativi alla popolazione e al livello di protezione e gestione del territorio. Tali valutazioni sono di particolare valore quando si riferiscono ad una evoluzione storica dei processi o consentono di fare proiezioni della vulnerabilità. Sindromi di degrado possono così essere valutate fornendo una base per elaborare scelte sostenibili di gestione del territorio.

In particolare, i fenomeni di Land Degradation and Desertification (LD&D) si riferiscono ad una riduzione in termini di produttività economica e della capacità di fornire servizi ecosistemici da parte dei terreni coltivati, pascoli e boschi. Possono quindi essere valutati modelli archetipici o "sindromi" di LD&D per il passato, e sviluppati scenari per il futuro, a supporto di strategie di gestione sostenibile del territorio (Hill *et al.*, 2008). La copertura del suolo è il risultato visibile di interazioni tra i driver bio-fisici e socio-economici, sia perché ha un effetto diretto sul degrado delle terre sia perché è associato con usi del suolo e pratiche non sostenibili. L'uso e la copertura del suolo (Land use/land cover,

(1) Sebbene il contributo sia frutto di un lavoro comune, i paragrafi 1, 2 e 3 sono da attribuire a Luca Salvati, il paragrafo 4 a Sofia Bajocco e il paragrafo 5 a Luigi Perini.

LULC) sono dunque elementi per l'analisi dei cambiamenti intervenuti e per le proiezioni. I dati necessari possono essere tratti dalla cartografia tematica esistente, se disponibile. Tuttavia, vi sono pochi dataset con sistemi di classificazione comparabili nonché con risoluzione spaziale e serie temporali richieste.

2. INQUADRAMENTO LOGICO-CONCETTUALE. – Il progetto Agrosценari - “Scenari di adattamento dell'agricoltura italiana ai cambiamenti climatici” - mira a predisporre strumenti cognitivi e decisionali che, attraverso l'analisi integrata di sistemi e aree agricole italiane proiettate in possibili futuri scenari di Cambiamento Climatico (CC), permettano di orientare l'attività agricola verso forme di adattamento e/o mitigazione del CC secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica, tenendo peraltro conto del valore economico crescente delle risorse idriche. La finalità di Agrosценari è quella di individuare, valutandone la sostenibilità, le modalità di adattamento ai cambiamenti climatici di alcuni principali sistemi produttivi dell'agricoltura italiana, quali la viticoltura, l'olivicoltura, la cerealicoltura nelle zone collinari dell'Italia Centro-Meridionale, l'orticoltura intensiva in zone irrigue dell'Italia Centro-Meridionale, la cerealicoltura per fini zootecnici nella Pianura Padana, la frutticoltura intensiva nella Pianura Padana sud-orientale. Per quanto riguarda l'adattamento a lungo termine, Agrosценari mira a proporre la costruzione di scenari di cambiamenti climatici e di evoluzione dei sistemi produttivi sia a scala nazionale che a livello locale. La ricerca riguarda un insieme di aree studio con valore di simbolo dei sistemi produttivi considerati più importanti.

All'interno del Progetto, la Linea di Ricerca 6a “Processi di degrado delle terre e cambiamento climatico” ha un duplice obiettivo: (i) individuare le determinanti bio-fisiche e socio-economiche del rischio di land degradation e desertificazione (LD&D) nelle aree test analizzate sia a scala locale che regionale, (ii) quantificarne il trend temporale, con riferimento ai possibili impatti del cambiamento climatico ed alle interrelazioni dei diversi processi di degrado con i sistemi agricoli indagati. In tale ottica, gli obiettivi del progetto sono: (i) l'analisi e la predisposizione di cartografia tematica della vulnerabilità ai fenomeni di LD&D (a varie scale territoriali), (ii) l'analisi dei trend spazio-temporali della vulnerabilità ai fenomeni di LD&D, (iii) la predisposizione di linee guida a supporto

dell'osservazione in campo dei processi di LD&D, (iv) il confronto dei risultati ottenuti con quelli di metodologie standard, (v) la simulazione di possibili percorsi evolutivi della vulnerabilità ai fenomeni di LD&D (a varie scale territoriali) sulla base di uno o più scenari di cambiamento climatico e di scenari di contesto risultanti dalle altre linee di ricerca, nonché (vi) l'elaborazione di strategie per il contenimento dei processi di LD&D.

3. METODOLOGIA. – In questo contributo vengono presentati i risultati preliminari dell'attività di ricerca, con particolare riferimento ad un contesto regionale ritenuto esemplificativo delle complesse dinamiche ambientali e socio-economiche che coinvolgono i processi di degrado delle terre. Seppure la ricerca venga condotta a livello nazionale, sono state selezionate alcune aree test (Emilia Romagna, Campania, Sardegna) per approfondimenti tematici. La regione Basilicata è stata pure considerata nella linea di ricerca come elemento di confronto con le altre regioni a causa dei processi di degrado del territorio conclamati che caratterizzano alcune sue zone, processi ben studiati a partire dagli anni novanta grazie all'azione di numerosi progetti di ricerca nazionali ed Europei. Le traiettorie passate di LULC vengono analizzate a livello regionale insieme all'andamento di altri driver necessari per indagare le sindromi associate alla LD&D (ad esempio lo *sprawl* urbano e l'impermeabilizzazione del suolo, l'aridità climatica, l'erosione del suolo, la pressione agricola, etc.) attraverso indicatori quantitativi. Previsioni climatiche, proiezioni demografiche, così come l'utilizzo di modellistica dell'uso del suolo vengono inoltre utilizzati per lo sviluppo di scenari di LD&D.

I risultati preliminari sono discussi in questo articolo, con riferimento alla regione Emilia-Romagna e ai processi di degrado legati alla crescita urbana. Gli effetti più visibili dello *sprawl*, infatti sono in regioni con alta densità di popolazione e attività economiche quali Belgio, Paesi Bassi, Germania meridionale e occidentale (European Commission, 2007). Questa regione rappresenta quindi un interessante caso di studio a causa delle dinamiche dell'uso del suolo, nonché della disponibilità di un buon archivio dati di LULC disponibile per il periodo 1954-2008. I cambiamenti intervenuti vengono analizzati a livello regionale insieme con l'andamento di altri fattori chiave (ad esempio, dinamica demografica), per indagare le sindromi ed i relativi processi di degrado del suolo. I

cambiamenti di LULC sono stati analizzati con l'aiuto del modulo Land Change Modeler del software IDRISI, confrontando i dati del 1954 e del 2008. Tale modulo consente, tra l'altro, il calcolo dei flussi, la generazione di matrici di transizione e l'analisi statistica dei drivers di cambiamento.

4. RISULTATI. – I risultati di guadagni e perdite (*gains and losses*) in termine di superficie per le diverse classi di LULC al 3° livello della nomenclatura sono riportate in Figura 1. Le due classi con più alti profitti netti sono le aree urbane e i terreni forestali. Ciò corrisponde a due traiettorie distinte di uso del suolo, cioè espansione urbana e crescita del bosco. I contributi delle varie classi per l'espansione delle aree urbane illustrano chiaramente la massiccia trasformazione delle terre arabili e di altre aree agricole (coltivazioni complesse, piantagioni di alberi e, solo marginalmente, zone boscate) in aree artificializzate che si è verificata nell'orizzonte temporale dei 54 anni di studio: un incremento netto di oltre 87,000 ettari. Queste modifiche corrispondono ai ben noti processi di crescita urbana che si verificano secondo diverse forme: densificazione attorno ai centri urbani originali e lungo la costa e, più recentemente, lungo gli assi di comunicazione e nelle zone interne del territorio rurale.

L'espansione delle foreste ha avuto luogo a spese di diverse classi: cespugli, coltivazioni complesse, terreni coltivabili e, solo marginalmente a spese delle aree a vegetazione rada o affioramenti rocciosi. Mentre in quest'ultimo caso tale fenomeno può essere attribuito a dinamiche di afforestazione e riforestazione, nel primo caso la trasformazione osservata è il risultato di una traiettoria di abbandono che si verifica soprattutto nelle zone collinari e montane dell'Appennino. Anche questo processo di ricolonizzazione di foreste e vegetazione naturale è ben conosciuto e consiste in una transizione da seminativi, a mosaici territoriali complessi e prati, alla macchia e, infine, agli stand forestali. Le dimensioni quantitative delle traiettorie sono riassunte in Fig. 2 e nella matrice di transizione della Tab. I (i flussi da una classe all'altra sono aggregati al 1° livello). Le traiettorie di LULC individuate nel periodo 1954-2008, sia per entità che configurazione spaziale, si riferiscono a fenomeni di artificializzazione e abbandono delle terre. L'artificializzazione, che si verifica nelle forme della crescita e *sprawl*, è alla base di

una sindrome chiave di degrado del suolo in molte aree d'Europa. Oltre al consumo fisico della terra, spesso coincidente con le aree agricole più fertili, ciò porta anche a processi di impermeabilizzazione e compattazione dei suoli. Questi processi hanno l'effetto di rendere la superficie del terreno resistente all'assorbimento delle precipitazioni, aumentando così il *run-off* e, indirettamente, l'erosione del suolo. Come discusso in precedenza, l'abbandono di terreni agricoli, invece, porta ad un processo di successione verso mosaici complessi di coltivazioni, prati e praterie naturali, macchia e, infine, zone boscate.

Tab. I – MATRICE DI TRANSIZIONE DEI DIVERSI TIPI DI LULC AL 1° LIVELLO (VALORI IN HA).

<i>Descrizione della classe</i>	<i>Codice</i>	1	2	3	4	5
Aree artificiali	1	31.558	1.543	279	10	283
Aree agricole	2	197.23 3	1.189.449	145.703	5.885	14.651
Aree naturali	3	16.112	37.073	476.363	817	5.434
Zone umide	4	940	23.118	617	18.301	2.597
Corpi idrici	5	2.323	3.703	4.159	227	31.557

Fonte: nostre elaborazioni.

L'impatto corrispondente di LD&D (soprattutto in termini di erosione del suolo) delle foreste versus le terre coltivate è una questione ampiamente dibattuta. Molto dipende dalle condizioni di clima, morfologia e pedologia del territorio, nonché dalle pratiche di conservazione e dal tipo di successione forestale. Tuttavia, per i motivi di cui sopra, l'abbandono dei terreni rischia di portare a degrado dei terreni nei casi in cui rimane scarsa la copertura vegetale (Nunes *et al.*, 2010). Nelle aree di studio ad oggi non è stato possibile stabilire una chiara relazione tra l'abbandono dei terreni e la LD&D per via della attuale mancanza di ulteriori informazioni sui fattori concorrenti o di osservazioni dirette dei processi di degrado reali.

Emilia-Romagna: matrice dei cambiamenti di copertura/uso suolo 1954-2008

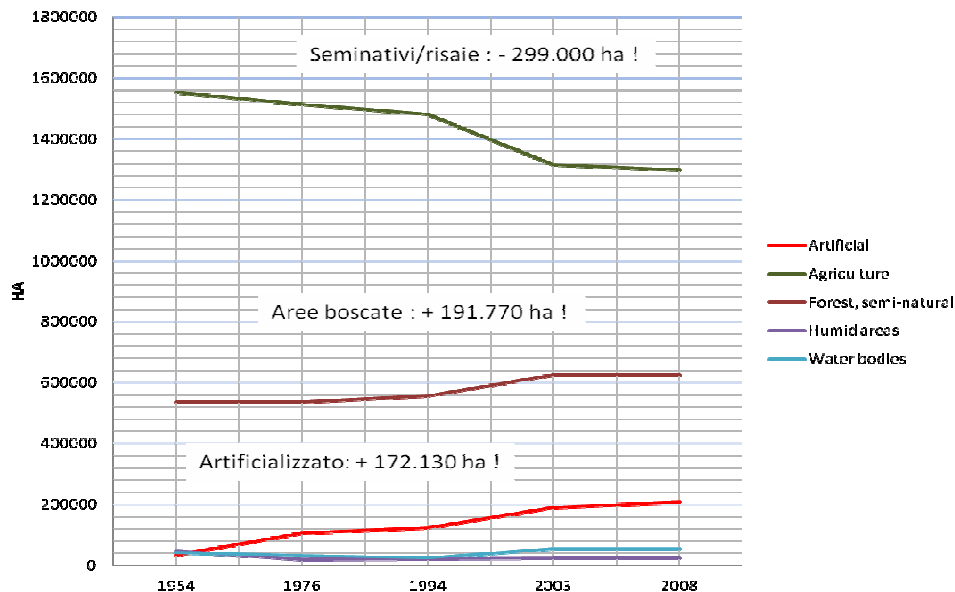


Fig. 1 – Cambiamenti di uso del suolo osservati in Emilia-Romagna dal 1954 al 2008.

Fonte: nostre elaborazioni.

4. DISCUSSIONE E CONCLUSIONI. – L'analisi delle traiettorie dell'uso e copertura del suolo e dei processi di degrado associati durante gli ultimi 50 anni in Emilia-Romagna ha dimostrato che vi sono due sindromi di LD&D di estrema importanza nella regione. La prima è l'artificializzazione che riduce la produzione agricola e genera effetti negativi *off-site* in termini di *run-off* e compattazione del suolo. La seconda sindrome è rappresentata dall'abbandono della terra; tuttavia i suoi effetti netti in termini di LD&D sono controversi e ci sarebbe bisogno di un'analisi più in dettaglio sia su dati secondari che tramite osservazioni di campo. Qualunque sia l'impatto netto delle sindromi citate, una comprensione delle dimensioni temporali e spaziali sono informazioni essenziali per la definizione di opzioni di gestione sostenibile del territorio. Il lavoro presentato in questo articolo è focalizzato sull'analisi del passato; nel proseguimento della ricerca, le traiettorie di LULC saranno utilizzate per ricavare le regole di previsione per costruire scenari di LD&D, insieme a fattori esterni quali il cambiamento climatico e le proiezioni della popolazione residente a piccola scala. Ulteriori approfondimenti dell'attività di ricerca

riguardano (i) l'analisi integrata dei cambiamenti di uso del suolo, clima, demografia e di altri drivers, anche con il supporto di analisi qualitative (ad esempio, story lines); studio delle relazioni con i processi di degrado (sigillamento, aridità ed aggressività climatica, erosione idrica, incendi, salinizzazione, inquinamento diffuso, etc.), (ii) la definizione di “regole” per la proiezione del LULC e degli altri drivers dei processi di degrado delle terre, nonché (iii) la creazione di scenari futuri dei processi di degrado, con stima degli indicatori sintetici di vulnerabilità; analisi delle azioni e politiche di adattamento e mitigazione.

BIBLIOGRAFIA

BIANCALANI R., NACHTERGAELE F., PETRI M., BUNNING S., *Land Degradation Assessment in Drylands. Methodology and Results*. FAO, 2011.

EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE-GENERAL, JOINT RESEARCH CENTER AND EUROPEAN ENVIRONMENTAL AGENCY, “Urban sprawl in Europe. The ignored challenge”, *European Environmental Agency (EEA) Report*, 2007, N. 10/2006, pp. 56.

HILL J., STELLMES M., UDELHOVEN T., RODER A., SOMMER S., “Mediterranean desertification and land degradation: Mapping related land use change syndromes based on satellite observations”, *Global and Planetary Change*, 64, 2008, n. 3-4, pp. 146-157.

KOSMAS C., KIRKBY M., GEESON N., *The Medalus project: mediterranean desertification and land use. Manual on key indicators of desertification and mapping environmentally sensitive areas to desertification*, European Commission, Community Research Project Report, EUR 18882, 1999.

NUNES A.N., COELHO C.O.A., DE ALMEIDA A.C., FIGUEREIDO A., “Soil erosion and hydrological response to land abandonment in a central inland area of Portugal”, *Land Degradation & Development*, 21, 2010, n. 3, pp. 260–273.

Roma, Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in Agricoltura, centro per lo studio delle Relazioni Pianta-Suolo (CRA-RPS); luca.salvati@entecra.it

*Roma, Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in Agricoltura, Unità di ricerca per la Climatologia e Meteorologia applicate all'Agricoltura (CRA-CMA);
sofia.bajocco@entecra.it; luigi.perini@entecra.it*

RIASSUNTO: L'uso e la copertura del suolo sono elementi essenziali per l'analisi ambientale. In questo contributo vengono presentati i risultati preliminari di un'analisi regionale delle dinamiche socio-economiche che coinvolgono i processi di degrado delle terre. Come caso di studio, le traiettorie di cambiamento di uso del suolo vengono analizzate nella regione Emilia Romagna per indagare sindromi associate al degrado delle terre (ad esempio, lo sprawl urbano e l'impermeabilizzazione del suolo, l'aridità climatica, l'erosione del suolo, la pressione agricola).

SUMMARY: Transformation Environmental change, socio-economic processes and land degradation: A regional approach. – In the present study the trajectories of land-use changes are analyzed in Emilia Romagna (northern Italy) with the aim at investigating syndromes associated with land degradation (urban sprawl and soil sealing, the ' arid climate, soil erosion, agricultural sustainability). Climate forecasts, population projections, as well as the use of modeling land use are also proposed for the development of scenarios of land degradation.

LE INTERRELAZIONI TRA AMBIENTE E SOCIETA IN UNA
VISIONE TERRITORIALE: IL FENOMENO DEL DEGRADO DELLE
TERRE IN ITALIA (1)

1. INTRODUZIONE. – Il progresso e lo sviluppo economico, in particolare nei Paesi più sviluppati, sono stati generalmente perseguiti a scapito delle risorse naturali secondo un mal interpretato principio che riconosce all'Uomo diritto e supremazia sull'ambiente. Solo a partire dagli anni Settanta si è fatto strada un quadro di riferimento teorico che considera le complesse e innumerevoli relazioni che sussistono fra società e ambiente riconoscendo di fatto l'influenza dei fattori bio-fisici sulle società umane ed il conseguente inserimento del rapporto bi-direzionale tra sistemi naturali e sociali (Beato, 1998). La corrente ambientalista, nata dalle teorizzazioni di Catton e Dunlap, introduce il concetto di carrying capacity nelle valutazioni socio-economiche con riferimento all'ineluttabile soggiacenza delle società umane ai limiti posti dall'ambiente naturale e alla non annullabile cogenza delle leggi ecologiche (Beato, 1999). Morin, con il "paradigma ecologico", evidenzia le esigenze del sistema-organizzazione e dell'auto-relazione che costituiscono un esempio di corretto rapporto fra scienza ed etica. In tal senso, l'Ecologia diverrebbe la prima scienza a tematizzare la relazione fra umanità e natura ed a considerare l'Uomo come parte della natura anziché suo padrone.

In questo quadro concettuale, i fenomeni di degrado delle terre (LD), assurgono a paradigma di interazione tra Uomo e Natura coinvolgendo anche molti altri aspetti, come le caratteristiche paesaggistiche e geografiche che diventano elementi importanti di analisi. Questo lavoro, realizzato nell'ambito

(1) Sebbene il lavoro possa attribuirsi pariteticamente a tutti gli autori, il Paragrafo 1 è stato curato dal Dott. Luca Salvati; il Paragrafo 2 dal Dott. Luigi Perini; il Paragrafo 3 dal dott. Marco Zitti.

del Progetto Scenari di adattamento dell'agricoltura italiana ai cambiamenti climatici “Agroscenari”, si avvale di vari indicatori territoriali per ottenere una valutazione integrata a scala nazionale e regionale, sono affrontate le principali problematiche connesse alla definizione di un quadro interpretativo di riferimento fra sostenibilità ambientale e LD. Il periodo analizzato va dal 1960 al 2010 con una proiezione al 2020.

2. MATERIALI E METODI. – L’analisi è stata condotta a scala nazionale e si è avvalsa del modello *Environmental Sensitive Areas* (ESA), in grado di stimare la vulnerabilità del territorio alla LD attraverso la definizione di quattro concetti di qualità ambientale: clima, suolo, vegetazione/uso del suolo, gestione del territorio (Fig. 1).

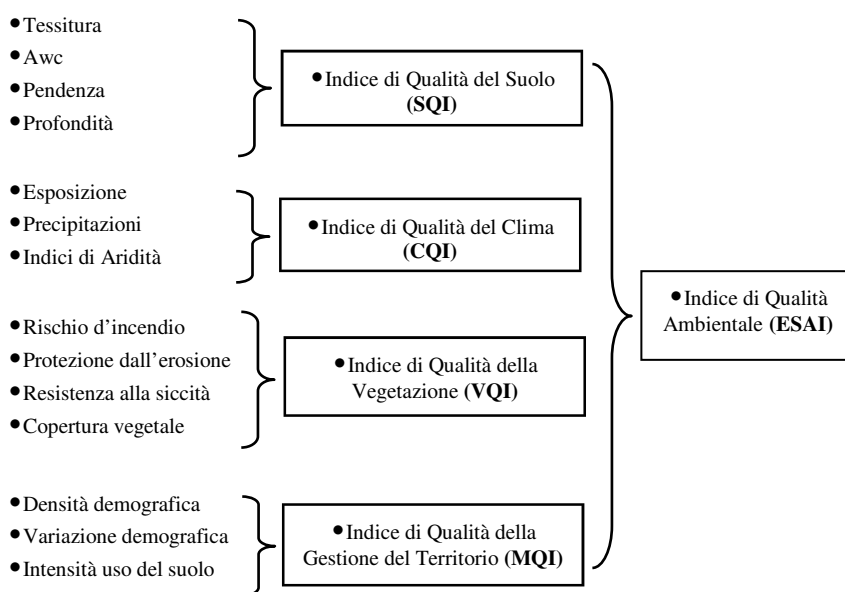


Fig. 1 - Variabili implementate nel modello ESAI.

Al fine di studiare l’evoluzione della LD nel corso del tempo, il periodo indagato (1960 -2010) è stato suddiviso in sottoperiodi di dieci anni. Di seguito si descrivono i quattro indici tematici, base di calcolo dell’indice di sintesi finale *Environmental Sensitive Areas Index* (ESAI):

- *Indicatore di Qualità del Clima (CQI)*: è stato ottenuto utilizzando le precipitazioni medie annue, l’indice di aridità (rapporto tra precipitazioni ed evapotraspirazione

(2) e la conformazione del territorio (esposizione dei versanti (3)). Sono state utilizzate le informazioni presenti nel Database disponibile presso il CRA-CMA (4) relative a dati meteorologici (temperatura, precipitazioni, umidità, radiazione solare e vento) interpolati su una griglia nazionale georeferenziata di 544. Sono stati analizzati sette decenni, dal 1951 al 2010.

- *Indicatore di Qualità del Suolo (SQI)*: è stato ottenuto dalla mappa di qualità del suolo prodotta nell'ambito del progetto DISMED e derivata dal Database dei suoli Europei ad una risoluzione di 1 km² (Joint Research Center, Ispra). Le variabili considerate sono: profondità, tessitura, pendenza, materiale parentale. Nel nostro caso di studio, considerando l'arco di tempo esaminato, queste variabili sono state considerate come statiche (Salvati e Bajocco 2010).
- *Indicatore di Qualità della Vegetazione ed uso del suolo (VQI)*: è stato valutato mediante dati di copertura vegetale, rischio di incendio, protezione contro l'erosione e resistenza alla siccità offerte dalla copertura vegetale. Le informazioni sono state ricavate dalla Mappa di uso del suolo d'Italia (LUM60) (5) e da tre serie (1990, 2000 e 2006) di copertura del suolo CORINE Land Cover (CLC) (6).
- *Indicatore di Qualità della gestione del territorio e della pressione antropica (MQI)*: è stato valutato in funzione della densità di popolazione e del tasso di crescita annuale dedotti prevalentemente da fonte censuaria aggregate a scala comunale (ISTAT). La gestione del territorio è stata elaborata su informazioni di uso del suolo tratte da LUM60 e CLC in funzione dell'intensità dell'uso del suolo.

L'indice sintetico di vulnerabilità del territorio ESAI è stato calcolato aggregando i quattro indicatori di qualità ambientale. Il valore di ESAI varia su una scala da 1 (bassa vulnerabilità) a 2 (alta vulnerabilità). A partire dalle singole unità territoriali analizzate, i risultati sono stati aggregati per Regioni amministrative e a livello complessivo nazionale.

(2) Il tasso di evapotraspirazione di riferimento è stato calcolato utilizzando la formula di Penman-Monteith.

(3) L'esposizione è stata ricavata da elaborazioni sul database ASTER (Advanced Spaceborne Thermal Emission and Reflection Radiometer), un modello digitale del terreno (DEM) globale con risoluzione 30m generato da coppie stereoscopiche di immagini ASTER ottici e disponibile gratuitamente on-line presso <http://www.gdem.aster.ersdac.or.jp/>.

(4) Unità di ricerca per la climatologia e la meteorologia applicate all'agricoltura del Consiglio per la Ricerca e la Sperimentazione in Agricoltura.

(5) del Consiglio Nazionale delle Ricerche su informazioni di base del Touring Club Italiano (carta del 1960).

(6) <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/copertura-suolo>.

3. RISULTATI E DISCUSSIONE. – A scala nazionale, il valore medio dell'ESAI nei 50 anni analizzati è passato da circa 1,34 a circa 1,37 con una variazione positiva media annua pari a 0,03%. Gli incrementi dell'ESAI riguardano un po' tutto il territorio nazionale con molti distinguo e specificità a livello locale. La fascia costiera Adriatica è forse il caso più evidente di peggioramento delle condizioni di degrado, ma anche la pianura Padana mostra variazioni significative. Le aree montane, soprattutto le Alpi orientali e l'Appennino centro-settentrionale, mostrano invece livelli di vulnerabilità trascurabili e sostanzialmente stabili, così come il Mezzogiorno che, pur mostrando i più alti valori dell'indice, vede variazioni nel tempo piuttosto contenute. L'analisi diacronica calata a livello regionale aggiunge ulteriori elementi informativi di disomogeneità spaziale (Tab. I). I valori medi ESAI regionali sono presentati per tre momenti specifici (1960, 1990, 2010) del periodo analizzato al fine di testare l'evoluzione del degrado delle terre. Affianco a ciascun valore ESAI, inoltre, viene indicato fra parentesi la posizione della rispettiva Regione nella classifica nazionale della vulnerabilità ai processi di LD.

Nel tempo, la classifica delle Regioni ottenuta secondo l'indicatore ESAI è cambiata talora anche notevolmente. Sicilia e Puglia sono rimaste stabili nelle prime posizioni evidenziando una percentuale elevata di aree affette da fenomeni di degrado. Nel 1960, la terza posizione della Basilicata (scesa successivamente al quinto posto) è stata occupata nel 2010 dall'Emilia Romagna che prima era in sesta posizione. Più in generale, si osserva che le Regioni settentrionali manifestano incrementi più elevati dell'ESAI rispetto alle regioni meridionali che, per contro, evidenziano i punteggi ESAI più alti in assoluto. In termini di superficie sviluppata, le aree meno sensibili al degrado del territorio (in particolare le zone montane interne, sia al Nord che nel Centro) sono rimaste alquanto stabili nel tempo.

Tab. I - VALORE MEDIO DELL'ESAI NELLE VENTI REGIONI ITALIANE, ANNO 1960, 1990, 2010 (POSIZIONE DI CIASCUNA REGIONE NELLA GRADUATORIA FINALE DI VULNERABILITÀ) E TASSO ANNUO DI CAMBIAMENTO 1960-2010.

Regione	Valore ESAI (posizione)			% Cambiamento
	1960	1990	2010	
Sicilia	1.434(1)	1.427(2)	1.431(1)	0.00
Puglia	1.391(2)	1.428(1)	1.404(2)	0.02
Basilicata	1.370(3)	1.384(4)	1.383(5)	0.02
Sardegna	1.367(4)	1.377(5)	1.387(4)	0.03
Molise	1.359(5)	1.384(3)	1.361(6)	0.00
Emilia Romagna	1.345(6)	1.370(6)	1.390(3)	0.07
Abruzzo	1.338(7)	1.360(9)	1.325(15)	-0.02
Lazio	1.338(8)	1.351(10)	1.357(12)	0.03
Campania	1.338(9)	1.361(8)	1.360(11)	0.03
Marche	1.332(10)	1.365(7)	1.369(8)	0.06
Toscana	1.331(11)	1.338(14)	1.361(10)	0.05
Lombardia	1.326(12)	1.340(13)	1.369(7)	0.07
Calabria	1.326(13)	1.342(12)	1.334(13)	0.01
Veneto	1.321(14)	1.347(11)	1.367(9)	0.07
Piemonte	1.315(15)	1.319(15)	1.331(14)	0.03
Liguria	1.314(16)	1.300(17)	1.313(17)	0.00
Umbria	1.296(17)	1.309(16)	1.318(16)	0.03
Friuli-Venezia Giulia	1.294(18)	1.296(18)	1.304(18)	0.01
Valle d'Aosta	1.289(19)	1.270(19)	1.301(19)	0.02
Trentino-Alto Adige	1.273(20)	1.262(20)	1.291(20)	0.03

In relazione alle superfici territoriali caratterizzate invece da valori critici dell'indice ESAI, si evidenzia un sensibile incremento essendo esse passate dal 33% del 1960, al 47% del 2010. In questo caso, le variazioni più significative riguardano il Nord (+20%), mentre al centro (+16%) e al Sud (+7%) risultano relativamente più contenute. Al fine di acquisire ulteriori elementi di valutazione, si è voluto considerare l'evoluzione futura dell'indice ESAI sulla base di proiezioni

statistiche al 2020 (Perini et al., 2007). Sono stati considerati quattro diversi scenari (S1, S2, S3 e S4) connessi, sia ad ipotesi di incremento della temperatura media annua (rispetto alle medie climatiche di riferimento 1961-1990), sia a due dinamiche demografiche, una che contempla stabilità della popolazione, l'altra che propone lo stesso tasso di crescita demografica osservato fra il 2000 ed il 2010 (Tab. II).

Tab. II - SCENARI DI CAMBIAMENTO CLIMATICO AL 2020.

Scenario	Incremento		Dinamica	
	temperatura		demografica	
	+0,3°C	+0,7°C	Stabile	Incremento
S1	●		●	
S2		●	●	
S3	●			●
S4		●		●

E' doveroso sottolineare che gli incrementi di temperatura previsti nei suaccennati scenari, rappresentano una stima prudenziale del cambiamento climatico rispetto alle stime ottenibili utilizzando invece modelli deterministici. Come è lecito attendersi dalle ipotesi assunte, lo scenario più critico risulta essere quello S4 dove ad un incremento delle temperature più elevato si aggiunge l'effetto di una maggiore pressione antropica i cui effetti convergono nel determinare un peggioramento complessivo delle condizioni di vulnerabilità alla LD. Ancora una volta, tuttavia, le diverse realtà territoriali mostrano risposte differenziate. In particolare, l'incremento maggiore dell'ESAI mostrato dallo scenario S4 si concentra in modo abbastanza diffuso nelle regioni centrali e meridionali, con l'eccezione delle isole maggiori dove viene riconfermata la tendenza osservata e già discussa in precedenza. Più in generale, anche considerando gli scenari meno problematici, si osserva comunque un peggioramento generalizzato delle condizioni ambientali (Fig. 2).

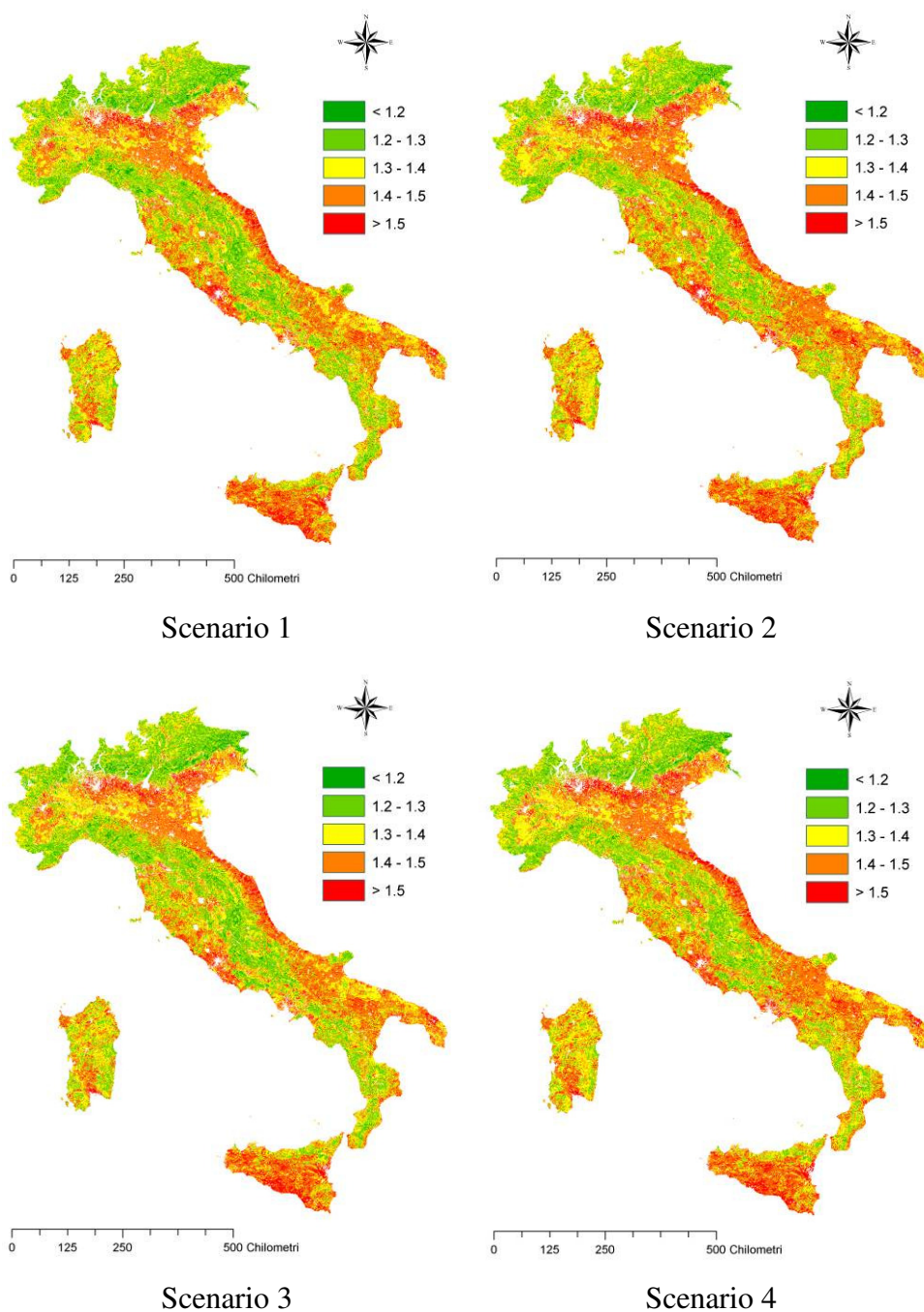


Fig. 2 - Proiezione al 2020 dell'indice esai in italia secondo quattro scenari di riferimento.

Il maggiore tasso d'incremento dei valori ESAI, soprattutto negli anni più recenti, può essere almeno in parte collegato al contesto socio-economico e, quindi, al ruolo antropico e alla densità demografica. La rilevante crescita dell'indice nel Nord Italia, caratterizzata da una distribuzione a “macchia di leopardo”, evidenzia proprio gli effetti

delle aree urbane e periurbane delle grandi città (ad esempio, Milano e Torino) assoggettate ad una significativa pressione antropica che, in generale, si estende proporzionalmente e radialmente anche alle limitrofe aree rurali.

Da queste considerazioni emerge l'opportunità e l'urgenza di predisporre strategie/misure di contrasto capaci di cogliere le specificità territoriali, nonché di intercettare con un buon grado di approssimazione le traiettorie di cambiamento nel corso del tempo. L'elaborazione di politiche contro la povertà e le disuguaglianze sociali, soprattutto nelle aree rurali e marginali, è elemento cruciale per la difesa del territorio. Solo in un contesto di equità sociale è possibile stimolare un maggior rispetto dell'ambiente (Briassoulis 2011), così come il poter contare sulla partecipazione di tutti i soggetti interessati alla pianificazione strategica contro la LD (Wilson e Juntti (2005). In questo senso, interessanti casi studio sono stati realizzati in Grecia e Spagna per quanto riguarda il contesto locale e dei suoi effetti sulle decisioni degli *stakeholder* (Lemon ed altri (1994), Iosifides e Politidis (2005), Onate e Peco (2005).

BIBLIOGRAFIA

- BEATO F., *Rischio e mutamento ambientale globale. Percorsi di sociologia dell'ambiente*, Milano, Franco Angeli, 1998.
- BEATO F., *Parchi e società. Turismo sostenibile e sistemi locali*, Napoli, Liguori, 1999.
- BRIASSOULIS H., "Governing desertification in Mediterranean Europe: the challenge of environmental policy integration in multi-level governance contexts", *Land Degradation and Development*, 22, 2011, n. 3, pp. 313-325.
- IOSIFIDES T. and POLITIDIS T., "Socio-economic dynamics, local development and desertification in western Lesvos, Greece", *Local Environment*, 10, 2005, pp. 487-499.
- LEMON M., SEATON R., PARK J., "Social enquiry and the measurement of natural phenomena: the degradation of irrigation water in the Argolid Plain, Greece", *International Journal of Sustainable Development and World Ecology*, 2, 1994, n. 3, pp. 1-11.

ONATE J.J. and PECO B., “Policy impact on desertification: stakeholders’ perceptions in southeast Spain”, *Land Use Policy*, 22, 2005, pp. 103-114.

PERINI L., SALVATI L., CECCARELLI T., MOTISI A., MARRA F.P., Caruso T., *Atlante agroclimatico – Scenari di cambiamento climatico*. CRA-UCEA, Roma, Collana Climagri n. 52 (Atlante + CD), 72 pagine, 2007, ISBN 88-901472-8-8.

SALVATI L., BAJOCCHIO S., “Land sensitivity to desertification across Italy: past, present, and future”, *Applied Geography*, 31, 2011, n. 1, pp. 223-231.

WILSON G.A. and JUNTTI M., *Unravelling desertification: policies and actor networks in Southern Europe*, Wageningen, Wageningen Academic Publishers, 2005.

MARCO ZITTI, *Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in Agricoltura, Unità di ricerca per la climatologia e la meteorologia applicate all’agricoltura (CRA-CMA) – Via del Caravita 7/a, 00184 Roma; e-mail: marcozitti@libero.it*

LUIGI PERINI, *Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in Agricoltura, Unità di ricerca per la climatologia e la meteorologia applicate all’agricoltura (CRA-CMA) - Via del Caravita 7/a, 00184 Roma; e-mail: luigi.perini@entecra.it*

LUCA SALVATI, *Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in Agricoltura, Centro di ricerca per lo studio delle relazioni tra pianta e suolo (CRA-RPS) - Via della Navicella 2-4, 00184 Roma; e-mail: luca.salvati@entecra.it*

RIASSUNTO - La vulnerabilità ambientale al degrado delle terre sono influenzate dal rapido cambiamento delle condizioni ecologiche (principalmente climatiche) e socio-economiche. L’Italia, a seguito di siccità ricorrenti e aumento delle condizioni di aridità, può considerarsi un *hotspot* critico per lo studio del degrado del territorio per effetto concomitante del degrado dei suoli, dei cambiamenti di uso del suolo, della pressione antropica e delle variazioni climatiche. L’approccio ha utilizzato lo schema Environmental Sensitive Area (ESA). Il territorio italiano è stato classificato in base alla vulnerabilità al degrado dei suoli. L’evoluzione dei fenomeni è stata analizzata nel

periodo 1960-2010 ed anche al 2020 utilizzando proiezioni di scenari di cambiamento climatico.

ABSTRACT - Environmental sensitivity and landscape degradation are affected by rapidly changing ecological and socio-economic conditions. After experiencing recurrent droughts and increasing climate aridity, Italy has been regarded as a critical hotspot for land degradation and desertification due to the concomitant impact of soil deterioration, land-use changes, human pressure, and climate variations. The used approach followed the Environmental Sensitive Area (ESA) scheme. Italian Land was classified into various levels of sensitivity to land degradation (LD). The evolution of LD in Italy has been analysed from 1960 to 2010 and also through a temporal projection to 2020.

Sessione 2

Mercati e Imprese

FACEBOOK: LE RELAZIONI DI PROSSIMITÀ DI UN'IMPRESA INNOVATIVA*

1. INTRODUZIONE. – La rete Internet rappresenta il simbolo dello scambio di dati su scala mondiale, nata negli Stati Uniti per scopi bellici è stata poi utilizzata da università e centri di ricerca per trasferire informazioni. Alla fine degli anni '80 ha cominciato a diffondersi in tutto il mondo, grazie alla creazione del protocollo *http* e all'acronimo *www* (*world wide web*): una rete di scala mondiale tra computer e banche dati.

In rete è possibile ottenere ogni genere di informazione proveniente da tutto il mondo, abbattendo così le barriere economiche, fisiche e culturali che dividono i paesi e contribuendo allo sviluppo di quel “villaggio globale” definito nel 1962 da Marshall McLuhan .

Con l'evoluzione del *web*, inizialmente concepito come modo per visualizzare documenti ipertestuali statici (*web* 1.0), e la progressiva interazione tra siti ed utenti (*web* 2.0) si assiste all'affermazione di una dimensione sociale, di condivisione e di autorialità rispetto alla mera fruizione. È proprio la modalità di utilizzo della rete ad aprire nuovi scenari fondati sulla possibilità da parte dell'utente di fruire e di creare/modificare i contenuti multimediali e di trasformare notevolmente il concetto “prossimità”.

I *Social Network Sites* (*SNS*), ovvero quei siti il cui scopo è quello di mettere in relazione gli iscritti, rappresentano un esempio attuale dell'accresciuta interattività sito-utente e di un diverso modo di concepire la prossimità a scala mondiale. Secondo la definizione più diffusa tra gli studiosi sono siti di reti sociali i servizi *web* che permettono la creazione di un profilo pubblico o semi-pubblico all'interno di un sistema

* Il presente lavoro è frutto della collaborazione degli autori; tuttavia va attribuita a Raffaella Afferni la stesura dei paragrafi 3 e 4 e a Carla Ferrario quella dei paragrafi 1 e 2.

vincolato, l'articolazione di una lista di contatti e la possibilità di scorrere la lista di amici dei propri contatti (Boyd, Ellison; 2007).

I SNS sono uno dei fattori più noti e diffusi all'interno del contesto di globalizzazione culturale (1). Se si escludono alcune aree dell'Asia e dell'Africa negativamente soggette al “*digital divide*”, la loro diffusione è planetaria.

Facebook è più diffuso a scala mondiale ed è il *Social Network Site* prevalente in Nordamerica, in America meridionale, in Europa (Italia compresa), in alcune parti dell'Africa, dell'Asia meridionale e dell'Australia.

Lo scopo di questo articolo è quello di analizzare le relazioni di prossimità che emergono dai flussi di comunicazione tra gli utenti di *Facebook* e alcune delle reti spaziali che si creano grazie alla sua diffusione globale.

2. RETI SPAZIALI E RELAZIONI DI PROSSIMITÀ – Nel 2012 *Facebook* ha superato i 901 milioni di iscritti (2); seguito da *Qzone* con 593 milioni di utenti, la cui diffusione è tuttavia regionale (e limitata alla sola Cina) (3).

Mark Zuckerberg, fondatore ed amministratore delegato, ha ideato *Facebook* basandosi sulla nozione di un “grafo sociale” inteso come linea immaginaria che collega le persone ai loro amici, incoraggiandole a condividere le proprie esperienze di vita e a rivelare i pensieri più intimi *on-line* (The Economist, 2012).

Queste connessioni possono essere visualizzate attraverso delle linee di colore chiaro su sfondo scuro (Giorda, 2011). La carta tematica che ne scaturisce (Fig. 1), fornisce un'immagine dettagliata della popolarità di *Facebook* nel mondo, nonché una conoscenza geografica delle possibili relazioni di prossimità. Essa mostra chiaramente che in Cina, in Russia e in Giappone il SNS è scarsamente utilizzato, mentre in Europa si concentrano la maggior parte di linee dopo gli Stati Uniti.

(1) Per una storia dei *Social Network Sites* si vedano Boyd (2008) e la raccolta bibliografica da lei curata (<http://www.danah.org/researchBibs/sns.html>) .

(2) Il dato è tratto dal documento S-1 che è servito per la presentazione di *Facebook* in borsa nell'aprile 2012

(<http://www.scribd.com/doc/90859142/TechCrunch-Facebook-Amended-S-1-April-23-User-Counts-Instagram>).

(3) I dati sulla diffusione di *Qzone* e degli altri *Social Network Sites* sono disponibili sulla pagina *web Social Media Statistics* curata da Vincenzo Cosenza (<http://vincos.it/social-media-statistics/>).

Fig. 1 – Le reti spaziali di facebook



Fonte: <http://facebook-italia.blogspot.it/2010/12/la-mappa-delle-amicizie-di-facebook.html>

Le letture spaziali sono di due tipi. In primo luogo, si rileva una forte relazione di prossimità, che fa emergere una prima geografia di località centrali capaci di attirare flussi di comunicazione a scala regionale. In secondo luogo, emerge che il valore connettivo del *Social Network Site* è multiscalaro (*ibidem*).

Le reti relazionali che si possono creare sono di due tipologie: “areali” che si basano su relazioni di prossimità e continuità tra i soggetti territoriali e “reticolari” in cui prevalgono le relazioni a distanza, con la conseguente creazione di reti relazionali sovranazionali prive di continuità territoriale. Grazie a quest’ultima tipologia, *Facebook* è stato in grado di superare *Orkut*, in India e in Brasile: la popolazione ha cominciato ad utilizzarlo in massa per tenersi in contatto con amici all’estero che erano già in rete.

Flussi globali significativi collegano l’America settentrionale con l’Europa, l’Asia Meridionale con l’India e l’Australia e alcune aree di dell’Africa e dell’America Meridionale connesse con il resto del mondo

Dove invece le relazioni sono flebili, e quindi le linee di colore chiaro sono scarse, le ragioni sono legate al fatto che *Facebook* non è *leader* oppure che queste aree non hanno possibilità di accedere alla rete. In Russia la forte concorrenza e diffusione di *Vkontakte* e *Odnoklassniki*, fa sì che il principale *Social Network Site* americano non riesca ad imporsi; in Vietnam e in Lettonia gli abitanti sono più propensi ad usare le reti

sociali locali, rispettivamente *Zing* e *Draugiem*, in Iran e in Cina è la censura di stato che blocca *Facebook*. In Africa, dove *Internet* ha una penetrazione bassa, sembra *Ocean Dark* il SNS prevalente, ad eccezione del Sud Africa e della Nigeria dove *Facebook* è prevalente tra i pochi utilizzatori.

In qualche modo *Facebook* è anche la traccia di un'area culturale, con molti tratti omogenei. Quindi da un punto di vista di geografia culturale, nelle regioni come il mondo arabo, la Russa, la Cina e il Vietnam è ovvio che i *Social Network Sites* più diffusi siano altri (The Economist, 2012).

La fig. 1 è anche un indicatore della localizzazione delle aree urbane più popolate, con maggiore diffusione delle risorse informatiche, e dove l'inglese è prima lingua o comunque molto diffusa. In Kenya, paese in cui la lingua inglese è molto utilizzata, *Facebook* è il primo SNS fra i pochi utilizzatori che sono quasi prevalentemente localizzati nelle grandi aree urbane.

L'interazione sociale dipende dalla capacità delle due parti di comunicare, che necessita l'uso della stessa lingua. Di conseguenza, le differenze linguistiche possono destrutturare le interazioni sociali (si veda sull'argomento Hutchinson, 2005; Barnett e Choi, 1995) e ciò fa sì che differenze linguistiche si intreccino con la distanza: Le persone che vivono nello stesso luogo in genere condividono una lingua e le competenze linguistiche comuni generano relazioni sociali strettamente dipendenti dalla prossimità. In realtà il fattore lingua è la sintesi di importanti effetti quali le dinamiche migratorie, la colonizzazione e la più recente diffusione planetaria dell'inglese.

Resta comunque il fatto che, la probabilità di amicizia con una persona è decrescente con la distanza metrica, quanto quest'ultima influenza direttamente la struttura delle reti sociali poiché impone costi (monetari e non) più elevati per le connessioni. Questo non dovrebbe sorprendere, dato che ci sono meno probabilità di incontrare persone che vivono più lontano e di riuscire a mantenere dei legami con il passare del tempo, ma *Internet*, attraverso i *Social Network Sites*, e le altre tecnologie di comunicazione giocano un ruolo potenzialmente dirompente sui vincoli imposti (Backstrom, Sun, Marlow, 2010).

Infatti, queste tecnologie riducono i costi che la distanza impone per introdurre nelle reti sociali nuove persone e per rimanere in contatto con quelli che conosciamo, modificando notevolmente la geografia delle relazioni

È noto in letteratura geografica che i legami sociali agiscono e si concentrano in prevalenza in aree limitate, organizzate e consuetudinarie: sono gli spazi delle relazioni “faccia a faccia”, quelli di vita urbana, dove circolano i segni taciti che richiedono prossimità. Questa vicinanza, tuttavia, non è vincolante, anche se molto importante, in quanto gli attori sociali possono sviluppare relazioni a distanza grazie alle nuove tecnologie (Corazza, 2006). I *Social Network Sites* permettono, quotidianamente, ai loro utenti di superare le barriere spaziali.

3. FACEBOOK E LA GEOGRAFIA DELLE RETI DI RELAZIONI – Al fine di verificare alcune assunzioni sulle reti spaziali create da *Facebook* e sulle relazioni di prossimità che si vanno a costituire con l’uso di tale *Social Network Site*, si è scelto di raccogliere dei dati mediante un questionario (4) semi-strutturato, che presenta sia domande chiuse di tipo dicotomico, politomico e a risposta multipla, sia a risposta aperta (Migliardi, 2008). L’indagine è stata condotta nel novembre 2012 su un campione costituito da studenti universitari, in quanto tali giovani sono stati i primi che hanno “abitato” questi ambienti – dopo i *bloggers* influenti e prima dell’arrivo della *cyberborghesia* – e, secondo alcuni autori statunitensi, grazie al loro elevato grado di connettività sarebbero la popolazione ideale per una *survey* sull’uso dei *digital media* (Hargittai, 2007, p.279; Boyd, 2008, pp.102-105; Iannelli, 2010; Boccia Artieri, 2009)⁵. Per ragioni di costo e di tempo, la nostra indagine è stata condotta nei due Atenei del Piemonte, rispettivamente l’Università degli Studi di Torino e l’Università del Piemonte Orientale Amedeo Avogadro (6).

Le 22 domande del questionario sono state organizzate in tre sezioni: l’anagrafica degli utenti (che ha permesso una prima segmentazione del *target*), la sezione dedicata

(4) La scelta di lasciare il questionario in libera compilazione, ha prodotto in alcuni casi un completamento parziale delle risposte, aspetto che ha reso alcuni dati utilizzabili solo in misura ridotta. Si tratta di un aspetto che va sottolineato, anche se esso non sembra compromettere l’attendibilità dei risultati, soprattutto quelli che confermano alcune assunzioni enunciate nella prima parte di questo articolo.

(5) Per un’indagine sugli utenti italiani dei *SNS* si vedano le *websurvey* di Censis/ Ucsi (2009; 2011 e 2012) e Milic e Marchetto (2009); le analisi di Vincenzo Cosenza su *Vincos Blog* sui dati forniti da *Facebook Advertising* e di Giglietto (2009) sul volume di ricerche effettuate attraverso *Google* con le parole chiave “*Facebook*” e “*Badoo*”.

(6) Sono stati coinvolti gli studenti dei corsi di laurea di “Lettere” e di “Culture e letterature del mondo moderno” della Facoltà di Lettere e Filosofia (Università di Torino) e di “Lettere” e di “Lingue straniere e moderne” del Dipartimento di Studi Umanistici (Università del Piemonte Orientale). Gli autori ringraziano la prof.ssa Sabrina Stroppa, dell’Università di Torino, per la preziosa collaborazione nella somministrazione del questionario.

all'utilizzo di *Facebook* e quella dedicata alla sua storia, entrambe finalizzate ad ottenere informazioni non solo sulla frequenza e modalità di uso del *SNS* da parte degli utenti, ma anche sulla loro conoscenza sulle sue origini e diffusione.

Per quanto riguarda la composizione del campione dei 150 intervistati, si tratta in prevalenza di studentesse (74%) *under 25* residenti soprattutto nelle province di Torino (36,8%), Novara (16,7%) e Vercelli (9,7%). Sebbene il numero di donne che hanno risposto al questionario sia superiore a quello medio delle utenti italiane di *Facebook* (7) i risultati possono essere considerati attendibili in quanto il *SNS* in esame è tra quelli meno connotati in termini di genere (Iannello, 2010).

Un aspetto a nostro avviso importante che emerge dalle informazioni raccolte riguarda la diffusione della comunicazione orizzontale, ovvero la trasmissione di informazioni tra le masse attraverso l'uso dei *SNS*. Secondo Castells (2009, p. 64) i *social media* sarebbero importanti catalizzatori della tendenza "all'auto-comunicazione di massa", ossia della possibilità generalizzata di condividere contenuti, di visualizzare e di mantenere relazioni all'interno di un *network* nel quale la prossimità sembra ancora giocare un ruolo importante. Questa affermazione è confermata dai dati del questionario che evidenziano l'esistenza di reti relazionali "areali" strettamente connesse con la prossimità geografica. Le relazioni di tipo stabile sono, nel 92,2% dei casi (8), contenute entro i confini regionali ed in particolare il 36,4% si concentrano all'interno della stessa città.

Oltre all'esistenza di tali legami con "amici" che vivono vicino, la maggior parte degli intervistati dichiara di avere contatti con stranieri (78,8%). Le relazioni più rilevanti degli *SNS users* sembrerebbero dipendere in questo caso da una prossimità di tipo culturale; le relazioni a distanza degli universitari piemontesi sono prevalenti con residenti all'interno del territorio europeo 67,7% (e in particolare quello comunitario 57,7%); mentre l'11,7% ha rapporti con nordamericani, sudamericani (7,7%), asiatici (2,8%) e africani (7,7%) (9).

(7) Il dato, di fonte Audiweb/Nielsen, è pari al 47%. Per un approfondimento si vedano l'Osservatorio *Social Media* in Italia e *Facebook* (<http://vincos.it/osservatorio-facebook/>).

(8) Si tratta del 92,2% di 129 persone (su un totale di 150) che hanno risposto alla domanda 10 del questionario.

(9) Sono da segnalare in particolare i contatti residenti in alcuni paesi europei quali Gran Bretagna, Francia e Spagna pari rispettivamente al 14,9%, 13,7% e 10,5% del totale degli "amici" stranieri. Tra i paesi extra-comunitari emergono gli Stati Uniti (10,1%), il Marocco (4%) e l'Australia (2,4%).

Queste relazioni, che nel paragrafo 2 sono state definite di tipo “reticolare”, sarebbero tuttavia meno frequenti, e quindi meno coese, rispetto a quelle areali; un risultato coerente con la storia trentennale dei *networked publics* di cui *Facebook* fa parte e che vede l’uso dell’*SNS* più orientato ad un’estensione in senso qualitativo e quantitativo dei rapporti esistenti, piuttosto che alla creazione di nuovi legami con soggetti conosciuti in rete. I dati raccolti confermano quanto affermato da Iannelli (2010), ovvero che l’uso del *Social Network Site* è più “*friend-oriented*” che “*interest-driven*”; il 74% degli studenti intervistati hanno dichiarato di utilizzare il *social media* per organizzare attività tra “amici” da svolgersi nel tempo libero.

Incrociando i dati sulla frequenza di controllo del proprio profilo con quelli sull’organizzazione di attività nel tempo libero, si rileva l’esistenza di una correlazione positiva tra queste attività. Il 98% di coloro che si connettono al *SNS* tutti i giorni con il *personal computer* o lo *smarthphone* usano infatti i servizi *web* per organizzare il proprio tempo libero con gli amici; in questo caso il *social media* tende a sostituire l’incontro faccia a faccia o il telefono come modalità di interazione tra i soggetti appartenenti ad una specifica rete sociale, la cui estensione geografica è fortemente condizionata dalla prossimità.

4. CONCLUSIONI. – Osservando la rete di legami di *Facebook* possiamo pertanto concludere che la distanza e le variabili ad essa connesse (quali l’affinità culturale e la lingua) hanno ancora oggi un peso rilevante nel definire i caratteri e l’estensione di una rete sociale. Nonostante la facilità apparente con cui i *Social Network Sites* permettono di creare e mantenere relazioni a lungo raggio, la bibliografia consultata e le analisi condotte sui risultati del questionario somministrato agli studenti universitari piemontesi pongono il tema della prossimità come predominante, sia nella sua accezione fisica, sia in quella culturale.

BIBLIOGRAFIA

BARNETT G.A., CHOI, Y., “Physical distance and language as determinants of the international telecommunication network”, *International Political Science Review*, 16, 1995, pp.249–265.

- BACKSTROM L., SUN E., MARLOW C., *Find Me If You Can: Improving Geographical Prediction, with Social and Spatial Proximity*, New York, NY, USA, ACM Press, 2010.
- BOCCIA ARTIERI G., *Normalizzazione e nuovo senso della posizione*, Convegno PIC-AIS su “Le reti socievoli. Fare ricerca nel/sul web sociale”, Urbino 20 novembre 2009.
- BOYD D., *Taken Out of Context. American Teen Sociality in Networked*, PHD dissertation, Berkeley, University of California, 2008. Disponibile su: <<http://www.danah.org/papers/TakenOutOfContext.pdf>> [ultimo accesso 27 gennaio 2013].
- BOYD D. M., ELLISON N. B., “Social network sites: Definition, history, and scholarship”, *Journal of Computer-Mediated Communication*, 13(1), article 11, 2007, pp. 210-30.
- CASTELLS M., *Comunicazione e Potere*, Milano, Egea-Università Bocconi Editore, 2009.
- CENSIS/UCSI, *Ottavo Rapporto sulla comunicazione. I media tra crisi e metamorfosi*, Milano, Franco Angeli, 2009.
- CENSIS/UCSI, *Nono Rapporto sulla comunicazione. I media personali nell'era digitale*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- CENSIS/UCSI, *Decimo Rapporto sulla comunicazione. I media siamo noi. L'inizio dell'era biomediativa*, Milano, Franco Angeli, 2012.
- CORAZZA A., “Concetti e modelli dei sistemi locali”, in MARCHIO O. (a cura di) *Sistemi sociali e reti lunghe. Crisi e problemi della geografia dell'industria italiana*, Milano, Franco Angeli, pag. 105, 2006.
- COSENZA V., *Vincos Blog*. Disponibile su: <<http://www.vincos.it/osservatorio-facebook/>> [ultimo accesso 30 gennaio 2013].
- GIGLIETTO F., *Io*, “I miei amici e il mondo: uno studio comparativo su Facebook e Badoo in Italia”, in MAZZOLI L. (a cura di), *Network Effect. Quando la rete diventa pop*, Torino, Codice edizioni, 2009, pp. 41-55.
- GIORDA C., *La geografia di facebook*, 2010. Disponibile su: <<http://www.aiig.it/documenti>> [ultimo accesso 29 gennaio 2013].
- HARGITTAI E., “Whose space? Differences among users and non-users of social network sites”, *Journal of Computer-Mediated Communication*, 13(1), 2007, pp. 276-297.

- Disponibile su: <<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1083-6101.2007.00396.x/pdf>> [ultimo accesso 26 gennaio 2013].
- HUTCHINSON K.W., “Linguistic distance as a determinant of bilateral trade”, *Southern Economic Journal*, 72, pp. 1–15, 2005.
- IANNELLI L., *I primi studi sui Social Network Sites come tracce del presente*, Fondazione Telecom Italia, 2010. Disponibile su: <<http://www.fondazionetelecomitalia.it/doc/programma/Iannelli.pdf>> [ultimo accesso 28 gennaio 2013].
- MCLUHAN M., *The Gutenberg Galaxy*. Toronto, University of Toronto Press, 1962.
- MIGLIARDI A., *Come si costruisce un questionario: alcuni spunti dalla ricerca operativa*, 2008. Disponibile su: <http://www.dors.it/alleg/0200/Come_si_costruisce_un_questionario.pdf> [ultimo accesso 28 gennaio 2013].
- MILIC E. M., MARCHETTO E., *I cambiamenti promossi dai social network nelle città italiane*, Trieste, SWG (Osservatorio su Internet in Italia – DiarioAperto), ottobre 2009.
- MOK D., WELLMAN B., “Did distance matter before the Internet? Interpersonal contact and support in the 1970s”, *Social networks*, 29(3), 2007, pp.430–461.
- THE ECONOMIST, “Briefing: floating face book. The value of friendship”, *The Economist*, 4 February 19-21, 2012.

Dipartimento di Studi Umanistici, Laboratorio di Geografia, Università degli Studi del Piemonte Orientale, via Manzoni, 8 – 13100 Vercelli; raffaella.afferni@lett.unipmn.it

Dipartimento di Studi per l’Impresa e il Territorio, Università degli Studi del Piemonte Orientale, Via Perrone 18 – 28100 Novara; carla.ferrario@eco.unipmn.it

RIASSUNTO. - La distanza geografica e relazioni sociali sono inestricabilmente intrecciate, le persone con cui interagiamo ogni giorno quasi sempre vivono vicino a noi. Oggi le persone trascorrono molto tempo on line ed in particolare usando i social network. Questi ultimi si sono imposti nelle reti sociali e hanno modificato il rapporto tra distanza e relazioni sociali. Lo scopo di questo articolo è quello di analizzare le possibili reti spaziali (di prossimità o lontananza) che emergono dai flussi di comunicazione tra gli utenti che utilizzano Facebook, il più diffuso *social network* al mondo.

SUMMARY. - The geographic distance and social relationships are inextricably intertwined, the people we interact with every day almost always live near us. Today people spend a lot of time online in particular on social networks. The ratio of distance and social relations are becoming changing. The purpose of this article is to analyze the possible spatial networks (proximity or distance) that emerge from the streams of communication between users of Facebook, the most popular social network in the world.

PARADISI FISCALI E DINAMICHE DEL CAPITALE: NUOVE GEOGRAFIE DELLA PROSSIMITÀ¹

1. LA DIMENSIONE GEOECONOMICA ED OPERATIVA. - I paradisi fiscali sono oggi sempre più al centro dell'attenzione a causa della natura e della dimensione dei fenomeni ad essi correlati. In sostanza, seguendo le parole dell'OCSE, i paradisi fiscali e le attività offshore associate "erodono la base impositiva di altri paesi, creano distorsioni nei flussi dei commerci e degli investimenti e pregiudicano l'equità e la neutralità dei sistemi fiscali in generale e il consenso sociale nei loro confronti. Questa concorrenza fiscale deleteria incide negativamente sul benessere globale e mina la fiducia dei contribuenti nell'integrità dei sistemi fiscali" (OECD, 1998). Sebbene sia ancora difficile reperire dati affidabili sui paradisi fiscali, le statistiche della Banca dei Regolamenti Internazionali hanno messo in luce che sin dal 1980 circa la metà di tutte le attività e le passività bancarie internazionali sono state instradate attraverso Centri Finanziari Offshore e che circa un terzo degli Investimenti Diretti Esteri (IDE) di tutte le società multinazionali passano attraverso i paradisi fiscali (BIS, 2006). Le stime di grave evasione fiscale perpetrata attraverso i paradisi fiscali sono difficili da accertare né ci sono dati attendibili sull'evasione fiscale delle imprese, motivo per il quale, presumibilmente, tanta parte degli IDE viene instradata attraverso i paradisi fiscali (Hong, Smart, 2007). L'evasione ed elusione fiscale individuale è stimata prudenzialmente tra gli 800 ed i 3.000 miliardi di dollari l'anno. In aggiunta i paradisi fiscali sono anche utilizzati come il principale canale attraverso la quale il danaro riciclato fuoriesce dai paesi in via di sviluppo.

Sotto il profilo geoeconomico, la maggior parte dei più significativi paradisi fiscali oggi esistenti si sono sviluppati attorno a due principali poli o traiettorie. Un polo si è

¹ Sebbene frutto di una comune riflessione i paragrafi 1 e 3 vanno attribuiti a Vittorio Amato ed il paragrafo 2 a Stefania Palmentieri.

evoluto attraverso i suoi stretti legami con la City di Londra ed include dipendenze della Corona Britannica, come le Isole del Canale, Jersey, Guernsey e l'Isola di Man, i territori britannici d'oltremare tra i quali i paradisi fiscali più significativi sono le Isole Cayman, Bermuda, Isole Vergini Britanniche, Turks e Caicos e Gibilterra, ed ex colonie dell'impero britannico divenute recentemente indipendenti come Hong Kong, Singapore, Bahamas, Bahrain e Dubai. Meno significativi in termini di impatto, ma più numerosi, sono gli ex territori britannici di recente indipendenza del Pacifico. L'altro polo si è invece sviluppato in Europa e si compone dei paesi del Benelux - Belgio, Paesi Bassi e Lussemburgo - dell'Irlanda, e, naturalmente, della Svizzera e del Liechtenstein. Gli unici altri paradisi fiscali di una certa consistenza che non fanno parte di questi due poli sono oggi Panama e, in misura minore, l'Uruguay.

La storia dei paradisi fiscali è piena di miti e leggende. I paradisi fiscali sono associati con l'evasione fiscale, che, presumibilmente, è vecchia quanto la stessa tassazione e, quindi, possono esser visti come l'ultima incarnazione di un'antica pratica e, per molti versi, lo sono. I paradisi fiscali moderni, tuttavia, sono Stati sovrani (o enti sovrani con una notevole autonomia come le Isole del Canale) che utilizzano il loro diritto sovrano di scrivere le leggi al fine di attrarre un certo tipo di clientela internazionale. Essi possono essere considerati, quindi, come una diversa strategia di sviluppo statale che si è potuta evolvere solo nel contesto di un affermato sistema internazionale di statualità, rispettoso del diritto sovrano degli Stati di scrivere le proprie leggi. Inoltre, la strategia dei paradisi fiscali è rivolta esclusivamente ad una clientela internazionale e, quindi, possono essere perseguiti con successo solo all'interno di un mercato mondiale integrato. Infine i paradisi fiscali sono un fenomeno decisamente moderno, le cui origini risalgono alla fine del XIX secolo.

Il termine "paradiso fiscale" è stato ampiamente utilizzato a partire dagli anni Cinquanta eppure non c'è consenso unanime su ciò che tale espressione debba indicare. Il problema è che molti governi utilizzano il loro diritto sovrano di promulgare leggi per aiutare i settori di successo all'interno delle loro economie a competere nell'economia globale o, in alternativa, per stimolare lo sviluppo di nuovi settori competitivi. Spesso, inoltre, utilizzano una combinazione di contributi fiscali e incentivi di vario tipo, compresi gli sgravi fiscali e la rimozione di vincoli burocratici (ossia regolamenti) per

attrarre o trattenere i capitali divenuti, ormai, estremamente mobili (Desai, Foley e Hines, 2006).

Le parti fiscali di tali pacchetti di politiche vengono chiamate *Preferential Tax Regimes* (PTR) e comprendono una vasta gamma di iniziative e normative volte ad attrarre capitali stranieri. Quando alla fine del 1990 la Commissione Europea ha deciso di indagare gli abusi fiscali tra paesi membri dell'UE ha scoperto 206 regimi di questo tipo, dato questo che non includeva i PTR nei territori dipendenti degli Stati membri dell'UE, come le Isole del Canale e Gibilterra.

In fondo, i paradisi fiscali sono semplicemente un altro tipo di “servizio” economico praticato dagli Stati - anche se si tratta di un servizio destinato ad essere permanente e per sua natura generale (cioè non focalizzato su uno specifico settore industriale o obiettivo di sviluppo) (Slemrod, 2008). Un paradiso fiscale viene, quindi, creato e sostenuto con l'aiuto di un *Preferential Tax Regime* particolarmente aggressivo. Si tratta del “servizio” preferito dalle piccole giurisdizioni indipendenti nel mondo, e come risultato, è numericamente il tipo più popolare di strategia competitiva².

Mentre alcuni paradisi fiscali sono facilmente riconoscibili, al contrario l'odierno ambiente finanziario, altamente mobile, si combina con la proliferazione di PTR creando una situazione ibrida in cui ogni paese può potenzialmente fungere da potenziale rifugio dalla tassazione di alcuni altri paesi. Di conseguenza, le linee di separazione tra PTR temporanei, PTR aggressivi e veri e propri paradisi fiscali permanenti sono considerevolmente labili (Genschel, Schwarz, 2011). La linea che separa, dunque, i paradisi fiscali da altri PTR è abbastanza arbitraria e può essere descritta, più che altro, come una questione di “intensità” se si considera che lo stesso Regno Unito viene considerato da alcuni come un paradiso fiscale.

Quella da puro paradiso fiscale, tuttavia, non è certamente il fulcro della strategia di sviluppo degli Stati Uniti o (sebbene più controverso), del Regno Unito³. Come risultato, molti preferiscono includere il concetto d'intenzionalità nella definizione dei

(2) E' stato calcolato che per un paese con una popolazione inferiore al milione, la probabilità di diventare un paradiso fiscale sale dal 24% al 63%. L'ammontare sarebbe probabilmente anche maggiore se giurisdizioni dipendenti, come Cayman e Jersey fossero aggiunte all'elenco (Dharmapala e Hines, 2006).

(3) Il realtà la posizione del Regno Unito è abbastanza equivoca. L'essere il più grande centro finanziario europeo e l'aver una considerevole quota del proprio Pil generata proprio dai servizi finanziari, pone costantemente questo Paese su linee di indirizzo del settore finanziario che si discostano notevolmente dagli altri paesi europei. Valga, a titolo di esempio, l'opposizione di Londra alla introduzione della Tobin Tax sulle transazioni finanziarie a più riprese avanzata in ambito UE.

paradisi fiscali. Una definizione di paradiso fiscale potrebbe quindi essere quella di una giurisdizione che crea deliberatamente una legislazione *ad hoc* per facilitare le operazioni effettuate da soggetti che non sono residenti nel proprio territorio. Tali operazioni internazionali risultano essere soggette ad una regolamentazione scarsa o assente. Per di più i paradisi di solito offrono una segretezza giuridicamente protetta per garantire che tali operazioni non siano direttamente riconducibili ai soggetti che le intraprendono. Tali operazioni sono “off-shore” ovvero, si svolgono in spazi legali che separano il percorso reale delle transazioni economiche dal luogo giuridico in cui si sono svolte e, quindi, rimuovono il carico fiscale della transazione dal luogo in cui è effettivamente avvenuta.

2. LA DIMENSIONE QUANTITATIVA . - Le leggi sul segreto bancario e la generale mancanza di trasparenza delle disposizioni amministrative vigenti nei Paesi che ospitano i capitali offshore rendono assai difficile una valutazione precisa dei movimenti finanziari che ruotano intorno ai paradisi fiscali.

Dai dati ufficiali, emessi dalla Banca Mondiale, dal Fondo Monetario Internazionale e dalle Banche Centrali, sembra comunque che questo “tesoro nascosto” si aggiri tra 21 e 32 mila miliardi di dollari, circa un terzo dei quali –senza contare immobili, opere d’arte ecc.- ha origine in Paesi in via di sviluppo. In particolare, dei 6.500 miliardi di dollari che sono usciti illegalmente da questi territori tra il 2000 e il 2008, il 60% proviene dalla Cina, l’11% dal Messico, il 5% dalla Malaysia, il 3% dall’ India e dalle Filippine. Nello stesso periodo sono stati esportati illegalmente 427 miliardi di dollari dalla Russia, 302 dall’Arabia Saudita, 268 dagli Emirati Arabi, 242 dal Kuwait, 152 dal Venezuela (Henry, 2012) e tra i 124 e i 194 dall’Italia (Pellegrini, Tosti, 2011).

Dai dati emerge inoltre che sono collocati offshore più del 50% delle proprietà complessive in valuta e titoli di borsa di ricchi affaristi latinoamericani ed il 70% di quelli mediorientali; di questi patrimoni circa il 40 % deriva da attività criminose o terroristiche, il 45% è riconducibile a capitali di “pianificazione fiscale” provenienti per la maggior parte da società multinazionali e da persone fisiche e il 15 % concerne beni provenienti da corruzione o saccheggi politici (Guardia di Finanza Italiana, 2008).

Si è venuta così delineando, tra il 1970 e il 2010, una nuova geografia globale dei flussi finanziari nella quale giocano un ruolo rilevante molte ex colonie e alcuni Paesi un tempo ad economia emergente, oggi nuove mete degli investimenti offshore.

Nelle Antille ad esempio, grazie agli accordi fiscali firmati da Amsterdam con Aruba, sono confluiti attraverso l'Olanda, nel solo 2011, circa 3.327 miliardi di dollari, frutto di transazioni finanziarie da parte di grandi gruppi europei e nordamericani (Saccò, 2012).

Ben altra rilevanza assume l'industria finanziaria delle ex colonie britanniche, prime tra tutte le Isole Cayman. Secondo le stime ufficiali della CIMA e del Tax Justice Network, i fondi registrati nel Paese sarebbero circa 10.000, 300 le banche e più di 90.000 le società su un totale di appena 52.000 abitanti. Secondo il Fondo Monetario Internazionale il controvalore dei beni finanziari totali gestiti dai fondi speculativi di base alle Cayman varrebbe circa 2,2miliardi di dollari. Le Isole compensano inoltre il 5% dell'intero mercato mondiale dei servizi finanziari occupando, secondo una graduatoria del *Financial Secrecy Index*, elaborato nel 2011 dal TJN per classificare 60 paradisi fiscali in base al peso economico e finanziario di ciascuno, il secondo posto dopo la Svizzera, precedendo Lussemburgo, Hong Kong e Stati Uniti (Cavallito, 2013).

Un caso esemplare tra gli Stati un tempo ad economia emergente e che oggi rappresentano le nuove destinazioni delle operazioni offshore è costituito dall'Irlanda che, considerata fino agli anni 90 uno dei Paesi più poveri d'Europa, è diventata oggi, grazie all'applicazione di una tassazione molto bassa sul reddito d'impresa e sul lavoro, il primo quartier generale europeo dei grandi colossi finanziari americani: Google vi ha fatto confluire l'88% dei profitti derivati dalla vendita di servizi online fuori dagli Stati Uniti, per un totale di 12,5 miliardi di dollari, dirottati poi nei paradisi fiscali di Bermuda.

Altro caso esemplare è costituito dalla Cina che si mostra in crescente controtendenza, sul versante del fisco, rispetto alle altre piazze finanziarie d'Occidente che applicano la *Bank Tax* anche sui bonus pagati alle banche. Per attirare investimenti esteri da parte di multinazionali ed istituzioni finanziarie di livello internazionale, il distretto di Pudong, che ha giurisdizione su Shanghai, ha infatti approvato una circolare che assicura ai protagonisti della finanza che decidono di operare nel suo territorio, bonus e rimborsi fiscali sulle imposte versate o da pagare. Se dunque a Washington un

finanziere paga al fisco il 44% delle sue entrate, a Londra e Tokio il 50%, e a Berlino il 40%, in Cina il valore non supera la soglia del 27%; Shangai e Pechino sono così diventate un “rifugio” per molti banchieri in fuga dai mercati occidentali, dunque un vero e proprio paradiso fiscale (Latini, 2010).

Anche i dati relativi agli investimenti diretti esteri verso la Cina, effettuati da parte di imprese, entità economiche, persone fisiche straniere (inclusi i cinesi residenti in Hong Kong, Macao e Taiwan), confermano il crescente ruolo di protagonista svolto da questo Paese nel panorama finanziario internazionale. La tabella 1 mostra che nel 2006 sono stati investiti in Cina complessivamente circa 60 miliardi di dollari; tra i primi 18 paesi investitori, tra il 2004 e il 2006, ne figurano ben 8 inseriti nelle *black lists* fiscali italiane, o comunque annoverati tra gli Stati “non cooperativi”. Se il 1° posto occupato da Hong Kong può essere ricondotto a motivazioni storiche ed economiche, colpisce invece la seconda posizione solidamente detenuta dalle Isole Vergini, con importi in crescita costante dal 2003: nel solo 2006 gli investimenti hanno raggiunto 11,24 miliardi di dollari, pari a quasi il 18% di tutti quelli effettuati in Cina nello stesso anno. Nella speciale graduatoria compaiono anche le Isole Cayman, Samoa Occidentale e Mauritius, a conferma dell’inserimento della Cina nei circuiti finanziari che fanno capo ai principali paradisi fiscali del mondo.

Anche i dati sugli investimenti diretti dalla Cina verso l'estero (tabella II) mostrano il filo diretto del Paese con i territori dove domina la logica del'offshore: nel 2006 essi hanno raggiunto i 17 miliardi di dollari, diretti in massima parte alle Isole Cayman, ad Hong Kong (che insieme ricevono quasi l'84% degli investimenti effettuati dai cinesi all'estero), e alle Isole Vergini. Se il 4° posto del Sudan, il 7° dell'Algeria e il 10° della Nigeria possono trovare una spiegazione di natura geo-economica, legata alle necessità di approvvigionamento di materie prime e fonti energetiche, è plausibile, d'altra parte, ritenere che una fetta dei finanziamenti in uscita dalla Cina abbia in realtà origine in altri Paesi, da operazioni economiche frutto di manovre elusive. (Guardia di Finanza, 2008)

TAB. I - INVESTIMENTI ESTERI DIRETTI VERSO LA CINA

Stati	2006		2005		2004	
	Posizione	Valori	Posizione	Valori	Posizione	Valori
Hong Kong	1	20,2	1	17,95	1	18,99
Virgin Islands	2	11,24	2	9,02	2	6,73
Giappone	3	4,59	3	6,53	4	5,45
Corea del Sud	4	3,89	4	5,17	3	6,25
USA	5	2,86	5	3,06	5	3,94
Singapore	6	2,26	6	2,2	8	2,01
Taiwan	7	2,13	7	2,15	6	3,12
Cayman Islands	8	2,09	8	1,95	7	2,04
Germania	9	1,97	9	1,53	10	1,06
Samoa Occ.	10	1,53	10	1,35	9	1,13
Mauritius	11	1,03	13	0,9	-	-
Olanda	12	0,84	11	1,04	11	0,81
Regno Unito	13	0,72	12	0,96	12	0,79
Macao	14	0,6	15	0,6	15	0,55
Australia	15	0,55	17	0,4	-	-
Barbados	16	0,53	21	0,09	-	-
Canada	17	0,42	16	0,45	14	0,61
Bermuda	18	0,394	20	0,21	-	-
Malaysia	19	0,393	18	0,36	16	0,39
Francia	20	0,38	14	0,62	13	0,66
Italia	21	0,34	19	0,32	17	0,28
TOT.		58,9		56,86		54,81

Fonte: China Statistical Year Book, 2007

Tab. II - INVESTIMENTI DIRETTI DALLA CINA VERSO ALTRI PAESI

Stati	2006		2005	
	Posizione	Valori	Posizione	Valori
Cayman Islands	1	7,83	1	5,16
Hong Kong	2	6,96	2	3,41
Virgin Islands	3	0,53	3	1,22
Sudan	4	0,5	10	0,09
Russia	5	0,45	6	0,203
USA	6	0,19	5	0,23
Austria	7	0,098	9	0,084
Australia	8	0,087	7	0,19
Germania	9	0,076	8	0,12
Nigeria	10	0,067	11	0,053
Sudafrica	11	0,047	12	0,04
Singapore	12	0,047	16	0,0203
Vietnam	13	0,043	15	0,0207
Regno Unito	14	0,035	14	0,024
Canada	15	0,034	13	0,032
Tailandia	16	0,027	18	0,004
Corea del Sud	17	0,023	4	0,58
Macao	18	0,008	17	0,0083
TOT.		17,052		11,48

Fonte: China Statistical Year Book, 2007

3. ALCUNE CONCLUSIONI. - Le sorprendenti statistiche connesse con i paradisi fiscali inducono a ritenere che essi abbiano svolto un ruolo centrale nel condizionare le traiettorie di sviluppo dell'economia mondiale. E' evidente, quindi, almeno in linea di principio, che i principali Paesi industriali non possano consentire a queste piccole entità di crescere e prosperare a spese delle loro entrate fiscali. In effetti, Paesi come Stati Uniti, Regno Unito, Francia, Germania e Italia hanno cercato, di volta in volta, di chiudere alcune falle, mettendo sotto pressione questo o quel paradiso fiscale al fine di modificare alcune delle sue regole e/o politiche. Ci sono stati anche alcuni deboli

tentativi, risalenti al periodo tra le due guerre, per cercare di sviluppare una risposta internazionale coordinata ai paradisi fiscali ma, ad esser onesti, non molto è stato realizzato anche perché, paradossalmente, gli stessi grandi oppositori di facciata, con l'eccezione della Francia, della Germania e dell'Italia, sono stati, dopo la Seconda Guerra Mondiale, i principali attori dello sviluppo del fenomeno dei paradisi fiscali.

Tuttavia, a partire dalla fine degli anni Novanta, l'atteggiamento dei paesi sviluppati è cominciato a cambiare almeno da quando l'OCSE ha iniziato una sorta di campagna contro la "concorrenza fiscale dannosa". Sebbene le preoccupazioni per il ruolo negativo svolto dai paradisi fiscali risalga a decenni or sono, sembra che solo in tempi recenti si sia presa piena coscienza del loro impatto sull'economia mondiale e tale consapevolezza sembra esser maturata soprattutto tra i leader dell'Unione Europea. Mentre la campagna OCSE è sostanzialmente in stasi (Kudrle, 2008), l'UE è emersa, infatti, come soggetto più efficace per affrontare la questione dei paradisi fiscali e le loro conseguenze economiche.

BIBLIOGRAFIA

- BIS, 2006, *Financial globalisation, governance and the evolution of the home bias*, disponibile in rete su: www.bis.org/publ/work220.pdf.
- CAVALLITO M., "Paradisi fiscali, le Cayman studiano un registro pubblico dei fondi", in: *Il Fatto*, 18 Gennaio 2013.
- DHARMAPALA D.A., HINES J. R., 2006, *Which countries becomes tax havens?*, in "NBER Working Papers" n. W12802.
- DESAI M.A., FOLEY C.F., HINES J.R., 2006, *Do Tax Havens Divert Economic Activity?*, in "Economics Letters", n.90, pp. 219-224.
- GENSCHEL P., SCHWARZ P., 2011, *Tax competition: a literature review*, in "Socio-Economic Review", n.9, pp. 339-370.
- GUARDIA DI FINANZA. SCUOLA DI POLIZIA TRIBUTARIA "Profili economici, finanziari e criminali nel contesto internazionale: analisi di alcuni Paesi nell'area del centro e Sud America", in: *Quaderni*, n. 18, Anno Studi 2007-2008.

- HENRY J. S., *The price of offshore revisited. New estimates for missing global private wealth, income, inequality and lost taxes*, Tax Justice Network, Luglio 2012.
- KUDRLE R.T., 2008, *The OECD's Harmful Tax Competition Initiative and the Tax Havens: From Bombshell to Damp Squib*, in "Global Economy Journal", n.8, Article 1, pp. 1-23.
- HONG Q., SMART M., 2007, *In Praise of Tax Havens: International Tax Planning and Foreign Direct Investment*, in "CESifo Working Paper" No. 1942.
- LATINI S., "E' la Cina il paradiso fiscale, non la Svizzera", in: *Limes, Rivista Italiana di geopolitica*, 7/05/2010.
- OECD, 1998, *Harmful tax competition: an emerging global issue*, disponibile in rete su: www.oecd.org/dataoecd/33/1904176.pdf.
- PELLEGRINI V., TOSTI E., *Alla ricerca dei capitali perduti: una stima delle attività all'estero non dichiarate dagli italiani*, in: *Questioni di Economia e Finanza, (Occasional Papers)*, Banca d'Italia, n. 97, Luglio 2011.
- SACCO' P., "L'Olanda, il più europeo dei paradisi fiscali", in: *Avvenire*, 10/12/2012.
- SLEMROD J., 2008, *Why is Elvis on Burkina Faso Postage Stamps? Cross-Country Evidence on the Commercialization of State Sovereignty*, in "Journal of Empirical Legal Studies", Vol. 5, Issue 4, pp. 683-712.

Università di Napoli Federico II, Dipartimento di Scienze Politiche, Via L. Rodinò 22, 80138, Napoli, Italy, vitamato@unina.it, palmenti@unina.it

RIASSUNTO. - Lo scenario economico mondiale, pur in continuo divenire, sembra sempre più caratterizzato da sistemi finanziari integrati conseguenti ai processi di globalizzazione e di liberalizzazione valutaria (con la relativa, capillare circolazione di capitali anche al livello transnazionale). A ciò si aggiunge la sempre più articolata diffusione di servizi bancari e parabancari basati in paradisi fiscali finalizzati ad offrire sul mercato strumenti operativi per soddisfare le più svariate esigenze, non ultima l'evasione fiscale.

Le operazioni diventano in tal modo "off-shore", cioè svolte in spazi legali/virtuali che, separando il percorso reale delle transazioni economiche dal luogo giuridico in cui si

sono svolte, ne rimuovono il carico fiscale dal luogo in cui esse sono effettivamente avvenute, configurando una nuova geografia dei flussi finanziari completamente dissociata dai luoghi di produzione.

Quello dei paradisi fiscali è un fenomeno in crescita continua di cui il contributo intende analizzare l'entità, per comprendere quanto questa pratica stia contribuendo a ridefinire gli spazi economici e a creare nuove geografie delle attività finanziarie.

SUMMARY. - The global economic scenario seems increasingly characterized by an integrated financial systems resulting from the processes of globalization and liberalization of foreign exchange (with the relative capillary movement of capitals also at transnational level). In addition there is an increasingly diversified spread of banking and quasi-banking services based in tax havens in order to offer the market operational tools to meet various needs, tax evasion included. Operations thus become "off-shore", that is carried out in legal/virtual spaces separating the real path of economic transactions by legal place in which they were conducted, removing the burden of taxation from the place where they actually took place and setting a new geography of movements o capitals completely decoupled from production sites.

That of tax havens is a growing phenomenon and the aim of the paper is to analyze its extent, to understand how this practice is helping to redefine the economic spaces, creating new geographies of financial assets.

MERCATO GLOBALE E VALUTE REGIONALI. UN EQUILIBRIO CONFLITTUALE

1. LA GEOGRAFIA DELLE VALUTE. - Lo “spazio finanziario” - realtà virtuale ma non troppo – nel quale si muovono i capitali è legato alle forme strumentali attraverso le quali questi ultimi si materializzano e vengono scambiati. Sono queste le valute internazionali, ovvero le monete ufficiali che vengono comunemente accettate negli scambi internazionali e vengono convertite senza restrizioni nelle singole monete nazionali.

L'area di diffusione (ovvero di accettazione) di una moneta esprime la dominanza dell'economia che la crea, la stampa e la mette in circolazione. Una dominanza che si declina principalmente, ma non esclusivamente, secondo il principio della contiguità territoriale, in sovrapposizione alla dominanza locale delle diverse autorità monetarie statuali.¹ Si tratta di una sorta di “cupola finanziaria” che incombe su spazi immensi, proiettando la propria ombra su tutte le transazioni che avvengono al loro interno. E' evidente che qui il concetto di contiguità tipico della geografia fisica lascia il posto a quello proprio della geografia politico-economica. Così come lo spazio economico ottocentesco di Thünen era modellato dal prezzo del grano sul mercato principale (quello di Londra), il mondo dell'odierna economia finanziarizzata è regolato dal prezzo di cambio della moneta maggiormente usata nelle transazioni. Da qui l'emergere di una serie di aree, che portano ad una vera e propria “regionalizzazione valutaria” del mondo.

Senza rifarci all'Egira ma limitandoci all'assetto costruito a Bretton Woods (1944), è storicamente dato di riconoscere le segg. aree:

¹ Con il termine “autorità monetarie” si identificano le istituzioni, private o pubbliche, alle quali è attribuito un ruolo in merito all'emissione ed alla circolazione delle monete nonché ai relativi controlli.

- quella della lira sterlina, estesa all'intero impero britannico e via via ridottasi di estensione parallelamente all'acquisita indipendenza dei paesi che vi facevano parte;
- quella del franco francese, anch'essa estesa all'ex impero coloniale francese;
- quella del rublo, inizialmente utilizzato nella sola Unione Sovietica e successivamente esteso all'area del ComeCon;
- quella del dollaro USA, che dagli *States* e le loro colonie si è andata estendendo sull'intero pianeta, spodestando le valute europee in particolare dopo il 1973.

Sostenuto dal rapporto di ferro con il mercato degli idrocarburi (Spiro, 1999), il dollaro ha quindi rapidamente esteso la propria area di diffusione all'intero emisfero occidentale, il suo uso arrestandosi solamente alle soglie del mondo del cosiddetto “socialismo reale”. In assenza di una convertibilità delle valute in questione sui mercati finanziari del mondo capitalista, il dollaro è così divenuto l'unica valuta internazionale a livello globale.

A cavallo tra gli anni '80 e '90 del secolo scorso, si registrano tuttavia due eventi che vengono a trasformare completamente questa panoramica. Il primo di essi è la fine della “guerra fredda”, con la conseguente dissoluzione del Patto di Varsavia, del ComeCon e della stessa Unione Sovietica, circostanze che determinano la fine della discontinuità politica ed economica (e nello specifico valutaria) a livello planetario. Il secondo, che si determina in conseguenza dei precedenti (di fatto in relazione alla riunificazione tedesca), è la nascita di una nuova valuta sopranazionale e quindi, internazionale, vale a dire l'euro.

Di fronte alla riunificazione economica del mondo all'insegna della globalizzazione si profila dunque una sorta di riunificazione regionale foriera di una nuova divisione, che enuclea una vasta area all'interno di quella che era stata la sfera di circolazione del dollaro. L'Eurozona viene così ad interrompere la continuità territoriale dell'egemonia valutaria americana, non isolando un'area dal sistema economico generale (com'era stato nel caso dell'URSS), bensì creando uno spazio valutario nuovo. Il quale si propone come “ombrello” protettivo per un aggregato economico plurinazionale che in tal modo intende rivendicare la propria autonomia. Se si pone mente al peso complessivo della

UE sul mercato globale, il fatto appare di rilevanza esplosiva, in quanto suscettibile di disarticolare l'intero sistema economico e quindi foriero di pesanti conseguenze sul versante geopolitico. Queste vanno da una generica contrapposizione di interessi a livello commerciale a situazioni di vera e propria guerra valutaria, fino a condurre alle conseguenze estreme, vale a dire a dei conflitti guerreggiati.

2. IL CAMBIO, POTENTE FATTORE DI REGIONALIZZAZIONE. - Come sappiamo, l'organizzazione che emette una moneta (sostanzialmente una *joint-venture* tra pubblico e privato) è nelle condizioni di compiere delle manovre sui tassi di cambio. Ciò sia imponendo, almeno all'interno del paese di riferimento, un tasso fisso rispetto alla moneta nazionale (così era la prassi nell'ex mondo sovietico), sia intervenendo sul mercato internazionale con acquisti e vendite di valute.

La manovra del cambio consente vantaggi evidenti. Oltre al controllo della liquidità interna (livello dei prezzi, volume della domanda aggregata, entità degli investimenti e quindi dell'offerta, etc.) importante è l'arbitraggio. Tralasciando la speculazione pura, nell'economia reale ciò consente di acquistare all'estero fruendo di un cambio elevato e di vendere fruendo di un cambio basso. Salvo poi ritardare i trasferimenti in valuta profittando dei ribassi del cambio quando si tratti di pagare e dei rialzi quando si tratti di incassare il controvalore in moneta nazionale. Per questa via gli operatori internazionali riescono a lucrare consistenti extra profitti, che vengono a modificare, anche di molto, il risultato economico delle loro operazioni. I margini di competitività delle diverse imprese e di intere economie vengono così stravolti, con la conseguenza che il quadro geoeconomico mondiale risultante diviene incomprensibile per quanti si limitino ad analizzare i flussi commerciali considerati al loro valor nominale, senza cioè tener conto dell'andamento dei cambi nel periodo in esame.

La svalutazione competitiva della propria moneta nei confronti di un'altra costituisce in sostanza un atto di guerra economica. Come tale è percepita negli USA la politica monetaria cinese e la stessa interpretazione viene data in Europa alle politiche espansive degli USA, del Giappone ed ultimamente della Gran Bretagna (Merli, 2013; Chastanay, 2013; Ocampo, 2013).

Il controllo dei cambi appare dunque un elemento fondamentale della politica economica per ogni paese, tanto più che le transazioni relative si svolgono in condizioni

ben lontane da quelle richieste per poter parlare di un mercato “perfetto”. Basti considerare le pressioni che da anni il governo americano sta muovendo alla Cina perché essa aumenti il valore di mercato dello *yuan*, al fine dichiarato di ridurre la convenienza dei prodotti cinesi. In un orizzonte economico ormai fortemente post-industriale, nel quale il denaro rappresenta la merce più diffusamente trattata, la modifica dei rapporti di valore tra le monete diviene uno dei mezzi più importanti di accumulazione dei profitti. In altri termini, la forza o la debolezza di una valuta dipende assai meno dai fondamentali dell'economia che dal complesso degli elementi di forza che uno Stato è in grado di mettere in campo.

Un altro esempio in merito è quello del mercato dei titoli di Stato; mercato facilmente manovrabile, come sta a dimostrare il tracollo delle quotazioni dei BTP tra 2011 e 2012. Il termine tecnico che ha occupato i titoli dei giornali è quello di *spread*, ma a ben vedere il deliberato affossamento del debito pubblico italiano attuato da alcune banche europee rappresenta né più né meno che una manovra di “guerra valutaria”- quale forma meno violenta di conflitto tra gli Stati - nelle condizioni in cui essa può concretamente svolgersi all'interno di un'unione monetaria.

3. LE GUERRE VALUTARIE. - Le guerre valutarie si presentano infatti con natura, caratteri, ampiezza e finalità assai diverse. Ricordiamo a titolo puramente esemplificativo il caso della crisi di Suez (1956). Si tratta storicamente dell'ultimo tentativo delle potenze europee di sottrarsi all'egemonia sovietico-americana prodotta dall'esito della seconda guerra mondiale. Mentre l'URSS minacciava di usare l'atomica contro Parigi e Londra per indurle a ritirare le truppe dal canale di Suez, per ottenere il medesimo risultato il governo americano utilizzò l'arma economica. Nello specifico, la FED procedette a vendite massicce di sterline, allora non ancora pienamente convertibili (Robertson, 1964), con il risultato di deprimerne il cambio fino a mettere in pericolo l'intera economia britannica. Dopo pochi giorni Londra dovette cedere, dietro la garanzia di un prestito a tasso agevolato che consentisse di stabilizzare la situazione (Klug Smith, 1999; Boughton, 2000). Forse non casualmente, negli anni successivi le banche inglesi abbandoneranno via via la sterlina per spostare le loro attività sul mercato degli eurodollari.

Ritorniamo adesso all'euro. Con la sua nascita, oltre a diverse altre scompaiono di

colpo tre monete (marco tedesco, franco francese, lira italiana) significative in ambito internazionale² e non solo dal punto di vista storico. Ciò porta a convogliare sulla nuova moneta buona parte degli scambi intraeuropei, con effetti che si proiettano all'esterno – in senso riduttivo – nei confronti del dollaro, la cui funzione si concentra sui mercati petrolifero e finanziario.

Progettato per divenire la moneta dell'Unione Europea (Convenzione Europea, 2003), all'epoca la maggiore economia del globo, l'euro tende “naturalmente” ad acquisire rilevanza mondiale, in proporzione alla quota delle transazioni globali facenti capo al vecchio continente. Di conseguenza, tende ad occupare nelle riserve delle banche centrali non solo il posto delle valute soppresse, ma anzi a rappresentare un'attraente alternativa nei confronti di un dollaro sempre più deprezzato.³ In considerazione della fondamentale contiguità dei mercati, questa tentazione si estende anche a quello che rappresenta il punto sensibile del dollaro, vale a dire il mercato petrolifero (Nunan, 2004).

Nel 2002, l'ipotesi di impiegare l'euro anziché il dollaro nelle transazioni petrolifere viene affrontata nei parlamenti della Russia e dell'Iran (Islam, 2003). Concretamente, nell'impresa si cimenteranno nell'ordine l'Iraq di Saddam Hussein,⁴ l'Iran degli ayatollah (Nazemroaya, 2012) e la Libia di Gheddafi (Dale Scott, 2011). Il quale ultimo, avendo appreso la lezione irakena, tenterà una via diversa, peraltro ancor più rischiosa. Punterà cioè all'unificazione monetaria del continente africano. La minaccia è dunque portata contemporaneamente a dollaro ed euro, con il risultato di tirarsi addosso la Francia e la Gran Bretagna, oltre agli USA. Nonché di vedersi abbandonato al suo destino da una Russia e da una Cina che pure non avevano alcuna intenzione di lasciarsi “scippare” l'Africa. Non casualmente, queste due potenze terranno un ben diverso atteggiamento nei confronti tanto dell'Iran che della successiva crisi siriana.

4. IL CONFLITTO EURO-DOLLARO. - Torniamo adesso dal fronte geopolitico a quello economico, o meglio finanziario. Tra euro e dollaro esiste un conflitto originario

² Peraltro, nelle statistiche sulle riserve valutarie prima del 1999 il FMI riportava distintamente solamente ecu, marchi, franchi francesi e fiorini olandesi.

³ Già agli inizi del terzo millennio il FMI ammoniva che il dollaro poteva collassare da un momento all'altro (Deny and Elliott, 2003).

⁴ Nel settembre 2000 Saddam Hussein (spinto dalla Francia, suo principale creditore) annuncia che l'Iraq non accetterà più dollari bensì euro in cambio del petrolio venduto in base al programma *Oil for Food* delle N.U. Queste ultime approveranno ufficialmente tale decisione (Clark, 2005).

che si gioca quotidianamente sui mercati, dove la “svalutazione competitiva” dell'una o dell'altra valuta costituisce uno strumento strategico di sostegno alle esportazioni. Quanto al “socio occulto” dell'euro, la Gran Bretagna, che partecipa con una quota rilevante al capitale della BCE, non è un mistero che da sempre pronostichi il crollo e la dissoluzione dell'unione monetaria continentale. Che dietro si muovano manovre concrete lo si evince dal fuoco di sbarramento mediatico aperto dalla City sulla crisi dei PIIGS, con particolare evidenza quanto alla possibile uscita della Grecia dall'euro. Sappiamo bene quanta importanza abbiano certi *rumours* sui sensibilissimi mercati finanziari.

Nel frattempo, l'effetto congiunto della scarsa salute del dollaro e dell'esclusione dell'Iran dal sistema internazionale di trasferimento dei valori e addirittura dai mercati europei (Katzman, 2012), sta spingendo i restanti partner commerciali di Teheran (Cina, Russia, India, perfino la Turchia) a bypassare ufficialmente il dollaro nelle transazioni internazionali, e non solo quelle petrolifere. I mezzi di pagamento alternativi impiegati sono le rispettive valute, il *clearing*, l'oro. Seguendo l'esempio dell'Iran, la Cina persegue una politica di accordi con varie banche centrali (Malaysia, Brasile, Australia, Giappone) per disincentivare l'uso del dollaro nelle riserve valutarie. Questo scende dal 69,3% del 1998 al 62,2% nel 2012 (IMF, 2012). Nei paesi africani in permanente crisi valutaria, politicamente indeboliti dalla caduta della Libia, si annunciano invece forti restrizioni all'impiego di qualsiasi moneta straniera. Ciò riguarda specialmente Angola, Mozambico, Ghana e Zambia (*wsi*, 2012).

Di fatto, come risultante della crisi finanziaria globale e delle decisioni di cui sopra, la quota del dollaro sugli scambi commerciali nel 2010 si è attestata al 36%, contro il 38% dell'euro. Ciò a fronte di un volume di transazioni che vede gli USA contare per appena il 13%, contro il 27% dell'Eurozona. Considerando l'insieme delle transazioni, il biglietto verde copre ancora il 42,45% contro il 19,55% dell'euro (BIS, 2010), il che significa che a sostenere il dollaro contribuiscono i servizi, sostanzialmente legati alla finanza (SWIFT, 2012).

5. VERSO UN EQUILIBRIO MULTIPOLARE. - Nel momento in cui gli USA stanno perdendo il ruolo di “locomotiva economica” mondiale, tradizionalmente loro assegnato dalla superiore capacità di importazione, si sta comunque avvicinando il

momento in cui il riordino del sistema finanziario internazionale, sinora tenacemente rifiutato da Washington, diverrà ineluttabile. Un segnale chiarissimo dei nuovi rapporti di forza ci viene dalla conclamata volontà di Cina e Russia di istituire una propria agenzia di *rating*, in modo da sottrarre le rispettive decisioni di investimento ai diktat della “trimurti” americana S&P, Moody's e Fitch⁵.

Lo scenario futuro vedrà allora il mondo suddiviso in più aree valutarie, corrispondenti alla capacità di proiezione economica delle potenze egemoni, fra le quali si vanno facendo strada i “nuovi imperi” (Ansalone, 2008). Resta di incerta definizione l'architettura che dovrà tenere assieme queste aree. Questa richiede una nuova moneta di riferimento (com'è stato per l'*ecu*, moneta virtuale nella fase dello SME), per la quale la candidatura più autorevole rimane quella dei diritti speciali di prelievo del FMI,⁶ naturalmente dopo una significativa redistribuzione delle quote fra i vari paesi. Occorrerà poi pensare ad un nuovo sistema di cambi. In quest'ultimo caso occorrerà stabilire ancora una volta la base di computo.

Le tensioni sul mercato dell'oro (metallo per il quale Cina, Russia e India figurano tra i maggiori produttori) fanno presagire un possibile ritorno a quel sistema aureo che (nonostante il disappunto della finanza speculativa) ha assicurato al mondo intero un secolo di grande sviluppo prima che le guerre mondiali ne distruggessero i presupposti⁷.

Nelle sue diverse versioni, il sistema aureo, con i meccanismi di adeguamento automatico delle economie-paese indotti dall'andamento dei cambi, si presenta infatti funzionale ad un mercato globale caratterizzato da un riorientamento delle transazioni internazionali, sia in termini finanziari che reali. Prospettiva alla quale ci stiamo avviando con l'esaurirsi evidente dell'attuale fase di globalizzazione dell'economia, prospettiva della quale le guerre valutarie in atto rappresentano il segnale più evidente.

⁵ Nel 1994 la Cina ha lanciato il Dagong quale nuovo internazionale. Adesso l'iniziativa sembra destinata a coinvolgere altri paesi esportatori di capitali (Lops, 2012).

⁶ Tale soluzione era stata avanzata nel 2011 dal FMI, preoccupato dalla perdurante instabilità dei mercati finanziari. L'ipotesi sembra tramontata con l'uscita di scena del suo presidente, il francese Strauss Kahn.

⁷ Come appare evidente da quanto abbiamo sin qui esposto, il *gold standard*, prima ancora che un meccanismo economico, è un sistema politico (Eichengreen, 1994, 14).

BIBLIOGRAFIA

- “Africa e la rivolta contro il dollaro”, www.wallstreetitalia.com/article/1421422.
- ANSALONE G., *I nuovi imperi. La mappa geopolitica del XXI secolo*, Venezia, Marsilio, 2008.
- BANK OF INTERNATIONAL SETTLEMENTS, *Triennial Central Bank Survey. Report on global foreign exchange market activity in 2010*, Basel, 2010.
- BOUGHTON J.M., *Northwest of Suez, the 1956 crisis and the IMF*, New York, IMF Working Paper 192, 2000.
- CHASTANAY B., “La guerra valutaria prosegue imperterrita” (15.1.2013), i.finance.yahoo.com/notizie070000083.html.
- CLARK W.R., *Petrodollar Warfare: Oil, Iraq and the Future of the Dollar*, Isla Gabriola (B.C.), New Society Publishers, 1994.
- CONVENZIONE EUROPEA, *Progetto di un Trattato che istituisce una costituzione per l'Europa trasmesso al Consiglio Europeo riunito a Salonicco – 20 giugno 2003*, Lussemburgo, Comunità Europee, 2003.
- DALE SCOTT P., “The Lybian War, American Power and the Decline of the Petrodollar System”, *The Asia-Pacific Journal* (29.4.2011), Japanfocus.org/-Peter_Dale-Scott/3522.
- DENY C., L. ELLIOTT, “IMF warns trade gap could bring down the dollar”, *The Guardian* (19.9.2003).
- EICHENGREEN B., *Gabbie d'oro. Il “gold standard” e la Grande depressione 1919-1939*, Bari, Laterza-Cariplo, 1994.
- HANNAN D., *A Doomed Marriage: Britain and Europe*, London, Notting Hill Editors, 2012.
- KATZMANN K., *Iran Sanctions*, Washington, Congressional Research Service, 2012.
- KLUG A., G. W. Smith, *Suez and the Sterling*, 1956, Kingston (Ontario), Dept. of Economics, Queen’s University, 1999.
- IMF, *Currency Composition of Official Foreign Exchange Reserves* (28.12.2012), <http://imf.org/external/np/sta/cofer/eng/cofer.pdf>.
- LOPS V., “Il rating sul mondo. Un cartello di Cina e Russia contro lo strapotere delle tre sorelle MOODY's, FITCH e S&P”, *IlSole24Ore*, (29.1.2013).

- LUCIA M. G., *La geografia finanziaria. Mercati e territorio*, Bologna, Pàtron, 1999.
- MERLI A., “La supermanovra di Tokyo innesca la guerra valutaria”, *IlSole24Ore* (25.11.2013).
- NAZEMROAYA M. D., Guerra valutaria: quali sono i veri obiettivi dell’embargo petrolifero dell’UE contro l’Iran?, *Eurasia. Rivista di studi geopolitici*, 2.2.2012, www.eurasia-rivista.org/.
- NUNAN C., “Petrodollar or Petroeuro? A new source of global conflict”, *Feasta Review*, n. 2, 2004, pp.125-129.
- OCAMPO J. A., La Federal Reserve e le guerre valutarie”, *IlSole24Ore* (25.1.2013).
- ROBERTSON T., *Crisis. The Inside Story of the Suez Conspiracy*, Oxford, Clarendon Press, 1964.
- SPIRO D. E., *The Hidden Hand of American Egemony. Petrodollar Recycling and International Market*, Ithaca (N.Y.), Cornell University Press, 1999.
- SWIFT-RMB, *Internationalisation: Implications for the global financial industry*, Sept 2012
- World Energy Outlook, Paris, IEA, 2012.

Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli studi di Trieste, via Tigor 22, 34122 Trieste, gbattisti@units.it

RIASSUNTO. – *Mercato globale e valute regionali. Un'equilibrio conflittuale* -Il contributo affronta le possibili declinazioni del concetto di prossimità in relazione alla proiezione sullo spazio dell'economia finanziaria. Di quest'ultima, viene preso in considerazione l'aspetto valutario, al quale si ricollegano rilevanti effetti di dominanza territoriale se non di vera e propria regionalizzazione La manovra del cambio rappresenta un potente fattore di distorsione dell'economia reale, che nei casi di svalutazione competitiva può degenerare in una guerra valutaria. Nell'attuale economia finanziarizzata, dominata dal dollaro, questa appariva sino a pochi anni fa poco più di una reminiscenza storica. Così non è più, come risulta dagli esempi che si riportano.

SUMMARY. – *Global market and regional currencies. A conflictual equilibrium* - The paper investigates the concept of proximity from the side of finance, considering the projection of the latter on geographical spaces. Special attention is given to currencies, owing to their capacity to produce spatial dominance and even regionalization. The present-day financialized economy is dominated by the US dollar, but currency wars are no longer a matter of history.

PROSSIMITÀ E INNOVAZIONE PER IL VANTAGGIO COMPETITIVO DEI SISTEMI TURISTICI LOCALI

1. PREMESSA.- Il turismo è un comparto complesso perché condizionato dalle dinamiche di mercato, da un contesto competitivo, ma altresì dagli interventi delle Istituzioni, che influiscono sui meccanismi della libera concorrenza attraverso la regolamentazione normativa e l'erogazione di contributi. In sintesi, è di particolare importanza per le Regioni dell'Obiettivo 1, anzitutto se si coniugano sviluppo economico e sostenibilità, promozione e salvaguardia dell'ambiente, crescita del reddito e progresso culturale, imprenditorialità e tutela dei diritti.

La competitività di una destinazione si costruisce in un'ottica sistemica, programmando il territorio, intervenendo dove la filiera turistica presenta carenze o disfunzioni e generando valore. Pertanto, il Sistema Turistico Locale (Stl)⁽¹⁾, strumento di marketing territoriale per l'attuazione di una progettualità condivisa mediante un processo spontaneo e differenziato di forme organizzative, è in grado di assicurare, nel breve e medio periodo, positivi risultati anche nella implementazione delle condizioni strutturali di base, nell'intento di costruire una prospettiva coesa, all'interno della quale far interagire gli *stakeholders* che si riconoscono in un'unica *vision*. Quindi, è alto l'interesse degli Enti locali per la sperimentazione di modelli di Stl che operano in una logica di rete per un'integrazione funzionale tra le risorse e le attività produttive. I vantaggi più significativi risiedono nel coordinamento generale delle azioni

(1) Caratterizzato dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche, compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale oppure dalla presenza diffusa di imprese singole o associate, il Stl costituisce una delle novità più importanti della Legge 19 Marzo 2001, n. 135 *Riforma della legislazione nazionale del turismo*, perché prospetta un nuovo modo di governo delle risorse, improntato a una logica di rete.

infrastrutturali o inerenti all'offerta turistica; nella definizione di una strategia della meta che accresca la visibilità delle vocazioni e il migliore utilizzo dei mezzi di divulgazione, con il raggiungimento di economie di scala; nella realizzazione di politiche di prodotto sinergiche, allo scopo di evidenziare le eccellenze.

Il contributo scientifico-applicato, utilizzando soprattutto l'impianto teorico di Boschma (Boschma, 2005), considera l'importanza della prossimità e dell'innovazione nel promuovere *assets* per il Stl e verifica la tesi secondo cui più rilevante è la contiguità tra gli attori, migliori sono i livelli di interazione e di acquisizione delle conoscenze. Per il conseguimento di tali obiettivi è stato necessario individuare soluzioni ad alcuni quesiti di fondo, quali le interconnessioni tra le varie prossimità, il grado di sostituibilità e di complementarietà, le dimensioni che possono coesistere.

Premesso che la valutazione delle tipologie di prossimità ha richiesto un approccio scientifico-dinamico in quanto la cognitiva, organizzativa, sociale e istituzionale sono risultate fortemente intrecciate e, poi, i modi con cui sono governate le relazioni sono consolidati negli ambienti istituzionali, è stato rilevato che quella geografica può svolgere un ruolo supplementare nel costruire e fortificare le altre nell'ambito del Stl. Inoltre, sulla base delle analisi delle *best practices* per le Regioni dell'Obiettivo 1⁽²⁾ è emerso che essa ha avuto un impatto sulla ricerca avanzata e ha facilitato

(2) Per il raggiungimento degli obiettivi del contributo scientifico-applicato sono stati selezionati sette casi di buone pratiche di promozione e di sviluppo turistico, realizzati da diverse Istituzioni locali, per verificare il ruolo della prossimità ("Il patrimonio culturale nelle strategie di pianificazione" – Comune di Alghero; "La realizzazione di un Club di Prodotto per l'Enogastronomia" – AAPIT di Palermo; "Un modello di albergo diffuso nel territorio molisano: il progetto Pagus" – Patto Territoriale del Matese; "Un'amministrazione imprenditoriale: le iniziative di sviluppo turistico" – Comune di Specchia; "La Campania artecard: l'innovazione tecnologica al servizio della promozione turistica e culturale" – Regione Campania; "Il Circuito dei Borghi Marinaro" – Comune di Mazara del Vallo; "Migliorare la qualità dell'accoglienza per favorire lo sviluppo" – Comune di Nardò). Inoltre, premesso che le diverse forme di concertazione con gli Enti funzionali, le Associazioni imprenditoriali di categoria, i soggetti pubblici e privati interessati allo sviluppo della qualità e dei servizi della filiera possono assumere la forma di progetti o ambiti di intervento interregionali – come si evince dalle 34 progettualità approvate dal Ministero delle Attività Produttive (comma 5, art. 5, Legge n. 135 del 2001) – le riflessioni sono state estese a mirate iniziative, attivate dalle Regioni dell'Obiettivo 1, quali "Enogastronomia mediterranea" – Calabria, Puglia, Sicilia; "Turismo in rete" – Basilicata, Calabria; "Ospitalità nei borghi: itinerari turistici culturali nei centri storici minori" – Basilicata, Campania, Molise; "Approdi di Ulisse: azioni integrate per la rivitalizzazione ecosostenibile dei borghi marinaro" – Campania, Calabria, Sardegna, Sicilia; "L'isola che non c'è: azioni integrate per la valorizzazione turistico-culturale delle isole minori" – Campania, Sardegna; "Portale telematico interregionale di promozione turistica" – Basilicata, Calabria, Campania, Puglia; "Sviluppo delle politiche interregionali del turismo" – Regioni, Province autonome; "Valorizzazione di un prodotto culturale: le Ville" – Campania, Sardegna.

l'apprendimento interattivo, perché ha concorso a ridurre l'incertezza e a risolvere aspetti e problemi connessi con l'organizzazione dei compiti del comprensorio. Perciò, dapprima è stato analizzato in che modo le prossimità possano generare effetti negativi, nel caso risultino eccessive o insufficienti, per scindere, in secondo luogo, il valore della prossimità geografica per determinare se, e come, abbia influito.

2. LE INTERAZIONI DELLE DIVERSE FORME DI PROSSIMITÀ NELLA GESTIONE DEL STL. - Sussiste una diversità sostanziale di indirizzi tra gli operatori privati e i soggetti pubblici rispetto alle tre fasi della filiera produzione-promozione-commercializzazione. In particolare, l'imprenditore punta, in un'ottica di breve periodo, alla massimizzazione del profitto, concentrando gli sforzi al prodotto e poi alla vendita, perché convinto che alle Istituzioni spetti l'onere della *promotion*, e ha difficoltà ad accettare la logica del fare sistema, spesso percepita come poco utile e finanche dannosa per il timore di avvantaggiare i concorrenti. Viceversa, l'orientamento al progetto contraddistingue le strategie degli Enti locali e presenta alcune interessanti peculiarità e implicazioni: una centralità assegnata alle funzioni classiche; un'accentuazione del marketing; un'articolata sinergia, caratterizzata dalla preminenza delle relazioni Regioni, Province, Comuni e tra Organismi e Associazioni di categoria; una prevalente attenzione all'offerta e agli aspetti connessi con l'accoglienza, l'assistenza e l'informazione.

Riferita alla distanza spaziale o fisica tra gli attori del Stl, la prossimità geografica ha agevolato la conquista di *know-how* e ha stimolato quella sociale, perché la contiguità ha favorito le interazioni e la costruzione di un clima di fiducia, privilegiando i contatti e facilitando lo scambio di conoscenze tacite⁽³⁾. In realtà, gli associati al Stl mostrano una migliore *performance* (cfr. Jaffe *et al.*, 1993; Audretsch e Feldman, 1996), poiché la localizzazione di attività simili ha garantito, senza maggiori oneri, l'emulazione di iniziative di successo (cfr. Maskell, 2001); ha semplificato l'attivazione di percorsi formativi e l'evoluzione di istituti formali e informali (cfr. Harrison, 1992; Audretsch e Stephan, 1996); e, infine, ha incoraggiato i rapporti *face to face*.

(3) La prossimità geografica ha favorito l'apprendimento inter-organizzativo, ma non ha costituito né una condizione necessaria, perché le altre hanno agito da sostituti, né sufficiente, giacché i processi hanno richiesto almeno quella cognitiva.

Nel processo di apprendimento interattivo (cfr. Malecki e Oinas, 1999; Howells, 2002), la prossimità geografica, con il concorso di quella sociale o organizzativa (cfr. Hausmann, 1996), ha reso possibile la cooperazione tra gli aderenti al Stl. Infatti, nel momento in cui le *expertises* richieste divergono eccessivamente dal *know-how* interno, essa ha concorso a colmare il *gap* (Freel, 2003), anche se per il trasferimento delle stesse è stato necessario il supporto della cognitiva e dell'istituzionale. Quest'ultima, allorché è stata rilevata condivisione di obiettivi con Organizzazioni non locali, ha creato benefici per l'acquisizione di saperi (cfr. Gertler, 1997), dinamica che opera alle molteplici scale⁽⁴⁾ (cfr. Malmberg e Maskell, 2002).

Premesso che gli *stakeholders* necessitano di nozioni partecipate per elaborare traguardi e considerata la natura tacita, cumulativa e localizzata delle innovazioni, le differenze culturali tendono a persistere nel tempo, per cui le competenze specifiche di una impresa del raggruppamento sono difficilmente imitabili⁽⁵⁾, se non si sviluppano legami esterni al Stl. Pertanto, la distanza cognitiva è strategica tra i componenti dell'aggregazione, perché se è forte si rilevano difficoltà nel limitare i divari, limitazioni potenziali per acquisire sia specializzazioni tecnico-produttive sia mercati e maggiori rischi di *spillover* involontari. Soltanto in condizioni ottimali, essa semplifica l'accesso alle fonti eterogenee di informazioni, garantisce una comunicazione efficace e, di conseguenza, la formazione.

Per quanto attiene alla prossimità organizzativa, essa considera una serie di interdipendenze all'interno e tra i Stl, collegati da nessi di tipo economico o finanziario (cfr. Kirat e Lung, 1999). Una tal quale attenzione è stata rivolta anche alle capacità degli attori di condividere l'ambito relazionale e di conoscenza, cioè lo studio della dimensione

(4) In proposito, è emerso che più le relazioni all'interno del Stl sono interdipendenti e meno iniziative si attivano, con effetti negativi in termini di flessibilità e di innovazione. Inoltre, si è osservato che i *networks* di imprese tendono ad attivarsi a scale spaziali globali e aggregate, mentre i meccanismi alternativi di trasferimento delle conoscenze (come gli *spin-off*) hanno privilegiato il livello regionale. In particolare, è da rilevare che la diversità tra i *competitors* locali, ma con capacità simili, agisce da impulso per la sperimentazione, che può essere utilizzata all'interno di un *cluster* con minori costi di coordinamento, stimolando l'apprendimento inter-imprenditoriale per conseguire livelli di specializzazione.

(5) Dalle analisi compiute si evidenzia che le aziende del Stl, con una condivisa soglia di esperienze, hanno conseguito maggiore efficienza nell'acquisizione delle informazioni e una più alta diffusione dei traguardi. Pertanto, per ogni nuova tecnologia necessita un livello minimo di conoscenze, al di sotto del quale le imprese del comprensorio turistico hanno mostrato una incapacità a colmare il *gap* di *know-how*, in parte superato con una minima distanza cognitiva, anche se ha concorso a limitare gli approcci innovativi. Viceversa, un eccesso di prossimità ha, in alcuni casi, inficiato i processi di apprendimento interattivo.

cognitiva della programmazione⁽⁶⁾, promuovendo lo scambio di idee e di professionalità, l'adesione in rete a una serie di iniziative (quali laboratori, *workshops*, *forum on-line*), la partecipazione a percorsi creativi. È apparso evidente dalle analisi compiute che una base comune di esperienze ha costituito un requisito fondamentale per associare i concorrenti al Stl, garantire l'avvicendamento di nozioni complementari e di *know-how*, mediante moderni assetti pianificati (come i *networks*). Inoltre, forme di *governance* a maglie strette hanno consentito di supplire all'assenza della prossimità sociale e contribuito all'apprendimento e all'innovazione, perché le Regioni hanno sostenuto i progetti di Stl con la finalità, tra l'altro, di supportare i processi di associazione; attuare interventi intersettoriali e infrastrutturali, necessari alla rifunzionalizzazione delle località ad alta intensità di insediamenti turistico-ricettivi; incentivare gli *standards* dei servizi; agevolare la riqualificazione delle aziende, con riferimento alla diffusione di marchi, di certificazione ecologica e di qualità e di club di prodotto, nonché alla tutela dell'immagine della meta; proporre il marketing telematico per l'ottimizzazione della commercializzazione.

La consistenza sociale dei rapporti economici del Stl esercita un'influenza positiva sulle *performances* delle imprese soltanto fino a una certa soglia, oltre la quale subentrano effetti negativi nel momento in cui le relazioni diventano complesse. Tra i vantaggi, agevola l'istruzione interattiva, per ragioni di affidabilità e di impegno, e concorre a ridurre la distanza cognitiva tra i *partners*, anche grazie ai *networks*⁽⁷⁾, che hanno, in particolare, facilitato la produzione e la trasmissione delle buone pratiche. Invece, una quota eccessiva è stata inefficace, pure a causa di accordi in esclusiva, come la sottostima dei rischi di *management*.

Rilevato che le Amministrazioni locali possiedono la piena titolarità dei provvedimenti per la crescita, lo studio della prossimità può essere di ausilio nella valutazione delle analisi sugli obiettivi, sull'ottimizzazione delle azioni e degli strumenti adottati, purché sussistano una identità condivisa e lo sviluppo di adeguate competenze, requisiti necessari per il successo di qualsiasi strategia di pianificazione. Infatti, in alcuni

(6) La prossimità organizzativa comprende anche quella cognitiva, perché è basata, da un lato, sulle interazioni e, dall'altro, sul modo con cui gli attori condividono sia lo spazio sia le conoscenze (cfr. Gilly e Torre, 2000).

(7) Dall'analisi dei casi considerati è risultato che i *networks*, essendo costrutti sociali esclusivi, ostacolano l'ingresso di *players* esterni, anche se operano nello stesso ambito locale (cfr. Hudson, 1999).

piccoli Comuni delle Regioni dell'Obiettivo 1, pur interessati ad accreditare le bellezze del paesaggio e il patrimonio storico-architettonico, è del tutto assente o impreparato il personale incaricato di gestire le attività di ricerca, di realizzazione di programmi e di promozione.

Se una scarsa coesione collettiva e valori non sufficientemente partecipati generano un quadro istituzionale debole per cui necessitano *iter* tesi a favorire nuovi *players* e gradi di flessibilità per impedire che taluni assumano il controllo del Stl (cfr. Herrigel, 1993), l'assenza di Organismi forti, capaci di affrontare le transazioni e le incertezze, induce gli imprenditori ad affidarsi maggiormente ai contatti informali, basati sulla fiducia (cfr. Knack e Keefer, 1997). Quindi, determinante è il ruolo della prossimità istituzionale che è associata con la scala macro, mentre a livello micro è rappresentata dagli accordi partenariali (cfr. North, 1990). Per di più, è stato accertato che la divulgazione delle *best practices* stimola i comportamenti innovativi, attraverso il rinnovamento culturale dei soggetti coinvolti, inducendoli a riprogettare la gestione, secondo inedite modalità coerenti con il proprio sistema amministrativo.

Considerato che le Istituzioni influiscono, tra l'altro, sul trasferimento delle conoscenze, si è osservato che l'efficacia di una singola struttura pubblica promuove vantaggi indiretti per quelle complementari (cfr. Hall e Soskice, 2001), nonostante l'interdipendenza tra gli *stakeholders* abbia originato, in alcuni casi, inerzia su scala locale e la rigidità delle sue *performances*, ostacolando i rapporti con nuovi soggetti, fondamentali per implementare strategie innovative. Infine, sono risultate fortemente intrecciate le forme di prossimità sociale, organizzativa e istituzionale, perché la *governance* delle relazioni inter e intra-organizzative è inserita e consolidata negli ambiti amministrativi⁽⁸⁾.

L'approccio al progetto è peculiare per gli Enti che dispongono di maggiori risorse, anche se è rivolto essenzialmente all'attuazione della singola iniziativa e non come un tassello dello sviluppo del Stl, che necessita integrare posizioni differenti, ponendo come fine il perseguimento degli interessi collettivi e il potenziamento dell'intero comprensorio. Tale orientamento incontra molte difficoltà e rischi nella sua applicazione

(8) Inoltre, la prossimità organizzativa e sociale non sono sufficienti per far sì che il Stl assicuri l'apprendimento interattivo efficace, qualora taluni attori operino in diversi contesti istituzionali (cfr. Gertler, 2003).

concreta nelle Regioni dell'Obiettivo 1, per le scarse capacità di governo e di concertazione.

Sul piano generale, dagli studi compiuti risulta che l'eccessiva o insufficiente prossimità non agevolano l'apprendimento interattivo e l'innovazione, che richiedono capacità di acquisizione e apertura verso nuove prospettive (dimensione cognitiva⁽⁹⁾), meccanismi di coordinamento e di controllo flessibili (organizzativa, sociale, istituzionale e geografica), che concorrono a risolvere i problemi di razionalizzazione degli interventi all'interno dell'aggregazione. In sintesi, occorre ancora comprendere fino a che punto e in che modo le prossimità evolvono e, allo stesso tempo, siano sostitutive o aggiuntive nei diversi stadi di gestione di un Stl, ma tale scopo di ricerca potrà essere oggetto di una specifica indagine.

BIBLIOGRAFIA

AUDRETSCH D. B., STEPHAN P. E., "Company-scientist locational links: the case of biotechnology", *American Economic Review*, 1996, n. 86, pp. 641-652.

BOSCHMA R., "Proximity and Innovation: A Critical Assessment", *Regional Studies*, 2005, Vol. 39.1, pp. 61-74.

FREEL M. S., "Sectoral patterns of small firm innovation, networking and proximity", *Research Policy*, 2003, n. 32, pp. 751-770.

GERTLER M. S., "The invention of regional culture", in Lee R., Willis J. (Eds.), *Geographies of Economies*, London, Arnold, 1997, pp. 75-99.

GERTLER M. S., "Tacit knowledge and the economic geography of context, or the undefinable tacitness of being (there)", *Journal of Economic Geography*, 2003, n. 3, pp. 75-99.

GILLY J. P., TORRE A., "Proximity relations. Elements for an analytical framework", in GREEN M. B., MCNAUGHTON R. B. (Eds.), *Industrial Networks and Proximity*, Aldershot, Ashgate, 2000, pp. 1-16.

(9) Una quota non eccessiva di prossimità cognitiva costituisce il presupposto per favorire l'acquisizione dinamica delle informazioni, mentre le altre quattro dimensioni sono utili per consolidare i rapporti tra gli attori del Stl.

HALL P. A., SOSKICE D., “An introduction to varieties of capitalism”, in Hall P. A., Soskice D. (Eds.), *Varieties of Capitalism. The Institutional Foundations of Comparative Advantage*, Oxford, Oxford University Press, 2001, pp. 1-68.

HARRISON B., “Industrial districts: old wine in a bottle”, *Regional Studies*, 1992, n. 26, pp. 469-483.

HAUSMANN U., “Neither industrial district nor innovation milieu: entrepreneurs and their contexts. An actor-oriented framework and case studies from greater London and Zurich”, Paper presented at *36th European Congress of the ERSA*, Zurich, 1996.

HERRIGEL G. B., “Power and the redefinition of industrial districts. The case of Baden-Württemberg”, in Grabher G. (Eds.), *The Embedded Firm. On the Socioeconomics of Industrial Networks*, London, Routledge, 1993, pp. 227-251.

HOWELLS J. R. L., “Tacit knowledge, innovation and economic geography”, *Urban Studies*, 2002, n. 39, pp. 871-884.

HUDSON R., “The learning economy, the learning firm and the learning region. A sympathetic critique of the limits to learning”, *European Urban and Regional Studies*, 1999, n. 6, pp. 59-72.

JAFFE ET AL., “Geographic localization and knowledge spillovers as evidenced by patent citations”, *Quarterly Journal of Economics*, 1993, n. 108, pp. 577-598.

KIRAT T., LUNG Y., “Innovation and proximity. Territories as loci of collective learning processes”, *European Urban and Regional Studies*, 1999, n. 6, pp. 27-38.

KNACK S., KEEFER P., “Does social capital have an economic payoff? A cross-country investigation”, *Quarterly Journal of Economics*, 1997, November, pp. 1251-1288.

MALECKI E., OINAS P. (Eds.), “Making Connections. Technological Learning and Regional Economic Change”, Aldershot, Ashgate, 1999.

MALMERG A., MASKELL P., “The elusive concept of localization economies: towards a knowledge-based theory of spatial clustering”, *Environment and Planning A*, 2002, n. 34, pp. 429-449.

MASKELL P., “Towards a knowledge based theory of the geographical cluster”, *Industrial and Corporate Change*, 2001, n. 10, pp. 921-943.

NORTH D. C., “Institutions, Institutional Change and Economic Performance”, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.

Dipartimento di Studi e Ricerche Aziendali (Distra), Osservatorio per la Programmazione dello Sviluppo Sostenibile e l’Assetto del Territorio (Opsat), Università degli Studi di Salerno, Via Ponte don Melillo – 84084 Fisciano (Salerno), f.citarella@unisa.it, prof.citarella@libero.it

SUMMARY. - Proximity and innovation for competitive advantage in local tourism systems. The scientific-applied research study, utilizing the theoretical approach of Boschma (2005), evaluates the importance of proximity and innovation in promoting competitive advantage for Tourism Systems (Ltss). At the same time, it verifies the theory according to which, the more relevant the proximity between actors, the more effective are the levels of interaction, learning and innovation involving the stakeholders who work in the area of the homogeneous or integrated tourism context. Given that the assessment of the various categories of proximity require a scientific-dynamic approach, it has emerged that geographical proximity can play a complementary role in building and reinforcing the other categories in a Lts context. Furthermore, on the basis of analysis of the best practices in Objective 1 Italian Regions, it has also emerged that geographical proximity has impacted strongly on processes of innovation and has facilitated interactive learning by reinforcing dimensions of the other categories of proximity.

DA SPAZI DI “SEPARAZIONE” A SPAZI DI NUOVA “PROSSIMITÀ”:
PROCESSI E POLITICHE DI TRASFORMAZIONE DEI *WATERFRONT*
URBANI

1. PREMessa. – I geografi a volte sembrano non riuscire a trovare un significato comune a certe parole e la *prossimità* è una di queste. La *prossimità* ha mutato e arricchito nel tempo le sue categorie concettuali, da sapere antico che ha guidato la geografia nelle sue modellazioni teoriche di stampo quantitativo fino a divenire il cuore dei ragionamenti nelle dinamiche dello sviluppo regionale e locale. Ragionamenti, però, che si sono concentrati sui cambiamenti nei modelli di organizzazione spaziale della produzione - dai distretti marshalliani ai cluster, dal radicamento territoriale dell'agire economico al radicamento relazionale delle reti di produzione – dedicando una minore attenzione alla *prossimità* negli *spazi di “confine”*, quali *spazi dell'abitare*.

La condizione urbana e territoriale contemporanea ci pone di fronte a spazi sempre più permeabili e accessibili, apparentemente senza confini. Se alla grande scala le distanze sembrano progressivamente superabili, ciò non accade nei luoghi di confine del quotidiano, quelli prossimi per definizione, in cui alla continuità fisica spesso non corrisponde un'analogia continuità delle relazioni sociali, istituzionali, cognitive.

È proprio intorno al tema della *prossimità* in questi spazi che si delineano linee di ricerca da approfondire. L'ipotesi che qui si intende esplorare è che la trasformazione del *waterfront urbano* – letteralmente spazio di *prossimità* e di affaccio della “terra” al “mare” – da luogo di separazione e conflitti d'uso, quale è stato negli ultimi decenni, ad ambito di *riqualificazione del porto* e di *rigenerazione urbana*, sia possibile ripensando il rapporto “spazi urbani” e “spazi portuali” e riformulando, anche in termini progettuali, le politiche ed i processi secondo una *nuova pianificazione urbano-portuale*. Un impianto teorico ed operativo che, pur se con difficoltà, si va delineando anche in Italia, così come emerge dalla rassegna di alcune importanti esperienze di seguito richiamate.

Probabilmente non si tratta di incapacità, quanto piuttosto della capacità di leggere la realtà attraverso filtri e punti di osservazione diversi che portano, consapevolmente, ad interpretazioni e rappresentazioni della stessa solo apparentemente diverse o distanti.

2. PORTI E CITTÀ PORTUALI: VERSO LA CON-DIVISIONE DEGLI SPAZI. – Le trasformazioni sperimentate dalle città portuali nel corso dell'ultimo decennio, viste alla luce delle straordinarie dinamiche di rinnovamento spaziale e di mutamento funzionale che hanno interessato aree spesso inutilizzate ed obsolete, rappresentano una delle maggiori opportunità di sviluppo urbano in epoca contemporanea. Il territorio di prossimità tra porto e città, il cosiddetto *waterfront*, i cui confini sono labili e mutevoli, si presenta senza dubbio come un ambito di interesse per affrontare il tema in questione.

Per tutta la seconda metà del Novecento, dopo un'importante storia comune, molte città d'acqua italiane hanno seguito uno sviluppo ed una crescita spaziale e funzionale separata dai porti, perdendo il proprio legame con il mare. Si pensi ai porti di Genova, Trieste, Napoli o anche di Taranto che si sono storicamente sviluppati nel cuore del tessuto urbano delle città modificandone l'assetto spaziale e formale, segnandone marcatamente i modelli di sviluppo economico, definendo in molti casi la stessa identità urbana, per poi essere coinvolti in politiche e processi di separazione, se non di vera e propria negazione da e verso la città (Soriani, 2010).

Da un lato, le città hanno considerato i porti come mere attrezzature di servizio e nodi di scambio da nascondere in luoghi di "confine", volutamente resi estranei al tessuto urbano, dall'altro i porti sostenuti dall'aumento dei traffici marittimi mondiali e da nuovi modelli operativi del ciclo di trasporto hanno continuato ad ampliare le proprie attività cercando di sottrarre spazio "di prossimità" alla città, generando una frattura fisica, politico-istituzionale e socio-economica tra "spazi privati" e "spazi pubblici", sfociata in alcuni casi in veri e propri conflitti d'uso (Badami, Rinsivalle, 2008).

Le stesse azioni ed interventi di riorganizzazione e di gestione degli spazi e delle attività portuali, per lo più rivolte a creare una rete di servizi e strutture nelle aree retroportuali in connessione con quelle del porto così come nei più moderni e competitivi porti europei, hanno avuto esiti molto diversi e soprattutto, nella maggior parte dei casi, esiti incerti. Pensando alla storia recente della portualità italiana è possibile distinguere, in estrema sintesi, diverse esperienze:

- in qualche caso si è avuta una parziale delocalizzazione delle attività commerciali e cantieristiche dagli antichi bacini portuali, liberando spazi inglobati nel sistema urbano centrale da destinare a nuove funzioni urbano-portuali legate al *loisir*, al tempo libero qualificato e alla cultura in senso lato. Questo è in parte avvenuto a Genova sul modello di Baltimora e Barcellona;
- in altri casi vi sono esempi di operazioni più imponenti e strutturali di recupero di aree industriali dismesse volte a cambiare radicalmente il volto e l'immagine della città, nonché la sua collocazione a livello internazionale; questo potrebbe essere il caso del vecchio porto asburgico di Trieste, se andasse avanti il piano di recupero dell'area, o dell'Arsenale di La Spezia, in via di ridimensionamento e forse di dismissione;
- una situazione diversa riguarda quei porti "storici", riservati in tutto o in parte alle marine militari. In alcuni di essi sono stati realizzati progetti di recupero conservativo, con lo scopo di valorizzare gli edifici, le antiche fortificazioni poste a difesa della baia e, più in generale, le tradizioni della marineria enfatizzando simboli e valori legati a vicende storiche, come avvenuto tipicamente per alcuni arsenali e porti militari inglesi. È questo il caso della progettualità in essere nel porto di Taranto dove molteplici sono gli spazi e le strutture che hanno perso il loro valore strategico-militare e sono stati restituiti alla città. Ne sono un esempio l'Isola di San Paolo, la Banchina Torpediniere, la Ferrovia Circumarpiccolo o la Salina Grande, al centro di una fitta rete di progetti di riqualificazione urbana incentrata sulla valorizzazione turistico-culturale;
- diversi, infine, i casi in cui la pianificazione della fascia di costa ha assunto i caratteri della "facciata urbana", ovvero contraddistinta dalla tendenza ad edificare importanti volumetrie volte a conferire alla città una "maschera" di alto livello economico e sociale, spesso priva di un sistema integrato e bilanciato di opere ed infrastrutture volte ad innestare le attività del porto con quelle della città.

Esperienze queste che, se da un lato, pongono chiaramente in evidenza la complessità del contesto in cui ci si trova ad operare, dall'altro suggeriscono come la *distanza*, tradizionale parametro di misurazione della *prossimità*, possa tramutarsi in uno strumento progettuale per ripensare gli spazi della condivisione nelle loro differenti forme e alle dif-

ferenti scale. In tal senso, l'adozione di strategie "di avvicinamento" e "di prossimità" nelle politiche e nei progetti urbani diventa fattore presumibilmente capace di incidere sulla configurazione della città, sulla sua sicurezza, sulla qualità dello spazio e delle relazioni urbane. In questa visione, gli stessi confini possono risultare uno strumento utile alla configurazione degli spazi di prossimità atti a favorire un'interazione non conflittuale tra le parti.

3. IL NUOVO MODELLO DI SVILUPPO URBANO-PORTUALE: I *WATERFRONT* AL CENTRO DI PIANI, PROGRAMMI E PROGETTI. – I recenti Piani Regionali dei Trasporti, i Piani Operativi Triennali, i Programmi Innovativi in Ambito Urbano e gli altri strumenti della pianificazione ordinaria e strategica che hanno posto al centro della propria agenda operativa lo sviluppo e la diversificazione delle attività del porto attraverso programmi e progetti di *rigenerazione e riqualificazione urbana* si avviano a definire quello che probabilmente diventerà, da qui a qualche anno, il *nuovo modello di sviluppo urbano-portuale delle città d'acqua* in Italia. Anche nel nostro Paese, infatti, sulla scia della pianificazione americana che ha segnato la rinascita urbana di grandi città portuali, da New York a San Francisco, a Baltimora e del modello europeo con esempi di eccellenza quali Londra, Liverpool, Amsterdam, Amburgo, Barcellona, si è avvertita da tempo l'esigenza di una strategia di rifunzionalizzazione globale che a partire dal porto, ripensato nelle sue potenzialità di utilizzazione pluriuso, coinvolgesse l'intero impianto urbano (Giovinazzi, 2010).

Un'esigenza che spinge verso un rinnovato dialogo tra la Città e il suo porto alla ricerca di politiche e forme di riequilibrio volte a reintegrare l'ambito portuale con quello urbano, recuperando la visione secondo la quale i porti e le reti portuali sono da considerare come luoghi urbani che danno forma a inediti paesaggi e concentrazioni funzionali di significativo potenziale futuro (Burdett, Kanai, 2006; Mazziotta, Rosa, Di Palma, 1998), come elementi di connessione di parti di città (Soriani, 1998, Busquets, 2004, Meyer, 2006, Fisher, 2004), come parte di un sistema ordinatore del territorio con funzioni sociali e urbane (Clementi, Pavia, 1998).

Un'esigenza e una visione che si viene via via sempre più delineando nelle politiche, nei piani e nei programmi di *riqualificazione dei Waterfront* urbani che hanno di recente trovato ampio spazio nella pianificazione delle aree portuali e urbane italiane.

Non mancano in tal senso esempi importanti di esperienze, quanto meno avviate, che vedono grandi città portuali come Napoli, Trieste, Taranto ma, anche, città minori come Brindisi o Salerno impegnate a cogliere le grandi opportunità che la risorsa mare può offrire, laddove si riesca a ricreare una relazione tra spazi, usi e scenari futuri, tra immagine del porto e immagine della città, ispirandosi alle grandi progettazioni di riacquisizione d'identità d'area già avviate in altre città di mare europee e del Mediterraneo (De Capua, 2010).

Nonostante si tratti di un processo in nuce, alla base di queste esperienze è possibile leggere un approccio innovativo comune che muove da alcuni imperativi:

- il riconoscimento nelle politiche urbane dell'importanza dei porti e delle aree portuali, dovuto sia al loro potenziale economico, sia alla loro ubicazione nel cuore del centro storico della città o in aree densamente urbanizzate,
- il ruolo chiave di attivatore, attrattore di investimenti e riequilibratore di valori urbani assegnato alle *aree di waterfront*,
- l'attenzione alla qualità progettuale nel recupero e valorizzazione del rapporto tra identità del luogo e spazio costruito;
- il miglioramento dell'aspetto ambientale sia delle singole volumetrie, sia dei tessuti di nuova pianificazione;
- la maggiore presenza nelle aree di tradizionale influenza del porto di nuove funzioni di tipo culturale, turistico-ricettive e di spazi pubblici attrezzati.

A livello operativo gli obiettivi perseguiti attraverso la progettualità regionale e locale sono molteplici ma, in accordo con questo approccio, centrati secondo linee guida stringenti che vanno: dalla riqualificazione dell'area monumentale del porto all'integrazione dell'area d'intervento con il tessuto urbano, al miglioramento ambientale, alla connessione delle diverse "parti" della città, in un'ottica di ricomposizione dei programmi e delle azioni.

Alla base, dunque, delle nuove «politiche urbano-portuali» che, seppur non senza difficoltà, si vanno delineando nelle regioni marittime italiane sembra finalmente matura l'idea che gli investimenti in infrastrutture sono da considerare come "un'occasione trainante per la riqualificazione della città esistente", in quanto motore di processi di trasformazione territoriale capaci di generare effetti positivi a livello funzionale, economico e sociale sulla città ed il suo territorio, in accordo anche al ruolo riconosciuto alla

portualità nel Piano Nazionale della Logistica, il cui titolo del capitolo 6 delle “Linee politiche al Piano...” recita: «I porti: quello che va bene per i porti, va bene per il Paese».

Laddove portato a compimento questo processo potrebbe sortire effetti territoriali di straordinario valore, effetti che trovano il comune denominatore nella *prossimità* che guida la *ricomposizione* in termini di:

- *Ricomposizione spaziale*: i Progetti che coinvolgono i *Waterfront* hanno una forte dimensione fisica di cerniera. La riapertura dello spazio portuale alla città che lo circonda cercando soluzioni di continuità spaziale ricompono parte della cesura che per secoli aveva reso città come Napoli, Genova città “sul mare”, ma dell’interno; con effetti in tema di mobilità facilitata, un ambiente esteticamente piacevole e salubre ed attività di interesse per la comunità e di attrattiva per l’esterno;
- *Ricomposizione funzionale*: il cambiamento spaziale è significativo anche dal punto di vista funzionale, comportando un consolidamento della base economica del porto e della città. I progetti nella loro molteplicità d’interventi contribuiscono a produrre un ammodernamento ed un ispessimento delle funzioni economiche ed istituzionali della città-porto, valorizzandone la funzione di città metropolitana, di polo turistico o di polo commerciale. Ciò genera la creazione di un indotto di competenze professionali e gestionali, da quelle di contenuto professionale specializzato, ad altre di carattere manageriale, ad altre ancora legate ad una nuova economia di servizi. Il patrimonio inventariale del porto e quello abitativo della città viene così valorizzato, avvantaggiandosi dell’aumento delle strutture, dei servizi, delle funzioni, delle presenze;
- *Ricomposizione sociale*: la ricomposizione spaziale e funzionale delinea anche una comunione di carattere identitario tra il porto e la città, soprattutto in Italia laddove le città costiere sono un caso particolare di città contemporanea, una sorta di tipologia a sé rispetto agli impianti urbani dell’entroterra, in cui la storia del porto è storia della città e viceversa; la comunità deve riscoprire questa risorsa e riorientare questi spazi contribuisce al rinnovamento civile della gestione della cosa pubblica.

Una valida opportunità risiede nell'interpretare il terreno dell'interazione tra città e porto non solo come ambito di mediazione di interessi diversi e spesso in conflitto, ma come "laboratorio" dei processi di trasformazione urbana.

Se alla *distanza* si riconosce un'accezione inclusiva e positiva in grado di leggere nelle pause del territorio la semplice constatazione di un passaggio tra stati differenti (pubblico e privato, individuale e collettivo, economico e sociale), rispetto alla più diffusa interpretazione che la vede quale misuratore di separazione, allora essa può divenire uno *strumento* per modellare gli spazi vuoti e per ripensare spazi potenzialmente destinati all'abbandono, trasformandoli in nuovi spazi di promiscuità di forme e funzioni, appunto da *spazi di "separazione" a spazi di nuova "prossimità"*.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Waterfront MED. Incrementare la competitività dei territori attraverso i Parchi Portuali*, Gangemi Editore, 2010.
- ARENA M., *Waterfront d'Italia: piani politiche progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- BADAMI A., RONSIVALLE D. (a cura di), 2008, *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne.
- BIEHL D., «Il ruolo delle infrastrutture nello sviluppo regionale», in F. BOSCACCI, G. GORLA (a cura di), *Economie locali in ambiente competitivo*, Milano, Franco Angeli, 1991.
- BREEN A., RIGBY D., *The new waterfront. A worldwide urban success story*, London, Thames and Hudson, 1996.
- BRUTTOMESSO R., «Le nuove cerniere urbane tra porto e città», in *Urbanistica Informazioni*, n. 187, 2003.
- BUSQUETS J., «I waterfront nel recupero urbano. Alcuni casi di fronti d'acqua dell'area mediterranea», in BRUTTOMESSO R. (a cura di), *I waterfront delle isole*, Città d'acqua, Venezia, 2004.
- CLEMENTI A., PAVIA R. (a cura di), *Territori e spazi delle infrastrutture*, Transeuropa, Roma, 1998.
- COPPOLA F., PANARO A., *Porti e territorio. Scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno*, Napoli, Giannini, 2009.

- D'ALESSIO E., «Città e porto: dalla contrapposizione alla collaborazione», in *Urbanistica Informazioni*, n. 187, Roma, INU edizioni, 2003.
- DEMATTEIS G., GOVERNA F., *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, Franco Angeli, 2001.
- DE CAPUA, «Il waterfront nelle città del Mediterraneo», in SAVINO M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010, pp. 382-403.
- DI VENOSA M., «L'interfaccia porto-città», in *Portus*, n. 10, 2005, pp. 74-76.
- FISCHER B. ET AL., *Remaking the Urban Waterfront*, Urban Land Institute, 2004.
- FONTI L., *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- GIOVINAZZI O., «Waterfront urbano-portuali in Europa: tendenze in atto», in SAVINO M. (a cura di), 2010, pp. 372-381.
- GIOVINAZZI O., MORETTI M., «Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità», in *TeMA*, vol. 2, n. 3, 2009, pp. 7-16.
- GRECO N., *La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance*, Milano, Franco Angeli, 2009.
- IVONA A., «Il porto di Taranto e la nuova centralità del Mediterraneo nel trasporto marittimo», in SORIANI S. (a cura di), 2010, pp. 37-51.
- LEONARDI R., «Il progetto Waterfront: la riqualificazione del porto di Napoli», in *TeMA*, Vol 2, n. 3, 2009, pp. 47-52.
- MAZZETTI E., «Porti e via marittima nella storia e nell'economia della Campania», in *Geotema*, n°40, Bologna, Pàtron editore, 2010, pp. 5-17.
- MEYER H., *Città-Porto. Palermo*, Venezia, Marsilio, 2006.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, *Azioni integrate Innovative. S.I.S.Te.M.A. Centro-Nord, S.I.S.Te.M.A. Aree Sottoutilizzate. Porti e Stazioni*, Roma, 2007.
- MONTI C., RONZONI M.R. (a cura di), *L'Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BeMa, 2007.
- NILES M. HANSEN, *Regional policy and regional integration*, Edward Elgar, 1996.
- RUSSO M., «Napoli e la sua costa. Contraddizioni di un territorio duale», in SAVINO M. (a cura di), 2010, pp. 145-169.

SAVINO M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010.

SORIANI S. (a cura di), "Porti, trasporti marittimi, città portuali", *Geotema*, n°40, Bologna, Pàtron editore, 2010.

Dipartimento di Studi dei Sistemi Economici, Giuridici e Sociali dell'Università degli Studi del Sannio.

RIASSUNTO - *Da spazi di "separazione" a spazi di nuova "prossimità": processi e politiche di trasformazione dei waterfront urbani* - Da alcuni anni, le politiche di gestione del territorio costiero ed, in particolare, delle aree di *waterfront* – inteso quale spazio di frontiera tra terra e mare - si presentano sempre più come forme innovative di rigenerazione urbana, occasioni di progettazione e pianificazione urbana e di una riflessione critica sul destino delle grandi città portuali. Analizzando alcune tra le più importanti esperienze di waterfront italiani oggetto di progetti di intervento e ridefinizione, il contributo tenta di tracciare un quadro del processo di formazione delle politiche, dei recenti progetti e delle loro prospettive di attuazione, allo scopo di rilevare limiti e potenzialità di questa nuova fase di riorganizzazione urbana.

SUMMARY - *From space of "separation" to spaces of new "proximity": processes and policies of transformation of urban waterfronts* - For several years, the policies of management of the coastal and, in particular, of waterfront areas - considered as an area on the border between land and sea - are increasingly seen as innovative forms of urban regeneration, opportunities for engineering and urban planning and critical reflection on the future of the great port cities. Analysing some of the most important experiences of Italian waterfront object of projects of action and redesign, the contribution tries to define a framework of the process of policy formation, recent projects and their prospects for implementation, in order to show the limits and potentials of this new phase of urban organization.

LA SOPRAVVIVENZA DELLE IMPRESE TOSCANE

1. INTRODUZIONE. - L'analisi di sopravvivenza ha ormai una solida tradizione negli studi sull'organizzazione industriale. Molti di essi analizzano la relazione tra la sopravvivenza delle imprese con alcune variabili soggettive dell'impresa quali l'età o la grandezza (Disney *et al.*, 2003), esperienza prima della nascita dell'impresa (Thompson, 2005), innovazione e livello tecnologico (Agarwal and Audretsch, 2001), presenza sui mercati stranieri (Mayer e Ottaviano, 2007) oppure una combinazione di essi (Bernard e Jensen, 2007; Giovannetti *et al.*, 2008). Una conclusione comune a questa estesa letteratura è che al crescere dell'età e della grandezza dell'impresa, aumenta la sua probabilità di sopravvivere.

Numerosi studi empirici hanno dimostrato che la grandezza dell'impresa incide sulla sopravvivenza in modo maggiore nei settori tecnologicamente avanzati che in quelli tradizionali. La maggior parte di questi studi sono in accordo con le teorie sull'evoluzione industriale (Audretsch, 1995; Agarwal e Gort, 1996; Agarwal, 1998) e con le teorie delle nicchie strategiche¹ (Caves e Porter, 1977; Porter, 1979).

Altri studi mettono in relazione la elevata probabilità di mortalità di un'impresa con l'informazione asimmetrica, l'incertezza e il percorso evolutivo dei processi di apprendimento. Nella sua fase di vita un'impresa agisce in un regime di maggiore incertezza e le *routine* non sono ancora consolidate. Nel corso del tempo, le imprese che sopravvivono acquisiscono esperienza e capacità manageriali e la loro probabilità di sopravvivere aumenta (Jovanovic 1982; Baldwin e Rafiquzzaman 1995; Pakes e Ericson 1998). Tali studi si basano comunque su variabili soggettive dell'impresa e le conclusioni delle analisi empiriche, anche in questo caso, convergono nel ritenere l'età e

¹ Secondo tali autori le imprese restano piccole perché occupano produzioni di nicchia che non sono accessibili o profittevoli per le imprese più grandi.

la grandezza dell'impresa – crescente nel tempo – i motivi della maggiore probabilità di sopravvivere delle imprese (Evans 1987; Dunne *et al.* 1989; Audretsch 1991, 1995).

Alcuni studi hanno incluso nell'analisi sulla sopravvivenza alcune variabili spaziali *proxi* dell'agglomerazione (Folta *et al.*, 2006; Shaver e Flyer, 2000), ma in generale gli effetti dell'ambiente esterno sono sotto-stimati nella letteratura economica. Anche nel caso che sia inclusa nell'analisi la concentrazione (Dunne *et al.*, 1989) questa è relativa alla proprietà e controllo di più imprese e non misura l'agglomerazione spaziale di una certa industria nello specifico mercato regionale. Una ragione per cui la dimensione spaziale nelle analisi di sopravvivenza sia ancora poco esplorata può essere la difficoltà di reperire dati al dettaglio sub-regionale (Falck, 2007). Ciononostante, molti studi (Falck, 2007; Renski, 2011; Neffke, *et al.*, 2012) hanno dimostrato come le caratteristiche regionali possano avere un ruolo importante per la sopravvivenza delle imprese ed in generale l'introduzione della dimensione regionale comporta un miglioramento nella stima dei risultati.

In questo articolo si riportano i risultati di un'analisi di sopravvivenza delle imprese toscane nel periodo 1998-2010. Il lavoro si è reso possibile grazie alla disponibilità del *data base* del Registro delle Imprese di Unioncamere Toscana. Nel paragrafo 2 si introduce la metodologia, nel paragrafo 3 si riportano i risultati dell'analisi econometrica.

2. METODOLOGIA DELL'ANALISI DI SOPRAVVIVENZA. - Questo tipo di modelli ha la propria origine nelle scienze mediche, in cui sono stati utilizzati inizialmente per analizzare il ruolo del tempo nell'evolversi di una malattia, in particolar modo per studiare il passaggio da uno stato iniziale che presenta un rischio specifico (si è malati) ad un diverso stato in cui il rischio cessa (o per morte del paziente o per guarigione); da qui deriva il nome di *analisi di sopravvivenza*.

L'oggetto di studio dei modelli di durata è, perciò, il tempo di transizione da uno stato (di qui in avanti definito) di *tranquillità* ad uno stato di *crisi* (o fallimento). In questo paragrafo riprenderemo le categorie principali dell'analisi di sopravvivenza (anche detta di durata), delimitando le assunzioni fatte ed esplicitandone i limiti. Il periodo che intercorre fra l'inizio dello stato di tranquillità e il passaggio al nuovo stato è chiamato *failure time* o *spell*. La possibilità di questa *transizione* è data dalla presenza di un

rischio latente. Chiari esempi sono il tempo di vita del componente di un macchinario, il tempo di sopravvivenza di un paziente sottoposto a sperimentazione medica, la durata di uno sciopero o la durata del periodo di disoccupazione che un determinato individuo sperimenta. Nel nostro lavoro lo stato di tranquillità è il periodo in cui le imprese sono in vita. Il *failure time* è solitamente rappresentato da una variabile casuale positiva, T , assunta continua. $T=0$ identifica il momento in cui la popolazione analizzata è entrata nello *stato di rischio*.

Seguendo l'analisi di Kiefer [1988], i prerequisiti richiesti per determinare precisamente il *failure time*, e conseguentemente per valutare la probabilità del verificarsi dell'evento e l'effetto che le variabili possono avere su tale probabilità, sono tre :

- 1) il tempo zero deve essere definito senza ambiguità;
- 2) deve essere individuata una comune scala di misura del tempo;
- 3) il significato di *failure* deve essere chiaro.

Definire il tempo zero vuol dire esplicitare il rischio a cui i soggetti sono sottoposti.

Per evitare sia di sottostimare i periodi a rischio, si è spostata l'attenzione al rischio generale di osservare un fallimento/chiusura dell'impresa. Seguendo la definizione di *campioni flusso* in Lancaster [1990], e considerando che i dati partono dal 1998, il tempo zero è stato individuato come il periodo di entrata del dataset o momento in cui l'impresa si è iscritta al registro delle imprese. Il secondo prerequisito ha presentato meno problemi. La misura del tempo utilizzata è semplicemente l'anno. Tuttavia, scegliere i dati annuali potrebbe non catturare differenze intra-anno rilevanti. In ultimo, si è utilizzato come indicatore del *fallimento* l'uscita dell'impresa dal *dataset*. Una maggior ricchezza nell'analisi l'avremmo potuta ottenere distinguendo fra diverse motivazioni della chiusura dell'impresa, abbiamo optato in questa prima fase per una definizione meno specifica. In questo lavoro, per la mancanza di spazio, verranno riportati i risultati dell'analisi con il modello non parametrico di Kaplan Meier [1958].

3. RISULTATI DELL'ANALISI ECONOMETRICA. - Il *data base* del registro delle imprese di Unioncamere Toscana riporta il numero totale di imprese registrate nella regione al 31 dicembre di ogni anno. Nel 2010 le imprese registrate attive in Toscana hanno superato il mezzo milione di unità.

Nell'analisi econometrica la variabile dipendente è data dagli anni di vita dell'impresa. In particolare, lo *span* di sopravvivenza è uguale alla differenza fra l'anno in corso e l'anno di iscrizione al rea. Nella figura 1 sono riportati gli *span* di sopravvivenza. E' subito evidente che le imprese del campione sono molto giovani, infatti oltre il 25% del totale imprese registrate ha meno di 5 anni di vita. Poche imprese hanno più di 40 anni di vita.

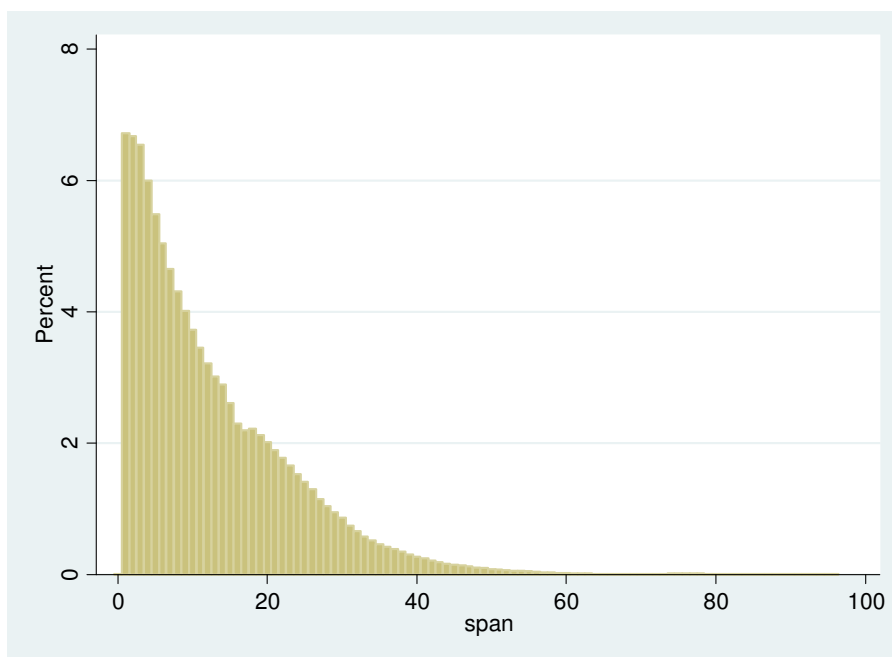


Fig. 1 – Gli *span* di sopravvivenza delle imprese toscane.

Fonte: elaborazione propria

Nella figura 2 abbiamo riportato il grafico dello stimatore di Kaplan e Meier (1958) e la *smoothed hazard function* per quattro tipologie di imprese: le Ditte individuali, le Società di persone, le Società di capitali (escluso le S.p.A.) e le Società per azioni insieme alle Società cooperative.

E' un classico stimatore non parametrico della funzione di sopravvivenza: la probabilità di sopravvivere dopo t anni. Si nota subito che il 25% delle imprese ha probabilità di sopravvivere solo 7/8 anni, mentre il 50% delle imprese 20 anni.

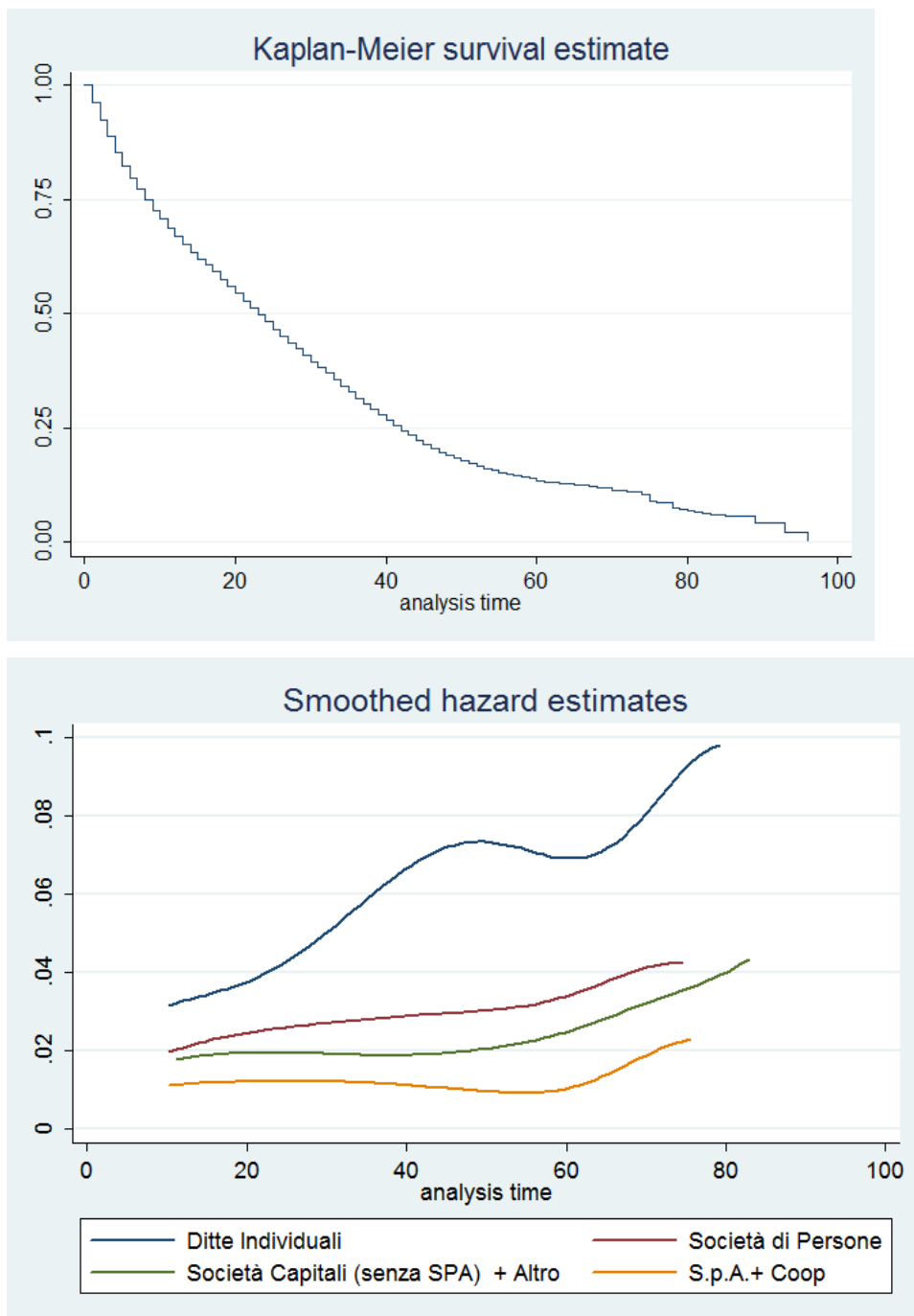


Fig. 2 – Lo stimatore di Kaplan e Meier e la *smoothed hazard function*.

Fonte: elaborazione propria

I risultati dello *smoothed hazard function* ci consentono invece di entrare più nel dettaglio delle varie categorie di impresa. La probabilità condizionata di “morire” è sin dall’inizio molto più alta per le imprese individuali che evidentemente presentano un *turnover* molto alto, cioè nascono e muoiono con estrema facilità. Si può notare inoltre

che mentre le funzioni per Società di persone, Società di Capitali e S.p.A. sono abbastanza omogenee e parallele; la probabilità condizionata per le ditte individuali è crescente e presenta un piccola riduzione sui 50 anni per poi ricrescere. Si evince che superato il momento critico per un'impresa individuale del pensionamento del titolare fondatore, che avviene di media intorno al cinquantesimo anno di vita dell'impresa, negli anni successivi la probabilità di morire risulta decrescente, per poi tornare a crescere dopo il sessantesimo anno di vita.

4. CONCLUSIONI. – In questo lavoro si è presentato un approccio relativamente nuovo per le scienze regionali: l'analisi di sopravvivenza delle imprese. In un periodo di crisi economica come l'attuale, la sopravvivenza delle imprese può essere considerato un indicatore della resilienza di una regione economica. I modelli per l'analisi di sopravvivenza si dividono tra semi-parametrici e non parametrici. I primi offrono molte più informazioni al ricercatore perché consentono di correlare la sopravvivenza a indicatori territoriali, come la densità di abitanti, la concentrazione di imprese, la specializzazione di una regione ed altre variabili. Con i modelli semi-parametrici quindi è possibile valutare quanto la prossimità con imprese dello stesso settore incide sulla probabilità di sopravvivenza.

In questo articolo, anche per mancanza di spazio, si è proposto un modello non parametrico che come tale può fornirci informazioni generali sull'intera popolazione di imprese e su alcune categorie di esse. I risultati evidenziano come in Toscana le imprese individuali rappresentano la categoria con la più elevata probabilità di morire nel corso del tempo. Più resistenti risultano invece le Società per Azioni e le Società Cooperative, la cui maggiore probabilità di sopravvivere dipende dalle più grandi dimensioni aziendali, come è stato dimostrato da numerosi altri studi (Audretsch, 1995; Agarwal e Gort, 1996; Agarwal, 1998; Caves e Porter, 1977; Porter, 1979; Giovanetti *et al.*, 2008).

BIBLIOGRAFIA

AGARWAL R, GORT M., The evolution of markets and entry, exit and survival of firms, *Review of Economics and Statistics*, 78, 1996, pp. 489–498.

- AGARWAL R., Evolutionary trends of industry variables, *International Journal of Industrial Organization*, 16, 1998, pp. 511–26.
- AGARWAL R., AUDRETSCH D. B., Does entry size matter? The impact of the life cycle and technology on firm survival, *The Journal of Industrial Economics*, 1, 2001, pp. 21–43.
- AUDRETSCH D. B., Innovation, growth, and survival, *International Journal of Industrial Organization*, 13, 1995, pp. 441–457
- AUDRETSCH, D. B., New firm survival and the technological regime, *Review of Economics and Statistics*, 73, 1991, pp. 441–50.
- BALDWIN J.R., RAFIQUZZAMAN M., Selection versus evolutionary adaptation: Learning and post-entry performance, *International Journal of Industrial Organization*, 13, 1995, pp. 501–522.
- BERNARD A. B., JENSEN J. B., Firm structure, multinationals, and manufacturing plant deaths, *Review of Economics and Statistics*, 89, 2007, pp. 193–204.
- CAVES, R. AND PORTER, M. E. (1977) From entry barriers to mobility barriers, *Quarterly Journal of Economics*, 91, 241–61.
- DISNEY R., HASKEL J., HEDEN Y., Entry, exit and establishment survival in UK manufacturing, *Journal of Industrial Economics*, 1, 2003, pp. 91–112.
- DUNNE T., ROBERTS M.J., SAMUELSON L., The growth and failure of U.S. manufacturing plants, *The Quarterly Journal of Economics*, 104, 1989, pp. 671–698.
- FALCK, O., Survival chances of new businesses: do regional conditions matter?, *Applied Economics*, 39, 2007, pp. 2039–2048.
- FOLTA T.B., COOPER A.C., BAIK Y.S., Geographic cluster size and firm performance, *Journal of Business Venturing*, 21, 2006, pp. 217–242.
- GIOVANNETTI G., RICCHIUTI G., VELUCCHI M., Size, innovation and internationalization: a survival analysis of Italian firms, *Applied Economics*, 2008, pp. 1–10
- JOVANOVIĆ B., Selection and the evolution of industry, *Econometrica*, 50, 1982, pp. 649–70.
- MAYER T., OTTAVIANO G. M., *The happy few the internationalization of European Firms*, Bruegel Blueprint Series No. 3, 2007.

- NEFFKE F., HENNING M., BOSCHMA R., The impact of aging and technological relatedness on agglomeration externalities: a survival analysis, *Journal of Economic Geography*, 12, 2012, pp. 485–517.
- PAKES A, ERICSON R, Empirical implications of alternative models of firm dynamics, *Journal of Economic Theory* 79, 1998, pp. 1–45.
- PORTER M. E., The structure within industries and companies performance, *Review of Economics and Statistics*, 61, 1979, pp. 214–27.
- RENSKI H., External economies of localization, urbanization and industrial diversity and new firm survival, *Papers in Regional Science*, 90, 3, 2011.
- SHAVER M.J., FLYER F., Agglomeration economies, firm heterogeneity, and foreign direct investment in the United States, *Strategic Management Journal*, 21, 2000, pp. 1175–1193.
- THOMPSON P., Selection and firm survival: evidence from the shipbuilding industry, 1825-1914, *Review of Economics and Statistics*, 87, 2005, pp. 26–36.

Firenze, Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'impresa (DISEI), Università degli Studi di Firenze;
Filippo.randelli@unifi.it, Giorgio.ricchiuti@unifi.it

RIASSUNTO – Molti studi analitici sulla crisi economica si basano sull'indicatore del Prodotto Interno Lordo (PIL). In questo articolo si propone invece di studiare l'analisi di sopravvivenza delle imprese in alternativa alle analisi classiche sull'andamento della produzione o dell'occupazione. La sopravvivenza di un'impresa nel tempo può essere considerato un elemento cruciale per il benessere economico e la competitività di una regione, ancor di più nel corso di una crisi economica. L'analisi di sopravvivenza non è ancora molto diffusa negli studi regionali mentre ha una tradizione consolidata negli studi sull'organizzazione industriale. Questo articolo riporta i risultati di un'analisi econometrica sulla sopravvivenza delle imprese toscane nel periodo 1998-2010. Il database utilizzato è il registro delle imprese di Unioncamere Toscana e il modello econometrico è il Kaplan-Meier.

SUMMARY. – Many analyses of economic crisis are based on regional employment growth or GDP. The investigations in this article do not study production or employment growth but instead use survival analysis. Firms' survival can be considered as crucial for economic growth and competitiveness, in particular during a period of crisis. Although somewhat rare to regional science, survival is common to the industrial organization literature as a measure of establishment-level performance. This article focuses on business demography of Tuscan firms, using an original database from the regional Chamber of Commerce available since 1998 up to now. As an econometric framework, we use the Kaplan-Meier model.

MARCELLO TADINI

LA PROSSIMITÀ NELLE STRATEGIE DI INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE PMI EUROPEE E ITALIANE

INTRODUZIONE. – In un contesto di sempre più intensa globalizzazione, la scelta di internazionalizzarsi costituisce per l'impresa una soluzione necessaria per difendere, rinnovare e rendere sostenibile il proprio vantaggio competitivo.

Pertanto affrontare i mercati esteri non è più una questione di scelta (Levitt, 1983). Ciò è sicuramente vero per le grandi imprese per le quali la presenza estera costituisce un aspetto inevitabile ma lo è anche per le piccole e medie imprese (PMI) (1), il cui coinvolgimento nel processo di internazionalizzazione risulta crescente (Grandinetti e Rullani, 1992).

La letteratura recente sul tema (Shuman, Seeger, 1986; Papadopoulos, 1987; Baird *et alii*, 1994; Vatne, 1995) ha più volte evidenziato come nel caso delle PMI le decisioni di internazionalizzazione assumano una configurazione particolare riconducibile alle peculiarità dimensionali.

Il contributo si propone di analizzare questa specifica caratterizzazione indagando quale rilevanza assuma la prossimità nella scelta dei nuovi mercati internazionali in cui le PMI decidono di operare. L'ipotesi è che, anche in un contesto economico globalizzato, la prossimità rappresenti ancora un elemento in grado di condizionare le scelte di internazionalizzazione delle imprese, in particolare delle PMI.

(1) Secondo le indicazioni dell'Unione Europea contenute nella Raccomandazione della Commissione n. 1442 del 6 maggio 2003, la categoria delle piccole e medie imprese è costituita da imprese che hanno meno di 250 occupati e hanno un fatturato annuo non superiore a 50 milioni di euro, oppure un totale di bilancio annuo non superiore a 43 milioni di euro. Più in dettaglio le micro imprese sono quelle che hanno meno di 10 occupati e un fatturato annuo (o un totale di bilancio) inferiore a 2 milioni di euro, mentre le piccole sono quelle che hanno meno di 50 occupati (ma più di 10) e un fatturato annuo (o un totale di bilancio) compreso tra 2 e 10 milioni di euro.

1. L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE. – Generalmente i processi di internazionalizzazione vengono associati alle grandi imprese, ma in realtà sono sempre più numerose le aziende di piccole e medie dimensioni che si affacciano sul contesto economico internazionale.

L'internazionalizzazione è un fenomeno molto complesso che ha abbandonato la sua caratterizzazione di élite (cioè appannaggio solamente delle grandi imprese) e riguarda oggi tutte le imprese (Grandinetti e Rullani, 1996).

Infatti se un business diventa globale, l'unico modo per continuare l'attività è competere con efficienza ed efficacia su mercati più estesi, anche per le PMI (Cedrola, 2005).

La globalizzazione ha fatto in modo che venissero rimosse le barriere che in precedenza separavano nettamente lo spazio competitivo delle grandi imprese da quello delle imprese di piccole e medie dimensioni (Fraser, Oppenheim, 1997). Inoltre ha stimolato l'espansione estera anche delle imprese medio-piccole le quali, a prescindere dalle loro ridotte dimensioni e dai loro limiti (strutturali, di risorse disponibili, organizzativi, culturali, ecc.), sono forzate a competere o a collaborare in un contesto internazionalizzato. Perciò, come suggerisce Trevisan (2003), attualmente il sistema economico mondiale è caratterizzato da un processo di "internazionalizzazione diffusa".

Piccole-medie e grandi imprese, nonostante siano accomunate dall'obiettivo di oltrepassare i confini nazionali dell'ambito competitivo, attivano percorsi di internazionalizzazione diversi le une dalle altre.

Infatti, le PMI, per aprirsi alla dimensione internazionale, devono affrontare, rispetto alle grandi imprese, cambiamenti più consistenti (Tzannis, 2009). Esse partono da una situazione di svantaggio (Miesenbock, 1988; Bonaccorsi, 1992; Etemad, 1999) nel momento in cui decidono di sviluppare le condizioni necessarie per raggiungere il requisito della competitività (Fahy, 2002; Mathews, 2003). In particolare nelle loro scelte di internazionalizzazione devono fronteggiare maggiori rischi derivanti dalla minor dotazione di risorse materiali e immateriali.

Ciò nonostante anche le PMI avvertono l'esigenza di migliorare la loro posizione competitiva proponendosi e aprendosi ai mercati internazionali, assumendo configurazioni dai confini variabili (Hutchinson, Quinn, Alexander, 2005) in cui

aumenta la mobilità delle risorse e la propensione a localizzarsi in territori esteri per produrre beni e servizi e cercare nuove opportunità (Valdani e Bertoli, 2006).

2. IL RUOLO DELLA PROSSIMITÀ NELL'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE PMI. – La nuova configurazione delineata nel paragrafo precedente mette in discussione il ruolo della distanza nelle decisioni localizzative delle imprese. Lo scopo di questo contributo è quello di indagare quale sia attualmente la rilevanza della distanza nella scelta dei nuovi mercati internazionali in cui le PMI decidono di operare.

Come sottolineano Celata e Paragano (2008), la persistenza dei confini unitamente all'attrito che continua ad esercitare la distanza, se opportunamente riconcettualizzata in termini di prossimità, ha un peso preponderante nelle scelte economiche, a maggior ragione nel caso delle imprese di dimensioni medio-piccole; esse infatti hanno bisogno soprattutto di ridurre l'incertezza e tendono a preferire la localizzazione in aree e paesi con contesti simili e relativamente prossimi in termini fisici, economici, politici e culturali.

La letteratura sul tema della prossimità (Bellet *et alii*, 1993; Kirat, Lung, 1999; Rallet, Torre, 1998; Ghemawat, 2001) ha evidenziato che essa non assume unicamente un'accezione geografica (che esprime la distanza chilometrica che separa due unità nello spazio) ma anche altre declinazioni che sono rilevanti per l'attività internazionale dell'impresa. Secondo la scuola francese (Gilly, Torre, 2000) sono determinanti la prossimità geografica e quella organizzativa, mentre nell'interpretazione di Boschma (2005) oltre alla prossimità geografica assumono particolare rilievo quella organizzativa ma anche quella cognitiva, sociale e istituzionale.

Pertanto, parlare di distanza in relazione alle scelte localizzative delle imprese non significa riferirsi unicamente allo spazio fisico (sebbene sia importante) ma anche alle dimensioni culturali, amministrative, politiche ed economiche che possono rendere i mercati esteri più o meno attraenti (Ghemawat, 2001).

L'influenza differenziata di queste variabili non determina una semplice correlazione negativa tra distanza e attrattività, che comunque è riscontrabile in molti casi, ma dà luogo a relazioni selettive all'interno di spazi economici macro-regionali integrati (Celata e Paragano, 2008).

2.1 *La rilettura geografica delle scelte di internazionalizzazione delle PMI europee e italiane.* – Dal punto di vista empirico, per verificare l'importanza assunta dalla prossimità nelle scelte di internazionalizzazione delle PMI, si è scelto di rileggere secondo la prospettiva geografica alcune analisi campionarie sulle strategie adottate da queste imprese alla scala europea e a quella italiana.

A livello europeo sono state prese in considerazione le ultime indagini commissionate dall'Unione Europea (UE) in materia (2).

Il livello di internazionalizzazione delle PMI europee in base alle differenti forme possibili (import-export, accordi internazionali, rapporti di sub-fornitura internazionali, investimenti diretti all'estero) evidenzia la maggior propensione per l'apertura verso i mercati esteri delle medie imprese (73%) rispetto alle piccole (58%) e soprattutto alle micro (43%), che costituiscono tuttavia la parte più consistente.

La prossimità geografica è un elemento rilevante per le PMI europee; infatti il 76% delle PMI esportatrici è orientato verso i mercati di altri Stati membri dell'UE, mentre le relazioni con i paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina) sono – ad eccezione della Cina – generalmente ancora poco sviluppate. Anche per le importazioni, la maggior parte delle PMI (86%) si concentra su altri Stati membri dell'UE, ma in questo caso la Cina appare più importante (27%).

Le imprese partner delle PMI europee appartengono principalmente al paese d'origine (con una quota pari al 91%) o ad altri paesi dell'UE e dell'Area Economica Europea (con una quota pari al 25%), mentre quelle dei paesi extra-europei costituiscono solamente il 10% del totale.

Da ciò si può desumere che, oltre alla vicinanza geografica, contano anche la prossimità organizzativa/produttiva e quella culturale/istituzionale che in molti casi sono determinanti per l'espansione internazionale dell'attività delle PMI che preferibilmente intrattengono relazioni con imprese localizzate in contesti territoriali meno distanti (non solo fisicamente) e appartenenti alla stessa area di integrazione economica.

Spostando l'osservazione alla scala nazionale, sono state considerate le recenti indagini svolte sull'Italia (3).

(2) I dati si riferiscono all'analisi compiuta su 9.480 PMI appartenenti a 33 paesi europei durante la primavera del 2009 e pubblicata nel 2010.

L'esame della distribuzione dei partner esteri evidenzia il ruolo preponderante svolto dalle relazioni intra-comunitarie (l'88% dei casi) ma anche in generale dalla scala continentale (gli altri paesi europei registrano un valore pari al 23,4%).

La dimensione e la minor strutturazione organizzativa che caratterizza le micro e le piccole imprese italiane, non permettono di sfruttare appieno le opportunità produttive o di commercializzazione all'estero. Per queste ragioni esse sono meno propense, rispetto alle medie, a partecipare a reti/filiere caratterizzate da distanze maggiori (Africa, Nord America, Est asiatico, America latina).

Dall'indagine emerge chiaramente come l'internazionalizzazione sia guidata non solamente dalla ricerca di minori costi di produzione ma soprattutto da obiettivi di mercato. Per perseguire questa strategia le PMI si rivolgono a paesi europei perché ritengono di non essere sufficientemente attrezzate per affrontare mercati distanti geograficamente e optano per soluzioni di localizzazione in paesi prossimi in termini economici, organizzativi, politici e culturali che consentano loro di ridurre incertezza e rischi.

3. CONCLUSIONI. – L'obiettivo del contributo è stato quello di analizzare la specificità delle strategie di internazionalizzazione delle PMI indagando quale rilevanza assuma la prossimità nella scelta dei nuovi mercati esteri internazionali in cui decidono di operare. L'ipotesi è che, anche in un contesto economico globalizzato, la prossimità rappresenti ancora un elemento in grado di condizionare le scelte internazionali delle PMI.

Per ottenere dei riscontri indiretti sull'influenza attribuibile alla prossimità, è stata compiuta una semplice rilettura in chiave geografica di analisi campionarie svolte a scala europea e italiana. Attraverso questa operazione è stato possibile mettere in luce come le strategie di internazionalizzazione delle PMI siano condizionate in modo significativo dalla prossimità geografica e quindi dalla distanza fisica dai mercati esteri. È emerso altresì come giochino un ruolo decisivo (sia per le PMI europee che per quelle italiane) anche la prossimità organizzativa, culturale e istituzionale.

(3) I dati sono relativi ad un'indagine effettuata sul campo (da LexJus Sinacta e Istituto Tagliacarne) nel 2012 presso un gruppo di imprese (un campione di 602 PMI manifatturiere italiane) coinvolte in processi di internazionalizzazione.

BIBLIOGRAFIA

- BAIRD I.S., LYLES M.A., ORRIS, J.B., “The choice of international strategies by small business”, *Journal of Small Business Management*, 1994, n. 32, pp.48-59.
- BELLET M., COLLETIS G., LUNG, Y. (Eds.), “Economie de proximités”, *Numero Spécial, Revue d’Economie Régionale et Urbaine*, 1993, n.3.
- BONACCORSI A., “On the relationship between firm size and export intensity”, *Journal of International Business Studies*, 1992, Issue 4, pp. 605-635.
- BOSCHMA R. A., “Proximity and innovation: a critical assessment”, *Regional Studies*, 2005, n. 39, pp. 61–74.
- CEDROLA E., *Il marketing internazionale per le piccole e medie imprese*, Milano, McGraw-Hill, 2005.
- CELATA F., PARAGANO D., *Confine, prossimità, territorio e relazioni industriali nell’area adriatica*, Annali del Dipartimento di Studi Geoeconomici 2007, 2008, pp. 83-114.
- ETEMAD H., “Globalization and small and medium-sized enterprises: Search for potent strategies”, *Journal of Global Focus*, 1999, n. 3, pp. 85-105.
- EUROPEAN COMMISSION, *Internationalisation of european SMEs*, Brussels, 2010.
- FAHY J., “A resource-based analysis of sustainable competitive advantage in a global environment”, *International Business Review*, February 2002, Issue 1, pp. 57-78.
- FRASER J., OPPENHEIM J., “What’s new about globalization?”, *McKinsey Quarterly*, 1997, Issue 2, pp. 168-179.
- GHEMAWAT P., “Distance still matters. The hard reality of global expansion”, *Harvard Business Review*, 2001, n. 8, pp. 137-147.
- GILLY J.P., TORRE A., “Proximity relations: elements for an analytical framework”, in GREEN M.B., MCNAUGHTON R.B. (Eds.), *Industrial networks and proximity*, 2000, Aldershot, Ashgate Publishing.
- GRANDINETTI R., RULLANI E., “Internazionalizzazione e piccole imprese: elogio della varietà”, *Piccola Impresa/Small Business*, 1992, n. 3, pp. 3-41.
- GRANDINETTI R., RULLANI E., *Impresa transnazionale ed economia globale*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1996.

- HUTCHINSON K., QUINN B., ALEXANDER N., “The internationalisation of Small to Medium-Sized retail companies: towards a conceptual framework”, *Journal of Marketing Management*, February 2005, Issue 1/2, pp. 149-179.
- KIRAT T., LUNG Y., “Innovation and proximity. Territories as loci of collective learning processes”, *European Urban and Regional Studies*, 1999, n. 6, pp. 27-38.
- LEVITT T., “The globalization of markets”, *Harvard Business Review*, May-June 1983, n. 3, pp. 92-102.
- LEXJUS SINACTA, ISTITUTO G. TAGLIACARNE, *Il posizionamento internazionale della piccola e media imprenditoria italiana 2012*, Focus PMI, 2012.
- MATHEWS J.A., “Competitive dynamics and economic learning: an extended resource-based view”, *Industrial and Corporate Change*, 2003, Issue 1, pp. 115-145.
- MIESENBOCK K.J., “Small business and exporting: a literature review”, *International Small Business Journal*, 1988, Issue 2, pp. 42-61.
- PAPADOPOULOS N., “Approaches to international market selection for small and medium sized enterprises”, in ROSSON, P.J. AND REID S. D. (Eds.), *Managing export entry and expansion*, New York, Praeger Publishers, 1987, pp.128-158.
- RALLET, A., TORRE, A., “On geography and technology: proximity relations in localized innovation networks”, in STEINER M. (Ed.), *From agglomeration economies to innovative clusters*, London, Pion Editor, 1998.
- SHUMAN J.C., SEEGER J.A., “The theory and practice of strategic management in smaller rapid growth firms”, *American Journal of Small Business*, 1986, n. 11, pp.7-18.
- TREVISAN I., “Il processo di internazionalizzazione delle PMI sudafricane. Il settore dell’abbigliamento nella provincia del Gauteng”, *Sinergie*, 2003, n. 60, pp. 273-292.
- TZANNIS A., “Processi di internazionalizzazione delle PMI e dinamiche culturali”, *8th International Congress Marketing Trends*, Venezia, 16-17 gennaio 2009.
- VALDANI E., BERTOLI G., *Mercati internazionali e marketing*, Milano, Egea, 2006.
- VATNE E., “Local resource mobilisation and internationalisation strategies in small and medium-sized enterprises”, *Environment and Planning*, 1995, n. 27, pp.63-80.

Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa dell' Università degli Studi del Piemonte Orientale, Via Perrone 18 – 28100 Novara; marcello.tadini@eco.unipmn.it

RIASSUNTO: Il processo di internazionalizzazione coinvolge sempre di più anche le piccole e medie imprese. Il contributo, dopo aver descritto la specificità delle decisioni strategiche di internazionalizzazione delle PMI, indaga sulla rilevanza attribuibile alla prossimità (nelle sue varie forme) nelle suddette decisioni. Per verificare l'effettivo ruolo svolto dalla prossimità, sono state rilette secondo una prospettiva geografica le indagini sulle strategie internazionali delle PMI disponibili alla scala europea e a quella italiana.

SUMMARY: *Proximity in the internationalization strategies of European and Italian SMEs* – The internationalization process involves more and more even small and medium-sized companies. The contribution describes the specificity of the SMEs strategic internationalization decisions and investigates the relevance due to the proximity (in its various forms) in such decisions. To verify the actual role played by proximity, the investigation into the international strategies of European and Italian SMEs were reinterpreted according to a geographical perspective.

ANALISI ESPLORATIVA DEL CONCETTO DI PROSSIMITÀ NELLE
RELAZIONI COMMERCIALI TRA TERRITORI:
IL CASO DEL DESK VIETNAM IN TOSCANA.

1. VIETNAM, UN PROFILO GEO-ECONOMICO. - Il Vietnam è un paese sud-asiatico che si estende dal golfo della Thailandia al golfo di Tonkin, al mare del sud della Cina. Confina con Cina, Laos e Cambogia. Copre un'area totale di 331.210 km² che lo rendono il 66° paese nel mondo per estensione. I confini si estendono per 4.639 km, di cui con la Cambogia 1.228 km, con la Cina 1.281 km, con il Laos 2.130 km; quanto alla fascia costiera questa si estende per 3.444 km (isole escluse). Il clima è tropicale nel sud, monsonico nel nord con stagioni calde e piovose da maggio a settembre e secche e asciutte da ottobre a marzo. Il terreno è pianeggiante al nord e al sud mentre la parte centrale si caratterizza per andamento collinare e montuoso così come a nord-ovest. Dal punto di vista delle risorse naturali, il Vietnam è ricco di fosfati, carbone, manganese, e elementi minerali rari quali bauxite, cromo, depositi di petrolio e gas offshore, legname, energia idroelettrica. L'uso del suolo si caratterizza per seminativi (20,14%) e colture permanenti 6,93%.

All'indomani della dichiarazione di indipendenza successiva alla seconda guerra mondiale e agli accordi di Ginevra del 1954 che divisero in due il paese con il Nord comunista e il sud anti-comunista, la presenza e gli aiuti americani crebbero fino al conflitto e alla risoluzione dello stesso nel 1973. Nel 1975 le forze del nord riunirono il paese sotto il governo comunista, che dette avvio allo sviluppo economico come lo conosciamo oggi con la politica del "doi moi" (rinnovamento) che portò al paese liberalizzazioni economiche e riforme strutturali volte a modernizzare l'economia del paese e a sviluppare industrie competitive e orientate all'export (CIA Factbook, 2013; Rapporti Paesi Congiunti, 2011).

2. INDICATORI MACROECONOMICI

2.1 Commercio estero e Investimenti Diretti Esteri (IDE). - Oggi il Vietnam si caratterizza per essere una repubblica socialista con una popolazione di quasi 90 milioni di persone e con una economia in forte espansione. Il PIL nominale al 2012 era di US\$ 143,70 miliardi con una variazione reale del 5,6% tra il 2011 e il 2012. Il PIL pro capite è di US\$ 3.632 con un tasso di disoccupazione del 4% e un debito pubblico in rapporto al PIL del 53,7%. Il conto corrente del paese riporta un valore delle esportazioni pari a US\$ 107.867 milioni a fronte di un import pari a 109.106 milioni per una bilancia commerciale di poco negativa.

I maggiori prodotti scambiati con i mercati internazionali (I semestre 2011, migliaia US\$) riguardano per l'import i settori dei: macchinari e ricambi (6.100 US\$), prodotti petroliferi (5.500), acciaio (3.000). Il principale paese fornitore è la Cina (11.000), seguita dalla Corea del Sud (5.900). L'Italia segue molto indietro con 584,5. Per l'export: prodotti tessili (6.100), prodotti della pesca (2.600), calzature (3.000) per lo più commercializzate negli Stati Uniti (7.600) e Giappone (4.600) con l'Italia ferma a 885,4. In termini di IDE, lo stock in entrata (I semestre 2011) è pari a 201.879.000 (migliaia US\$) mentre in uscita è pari a US\$24.389.000. Gli IDE italiani sono stati 189.010 mentre quelli vietnamiti in Italia 350 (Rapporti Paesi Congiunti, 2011).

2.2 La posizione commerciale dell'Italia con i paesi extra UE all'ottobre 2012. - Secondo il rapporto sul Vietnam del Ministero dello Sviluppo Economico e dell'Istat (2012), l'incremento congiunturale sull'ultimo mese delle esportazioni ha riguardato l'energia (+6,2%) e i beni strumentali (+3,4%), mentre i beni di consumo e i prodotti intermedi sono risultati essere in diminuzione (rispettivamente del -1,9 e -1,3%). Su base annua le esportazioni hanno presentato un notevole incremento (+17,2%) che coinvolge tutti i principali comparti. A ottobre 2012 la bilancia commerciale con i paesi extra UE ha registrato un avanzo di 1,5 miliardi di euro, in netto miglioramento rispetto all'ottobre 2011 (-657 milioni). Nello stesso mese è migliorato anche l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici, che è passato da 4,4 a 6,7 miliardi.

Rispetto all'ottobre 2011, i mercati più dinamici all'export sono stati: OPEC (+39,3%), Giappone (+31,6%), ASEAN (+30,3%), Russia (+22,0%) e Stati Uniti (+19,4%). In marcata flessione si sono confermate le vendite verso la Cina (-10,1%).

3. IL COMMERCIO ESTERO TRA LA TOSCANA E IL VIETNAM

3.1 Il commercio estero tra Toscana, ASEAN e Vietnam¹. - L'area ASEAN si compone dei seguenti 10 paesi: Birmania, Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malesia, Singapore, Thailandia, e Vietnam.

La Toscana esporta² verso quest'area geopolitica 247.011 milioni di dollari. Il Vietnam è il terzo paese recipiente con US\$38.275 (in migliaia, +15%) dopo Singapore (29,3%) e Indonesia (23,4%). La stessa graduatoria viene mantenuta per la voce importazioni (totale 136.767 migliaia US\$) dove il Vietnam pesa per il 21,3% dopo Singapore (27%) e Indonesia (23,8).

Se guardiamo in dettaglio il commercio estero tra Toscana e Vietnam, al 2011 il valore delle esportazioni (64.939 migliaia US\$) superava quello delle importazioni (45.385 migliaia US\$) per un saldo positivo pari a 19.533 migliaia US\$. Rispetto all'anno precedente, le esportazioni si sono ridotte del 14,3% mentre le importazioni sono aumentate del 36,2%. La variazione assoluta del saldo è stata di meno 22.852 milioni di euro. Nonostante il periodo di crisi, la variazione del saldo sul 2003 come anno base è stata di un più 131% grazie alle esportazioni (+79%) che sono cresciute di più delle importazioni (+63%).

3.2 Il commercio estero tra la Toscana e il Vietnam. I principali settori nell'interscambio. - Secondo la graduatoria organizzata per il valore delle esportazioni nell'ultimo periodo considerato, guardando in dettaglio, i principali settori interessati dall'interscambio sono stati, nel raffronto tra i primi semestri del 2011 e 2012, per le esportazioni, e in termini di variazioni percentuali

1. Medicinali e preparati farmaceutici +996,4%
2. Articoli di carta e di cartone +555,2%

¹ Fonte elaborazioni ICE su dati Istat

² Fonte elaborazioni ICE su dati Istat.

3. Prodotti refrattari +435,4%

In termini di valori assoluti (migliaia di euro):

1. Cuoio conciato e lavorato; articoli da viaggio, borse, pelletteria e selleria; pellicce preparate e tinte (15.418);
2. Tessuti (6.052);
3. Mezzi di trasporto n.c.a. (4.418)

Per le importazioni, in termini di valori percentuali:

1. Cuoio conciato e lavorato; articoli da viaggio, borse, pelletteria e selleria; pellicce preparate e tinte +250,7%
2. Mezzi di trasporto n.c.a. +250,6%
3. Altri prodotti tessili +98,2%

Mentre per il valori assoluti in migliaia di euro:

1. Cuoio conciato e lavorato; articoli da viaggio, borse, pelletteria e selleria; pellicce preparate e tinte (4.037);
2. mezzi di trasporto (2.664);
3. calzature (1.362)

Secondo la graduatoria redatta per il valore delle importazioni nell'ultimo periodo, i principali settori che hanno registrato notevoli tassi di crescita sono stati:

1. Altri prodotti delle industrie manifatturiere n.c.a. +552,6%
2. Articoli di carta e di cartone +332%
3. Altri prodotti in porcellana e in ceramica +305%

Mentre in termini assoluti (I semestre gennaio-giugno 2012, valori in migliaia di euro):

1. Prodotti di colture permanenti (6.315);
2. Pesce, crostacei e molluschi lavorati e conservati (5.674);
3. Cuoio conciato e lavorato; articoli da viaggio, borse, pelletteria e selleria; pellicce preparate e tinte (4.037)

3.3 Il commercio estero tra la Toscana e il Vietnam. Scambi per settori.- Secondo gli ultimi dati relativi ai primi due trimestri del 2012, gli scambi in termini di esportazioni hanno registrato le migliori performance assolute (in migliaia di euro) per

1. Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili 15.965
2. Prodotti tessili 9.119

3. Altri mezzi di trasporto 4.424

Mentre in termini percentuali, per

1. Prodotti della metallurgia +576,7%
2. Carta e prodotti di carta +208,6%
3. Articoli in gomma e materie plastiche +102,7%

Gli scambi in termini di importazioni hanno registrato le migliori performance assolute (in migliaia di euro) per

1. Prodotti dell'agricoltura, pesca e silvicoltura 8.420
2. Prodotti alimentari 6.296
3. Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili 5.428

Mentre in termini percentuali per

1. Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio 477,2%;
2. Carta e prodotti di carta 332%;
3. Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi 298,8%

In totale, il saldo del primo semestre del 2012 rispetto al 2011 è variato positivamente del 13,5% a fronte di esportazioni pari a +13,8% e importazioni pari a +27,6%.

4. SVILUPPO DEI RAPPORTI COMMERCIALI E RUOLO DELL'ITALIA E DELLA TOSCANA. - Prima di addentrarsi nello specifico delle azioni promosse dall'Italia e dalla Toscana per aumentare la prossimità geo-commerciale con il Vietnam è bene ricordare seppur in maniera estremamente riassuntiva alcuni passaggi chiave del sistema di promozione del paese Italia degli ultimi anni. In particolare è bene ricordare che il sostegno pubblico all'internazionalizzazione ha, da sempre, l'obiettivo di ridurre le asimmetrie informative tra aree e soggetti interessati e creare esternalità positive per il maggior numero di beneficiari. Tra i soggetti principali attivi in tal senso si ricordano esserci i Ministeri, le Regioni, le Province, gli Enti pubblici o privati (ICE-Agenzia, ENIT, CCIA per servizi reali). L'insieme di questi soggetti e non automatica coincidenza di interessi, strutture, strategie e prassi tra i diversi livelli conduce ad evidenziare alcune criticità quali: interventi multi-livello, coincidenza tra strumenti e attività, riduzione risorse.

A ciò si aggiunga una riforma della rete di supporto che è stata più volte al centro delle politiche nazionali nell'ultimo decennio e che negli ultimi anni ha visto , con l'introduzione della riforma del 2011:

- La soppressione dell'ICE-Istituto (legge 111 15 luglio 2011) e l'istituzione dell'ICE-Agenzia con legge 214 22 dicembre 2011.
- Il ridisegno della cabina di regia e l'attribuzione delle funzioni a enti esistenti
- Gli Stati generali del commercio estero nell'ottobre 2011
- L'identificazione degli attori principali: Ministero dello Sviluppo Economico, la nuova ICE, le Regioni, le Camere commercio, SIMEST e SACE

4.1 Attività di Promozione dell'Italia per il Vietnam

All'interno del sistema di riordino precedentemente indicato, le principali attività di promozione dell'Italia nei confronti del Vietnam, fermo restando tutte le iniziative che avranno luogo nel 2013 e che sono già in programmazione, possono essere riassunte nelle seguenti.

Nel febbraio 2012 una serie di iniziative furono svolte per sostenere lo sviluppo delle attività commerciali con il Vietnam. In particolare si ricorda la Missione del Ministro degli Esteri Terzi ad Hanoi. In quell'occasione si ribadirono alcuni punti di forza delle potenzialità commerciali del rapporto Italia-Vietnam: infatti il Vietnam venne promosso come paese dalle opportunità uniche che possono essere riassunte in:

- aperture all'economia di mercato
- ritorno della crescita al 6% annuo
- promozione di riforme e piani di sviluppo
- ruolo geopolitico strategico all'interno dell'area ASEAN che lo fanno essere ponte/gate per le imprese verso un mercato con 600 ml di consumatori – il sud-est asiatico
- vicinanza in termini di conoscenza del marchio Italia. Nonostante un interscambio di commerciale di “soli” 2 miliardi di dollari, il “Made in Italy” è conosciuto, apprezzato e attrattivo, dunque “piace”. Il miglior esempio è dato dall'esperienza positiva dell'azienda toscana Piaggio e dal brand Vespa.
- Reciprocità: Per il Ministro degli Esteri vietnamita Pham Binh Minh il rapporto Italia-Vietnam è importante in chiave di accesso al mercato UE.

- Rapporti culturali: il 2013 è l'anno delle celebrazioni del 40° anniversario dell'inizio relazioni diplomatiche tra Italia e Vietnam e la Toscana è stata la prima regione italiana ad aprire tali rapporti.

L'ultima missione e serie di iniziative devono essere considerate come tappe di avvicinamento tra i due paesi, al fine di aumentare la "prossimità" commerciale. Precedentemente, nel novembre 2008, una missione promossa e composta da soci di Confindustria, ICE, e ABI partì per il Vietnam. Ben 160 PMI e 11 delegazioni ABI incontrarono 600 operatori economici vietnamiti per un totale di 1700 opportunità di scambi commerciali.

Perché il Vietnam? Volendo riassumere i vantaggi commerciali che potrebbero avere le imprese italiane nel fare affari con il Vietnam, sulla base anche dei rapporti e feedback provenienti dalle precedenti missioni, si potrebbe dire che gli elementi alla base di un potenziale sviluppo sono :

- ***First to enter*** - in Vietnam le imprese italiane possono avere i vantaggi derivanti dall'essere le prime a entrare nel mercato mentre in Cina il processo è ormai esploso da vent'anni e vede molti concorrenti stranieri già consolidati e stabilizzati.
- ***Sistema di PMI*** – le PMI vietnamite sono un'ottima interfaccia per il nostro sistema di imprese, oltre essere la base della crescita locale (e.g. . la piaggio si affida a cluster di PMI locali per l'indotto come nel caso delle scocche degli scooter.
- ***Knowledge & Labor*** - Costo lavoro basso e manodopera istruita. Tutti i partecipanti (imprese) partecipanti agli incontri hanno mostrato interesse nel formare in loco i tecnici abituati a usare macchinari italiani per far crescere l'immagine dell'Italia e la simpatia nei confronti dei nostri prodotti.
- ***Dimensione*** - il Vietnam è più piccolo, meno complicato e più accogliente della Cina
- ***Popolazione*** - è un paese giovane – circa il 58% della popolazione ha meno di 30 anni

Ne consegue che, in termini di vantaggi e svantaggi, gli imprenditori italiani saranno facilitati nelle loro operazioni in termini di ordine, dignità, accoglienza e pulizia mentre incontreranno sicuramente difficoltà per quel che concerne la lingua.

In termini di opportunità quindi all'interno dell'area ASEAN il Vietnam si conferma un'ottima base logistica per un'area con 600 ml consumatori; inoltre, ai fini della crescita, la rilocalizzazione delle aziende o di funzioni di esse porta a una crescita media dell'azienda del 10%.

4.2 E la Toscana?. - Per quanto attiene la regione Toscana, si fa brevemente riferimento ai principali attori per la valorizzazione e promozione della competitività del territorio e economia toscana. Tra questi si ricordano l'APET (2000) che nel 2001 è divenuta Toscana Promozione struttura che si avvale e collabora delle azioni e delle reti della Regione Toscana, dell'ICE, dell'ENIT e di Unioncamere. Nel 2012 sono state attivate 162 iniziative nelle aree formazione, assistenza, consulenza, promozione. La spesa per il biennio 2009-2011 è stata di 13 milioni in media, di cui 7,5 erogati direttamente da Toscana Promozione. Le aree geografiche principali di destinazione degli interessi Toscani sono state l'UE, l'Europa centro-orientale e l'Asia orientale. La modalità principale di intervento è stata il sistema fieristico.

5. STUDIO DI CASO. IL DESK VIETNAM DI TOSCANA PROMOZIONE. - Uno degli obiettivi programmati da Toscana Promozione per il 2013, anno delle celebrazioni delle relazioni diplomatiche tra Italia e Vietnam, era quello di aprire un desk apposito per far conoscere le opportunità commerciali e le potenzialità del Vietnam agli imprenditori toscani. Per far questo, presso la sede principale dell'organizzazione, è stato allestito un vero e proprio desk gestito da due persone e incaricate di divulgare la conoscenza del paese ai soggetti imprenditoriali o associazioni di categoria interessati.

Al fine di comprendere e descrivere al meglio le operazioni di promozione e avvicinamento tra le due aree geografiche, per questo lavoro si è pensato di intervenire secondo le seguente modalità: intervista aperta, individuale e di gruppo, al Segretario Generale della Camera di Commercio Italia-Vietnam e al suo assistente italiano al fine di comprendere la strategia, la struttura, il disegno, e il metodo operativo per rapportare e studiare in maniera operativa l'aumento della "prossimità" tra queste due aree così distanti in termini di commercio estero, da una prospettiva delle politiche e azioni regionali e dalle reazioni delle aziende coinvolte.

5.1 Strategia, struttura e metodo. - Tra i promotori dell'iniziativa compaiono l'Ambasciata del Vietnam in Italia, la Regione Toscana e Toscana Promozione. L'iniziativa si basa e si "nutre" dell'esperienza proveniente dall'entrata sul mercato vietnamita dell'azienda Piaggio, e dalle consolidate relazioni diplomatiche tra i due territori. Tra gli attori rientra anche la Camera di Commercio Italia-Vietnam che iniziò le proprie attività nel 2008 a Ho Chi Min e poi sviluppatosi con l'apertura di un nuovo ufficio anche a Hanoi nel 2010. In Toscana è rappresentata dal segretario generale che agisce come broker in coordinamento con ICE e la camera di commercio italiana. In Italia, oltre a rappresentare la camera di commercio, è anche delegato per il governo Vietnamita con funzioni di scouting.

5.2 L'esperienza del Desk Vietnam. - La Visione alla base della strategia di sviluppo delle relazioni commerciali riguarda il rafforzamento delle relazioni economiche tra le PMI appartenenti alle due aree.

La missione consiste nel promuovere il territorio toscano all'estero a nuovi attori, nello sviluppare occasioni di business matching B2B, nel collegare i due territori in particolare la Toscana con l'area di Hanoi.

L'obiettivo dunque è creare occasioni di contatto, di business *matching* e *scouting* tra le imprese delle due aree, con un particolare interesse per le medie imprese.

5.3 Il Format. - L'esperienza intrapresa tramite la costituzione del desk si è articolata in due fasi successive: agosto-settembre 2012 e settembre-novembre 2012.

Il carico di lavoro in termini di durata è stato pari a 45 giorni lavorativi totali, per un carico giornaliero di 10-12 ore al giorno per 30 giorni di lavoro per persona.

Tale mole di lavoro ha prodotto circa 10 contatti a settimana con imprese toscane.

Nello specifico, l'arco temporale considerato si è articolato nel seguente modo:

- 1° fase: 2 settimane di training e formazione per introdurre il segretario generale al Sistema Toscana (settore pubblico, formazione, preparazione per l'inaugurazione) con il supporto dei 15 account di Toscana Promozione
- 2° fase: incontri con le imprese: settembre-novembre 2012

Il risultato, come detto, ha portato 10 incontri circa a settimana per un totale di 50 incontri con gli imprenditori (quasi 1,5 incontro al giorno per 30 giorni). Gli incontri con gli imprenditori sono stati organizzati (metodo) in due momenti. Nel primo incontro si sono avute interviste a scopo conoscitivo e orientativo. Una volta mappato l'interesse delle aziende tra queste ne sono state selezionate 20 per il potenziale espresso e l'ottimo feedback ricevuto. Alle stesse sono stati quindi proposti alcuni servizi attivi per approfondire le opportunità commerciali. Al momento dell'intervista è stato esplicitamente richiesto l'impossibilità, per lo stato di avanzamento dei lavori, di comunicare le aziende e i settori coinvolti.

Stando ai meri numeri, alla fine del periodo di attivazione del desk, sono stati organizzati 40 incontri, sia di gruppo (per esempio, associazioni di categoria) che individuali, 50 le aziende interessate, 16 i settori toccati (nautica, salute, bio-medica, ospedaliera, *green technology*, elettronica, poli di innovazione, e altri), 20 i servizi avanzati attivati per una selezione di imprese, 5 i settori a più alto valore potenziale riconosciuti come prioritari per lo sviluppo di relazioni commerciali.

Ne consegue che l'obiettivo di risolvere le asimmetrie informative attraverso due sentieri di sviluppo (istituzioni e aziende) è stato raggiunto con soddisfazione dal punto di vista dei gestori del desk i quali hanno sperimentato l'efficacia di un approccio *soft-lending* per un mercato di sbocco multi-settoriale qual è il Vietnam.

Rispetto a quanto inizialmente programmato, i responsabili del desk hanno svolto ulteriori mansioni di vera e propria consulenza alle imprese, offrendo a queste ultime un'analisi delle attività in essere e offrendo servizi accessori quali, per esempio, sondaggi di prodotto per differenti "liste compass".

Tra le problematiche emerse in corso di attività, la principale riguarda la mancanza da parte delle PMI di una conoscenza del mercato, diretta o indiretta, utile al fine di entrare sullo stesso senza troppi rischi; le aziende che hanno provato da sole in passato ad entrare in Vietnam hanno fallito per via di comportamenti messi in atto che sono stati ritenuti, dagli intervistati, "non appropriati".

Proprio per questo il valore aggiunto raggiunto dall'esperienza del desk, e fornita alle imprese coinvolte, è risultata lo sviluppo in fieri di una attività non pianificata in fase di progettazione, che si è materializzata nella consulenza rivolta a integrare le conoscenze

tecniche con una analisi paese dal punto di vista culturale al punto da proporre ricerche mirate per singola azienda.

Per riassumere l'esperienza del desk così come emersa e descritta dalle interviste, si propone la seguente analisi SWOT.

Tabella I. SWOT Analisi

Punti di forza (DV)	Debolezze (DV)
Servizio pubblico Supporto dei governi nazionale e regionale governments Flessibilità	Attività di start up Nessuna esperienza pregressa Risorse limitate Precedenti esperienze fallimentari di aziende
Opportunità (aziende)	Costi/Rischi (aziende)
Risparmio costi Migliore diffusione dell'informazione Porta di accesso per l'area ASEAN	Competizione locale e estera Distanza culturale

6. Conclusioni. - Quali sono dunque le opportunità per le PMI toscane che desiderano entrare sul mercato Vietnamita? Quanto dista realmente il mercato vietnamita? Sono sufficienti le attività di promozione politica per innestare processi virtuosi nello sviluppo delle relazioni commerciali tra due aree così distanti geograficamente ma, pare, così prossime culturalmente (cultura di impresa)?

Questo lavoro puramente descrittivo di un'iniziativa in corso d'opera non ha le risposte necessarie e precise per queste domande.

Per capire quali potrebbero essere gli esiti di tali politiche si può in conclusione ricordare che i punti di riferimento o *best practice* emersi nel corso dell'analisi sono (così come indicati dagli intervistati): 1) come *benchmark* paese, il Giappone, quale mercato più simile al Vietnam ; 2) come *benchmark* aziendale, la Piaggio, vero è proprio *best case* per lo sviluppo delle operazioni a livello locale e per gli investimenti in Ricerca e Sviluppo all'estero.

Entrambi i riferimenti, come sistema paese e azienda, potranno essere efficaci se analizzati con strumenti metodologici quali per esempio la CAGE framework proposta da Ghemawat (2001) che proprio della distanza e del suo contrario, la prossimità, trattano.

BIBLIOGRAFIA

- CIA (2013). Vietnam. In CIA Factbook, download <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/vm.html>
- Firenze: apre il desk Vietnam in Toscana. Un aiuto per le esportazioni. Del 19/09/2012. Da www.intoscana.it
- Ghemawat, P. (2001) Distance still matters. The hard reality of global expansion. Harvard Business Review, September 2001.
- Miani, M. and Merola, G.M. (2012) The perceptions of Italian brands in Vietnam: a survey on country of origin effect and linguistic impact of Italian sounding brand names on Vietnamese urban consumers. Italian Embassy in Vietnam, RMIT University.
- Ministero degli Affari Esteri, Ministero dello Sviluppo Economico (2011). Vietnam. Rapporti Paesi Congiunti - Ambasciate, 2° semestre 2011. Download http://www.infomercatiesteri.it/public/rapporti/r_143_vietnam.pdf
- Missione esplorativa a Città Ho Chi Minh 21-26 novembre 2012. Del 22/10/2012. Da www.italiavietnam.com
- Petrini, R. (2008). Il “Made in Italy” va a caccia in Vietnam. Missione di Confindustria, iCE, ABI. Del 6/11/2008. Da www.italia-vietnam.it
- Sistema Statistico Nazionale, Ministero dello Sviluppo Economico (2012). Rapporto 2011-2012. L’Italia nell’economia internazionale. Download http://www.ice.gov.it/statistiche/pdf/Rapporto_ICE_2011-2012.pdf
- Terzi in Vietnam: “L’Italia investa in questo paese”. Del 29/02/2012. Da www.lettera43.it

RIASSUNTO. - Il seguente lavoro presenta in modo introduttivo e empirico l'analisi del concetto di prossimità nello sviluppo delle relazioni commerciali tra territori. Nella fattispecie in oggetto, l'analisi di tipo puramente qualitativo e descrittiva della prassi dello sviluppo di suddette relazioni, stimulate dalle politiche nazionali e regionali, con il caso del Desk Vietnam in Toscana cerca di rispondere alle seguenti domande. In particolare, si chiederà quali siano le opportunità per le PMI toscane che desiderano entrare sul mercato Vietnamita, quanto disti realmente il mercato vietnamita dalla Toscana e se siano sufficienti le attività di promozione politica per innestare processi virtuosi nello sviluppo delle relazioni commerciali tra due aree così distanti geograficamente, si cercherà di cogliere, anche attraverso un'analisi SWOT, le prossimità che possono esservi o instaurarsi in tale tipo di azioni promozionali.

Sessione 3

Economia e nuove
territorialità

COME LA PROSSIMITÀ INFLUISCE SUI RIFORNIMENTI
ALL'ESTERO DI CARBURANTE? SFIDE PER GLI OPERATORI
ECONOMICI NELLE AREE DI CONFINE.

1. INTRODUZIONE. - Il presente contributo mira ad evidenziare come il confine incida nelle scelte economiche e, specificatamente, nell'organizzazione del mercato del carburante per autotrazione in Friuli Venezia Giulia. Una notevole differenza nel livello delle accise porta gli automobilisti localizzati nelle zone di confine a considerare il prezzo estero nelle loro decisioni di spesa. Romero-Jordán *et al.* (2013) individuano tre effetti diretti del rifornimento all'estero per il paese a maggior carico fiscale: i consumatori effettuano più chilometri per effettuare il rifornimento, gli operatori nella distribuzione del carburante diminuiscono il loro erogato, lo Stato perde gettito fiscale. È possibile disincentivare l'accesso del consumatore al mercato straniero attraverso meccanismi di mercato? La Regione Friuli Venezia Giulia, con l'elargizione di contributi a favore dei suoi residenti per l'acquisto di carburante presso i punti vendita regionali, si dimostra attore istituzionale attivo nel promuovere i rifornimenti presso il mercato regionale. Il quadro teorico delle reti transnazionali di produzione consente di scomporre le relazioni ed i ruoli dei vari attori presenti nel mercato friulano e di valutare le sfide per gli operatori economici che operano in un contesto altamente concorrenziale dovuto dai differenziali generati dal confine.

2. IL FATTORE PROSSIMITÀ NEL COMMERCIO DEI CARBURANTI. - In geografia economica l'interazione fra soggetti viene spiegata attraverso il ricorso a molteplici dimensioni di prossimità (cfr. Boschma, 2005). Nel commercio, l'impiego di tale concetto rimane per lo più ancorato alla sua connotazione spaziale, ossia alla distanza fisica fra attori, giacché assume rilevanza l'ubicazione del punto vendita nel rispetto dell'universo dei consumatori (Hotelling, 1929). La distanza ad ogni modo non deve essere valutata

meramente in termini fisici, ma anche nel suo significato relativo cioè in base al costo monetario e al tempo impiegato per percorrerla (Torre e Rallet, 2005, p. 49).

Come nel mercato di Hotelling, anche nella commercializzazione in rete del carburante, i punti vendita sono differenziati orizzontalmente: se il prezzo e la qualità del servizio sono omogenei, i consumatori preferiscono rifornirsi nelle stazioni più vicine (Shepard, 1991, p. 32), creando una dimensione locale della competizione fra punti vendita (Van Meerbeeck, 2003, p. 372). In presenza di un bene quasi omogeneo, come il carburante, e in un regime di libera fissazione del prezzo, l'automobilista non minimizza unicamente la variabile distanza, ma valuta i prezzi offerti presso i vari punti vendita: ci può essere la convenienza a percorrere più chilometri e dunque non considerare il punto vendita spazialmente più prossimo per effettuare il rifornimento (Rietveld *et al.*, 2001, p. 434). Merita dunque una particolare considerazione il "valore della distanza del consumatore dal luogo in cui viene somministrato il bene" (Scanu e Ugolini, 1995, p. 2).

L'analisi del fenomeno del rifornimento all'estero porta alla luce il ruolo della prossimità al confine. Le differenze economiche, legali e sociali generate dal confine determinano condizioni di attrattività per il potenziale acquirente: una sempre più maggiore prossimità geografica al confine incentiva i consumatori a recarsi all'estero con maggiore frequenza per acquistare beni dal valore via via minore (Timothy e Butler, 1995, p. 28). Nello specifico, una differente imposizione fiscale fra paesi confinanti può portare gli automobilisti a preferire il punto vendita localizzato nel paese dove vige minor carico fiscale (Rietveld *et al.*, 2001, p. 439). Esistono dunque elementi contestuali di natura politica che influenzano le dinamiche concorrenziali generate dalle mere forze economiche.

3. IL CONTESTO ISTITUZIONALE E LE ISTITUZIONI NELLE RELAZIONI ECONOMICHE. - Spiegare le cause del successo di alcuni luoghi e all'arretratezza di altri pone grosse difficoltà dal punto di vista concettuale ed empirico. Una specifica configurazione dei processi economici è il risultato delle complesse azioni ed interazioni fra soggetti che operano a livelli territoriali diversi (Coe *et al.*, 2008, p. 271). Luoghi di regioni diverse possono trovarsi interconnessi perché imprese ed attori non economici sono coinvolti, attraverso varie funzioni ed operazioni, in un sistema globale attraverso cui beni e

servizi sono prodotti, distribuiti e consumati. Un tentativo nel spiegare tale complessità geografica viene fatto dall'apparato teorico delle reti transnazionali di produzione che attraverso il concetto di *network* analizza l'organizzazione e il governo dell'industria (Henderson *et al.*, 2002). Per capire il sistema produttivo non è sufficiente analizzare solo le imprese. Da un lato, le articolazioni dei legami fra attori non sono inscindibili dal concreto contesto socio-politico, istituzionale e culturale dei luoghi in cui si sviluppano (Coe *et al.*, 2008, p. 279). Dall'altro, nei processi di produzione non sono coinvolte unicamente le imprese, bensì sono inclusi anche attori non economici come gli Stati, le organizzazioni della società civile, i consumatori, che trasformano la produzione in qualcosa che va ben oltre un fenomeno economico, ossia lo rendono "un sistema sociale, culturale e politico" (Coe *et al.*, 2008, p. 280). In questo quadro teorico, gli attori non economici non vengono più semplicemente trattati come una esternalità (Hess e Yeung, 2006, p. 1198).

Nel settore estrattivo, la presenza dello Stato è pervasiva (Bridge, 2008). Dicken (2011) sottolinea che questo ruolo nel sistema produttivo deriva da due circostanze: in primo luogo le risorse hanno la caratteristica di essere territorialmente radicate e, dunque, l'accesso ad esse è controllato dallo Stato in cui sono localizzate. In secondo luogo, lo Stato partecipa al processo economico sia come regolatore sia come produttore. La presenza dello Stato è preponderante anche nella fase di distribuzione in rete del carburante in quanto quest'attore determina sia il livello di imposizione fiscale sul prodotto sia il contesto normativo entro cui le imprese possono operare. Entro la scacchiera disegnata dallo Stato si trovano a competere nella fase di distribuzione attori economici di diversa natura. Si distinguono le compagnie petrolifere, soggetti che partecipano all'intera filiera produttiva e che possono avere loro stessi natura pubblica, ed operatori indipendenti, imprese specializzate solo nella fase distributiva e che acquistano prodotto da chi ne ha la disponibilità.

La fase della vendita al dettaglio, a causa degli interessi potenzialmente divergenti fra fornitore e committente, è un settore dove risulta particolarmente proficuo valutare le relazioni di potere (Coe e Hess, 2005; Hughes *et al.*, 2008). Coe e Lee (2006), evidenziando che l'attività di distribuzione comporta diverse forme di radicamento territoriale, sottolineano come la comprensione delle scelte localizzative derivi da una lettura complessiva delle relazioni degli attori, che include le interazioni reciproche fra

soggetti economici ed il contesto regolamentare, istituzionale e politico. Da qui la necessità di dare adeguata rilevanza ai confini, entro cui si esplicita la funzione legale, fiscale e di controllo dello Stato.

4. CASO STUDIO: IL FRIULI VENEZIA GIULIA. - Il confine italo-sloveno, sorto nel suo tratto inferiore solo dopo il secondo conflitto mondiale, non coincidendo con delimitazioni etniche, non separando diverse aree funzionali, non accavallandosi con momenti di netta separazione fisica (Zilli, 2005), “nega tutti i principi conosciuti sull’istituzione dei confini” (Klemenčič e Gosar, 2000, p. 130). L’analisi delle relazioni economiche a cavallo di questo limite ha riscosso intensa attenzione da parte dei geografi interessati alle problematiche confinarie. Bufon (1993) esplora come i flussi fra Italia e Slovenia sono risultato di disparità sociali e economiche, ma anche della volontà della comunità confinaria di mantenere la rete di relazioni culturali sorte prima della comparsa del confine. Più tardi Bufon e Minghi (2000, p. 126) aggiungono come le intense relazioni locali non sono state importanti soltanto dal punto di vista economico, ma hanno contribuito a creare condizioni di integrazione nell’area transfrontaliera. Sotto il profilo microeconomico, Minghi (1999) analizza il fenomeno degli anni ‘80 e ‘90 degli spostamenti giornalieri degli operatori della distribuzione dei paesi dell’Est su Trieste, che, nelle vesti di turisti, effettuavano acquisti presso il mercato italiano per poi rivenderli, da professionisti, nel loro mercato locale. Celata e Paragano (2008), studiando le strategie di localizzazione internazionali delle imprese, evidenziano come Trieste e Gorizia rappresentino due poli di sviluppo per l’area transfrontaliera.

Studi di carattere prettamente statistico si sono interessati dei differenziali di prezzo nel carburante fra Italia e Slovenia (Rietveld *et al.*, 2001; Zaccomer, 2011). La scelta del livello delle accise è una decisione strategica per la Slovenia in quanto le entrate fiscali dai carburanti costituiscono circa il 15% del bilancio dello Stato (Mencinger *et al.*, 2012). Tale circostanza merita un’analisi complessiva che valuti le strategie di lungo-medio termine per gli attori presenti nel lato italiano. La struttura economica locale, in modo particolare nella provincia di Gorizia, è stata sorretta da un forte intervento statale (Zilli, 2005, p. 255), che ha incluso la disponibilità di contingenti di carburante ad

esenzione d'accisa (¹). Dall'aprile 1997, grazie alla legittimazione statale, la Regione ha praticato una serie di politiche di contenimento del prezzo del carburante, che si concretizzano con l'elargizione di un contributo al litro per il beneficiario residente in regione che si rifornisce presso i punti vendita regionali (²).

Per analizzare cos'è la prossimità in base alla prospettiva di chi, con la presenza nel territorio regionale con punti vendita, si confronta con il contesto geografico, economico e normativo che caratterizza il settore, sono state effettuate interviste semi-strutturate ad attori economici (Schoenberger, 1991). A questo scopo fra maggio e dicembre 2012 sono stati intervistati soci e amministratori delegati di imprese indipendenti operanti nella distribuzione carburante (68% dei punti vendita ad insegna indipendente), responsabili locali di compagnie petrolifere (36% dei punti vendita con insegna delle compagnie petrolifere), e tre attori economici presenti, in rappresentanza della loro categoria associativa, ai tavoli tecnici regionali.

Vi è una netta distinzione fra la percezione dell'incisività del confine per gli operatori economici. Dalle interviste emerge che per i privati, le scelte localizzative hanno carattere locale e sembrano prescindere dal confine. Sono fortemente condizionate dalla storia dell'impresa, dalle condizioni di entrata nel mercato e dalla disponibilità di prodotto. Ad ogni modo, alcuni operatori risultano insoddisfatti di certi impianti: “vedevamo il Friuli Venezia Giulia promettente, con una base industriale da costruire” (14 maggio 2012), o della propria rete in generale: “il Friuli è un mercato che non ci interessa più” (5 dicembre 2012). Per le compagnie petrolifere, che hanno una maggiore copertura del territorio e puntano a razionalizzare la rete o, al massimo, mantenere in attività gli impianti attuali, il maggiore concorrente è l'estero. Una compagnia: “In Friuli Venezia Giulia c'è una pompa bianca chiamata Slovenia” (29

(¹) La Legge 1 dicembre 1948 n. 1938 istituisce la zona franca di parte del territorio della provincia di Gorizia e per la popolazione ivi residente si prevedono dei contingenti di benzina; con la Legge del 27 dicembre 1975, n. 700 i contingenti di benzina e gasolio sono estesi all'intera provincia di Gorizia; si prevede il regime agevolato per la provincia di Trieste e taluni comuni di Udine (dell'accordo italo-jugoslavo del 1985) dapprima alla sola benzina nel 1988 poi anche per il gasolio nel 1992; con Legge 24 dicembre 2007, n. 244 si sopprime dal 1 gennaio 2008 il regime dell'esenzione di accisa ai prodotti energetici.

(²) La materia era dapprima regolata dalla LR. 47/1997, poi il sistema di contribuzione è stato modificato con l'entrata in vigore, a partire dal novembre 2011, della LR. 14/2010. Per il consumatore la differenza più rilevante fra i due sistemi è che con il primo sistema lo sconto era tale da essere allineato all'andamento del prezzo sloveno, adesso l'entità del contributo è costante nel tempo. Attualmente, dal punto di vista tecnico, i gestori applicano un prezzo ai beneficiari pari al prezzo pieno al netto dello sconto; la Regione rimborsa con cadenza settimanale i gestori per l'anticipazione effettuata.

novembre 2012). Per le compagnie, la soppressione della zona franca e l'aumento delle accise del dicembre 2011 sono le maggiori discontinuità temporali che hanno fatto ripartire i viaggi oltreconfine, soprattutto nella provincia di Gorizia. Fra i privati tali elementi non sono stati percepiti, in maggior parte perché nel mercato solo da pochi anni e, per quanto riguarda la questione accise, meno toccati in quanto hanno un controllo maggiore delle politiche commerciali degli impianti. Un operatore privato: "adesso, la gente è più attenta quando spende ed allora viene da noi che gli facciamo un buon prezzo" (15 maggio 2012). Divergenze anche per quanto riguarda la posizione della Regione. I privati ne descrivono il ruolo tecnico, nella sua funzione contabile di rimborsare i gestori; le compagnie sottolineano il suo scarso potere negoziale con lo Stato. Una compagnia: "la Regione non osa abbastanza (con lo Stato)" (13 novembre 2012). Scarsa fiducia nella Regione anche per quanto riguarda il futuro, con l'opinione che una diminuzione del differenziale con l'estero possa generarsi dal precipitare della situazione economica slovena che renderà necessario un aumento delle accise piuttosto che da maggiori contributi sul carburanti elargiti ai residenti.

5. CONCLUSIONI. - In questo lavoro si è utilizzato il caso del mercato del carburante in Friuli Venezia Giulia per presentare delle riflessioni su come l'operatività degli attori economici impegnati nella distribuzione in rete del carburante sia condizionata dalla prossimità con il confine ad uno Stato dalla minore imposizione fiscale.

La presenza di un forte elemento di demarcazione, come il confine, incide sui caratteri del mercato, riservando alla Regione un ruolo strategico nell'influenzare l'andamento della domanda e, conseguentemente, la concorrenzialità fra i punti vendita regionali ed esteri.

Si è in tal modo arricchita la letteratura delle reti transnazionali di produzione nel settore estrattivo, proponendo uno schema delle dinamiche fra attori economici ed istituzionali nel settore della distribuzione del carburante, superando in tal modo la lettura meramente statistica del fenomeno degli acquisti oltreconfine.

Per completare il quadro conoscitivo sul ruolo della prossimità nei rifornimenti all'estero, è altresì opportuno investigare la posizione del beneficiario rispetto alle politiche economiche regionali. Risulta importante integrare il ruolo del consumo entro il quadro concettuale di *network*, in quanto le decisioni istituzionali potrebbero non

pienamente sovrapporsi con le scelte che portano alla massimizzazione del benessere per la popolazione. Si allude al fatto che, in generale e senza necessariamente varcare il confine, percorrendo più chilometri per fare rifornimento, si consumano più risorse esauribili e si produce maggiore inquinamento.

La geografia economica, con la sua sensibilità per la comprensione dei contesti politici, economici e sociali, può contribuire a studiare le complessità organizzative e spaziali della distribuzione in rete del carburante.

BIBLIOGRAFIA

BOSCHMA R., “Proximity and Innovation: A Critical Assessment”, *Regional Studies*, 39, 2005, n. 1, pp. 61-74.

BRIDGE D., “Global production networks and the extractive sector: governing resource-based development”, *Journal of Economic Geography*, 8, 2008, pp. 389-419.

BUFON J., “Cultural and Social Dimensions of borderlands: The Case of the Italo-Slovene Trans-border Area”, *GeoJournal*, 30, 1993, n. 3, pp. 235-240.

BUFON J. E MINGHI M., “The Upper Adriatic borderland: From conflict to harmony”, *GeoJournal*, 52, 2000, pp. 119–127.

CELATA F. E PARAGANO D., “Confine, prossimità, territorio e relazioni industriali nell’area adriatica”, *Annali del Dipartimento di Studi Geoeconomici*, 2008, pp. 83-114.

COE N. M., DICKEN P. E HESS M., “Global production networks: realizing the potential”, *Journal of Economic Geography*, 8, 2008, pp. 271-295.

COE N. M. E HESS M., “The internationalization of retailing: implications for supply network restructuring in East Asia and Eastern Europe”, *Journal of Economic Geography*, 5, 2005, pp. 449-473.

COE N. M. E LEE Y.-S., “The Strategic Localization of Translational Retailers: The Case of Samsung-Tesco in South Korea”, *Economic Geography*, 82, 2006, n. 1, pp. 61-88.

DICKEN P., *Global Shift: mapping the changing contours of the world economy*, Londra, The Guilford Press, 2011.

HENDERSON J., DICKEN P., HESS M., COE N. E YEUNG H W.-C., “Global production networks and the analysis of economic development”, *Review of International Political Economy*, 9, 2002, pp. 436-464.

HESS M. E YEUNG, H.-C., “Whither Global Production Networks in Economic Geography? Past, Present and Future”, *Environment and Planning A*, 38, 2006, pp. 1193-1204.

HOTELLING H., “Stability in competition”, *The Economic Journal*, 39, 1929, n. 153, pp. 41-57.

HUGHES A., WRIGLEY N. E BUTTLE M., “Global production networks, ethical campaigning, and the embeddedness of responsible governance”, *Journal of Economic Geography*, 8, 2008, pp. 345-367.

KLEMENČIĆ M. E GOSAR A., “The problems of the Italo-Croato-Slovene border delimitation in the Northern Adriatic”, *GeoJournal*, 52, 2000, pp. 129–137.

MENCINGER J., AHTIK M. E VOLČJAK R., “Taxation and cross-border purchases of automotive fuels”, *Economia e Politica Industriale*, 39, 2012, n. 4, pp. 5-23.

MINGHI J., “Borderland ‘day tourists’ from the East: Trieste’s transitory shopping fair”, *Visions in Leisure and Business*, 17, 1999, pp. 32-49.

RIETVELD P., BRUINSMA F.R. E VAN VUUREN D. J., “Spatial graduation of fuel taxes; consequences for cross-border and domestic fuelling”, *Transportation Research Part A*, 35, 2001, pp. 433-457.

ROMERO-JORDÁN D., GARCÍA-INÉS M. J. E ÁLVAREX GARCÍA S., “The impact of fuel tourism on retailers’ diesel price in Spanish neighbouring regions”, *Applied Economics*, 45, 2013, pp. 407-413.

SCANU G. E UGOLINI G., *La distribuzione dei carburanti per autotrazione in Sardegna: ricerche di geografia applicata all’assetto economico e viario della Regione*, Milano, Dott. A. Giuffré Editore, 1995.

SCHOENBERGER E., “The corporate interview as a research method in economic geography”, *Professional Geographer*, 43, 1991, n. 2, pp. 180-189.

SHEPARD A., “Price Discrimination and Retail Configuration”, *Journal of Political Economy*, 99, 1991, n. 1, pp. 30-53.

TIMOTHY D. J. E BUTLER R. W., “Cross-border shopping: a North American Perspective”, *Annals of Tourism Research*, 22, 1995, n. 1, pp. 16-34.

TORRE A. E RALLET A., “Proximity and Localization”, *Regional Studies*, 39, 2005, n. 1, pp. 47-59.

ZACCOMER G.P., (a cura di), *Carburanti, Statistiche e Prezzi. Esperienze di ricerca legate alla manovra di riduzione dei prezzi delle benzine e del gasolio per autotrazione in Friuli Venezia Giulia*, Udine, Forum, 2011.

ZILLI S., “Il confine italo sloveno come confine relitto” in DELL’AGNESE, E. E SQUARCINA, E. (a cura di), *Europa, Vecchi confini e nuove frontiere*, Torino, Utet, 2005, pp. 245-262.

Dipartimento Metodi e Modelli per l’Economia, il Territorio e la Finanza, Facoltà di Economia, Via del Castro Laurenziano, 9 00161 Roma, giorgia.bressan@uniroma1.it

RIASSUNTO. - Le istituzioni esercitano le loro funzioni legali e di controllo entro dei limiti geografici imposti. I differenziali economici, legali e sociali generati dal confine hanno determinato grande interesse nella ricerca accademica. Il quadro teorico delle reti transazionali di produzione riconosce il coinvolgimento delle istituzioni nei processi produttivi e il condizionamento dato dal contesto istituzionale e politico all’impresa. L’articolo analizza come la dimensione organizzativa e geografica del mercato dei carburanti sia influenzata dalla presenza del confine di Stato in Friuli Venezia Giulia, dove, per fare fronte al fenomeno del rifornimento all’estero, la Regione ha un ruolo attivo nel disincentivare l’accesso del consumatore al mercato estero di carburante.

SUMMARY. - *How does proximity influence automotive fuel cross-border shopping? Challenges for economic operators in border areas.* Institutions exert their legal and control functions within imposed geographical edges. The economic, legal and social gaps generated by the border have attracted great interest in the academic research. The global production network framework recognizes the involvement of the institutional actors in the productive process and the influence of the institutional and political

contexts for the enterprise. The article analyses how the organizational and geographic dimension of the retail gasoline market is influenced by the presence of the State's boundary in Friuli Venezia Giulia (Italy), where, in order to tackle fuel cross-border shopping, the Region has a strong role in discouraging the access of consumers

COMMERCIO E POLITICHE DI RIGENERAZIONE URBANA: LA PROSSIMITÀ MOLTEPLICE

1. LA PROSSIMITÀ NELL'ORGANIZZAZIONE URBANA DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO. – La prossimità è stata per lungo tempo annoverata tra gli attributi principali del commercio urbano, tanto da essere utilizzata quale variabile esplicativa in numerosi modelli della geografia commerciale (1). Pur se elaborati in diverse epoche, i modelli di localizzazione sono stati utilizzati soprattutto per esemplificare la struttura urbano-commerciale degli anni Cinquanta e Sessanta, dominata da una città centrale che rappresentava il cuore della gerarchia urbana, nell'ambito dell'affermazione di pratiche del consumo di massa (Barata Salgueiro e Cachinho, 2009).

In seguito, la progressiva segmentazione dei consumi, i processi di suburbanizzazione e le conseguenti trasformazioni dei sistemi commerciali hanno reso inadeguate tali cornici teoriche. Tradizionalmente associato al piccolo dettaglio localizzato alla scala micro (nel centro, nel quartiere, nella strada) ed ai tempi del quotidiano, il commercio di prossimità ha vissuto una fase di declino. La rivoluzione commerciale, generata dalla diffusione di nuovi *format* nelle periferie o lungo gli assi stradali extra-urbani, ha infatti modificato il tradizionale legame tra il livello dei beni e la distanza da percorrere per acquistarli (Cachinho, 2010).

Osservando i fenomeni più recenti – in primo luogo i processi di post-gerarchizzazione (Brown, 1991; Barata Salgueiro, 1996) ma anche lo sviluppo dell'*e-commerce* – numerosi studiosi mettono in discussione l'attuale rilevanza della prossimità. Il primo fenomeno è da ricondurre all'organizzazione policentrica del

(1) Non abbiamo lo spazio sufficiente per passare in rassegna e differenziare i numerosi modelli teorici che hanno scandito questa stagione della geografia del commercio. Basti segnalare che essi, focalizzando l'attenzione sullo spazio, hanno individuato nella prossimità e nella centralità i due principi che presiedevano all'organizzazione spaziale del commercio al dettaglio (Barata Salgueiro, 1996; Mérenne Schoumaker, 2003). Per una ricostruzione più dettagliata, ci sia consentito rimandare a D'Alessandro, 2008, pp. 21-54.

territorio, che, come afferma efficacemente Fuschi (2012, p. 254), “sdoganando la trama relazionale dal vincolo della prossimità geografica, ha prodotto una spazialità di tipo reticolare”. Quest’ultima ha modificato anche l’armatura commerciale delle grandi aree metropolitane, non più gravitanti su un unico centro; l’organizzazione spaziale del commercio evolve quindi verso una struttura a rete, i cui nodi sono rappresentati dalle combinazioni di successo tra le varie tipologie di attività commerciali e le diversificate pratiche del consumo (2). A tale proposito, Cachinho (2010, p. 153) ha affermato che “quando si va a fare acquisti, prossimità e centralità non sono più importanti”. Di certo appare condivisibile l’assunto che la prossimità geografica – associata unicamente alla distanza fisica e alla connessione lineare tra rango dei beni, frequenza d’uso e luogo di acquisto (*ibidem*) – non manifesti più la rilevanza che aveva in passato. Questa dinamica caratterizza oggi solo alcune tipologie del piccolo commercio, che risentono ancora dell’effetto-quartiere (Bromley e Thomas, 2003) ma che, soprattutto alla scala europea, sono attraversate da una profonda crisi.

La relativa inadeguatezza della categoria interpretativa sembra però da ascrivere soprattutto alla sua declinazione in senso unidimensionale, come prossimità geografica, sia fisica che funzionale. Eppure, numerosi sono i lavori che già da tempo teorizzano una molteplicità di prossimità, al di là di quella spaziale: si tratta di dimensioni altrettanto rilevanti, legate ad una serie di aspetti cognitivi, organizzativi, socio-culturali, istituzionali (3) (Boshma e Frenken, 2010). Ciò appare significativo in relazione al secondo fenomeno prima citato, lo sviluppo dell’*e-commerce*, che ha modificato non solo il rapporto con il consumatore ma anche con i *retailers* che scelgono di adottare strategie di vendita via Internet (Boshma e Weltevreden, 2008).

(2) Tali dinamiche caratterizzano anche spazi urbani che sono stati attraversati in tempi relativamente recenti da queste trasformazioni. Alla scala di un Mezzogiorno d’Italia in cui le grandi polarità restano i vertici forti degli impianti urbani regionali che le ospitano, le periferie si sono arricchite di centri commerciali, ipermercati e grandi strutture ricreative (Viganoni, 2007); ad esempio, l’area metropolitana di Napoli, che in campo commerciale gravitava quasi esclusivamente sul capoluogo regionale, sta sperimentando la transizione verso forme di organizzazione post-gerarchica, nell’ambito delle quali la città rappresenta solo uno dei nodi strategici (D’Alessandro e Sommella, 2008).

(3) In relazione al commercio, Timmermans (1986) parla di fattori economici più importanti di quelli spaziali, quali la taglia dei negozi, l’accessibilità, la presenza di un negozio-magnete o di funzioni *non-retailing*.

2. IL RUOLO DEL CONSUMO: VERSO NUOVE FORME DELLA PROSSIMITÀ? – Anche nell’ambito della geografia commerciale, la prossimità deve dunque essere ri-definita quale concetto polisemico, essendosi arricchita di una pluralità di dimensioni per effetto della moltiplicazione degli stili di vita e dei consumi (Naverau, 2009). Alcuni studi hanno dimostrato che oggi essa non è più automaticamente associabile a ciò che è vicino e facilmente raggiungibile (segnatamente al “commercio di prossimità”) perché i *format* del commercio al dettaglio *out-of-town* (come la grande distribuzione organizzata), spesso ne utilizzano le caratteristiche, sia dal punto di vista dell’accessibilità che delle tecniche di comunicazione (Laut, 1998). Per quanto riguarda la prima, grazie allo sviluppo dei trasporti e ad efficaci sistemi di parcheggi, tali strutture distributive si propongono come luoghi più accessibili di quelli, spesso congestionati, interni alla città. Rispetto al secondo fattore, soprattutto a partire dagli anni Novanta, i *format* localizzati nelle periferie hanno sostituito relazioni anonime e disumanizzate con una comunicazione commerciale personalizzata, che si rivela efficace per gli aspetti psicologici legati allo *shopping* esperienziale (*ibid.*, p. 93). Anche sul piano della concentrazione, infine, alcune tipologie (tra tutte, i centri commerciali) si sono rilevate più *convenience-oriented* delle *strip* commerciali dei centri-città, mostrandosi altamente competitive nella giustapposizione spaziale di differenti tipologie di negozi (Reimers e Clulow, 2004).

Altri studiosi ritengono comunque che, a dispetto della vasta gamma di opportunità per lo *shopping*, la prossimità spaziale abbia ancora una grande influenza sul comportamento d’acquisto (Bromley e Thomas, 1993). Bisogna però chiedersi rispetto a quale luogo il commercio debba essere più o meno “prossimo”: se il luogo di residenza appare tutt’ora come il fattore discriminante per la mobilità legata agli acquisti (Gasnier, 2007), è altrettanto importante considerare la “prossimità di transito”, ossia la vicinanza al luogo di lavoro o del *leisure* (Naverau, 2009).

In realtà, leggendo il rapporto commercio-città attraverso la chiave interpretativa del consumo, tali interpretazioni non si escludono a vicenda. La prossimità geografica continua ad essere rilevante, ma è solo una delle prossimità possibili nell’ambito di un’offerta commerciale frammentata, volta a soddisfare consumi altrettanto differenziati (Gasnier, 2007). Se, oltre alla dimensione puramente economica del commercio, si considerano anche quelle culturale e simbolica, la prossimità diviene soggettiva e

relazionale (4) (Naverau, 2009). I cambiamenti della domanda e dell'offerta in campo commerciale (5) hanno prodotto a loro volta mutamenti nelle coordinate spazio-temporali per l'accessibilità personale. In tale processo, un ruolo strategico è giocato dai citati progressi tecnologici e della mobilità, che generano la transizione da “una prossimità strutturata sui poli ad una strutturata sui flussi” (Gasnier, 2007). Le forme molteplici della prossimità inducono, quindi, a non opporre in maniera semplicistica le varie tipologie di attività commerciali sulla base di contrapposizioni dicotomiche (grande/piccolo, centri naturali/pianificati, tradizionale/moderno e, soprattutto, vicino/lontano).

3. LE POLITICHE DI RIGENERAZIONE URBANO-COMMERCIALE: IL “NUOVO” IMPERATIVO DELLA PROSSIMITÀ. – Le contrapposizioni tra il commercio periferico e quello centrale hanno ispirato numerose politiche di rivitalizzazione urbana, attivate dalle città al fine di competere con altri spazi urbani a scala mondiale (Cirelli *et al.*, 2010). Rispetto agli spazi urbano-commerciali centrali, il fine ultimo è stato quello di evitare la desertificazione. Benché tali politiche siano state declinate in differenti modi e tempi nei vari paesi, il *Town Centre Management* ha rappresentato un modello d'ispirazione a scala mondiale (D'Alessandro e Salaris, 2011). Si tratta di uno strumento di gestione di centri-città (Vona, 2007), basato sul rilancio del commercio come volano della rigenerazione (insieme al *leisure*, alla cultura e all'*entertainment*). Implementata grazie a meccanismi di partenariato pubblico-privato, la versione inglese del TCM fa esplicito riferimento alla costruzione di un vantaggio competitivo per gli spazi centrali, finalizzata a migliorare la qualità della vita per i residenti, a diversificare l'offerta integrando *shopping* e *leisure* e ad aumentare il potenziale attrattivo per turisti e visitatori (Coka Stefaniak *et al.*, 2009, p. 75). Affermatosi come risposta alla crisi dei centri-città e soluzione pratica alle complesse sfide poste dalla rivitalizzazione urbana (*ibidem*), tale strumento in Italia è stato tradotto nel centro commerciale naturale.

(4) Sulla prossimità relazionale si veda l'articolo di Amin, 2002. Wrigley *et al.* (2005) fanno riferimento ad essa e alla prossimità organizzativa nell'analisi delle reti tra le imprese transnazionali della distribuzione, sottolineando il valore di prossimità che combinano spazi fisici, mentali e virtuali.

(5) Riprendendo un'efficace schematizzazione di Mérenne-Schoumaker (2003), tra i primi ricordiamo i cambiamenti demografici, residenziali e della mobilità, ma anche quelli sociali e culturali e, tra i secondi, i metodi e le formule di vendita, così come pure quelli strutturali, di logistica e di gestione delle imprese commerciali.

Non è possibile qui sintetizzare le caratteristiche assunte dalle politiche attivate nei vari paesi né i relativi strumenti adottati, ma basti qui segnalare che in tutti i casi la prossimità (innanzitutto tra le imprese commerciali, ma anche tra queste ultime e quelle del *leisure* e della cultura), è considerata come un attributo-chiave. Tali strumenti sembrano tuttavia adottare pratiche materiali e discorsive che si richiamano prevalentemente alla prossimità geografica, divenuta una sorta di nuovo imperativo per il commercio del centro-città soprattutto in seguito ai primi sintomi di quella che è stata definita come la crisi degli *shopping mall* suburbani (Amendola, 2005). Il rischio di tali operazioni è quello di tralasciare altri aspetti della prossimità, che potrebbero invece meglio intercettare i mutamenti registrati nei consumi e negli stili di vita.

D'altra parte, se guardiamo al nostro paese, il commercio di prossimità è ancorato a meccanismi tradizionali, che peraltro sembrano aver contribuito alla crisi che ha trasformato la prossimità da qualità e fattore competitivo *par excellence* del commercio centrale in un elemento sempre più labile (Fabris, 2003). Traducendosi in una sorta di "rendita di vicinato" e nella protezione del piccolo commercio, questi meccanismi non sono peraltro riusciti ad impedire il fallimento di numerosi punti-vendita e, di conseguenza, l'impovertimento del tessuto urbano e la perdita di memoria storica, con grandi costi economici, sociali ed ambientali (*ibid.*, p. 354).

Nel parere di chi scrive, molte politiche di rigenerazione urbano-commerciale non hanno prodotto i risultati sperati perché si richiamavano alla tradizionale relazione commercio-città, tralasciando del tutto i mutamenti registrati negli stili di vita, in un'ottica di contrapposizione con il commercio della periferia. In città che diventano progressivamente *no-stop* (aperte a tutte le ore del giorno e della notte) e *self-service* (Gasnier, 2007), sembrano invece necessari nuovi strumenti e pratiche, che mirino ad integrare le nuove istanze del consumo sulla base di logiche di complementarità e non di contrapposizione tra le varie tipologie di offerta distributiva (Fabris, 2003). L'agenda normativa di tali politiche non può quindi più fondarsi su una prossimità associata solo alla vicinanza spaziale delle imprese (pur non tralasciando del tutto il valore che essa assume ancora per alcune tipologie di commercio), ma deve poggiare su nuove dimensioni, a loro volta connesse alle inedite esigenze di prossimità spaziale e temporale espresse dai consumatori (Gasnier, 2007). Come già accaduto in molte città europee, gli interventi di valorizzazione del commercio e dei pubblici esercizi

potrebbero così, anche attraverso politiche pubbliche, sostenere nuovi processi di rigenerazione urbana (Morandi, 2011). Ciò contribuirebbe, a lungo termine, ad arginare le potenziali – e in molti casi già esistenti – situazioni di conflitto che riguardano proprio la giustapposizione spaziale, nella ristretta prossimità geografica, di nuove e più articolate “domande di città” (D’Alessandro, 2010).

BIBLIOGRAFIA

- AMENDOLA G., *La città postmoderna*, Roma-Bari, Laterza, 2005.
- AMIN A., “Spatialities of globalization”, *Environment and Planning A*, 34, 2002, pp. 385-399.
- BARATA SALGUEIRO T., *Do Comércio a Distribuição*, Oieras, Celta, 1996.
- BARATA SALGUEIRO T., CACHINHO H., “As relações cidade-comércio: dinâmicas de evolução e modelos interpretativos”, in CARRERAS C., PACHECHO S. (a cura di), *Cidade e Comércio: a rua comercial em perspectiva internacional*, Rio de Janeiro, Armazém de Letras, 2009, pp. 9-39.
- BARATA SALGUEIRO T., CACHINHO H. (a cura di), *Retail Planning for the Resilient City*, Lisbona, CEG, 2010.
- BOSCHMA R., WELTEVREDEN J.W.J., “An evolutionary perspective on Internet adoption by retailers in the Netherlands”, *Environment and Planning A*, 40, 2008, n. 9, pp. 2222-2237.
- BOSCHMA R., FRENKEN K., “The spatial evolution of innovations network: A proximity perspective”, in BOSCHMA R., MARTIN R. (a cura di), *The Handbook of Evolutionary Economic Geography*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2010, pp. 120-138.
- BROMLEY R.D.F., THOMAS C.J. (a cura di), *Retail changes. Contemporary issues*, Londra, UCL Press, 1993.
- BROWN S., “Retail location: the post-hierarchical challenge”, *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 1, 1991, n. 3, pp. 367-381.
- CACHINHO H., “Urban Retail Dynamics: from Shopping Spaces to Consumer Places”, in BARATA SALGUEIRO T., CACHINHO H., *op. cit.*, 2010, pp. 147-168.

- CIRELLI C., MERCATANTI L., NICOSIA E., PORTO C., “Urban Regeneration and Commerce in Catania”, in BARATA SALGUEIRO T., CACHINHO H., *op. cit.*, 2010, pp. 253-271.
- COKA-STEFANIAK J. *et al.*, “Town centre management models: a European perspective”, *Cities*, 26, 2009, pp. 74-80.
- D’ALESSANDRO L., *Attività commerciali e spazi urbani. Per un approccio geografico al Centro Storico di Napoli*, Napoli, Guida, 2008.
- D’ALESSANDRO L., SOMMELLA R., “Città, commercio e consumo nella Campania metropolitana”, in SOMMELLA R. (a cura di), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Milano, FrancoAngeli, 2008, pp. 243-262.
- D’ALESSANDRO L., SALARIS A., “Retail as an instrument for the revitalization of city-centre: considerations from two Italian medium-size cities”, in BARATA SALGUEIRO T., CACHINHO H., *op. cit.*, 2010, pp. 299-315.
- D’ALESSANDRO L., “Commerce et Transformations Urbaines dans l’Aire Métropolitaine Napolitaine”, in GASNIER A. (a cura di), *Commerce et ville ou commerce sans la ville*, Rennes, Presses Universitaires des Rennes, 2010, pp. 271-280.
- FABRIS G., *Il nuovo consumatore. Verso il post-moderno*, Milano, FrancoAngeli, 2003.
- FUSCHI M., “Città e globalizzazione: circolarità di rapporti e dimensione territoriale”, in DINI F., RANDELLI F. (a cura di), *Memorie Geografiche*, Firenze University Press, 9, 2012, pp. 253-261, sul sito internet <http://www.fupress.com/Archivio/pdf/5421.pdf>.
- GASNIER A., “Les temps de mobilité des consommateurs au coeur des nouvelles logiques d’implantation de l’offre commerciale”, *Espace, Populations, Sociétés*, 2-3, 2007, sul sito internet <http://eps.revues.org/index2143.html>.
- LAUT J.L., “Proximité et commerce: pour l’éclairage du concept”, *Communication et langages*, 116, 1998, pp. 92-107.
- MERENNE-SCHOUMAKER B., *Géographie des services et des commerces*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003.
- MORANDI C. (a cura di), *Il commercio urbano. Esperienze di valorizzazione in Europa*, Milano, Maggioli, 2011.

- NAVEREAU B., “El comercio de proximidad. Hacia una toma de conciencia por parte de los actores privados y públicos (Tolosa y Zaragoza)”, *Trace*, 51, 2007, pp. 15-27.
- REIMERS V., CLULOW V., “Retail concentration: a comparison of spatial convenience in shopping strips and shopping centres”, *Journal of Retailing and Consumer Services*, 11, 2004, n. 4, pp. 207–221.
- TIMMERMANS H., “Locational Choice Behaviour of Entrepreneurs: An Experimental Analysis”, *Urban Studies*, 23, 1986, n. 3, pp. 231-240.
- VIGANONI L., “Mezzogiorno, città e reti urbane: un percorso evolutivo”, in VIGANONI L. (a cura di), *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*, Milano, FrancoAngeli, 2007, pp. 15-28.
- VONA R., “Servizi commerciali, valorizzazione dei centri storici e sviluppo del turismo: il Town Centre Management”, *Economia e diritto del terziario*, 19, 2007, n. 2, pp. 343-362.
- WRIGLEY N. *et al.*, “Globalizing retail: conceptualizing the distribution-based transnational corporation (TNC)”, *Progress in Human Geography*, 29, 2005, n. 4, pp. 437–457.

Dipartimento di Scienze Umane e Sociali, Università degli studi di Napoli “L’Orientale”

RIASSUNTO. – Il contributo analizza il concetto di prossimità in relazione ai nuovi significati assunti nell’ambito della geografia commerciale. I più recenti fenomeni di post-gerarchizzazione e di sviluppo del commercio elettronico inducono a considerare una molteplicità di dimensioni della prossimità, oltre quella geografica. Tale molteplicità si evidenzia soprattutto se si considera il rapporto commercio-città attraverso la chiave interpretativa del consumo. Analizzando in ottica critica le politiche di rigenerazione urbano-commerciali, il contributo mette in evidenza l’utilizzo della prossimità geografica come nuovo imperativo del commercio centrale, nell’ambito della carenza di strumenti e pratiche maggiormente connessi alle nuove esigenze di prossimità spaziale e temporale espresse dai consumatori.

SUMMARY. – The paper analyzes the proximity in relation to the new meanings assumed by the concept in retail geography. The most recent phenomena of post-hierarchical organization of the urban spaces and the development of e-commerce lead to consider, in addition to the geographical, a multiplicity of dimensions of proximity. Multiplicity becomes significant especially considering the commerce-city relationship through the interpretative key of consumption. Analysing in a critical perspective the retail-led policies of urban regeneration, the contribution highlights the use of geographical proximity as a new imperative for the commerce of the city-centre, in a lack of tools and practices more closely tied to the new demands of spatial and temporal proximity expressed by the consumers.

UNA POLITICA PER IL COMMERCIO DI PROSSIMITÀ:
I DISTRETTI DEL COMMERCIO IN LOMBARDIA (*)

1. PROSSIMITÀ FISICA IN INDEBOLIMENTO. – Il commercio al dettaglio, funzione urbana per eccellenza, ha storicamente orientato le sue scelte localizzative alla ricerca di una stretta prossimità spaziale con la popolazione, principio che nell'Italia dei “cento municipi” ha raggiunto la sua massima espressione. Rispetto ad altri paesi dell'Europa occidentale, il nostro sistema distributivo presenta ancora oggi un elevato grado di polverizzazione, indice della tendenza dei punti vendita a seguire la dispersione della popolazione nella miriade di centri abitati, medi e piccoli, parte essenziale del sistema urbano italiano.

L'accresciuta mobilità – all'interno dei più ampi cambiamenti negli stili di vita, emersi con forza a partire dagli anni '80 del secolo scorso – è stata determinante nell'affermazione della nuova forma urbana basata sulle interdipendenze di lungo raggio ma ha anche giocato un ruolo decisivo nel processo di *periferizzazione* del commercio. Così, sia pur in ritardo rispetto ad altri paesi, anche in Italia tende ad imporsi un paesaggio commerciale basato su principi nuovi: non più ricerca della stretta prossimità ai luoghi di residenza, ma localizzazioni in punti strategici capaci di esercitare un'attrazione ad ampio raggio; non più stretto legame con i centri storici ma moltiplicazione delle “cittadelle” del consumo extraurbano che si impongono come nuove centralità della città diffusa. A ben vedere il commercio, a lungo trascurato da economisti e urbanisti, ha oggi assunto il ruolo di agente primario nella destrutturazione e riorganizzazione della città contemporanea.

La spinta verso l'indebolimento della prossimità fisica fra punti vendita e popolazione – cui contribuisce anche il rapido sviluppo dell'*e-commerce* – non è priva di con-

* Sebbene il lavoro sia frutto di riflessioni comuni, il paragrafo 1 va attribuito a M.L. Faravelli e i paragrafi 2 e 3 a M.A. Clerici.

sequenze, anzi, si tratta di un cambiamento profondo che mette alla prova schemi interpretativi consolidati. È ancora valida l'organizzazione spaziale delle attività di vendita per livelli gerarchici, evidenziata dalle ricerche geografiche degli inizi del Novecento e successivamente formalizzata in modelli come quello di Berry? Per la difficile trasposizione dalle città statunitensi a quelle europee, questi modelli sono stati ampiamente criticati ma continuano ad essere oggetto di verifica, sia nei lavori che analizzano la riorganizzazione spaziale dell'intera gamma delle attività terziarie per verificare per quali di esse emerga la rottura dei principi localizzativi di tipo gerarchico (Dale e Sjøholt, 2007), sia negli studi riferiti alle specifiche dinamiche del sistema commerciale. Da quest'ultimo punto di vista, molto interessante il lavoro di Borchert (1998) che mette alla prova il modello di Berry, limitatamente ai Paesi Bassi, verificando l'*appiattimento* dei livelli gerarchici a seguito del riassetto del commercio indotto dalla diffusione delle grandi superfici di vendita: mentre i livelli superiori si rafforzano, quelli inferiori si indeboliscono evocando una gerarchia in ridefinizione ma pur sempre ancora presente. Immagine vicina alla realtà di tante città italiane che hanno reagito al processo di periferizzazione del commercio con una profonda riorganizzazione spaziale delle attività di vendita: da un lato i centri storici (specie nelle città grandi) si rafforzano e si specializzano in beni problematici, dall'altro i "grappoli" di piccoli negozi, distribuiti nella trama minuta dei quartieri, si indeboliscono costringendo la popolazione a maggiori spostamenti per accedere ai servizi commerciali elementari. Diversa la posizione di Brown (1992) che lega la rivoluzione in atto nel sistema distributivo alla spinta verso un'organizzazione post-gerarchica del commercio. Una rete di luoghi di vendita classificabili per caratteri fisici e funzionali ma tutti *compresenti* nella città contemporanea e in adattamento reciproco, in quanto rivolti a popolazioni dai profili di consumo straordinariamente segmentati. Si può pensare alla *complementarietà* fra i luoghi del commercio che si riorganizzano per intercettare specifiche popolazioni proponendo un'immagine assai lontana da quella della *contrapposizione* fra centri storici e centri commerciali, fra centri e periferie, fra grande e piccola distribuzione.

Oltre ad essere al centro di riflessioni sulla riorganizzazione spaziale del sistema distributivo, l'indebolimento del legame di prossimità fra commercio e popolazione è alla base dell'ampia letteratura sui fenomeni di *food desert* a partire dall'inchiesta "Food Desert in British Cities" coordinata da Wrigley (2002). L'intensa periferizzazione delle

attività di vendita che ha toccato il Regno Unito e prima ancora Stati Uniti e Canada, penalizzerebbe i soggetti deboli e meno mobili (anziani, disoccupati, famiglie a basso reddito) che vedrebbero compromessa la possibilità di un rapido e conveniente accesso ai beni alimentari, in particolare ai prodotti freschi. Ciò non solleva solo questioni di democrazia dei consumi e di eguaglianza sociale ma intercetta il tema della salute fino a diventare stimolo per le politiche di rigenerazione dei quartieri urbani problematici che fanno leva sull'adeguata dotazione di negozi di prodotti freschi e *farmers' market*. Molti contributi si interrogano sull'estensione del *food desert* a scala urbana attraverso l'utilizzo di un mix di indicatori per misurare la prossimità fra residenze e punti vendita (Sparkset *al.*, 2011) ma non mancano studi che utilizzano tecniche di analisi qualitative per evidenziare i fenomeni di *food desert* legati alla percezione dei singoli individui: sotto una cartografia senza particolari rarefazioni nella distribuzione spaziale del commercio, potrebbe celarsi, per alcuni soggetti, un difficile accesso all'offerta di beni alimentari legato a comportamenti e attitudini individuali più che a barriere fisiche (Shaw, 2006).

Nel caso italiano, l'alta dotazione di punti vendita rispetto alla popolazione, la radicata presenza dei mercati ambulanti e soprattutto il ruolo svolto nel processo di modernizzazione del commercio, dalle strutture di dimensione più contenuta (supermercati, *superette*), proiettate nei quartieri e nei centri urbani minori, hanno finora limitato il *food desert* anche se la continua diffusione di centri commerciali e grandi superfici di vendita potrebbe cambiare la situazione. Man mano che il processo di periferizzazione del commercio avanza viene riscoperto il ruolo essenziale dei piccoli punti vendita per l'abitabilità dei territori poiché essi non sono semplice fatto economico ma incorporano valenze relazionali e di cura dei luoghi – che si esaltano nei quartieri periferici e nei centri abitati minori –, fino a diventare beni pubblici da preservare con politiche specifiche.

2. SOSTENERE IL COMMERCIO IN DIFFICOLTÀ. – Nella stagione di politiche per il sistema distributivo, avviata dal “Decreto Bersani” (Dlgs.114/1998), molte regioni, all'interno di uno scenario di accresciuta concorrenza fra attività di vendita, hanno assunto la prossimità fra commercio e popolazione come valore da preservare. Venute meno le barriere all'entrata sul mercato, previste dalla legge 426/1971 che aveva protet-

to i piccoli operatori commerciali, ora questi ultimi sono chiamati a un *confronto attivo* con la grande distribuzione e in assenza di rendite di posizione e monopoli, le piccole imprese del commercio devono sviluppare una capacità di resilienza legata alle strategie messe in campo per intercettare una domanda frammentata e mutevole. La visione sistemica, con il recupero di quel “surplus organizzativo” (Zanderighi, 2004) che è elemento di forza del commercio *out-of-town*, si dimostra essenziale anche per preservare la vitalità del tessuto commerciale urbano e così, anche in Italia, si guardano con interesse le esperienze internazionali di gestione integrata del commercio – *Town Centre Management (TCM)*, *Business Improvement District (BID)* e *Business Improvement Area (BIA)* –, sia pure con approcci difformi legati al “federalismo commerciale” presente nel nostro paese. Nell’ambito degli obiettivi generali fissati dal “Decreto Bersani”, le regioni sono state chiamate ad elaborare un proprio quadro normativo e ciò ha favorito il ricorso a strumenti simili – centri commerciali naturali, distretti del commercio – ma che in realtà vengono applicati con significati diversi.

Di seguito verrà affrontata la politica dei distretti del commercio (DIC) adottata dalla regione Lombardia per il sostegno al commercio di prossimità, all’interno di un orientamento di governo del sistema distributivo con pochi vincoli dove i livelli di dotazione delle grandi superfici di vendita sono del tutto paragonabili a quelli dei principali paesi europei.

Alquanto articolata la definizione di distretto del commercio presente nella normativa regionale: si tratta di «ambito territoriale ben individuabile [...] a livello infra-comunale, comunale o sovra-comunale, caratterizzato da un’offerta integrata della distribuzione ed espressione di una comunità locale» ma anche di strumento di «integrazione e valorizzazione di tutte le risorse di cui dispone il territorio, per accrescerne l’attrattività, rigenerare il tessuto urbano e sostenere la competitività delle sue polarità commerciali». L’attribuzione al piccolo commercio di un ruolo chiave nell’avvio di percorsi di sviluppo locale, la pluralità di forme distrettuali create dal basso, la partnership fra attori pubblici e privati (con i primi nel ruolo di *facilitator*), il mix di azioni materiali e immateriali a sostegno del sistema distributivo di un luogo e inserite in un programma pluriennale, rappresentano elementi qualificanti della politica dei distretti del commercio che si riallaccia esplicitamente all’esperienza del TCM. I finanziamenti messi in campo attraverso quattro bandi lanciati fra 2008 e 2010, sono consistenti (81,9 milioni

di Euro) a indicare una vera e propria politica ordinaria per il commercio di prossimità. Ma gli elementi di interesse vanno oltre gli aspetti finanziari in quanto la politica si riallaccia, almeno idealmente, a lontane esperienze di regionalizzazione basate sul commercio: dai lavori di Tagliacarne (anni '50-'60), agli Atlanti Somea (anni '80), alla definizione da parte della Lombardia (primi anni '80) di 28 aree di programmazione commerciale che avrebbero dovuto orientare la pianificazione del suo sistema distributivo. I confini dei distretti non sono predefiniti applicando algoritmi matematici ma frutto di libere scelte degli attori locali, nell'ambito di semplici regole del gioco fissate dalle norme (occorrono almeno tre comuni contigui appartenenti alla stessa provincia per formare un distretto diffuso). I DIC riarticolarono dal basso le partizioni territoriali consolidate producendo geografie inedite: sono il prodotto di processi di auto-organizzazione locale che fanno leva su sentimenti comuni di condivisione di un unico progetto ma dietro a queste aggregazioni spontanee c'è spesso un comportamento opportunistico, di semplice cattura dei finanziamenti regionali e la creazione di "ritagli" territoriali non ottimali per la gestione del sistema commerciale.

3. I DISTRETTI DEL COMMERCIO IN LOMBARDIA. – Le esperienze di gestione integrata del commercio vengono spesso studiate privilegiando la trattazione di aspetti inerenti la sfera organizzativa e gestionale. In particolare la natura dei legami (formale, informale) fra gli attori partecipanti ai progetti e la provenienza delle risorse finanziarie (pubbliche, private), già identificate come fattori chiave per descrivere la variabilità dei numerosi schemi di TCM, avviati in Inghilterra dagli anni '90 (Warnaby *et al.*, 1998), possono essere validamente impiegati anche per classificare i modelli di gestione integrata del commercio adottati in altri paesi europei (Coka-Stefaniak *et al.*, 2009). Ma come vengono delimitate le aree entro le quali attivare le politiche? Questo aspetto resta in ombra eppure, come ricorda Meltzer (2012), in uno studio sui confini di 60 BID presenti a New York, non andrebbe trascurato. Non è sufficiente affidarsi all'attivismo degli attori locali; c'è un problema di comprensione delle modalità di formazione dei confini, di "massa" e di "sistema" commerciale messo in gioco attraverso le aggregazioni spontanee. È fondamentale per capire il senso della politica, le sue potenzialità di applicazione rispetto agli obiettivi di valorizzazione del commercio di prossimità e di mantenimento di un tessuto distributivo equilibrato a scala urbana e territoriale. Meltzer dimostra che i BID

newyorchesi, attivatisi spontaneamente in quartieri con elevate potenzialità commerciali, non sono un valido strumento per contrastare il declino dei quartieri problematici a rarefatta presenza di punti vendita.

Il problema dei confini ha orientato la lettura dei DIC attivati dalla regione Lombardia, fuori dai comuni capoluogo, nel periodo 2008-2010. Pur nel limite di un'analisi che trascura gli aspetti gestionali, il punto di vista adottato fa emergere alcuni primi elementi di potenzialità e criticità della politica.

Si tratta indubbiamente di una politica di successo: attraverso quattro bandi, i 187 distretti riconosciuti hanno federato il 52% dei comuni e il 68% degli esercizi di vicinato della regione. Intensa l'attivazione delle fasce di montagna e pianura, a confine con l'ambiente metropolitano centrale dove si addensa la grande distribuzione. Un'immagine che rivela quanto il problema della tutela del commercio di prossimità sia ormai sentito anche a *lunga distanza* da quelle realtà, a corona dei maggiori poli urbani, che già dalla fine degli anni '70 hanno accolto il decentramento del commercio (Faravelli e Clerici, 2004).

Al di là della straordinaria mobilitazione dei territori è evidente la *frammentazione* delle aggregazioni distrettuali. A parte il caso dei distretti monocentrici, previsti per i comuni non capoluogo con popolazione superiore a 15.000 abitanti, i bandi regionali fissano il limite minimo dell'aggregazione in tre comuni e questa regola del gioco viene ampiamente rispettata visto che il maggior numero di distretti (40 su 187), dopo quelli monocentrici (41), è costituito proprio da tre comuni. Prevalgono federazioni di modesta entità anche rispetto all'estensione delle reti commerciali (il 49% dei distretti aggrega meno di 200 esercizi di vicinato). L'eccessiva frammentazione è però un limite in quanto non assicura il raggiungimento di una scala territoriale e di una massa commerciale adeguate al governo del sistema distributivo.

Anche dal punto di vista della struttura dei DIC emergono aspetti problematici. Essa è riconducibile all'incrocio di due variabili: 1) il grado di concentrazione dei punti vendita in ogni comune del distretto; 2) la densità commerciale del distretto nel suo complesso (esercizi di vicinato/1.000 abitanti), a confronto con quella regionale. La classificazione mette in luce la prevalenza della *figura debole* di distretto nella quale la mancanza di un comune dominante, per grado di polarizzazione dei punti vendita, si associa a un basso indice di densità commerciale cioè a una rarefatta presenza di commercio ri-

spetto alla popolazione. Ancora una volta emergono dubbi sulla possibilità di riuscire a costruire spontaneamente delle aggregazioni ottimali: questi distretti deboli non sono certo quelli evocati dalla normativa regionale che dovrebbero configurarsi come polarità rispetto al territorio circostante (a meno che per polarità si intenda la semplice concentrazione spaziale).

Ma la questione più rilevante è la capacità dei distretti di intercettare situazioni problematiche, di essere cioè strumento a sostegno della resilienza del piccolo commercio specie là dove è in difficoltà. Le situazioni di maggiore criticità coincidono con i comuni caratterizzati dalla contemporanea presenza di una rete distributiva rada (segnalata da indici di densità commerciale inferiori alla media regionale) e di un calo dei punti vendita nel periodo 2003-2011 (in controtendenza con il dato regionale). Dei 436 comuni che sono in questa situazione, in gran parte concentrati nell'area milanese e nella fascia pedemontana, meno della metà è "catturata" dai distretti. Un dato preoccupante perché se il piccolo commercio in crisi giustifica politiche mirate, queste non sembrano manifestare necessariamente effetti a favore dei contesti problematici e la regione corre il rischio di accentuare gli squilibri esistenti.

Come si può valutare la politica dei DIC? Almeno due gli elementi positivi: la capacità di mobilitare piccoli comuni fin nelle fasce più periferiche della regione e il tentativo di applicare il modello del TCM in modo estensivo affiancando alla consolidata scala di riferimento urbana, la possibilità di federare più comuni piccoli per raggiungere economie di scala altrimenti impensabili. Ma sull'altro piatto della bilancia pesano le criticità: si tratta di una politica che *non ha selezionato ex-ante territori e problemi* ma ha teso a un sostegno diffuso dei contesti locali aprendo la strada a molte aggregazioni opportunistiche e fragili. Il caso lombardo, in misura non dissimile da altre regioni alle prese con l'attuazione del "Decreto Bersani", rivela il limite di un'evocata ma mancata territorializzazione del commercio, il limite di «un approccio normativo che però non si è fondato su una specifica analisi delle caratteristiche locali sia attuali che evolutive» (Gregori, 2012, p. 25). La federazione spontanea delle comunità locali, sottesa ai DIC, valorizza il principio di sussidiarietà, ma sembra anche riproporre un semplice approccio redistributivo a sostegno della categoria dei commercianti.

BIBLIOGRAFIA

- BORCHERT J.G., "Spatial dynamics of retail structure and the venerable retail hierarchy", *GeoJournal*, 45, 1998, n. 4, pp. 327-336.
- BROWN S., *Retail Location: A Micro-scale Perspective*, Aldershot, Ashgate, 1992.
- COKA-STEFANIAK J.A., PARKER K., QUIN S., RINALDI R., BYROM J., "Town centre management models: A European perspective", *Cities*, 26, 2009, n. 2, pp. 74-80.
- DALE B., SJØHOLT P., "The changing structure of the central place system in Trøndelag, Norway, over the past 40 years – Viewed in the light of old and recent theories and trends", *GeografiskaAnnaler B*, 89, 2007, n. S1, pp. 13-30.
- FARAVELLI M.L., CLERICI M.A. (2004), "Il commercio in un territorio molteplice. Riorganizzazione e politiche nell'area milanese", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 9, 2004, n. 3, pp.651-680.
- GREGORI G.L., "Il federalismo commerciale: un'opportunità mancata", in Gregori G.L., Pencarelli T. (a cura di), *Economia, management e disciplina del commercio in Italia e nelle Marche*, Milano, Franco Angeli, 2012, pp. 17-39.
- MELTZER R., "Understanding Business Improvement District formation: An analysis of neighborhoods and boundaries", *Journal of Urban Economics*, 71, 2012, n.1, pp. 66-78.
- SHAW H.J., "Food Deserts: towards the development of a classification", *GeografiskaAnnaler B*, 88, 2006, n. 2, pp. 231-247.
- SPARKS A.L., BANIA N., LEETE L., "Comparative Approaches to Measuring Food Access in Urban Areas: The Case of Portland, Oregon", *Urban Studies*, 48, 2011, n. 8, pp. 1715-1737.
- WARNABY G., ALEXANDER A., MEDWAY D., "Town centre management in the UK: A review, synthesis and research agenda", *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 8, 1998, n. 1, pp. 15-31.
- WRIGLEY N., "Food Desert in British Cities: Policy Context and Research Priorities", *Urban Studies*, 39, 2002, n. 11, pp. 2029-2040.
- ZANDERIGHI L., *Commercio urbano e nuovi strumenti di governance. Linee guida per lo sviluppo del Town Centre Management in Italia*, Milano, Il Sole-24 Ore, 2004.

Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano,
marialuisa.faravelli@polimi.it; maria.clerici@polimi.it

RIASSUNTO. - *Una politica per il commercio di prossimità: i distretti del commercio in Lombardia.* La rapida diffusione delle grandi superfici di vendita ha compromesso lo storico legame di prossimità fra commercio e popolazione, con effetti negativi sull'abitabilità delle città. Prendendo spunto da numerose esperienze internazionali, anche in Italia vengono introdotte politiche per aiutare il piccolo commercio in difficoltà. Questo lavoro analizza il caso della regione Lombardia che nel 2008, ispirandosi al Town Centre Management, ha introdotto i distretti del commercio.

SUMMARY. - *A policy for proximity trade: commercial districts in Lombardy region.* – Rapid spread of larger commercial areas has compromised the historical link between population and proximity trade, acting negatively on the vitality and viability of cities. After taking into consideration various International experiences, also Italy introduced new policies trying to help small businesses in crisis. This work analyzes what happen in the Region of Lombardy in 2008 when, drawing inspiration from the Town Centre Management, commercial districts were introduced.

IL TURISMO ENOGASTRONOMICO FRA SPECIFICITÀ LOCALE E OPPORTUNITÀ GLOBALE

1. TEST OF PLACE E 'CREOLIZZAZIONE'. Gli studi di geografia del turismo più attuali non associano più il concetto del turismo alla sola categoria della percezione visiva, per includere anche quelle relative agli altri sensi, fino a comprendere il *soundscape*, *smellscape* e *tastescape* (Urry, 2002), il rapporto tra turismo e gastronomia (Dann, Jacobsen, 2002) e la ricerca del gusto enogastronomico come motivazione turistica (Hjalager, Richards, 2002). In effetti, nonostante la generale contrazione della domanda, certe tipologie di turismo, come quello che ruota intorno al cibo, offrono ancora alcune opportunità.

Nel nostro Paese, il turismo enogastronomico è andato sempre più diffondendosi, specialmente con l'affermarsi delle Strade del Vino e le Strade dell'Olio, istituite alla fine degli anni '90, che hanno contribuito a moltiplicare le mete turistiche e a dare un nuovo volto al paesaggio rurale. La ricchezza di prodotti certificati e di quelli tradizionali, inoltre, hanno avuto un ruolo fondamentale anche per la Toscana, dove le aziende agrituristiche si sono dotate di alcuni servizi in base alle proprie produzioni, attraverso la degustazione dei prodotti locali (circa il 31% delle aziende), l'abbinamento della degustazione con servizi di varia tipologia (27%) e la ristorazione (24%)¹. Il fenomeno dell'enogastronomia, analizzato a livello nazionale, nel 2011 ha coinvolto l'11% degli italiani (5 milioni e mezzo di persone), per una spesa media pro capite di

* La ricerca è stata condotta congiuntamente dalle due Autrici. Tuttavia la stesura finale è da attribuirsi a E. Lemmi per il paragrafo 1 e a M. Siena Tangheroni per il paragrafo 2.

¹ I prodotti certificati comprendono 11 DOCG, 40 DOC, 5 IGT, 12 DOP e 10 IGP, quelli tradizionali riguardano 462 prodotti (MIPAAF, 2012).

193 euro, di cui il 20,7% per la ristorazione, il 20,2% per l'acquisto di prodotti alimentari tipici e il 17% per l'acquisto di vino (Censis, 2011).²

Negli ultimi anni l'offerta ha subito un'evoluzione per incontrare i diversi gusti e comportamenti del consumatore (Lemmi, 2009); oggi, infatti, riesce a soddisfare la richiesta di "food shopping", dell'attualissimo "snapping"³ e della degustazione nell'ambito di sagre, fiere e festival, oltreché a proporre occasioni del tutto nuove, ad esempio a tema, nell'intento di far riscoprire le radici alimentari.⁴ La tematizzazione degli spazi e degli eventi è un processo strategico attraverso il quale creare uno scenario in cui si possa vivere un'esperienza turistica nuova pur in una destinazione già nota, percepita come luogo "speciale" in virtù della logica del marketing esperienziale, ideata per favorire lo sviluppo di prodotti e di un certo tipo di comunicazione capaci di creare emozioni (Di Vittorio, p. 525).

In generale, le diverse iniziative esaltano l'importanza del rapporto fra territorio e prodotto in virtù della sempre più marcata sensibilità del turista enogastronomico verso una meta dalla notorietà e dalla qualità del territorio indiscusse: "La pianificazione e la gestione di attività turistiche enogastronomiche si devono muovere lungo un percorso definito dai nodi concettuali di *terroir*, *milieu* e la riaffermazione della centralità del concetto di territorio e paesaggio, in linea con la contestuale crescita di modalità di turismo integrato" (Croce, Perri, 2009, p. 29). Inoltre, non sono da sottovalutare il rispetto per le tradizioni culturali e produttive locali, il coinvolgimento della popolazione del luogo, l'eventuale adattamento alle esigenze del turista; tutti elementi sicuramente necessari per innescare un processo di sviluppo endogeno (Pollice, Spagnuolo, 2012, p.120).

Il settore dell'enogastronomia rappresenta ormai da tempo l'*Italian lifestyle*, un vantaggio per i Paesi che imitano il nostro stile e le nostre produzioni ma anche un punto di forza per implementare l'attrattività turistica italiana (Crocchi, 2009, pp. 33-36).

² E' opportuno sottolineare che in assenza di dati statistici relativi al turismo enogastronomico, in quanto tale turismo è un'attività svolta durante la vacanza, i dati disponibili sono frutto di indagini a campione, apprezzabili nel complesso se messi in rapporto alla crescita dell'offerta di produzioni sempre più diversificate e di qualità, alla tipicità e alla tradizione della cucina locale- nonché alle tendenze culturali e all'esistenza di organizzazioni che gravitano intorno a tale fenomeno.

³ Dalla fusione delle parole *snack* e *supper*.

⁴ Ad esempio, questa funzione è ampiamente svolta dai Wi-Mu (*wine museums*) e attraverso la diffusione di "Eataly", eventi particolari come il BITEG (Borsa internazionale del Turismo Enogastronomico) e manifestazioni a tema in cui il cibo si unisce all'arte o alla storia (come "A cena come i Principi Etruschi" a Cortona).

Il compito è difficile ma non impossibile, in virtù della ricchezza paesaggistica e delle risorse culturali presenti in tutto il territorio, fondamento delle tipicità e delle tradizioni enogastronomiche di ciascuna area a scala regionale. Si presentano, così, scenari diversi che possono rispondere ad alcune delle aspettative dei “nuovi turisti”, eterogenei e desiderosi di esperienze uniche che il turista percepisce secondo la propria personalità e sensibilità, e da cui può rimanere coinvolto a vari livelli. In rapporto a tale tendenza, la strategia seguita già da alcuni anni di proporre marchi territoriali ben distinguibili ha condotto anche a riconoscimenti per il territorio di appartenenza, come Città Slow, Città del Pane, la Bandiera Arancione: marchi, a tutti gli effetti, che arricchiscono piccoli centri e borghi rurali con particolari vocazioni nel campo dell’enogastronomia e del turismo ecocompatibile e che, in alcuni casi, contribuiscono alla progettazione di un unico marchio per l’intero territorio, di un vero e proprio *brand* che offre indubbi vantaggi, favorendo un’unica strategia di marketing e l’immediato riconoscimento dei prodotti, e di un’offerta turistica specifica sotto i profili geografico e identitario.⁵

Nella politica di ampliamento del mercato turistico l’adattamento del prodotto secondo modelli di consumo diversi, così come il più generale processo di globalizzazione, comportano la negazione della cultura locale, del *taste of place* che, inevitabilmente, si traduce nell’indebolimento dei valori identitari, tramite l’adozione di un processo di fusione o di ‘creolizzazione’ del gusto (Richards, 2002, Mak et al., 2012)⁶. Processo assai diverso da quello evolutivo volto a rendere l’offerta del cibo più flessibile, secondo nuove tendenze del ritmo di vita e del consumo del cibo stesso, ma che può considerarsi un *know how* acquisito per favorire l’adeguato incontro tra la domanda e l’offerta. In contrapposizione, la dinamica che riguarda l’enologia, con particolare riferimento a quei vini che sono divenuti “miti dell’enologia mondiale” la

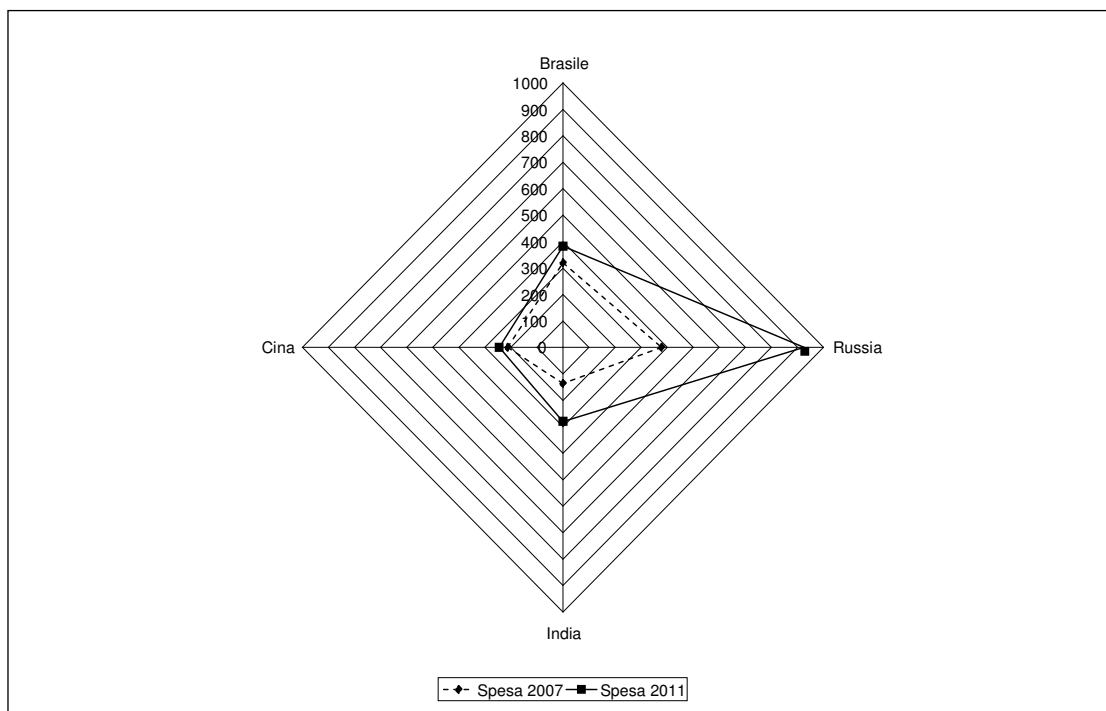
⁵ In effetti, recentemente la Toscana ha visto proliferare i marchi d’area, fra i quali “Terre di Siena” e “Maremma” sono i più noti. Per quanto concerne il *brand* “Maremma” occorre specificare che è in atto un processo di internazionalizzazione attraverso l’ideazione dei due concept “Maremma Wine Shire” e “Maremma Food Shire”; ciò indica chiaramente una politica rivolta anche al mercato esterno con la stipula di partnership con regioni europee. Inoltre, come è noto, la Regione Toscana sta elaborando una nuova filosofia di *place branding* con la creazione di network composti da partner pubblici, privati e associazioni di categoria per la realizzazione di club di prodotti infraregionali. Interventi intrapresi in considerazione dell’attuale tendenza del mercato in genere e di quello turistico in particolare, in cui la concorrenza tra i prodotti viene sempre più spesso sostituita con quella tra le percezioni dei prodotti. Diviene quindi fondamentale un’immagine di marca che, come valore aggiunto, esalti l’esperienza che i consumatori potrebbero vivere (Pine and Gilmore, 1999, p.17).

⁶ La cucina *fusion* prevede l’abbinamento di piatti di tradizioni culinarie diverse; nello specifico il termine ‘creolizzazione’, indica una combinazione di varie cucine in uno stesso piatto che potremmo, quindi, considerare ibrido.

cui produzione, pur esaltando la vocazione del territorio, è inserita nel contesto di un mercato globale, come nel caso dei *Supertuscan* (Macchia, 2011) che, in tutti i casi, nonostante la denominazione agganciata ad un'area regionale, sono globalmente accettati quale espressione dell'*Italian lifestyle*.

2. I CINESI E IL TURISMO ENOGASTRONOMICO IN ITALIA. L'attuale andamento del movimento turistico in Italia è caratterizzato da flussi piuttosto considerevoli da Paesi quali Brasile, Russia India e Cina; aree di provenienza che costituiscono dei mercati importanti, ad alto potenziale, verso cui gli operatori italiani si stanno sempre più indirizzando. I profili tracciati dall'Osservatorio Nazionale del Turismo⁷ e i dati della Banca d'Italia, aggiornati al 2011, confermano un trend dei flussi turistici provenienti dai Paesi BRIC e della relativa capacità di spesa in evoluzione costante negli ultimi 3-4 anni. Mentre il numero degli arrivi dei turisti brasiliani è aumentato del 37%, tra il 2007 e il 2011, il dato relativo ai cinesi indica un incremento pari a 33%. Quello riferito ai turisti russi è aumentato addirittura del 160% e, nonostante le cifre relative all'*outgoing* siano attualmente a vantaggio di altri Paesi, come la Turchia e l'Egitto, raggiungibili senza richiesta del visto, l'Italia è ormai percepita come una meta turistica con un forte potenziale attrattivo (Petrova et al., 2009). Per quanto riguarda i turisti provenienti dall'India, tra il 2009 e il 2011, si è verificato un incremento pari a 43%. Anche i dati relativi alle presenze, in particolare per quelli riguardanti i turisti russi, indicano un cospicuo incremento, sempre nello stesso arco temporale. Analizzando i dati relativi alla spesa sostenuta in Italia, quella dei turisti russi risulta quasi triplicata (fig. 1) tra il 2007 e il 2011 mentre è poco più che raddoppiata quella dei turisti indiani; poco significativo risulta, invece, quella dei turisti brasiliani e cinesi (rispettivamente +19% e +16%).

⁷ A tale ricerca hanno partecipato l'Unioncamere e l'ISNART, fornendo schede specifiche per ciascun mercato (Brasile, Russia, Cina e India).



Fonte: Nostra elaborazione su dati della Banca d'Italia.

Fig. 1 – Spesa dei turisti provenienti dai Paesi BRIC tra il 2007 e il 2011 (in miliardi di euro)

In particolare, la Toscana sembra essere molto apprezzata da questa tipologia di turisti: ad esempio le destinazioni note per le specialità enogastronomiche sono quelle maggiormente richieste da parte dei russi e dei brasiliani⁸; i turisti indiani (per cui è la seconda destinazione in Italia) e cinesi, invece, sono attratti da altre risorse, come l'arte e l'*italian life style* in generale. Nel 2011 la Toscana ha registrato un considerevole aumento dei turisti dai Paesi BRIC: + 53,6% dei brasiliani, +57,3% dei cinesi, +32,5% degli indiani e + 45,1% dei russi.

Alcuni centri urbani e rurali toscani, tra l'altro, sono stati recentemente scelti da alcune produzioni cinematografiche di tali Paesi per le riprese di film e fiction, contribuendo a pubblicizzare le risorse paesaggistiche e culturali della regione verso un pubblico di oltre due miliardi di persone. E' probabile, come da altri già sottolineato

⁸ Si vedano a tale proposito i rapporti dell'Osservatorio Nazionale del Turismo: Schede mercato India, Schede mercato Brasile, Schede mercato Russia e Schede Mercato Cina, Dicembre 2011.

(Piccinotti, 2012), che la telenovela brasiliana “Passione” abbia influenzato la scelta dei turisti brasiliani a favore dell’Italia e, in particolare, della Toscana. In linea con tale intuizione, potrebbe verificarsi un ulteriore incremento dei turisti provenienti dalla Cina e dall’India, a seguito delle proiezioni nei rispettivi paesi del film indiano *Rajapattai* e della fiction cinese *The China Story*, girati in Toscana e, di conseguenza favorire la creazione di una filiera innovativa del turismo, volta a diversificare un segmento di mercato basato sul *place market*, come già positivamente sperimentato altrove (Siena Tangheroni, in corso di stampa). Nel complesso, la spesa turistica dei viaggiatori dei Paesi BRIC verso il nostro Paese potrebbe compensare quella interna, attualmente in sofferenza, e costituire un importante sostegno per gli imprenditori del settore, gravati peraltro da un’imposizione fiscale in crescita.

Secondo le previsioni della Regione Toscana e dell’Enit, l’opportunità maggiore sarebbe offerta dal mercato turistico cinese in tempi non troppo lontani, entro 7-8 anni, periodo all’interno del quale la spesa di tali turisti potrebbe aumentare dell’11% circa (Lupano, 2012). Tuttavia, per cogliere tale opportunità, considerate le caratteristiche comportamentali e culturali di questo particolare consumatore, diventa necessario da parte del comparto privato ampliare le conoscenze del comportamento dei consumatori, creare una comunicazione pubblicitaria tagliata su misura e superare le carenze già rilevate all’interno di servizi piuttosto importanti (Ruggi D’Aragona, 2012). Non è corretto, ad esempio, considerare il mercato cinese come unico, in quanto, per quanto riguarda il cibo, le caratteristiche della cultura cinese sono assai diverse⁹: esistono la cucina settentrionale, meridionale, orientale, occidentale; tuttavia, non sembra necessario un vero e proprio adattamento delle produzioni tipiche locali quanto, piuttosto, un’integrazione con “un’appropriata quantità di *fan*”, quindi riso o altri tipi di cereali, e una diversa modalità di servire e di presentare il cibo (Chang et al., 2010). Molti cinesi che oggi oltrepassano i “confini” asiatici provenienti principalmente dalle grandi metropoli, sono abituati a standard di vita piuttosto alti e di conseguenza preferiscono i ristoranti internazionali -oltre i grandi hotel e i centri commerciali di lusso- (La Repubblica, 2012), perché poco inclini alle novità gastronomiche e inibiti da una *psychological island of home* (Quan, Wang, 2004, p. 302).

⁹ Quella più conosciuta fuori dai confini cinesi è quella meridionale, per i flussi migratori consistenti provenienti dal Guangdong.

E' possibile, comunque, rilevare due punti di forza acquisiti dal nostro settore enogastronomico: la convinzione da parte dei cinesi che il cibo italiano è di grande immagine e frutto di una lunga tradizione e il cambiamento in atto del comportamento dei turisti cinesi che si stanno aprendo verso la cucina italiana, di cui apprezzano anche la varietà. Rimane la diversità nella concezione del cibo per la 'verticalità' della nostra cucina, caratterizzata da portate consequenziali, in contrapposizione alla 'orizzontalità' di quella cinese, legata alla simultaneità nella presentazione dei piatti (Dall'Ara, Dionisio, 2012, p. 77).

Le ricerche di mercato condotte negli ultimi anni aiutano a far conoscere le motivazioni e le aspettative dei turisti cinesi che si recano in Italia, con l'intento di cogliere gli elementi critici per un eventuale adattamento dell'immagine e del prodotto turistico e per individuare prodotti e servizi mirati al pieno soddisfacimento del turista; fondamentale, inoltre, una giusta comunicazione, sia nella fase di vendita del prodotto turistico che al momento dell'accoglienza. Infatti, il 54 % dei cinesi intervistati in Italia in occasione di una di tali ricerche dà importanza alla "promozione delle caratteristiche distintive di ciascun viaggio" e il 19,1% ritiene importante l'incremento della promozione turistica. Ciò significa un maggior impegno per la creazione di proposte di viaggio meno generalizzate e per lo sviluppo di un'adeguata capacità di promuovere il prodotto turistico nel mercato cinese (Antonioli Corigliano, 2011).

Tuttavia, è già in atto la politica intuitiva del 'fai da te' che vede gli imprenditori della ristorazione adottare pochi e veloci accorgimenti per valorizzare le specificità gastronomiche, accontentare il consumatore e garantirsi un profitto, secondo l'ottica del *fit into asset*; senza 'creolizzare' il cibo italiano, ma nel rispetto di un'identità e di una tradizione secolari e nell'intento di perpetrare nella "interazione virtuosa tra turismo e produzioni tipiche".

BIBLIOGRAFIA

ANTONIOLI CORIGLIANO M., "The Outbound Chinese Tourism to Italy: the New Graduates' Generation", *Journal of China Tourism Research*, 7:4, 2011, pp. 396-410.

- CHANG R. C. Y. ET AL., “Food Preferences of Chinese Tourists”, *Annals of Tourism Research*, 37:4, 2010, pp.9 89-1011.
- CROCE E., PERRI G., *Il turismo enogastronomico, progettare, gestire, vivere l'integrazione tra cibo, viaggio e territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2010.
- DALL'ARA G., DIONISIO P., *Come accogliere I turisti cinesi*, Milano, FrancoAngeli, 2012.
- DANN G. M. S., JACOBSEN J. K. S., “Leading the tourist by the nose”, DANN G. M. S. (a cura di), *The tourist s a metaphor of the social world*, Wallingford: CABI Oublishing, pp. 209-235.
- HJALGER A.M., RICHARDS G. (a cura di), *Tourism and gastronomy*, Londra, Routledge, 2002.
- LEMMI E., *Dallo “spazio consumato” ai luoghi ritrovati*, Milano, FrancoAngeli, 2009.
- EAD., “L’uso turistico del territorio rurale”, in POLLICE F. (a cura di), *Nuovi spazi dell'agricoltura italiana*, Rapporto annuale 2012 della Soc. Geog. Ital., pp.105-108.
- EAD., SIENA TANGHERONI M., “The experience-oriented tourism in Tuscan rural areas”, in *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, in corso di stampa.
- LUPANO E., “Turismo e nuove competenze – Come fare felici i cinesi: servizi, itinerari e menu a misura di oriente”, *Il Sole 24 Ore*, 20 gennaio 2012.
- MACCHIA P., “Il turismo enogastronomico sulla costa toscana: il caso di Castagneto Carducci”, in DI BLASI C. (a cura di), *Il futuro della geografia: ambiente, cultura, economia*, Vol. II, Bologna, Patron, 2011, pp.333-336.
- MAK A. H. N. ET AL., “Factors influencing tourist food consumption”, *International Journal of Hospitality Management*, 31, 2012, pp. 928-936.
- MAZZANTI R., “Il turismo enogastronomico sulla costa Toscana”, DI BLASI C., (a cura di) *op. cit.*, pp.373-377.
- MICALESSIN G., “Così l’Italia frena i turisti cinesi”, *Il Giornale*, 3 agosto, 2012.
- OSSERVATORIO NAZIONALE DEL TURISMO, *Scheda mercato Brasile*, Dicembre 2011.
- ID., *Scheda mercato Cina*, Dicembre 2011.
- ID., *Scheda mercato India*, Dicembre 2011.
- ID., *Scheda mercato Russia*, Dicembre 2011.

- PETROVA V. V., Market of Tourism in Russia: Structure, Trends, Changes of Preferences, Prospects, www.rfh.ru.
- PINE B. J., GILMORE J. H., *The Experience Economy. Work is a Theatre and Every Business a Stage*, Boston, Harvard Business School Press, 1999.
- PICCINOTTI C., “Il futuro del turismo”, *FOCUS*, 3, 2012, www.mastermeeting.it
- POLLICE F., SPAGNUOLO F., L’interazione virtuosa tra turismo e produzioni tipiche: il turismo enogastronomico, in POLLICE F. (a cura di), *Le produzioni tipiche leva per lo sviluppo territoriale. Il caso della Campania*, Napoli, Centro Studi e Ricerche Unimpresa, 2012, pp. 120-142.
- QUAN S., WANG N., “Towards a structural model of the tourist experience: an illustration from food experience in tourism”, *Tourism Management*, 25, 2004, pp.297-305.
- REGIONE TOSCANA, IRPET, *Rapporto sul sistema rurale toscano*, www.irpet.it, 2012.
- RICHARDS G., “Gastonomy: An Essential Ingredient in Tourism Production and Consumption?”, HJALAGER A. M., RICHARDS G., *op. cit.*, 2002.
- RUGGI D’ARAGONA C., “L’opportunità: cinesi, i turisti del futuro in Italia”, *Il Sole 24 Ore*, 13 febbraio, 2012.
- SIENA TANGHERONI M., “Un geoitinerario del cinema in Toscana fra Valdorcia e Montepulciano”, in LEMMI E. (a cura di), *I «geoitinerari», fra valori territoriali e progettazione turistica*, Bologna, Pàtron, in corso di stampa.
- TAITI F. (a cura di), *I nuovi dinamismi di un turismo di tendenza*, Osservatorio sul turismo del vino, IX Rapporto annuale, Associazione nazionale Città del Vino, Censis Servizi, Marzo 2011.
- URRY J., *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, Londra, Sage, 2002.
- VISETTI G., “Ricco, esigente e colto la rivoluzione del turista cinese”, *La Repubblica*, 24 aprile 2012.

Dipartimento di Scienze di Scienze Politiche, Università di Pisa;
e.lemmi@geog.unipi.it; monica.siena@yahoo.it

RIASSUNTO. - All'interno del più generale processo di contrazione della domanda turistica a discapito di destinazioni e prodotti ormai maturi, alcune tipologie di turismo, fra cui quello enogastronomico, hanno recentemente presentato segnali di crescita e potenzialità di valorizzazione ancora da esplorare, soprattutto per cogliere le opportunità offerte da alcuni dei Paesi cosiddetti BRIC. Mentre alcuni turisti possono essere assimilabili per gusti e tendenze, altri, come i cinesi, sono difficilmente omologabili. L'adattamento secondo modelli diversi di consumo, così come il più generale processo di globalizzazione dei mercati, comportano il disconoscimento e la negazione della cultura del luogo di accoglienza e del *taste of place*, in assoluta contrapposizione con scelte politiche finalizzate alla valorizzazione delle specificità gastronomiche.

SUMMARY. - *Food and wine tourism between local peculiarity and global opportunity*
Abstract. Within a general process of the tourist demand decrease to the detriment of mature destinations and products, some tourist typologies, such as food and wine tourism, have recently shown some positive signs and new chances for valorisation, in order to catch the opportunities coming from the so called BRIC Countries. Whereas some tourists can be assimilated in respect to their tastes and tendencies, some others (such as the Chinese) can be scarcely homologated. Both the adjustment due to different consuming patterns and the widespread process of market globalization mean the disclaiming and the cover-up of the sense and of the taste of a place. A process that is in contrast with the political choices directed to the valorisation of the local food peculiarity.

Sessione 4

Forma urbana e
trasformazione della
città

PATRIZIA ROMEI

PROSSIMITÀ E CRESCITA URBANA, UNA LETTURA GEOECONOMICA

1. SIGNIFICATI E INTERPRETAZIONI DELLA PROSSIMITÀ URBANA. - Nel libro “La città” di Amin e Thrift (2006), vi è un intero capitolo dedicato allo studio della prossimità considerata come uno dei principali nodi di interazione tra il vicino e il lontano, tra la dimensione globale e quella locale. In termini riduttivi e in prima approssimazione, la prossimità urbana viene studiata come capacità di favorire l’interazione sociale e gli incontri permettendo in uno spazio comunque limitato la nascita di “dense relazioni locali faccia a faccia”. Questo è un tipo di approccio che attribuisce alla prossimità il significato di “centralità dell’incontro” che caratterizzava le “città autentiche” secondo Simmel e Benjamin. Una interpretazione che tende a privilegiare la dimensione sociale e culturale intrinseca in ogni città. Questa caratteristica si è progressivamente attenuata sotto i colpi della circolazione e dello scambio, della mercificazione - dove la cultura degli oggetti prende il sopravvento sulla cultura umana - e infine della costante accelerazione della vita che paradossalmente “crea distanza” in un cortocircuito spazio-tempo diminuendo il tempo a nostra disposizione.

Secondo Amin e Thrift questo approccio (con le sue varianti più recenti) pecca di “semplicismo” da un lato e di eccessiva generalizzazione almeno per tre motivi:

- a) legge l’evoluzione delle città come un processo lineare e non come l’evoluzione di un sistema complesso governato da feedback e interazioni;
- b) lamenta la progressiva perdita della dimensione locale (l’autenticità della città) sotto il maglio sempre più pervasivo della crescita urbana, della globalizzazione e dell’accelerazione. In questo senso Mumford è stato un anticipatore nel leggere la crescita urbana come foriera di disgregazione dell’identità urbana;

c) relega a un ruolo del tutto marginale la sua dimensione spaziale, lo spazio diventa “una variabile dipendente del progresso sociale” (p. 65).

Invece è necessario proprio per costruire teorie senza generalizzare sottolineare e studiare il ruolo della dimensione territoriale della città, cioè prestare attenzione allo spazio: vi sono ad esempio “spazi fluidi” che enfatizzano l’interazione e “spazi multipli” che mescolano prossimità e distanza. La città attraverso questa molteplicità contrapposta di spazi diventa “un potente generatore di novità” (Amin e Thrift, p. 67, 2006).

Ma il concetto di prossimità si può coniugare anche con quello di “comunità urbana” che è direttamente collegata al “locale” attraverso le relazioni orizzontali che si instaurano con il territorio urbano oltre ad essere emanazione diretta della sua storia passata; in questo senso la frase “il presente è gravato dal peso della propria eredità” (Amin e Thrift, p. 67, 2006), spiega efficacemente il legame passato/presente che contraddistingue ogni insediamento antropico con il territorio e le sue risorse.

Oggi però la “comunità urbana” vive in un contesto profondamente diverso rispetto al passato, vive in uno spazio mobile, uno spazio governato da flussi (interni ed esterni alla città) sempre più intensi: di persone, di merci, di servizi, di informazioni. In altri termini “le città moderne sono straordinarie agglomerazioni di flussi..... [...]....basate su una mobilità senza precedenti che pare aumentare di anno in anno” (Amin e Thrift, p. 68, 2006).

Infine, un’altra possibile interpretazione concettuale collega direttamente la prossimità all’agglomerazione, questo è un passaggio cruciale scandito dalla dicotomia urbana legata alle diverse e distinte modalità di percezione del tempo e di gestione dello spazio urbano. Ma anche in questo caso il tempo (città lenta/città veloce) e lo spazio interno ed esterno alla città (mobile/immobile) sono espressione dell’evoluzione sociale ed economica delle città; in altre parole delle due forze insite in ogni sistema: essere e divenire.

Con l’intensificazione degli spostamenti, viaggi, migrazioni lo spazio urbano diventa uno spazio sempre meno vissuto e sempre più attraversato, di transito, frammentato; in questo contesto ci si può domandare se la prossimità possa perdere d’importanza sotto la spinta della mobilità e della *Network Society* (Castells, 1996). Una prima risposta può giungere dall’osservazione diretta dei processi di crescita urbana che

proseguono senza perdere le loro peculiari caratteristiche di agglomerazione e di prossimità.

Inoltre, la prossimità rimane centrale per “la vita quotidiana” che caratterizza tutta la nostra specie. La comunità, cioè gli abitanti coloro che vivono quotidianamente nella città esprimono la prossimità urbana costruendo e modificando giorno dopo giorno “The sense of place” che, secondo Michel Pacione può assumere due significati, il primo riguarda l’immagine (imageability) e dunque l’identità stessa della città; il secondo riguarda la topophilia, cioè i legami culturali interni alla città: “even in a globalising world people’s daily lives are embedded and experienced in a particular place” (M. Pacione, p. 354, 2001).

2. L’ESPANSIONE PER PROSSIMITÀ DELLE AREE URBANE . - Il XIX secolo è stato teatro di una vera e propria esplosione urbana, alimentata dalla crescita demografica e dalla progressiva rapida diffusione dell’industrializzazione: “Men began to live in cities some 5500 years ago [...] however, the proportion of the human population concentrated in cities did not begin to increase significantly until about 100 years ago” (Sjober, 1963).

McKenzie nel 1925 scriveva che, “non esiste praticamente alcun limite all’ampiezza che una comunità industriale può raggiungere. Il suo sviluppo dipende dalla capacità produttiva e dall’organizzazione di mercato delle particolari industrie dislocate entro i suoi confini” (in Amin e Thrift, pp.63-66, 2006). L’Autore, appartenente alla scuola dell’*ecologia urbana* di Chicago, individua, appunto nell’ottica ecologica, la comunità industriale come quella più complessa e articolata. Aggiornando ad oggi possiamo affermare che anche la “comunità urbana” rappresenta un sistema ecologico complesso e articolato, un sistema organizzato strutturalmente sulle reti: dalle reti di trasporto che convergono sulle aree urbane alla logica geoeconomica della prossimità. Il risultato è quello di creare i presupposti necessari per l’avanzata e l’intensificazione della territorializzazione urbana. Artur Soja si esprime senza mezzi termini sull’importanza vitale del concetto di territorialità: “man is a territorial animal and territoriality affects human behaviour at all scales”, (in M. Pacione, p. 354, 2001).

Storicamente la rapida crescita delle città presenta le stesse modalità della produzione capitalistica dove l’attività economica segue le regole delle economie di scala e della produzione di massa, due modalità che sul territorio urbano si presentano

nelle economie di agglomerazione da un lato e nella prossimità al mercato dall'altro. Un esempio può essere preso dall'epoca delle *great cities* euro-americane quelle in cui dalla combinazione di prossimità territoriale dei processi di crescita parallela dell'industrializzazione e dell'urbanizzazione risultarono economicamente vincenti. Herbert e Thomas le spiegano così: “*Successful industries attracted new industries, the demand for services was multiplied, the availability of work drew in workers, the generated wealth began to find civic expression in the new ‘monuments’ of the industrial city, with its civic buildings, cultural institutions and new infrastructures of roads, rail and services*”, (Herbert and Thomas, p.87, 1970).

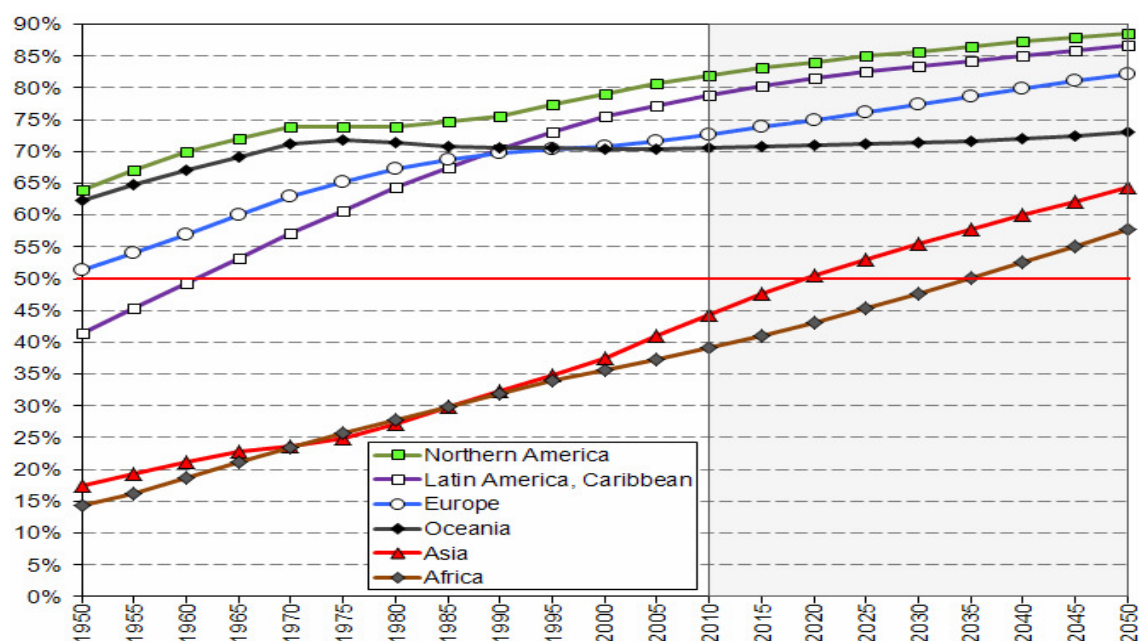
Sebbene il processo di urbanizzazione sia costantemente in atto da secoli, gli altissimi livelli di urbanizzazione oggi riscontrabili a livello globale rappresentano un fenomeno relativamente recente. Vari autori, tra cui Beaujeu-Garnier, Lefebvre, Chabod e Pacione, hanno sottolineato come, prima della rivoluzione industriale, le dinamiche dell'urbanizzazione e della crescita urbana fossero profondamente diverse da quelle attuali. Infatti, in epoca pre-industriale, le città crescevano con relativa lentezza, dato che, in mancanza di profitti di tipo capitalistico, i redditi non erano in grado di sostenere una massiccia affluenza di manodopera proveniente dalle campagne. Le città trovavano quindi dei limiti/vincoli piuttosto rigidi, sostanzialmente fisiologici, alla crescita incontrollata. La prossimità in questo caso era delimitata e contenuta dalle mura che cingevano le città.

In tempi più recenti, il concetto di “società urbana” ha permeato e condizionato a tal punto la nostra cultura che per Lefebvre è “un fatto che si considera acquisito” visto la portata dell'estensione del tessuto urbano e la sua evidente concentrazione territoriale che hanno “fatto esplodere le città” (1973, p. 268). Partendo da queste osservazioni empirico-analitiche, Lefebvre coglie, con largo anticipo, due aspetti salienti del fenomeno urbano: la vastità e la complessità, due aspetti che rendono la corsa all'urbanizzazione una realtà globale. Un processo che dalla seconda metà del Novecento è diventato una delle principali forze trainanti della globalizzazione.

Una corsa all'urbanizzazione che prosegue a ritmi incessanti ancora oggi. Dall'esame delle dinamiche urbane per continenti (Fig. 1) possiamo osservare sia i trend di crescita pressoché continui (l'unica eccezione è rappresentata dall'Oceania), sia il forte avvicinamento - con percentuali di popolazione urbana al di sopra del 60% -

messo in atto dall'Asia e dall'Africa. In particolare, l'America del Nord¹ è una delle macroregioni mondiali fra le più urbanizzate così come l'Europa. Ma la vera e propria esplosione urbana si registra in Asia e in Africa, due continenti che partiti da percentuali di popolazione inurbata estremamente basse (infatti, nel 1950 soltanto 15 persone su 100 abitava nelle città) si sono rapidamente avvicinati alla soglia della transizione rurale-urbana.

Fig. 1 – Popolazione urbana, per macro aree geografiche (% sulla popolazione totale)



Fonte: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division: *World Urbanization Prospects, the 2011 Revision*, New York, 2012.

A fianco dell'industrializzazione un altro fattore che ha influito direttamente sulla crescita delle città è stato lo sviluppo nel settore dei trasporti, così incisivo e innovativo da poter parlare di “rivoluzione dei trasporti”; in particolare delle reti ferroviarie², di quelle stradali e più recentemente dei trasporti aerei.

(1) Negli Stati Uniti 82 residenti su 100 vivevano nelle aree urbane e in Europa 73 residenti su 100 (*World Urbanization Prospects, the 2011 Revision*, New York, 2012).

(2) Beaujeu-Garnier spiega come la costruzione della linea ferroviaria abbia determinato un rapido e notevole sviluppo delle città che attraversava. In proposito l'A. confronta le città

La mobilità aumenta seguendo direttrici geografiche, cioè gli assi di espansione dei nodi urbani in un processo continuo di sostituzione della distanza fisica con la distanza relativa, cioè relativa al tempo e al costo di percorrenza. In questo caso la prossimità è intesa come misura della distanza relativa tra i singoli nodi urbani presenti sul territorio alle diverse scale: locale-regionale-globale. Essa può essere adottata anche come criterio per cogliere le caratteristiche evolutive delle strutture urbane in relazione alle modalità di sviluppo delle reti di mobilità e di comunicazione.

Un esempio, può essere rappresentato dalle curve di popolamento delle città suddivise per macroregioni (Fig. 1) messe a confronto con la densità delle reti di mobilità che tiene conto delle reti stradali e ferroviarie al 2002 (Fig. 2). Emerge un legame diretto e univoco tra le due macroregioni storicamente più urbanizzate dell'Europa e del Nord America, con la densità e la lunghezza delle reti stradali e ferroviarie. Una riprova e una conferma che l'urbanizzazione rappresenta un processo fortemente territorializzante e che le direttrici della territorializzazione urbana seguono le regole della prossimità spaziale tra le maggiori aree urbanizzate del mondo.

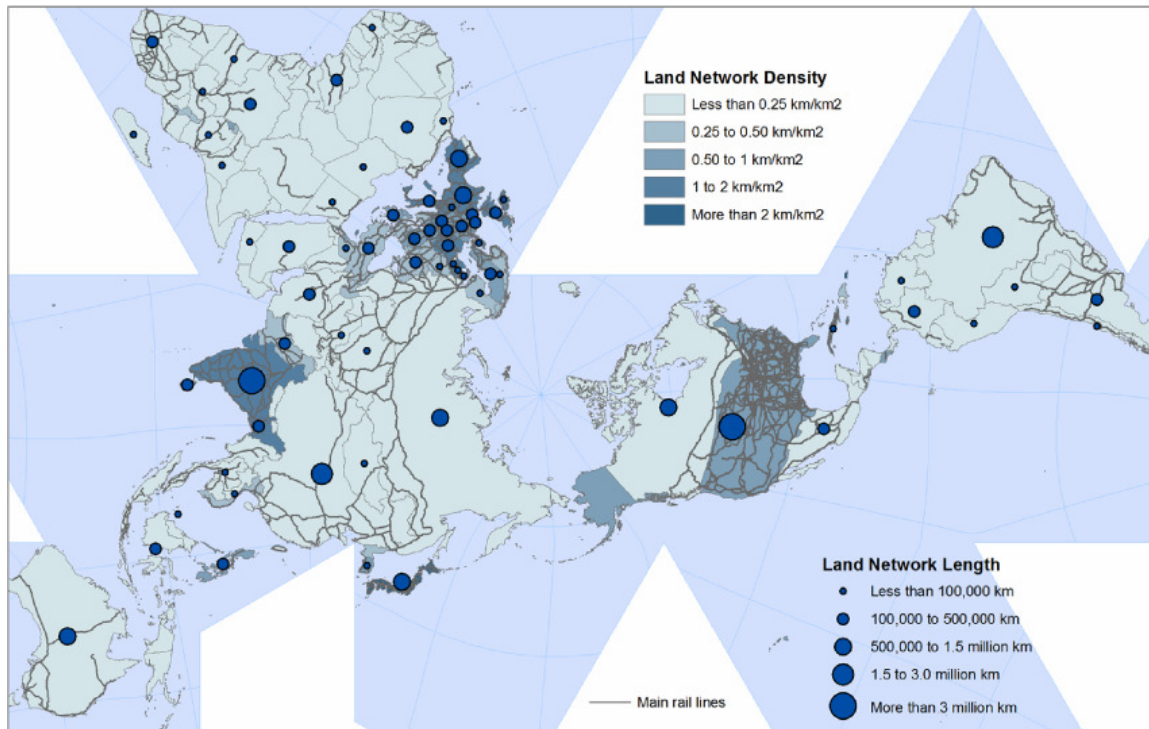
Le città sono sempre state fenomeni complessi, morfologicamente dinamici e storicamente stratificati ma da quando si è compiuta la transizione urbano-rurale, il termine e il concetto stesso di "città" ha in parte perso la sua forza esplicativa diventando un termine riduttivo per indicare la diffusione e la colonizzazione dell'ambiente da parte dei complessi e sempre più interconnessi paesaggi urbani che conquistano incessantemente con la loro caratteristica impronta urbana territori sempre più vasti³. I confini sono diventati invisibili, estesi e permeabili, con le zone di frangia, di commistione tra l'*urbs* e l'*ager* sempre più estese e pervasive. In questo contesto di diffusa urbanizzazione la prossimità ha giocato un ruolo fondamentale nell'orientare

francesi di Le Mans e di Alençon; entrambe nel 1830 avevano dimensioni ed economia simili, ma per la prima il passaggio della linea ferroviaria, dal 1853, ha significato un aumento di dimensioni tale che cento anni dopo la popolazione di Le Mans è di 145.000 abitanti, mentre quella di Alençon conta soltanto 30.380 abitanti.

(3) Amin e Thrift descrivono così l'avanzare dell'urbanizzazione: "...oggi il mondo urbano è una catena di aree metropolitane collegate fra loro da luoghi/corridoi di comunicazione.." in A. Amin e N. Thrift, *La Città*, Il Mulino, ed. italiana, 2005, pag. 17.

non soltanto la direzione della crescita urbana ma anche delle sue modalità: attorno ad un vasto nodo metropolitano oppure in forma reticolare secondo il modello policentrico.

Fig. 2 – Densità e lunghezza delle reti di trasporto mondiali, 2002



Fonte: www.peoplehofstra.edu

I modelli tipologici che può assumere nel tempo la forma urbana ad elevata densità-prossimità oppure ad elevata periurbanizzazione, così come la proiezione territoriale delle relazioni spaziali (reti, flussi) sono aspetti reciprocamente dipendenti che co-evolvono con tempi e modalità scandite spazialmente dai processi economici, sociali e politici. In altri termini, le funzioni e le relazioni mutano più rapidamente della forma fisica (struttura), anche perché nelle città entrano in gioco in maniera più chiara e visibile rispetto ad altre realtà territoriali due forze strutturali importanti: la massa, misurata dalla densità e dall'agglomerazione e i flussi, misurati dall'accessibilità e dalla mobilità.

Le principali trasformazioni urbane implicano anche un mutamento delle relazioni spaziali economiche sociali e culturali che si manifestano sul territorio urbano sotto forma di mutamenti nella percezione della prossimità. Questi cambiamenti possono

essere sintetizzati in tre fasi (o transizioni) ciascuno legato all'evolvere del concetto di prossimità:

1. le città come fenomeno spaziale decisamente raro, con un'area urbana segnata e racchiusa dalle mura di cinta. La prossimità in questa prima fase è essenzialmente interna al tessuto urbano, si tratta di più contiguità e di "vicinanza".
2. dalla rivoluzione industriale in poi le città si trasformano rapidamente e incessantemente crescendo verso forme decisamente più estese. In questa seconda fase le reti di relazioni si estendono geograficamente, si complessificano socialmente e questo si riflette nella prossimità interna (vicinanza) e nella prossimità esterna (lontananza), espressione della portata della sua apertura.
3. le città crescono e si espandono rapidamente, i confini tra città e campagna si annullano sempre di più: si studiano le aree metropolitane, le città-regione, le nebulose megalopolitane (Gottmann, 1990). E osservando il processo di crescita urbana a scala globale si è parlato anche di "ecumenopolis" (Doxiadis, 1966). In quest'ultima fase la prossimità urbana assume il fondamentale ruolo di incontro tra la dimensione locale e quella globale.

Queste transizioni possono essere lette anche come l'ampliarsi delle relazioni tra la città, le sua modalità di crescita e l'evoluzione del concetto di prossimità urbana: a partire da relazioni di breve raggio con un intorno preciso e contiguo (la "sua" campagna), ad aree sempre più vaste (sistemi urbani regionali e nazionali), fino a scala planetaria (le città globali). Le reti convergono sulle città, potenziandone la prossimità interna ed esterna secondo il criterio della convergenza spazio-tempo agevolando la massima accessibilità dei nodi urbani rispetto al resto del territorio.

4. CONCLUSIONI. - Nelle città gli effetti territoriali dell'agglomerazione e della prossimità si autoalimentano reciprocamente, governati dall'essere "spatial phenomenon" legati alla distanza. Le città addensano, attraggono, producono, diffondono, collegano: fluidità interna ed esterna, movimento e sistema di interconnessioni, si formano dense reti metaboliche attorno ad esse che si autoalimentano continuamente facendo dilatare il tessuto urbano come una grande rete.

Le città sono i luoghi dove la prossimità ne rappresenta l'essenza stessa, il carattere più saliente in virtù della contiguità spaziale e dell'agglomerazione; infatti, nelle città il concetto di prossimità può essere analizzato nelle sue multiple dimensioni: geografica, sociale, culturale, economica.

Fig. 3 – Intensità e diffusione delle reti urbane in Europa.



Fonte: www.nasa.gov

In questo contesto la prossimità geografica, gioca un ruolo decisivo nel permettere la formazione di un sistema complesso di interazioni che si regge su contrapposizioni duali: relazioni vicine/lontane, locali e globali; spazi fluidi/spazi densi; spazi aperti/chiusi; ordine/disordine; essere/divenire. Un equilibrio in continuo movimento alimentato dalle dense reti di interazione urbane che assicurano la necessaria fluidità interna ed esterna.

La prossimità favorisce la formazione di spazi duali ed è da queste relazioni contrapposte che si consolidano le relazioni di interdipendenza e che si attivano le forze del cambiamento (innovazioni). Nelle città è l'agglomerazione economica e sociale che genera prossimità e quest'ultima agisce come un facilitatore per la creatività, l'innovazione, la produzione di nuove forme e di nuove funzioni.

Le città rappresentano i nodi della convergenza spazio tempo, luoghi dove densità, prossimità e accessibilità sono espressi alla massima potenza. Il duplice vantaggio che caratterizza lo spazio urbano consiste infatti nell'interazione tra la struttura reticolare e l'agglomerazione nodale ed è su questo intreccio funzionale e sistemico che le città costruiscono economie di agglomerazione e geografie di prossimità. Questa convergenza economica e sociale fa confluire sulle città finanza, ricerca, cultura, creatività e la prossimità urbana ne favorisce e ne agevola proprio i caratteri salienti: la mutazione, lo scambio e la simbiosi.

L'idea stessa di città è inseparabile da quella di prossimità, di sistemi territoriali, complessi e, in altri termini, del concetto stesso di sviluppo territoriale.

BIBLIOGRAFIA

- AMIN A., THRIFT N., *La città*, il Mulino, ed. italiana, 2005.
- BAIROCH P., *Storia delle città*, Milano, Jaca Book, 1992.
- BEAUJEU-GARNIER J., *Trattato di geografia urbana*, Marsilio, Padova, 1970.
- BENJAMIN W, "Parigi capitale del XIX secolo", in *Opere complete*, Torino, Einaudi, 2000, vol. IX.
- CASTELLS M., *The Rise of the Network Society*, Oxford, Wiley Blackwell, 1996.
- CHRISTALLER W., *Le località centrali della Germania meridionale*, Milano, Franco Angeli Editore, 1980.
- CLAVAL P., *La logique des villes: essai d'urbanologie*, Paris, LITEC, 1981.
- DEMATTEIS G., LANZA C., *Le città del mondo: una geografia urbana*, Torino, Utet-Università, 2011.
- LEFEBVRE H., *Dal rurale all'urbano*, Guaraldi, 1973
- GEDDES P., *Cities in evolution*, London, Routledge/Thoemmes, 1998.
- GOTTMANN J., *Megalopoli*, Torino, Einaudi, 1970.
- GOTTMANN J., *La città invincibile*, Milano, Franco Angeli, 1988.
- GOTTMANN J., R. A. HARPER, *Since megalopolis: the urban writings of Jean Gottmann*, Baltimore/London, Johns Hopkins University Press, 1990.
- HALL P., PAIN K (eds), *The Policentric metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*, London, Earthscan Publications, 2006

- HERBERT D.T., THOMAS C.J., *Cities in Space: City as Place*, D. Fulton, U.K., 1990.
- MCKENZIE R.D., *La città*, 1925 (ed. ital. 1999).
- MUMFORD L., *La città nella storia*, Milano, Comunità, 1966.
- PACIONE M., *Urban Geography*, London, Routledge, 2001.
- PETSIMERIS P. (a cura di), *Le reti urbane tra decentramento e centralità*, Milano, FrancoAngeli, 1989.
- PINOL J.L., *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, Seuil, 2003.
- ROMEI P., “Reti urbane: agglomerazione, mobilità e sviluppo economico”, in F. Dini (a cura di), *Despecializzazione, rispecializzazione, autoriconoscimento*, Genova, Brigati, 2007.
- SASSEN S., *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino, 1997
- SCOTT A. J. (ed), *Global City-Regions*, Oxford, Oxford University Press, 2001
- SIMMEL G., *Filosofia del denaro*, Torino, Utet, 1984.
- TAYLOR P. J., *World City Network*, London, Routledge, 2004.
- TOSCHI U., *La città*, Torino, Einaudi, 1966.
- UNITED NATION, *World Urbanization Prospects, the 2011 Revision*, New York, 2012.
- www.worldbank.org
- www.nasa.gov
- www.peoplehofstra.edu

Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa, Università degli Studi di Firenze

IL VALORE DELLA PROSSIMITÀ NELLA CREATIVITÀ PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO*

1. LE DIMENSIONI DELLA PROSSIMITÀ “NEI” TERRITORI CREATIVI. – Analizzando l’evoluzione del concetto di prossimità nella vasta letteratura - comprendente anche quei contributi con approcci teorici e metodologie differenti tesi ad utilizzare la locuzione senza definirla - si è notato che il poliformismo ha assunto a volte un carattere inopportuno. In una prospettiva di sintesi, la prossimità è una nozione non soltanto geografica ma anche qualitativa (1), nel senso che rivela una certa tipologia relazionale, materiale e umana, e costruisce il quadro nel quale le esternalità spaziali fanno sentire i loro effetti. E’ opportuno precisare che in questo lavoro il termine prossimità si riferisce a due dimensioni: geografica, che include la prossimità fisica (ossia la distanza naturale tra gli attori di un territorio), e relazionale.

Questa interpretazione applicata ai territori creativi nasce dalla sintesi di tre filoni paralleli: il contributo di Camagni (2009) sul capitale relazionale, quello di Florida (2003) sulla classe creativa, quello di Scott (2000) sul territorio come incubatore di sistemi creativi. Negli anni Novanta, grazie al geografo economico britannico Hudson (1998), si delineava il convincimento che le strutture sociali, gli assetti cognitivi e la cultura sono alla base del successo di una regione, che aumenta dove le connessioni all’interno dei *network* (2) sono più cooperative e basate sulla fiducia. Studi successivi

* Il paragrafo 1 è stato redatto da Germana Citarella e il paragrafo 2 da Monica Maglio.

(1) Bailly (1998) riconosce nella prossimità la condizione per attenuare le distanze sociali, economiche e culturali, al fine di ridurre le tensioni e massimizzare le interazioni tra gli attori territoriali.

(2) La nozione di *network* è un concetto fondamentale dell’indagine sociologica: infatti, la struttura sociale può essere interpretata come una rete di individui che formano specifiche configurazioni relazionali caratterizzate da reciproche interdipendenze. L’applicazione degli studi di rete ai rapporti sociali, che sussistono all’interno di un determinato territorio, consente di descrivere la molteplicità delle connessioni che si instaurano tra i diversi soggetti, nonché il ruolo di questi legami nelle dinamiche evolutive della società nel suo complesso. Tale interpretazione scientifica aiuta a riconoscere nella rete lo strumento per una visualizzazione concreta della prossimità geografica e relazionale.

hanno rilevato che le economie locali più competitive, volte alla valorizzazione del settore culturale/creativo, si avvalgono del capitale sociale, basato su cooperazione, fiducia, e capacità di fare rete, ma sicuramente in una visione meno deterministica di quella di Putnam (1993) e arricchita dalla componente legata all'azione volontaristica degli individui e quindi al capitale relazionale, inteso come l'insieme delle relazioni di prossimità, che unificano ed integrano fra loro un sistema locale di produzione e che generano dinamiche di apprendimento collettivo (Camagni, 1991). A questo punto è cruciale comprendere il ruolo ricoperto dalle infrastrutture materiali e immateriali (come percorsi formativi e di sviluppo delle professionalità, servizi creativi e luoghi di incontro) per attrarre individui con conoscenze e capacità migliori (ossia i talenti), consapevoli dell'opportunità di cogliere il valore della prossimità geografica. E' facilmente intuibile come quest'ultima permetta di conseguire i benefici tipicamente associati alle economie di agglomerazione, ai meccanismi di coordinamento, alla formazione di capitale di fiducia, di socializzazione, di motivazione e di cooperazione. A ciò si aggiungono alcune specificità, legate alla natura sociale dei prodotti dei settori artistico-culturali, che giustificano la tendenza a co-localizzarsi e determinano delle conseguenze sull'intero sistema produttivo e di organizzazione del lavoro. Essi carichi di contenuti informativi e significati simbolici, tipici delle industrie culturali/creative, sono sensibili all'influenza dell'ambiente geografico e del *milieu* creativo. Inoltre, poiché questo tipo di industria è caratterizzato da strutture organizzative di durata limitata a quella del progetto, il reperimento di un'ampia varietà di risorse e competenze in tempi e a costi ridotti è facilitato dalla prossimità geografica a densi mercati di lavoro fortemente localizzati rispetto all'impiego di transazioni trans-locali. In questo modo gli attori all'interno del distretto creativo beneficiano di una flessibilità indispensabile per un settore connotato da rapidi cambiamenti dei consumatori, elevata incertezza e grandi pressioni del mercato globale. Un altro ordine di fattori riguarda i vantaggi derivanti dalla prossimità geografica ad alcuni luoghi, come le città metropolitane: gli individui che si occupano di attività creative vengono attratti dalle molteplici offerte di iniziative culturali, istituzioni, ed eventi, nonché dalle opportunità professionali; ciò, a sua volta, incrementa la capacità del territorio di richiamare turisti ed altri creativi ma, allo stesso tempo, garantisce un ricambio dei soggetti coinvolti, di idee e stili, e l'introduzione di innovazione. In altri termini, il distretto creativo, da un lato, funge da area di

gravitazione e, dall'altro, evita la distorsione del *lock-in*. La complessa interazione tra tutti gli attori del distretto, grazie alla prossimità geografica e relazionale, stimola la creazione di una particolare atmosfera che rende i prodotti culturali/creativi distinguibili da quelli provenienti da altre località, fornendo la base per la differenziazione e l'ottenimento di un vantaggio competitivo. Quanto descritto è, sicuramente, più facile che si implementi nel distretto creativo piuttosto che in quello industriale, a causa del carattere geograficamente determinato della cultura. Prossimità geografica e prossimità relazionale, dunque, per il settore culturale/creativo rivestono ancora molta importanza; esse, secondo un approccio dinamico, possono svilupparsi, rinforzarsi o sostituirsi vicendevolmente, ma non possono mai scomparire. D'altronde, per affermarsi un cluster culturale/creativo, percepito come autentico rispetto al contesto geografico e sociale, deve derivare dalla combinazione spontanea e contingente di dinamiche *place-based*: occorre valorizzare un *humus* creativo endogeno e preesistente. In caso contrario, l'isolata organizzazione di eventi o festival oppure la promozione di una nuova immagine associata al territorio rischierebbe di risultare un inutile dispendio di risorse pubbliche.

Si affievolisce, se non appare del tutto fallace, l'idea che l'immaterialità della cultura e della creatività finisca per produrre l'a-geograficità delle scelte ubicazionali dei distretti. Il mito dell'indifferenza localizzativa non regge. Nella geografia della creatività, indagata di recente da Dansero e Vanolo (2012) per la realtà piemontese, neanche le strutture relazionali, derivanti ad esempio dalla diffusione nella società dell'ICT, sono in grado di ampliare la gamma delle possibili scelte insediative, per la necessità di altri fattori come il "locale".

2. LE DIMENSIONI DELLA PROSSIMITÀ "PER" I TERRITORI CREATIVI. - La revisione della letteratura internazionale e interdisciplinare, volta ad individuare i *driver* per implementare politiche pubbliche efficaci nella creazione dei presupposti per il sostegno alla creatività (3), ha confermato l'importanza della prossimità geografica e relazionale, poiché rappresentano le due condizioni permissive "inscindibili" per lo sviluppo di

(3) Si fa riferimento a tre insiemi: un'offerta culturale vasta e variegata con la presenza di ambienti vivaci e stimolanti ed elevati livelli di diversità; la concentrazione di soggetti depositari di tradizioni specifiche in grado di esprimere autenticità e di favorire dinamiche relazionali sia per lo scambio di informazioni sia per l'attrazione di attori esterni; le caratteristiche e le modalità di implementazione delle politiche pubbliche.

alcune regioni. In controtendenza con alcuni studiosi che ritengono la prossimità uno strumento datato e fin troppo impiegato nell'analisi spaziale, si afferma che l'interrelazione dei due aspetti di questa categoria concettuale della geografia economico-politica conferisce un maggiore valore agli stessi strumenti, rispetto a quando sono considerati singolarmente.

Le misure da adottare per rafforzare la prossimità sicuramente devono sostenere il coordinamento delle azioni dei molteplici soggetti locali e la creazione di infrastrutture materiali e immateriali, utili a percepire un'atmosfera di marshalliana memoria (costituita, ad esempio, da un patrimonio di competenze in grado di facilitare processi di produzione e scambio di conoscenze) e a incrementare la capacità di attrazione di un luogo nei confronti di talenti e investimenti provenienti da varie aree geografiche, al punto da rendere i suoi prodotti distinguibili da quelli di altra provenienza e fornire la base per la differenziazione e l'ottenimento di un vantaggio competitivo. Inoltre, è opinione diffusa che le politiche pubbliche per essere efficaci devono sviluppare, in particolare, assetti istituzionali che favoriscano la fornitura di servizi generali, lo scambio di informazioni, apprendimento e trasferimento di competenze, l'instaurazione di un clima di fiducia e collaborazione.

In ogni caso, coerentemente con le considerazioni precedenti, che enfatizzano un approccio di intervento *bottom-up*, vi è un prerequisito che deve essere considerato già nella fase di implementazione delle suddette politiche. Un territorio creativo, per diventare depositario di conoscenze contestuali, difficili da riprodurre in luoghi differenti, deve fondare il suo modello sul coinvolgimento delle comunità locali. Quando queste ultime prendono parte alla formulazione delle prospettive di crescita basate sull'autenticità, i risultati sono tangibili e più duraturi, perché non vi è una frattura tra chi programma e coloro che vi partecipano; diversamente, l'assenza di condivisione della titolarità progettuale nell'approccio contemporaneo del sostegno alla creatività ne impedisce originalità, credibilità e sostenibilità di lungo periodo. Pertanto, il primo attore su cui puntare per intensificare la prossimità relazionale è la popolazione del luogo, che rappresenta il capitale sociale e, nella prospettiva critica all'approccio deterministico di Putnam (1993), ha la capacità di incrementarlo, valorizzando il patrimonio relazionale collettivo, fino a farlo diventare risorsa economica produttiva.

Atteso che la creatività, in senso esteso dal punto di vista delle sue applicazioni (4), rappresenta un elemento fondante per la competitività delle imprese e dei territori e che la prossimità può facilitarla, l'analisi delle *best practice* (5) ha costituito un punto fondamentale del presente contributo ed ha avvalorato la tesi che lo sviluppo locale è determinato dalla presenza di *network* di comunicazioni, più cooperative, basate sulla fiducia, in quanto consente il miglioramento di processi di apprendimento e di innovazione e l'individuazione di vantaggi competitivi sui quali costruire il successo economico. In queste realtà, ogni attore dell'economia creativa, consapevole della complessità del suo ruolo, ha preso coscienza che la forza deriva dalla costruzione di una forte interazione con tutti gli altri soggetti che compongono il territorio creativo.

Le industrie culturali, sempre più percepite come una nuova opportunità per stimolare il mercato del lavoro e lo sviluppo regionale, di fatto, non in tutte le realtà sono state in grado di soddisfare le aspettative riposte da accademici e *leader* politici. Un esempio è offerto dalla Campania, in cui – pur riconoscendo la presenza di un tessuto di piccole e medie città, nonché di un *humus* endogeno, ossia una base potenziale per la costruzione di alcuni distretti creativi, costituiti da ingenti patrimoni storico-artistici, tradizioni locali, valori autentici - una combinazione di condizioni storiche, economiche e socio-culturali (6) ha impedito di poter contare sulla dimensione relazionale e di diffondere l'economia creativa: oltre ad un percorso storico generatore di effetti di *path dependency*, l'esiguità di capitale sociale, la rarità e la fragilità delle reti personali, la difficoltà di condividere linguaggi e codici comuni, la scarsa fiducia costituiscono le barriere al processo di sviluppo.

Seguendo la classificazione dei settori creativi proposta nel Libro Bianco sulla Creatività, la Campania presenta un discreto peso economico in alcuni di essi, ed in particolare nella “cultura materiale” con l'industria del gusto, la moda, e l'artigianato (7), ma salvando pochi casi, la contiguità territoriale non si è accompagnata alla

(4) Negli ultimi dieci anni sono nati differenti filoni di ricerca sul tema, in quanto economisti, geografi, sociologi e aziendalisti hanno indagato la creatività come capacità di produrre idee nuove, come ramo in cui operano industrie e servizi e, ancora, come *asset* strategico per la competitività di un territorio.

(5) L'analisi delle *best practice* ha riguardato i casi del Piemonte, dell'Emilia Romagna, del Nord-Est d'Italia.

(6) Le cause della depressione economica del Mezzogiorno sono state definite da Becattini (1990) “una matassa molto aggrovigliata”.

(7) Soprattutto per questo ultimo aggregato, accanto all'esperienza del Tarì, si segnala quelle del Polo della Qualità e di OroMare, orientate alla creazione di luoghi adatti allo sviluppo della creatività, nonché del corallo di Torre del Greco e delle sete di San Leucio, due borghi antichi (Izzo, 2006).

prossimità relazionale. La formazione di un distretto non sempre è stato il risultato di un processo pianificato, quanto piuttosto l'esito di un coacervo di occasioni di coordinare attività complementari e di costruire un linguaggio condiviso, che impone un ripensamento delle strategie competitive adottate. Paradossalmente, secoli di storia non hanno generato un'identità forte, il sapere e le tradizioni locali non si sono trasformate in senso di appartenenza.

In conclusione, se da un lato la recente letteratura offre alcune evidenze in cui i sistemi creativi sono stati considerati il volano per lo sviluppo anche di piccole realtà geografiche, ve ne sono altre che testimoniano quanto la creatività non rappresenti un vantaggio competitivo a causa della debole struttura relazionale del contesto di riferimento e di politiche pubbliche inadeguate.

BIBLIOGRAFIA

BAILLY A., *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Colin, 1998.

BECATTINI G., «Industrializzazione e risanamento civile nel Mezzogiorno», *Il Ponte*, XLVI, 1990, n. 6, pp. 50-56.

CAMAGNI R., «Per un concetto di capitale territoriale», in BORRI D. e FERLAINO F. (a cura di), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni*, Milano, Franco Angeli, 2009, pp. 66-90.

CAMAGNI R., «Technological change, uncertainty and innovation networks: towards a dynamic theory of economic space», in CAMAGNI R. (a cura di), *Innovation networks: spatial perspectives*, London, Belhaven, 1991, pp. 121-144.

DANSERO E. e VANOLO A., *Geografie della creatività*, in BETARCCHINI E. e SANTAGATA W. (a cura di), *Atmosfera creativa. Un modello di sviluppo sostenibile per il Piemonte fondato su cultura e creatività*, Bologna, Il Mulino, 2012, pp. 91-110.

FLORIDA R., *L'ascesa delle classe creativa*, Milano, Mondadori, 2003.

HUDSON R., «What makes economically successful regions in Europe successful? Implications for transferring success from West to East», *SEI Working Paper*, 1998, n. 27.

IZZO F., «Reti, cluster e processi di innovazione: il caso della Campania», in IZZO F. e RICCIARDI A. (a cura di), *Relazioni di cooperazione e reti di imprese*, Milano, Franco Angeli, 2006, pp. 111-284.

PUTNAM R., *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*, Princeton, Princeton University Press, 1993.

SCOTT A.J., *The Cultural Economy of Cities*, SAGE, Londra, 2000.

Salerno, Dipartimento di Diritto Pubblico e Teoria delle Istituzioni, Università;
gcitarella@unisa.it

Salerno, Dipartimento di Studi e Ricerche Aziendali, Università; mmaglio@unisa.it

RIASSUNTO: *Il valore della prossimità nella creatività per lo sviluppo del territorio.* - Nell'era concettuale, indagare il concetto di prossimità può sembrare fuori luogo, ma è proprio in questo contesto temporale che assume un notevole interesse scientifico: quando si sceglie di puntare sulla creatività come leva per lo sviluppo, un territorio e i suoi attori, attraverso le loro relazioni, costituiscono il capitale necessario per elevare il grado di competitività. La prossimità, pertanto, non scompare, semplicemente vi si adegua, così da valorizzare accanto a quella geografica, la dimensione relazionale.

SUMMARY: *The creative value of proximity for territory development.* - In conceptual times, investigating proximity as a concept might seem unusual. However, it is in such a temporal context that the concept takes on remarkable scientific interest. When creativity is selected as a lever for development, a territory and its actors through their relations constitute the capital necessary for increasing the range of competitiveness. Proximity as such, therefore does not disappear, it merely adapts, thus enhancing, together with geographical proximity, its relational dimension.

STUDIO PER UNA CARATTERIZZAZIONE DEL POLICENTRISMO
TRA PROSSIMITA' FISICA E ATTRIBUTI RELAZIONALI IN
ALCUNE AREE URBANE ITALIANE

1. INTRODUZIONE. – Conformemente all'obiettivo della ricerca che si prefigge una valutazione dei modelli insediativi di alcune delle aree metropolitane italiane, si è scelto di approfondire l'analisi dei dati rispetto ai sistemi locali del lavoro.

La particolarità dell'area metropolitana è di presentare dei salti, delle soluzioni di continuità. Tale cambiamento inserisce dei gradi di libertà alla prossimità. La misurazione dei rapporti funzionali d'interrelazione e di scambio tra le diverse attività insediate nell'ambito metropolitano, che è vasto per definizione, coinvolge, dunque, anche discontinuità con presenza di terreni agricoli o liberi.

Il campo di indagine diviene quello della ricerca dell'organizzazione di un'area metropolitana chiedendosi quali possono essere le traiettorie di sviluppo auspicabili in tema di sostenibilità e competitività. Le soluzioni proposte, come è noto, sono quelle raccomandate dai progetti ESPON sul policentrismo quale organizzazione capace di contenimento degli effetti di sprawl e soprattutto capace di creare sviluppi equipotenziali e dunque di innescare coesione territoriale.

Nel lavoro, assunto come spazio proprio dell'area metropolitana quello corrispondente al suo sistema locale del lavoro, si è effettuata inizialmente un'analisi rispetto a quelli che l'ISTAT individua come i sistemi locali del lavoro dei grandi comuni: Torino, Milano, Genova, Venezia, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Catania. Il sistema del messinese, pur se appartenente ai grandi comuni, non è stato incluso nell'analisi per l'indisponibilità dei dati. Si ricorda, inoltre che la legge n° 142 del 1990 indicava come città metropolitane anche Trieste, Cagliari e

(1) Sono da attribuirsi al Dott. Pierpaolo Napolitano l'elaborazione delle carte presentate e il lavoro di preparazione dei dati.

Reggio Calabria che però non ricadono nei Sistemi locali del lavoro dei Grandi Comuni Istat 2001.

Il presente contributo, sulla base di quanto esposto, cerca, attraverso i dati di copertura del suolo, le possibili regolarità nell'organizzazione delle aree metropolitane e, nella lettura delle differenze, vuole individuare i caratteri delle sue diverse nature: quella monocentrica e quella policentrica. Dalla individuazione di tali modelli si è voluto, inoltre, indagare sull'esistenza di possibili traiettorie di evoluzione della forma urbana. L'uso delle banche dati Corine Land Cover al 1990, 2000 e 2006 viene usato sugli stessi areali con lo scopo di individuare possibili manifestazioni di tali tendenze.

2. STUDIO DELLA COPERTURA DEL SUOLO DEI 12 SISTEMI LOCALI DEL LAVORO DEI GRANDI COMUNI. – I dati di Urban Atlas individuano 20 tipologie di copertura del suolo, dalle quali si sono effettuati 5 gruppi: lo spazio residenziale; quello non residenziale; il sistema delle infrastrutture; quello delle aree del verde dello sport e dello svago urbano; i territori ricadenti in quelli agricoli, forestale e delle acque.

L'osservazione iniziale dei dati mostra come i processi che guidano l'agglomerazione nelle "piccole città" presentino uno stesso andamento rispetto a quelle di maggiore dimensione (M.Batty, pp 769, 2008). La spiegazione è insita nella natura stessa della città che si organizza per facilitare la divisione del lavoro e generare economie di scala mostrando, dunque, un andamento regolare tra dimensione e forma. Il quesito o chiave di lettura, dunque, è la ricerca di un legame bidirezionale forma/funzione o per meglio dire forma/organizzazione, che possa essere evidenziato dalla struttura stessa del dato di copertura. Lo studio ha esaminato, a questo scopo, le incidenze delle superfici dei SLL dei grandi comuni ripartiti tra area del comune centrale e area dei comuni "satelliti"(2).

2.1 *Le strutture delle aree nei Sistemi dei Grandi Comuni.* – I dati sulla copertura del suolo del data base Urban Atlas sono stati raggruppati sia per i sistemi locali del lavoro che per i comuni centrali corrispondenti, identificando le due componenti: comune centrale e comuni satelliti.

(2) Si è volutamente cercato un termine asettico, si vuole solo nominare l'oggetto di studio per differenziarlo e non entrare nel merito delle definizioni.

Dalla ripartizione areale ottenuta si è effettuato un confronto che ha mostrato una corrispondenza inversa tra le dimensioni della superfici dei due areali considerati: ad una grande superficie del comune centrale è correlata una minore superficie dei satelliti e viceversa (Fig. 1).

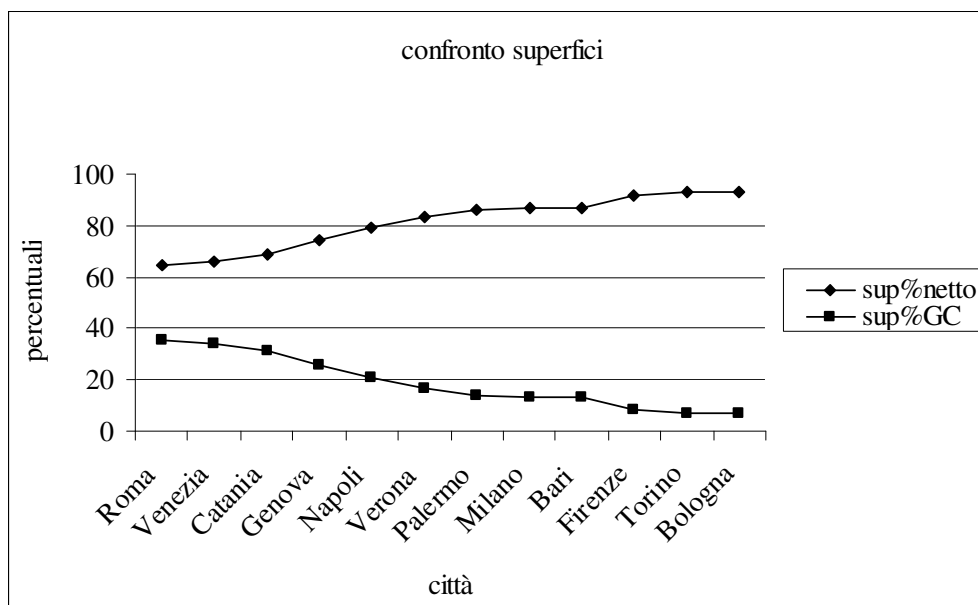


Fig. 1 – Confronto tra superfici dei comuni centrali e dei comuni satelliti dei SLL

Fonte: elaborazione su dati U.A.

Attraverso il calcolo delle incidenze (Tab.I), rapporto tra le percentuali delle superfici dei comuni satelliti rispetto a quelle dei comuni centrali, è possibile misurare di quanto, in ognuno dei sistemi, il territorio dei satelliti sia maggiore rispetto alla superficie del comune centrale. Al crescere dell'indice corrisponde una strutturazione policentrica. Se questo risultato può sembrare indotto dalle caratteristiche insite nella definizione dei SLL, poiché le parti sono state calcolate come percentuale della superficie totale e dunque la loro somma è pari a cento, si ha la stessa rispondenza anche guardando i valori assoluti, dove, la superficie totale dei sistemi locali del lavoro presentano importanti variazioni.

Questa osservazione, dunque, non sembra semplicemente legata alla struttura sottostante la costruzione dei sistemi locali del lavoro: basati sui criteri di auto contenimento, contiguità e spostamento di pendolarismo. Le distanze, infatti, non spiegano in modo univoco l'andamento presentato. Per sottolineare questo aspetto si è

ipotizzata la circolarità dell'area del sistema locale del lavoro e del comune centrale e, nella terza colonna della tabella, sono riportati gli ipotetici raggi di distanza tra confine dell'area del comune centrale e confine del sistema locale.

Tab. I- INCIDENZA DEI COMUNI CENTRALI RISPETTO AI COMUNI SATELLITI E RAGGIO DI DISTANZA MEDIO

Nomi	supS/sup	Km Δ
		raggio
Roma	1,80	24,66
Venezia	1,92	14,45
Catania	2,23	10,74
Genova	2,85	14,89
Napoli	3,79	12,94
Verona	5,07	21,89
Palermo	6,36	21,69
Milano	6,40	23,23
Bari	6,72	19,13
Firenze	11,34	25,42
Torino	13,45	31,94
Bologna	13,54	33,38

Fonte: elaborazione dati Urban Atlas

Attraverso la lettura di queste due misure è possibile asserire che si manifestano sistemi tanto più policentrici quanto minore è la dimensione del sistema centrale e quanto maggiore è l'incidenza di comuni satelliti e dunque maggiore il raggio di percorrenza. Si può considerare questo come un primo risultato sulla individuazione di aree metropolitane policentriche prendendo come emblematici i valori ottenuti per Bologna e Torino, ... risalendo la tabella fino a Verona.

3. ANALISI DIACRONICA. – I dati Urban Atlas forniscono le informazioni sull'uso e la copertura di suolo urbano (riferito alle Large Urban Zone) al 2006, il superamento di tale staticità è per ora parzialmente mitigabile con l'integrazione contenuta nelle

banche dati CLC 1990, 2000, 2006, da cui U.A. trae la nomenclatura delle classificazioni di uso e copertura del suolo.

Tab. II –INCIDENZA DELLE COMPONENTI DI COPERTURA DEL SUOLO

Regioni	In 90 - 00 /90	Spw 90- 00 /00	inf 90-00 /90	In 00- 06 /06	Spw 00-06 /06	inf 00- 06/00
Lazio	0,007	0,02	0,02	0,013	0,01	0,03
Abruzzo	0,000	0,06	0,08	0,005	0,00	0,02
Molise	0,005	0,02	0,04	0,007	0,04	0,03
Calabria	0,003	0,09	0,07	0,015	0,01	0,05
Campania	0,000	0,03	0,01	0,001	0,01	0,01
Basilicata	0,005	0,05	0,12	0,006	0,01	0,05
Puglia	0,001	0,01	0,00	0,004	0,01	0,03
Bolzano	0,002	0,04	0,01	0,000	0,01	0,01
Trento	0,003	0,08	0,01	0,000	0,00	0,00
Emilia	0,001	0,06	0,05	0,005	0,01	0,04
Friuli	0,001	0,05	0,02	0,004	0,00	0,02
Veneto	0,000	0,02	0,02	0,008	0,01	0,03
Liguria	0,000	0,00	0,00	0,001	0,00	0,01
Lombardi	0,000	0,01	0,01	0,002	0,01	0,02
Piemonte	0,001	0,06	0,03	0,003	0,00	0,03
V.Aosta	0,015	0,27	0,01	0,000	0,00	0,00
Marche	0,000	0,00	0,00	0,000	0,00	0,01
Toscana	0,001	0,06	0,04	0,010	0,01	0,03
Umbria	0,000	0,03	0,02	0,002	0,00	0,02
Sardegna	0,001	0,17	0,05	0,003	0,01	0,02
Sicilia	0,000	0,01	0,01	0,005	0,01	0,01
Italia	0,001	0,04	0,03	0,005	0,01	0,02

Fonte: elaborazione dati Corine Land Cover

La banca dati Corine presenta un sistema di nomenclatura che si articola su tre livelli, in particolare la ricerca si è focalizzata sulla classificazione delle superfici artificiali valutandone i cambiamenti nei tre periodi di rilevamento e concentrando l'attenzione sui livelli identificati da Corine come: LCF1 gestione delle aree urbane; LCF2 Sprawl delle aree urbane residenziali, LCF3 Sprawl delle infrastrutture e di aree a vocazione economica. I cambiamenti registrati si rivolgono a tutte le aree considerate urbane delle regioni, conseguentemente solo in parte tali valori sono da attribuire ai sistemi del lavoro dei grandi comuni. Risulta comunque interessante usare la cartografia fornita da CLC poiché scavalca il limite della dimensione amministrativa: la base è la situazione registrata al 1990. Tutto quello che avviene all'interno di ciò che allora era considerato area urbana viene classificato come cambiamento interno alla città, il resto è considerato come sprawl. Sui dati presentati è stata calcolata l'incidenza della copertura di suolo nelle varie componenti negli intervalli di tempo (Tab.II). Una interessante osservazione riguarda la forte differenza tra la consistenza di copertura considerata interna alle aree urbane e la copertura per uso residenziale esterna all'area urbana. Nel decennio che va dagli anni novanta al duemila si registra infatti una robusta "sprawlizzazione", fenomeno mitigato nel periodo successivo.

L'analisi qualitativa è stata effettuata attraverso una georeferenziazione dei cambiamenti interni e di sprawl rispetto ai due intervalli di tempo. Nel lavoro si riporta lo studio del sistema di Roma.

3.1 *Classificazione qualitativa di alcuni sistemi insediativi.* – Le coperture CLC sono costituite esclusivamente da poligoni e il database dei cambiamenti è stato realizzato attraverso la fotointerpretazione. Nella cartografia presentata, dunque, la proiezione di partenza è l'edificato al 1990, territori urbanizzati così come definiti dal primo livello della legenda CLC: superfici artificiali(3). Tale proiezione, rappresentata dalla linea dei contorni dell'edificato nelle figure presentate, prescinde dai confini

(3) Sotto-classi al terzo livello della categoria 1 "Superfici Artificiali"

Codice	Descrizione	Codice	Descrizione
1.1.1	Zone urb. a tessuto continuo	1.3.1	Aree estrattive
1.1.2	Zone urb. a tessuto discontinuo e rado	1.3.2	Discariche
1.2.1	Aree industriali e commerciali	1.3.3	Cantieri
1.2.2	Reti stradali, ferroviarie infrastrutture tec.	1.4.1	Aree verdi Urbane
1.2.3	Aree portuali	1.4.2	Aree ricreative e sportive
1.2.4	Aereoporti		

amministrativi e permette allo sguardo di cogliere la forma delle aree urbane svincolate dal perimetro amministrativo e assecondando l'idea innata della continuità e prossimità come forma della città, la presenza di nodi di tratti discontinui e il loro diverso diametro, così come il posizionamento suggeriscono una classificazione che muova da sistemi sprawlizzati verso quelli più propriamente policentrici o monocentrici. Rimane sottinteso tutto il portato della morfologia del territorio, della rete infrastrutturale esistente, della path -dependence in quelle che sono le raffigurazioni presentate. In questa prima fase di analisi si tenta una valutazione sul rapporto forma e funzione in un paradosso che si esprime tra ordine e complementarità nel presupposto di una possibile diversa lettura dell'ordinamento spaziale per superare il dualismo centro-periferia.

L'area metropolitana di Roma (Fig. 2) è distinta per i due intervalli considerati: Fig. 2 A) registra i cambiamenti intervenuti nell'intervallo di tempo tra il 1990 il 2000; nella parte B quelli occorsi tra il 2000 e il 2006. Il noto sistema monocentrico, presente già al 1990, è corredato da delle formazioni dettate dal così detto fenomeno dell'esplosione urbana (Indovina, 2005). La presenza di snodi che orbitano, quali quello di Fiumicino, in un anello ben più ampio del consolidato, sembrano anticipare lo sviluppo di poli alternativi e di conurbazioni legate a per lo più allo sprawl indotto dall'infittimento dell'edificato lungo vie di comunicazione. L'analisi sui cambiamenti intervenuti permette alcune considerazioni. E' interessante partire dal valore riportato nell'incidenza delle componenti di copertura del suolo nel Lazio rispetto alle variazioni intervenute all'interno delle aree urbane nei due intervalli di tempo, 1990-2000 e 2000-2006, che presenta rispettivamente i valore 0,007 e 0,01 (cfr.tabellaII). Nel primo decennio l'esigua "crescita" della copertura artificiale all'interno delle aree urbane è collegata ai fenomeni di crescita delle aree extra urbane (ad es. per il Lazio riporta il valore dello 0,02). Viene dunque assecondato un processo di cambiamento dei territori modellati artificialmente ex novo. Osservando la carta di Roma rispetto al primo periodo (A) sono visibili alcuni di questi interventi che, come accennato, hanno interessato un'area più vasta con micro interventi ad ampia dispersione. Nel secondo periodo è ben evidente, invece, il sensibile aumento nelle aree già modellate artificialmente mostrando una copertura maggiormente maculata nei pressi dell'area metropolitana.

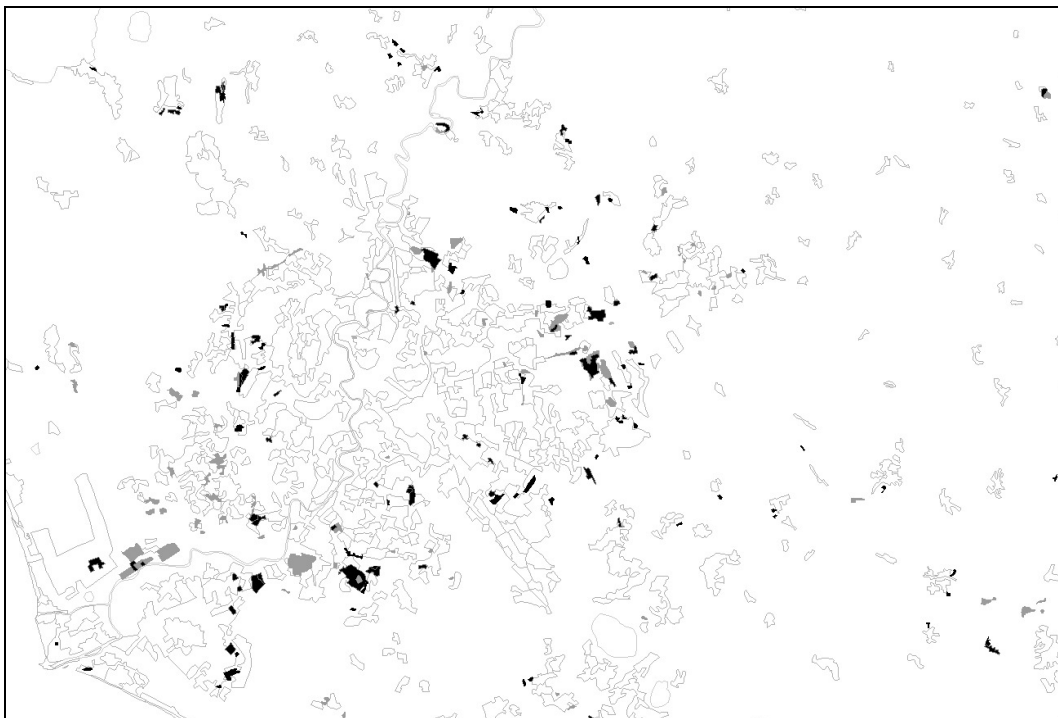
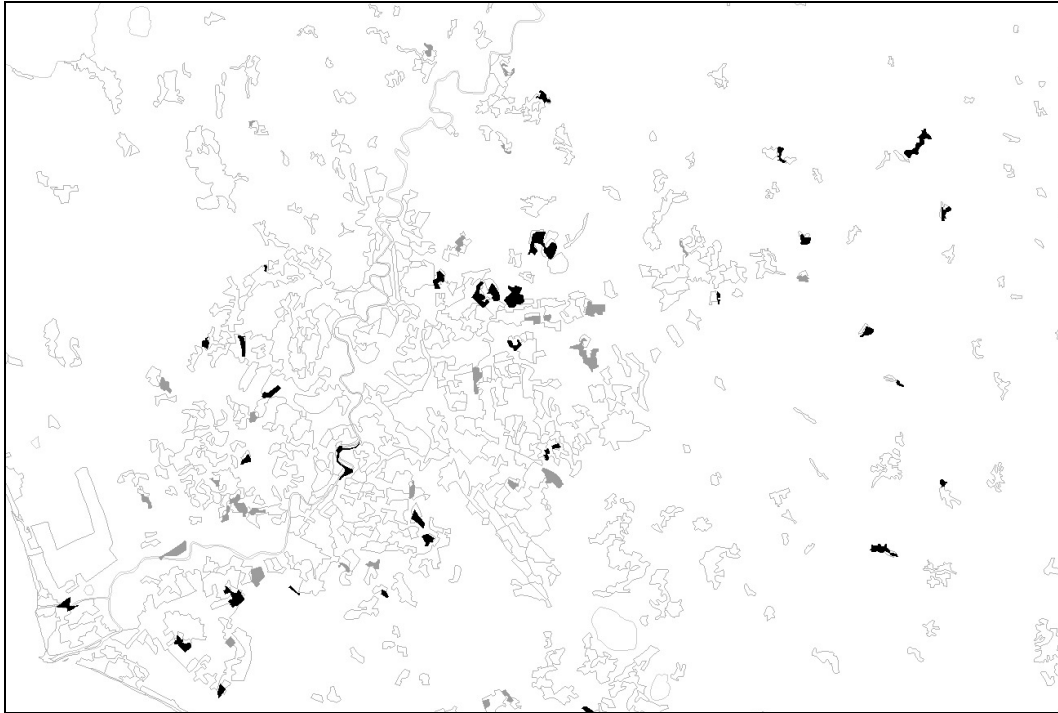


Fig. 2 –Roma(4) :Variazioni delle Superfici Artificiali nei due Intervalli 1990-2000(A);
2000-2006 (B)

(4)Legenda cartografia:

- gestione delle aree urbane e sprawl delle aree residenziali
- sprawl delle infrastrutture e di aree a vocazione economica

Fonte: elaborazione su dati CLC

E' possibile supporre una forte tendenza al consolidamento di molte aree che si identificano con la "città", sono interne ad essa pur essendo evidente la discontinuità esistente dalla città storica.

4. CONCLUSIONI – Il presente lavoro suggerisce le difficoltà nel trovare sistemi di indicatori che sintetizzino e misurino quello che una carta geografica esprime e che il lettore intimamente percepisce e valuta grazie alla rappresentazione della disposizione degli oggetti osservati nello spazio. Lo sforzo nel cercare livelli di omogeneità dei valori delle variabili per effettuare delle oggettive classificazioni è però essenziale per effettuare paragoni che abbiano una base di scientificità. I dati e le analisi effettuate sono il risultato di una prima parte del lavoro di ricerca che sarà approfondito inserendo anche indicatori socio economici e di densità per qualificare anche in tale ottica le tipologie di copertura del suolo. Queste valutazioni sono essenziali per individuare i "punti" delle aree metropolitane che possano essere suscettibili di attenzione da parte delle politiche di pianificazione del territorio, l'insediamento diffuso, infatti, crea e rievoca addensamenti e prossimità, sistemi di cooperazione orizzontale tra città e potenziali di integrazione (per Roma si può parlare dell'asse Tivoli- Guidonia e Fiumicino- Ostia). Questo potenziale è la base sulla quale poggia la visione europea delle regioni metropolitane urbano-rurali sulla quale si basa il modello policentrico europeo (European Territorial Agenda, 2007).

BIBLIOGRAFIA

- BATTY M., "The Size, Scale, and Shape of Cities", *SCIENCE*, Vol 319, February, 2008
- CONTI PUORGER A., "Città diffusa e città policentrica. Un contributo all'analisi attraverso i caratteri della popolazione residente." In GEMMITI R. (eds), *C'era una volta la città. Una lettura multidisciplinare del mutamento urbano*. Volume 1: Fattori e processi, Bonanno, Acireale-Roma, 2011
- DEMATTEIS G., BONAVERO P., *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Il Mulino, Bologna, 1997

- DEMATTEIS G., GOVERNA F., “La geografia della diffusione insediativa”, in AGNOLETTO M., GUERZONI M.(eds) *La Campagna Necessaria. Un’agenda d’intervento dopo l’esplosione urbana*, Quodilibet Studio Serie: Città e Paesaggio, 2012
- ESPON 1.1.1 (2004) *Final report - Urban areas as nodes in a polycentric development*
http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2006Projects/Menu_ThematicProjects/
- INDOVINA F. (cura di), *La città Diffusa*, Daest, Venezia , 1990
- INDOVINA F., FREGOLENT L., SAVINO M., *L’esplosione della città*, Ed Compositori, Bologna , 2005
- INSOLERA I., *Roma Moderna. Da Napoleone al XXI secolo*, Piccola Biblioteca Einaudi, 2011
- ISTAT - Sistemi locali del lavoro. www.istat.it, 2001
- ISTAT - 14° Censimento della popolazione e delle abitazioni. www.istat.it, 2001
- MAZZEO G., “Dall’area metropolitana allo sprawl urbano: la disarticolazione de territorio”, *Trimestrale del Laboratorio Territorio mobilità e ambiente* , vol 2-n°4, dicembre, 2009, pp 7-20
- SECCHI B., “Descrizioni interpretazioni”, in CLEMENTI A., DEMATTEIS G., P. PALERMO *Le forme del territorio italiano. Temi e immagini del mutamento*, Laterza, Bari, 1996

ADRIANA CONTI PUORGER, *Roma, Dipartimento MEMOTEF, Università LA SAPIENZA, Facoltà di Economia, via Castro Laurenziano 9, 00161, adriana.contipuorger@uniroma1.it*

PIERPAOLO NAPOLITANO, *Roma, ISTAT DCSA, Viale Liegi 13 , 00198, napolita@istat.it*

RIASSUNTO. - *Studio per una caratterizzazione del policentrismo tra prossimità fisica e attributi relazionali in alcune aree urbane italiane* –Il lavoro attraverso l’uso di alcuni strumenti di statistica territoriale si propone di oggettivare, partendo dai dati di copertura del suolo, una misurazione sui diversi modelli della struttura dell’area metropolitana: monocentrica o policentrica. La prossimità è intesa, dunque, alla scala dei Sistemi Locali del Lavoro (SLL) dei Grandi Comuni, come sono stati individuati dall’ISTAT nel censimento 2001. Il dibattito circa la delimitazione di un’area

metropolitana ha, infine, contribuito ad orientare la scelta delle realtà oggetto di analisi. Si ha dunque la necessità di trovare una misurazione di prossimità che indichi appartenenza o meglio integrazione di una porzione di un territorio con l'area metropolitana al di là della sola distanza lineare e della contiguità. Nel lavoro si attribuisce in parte la capacità di esprimere questa "integrazione per salti" ai SLL. Su tali areali, attraverso una misurazione degli usi del suolo contenuti nella banca dati di Urban Atlas (U.A. 2006), si sono costruiti degli indicatori per poter qualificare la tipologia di modello insediativo funzionale delle aree metropolitane osservate. E' attraverso una analisi diacronica che si cercano le traiettorie per esplicitare le prossimità alla scala intra-regionale. Nel lavoro si sono integrati i risultati ottenuti con le informazioni desumibili dalla banca dati Corine Land Cover (CLC). Il progetto CLC risale al 1990 (CLC90), gli aggiornamenti successivi si riferiscono all'anno 2000 e 2006, e fornisce una fotografia della prossimità e della continuità che non risente dei confini amministrativi. Nel lavoro sono riportati i primi risultati ottenuti che saranno oggetto di successive indagini e qualificazioni in quanto parte di un più ampio progetto di ricerca.

SUMMARY. - Survey for a characterization of polycentric systems by physical proximity and relational attributes in some Italian urban areas—Land cover data are used within territorial statistics methodologies in order to obtain an objective assessment of the different models of the urban structure. That is, to discover which urban model they reflect: monocentric or polycentric. Proximity means Daily urban system scale of several "Great Commons" as identified by ISTAT census 2001. By its nature proximity is a dimension that conveys a relationship between systems. A metropolitan area is not only intended as a settlement. Indeed, this form of large urban zone represents a place of localization of strategic functions and the place where start they flows. Thus, it is necessary to obtain a measurement of proximity such that it could reveal the belonging or, even better, the integration of part of the territory to the metropolitan area. Hence, in the present survey, some indicators to study the typology of urban settlement pattern have been elaborated based on Urban Atlas data. A limitation of the Urban Atlas data is to do not allow diachronic analysis. Thus, as a further step, the obtained results have been combined for a qualitative analysis with the Corine Land Cover (CLC) data.

Accordingly, a diachronic analysis has been performed identifying the transformation of the settlement pattern. The CLC project has its origin in 1990 (CLC90) and further updates were carried out in the years 2000 and 2006. The data obtained provide a picture of proximity and contiguity free from administrative boundary. The results

DALL'ALTRO LATO DELLA FRANGIA: VERSO IL DEGRADO DEGLI SPAZI RURALI? (1)

1. INTRODUZIONE. – La nozione di paesaggio assume differenti significati che, prospettando molteplici aspetti, fanno capo a due tesi: l'una a carattere percettivo-soggettivo e l'altra a carattere scientifico-oggettivo. La prima tesi considera il paesaggio come entità referente dell'uomo in quanto legata alla sua sensibilità ed alla sua percezione estetica. A quest'accezione si integra una più ampia, di stampo antropocentrico, in cui il paesaggio è definito dall'insieme delle percezioni di un individuo (Consiglio d'Europa, 2000). Nella seconda ipotesi esso viene considerato come il prodotto di sedimentazioni plurisecolari abbinate ad interazioni tra i molteplici fenomeni locali, fisici e socio-economici. In ambedue i casi si tratta di un patrimonio culturale che ha origine dalla continua trasformazione dell'ecosistema per effetto sia di eventi naturali sia di attività umane condotte prevalentemente a fini economici (Vallega, 2008).

L'evoluzione del paesaggio ha rappresentato, nel corso dei secoli, un processo adattativo delle comunità rurali ai vincoli naturali che hanno da sempre condizionato i processi produttivi e il loro sviluppo. Un tale processo di adattamento del territorio rurale assicurava cibo, energia, materiale da costruzione e un discreto benessere alle comunità ivi residenti, consolidando un paesaggio culturale capace di attingere all'immenso patrimonio di conoscenze di tecnica costruttiva e di perizia artistica ampiamente diffuso in Europa durante il Medio Evo ed il Rinascimento (Kostrowicki,

(1) Sebbene il lavoro possa attribuirsi pariteticamente a tutti gli autori, i Paragrafi 1 e 2 sono stati curati dal Dott. Luca Salvati; il Paragrafo 3 è stato curato dalla Dott.ssa Margherita Costanza Salvini; i Paragrafo 4 e 5 sono stati curati dal Dott.ssa Rosanna Di Bartolomei. Contributo dedicato alla memoria della Dott.ssa Maria Elisa Venezian Scarascia.

1984). Attraverso una civiltà millenaria le comunità rurali hanno attuato una perseverante operazione di rimodulazione del territorio in funzione dei cambiamenti naturali e sociali. Il paesaggio rurale che ne è derivato è il risultato plasmato dagli eventi storici e dall'evolversi delle civiltà.

Di fronte ai recenti cambiamenti di carattere bio-fisico che hanno attraversato l'Europa ed il Mediterraneo, tra cui grande rilievo assumono le variazioni climatiche, il deterioramento dei suoli, le modificazioni dell'uso del suolo unite alle nuove dinamiche socio-economiche, che investono sempre più rapidamente e trasversalmente i territori peri-urbani come quelli rurali, gestire le risorse naturali e culturali di un territorio risulta possibile solo nel rispetto del paesaggio, delle originarie condizioni ambientali e della biodiversità ivi raccolta, nell'ottica della conservazione e della valorizzazione delle specifiche vocazioni territoriali (Salvati et al., 2010). Questo contributo intende riflettere sulla relazione tra paesaggio e agricoltura, tra urbano, peri-urbano e rurale e sulle possibili implicazioni nell'ambito della pianificazione eco-sostenibile, focalizzando l'attenzione sulle trasformazioni al di là della frangia urbana.

2. LE TRASFORMAZIONI RECENTI DEL PAESAGGIO. – L'abbandono delle attività agricole nelle zone collinari e montuose – a causa soprattutto della loro bassa redditività – ha favorito, a partire dal secondo dopoguerra, il processo di «rinaturalizzazione» con il progressivo degrado di tutte le opere precedentemente realizzate e con l'attecchimento di essenze arboree ed arbustive nei terreni già coltivati, intesi come elemento di modificazione del paesaggio; segnale di modernizzazione che ha investito i paesi Mediterranei, si è associato alla crescita smisurata della superficie urbanizzata annullando, nelle zone peri-urbane, il gradiente città-campagna, generando un “terzo spazio”(Vanier, 2003). Di certo, il paesaggio cambia, più o meno irreversibilmente, ad opera sia dei fenomeni naturali, sia delle attività produttive dell'uomo che tende ad adattarlo ai propri bisogni, ma in particolare dal continuo processo di frammentazione del territorio legato all'espansione urbana spesso incontrollata. Le variazioni climatiche, l'erosione, i movimenti dei ghiacciai, i fenomeni vulcanici hanno rappresentato l'azione delle forze naturali, ma l'alterazione maggiore alla fisionomia paesistica è stata - indubbiamente - provocata dall'attività antropica (Sereni, 1961). L'urbanizzazione delle zone pianeggianti ha sottratto i suoli più fertili alla produzione agricola, a vantaggio di altre attività più redditizie incidendo negativamente sui processi naturali.

3. PAESAGGIO AGRARIO E RISORSE NATURALI. – Suolo ed acqua costituiscono le risorse naturali fondamentali per gli ecosistemi agro-forestali e il loro valore d'uso è sottoposto alle leggi di mercato; inoltre, ogni impatto indotto sul loro equilibrio incide negativamente sull'evoluzione del paesaggio e sul loro valore ambientale. Da un lato, l'uso sostenibile della risorsa idrica appare problematico in un contesto di cambiamento climatico e di crescita della domanda irrigua in agricoltura. Dall'altro lato, il patrimonio edafico tende ad impoverirsi, sia nella componente chimico-fisica sia nell'orizzonte biologico, tendendo verso un degrado che appare difficilmente reversibile.

Solo un'oculata gestione dell'uso dell'acqua in tutti i settori ed una razionale pianificazione delle risorse edafiche disponibili consentono di raggiungere uno sviluppo realmente sostenibile. La stretta connessione tra ecosistemi agro-forestali, paesaggio e risorse naturali implica un urgente impegno di ripristino dell'equilibrio ecologico e di prevenzione del degrado (Castiglioni e Ferrario, 2007). Il ruolo del monitoraggio permanente dello stato e delle variazioni delle risorse naturali rappresenta la base per ogni strategia di governance che possa essere definita efficiente. Occorre quantificare e qualificare le caratteristiche della risorsa idrica ad una scala congrua con il bacino idrografico, a partire dal bilancio degli afflussi e deflussi. Per quanto riguarda la risorsa edafica, occorre quantificarne le caratteristiche, per definirne il grado di vulnerabilità ai vari fattori di dissesto ad una scala compatibile con gli interventi necessari.

Un modello integrato per la «(ri)qualificazione del territorio» che proceda attraverso interventi mirati di gestione sostenibile in accordo con le emergenze paesaggistiche di pregio non può privarsi di tali informazioni primarie. La tutela, la conservazione e la valorizzazione del paesaggio rappresentano nuove sfide indicate dalla Unione Europea per la nuova agricoltura, che va interpretata nella dimensione ambientale e di promozione di prodotti di nicchia oltre che per la dimensione economica che rappresenta.

4. DEGRADO DEL TERRITORIO, DEGRADO DEL PAESAGGIO AGRARIO. – Gli interventi per la conservazione del suolo e per la prevenzione dell'erosione, a partire dalle Buone Pratiche Conservative Agronomiche promosse dalla Politica Agricola Comunitaria,

sono stati ampiamente supportati anche attraverso l'erogazione di incentivi diretti destinati agli agricoltori. Tuttavia, anche per una interpretazione talvolta distorta di tali incentivi, i paesaggi agricoli hanno spesso mutato fisionomia, producendo contesti scarni e abbandonati, con fenomeni di degrado dei suoli latenti, frutto di una gestione guidata da interessi esclusivamente di breve e medio-termine. La gestione agro-silvo-pastorale del territorio è divenuta sempre più carente per l'invecchiamento della popolazione rurale e dei conduttori agricoli e il progressivo inurbamento dei giovani. La mancata gestione causa la crescita incontrollata di formazioni arbustive a bassa qualità ecologica e l'avanzamento incontrollato del bosco nelle aree abbandonate crea spesso impatti ambientali ed economici. La cosiddetta «naturalizzazione» di molte zone, percepita positivamente dalla collettività, può causare effetti ambientali che si ripercuotono negativamente su un eventuale recupero degli ecosistemi agro-forestali. Al degrado fisico si accompagna un malessere sociale, in un contesto di profonda crisi economica, che non può essere scisso dalle problematiche precedentemente affrontate.

5. UN FUTURO PER IL PAESAGGIO AGRARIO? – Il recupero e la valorizzazione del paesaggio agrario toccano la pianificazione congiunta del riassetto idrogeologico, della «rinaturalizzazione» dei corsi d'acqua, delle cave abbandonate, delle discariche abusive, attraverso interventi mirati di rimboschimento e di sistemazione dei versanti acclivi. Una più consapevole domanda collettiva di «paesaggio agrario» va riconnessa alle esigenze di conservazione della natura, ma anche alla sostenibilità di uno sviluppo socio-economico. Conservare i paesaggi rurali tradizionali è certamente difficile: frutto di complesse interazioni tra processi fisici, sociali, economici, insediativi e culturali; tali paesaggi possono essere protetti e mantenuti vitali, nel lungo periodo, solo mediante strumenti che si riferiscano ad una funzione sociale cui attribuire tanto istanze di una ravveduta post-modernità, quanto esigenze di riproduzione di tradizioni e culture che, apparentemente, sembrano non più adatte al tempo presente.

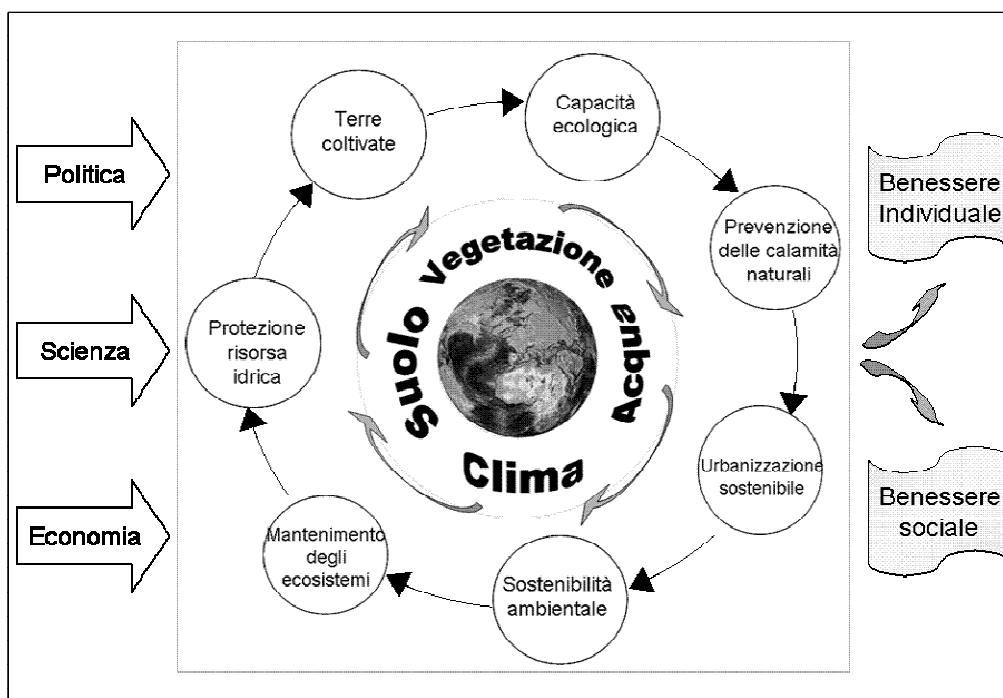
Si avverte l'esigenza di una politica attiva per la «pianificazione» dei paesaggi esistenti in connessione con una visione sistemica che prenda in considerazione, nel modello, tutti i fattori componenti gli Ecosistemi Agro-Forestali (ESAF) e le interazioni fra essi per produrre nuovi paradigmi disciplinari e strategie innovative di intervento pubblico, atti ad avviare la riqualificazione dei paesaggi compromessi

da anni di incuria quali i paesaggi dell'abbandono, quelli sottoposti a eccessi di frequentazione, i paesaggi dell'emergenza e quelli superstiti che stanno mutando rapidamente sotto la pressione delle nuove economie e di nuove culture dell'uso del territorio.

I progetti di riqualificazione ambientale comprendono interventi di così vasta tipologia e modalità da richiedere una particolare e complessa organizzazione operativa, che può funzionare solo in base alle informazioni relative alle unità territoriali dei bacini idrografici. Il processo di pianificazione degli interventi di prevenzione deve tenere conto dei criteri di multifunzionalità degli ESAF applicati alla tutela delle risorse naturali e dell'implementazione delle buone pratiche agricole conservative.

Per realizzare una relazione fruttuosa tra la realtà dell'ecosistema e la valorizzazione estetica del territorio, è necessario organizzare la pianificazione contemporanea degli interventi con diversi obiettivi, realizzando i servizi benefici che le comunità rurali possono fornire a tutta la società. Al fine di selezionare gli interventi idonei, vanno individuate le interrelazioni tra gli effetti positivi delle pratiche agronomiche conservative e una pianificazione urbana sostenibile (Fig.1). L'operatività dello schema concettuale proposto può avvalersi di un'analisi quantitativa in grado di modellizzare l'influenza degli interventi conservativi sui fattori dei sistemi che ne instaurano le condizioni di degrado ambientale. Attraverso la valorizzazione dei fattori si identificano le influenze economiche, scientifiche e politiche degli interventi sull'equilibrio eco-sistemico, determinando così i possibili scenari di intervento.

Il processo analitico potrebbe includere anche il parametro di valutazione dell'efficienza paesistica correlato al suo grado di visibilità, al fine di ottenere un equilibrio ottimale tra il processo di prevenzione del degrado e la conservazione o ripristino del paesaggio. L'importanza dell'aspetto paesistico si somma, a quello di prevenzione del degrado: l'individuazione univoca di una sola soluzione costituisce, infatti, il supporto alla scelta operata dal decisore politico al fine di elaborare un più vasto programma attuativo delle Buone Pratiche Agricole Conservative.



Fonte: Nostre elaborazioni

Fig. 1 - Modello di riqualificazione naturalistica: interazioni tra interventi e obiettivi.

In conclusione, è evidente come uno sviluppo economico e sociale più avanzato stimola una maggiore attenzione alla conservazione e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio. D'altra parte, benessere e sviluppo dipendono rigorosamente dalla qualità dell'ambiente, dalla capacità di carico ecologico disponibile e da una pianificazione urbana che si integri con la rigenerazione delle risorse naturali. Gli interventi proposti possono comportare anche un maggior dispendio delle risorse naturali e un possibile aumento del degrado ambientale: per raggiungere l'equilibrio tra questi due effetti è necessaria la costruzione di un modello integrato innovativo per la riqualificazione territoriale che, attraverso la manutenzione e la gestione sostenibile degli ESAF, favorisca il riequilibrio dei territori peri-urbani e di quelli marginali.

BIBLIOGRAFIA

CASTIGLIONI B. E FERRARIO V., "Dove non c'è paesaggio: indagini nella città diffusa veneta e questioni aperte", *Rivista Geografica Italiana*, CXIV, 2007, 3, pp. 397-425

CONSIGLIO D'EUROPA, *Convenzione Europea sul Paesaggio*, Firenze, 20 ottobre 2000.

KOSTROWICKI J., *Geografia dell'agricoltura*, Milano, Franco Angeli, 1984.

SALVATI L., A. SABBI E M. ZITTI, *Il malessere demografico in agricoltura e l'ambiente in Italia*, Roma, Nuova Cultura, 2010.

SERENI E., *Storia del paesaggio agrario Italiano*, Roma-Bari, Laterza, 1961.

VALLEGA A., *Indicatori per il paesaggio*, Milano, Franco Angeli, 2008.

VANIER M. "Le périurbain à l'heure du crapaud buffle: tiers espace de la nature, nature du tiers espace", *Revue du Géographie Alpine*, 91, 2003, n. 4, pp. 79-98.

LUCA SALVATI, Consiglio per la Ricerca e la Sperimentazione in Agricoltura, Centro di ricerca per lo studio delle relazioni tra pianta e suolo (CRA-RPS) - Via della Navicella 2-4, 00184 Roma; e-mail: luca.salvati@entecra.it

MARGHERITA COSTANZA SALVINI Dottoranda di ricerca presso il Dipartimento di Architettura e Progetto, Facoltà di Architettura, Università Sapienza di Roma, Via Gramsci, 53 -00197 Roma e-mail: arch.mcsalvini@gmail.com

ROSANNA DI BARTOLOMEI, Dottoranda di ricerca presso Dipartimento di Architettura e Progetto, Facoltà di Architettura, Università Sapienza di Roma, Via Gramsci, 53 -00197 Roma, rdibartolomei@gmail.com

RIASSUNTO. - *Dall'altro lato della frangia: verso il degrado degli spazi rurali?* – La diffusione urbana e la conservazione dei paesaggi agrari oltre la frangia urbana sono fenomeni interconnessi nei paesi sviluppati. Questo contributo intende riflettere sulla relazione tra paesaggio e agricoltura e sulle possibili implicazioni nell'ambito della pianificazione eco-sostenibile degli spazi rurali, proponendo un modello funzionale che possa sintetizzare le interrelazioni tra gli ecosistemi agroforestali e gli interventi antropici. La pianificazione eco-sostenibile integrata alle diverse dimensioni di ricerca rappresenta l'unico possibile approccio verso la sostenibilità. La valorizzazione dei fattori che compongono il modello consente l'elaborazione di diversi scenari di benessere individuale e sociale. Approccio sistemico e multi-scalarità, dovrebbero

influenzare più concretamente le politiche ambientali, con l'obiettivo di una gestione territorialmente condivisa del paesaggio agrario.

SUMMARY. - *The other side of the fringe: towards the decay of rural areas?* – Urban sprawl and the preservation of rural landscapes beyond the urban fringe are interconnected phenomena in developed countries. This paper will reflect upon the relationship between landscape and agriculture and the possible implications in planning environmentally sustainable rural areas, suggesting a functional model that can synthesize the interrelationships between ecosystems agroforestry and human intervention. Eco-sustainable planning, integrated with the different dimensions of research is the only possible approach to sustainability. The evaluation of the factors that make up the model allows for the development of different individual scenarios and social welfare. Systemic approach and multi-scaling, should influence more specifically the environmental policies, with the aim of a shared management of local agricultural landscape.

ROBERTA GEMMITI

**DISTANZA E PROSSIMITÀ NELLA
GEOGRAFIA ECONOMICA URBANA.
QUALCHE CONSIDERAZIONE**

1. INTRODUZIONE. - “It is a strange world when economist try to become geographers and geographers try to be something else”. In questi termini, in un articolo recente Rodriguez-Pose (2011, p. 347) riassumeva uno degli aspetti più dibattuti nella geografia economica negli ultimi anni, ovvero quanto sia convenuto alla disciplina rivedere i concetti di spazio, distanza, prossimità fino a cambiarne così profondamente il senso da rendere talvolta difficile, per i geografi e per le scienze affini, ritrovarsi negli obiettivi e nei metodi. Un dibattito non nuovo, che ha a che fare con il consueto interrogarsi disciplinare sulla ragion d’essere e sull’utilità del nostro sapere, e che in geografia economica ha visto negli ultimi anni accendersi i toni sull’esigenza di muovere verso un approccio meno ortodosso all’economia e più fondato sulle dimensioni sociali e culturali dello sviluppo¹.

Un passaggio sostanziale in questa direzione la geografia economica l’aveva già compiuto allontanandosi dalle concezioni di spazio e distanza nei termini in cui erano maturate negli anni del quantitativismo; e aprendosi a percorsi decisamente più attenti al ruolo della cultura e delle istituzioni in un periodo in cui tutte le discipline guardavano a interpretazioni dello sviluppo diverse dalle tradizionali. Il nuovo approccio, consolidatosi negli anni Novanta, individuava di fatto nella prossimità fisica, ancorandosi ai luoghi, il fondamento

¹ In tempi recenti, come è noto, la sfida è stata lanciata da Amin e Thrift in un breve articolo del 2000, raccolta immediatamente da Martin e Sunley (2001) su *Antipode* e proseguita, negli ultimi dieci anni, con numerosi interventi comparsi in modo particolare sul *Journal of Economic Geography*.

dell'interazione economica e la chiave interpretativa dello sviluppo industriale ed urbano. Di qui una seconda apertura, avviata nel Duemila e ancora in fase di evoluzione, verso concezioni nuove che sembrano aver allontanato, in larga parte, i contributi della geografia economica dai suoi consueti contenuti.

Alla base di questo distacco vi sono stati mutamenti scientifici come pure forti stimoli provenienti dal mondo reale, per cui alla messa in discussione dello spazio euclideo come dimensione privilegiata dal ragionamento si è aggiunta l'insoddisfazione per la teoria dei *cluster*, massima espressione della prossimità, e le numerose "svolte" concettuali, in particolare quella culturale e quella relazionale, che in più di un decennio hanno arricchito il pensiero geografico-economico allontanandolo da quegli elementi del ragionamento, spazio, prossimità, costi di trasporto, economie esterne che nel frattempo divenivano la sostanza e, forse, il principale motivo di successo della *New Economic Geography* krugmaniana.

Senza voler ricostruire il dibattito tra vecchie e nuove espressioni della geografia economica², né esprimersi sulla opportunità o sui pericoli di un avvicinamento ulteriore all'economia o agli economisti³, l'obiettivo di questo contributo è quello di avanzare alcune riflessioni su quanto l'evoluzione recente di quella geografia economica definibile come "ortodossa"⁴ abbia significato per quello che rimane uno degli oggetti più interessanti per la ricerca come per l'impegno civile: la città e lo sviluppo urbano.

2. DISTANZA E PROSSIMITÀ NELL'URBANO – Un primo passaggio, si diceva, la geografia economica l'ha compiuto abbandonando quel modo di spiegare la città attraverso la distanza ed il suo combinarsi con alcuni parametri economici (principalmente costi di

² La letteratura è piuttosto vasta. Basti ricordare, senza citarne gli esponenti per ragioni di spazio, i numerosi "turn" intervenuti negli anni: l'*interpretative turn*, il *normative turn*, il *cultural turn*, il *policyturn*, il *relational turn*, il *quantitative turn*, l'*holisticturn*, l'*engagement with the enemy*.

³ Anche qui il dibattito è ampio e di grande interesse. Il rimando minimo è ancora ad Amin e Thrift (2000) e alle significative risposte di Martin e Sunley (2001) e Rodriguez-Pose e Duranton (2005); più di recente, si veda la risposta di Storper (2011a) alle riflessioni un po' amare di Krugman sulle sorti della sua *New Economic Geography*.

⁴ Intendendo quell'insieme di studi che mantengono come principale riferimento concettuale e dialogico l'*economics*, anche nelle sue svolte recenti, attraverso l'astrazione e la formalizzazione quantitativa (talvolta spinta), ricercando principi e regole generali di funzionamento.

trasporto e valori d'uso del suolo) maturato negli anni della rivoluzione quantitativa e della *regional science*. I motivi dell'abbandono sono ben noti, e si legano alla sterilità, quando non alla pericolosità, dell'astrazione, della semplificazione, della spiegazione mai storica e mai umana, della ricerca di regole meccanicistiche da applicare forzosamente a questioni tipicamente complesse. Questo bagaglio di critiche vale sicuramente per la città, oggetto privilegiato della ricerca geografico-economica in quel periodo, con attenzione limitata per la scala intra-urbana –dove era l'economia a spiegare la logica spaziale con cui le attività vi si disponevano – e maggiore attenzione alle relazioni interurbane attraverso le quali studiare – assumendo come postulato il principio di agglomerazione di popolazione e attività economiche⁵ –, diffusione, regolarità e squilibri delle città (motori di sviluppo) nello spazio.

Vero oggetto di studio erano, più che la città, le logiche localizzative delle attività economiche ed i loro effetti sul piano degli squilibri spaziali dello sviluppo, in uno spazio ricondotto alla frizione esercitata dalla distanza; un parametro che funzionava “in negativo”, il criterio utile a misurare e contemporaneamente spiegare l'affievolirsi di valori economici, sociali e culturali, via via che ci si allontanava da un centro (a qualunque scala inteso).

Con lo spostamento paradigmatico dalla distanza alla prossimità, la geografia economica migliora la sua capacità interpretativa sotto due punti di vista: lo sguardo è all'interno del “nodo” nello sforzo di capirne il funzionamento, e i fattori esplicativi diventano non più esclusivamente economici. La prossimità fisica è dunque un valore positivo, il fenomeno che produce la concentrazione spaziale di fattori produttivi che accomuna quelle regioni, emergenti negli anni Ottanta, cui si rivolgono gli studi sui distretti, sui *cluster*, sulle *learning regions*, sui *milieux innovateur*. La regione diviene così la prima fonte del

⁵ Postulata nel senso che il fenomeno dell'agglomerazione viene considerato naturale. Ne è un esempio Garner (1967, p. 306): “The existence of varying sized population clusters in the landscape is an inevitable feature in the spatial organization of human activities. Settlements exist because certain activities can be carried on most efficiently if they are clustered together rather than dispersed. No matter what the particular activities are, they can be generally viewed as services which are provided not just for settlements themselves, but for people living in surrounding tributary areas. Since settlements are spatially separated one from another, linkages between them are essential, and one framework for study is to view them as nodes or focal points in a transport network.”

vantaggio competitivo di imprese e nazioni, in un passaggio scientifico di singolare alchimia tra discipline e repentina convergenza tra gli studi sullo sviluppo regionale e quelli su globalizzazione e multinazionalizzazione delle imprese (Scott, 2000). E' stata a quel punto inevitabile la traslazione delle conoscenze accumulate in ordine al rapporto impresa/regione/competitività/sviluppo a quella che negli anni Novanta e più ancora dal Duemila in poi risultava essere la regione più dinamica: quella urbana. La *city-region*, in tutte le sue declinazioni (global, multiclustered, mega, super...) viene riconosciuta come la regione dominante il capitalismo post-fordista (o cultural-cognitivo), un attore di scala addirittura, in cui la prossimità rimane un principio fondante, sia essa riferita ai contatti *face-to-face* come agli ambienti creativi o all'apprendimento non codificato (Scott, 2011). Molte sono le proposte di revisione mosse a questa impostazione e alle sue categorie di rappresentazione, con particolare attenzione proprio alla *city-region*, sottolineando l'insufficienza dell'analisi rispetto al ruolo politico riconosciuto, evidenziando i rischi di deriva neo-liberista insiti nel concetto, nonché l'eccesso di speculazione teorica, di immaginazione selettiva e scarso empirismo⁶. Certamente lo sguardo rivolto alla città è indiretto e drammaticamente elitario che guarda ad una parte delle città ed ad una parte della città, mentre è il funzionamento delle agglomerazioni il primo oggetto di studio: i geografi "have investigated their local labour markets, the geography of technological spillovers and regional contexts of formal rules and informal norms and conventions. All these appear to shape the ways that agglomerations function and their ongoing development, decline or resilience in the face of challenge" (Storper, 2011b, p. 341). Le città sono le "montagne in un mondo piatto" (Rodriguez-Pose, Crescenzi, 2008), le grandi agglomerazioni in cui convergono i molti tipi di prossimità di cui gli attori economici, oggetto di interesse, sembrano continuare ad avere bisogno. Una visione gravemente riduttiva dell'economia urbana e del vivere urbano, cui si riserva talvolta un rimando in apertura o in conclusione degli studi.

⁶ Tra le proposte dialogiche, si rimanda al numero 31.1 di *International Journal of Urban and Regional Research* curato da Jonas e Ward nel 2007.

3. OLTRE LA PROSSIMITÀ (FISICA) – Rimane a questo punto da chiedersi quale contributo ci si può attendere da quella parte della geografia economica ortodossa che sta sviluppando percorsi alternativi, svincolati dalla distanza/prossimità e dalla visione fortemente locale.

Un allontanamento dalla teoria dei cluster, prodotta negli anni dell'alchimia interdisciplinare, non può che essere salutata con favore soprattutto per il meccanicismo intrinseco e la pericolosità in termini delle scelte di policy conseguenti (Martin e Sunley, 2003; OECD, 2006).

La ricerca di visioni più complesse e soddisfacenti dello sviluppo ha condotto a riproporre la relatività del concetto di prossimità geografica, riconoscendo come essa non si fondi necessariamente sulla coesistenza spaziale ma dipenda piuttosto da una vicinanza “cognitiva, organizzativa, sociale e istituzionale” (Boschma, 2005)⁷. Più ancora, questo processo di liberazione sta avvenendo grazie alla introduzione dell'ipotesirelazionale dello spazio riproposta recentemente da Harvey (1973; 2006) per cui “an event at a point in space cannot be understood by appeal only to what exists at that point: it depends on everything else going on around it”. Una proposta in cui la dimensione spazio-tempo diventa inscindibile e il “paesaggio” economico non può che essere pensato ed interpretato come processo storico (Garretsen e Martin, 2010, pp. 144-146). Uno dei fronti in rapido sviluppo è dunque la Evolutionary Economic Geography che indirizza la ricerca sui processi responsabili del mutamento nel tempo dell'organizzazione spaziale della produzione, della distribuzione e del consumo (Boschma, Martin, 2007), puntando ad una più stretta integrazione con le nuove correnti dell'economia e con la *New Economic Geography* e proponendosi come framework generale all'interno del quale far confluire movimenti recenti come quello istituzionale (Boschma e Frenken, 2006). Il metodo proposto è quello della formalizzazione matematica e i temi di interesse sono quelli classici della geografia economica, a partire dal concetto di regione. Francamente è presto per dire quali possibilità di avanzamento ne possono derivare per la dimensione urbana anche se le premesse, non essendo la città uno dei focus di questo nuovo *framework*, lasciano il discorso aperto. Ne deriveranno ancora leggi generali, relazioni comprovate tra oggetti, trend evolutivi di

⁷ Che la vicinanza fisica non sia condizione sufficiente per l'interazione non è idea nuova in geografia. E' infatti alla base di tutto il quadro teorico che ha segnato il passaggio paradigmatico dalla gerarchia alla rete.

fenomeni e settori particolari, risoluzione privilegiata delle osservazioni di tipo nazionale ed internazionale, dominanza dell'interesse per le imprese su tutte le altre reti? Se fosse così, sarebbe ancora la conferma che la città è un territorio troppo complesso perché la geografia economica ortodossa se ne possa finalmente occupare.

BIBLIOGRAFIA

- AMIN A., THRIFT N., "What kind of economic theory for what kind of economic geography?", *Antipode*, 32, 2000, 1, pp. 4-9.
- BOSCHMA R., FRENKEN K., "Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography", *Journal of Economic Geography*, 6, 2006, 3, pp. 273-302.
- BOSCHMA R., MARTIN R., "Editorial: constructing an evolutionary economic geography", *Journal of Economic Geography*, 7, 2007, 5, pp. 537-548.
- GARRETSEN H., MARTIN R., "Rethinking (New) Economic Geography models: taking geography and history more seriously", *Spatial Economic Analysis*, 5, 2010, 2, pp. 127-160.
- HARVEY D., *Social justice and the city*, Londra, Edward Arnold, 1973.
- HARVEY D., *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, Londra, Verso, 2006.
- MARTIN R., SUNLEY P., "Deconstructing cluster: chaotic concept or policy panacea?", *Journal of Economic Geography*, 3, 2003, 1, pp. 5-35.
- OECD, *Competitive cities in the global economy*, OECD Territorial Review, 2006.
- KRUGMAN P., 2011, "The New Economic Geography: now middle-aged", *Regional Studies*, 45, 2011, 1, pp. 1-7.
- RODRÍGUEZ-POSE A., "Economists as geographers and geographers as something else: on the changing conception of distance in geography and economics", *Journal of Economic Geography*, 11, 2011, 2, pp. 347-356.

- RODRIGUEZ-POSE A., CRESCENZI R., "Mountain in a 'flat world': why proximity still matters for the location of economic activity", *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1, 2008, 3, pp.371-388.
- SCOTT A.J., "Economic Geography: the great half century", *Cambridge Journal of Economics*, 24, 2000, 4, pp. 483-504.
- SCOTT A.J., "A perspective of economic geography", *Journal of Economic Geography*, 4, 2004, pp. 479-499.
- STORPER M., "From retro to avant-garde. A commentary on Paul Krugman's 'The New Economic Geography: now middle-aged'", *Regional Studies*, 45, 2011a, 1, pp. 9-15.
- STORPER M., 2011b, "Why do regions develop and change? The challenge for geography and economics", *Journal of Economic Geography*, 11,2001b, pp. 333-346.

PROSSIMITA' E SCELTE INSEDIATIVE DEI MIGRANTI NEL TERRITORIO ITALIANO: IL CASO DEL LAZIO*

1. LE SCELTE INSEDIATIVE DEI MIGRANTI SEGNALANO UN DECLINO DEL PREDOMINIO DEL CRITERIO DELLA PROSSIMITÀ. – L'articolo raccoglie ed approfondisce alcuni esiti di un ampio programma di ricerca sulle "Politiche di rigenerazione urbana per i piccoli centri storici con elevata presenza di migranti"(1), conclusosi nel febbraio 2012. La ricerca affronta un tema strategico nell'evoluzione degli insediamenti storici italiani: la necessità di attivare politiche integrate di rigenerazione urbana nei centri storici dei piccoli Comuni con elevata presenza di migranti (si fa riferimento a centri entro i 20 mila abitanti). In questi Comuni - che raccolgono quasi il 50% della popolazione italiana - la presenza di stranieri è molto consistente (quasi al 7% nella media italiana del 2011). La ricerca tratta con particolare attenzione il caso del Lazio, dove le percentuali di presenza straniera salgono al 9,5% a livello regionale e all'8,2% nei Comuni entro i 20 mila abitanti, indagando il fenomeno e le politiche locali ad esso correlate sia con analisi di tipo quantitativo che qualitativo.

Lo studio evidenzia anzitutto la marcata dicotomia prodottasi, a scala nazionale, tra gli andamenti demografici delle province metropolitane e non. Trend che hanno stimolato anche una riflessione sul ruolo che la "prossimità" - declinata nelle diverse accezioni: geografica, funzionale e sociale - ha sulle scelte localizzative delle popolazioni migranti. E' noto, infatti, quanto il fenomeno migratorio abbia contribuito,

* Sebbene l'articolo sia frutto della riflessione comune delle autrici, a Roberta Lazzarotti si attribuiscono il paragrafo 1 ed il sottoparagrafo 2.1 a Venere Stefania Sanna le altre sezioni del paragrafo 2 e le elaborazioni cartografiche.

(1) Coordinamento scientifico Prof.ssa Manuela Ricci. Gruppo di ricerca: B. Monardo, P.A. Valentino, S. Minieri, D. De Leo, R. Lazzarotti, V. S. Sanna, S. Cardoni, G. Agostini, P. Porto, C. Giulianelli, M. Colazza, E. Borghetti. Centro di Ricerca Fo.Cu.S. (w3.uniroma1.it/focus/), Sapienza Univesità di Roma.

in primo luogo, al generale mantenimento dei tassi di crescita della popolazione italiana - che dal 2001 al 2011 ha registrato un calo di oltre 250.000 unità (Istat 2011) - e, con particolar rilievo nell'ultimo decennio, ad invertire i fenomeni di spopolamento dei centri minori in atto fin dal dopoguerra.

I primi dati dell'ultimo censimento della popolazione e delle abitazioni (2) rilevano, infatti, che la popolazione in Italia cresce (+ 4,3% nell'ultimo decennio intercentenario) unicamente grazie all'andamento demografico della componente straniera che è passata da poco più di 1 milione e 300 mila unità del 2001 agli attuali oltre 4 milioni (Istat 2011). Tuttavia, la distribuzione sul territorio dei migranti si caratterizza ancora per una forte variabilità intra e interregionale.

A fronte di una costante crescita della popolazione straniera in tutte le regioni, anche in quelle in cui il numero dei residenti italiani invece decresce (Mezzogiorno e regioni settentrionali come Piemonte, Liguria e Friuli Venezia Giulia), le dinamiche di distribuzione sul territorio mostrano ritmi fortemente differenziati.

Solo per dare alcuni dati: nel 1991 un terzo degli stranieri risiedeva nei Comuni con più di 500 mila abitanti, nel 2011 solo un sesto. La presenza immigrata è cresciuta negli ultimi 10 anni del 283% nei Comuni sotto i 20.000 abitanti, contro una crescita media nazionale del 241% (3). Nei piccoli Comuni delle province non metropolitane la presenza straniera assume valori rilevanti e crescenti rispetto ad un bilancio demografico della popolazione italiana ancora negativo: ne consegue che non solo in questi centri l'incidenza dei residenti stranieri è superiore rispetto a quella delle altre province (2,2% contro 1,9%), ma soprattutto è nettamente superiore l'incidenza degli iscritti all'anagrafe direttamente dall'estero (19,7% contro 14%), ad ulteriore testimonianza dell'esistenza di una quota importante di immigrati per i quali questi contesti non rappresentano una *seconda opzione* ma una scelta ben precisa.

Oltre a crescere, e con particolare evidenza nella regione Lazio, la popolazione straniera tende a ridistribuirsi sul territorio in virtù di un processo di più generale periferizzazione abitativa e del relativo calo dell'effetto metropoli, fattori che

(2) Secondo il 15° Censimento ISTAT, in data 9 ottobre 2011 la popolazione degli 8.092 Comuni italiani ammonta a 59.433.744 unità. Gli stranieri residenti sono 4.020.145.

(3) Si noti che i tassi di variazione 1991-2011 sono stati elaborati sui dati degli Uffici di Anagrafe della popolazione residente diffusi dall'Istat (www.demo.istat.it).

contribuiscono al consolidamento di sistemi urbani policentrici abitati da identità multiple, e dall'affermarsi di nuovi e diversi *valori di prossimità*.

2. IL CASO DEL LAZIO. TENDENZE E PROSPETTIVE. – Nel Lazio il sistema insediativo dei migranti assume caratteri peculiari proprio perché le nuove dinamiche localizzative si concentrano nella fitta trama dei centri medio-piccoli. Mentre negli anni '90 la distribuzione dei residenti stranieri tra centri maggiori e minori era sostanzialmente equilibrata, dal 2001 e con ulteriore intensità dal 2007, si rileva uno spostamento di pesi a favore dei centri con meno di 100 mila abitanti nei quali risiedono oggi quasi il 70% degli stranieri. Nel 2011 si assiste inoltre al sorpasso dei centri minori (meno di 5.000 ab.) sui maggiori (con oltre 100.000 ab.) e i due poli urbani di Roma e Latina, che nel 1991 assorbivano un terzo degli stranieri della regione, perdono progressivamente attrattività ospitandone attualmente solo un sesto.

Le interpretazioni offerte da autorevoli osservatori (Caritas, EMN e CNEL) a questi fenomeni sono numerose; tra le altre si ricordano anzitutto le maggiori rigidità del mercato immobiliare nei centri urbani a fronte di valori immobiliari extra-urbani più contenuti, la maggiore propensione dei migranti al pendolarismo, e infine, per coloro i quali hanno maggiori margini di scelta, la prospettiva di una migliore qualità della vita caratterizzante i centri di contenute dimensioni che offrono maggiori opportunità di inserimento sociale e occupazionale.

Il quadro laziale non è quindi sintetizzabile attraverso la *classica* rappresentazione dicotomica che contrappone l'area metropolitana di Roma, e i poli urbani, al resto del territorio regionale.

Con l'obiettivo di ricercare eventuali elementi caratterizzanti le dinamiche localizzative dei migranti e indagare l'esistenza di relazioni tra le modalità insediative degli stessi nei centri minori e le relative condizioni socio-economiche, del mercato immobiliare, nonché di accessibilità dei Comuni in esame, si è proceduto ad effettuare della analisi basate su di un duplice esercizio statistico: analisi cluster e multicriteriale.

2.1 *L'Analisi Cluster dei Comuni del Lazio* - In primo luogo, si è proceduto con la selezione di campione di 129 Comuni caratterizzati da: (i) popolazione inferiore ai 20 mila abitanti e (ii) presenza di stranieri superiore alla media regionale esclusa Roma. Il

campione è stato poi sottoposto ad analisi di tipo cluster (4) che ha portato alla suddivisione dei Comuni in gruppi omogenei a seconda del loro livello di “somiglianza” ad una serie di indicatori riguardanti: (i) dinamiche demografiche (5), (ii) struttura economica ed occupazionale (6), (iii) mercato immobiliare (7) e (iv) accessibilità. In relazione a quest’ultimo aspetto, le variabili utilizzate per la costruzione dell’indicatore, espressione di una prossimità di tipo fisico, sono state: (i) la distanza media dal centro principale dei Sistemi Locali del Lavoro e (ii) la distanza dalla stazione ferroviaria più vicina; entrambe misurate in tempi di percorrenza.

Il procedimento ha consentito di mettere in luce un articolato quadro di situazioni che vanno al di là del *classico* modello interpretativo che tipicamente centra sulla disponibilità di abitazioni a basso costo e di opportunità lavorative le uniche discriminanti di scelta localizzativa dei migranti, ma che anzi, il fenomeno redistributivo nei centri minori predilige alcuni ambiti specifici dove poi i flussi sono tali da invertire la tendenza al decremento demografico tipico di questi centri.

La maggiore concentrazione di popolazione straniera si manifesta in due dei cinque gruppi ottenuti rappresentativi di due situazioni opposte: la più dinamica, accessibile e “benestante” dei Comuni della *prima corona metropolitana*, concentrati a nord (lungo gli assi consolari delle vie Flaminia, Cassia e Nomentana) e sud (Castelli); e quella dei Comuni *marginali* e delle realtà poco accessibili, con caratteri demografici ed occupazionali decisamente critici (pur se esigua poiché riguarda cinque Comuni).

Viene individuato poi un gruppo di *seconda corona metropolitana*, il più numeroso (57 componenti su 129), che descrive una situazione di *medietà* ed esprime la condizione tipica e maggioritaria dei piccoli Comuni della Regione, caratterizzati prevalentemente da una elevata presenza di popolazione anziana e di patrimonio storico in abbandono, nonché dalla ridotta presenza di addetti, a segnale della debolezza del sistema economico locale.

(4) Attraverso l’impiego delle tradizionali tecniche di analisi multivariata, in particolare Cluster Analysis (CA) e componenti principali (CP), l’obiettivo è stato quello di identificare eventuali similarità tra i diversi Comuni.

(5) Variazione della popolazione, presenza di anziani e tasso di presenza di residenti stranieri.

(6) Reddito medio, presenza di addetti totali e peso relativo del settore delle costruzioni, che rappresenta una delle principali attività degli immigrati.

(7) Consistenza del patrimonio abitativo non occupato, incidenza del patrimonio realizzato precedentemente al 1919, valori medi degli affitti per appartamenti in centro storico.

In estrema sintesi, esiste ed è misurabile una condizione *metropolitana*, in cui la forza di attrazione del capoluogo e di alcuni centri maggiori è soverchiante rispetto alla difficoltà oggettiva di fronteggiare valori immobiliari elevati, ed una condizione *extrametropolitana* nella quale, con accenti diversi, la marginalità di alcuni piccoli centri, estranei alle principali dinamiche di sviluppo, penalizzati in termini di accessibilità e con processi di vero e proprio depauperamento demografico in atto, costituiscono soluzioni attrattive, soprattutto perché a buon mercato, per individui e nuclei in cerca di una sistemazione (pur nel persistere di importanti fenomeni di pendolarismo). Ed esiste, infine, anche se ancora minoritaria, una situazione intermedia di transizione in cui alcuni sistemi locali forti tendono a contrapporsi ad un mero rapporto di pendolarismo periferia-centro (che è inevitabile per la gran parte del territorio di corona), riuscendo nei casi migliori a conquistare una buona autonomia ed a garantire una reale alternativa di vita e lavoro ai propri residenti.

2.2 L'analisi multicriteriale - Una successiva analisi multicriteriale geografica (8) ha permesso di cogliere la differenziazione dei Comuni laziali attraverso l'utilizzo di quattro indicatori complessi relativi a (i) condizioni abitative, (ii) aspetti socio-economici, (iii) offerta di servizi e (iv) performance delle amministrazioni comunali. Sono soprattutto questi ultimi due ad offrire spunti di riflessione sui caratteri distintivi della condizione metropolitana, rilevando ambiti di forte dipendenza dalla capitale per molte funzioni urbane, a fronte di una crescente capacità di "fare sistema" di molti centri delle cosiddette province minori.

(8) L'AMC (Analisi Multicriteriale) rappresenta un'ampia famiglia di tecniche in grado di tener conto contemporaneamente di una molteplicità di aspetti misurabili sia in termini qualitativi che quantitativi, e permette di stilare una gerarchia dei Comuni in virtù di una serie di criteri.

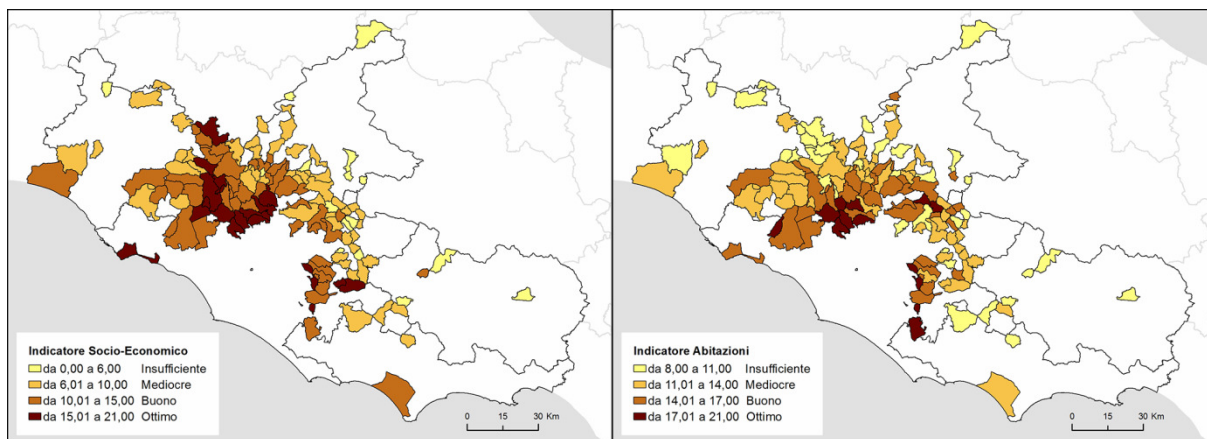


Fig. 1 - Indicatori socio-economico e delle condizioni abitative e degli immobili.

Fonte: elaborazione propria.

La geografia disegnata dall'indicatore delle *condizioni socio-economiche* (9) (Fig. 1, sinistra) rispecchia pienamente le risultanze della Cluster Analysis precedentemente illustrate. Come ci si aspetterebbe, infatti, tali condizioni risentano della prossimità (distanza) fisica e funzionale dall'area metropolitana di Roma e gradualmente, al dilatarsi di tali distanze, le condizioni dei piccoli Comuni, soprattutto quelli localizzati in aree meno accessibili (montane o funzionalmente 'indipendenti' dalla capitale), cambiano. Anche l'indicatore delle *condizioni abitative e agli immobili* (10) (Fig. 1, destra) conferma una condizione 'centro/periferia' in cui i Comuni a nord della capitale formano una netta clusterizzazione di condizioni 'positive'. Ciò significa, non solo che i valori degli immobili sono superiori rispetto alla media della cluster, ma che più in generale le condizioni di attrattività residenziale di queste aree - dettate dal dinamismo negli affitti, dai più bassi indici di anzianità, da un minor numero di abitazioni vuote, ecc. - sono comparativamente migliori rispetto agli altri Comuni.

(9) Calcolato utilizzando: (i) variazione della popolazione residente, (ii) reddito imponibile pro-capite, (iii) numero di alunni stranieri scuole dell'obbligo e istituti superiori/totale iscritti, (iv) numero di anziani residenti nel Comune/popolazione totale, (v) quota di addetti totali ogni 100 abitanti, (vi) tasso di variazione dell'occupazione (SLL).

(10) Calcolato utilizzando: (i) quantità di abitazioni vuote / numero complessivo abitazioni, (ii) abitazioni occupate ma sprovviste di servizi igienico-sanitari - senza almeno un gabinetto / totale abitazioni occupate, (iii) grado di affollamento delle abitazioni (pop. Residente / numero complessivo di stanze disponibili nelle abitazioni occupate), (iv) quota di abitazioni in 'affitto' e 'altro uso' abitativo / totale delle abitazioni occupate, (v) quotazione immobiliare minima delle abitazioni in euro/mq, (vi) valore degli affitti delle abitazioni, euro/mq per mese.

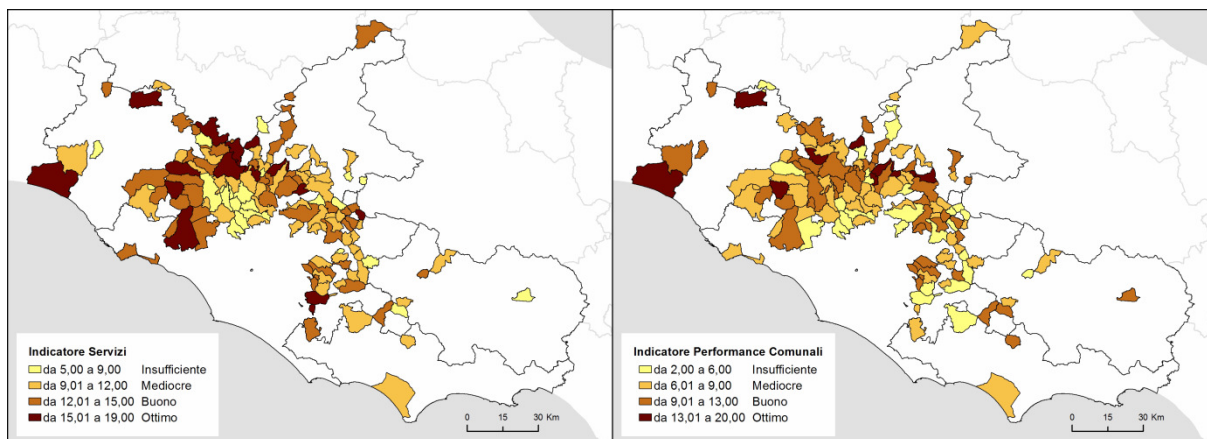


Fig. 2 - Indicatori di dotazione e offerta di servizi e di performance comunali.

Fonte: elaborazione propria.

L'indicatore di *dotazione di servizi* (11) mostra molteplici evidenze (Fig. 2, carta a sinistra). Tutto il gruppo di Comuni localizzati sugli assi consolari a nord di Roma - accessibilità stradale e ferroviaria - continua ad assumere un comportamento uniforme, tuttavia in questo caso negativo. Queste aree si caratterizzano per le loro condizioni di 'residenzialità' e i loro abitanti, proprio perché localizzati alle porte di Roma, fruiscono dei servizi ospedalieri, per il tempo libero, turistici, ecc. della capitale. Questi Comuni offrono, così, quantità comparativamente 'insufficienti' di servizi alla persona e alle famiglie rispetto agli altri. Va tenuto in considerazione che si tratta di centri in forte crescita demografica, ragion per cui è verosimile che la dotazione di servizi non abbia ancora 'raggiunto' un adeguato standard di dotazione rispetto all'accresciuto bacino di utenza. Siamo, infatti, nel territorio più intensamente aggredito dal decentramento residenziale da Roma, nei quali nel corso degli ultimi decenni si sta compromettendo la qualità ambientale e la vivibilità dei contesti urbani. La progressiva rarefazione dei servizi interviene quindi completando un quadro che ha già varcato la soglia della criticità.

(11) Calcolato utilizzando: (i) numero di posti letto ospedalieri / popolazione residente, (ii) punti operativi banca / popolazione residente, (iii) posti letto esercizi alberghieri, campeggi, ecc. / popolazione residente, (iv) presenza-assenza del Piano Urbano del Traffico comunale, (v) presenza sul territorio comunale di scuole per l'infanzia, scuole primarie, ecc. gestita dal Comune (ogni 100 abitanti), (vi) distanza, calcolata in minuti, dal centroide del Comune alla stazione ferroviaria.

In ultimo, l'indicatore delle *performance comunali* (12) esprime la capacità e disponibilità dei Comuni di fare investimenti rivolti ad un miglioramento della qualità della vita dei residenti. In questo caso (Fig. 2, carta a destra), i Comuni della prima corona metropolitana mostrano una certa 'dipendenza' nei confronti dell'area metropolitana. La seconda corona tende a presentare performance crescenti, ed è proprio allontanandosi (soprattutto verso nord) che è possibile individuare quei Comuni che ottengono le migliori valutazioni, quasi come se, ad una maggiore distanza (fisica e funzionale) dalla capitale corrispondesse una maggiore propensione dei Comuni ad impegnare risorse ed effettuare investimenti rivolti al miglioramento della vita dei propri residenti.

Si conferma quindi che i Comuni di prima corona metropolitana - meno attivi degli altri in termini di efficienza della spesa pubblica e dotazione e offerta di servizi sul territorio - inizialmente privilegiati per la prossimità con la capitale e la buona accessibilità, stanno progressivamente perdendo *appeal* in ragione dell'oggettiva situazione di *sovraccarico* che si è determinata negli ultimi decenni.

BIBLIOGRAFIA

CARITAS E MIGRANTES, *Dossier statistico Immigrazione, XXII Rapporto*, Edizioni IDOS, Roma, 2012.

CNEL, CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO, MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI, *Indici di integrazione degli Immigrati in Italia, Attrattività e potenziale di integrazione dei territori italiani, VIII Rapporto*, Roma, 2012.

DEMAIO G., "I residenti stranieri nella provincia di Roma", in CARITAS DI ROMA, PROVINCIA DI ROMA E CAMERA DI COMMERCIO DI ROMA, *Osservatorio romano sulle migrazioni, VIII Rapporto*, Edizioni IDOS, Roma, 2011, pp. 33-41.

(12) Calcolato utilizzando: (i) differenziale tra totale entrate e spese comunali desunte dai bilanci consuntivi / popolazione residente, (ii) rapporto tra spese in conto capitale e entrate totali / pop. residente, (iii) presenza-assenza di strumenti di pianificazione: il piano di fabbricazione, il piano regolatore adottato, il piano di regolatore approvato, (iv) presenza-assenza di un piano di edilizia economica popolare, (v) presenza-assenza di un piano di insediamento della attività produttive, (vi) partecipazione del Comune ad almeno un canale di promozione turistica tra quelli esistenti nella rete ResTipica.

EMN RETE EUROPEA MIGRAZIONI, (a cura di), *Canali migratori. Visti e flussi irregolari*, Edizioni IDOS, Roma, 2012.

RICCI M., “La rigenerazione dei piccoli centri storici a elevata presenza di migranti”, in F. TOPPETTI (eds.), *Paesaggi e città storica. Teorie e politiche del progetto*, Alinea, Firenze, 2011, pp. 167-170.

Roma, Dipartimento DATA, Facoltà di Architettura, Sapienza Università di Roma; rob.lazzaro@fastwebnet.it; venere.sanna@uniroma1.it

SUMMARY. - The paper presents some results of quantitative analysis conducted in those municipalities of the Lazio region that have fewer than 20,000 inhabitants and a higher presence of immigrant residents than the regional average (excluding Rome). The analysis was based primarily on cluster analysis of socio-economic factors, employment and income, the condition of real estate, and infrastructure and accessibility. We then further analysed the data based on macro-indicators of four devised themes: socio-economic, housing and environmental standards, local services and administrative performance of local councils. The results show interesting correlations between the attractiveness for settlement by groups of foreigners, and the socio-economic and spatial characteristics of the centres themselves - highlighting some unexpected factors for resettlement in the most peripheral municipalities which are not explicable using conventional assumptions.

EDOARDO PATRUNO, GIANLUIGI SALVUCCI

LA DISTANZA QUALE FATTORE ESPLICATIVO DELLA
CONCENTRAZIONE SPAZIALE.
IL RUOLO INFORMATIVO DELLA RNC¹

1. RISOLUZIONE DEI DATI E RAPPRESENTATIVITA' DEGLI RI INDICATORI - La sola disponibilità di dati areali relativi alla popolazione, ha indotto per lungo tempo ad una “ingannevole” relazione tra la densità della popolazione e la qualità ambientale (Van Horne, 1983), dal momento che esiste una forte differenza tra il valore dell’indicatore statistico e la percezione qualitativa che ne deriva (Moch, Bordas, & Hermand, 1996). Avere ampi spazi a disposizione nel territorio comunale, non significa vivere in un ambiente qualitativamente elevato. Si è dimostrato, in studi precedenti, come la densità percepita passi da 1.988 a 20.000 ab/kmq considerando solo la popolazione residente nella superficie di tessuto urbano (Abbate C. & Salvucci, 2011). E' necessario quindi trovare delle alternative capaci di rappresentare al meglio l’effettiva qualità del paesaggio. Nel lavoro precedente si è trasformato un rapporto medio in un rapporto di derivazione, in cui il numeratore è strettamente connesso al denominatore: popolazione/superficie abitata. In realtà si è ancora legati alla partizione della sezione di censimento al cui interno la popolazione può essere concentrata in spazi ridotti. Per superare quest’ultima influenza non è più sufficiente

(1) Frutto di un lavoro comune i paragrafi 1e 3 a Gianluigi Salvucci, il 2 è da attribuire a Edoardo Patruno mentre le conclusioni in comuni agli autori

intervenire sulla scala geografica in senso funzionale ma si rende necessario un salto nella risoluzione spaziale dei dati.

2. LA RILEVAZIONE DEI NUMERI CIVICI, IL MIGLIORAMENTO DELLA RISOLUZIONE SPAZIALE. -

La sfida del nuovo censimento della popolazione del 2011 parte proprio dal superamento di questo ostacolo. Nel 2010 è stata effettuata la Rilevazione dei Numeri Civici (RNC), che per le località di centro abitato nei comuni con popolazione superiore a 20.000 abitanti sostituisce il censimento. Il ruolo della RNC è rivoluzionario in questo ambito perchè, per la prima volta, per le località di centro abitato fornisce la distribuzione della popolazione per edificio. Al momento la rilevazione censuaria è ancora in fase di validazione per cui si effettuerà una stima basandosi sul numero medio di componenti delle famiglie per sezione 2001 attribuendolo al numero delle abitazioni rilevate. E' dunque possibile applicare le metodologie sulle distanze per analizzare la concentrazione spaziale della popolazione a prescindere da qualsiasi partizione utilizzata. Attraverso la RNC la sezione di censimento torna ad essere una partizione di analisi pre-censuaria mentre le coordinate dell'edificio rappresentano il risultato finale del dato censuario. L'analisi parte dalle metodologie di (Arbia, 1996) e consente di verificare le differenze che emergono tra la distanza media della popolazione stimata al 2011 tra gli edifici e la densità media delle stesse aree.

L'obiettivo strategico e innovativo del Censimento 2011, è stata la creazione di archivi comunali di numeri civici geocodificati alle sezioni di censimento.

Come base dati di riferimento sono state utilizzate le foto aeree aggiornate del territorio, le sezioni di censimento 2011, i grafi stradali di fonte commerciale, la cartografia catastale dei fabbricati dell'Agenzia del Territorio.

Le basi di partenza sono stati gli archivi di indirizzi forniti dai comuni che hanno richiesto una pre-elaborazione, dovuta al patrimonio informativo eterogeneo. Sono state successivamente acquisite le liste anagrafiche comunali (LAC), e si è proceduto in primo luogo alla standardizzazione degli indirizzi; successivamente tutti i toponimi sono stati sottoposti ad un processo di normalizzazione e geocodifica allo scopo di orientare i rilevatori sul territorio, recuperare la sottocopertura delle anagrafi e le mancate risposte delle famiglie ed effettuare il censimento degli edifici. In ultima istanza, avendo come

riferimento i dati del censimento imputati dai comuni, si sta attualmente procedendo al linkage degli indirizzi delle diverse fonti.

La Rilevazione di controllo dei Numeri Civici si è svolta nei centri abitati principali con l'impiego di circa 4.500 rilevatori nel periodo novembre/2010 – marzo/2011, ed ha coinvolto 508 comuni: comuni capoluogo di provincia e comuni con popolazione residente superiore ai 20 mila abitanti al 1 gennaio 2008 (53% della popolazione). Dalla RNC sono state escluse le sezioni di Nucleo Abitato, le Località Produttive e le sezioni di Case Sparse sulle quali il censimento degli edifici è avvenuto nel modo tradizionale.

Sono stati 9.607.577 gli indirizzi rilevati di cui il 18% degli accessi sono privi di numero civico; il 53% con destinazione d'uso di tipo abitativo; il 46% con destinazione d'uso di tipo non abitativo (esercizi commerciali, unità produttive, garage, ecc.); l'1% associati a complessi di edifici non abitativi (complessi ospedalieri, città universitarie, centri commerciali, convivenze militari, ecc.).

3. DIVERSE METODOLOGIE DI CALCOLO DELLA CONCENTRAZIONE SPAZIALE.- Tutti i metodi basati sul confronto areale risentono della costruzione delle partizioni delle aree al denominatore, in effetti seppur in letteratura la densità della popolazione viene considerata un rapporto medio bisogna interpretarlo come un rapporto di derivazione per migliorarne il contenuto rappresentativo, considerando il denominatore come il “contenitore” spaziale del numeratore. Da un punto di vista logico interpretativo si tende a considerare sinonimi i concetti di densità e concentrazione, quando al contrario i due fenomeni spaziali sono ben distinti, a meno che la popolazione sia distribuita omogeneamente e si considerino aree di riferimento omogenee. Dal momento che le sezioni di censimento risentono di una elevata variabilità bisogna pensare di adottare tecniche basate sulla distanza per poter ottenere un'indicazione di densità/concentrazione che rappresenta l'affollamento dei residenti in un'area. La letteratura rimanda alle tecniche di analisi spaziale, quadrati sparsi o contigui, (Arbia, 1996) presupponendo la disponibilità di dati disponibili per la prima volta grazie alla RNC che li rileva per centroide di edificio.

Tuttavia l'applicazione di queste tecniche non è scevra di soggettività legata alla scelta dell'ampiezza dei quadrati come sostengono Arbia ed Espa per i quali “*le informazioni*

ottenute utilizzando i metodi dei quadrati sono molto spesso limitate dalla circostanza di essere basate su di una discretizzazione arbitraria della superficie di riferimento”.

L'utilizzo della distanza puntuale per misurare la concentrazione spaziale consente di effettuare delle valutazioni in merito alla maggiore concentrazione spaziale laddove si individuino delle aree che presentino una distanza media minore della distanza teorica attesa. La procedura è largamente diffusa in letteratura ed implementata nel software Arcgis con lo strumento Average Nearest Neighbour Distance che restituisce l'informazione sul grado di concentrazione del pattern analizzato. Tuttavia si vuole riflettere sul fattore di scala in senso funzionale che influisce sul calcolo dell'indicatore che si ricorda essere costituito dal confronto con la distanza media attesa nell'area:

$$\text{distanza attesa} = 0.52AN$$

Dove A indica la superficie di riferimento ed N è la numerosità del pattern. Nel caso in esame A è la superficie della sezione mentre N la popolazione stimata al 2011 sulla base della composizione media delle famiglie al 2001².

Il confronto delle distanze medie rispetto a quella attesa è quindi un indicatore di densità del fenomeno e della sua concentrazione. Per esempio il *Nearest Neighbor Index (NNI)*

$$\text{NNI} = \frac{\text{distanza minima}}{\text{distanza attesa}}$$

Piuttosto che utilizzare la media *Average Nearest Neighbour Index (ANNI)*

$$\text{ANNI} = \frac{\text{distanza media}}{\text{distanza attesa}}$$

Per comprendere l'effetto scala funzionale si è costruito appositamente un pattern che include due aree all'interno delle quali sono stati dispersi in modo casuale dei punti con gli strumenti forniti da ET-GEOWIZARD analizzandone il pattern rispettivamente a due diverse scale.

(2) Al momento della stesura del lavoro non si dispone ancora di dati validati a livello di edificio per sezione per cui si preferisce stimare la popolazione residente moltiplicando il numero dei componenti medio della sezione corrispondente al 2001, per ogni edificio, per il numero di interni abitativi dell'edificio stesso.



Figura 1 - Ipotesi di studio del pattern

Fonte: nostra elaborazione

L'ipotesi analizzata in Figura ipotizza la dispersione casuale di un fenomeno in un'area concentrata ad uso urbano e la sua completa assenza in uso agricolo. Una situazione che si verifica facilmente nel caso della popolazione che è maggiormente concentrata nell'uso del suolo urbano.

Esiste un'ulteriore complicazione nel caso in cui si studi la distribuzione della popolazione residente dal momento che essa è distribuita verticalmente negli edifici mentre gli indici descritti considerano posizioni di singoli individui al suolo nell'**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** il denominatore corrisponde al numero delle persone residenti in quell'area, ma in realtà se così fosse la distanza attesa tra le persone sarebbe notevolmente inferiore rispetto a quella effettiva considerando i soli edifici. D'altro canto non si può nemmeno pensare di innalzare la soglia al caso in cui tutte le persone si distribuissero per strada perché sarebbe irrealistico.

Si comprende che confrontare l'indicatore per diverse realtà risente inevitabilmente del denominatore mentre è il numeratore che rappresenta in maniera più robusta il fenomeno. Per questo motivo si ritiene di dover abbandonare il confronto con le distanze medie attese perché risentono di fattori di scala "*funzionali*" vale a dire computano inevitabilmente delle aree che non contengono il fenomeno per definizione o per funzione. Volendo un dato puntuale ma al tempo stesso rappresentativo della diversità locale, si preferisce discostarsi dalle tecniche classiche dei quadrati contigui o sparsi per giungere ad una tecnica innovativa che consideri i quadrati costruiti sul centroide dell'edificio di lato 100 mt. Si ottiene in questo modo la ricognizione per ettaro quadrato del fenomeno per ogni edificio che rappresenta la densità locale.

3.1 METODOLOGIA APPLICATA.- Al momento i dati della RNC sono in fase di validazione, è stato possibile prendere in esame l'area urbana nei comuni contigui a quello Milano. Non disponendo dei dati sulla popolazione censita si è proceduto a stimarla sulla base del prodotto interni abitativi numero componenti medio delle famiglie per la sezione al 2001 in cui ricade l'edificio censito nel 2011. La somma di tutti i residenti stimati per il quadrato di riferimento costituisce il numero di persone che si concentrano in quello spazio di dimensioni omogenee; tutti i metodi basati sul confronto areale risentono della costruzione delle partizioni delle aree al denominatore.



Figura 2 - Applicazione della metodologia su un campione di edifici

Fonte Elaborazione su dati provvisori RNC Istat

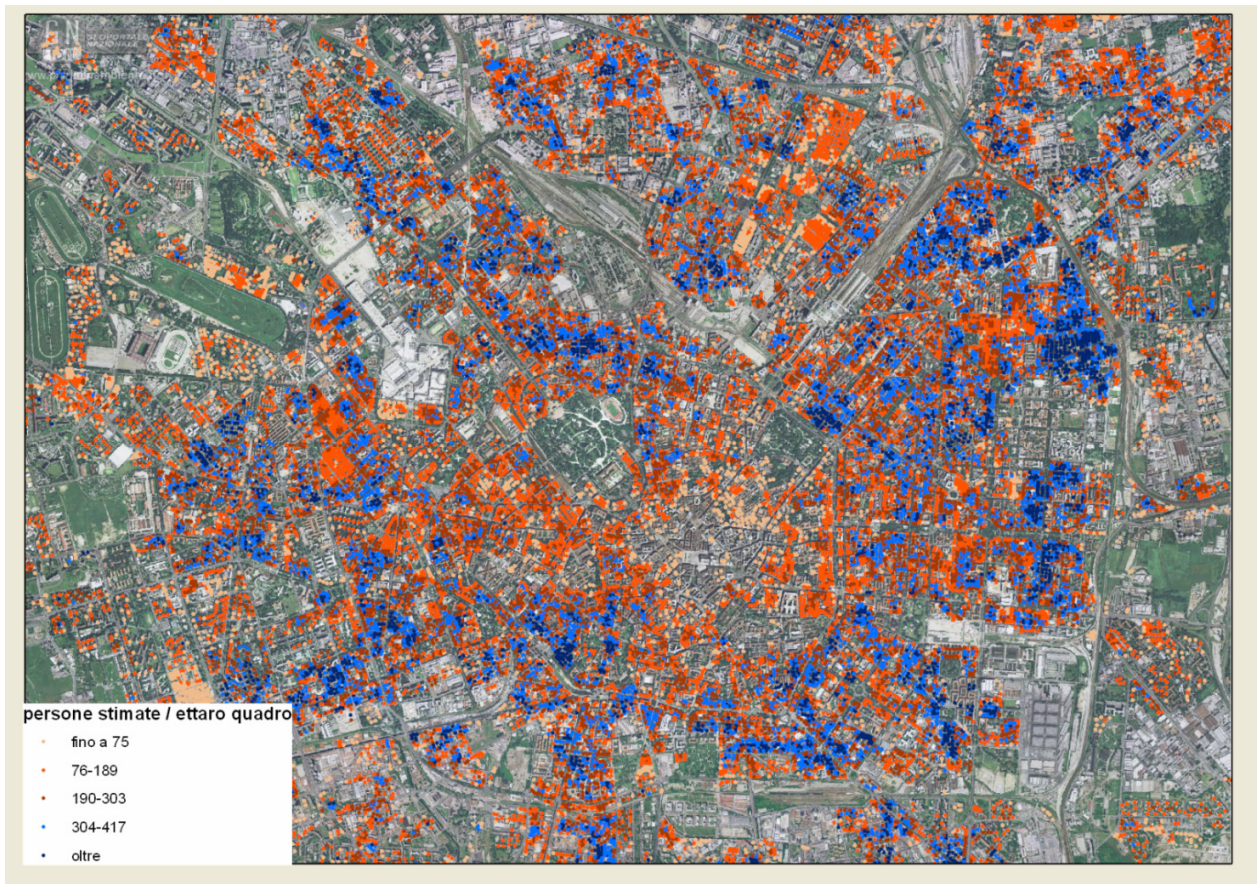


Figura 3 Risultato della stima della densità per ettaro sul comune di Milano

Fonte Elaborazione su dati provvisori RNC Istat

4. CONCLUSIONI.- La RNC consente di rivoluzionare le interpretazioni del territorio, uno sforzo enorme compiuto dall'Istat per aumentare l'offerta di statistica ufficiale in termini qualitativi. Il lavoro esposto vuole essere un esperimento iniziale di miglioramento dell'analisi territoriale auspicando in un prossimo futuro un'estensione dell'esperienza condotta sui centri abitati anche sull'intero territorio nazionale. È auspicabile che in un futuro prossimo la densità della popolazione sia il risultato di un'analisi della probabilità di percepire a livello locale un determinato livello di affollamento urbano in un'area al fine di restituire un valore rappresentativo del paesaggio.

BIBLIOGRAFIA

- ABBATE C. , SALVUCCI G. "population density in a city". In aisberg (ed.), *spatial2 conference: spatial data methods for environmental and ecological processes. Foggia (it), 1-2 september 2011* , 2011.
- ARBIA g. *Statistica Economica Territoriale* , 1996. Padova.
- MOCH a. ,BORDAS f. ,HERMAND d. "Perceived density: how apartment dwellers view their surroundings". *Cybergeo*.
- VAN Horne B. "Density as a misleading indicator of habitat quality". *The journal of wildlife management*, n. 47,4, 893–901.

Edoardo Patrino, Istat, Dipartimento per l'integrazione, la qualità e lo sviluppo delle reti di produzione e di ricerca, DIQR, epatrino@istat.it

Gianluigi Salvucci, Istat, Strumenti territoriali per i censimenti e le attività post censuarie, MTC/B, salvucci@istat.it

SUMMARY - Several studies have found that the density of the population is considered a representation of the spatial concentration. the case of the city of Rome is emblematic because the density is not representative of the extremely high concentration of the population. This situation arises from the fact that the density is a ratio based on areal data should be changed to point data of the population distribution. In 2010 the survey was carried out of the Civic Numbers (RNC), which for the location of the town in municipalities with populations of more than 20,000 inhabitants replaces the census of buildings. For each building you know the geographic coordinates and the number of

homes is therefore possible to estimate the population at that point and apply methods of spatial concentration based on distance.

POLITICHE NEOLIBERISTE E NUOVI PAESAGGI URBANI

1. NEOLIBERISMO E RIGENERAZIONE DEL PAESAGGIO URBANO. - Il paradigma neoliberista, che dagli anni '70 ha tratto un impulso decisivo dalla crisi del sistema fordista e dal conseguente declino urbano, se da un lato ha ispirato le strategie economiche e politiche volte alla ristrutturazione dei rapporti tra Stato e mercato, all'allentamento o l'abbattimento dei vincoli istituzionali e al potere discrezionale del capitale privato, dall'altro ha contribuito alla ridefinizione degli spazi della decisione politica (Jessop, 2002). In questo contesto i livelli di governo delle città hanno acquisito un ruolo strategico, rappresentando punti di riferimento per la soluzione di problemi economici, sociali, politici e ambientali, con il coinvolgimento diretto delle forze di mercato e il contributo di *partnership* pubblico-privato (Harvey, 2008). Inizialmente negli Stati Uniti e in Europa poi negli altri continenti, le amministrazioni pubbliche urbane e metropolitane hanno messo in pratica politiche neoliberali, nel presupposto che attraverso deregolamentazione, privatizzazione e concorrenza si potesse contrastare il declino urbano e accrescere il benessere dei cittadini.

A tal fine gli amministratori locali hanno intrapreso interventi volti a rigenerare e riqualificare il paesaggio di parti più o meno estese delle città, attribuendo un ruolo centrale alla cultura, all'innovazione, alla creatività, al turismo e ai relativi servizi, in modo da rilanciarne l'immagine e l'economia ed attrarre investimenti e visitatori (Ruggiero, 2008; Steger, McNevin, 2011). La ricerca della competitività urbana, per attrarre capitali, imprese e visitatori, è divenuto quindi uno degli elementi fondamentali delle politiche urbane e il principale incentivo all'adozione di nuove forme di pianificazione, come i Piani Strategici, o di strumenti come il marketing urbano, rivolti soprattutto alla costruzione di immagini attrattive della città.

* Pur essendo l'articolo il frutto di una comune collaborazione, Luigi Scrofani ha scritto i paragrafi 1 e 4 , mentre Luca Ruggiero i paragrafi 2 e 3.

Queste politiche spesso oscillano tra scelte locali più o meno originali e processi di omologazione globali, tra sfide e contraddizioni di carattere economico-sociale ed ambientale, tanto da fare della città uno dei campi privilegiati di osservazione e di studio delle dinamiche neoliberiste (Hall, Hubbard, 1998; Leitner, Peck, Sheppard, 2007). I grandi progetti urbani spesso riguardano il risanamento dei quartieri storici obsoleti (in particolare i *waterfront*) e delle periferie (Fainstein, 2008; Gonzales, 2011; Grodach, 2010; Savino, 2010). Progetti corredati dalla ristrutturazione di spazi strategici e di contenitori dismessi per ospitare attività culturali e creative, musei, teatri, gallerie d'arte, fiere e esposizioni, alberghi. Iniziative sovente realizzate in occasione dell'organizzazione di "grandi eventi", dalle Olimpiadi alle Expò, alle manifestazioni per la "Città europea della cultura". Iniziative che hanno riguardato sovente la produzione culturale con appositi spazi per la creatività, l'innovazione e il dinamismo culturale. Spazi occupati da comunità con competenze e professionalità tradizionali o del tutto nuove, formate da classi sociali "creative", capaci di concepire idee, prodotti innovativi e nuova imprenditorialità, ritenute essenziali all'economia "informale" della città contemporanea (Florida, 2008; Krätke, 2012).

Architetti, urbanisti e paesaggisti hanno dato vita ad un *Archistar System* che, con edifici iconici (Kaika, Thielen 2006; Patterson, 2012), ridisegna il paesaggio delle aree centrali per riscoprire i vantaggi della città compatta (riqualificazione socio-economica e dei servizi, miglioramento della mobilità pubblica e risparmio energetico), oppure il paesaggio delle nuove direttrici di sviluppo delle periferie metropolitane, magari per avviare nuovi processi di riequilibrio urbano, contenendo lo *sprawl* o creando "metropoli multicentriche". In ogni caso il rinnovamento architettonico e paesaggistico diviene funzionale alla promozione esterna della città, sfruttando le "firme" di architetti ed urbanisti famosi, e concorre alla creazione di consenso interno, offrendo ai cittadini simboli concreti per il risveglio dell'orgoglio civico e del senso di appartenenza.

2. I COSTI SOCIALI E AMBIENTALI DELLE POLITICHE NEOLIBERISTE. — Sin dai primi anni '80 apparve evidente che ai vantaggi della fase liberista delle politiche urbane, con una forte impronta privatistica, si contrapponevano non pochi inconvenienti. Innanzitutto la debolezza se non l'assenza di meccanismi di controllo democratico, che lasciava largo spazio alla speculazione finanziaria/immobiliare e determinava il dilagare

dei fenomeni di gentrificazione. Poi gli enti pubblici elargivano cospicui finanziamenti per la realizzazione dei progetti di rigenerazione, con una conseguente dilatazione della spesa pubblica, in contrasto con la retorica liberale.

D'altra parte nella riqualificazione urbana neoliberista l'enfasi sull'innovazione e sulla creatività e sulla loro capacità di rinnovare i centri urbani, garantendo benefici per tutti gli abitanti, non trovava un riscontro adeguato. Il prevalere della dimensione fisica ed estetica dei progetti su quella socio-economica produceva un proliferazione di barriere fisiche, sociali e culturali, una crescente frammentazione del tessuto socio-spaziale e la formazione di isole di segregazione urbana. In altre parole, le città nel complesso divenivano più belle, ma sempre più disgregate socialmente, per la contrapposizione di piccole città utopiche, nelle quali si concentravano le attività e le residenze delle classi sociali benestanti, a periferie indistinte di poveri e immigrati emarginati. Le operazioni speculative immobiliari, attraverso l'eclettismo delle forme e la spettacolarità dell'architettura postmoderna, si traducevano molto spesso anche nell'omologazione dei centri storici, nella loro gentrificazione, nell'azzeramento delle identità locali e nella trasformazione di quartieri in luoghi di attrazione artificiali. Si rilevava inoltre che cultura, creatività, innovazione e turismo, con le loro implicazioni economiche e sociali, erano fonti di nuove sfide e di nuovi conflitti, di squilibri e tensioni all'interno delle aree urbane, nei rapporti tra i quartieri centrali e quelli periferici e nella competizione tra città a livello nazionale ed internazionale.

In effetti le scelte liberiste indirizzavano i finanziamenti verso alcuni spazi interni alla città o all'area metropolitana, nel presupposto che creando isole di riqualificazione e di sviluppo, capaci di attrarre capitali e attività, si sarebbero prodotte ricadute positive nei confronti dell'intera area urbana e delle differenti categorie sociali. Tesi queste che venivano smentite sempre più spesso dall'accentuarsi dei contrasti e delle diseguaglianze, tanto che dagli anni '90 cominciarono a schierarsi anche organizzazioni non governative e talvolta le stesse amministrazioni urbane. Amministrazioni che si rendevano conto del costo sociale dell'avanzata della neo-liberalizzazione, oltre che dell'impatto negativo sul paesaggio, segnato sempre più spesso dalla frammentazione e dalla omologazione ai modelli globali.

La contestazione si fece sempre più agguerrita per l'esplosione della crisi finanziaria ed economica che dalla fine del 2007 metteva a nudo i danni della

speculazione immobiliare, trainata dai mega-progetti che erano stati proposti come elementi centrali del rilancio economico della città. Questa crisi profonda, propagatasi a livello globale, ha contribuito infatti ad esaltare i problemi delle città, soprattutto negli Stati Uniti ed in Europa, e a moltiplicare i conflitti prodotti dalle scelte “creative” neoliberiste, rendendo indifferibile una radicale revisione critica delle politiche urbane. Per cui un numero crescente di amministratori pubblici sono stati costretti ad abbandonare onerose iniziative di immagine per porre in primo piano politiche urbane alternative, democratiche e sostenibili, per l’affermazione del “diritto alla città” (Attoh, 2011). Un cambiamento di rotta incalzato dalle lotte dei movimenti socio-politici contro l’ingiustizia e l’insostenibilità delle forme di urbanizzazione fondate sul profitto, contrassegnate da fenomeni distruttivi della società (come il dilagare dei pignoramenti ipotecari), degli equilibri ambientali e del paesaggio.

3. NEOLIBERISMO E “ARCHISTAR SYSTEM”. — Tra i fenomeni che le politiche neoliberiste hanno contribuito ad esaltare si annovera l’*Archistar System* che ha acquisito centralità nelle strategie urbane di sviluppo. Le Amministrazioni di grandi e piccole aree urbane, avvalendosi di architetti di fama internazionale, hanno trasformato tratti della città, ridisegnandone lo *skyline* e inserendo accanto o all’interno di antichi edifici strutture ultramoderne, grattacieli in vetro ed acciaio, ponti avveniristici, grazie a nuove tecniche di costruzione e a nuovi materiali. Non solo prestigiosi musei, istituzioni, enti pubblici e privati e imprese industriali, commerciali e finanziarie, ma anche alcune delle più belle città storiche e d’arte europee hanno affidato alle *archistar* la realizzazione di nuovi edifici pubblici e privati che ne rilanciassero l’immagine. Un fenomeno che non esclude aeroporti, stazioni ferroviarie e metropolitane, le cui immagini vengono rinnovate e diversificate per farne nuovi elementi di attrazione.

E’ innegabile che quest’incalzante rinnovamento dei paesaggi e degli *skyline* urbani sia in parte il risultato spontaneo delle metamorfosi economiche, sociali, ideologiche e culturali che si sviluppano all’interno della città, tuttavia è anche vero che sono le politiche neoliberali che ne hanno enfatizzato la funzione sociale e culturale, oltre che di leva per attrarre investimenti e visitatori, ponendo in secondo piano le profonde contraddizioni che ne accompagnano la realizzazione (Flierl, Marcuse, 2009). Per comprendere il senso di tali contraddizioni basta esaminare il contesto architettonico e

urbanistico in cui sono stati inseriti o si propone di inserire molti degli immensi grattacieli progettati dalle *archistar* più rinomate. Edifici che in molti casi adottano soluzioni che si richiamano alla sostenibilità ambientale, al risparmio energetico e idrico o ai vantaggi della compattazione del tessuto urbano, ma che troppo spesso rivelano un'architettura fine a se stessa, guidata dal *marketing* e sollecitata da massicci interessi di costruttori, grandi investitori, operatori del commercio e multinazionali dei servizi (Koolhaas, 2006, La Cecla, 2008). Senza considerare gli innumerevoli *store* realizzati dalle multinazionali della moda e del lusso, volti a stupire e richiamare il grande pubblico con trovate adatte alle tecniche dello spettacolo e della comunicazione pubblicitaria, collocati nelle vie più attraenti delle grandi metropoli per dare vita a modelli virtuali e spesso omologanti (Sudjic 2006).

D'altra parte i progetti urbanistici commissionati alle *archistar*, pur rivelando una costante ricerca di nuovi paradigmi per rendere attrattivi e sostenibili i quartieri centrali e periferici delle città (come nel caso dei *masterplan* affidati alle firme di Rem Koolhaas, Frank Gehry, Daniel Libeskind, Norman Foster o Zaha Hadid), raramente riescono a valorizzare le città nelle loro sovrapposizioni e stratificazioni storiche e culturali, elementi essenziali della loro identità (Rykwert, 2007, Salingaros, 2009). Non si può negare tuttavia che architetti, urbanisti e paesaggisti siano talora capaci di ideare e realizzare edifici e *masterplan* che intreccino legami con il passato e si innestino nel contesto sociale e territoriale in modo armonico, inserendo nel contempo elementi di rottura e discontinuità nel tessuto preesistente. Basti ricordare la rifunzionalizzazione di importanti strutture di archeologia industriale, come il lingotto di Torino e la Bicocca di Milano o il nuovo museo di arte islamica di Doha (Qatar) dell'architetto sino-americano Ieoh Ming Pe. Altrettanto eloquente è l'impegno di architetti e paesaggisti (da Norman Foster a Richard Rogers, da Peter Latz a Thomas Herzog) nella realizzazione di quartieri *eco-friendly*, in funzione del miglioramento della qualità della vita dei residenti e dell'immagine ed attrattività delle città, come quelli di Kronsberg (Hannover), Sutton BedZed (Beddington Zero Energy Development) (Londra), Aersfoort (Olanda); Hammarby Sjöstad (Stoccolma), Vauban e Rieselfeld (Friburgo), Solar City (Linz).

Molte delle iniziative neoliberiste hanno subito una revisione critica dopo il 2008. Sono state ridimensionate o del tutto cancellate infatti molte di quelle in progetto o in

corso di realizzazione e ne sono state avviate altre ispirate a principi di maggiore equità sociale e di sostenibilità ambientale (si ricordi il ritardo nella realizzazione dello *Shard of Glass* di Renzo Piano, o i rinvii nella realizzazione della *Tour Triangle* presso la Porta di Versailles, progettata da Herzog & de Meuron a Parigi, e del *Chelsea Barraks Plan*, progettato da Richard Rogers a Londra). In ogni caso, le riflessioni critiche di questi ultimi anni tendono a re-orientare sempre più spesso Amministratori e *stakeolders* delle città verso politiche volte a realizzare spazi pubblici e a riconvertire spazi inutilizzati per il riposo, lo svago, il divertimento, le attività culturali e gli eventi civici. Politiche che integrano l'attrazione di investimenti e il rafforzamento dell'identità sociale e culturale dei quartieri e della qualità della vita dei residenti. Si moltiplicano inoltre le città che ambiscono ad una *smart growing*, e che invitano urbanisti e paesaggisti a dare maggiore spazio alle problematiche socio-culturali, esaltando i requisiti della flessibilità delle loro opere, con l'obiettivo di conciliare sviluppo, sostenibilità sociale e ambientale. Questi indirizzi sempre più spesso vengono adottati con il consenso dei molteplici movimenti di riforma urbana che proliferano a livello globale. Movimenti che hanno avuto uno dei più autorevoli predecessori nel *New Urbanism*, sviluppatosi negli Stati Uniti negli anni '80, con l'obiettivo di ricostruire paesaggi sostenibili e meno conflittuali attraverso processi urbani più flessibili e democratici (MacLeod, 2011; MacLennan, O'Sullivan, 2011; Marcuse, 2009). Il *New Urbanism* ha, infatti, come riferimento la città tradizionale, con la sua densità, la pluralità delle funzioni e la prossimità fisica, un'architettura diversificata e riconoscibile, una chiara identità (non astratta e applicabile dovunque e comunque), comunità vivaci e sensibili ai valori locali e ricche d'interazioni sociali e culturali.

4. QUALI POLITICHE DOPO IL NEOLIBERISMO? — Dalla fine degli anni '70 le politiche urbane hanno indotto un aumento nella sperequazione dei redditi, l'accrescimento del divario sociale e il dilagare della disoccupazione, a cui si sono associati specifici fenomeni locali non meno devastanti, come l'omologazione dei paesaggi urbani e la perdita della loro vitalità e del loro valore identitario, la gentrificazione e lo sfaldamento della coesione sociale di interi quartieri, la difficoltà di governare il pluralismo etnico-sociale. Tuttavia rimangono incertezze e interrogativi sulla maturazione di paradigmi alternativi a cui si possano ispirare le politiche urbane per conseguire un equilibrio tra

obiettivi di efficienza, di equità sociale e di crescita sostenibile. D'altra parte le politiche urbane sono divenute un tema di scontro e di contesa, a cominciare da quelle che riguardano l'edilizia abitativa contrapposta all'urbanizzazione neoliberale. Per cui le città vengono sollecitate da richieste di giustizia distributiva, integrità metropolitana e "diritto alla città", a cui possono dare risposte adeguate soltanto nuove forme di rinegoziazione che aprano le porte a trasformazioni democratiche delle scelte politiche, col superamento degli interessi settoriali nei processi economici, sociali, istituzionali e culturali che modellano le aree urbane e i loro paesaggi.

Queste revisioni critiche delle politiche urbane, pur ampiamente condivise in Italia, non hanno ancora prodotto ricadute di rilievo perché nelle maggiori città italiane il modello neoliberista è stato assimilato con un certo ritardo. E lo dimostra il fatto che solo da pochi anni si è verificata una proliferazione di piani strategici impostati sulla deregolamentazione e privatizzazione e sulla crescente funzione del capitale privato nel settore dei servizi. Tanto che i grandi progetti di rigenerazione e di sviluppo urbano guidati dal capitale immobiliare, dalle imprese dei servizi, del turismo e dell'intrattenimento hanno moltiplicato i fenomeni di gentrificazione e di emarginazione di larga parte della popolazione meno abbiente di grandi città come Milano, Torino, Roma, Napoli. Fenomeni che dovrebbero indurre a riflettere sull'importanza di superare il modello liberista e introdurre innovazioni fondate su principi di sostenibilità, che sottraggano la città alla tirannia del capitale speculativo immobiliare, facendo prevalere il carattere collettivo dei beni pubblici, la sussidiarietà attiva, la pianificazione partecipativa allo sviluppo. Avendo tuttavia ben presente che il superamento dell'attuale frammentarietà delle politiche urbane praticate nelle maggiori città italiane richiede la definizione di nuove linee guida che, da un lato, evitino di riproporre le iniziative ripetitive e omologanti degli ultimi decenni e dall'altro lascino ai governi e alle *governance* locali la possibilità di rinnovare le loro capacità progettuali, per rafforzare opzioni e indirizzi specifici.

BIBLIOGRAFIA

ATTOH K. A., , "What kind of right is the 'right to the city'?", *Progress in Human Geography*, 35, 2011, n.5, pp. 669-685.

- BRENNER N., MARCUSE P., MAYER M. (eds), *Cities for people, not for profit. Critical urban theory and the right to the city*, Londra/New York, Routledge, 2012.
- FAINSTEIN, S., “Mega-projects in New York, London and Amsterdam”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 2008, n.4, pp. 768–785.
- FLIERL B., MARCUSE P., “Urban policy and architecture for people, not for power”, *City*, 13, 2009, n. 2-3, pp. 264-277.
- GONZALES S., “Bilbao and Barcelona ‘in Motion’. How Urban Regeneration ‘Models’ Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism”, *Urban Studies*, 48, 2011, n.7, pp. 1397-1418.
- GRODACH C., “Beyond Bilbao: Rethinking Flagship Cultural Development and Planning in Three California Cities”, *Journal of Planning Education and Research*, 29, 2010, n.3, pp. 353-366.
- HALL T., HUBBARD P. (eds), *The entrepreneurial city: Geographies of politics, regime, and representation*, Chichester, Wiley, 1998.
- HARVEY D., (2008), *Neoliberismo e potere di classe*, Torino, Allemandi 2008.
- KAIKA M., THIELEN K., Iconic Building and Urban Design, *City* (Special issue on Iconic Building), 10, 2006, n. 1, pp.3-20.
- KOOLHAAS R., *Junkspace*, Macerata, Quodlibet, 2006.
- KRÄTKE S., “The new urban growth ideology of ‘creative city’” in Brenner N., Marcuse P., Mayer M. (eds), *Cities for people, not for profit. Critical urban theory and the right to the city*, Londra/New York, Routledge, 2012, pp.138-149.
- JESSOP B., “Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State-Theoretical perspective” *Antipode*, 34, 2002, n.3, pp 452-472.
- LA CECLA F., *Contro l’architettura*, Torino, Bollati Boringhieri, 2008.
- LEITNER H., PECK J., SHEPPARD E. S. (eds), *Contesting neoliberalism: Urban frontiers*, New York, Guilford Press, 2007.
- MACLEOD G., “Urban Politics Reconsidered. Growth Machine to Post-democratic City?”, *Urban Studies*, 48, 2011, n.12, pp. 2629-2660.
- MACLENNAN D., O’SULLIVAN A., “The global financial crisis: Challenges for housing research and policies”, *Journal of Housing and the Built Environment*, 26, 2011, n.3, pp.375-384.

MARCUSE P., "From critical urban theory to the right to the city", *City* 13, 2009, n.2-3, pp.185-197.

PATTERSON M., "The Role of the Public Institution in Iconic Architectural Development", *Urban Studies*, 49, 2012, n.15, pp. 3289-3305.

RUGGIERO L., "Il turismo nelle politiche di rigenerazione delle città europee e del Regno Unito", in *Bollettino della Società Geografica Italiana*", XIII, 2008, vol. I, pp.13-38.

RYKWERT J., *The Judicious Eye: Architecture Against the Other Arts*, Chicago, University of Chicago Press, 2007.

SALINGAROS N. (a cura di), *No alle Archistar. Il Manifesto contro le avanguardie*, Firenze, Libreria Editrice Fiorentina, 2009

SAVINO M., *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano, F. Angeli, 2010.

STEGER B., MCNEVIN A. (eds), *Global ideologies and urban landscapes*, Londra, Routledge, 2011.

SUDJIC D., *The Edifice Complex: How the Rich and Powerful and Their Architects Shape the World*, London, Penguin, 2006.

Catania, Università degli studi di Catania, scrofani@unict.it; lruggiero@unict.it

RIASSUNTO: Negli ultimi tre decenni si sono diffuse in tutto il mondo politiche economiche neoliberali che hanno permeato profondamente le politiche urbane, ma è proprio dalle città che si è levata sempre più forte la contestazione, dapprima di studiosi e ricercatori, poi di organizzazioni progressiste e non governative, nei confronti del costo umano e sociale delle politiche indotte da questa nuova fase liberista dello sviluppo capitalista. Gli autori di questo articolo mirano a riscontrare in alcune esperienze urbane significative le voci critiche che sottolineano i fenomeni di ricentralizzazione urbana e di gentrificazione connessi alla rivalutazione dei centri storici, al rafforzamento di determinati gruppi sociali e alla nuova centralità dei quartieri periferici investiti della riqualificazione urbana neoliberalista, nei quali si sono venute concentrando le attività e le residenze delle nuove classi sociali benestanti.

SUMMARY: During the last three decades neoliberal economic policies have spread all over the world. These economic policies have deeply permeated urban policy, but it is the city which has risen increasingly strong protest of scholars, researchers, unions and non-governmental organizations against the human and social cost of the policies induced by this new capitalist phase. The authors of this paper are intended to find critical voices in some urban experiences that emphasize the phenomenon of urban re-centralization and gentrification related to the revaluation of the historical centers, to the strengthening of some social groups and to the new centrality of the regenerated suburbs, where activities and the residences of the new wealthy social classes are concentrated.

Sessione 5

Smart Cities

LA POLITICA DELLA CITTÀ NELL'ERA DELLE SMART CITIES

1. POLITICHE URBANE HIGH TECH IN WORK PROGRESS - Le odierne trasformazioni tecnologiche, così intrecciate ai processi di globalizzazione, esibiscono sempre più velocemente la nuova immagine spaziale economica e sociale della città (Giddens, 1994). Una città dove è sempre più attuale il principio di moltitudine di Spinoza e il concetto di rizoma di Deleuze, tanto da far pensare ad un aggregato incoerente, contraddittorio e conflittuale di soggetti diversi tra loro per valori, obiettivi e azioni (Dematteis, 2011).

La città contemporanea è ben rappresentata dal frammento che non si lascia classificare, che evidenzia la natura dinamica della “città-flusso”, governata dal movimento, dalla trasformazione, dalla transitorietà, dalla eterogeneità (Scandurra, 1999, p. 15). Uno spazio dei flussi dove si concretizza il progetto di *Global Village Square* di de Kerckove (2010) di uno spazio elettronico, non fisico, permanentemente aperto al cyberspazio, che cambia la visione e la percezione della città. Uno spazio architettonico, urbanistico e tecnologico, dove si concretizza sia la conoscenza sia il confronto tra persone culturalmente e fisicamente distanti attraverso la sperimentazione di quattro fattori, che vanno al di là delle classiche definizioni di città, ma si realizzano attraverso la simultaneità, l'ubiquità, il translocalismo e la materialità del virtuale. In altre parole, la politica urbana deve tener conto di un'entità che sembra identificarsi con la “meta-città” (Martinotti, 2011) che non solo sta cambiando lo spazio urbano, percorso ormai da nuove inquietudini, con vecchi abitanti e *city users* sempre più connessi ai loro *avatar*, ma sta causando una trasformazione dell'intera società, che è ancora *work in progress* e per questo tuttora instabile, ma allo stesso tempo, si tratta di una mutazione, che riapre la grande sfida dell'intelligenza collettiva tanto auspicata da Pierre Levy. Ne deriva, così, una conoscenza il cui continuo trasmigrare dal *web* alla vita, dall'*on-line* all'*off-line*, rimodella le modalità relazionali (Kellerman, 2006), ma anche gli assetti organizzativi e le forme espressive.

D'altronde la città è l'espressione della società, e in questo senso diventa fondamentale appurare quale società esprime la *Smart City*, ovvero quella città che riesce a conciliare e

soddisfare le esigenze dei cittadini, delle imprese e delle istituzioni, grazie all'impiego diffuso e innovativo delle tecnologie, in particolare nei campi della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica. Non si fa altro che parlare delle super città tecnologiche ed ecologiche, che ormai stanno sorgendo in tutto il mondo. Tra i tanti progetti si possono osservare due casi studio, Eco City in Siberia e Masdar City ad Abu Dhabi, che seppur diversi per il contesto geografico, dal punto di vista dell'impatto di immagine, degli investimenti e del ruolo attribuito al cittadino, condividono dei principi propri della relazione tra città e globalizzazione.

L'architettura della città sotterranea di Eco City, concepita per circa 100.000 abitanti, è affidata a scenografie spettacolari, rigorosamente in 3D, che ricordano i racconti fantascientifici di Jules Verne. Eco City sorgerà nella Siberia dell'Est, precisamente nell'ex-miniera di diamanti di Mirny, città fondata nel 1959, con una popolazione di circa 40.000 abitanti. Il piano è costruire la città all'interno del cratere della miniera, profondo 550 metri con un diametro di 1 km e 200 metri. Le sezioni illustrano una sorta di trivella che si sviluppa verticalmente, concepita diversamente dalle città sotterranee canadesi, come ad esempio Montreal, dove le gallerie nel sottosuolo fuoriescono dagli spettacolari grattacieli collegati tra loro dai *connectors*. Guardando il progetto e i *rendering* di Eco city viene spontaneo domandarsi che modello di vita e organizzazione sociale può proporre questo sviluppo urbano così estremo, che sembra influenzato dalle illusioni di *high-tech fantasies* (Massey, Quintas, Wield, 1992) e *technodreams* (Dobers, 2003).

Molto diverso si prospetta il secondo caso di studio, che invece riguarda un progetto già avviato, quello di Masdar City, una città concepita nel deserto di Abu Dhabi, che ospiterà 50.000 abitanti. Gli slogan la definiscono la nuova città dei record: per zero carbonio e zero rifiuti, energeticamente sostenibile e la prima al mondo a bandire le automobili. Una città in aperta competizione con Dubai, che un record lo ha già stabilito con l'edificio più alto al mondo il Burj Khalifa. Masdar City, ancora una volta, rappresenta l'aspirazione al salto di scala e il tentativo di proiettarsi nello spazio dei flussi dell'economia globale. Tuttavia nonostante le scenografie e gli slogan di marketing siano rivolti a sottolineare l'obiettivo di una migliore qualità della vita, dell'opportunità di crescita sociale e la necessità di coniugare sostenibilità e sicurezza, anche in questo progetto oramai volto alla conclusione, non c'è mai un riferimento preciso al coinvolgimento attivo del futuro cittadino. Tutti i progetti, in definitiva, presentano elenchi di immagini e video spettacolari

di scelte energetiche, edilizie e urbanistiche, ma sorvolano sulla partecipazione e sul consenso del cittadino e sulla domanda principale: tutto questo è in grado di soddisfare totalmente i bisogni dell'abitante di una smart city?

A partire dunque da una breve analisi delle dinamiche che ravvivano il dibattito sulla città, si proporranno alcune esemplificazioni adatte dal punto di vista dell'azione progettuale a narrare un sistema urbano in formazione con nuovi problemi e vecchi squilibri.

2. IL CICLO TECNOLOGICO DEL TESSUTO DELLE CENTO CITTÀ - Dall'ultima ricerca del *Networked Society City Index ICT* solo venticinque città del mondo sono risultate le migliori sotto il profilo dell'*high-tech*. In prima fila per gli investimenti maggiori nell'ICT per l'ambiente e l'*e-health*, spiccano nell'ordine Singapore, Stoccolma e Seul. Seguono altre realtà urbane appartenenti all'area BRIC (Brasile, Russia, India e Cina) per la gestione dei processi urbani e il monitoraggio delle emissioni di gas serra. Nessuna città italiana rientra nella classifica, nonostante il nostro Paese sia al centro di un dibattito molto serrato sulle *Smart Cities*. Incontri, convegni, conferenze, che restituiscono il classico ritratto di un'Italia divisa in due, con un netto predominio del Centro-Nord, sotto tutti i punti di vista: economia, ambiente, *governance*, qualità della vita, mobilità, capitale sociale. Di fatto, nel Mezzogiorno d'Italia la percentuale di esclusi digitali sfiora il 65%, mentre si attesta intorno al 53% a Nord e al 55% al Centro. Un quadro che ribadisce quello che si conosce da tempo: l'Italia non investe sulle tecnologie e non bastano le politiche frammentate (Paradiso, 2008), diffuse per esigenze di *marketing* piuttosto che per altro, a spingere verso connessioni di *access point* solo alcune città o parti di esse o superare il *divario digitale* solo in alcuni comuni o consentire la fruizione dei servizi *online* solo ad una parte della popolazione. A livello progettuale in Italia sono numerosi le sperimentazioni sulle reti *open system* per rendere interoperabili i sistemi e protocolli presenti in un centro urbano. L'interoperabilità, è l'altra questione importante, perché pone l'accento sulla circolazione delle conoscenze, sulla strutturazione a più livelli dell'informazione geografica, e sulle differenti fasi di consultazione e di definizione del dettaglio di informazioni convergenti sempre più in una Rete, che mostra di essere un vero e proprio 'catalizzatore' di più media (telefonia, GIS, multimedia). Interessanti, in questo senso, sono alcune sperimentazioni come quella del Comune di Milano, che ha investito sui Sistemi Informativi Geografici (GIS) per un'analisi comparata della domanda

potenziale e dell'offerta localizzata, al fine di determinare gli ambiti micro territoriali (nuclei d'identità locali) che esprimono un bisogno. Altro caso che si può osservare è quello di Udine, che ha deciso di sperimentare il concetto anglosassone di *gamification*, affiancandolo all'ascolto attivo, grazie al quale il cittadino fa una segnalazione per un disservizio oppure per richiedere un intervento di riparazione. Ogni sua segnalazione corrisponde ad 1€ del bilancio comunale di cui il cittadino diviene "proprietario" e può decidere come spenderlo in ottica partecipata. Naturalmente più segnalazione, corrispondono a più euro ed a un ruolo del cittadino sempre più importante e decisionale. Allo stesso modo il Comune di Copparo in provincia di Ferrara, ha messo a disposizione degli abitanti un servizio di taxi bus: un autobus comunale a prenotazione che devia il percorso a seconda della chiamata. Certamente piccoli passi se si pensa ad altre realtà urbane *high-tech*, come ad esempio quella di Singapore, che ha adottato il sistema GIS *i-Transport*, integrando diversi strumenti tra cui il controllo del traffico e sviluppando un *Prediction Tool*, mediante il quale l'amministrazione riesce ad effettuare una previsione delle congestioni di traffico con una attinenza dell'85% e da 10 fino a 60 minuti prima che si verifichi. Un uso intelligente della tecnologia che ha consentito di ridurre del 20% le congestioni stradali in città.

La questione, certamente, è molto più articolata di come si può presentare in questo ambito, perché investe la qualità del digitale presente sul territorio che manca di un'adeguata copertura di banda larga. Inoltre pur se connessa l'Italia è lenta, riuscendo ad aggiudicarsi il primo posto nella classifica dei Paesi con il maggior numero di connessioni a velocità inferiore a 256 Kbp. L'attuale infrastruttura in rame rischia di diventare inefficiente nel garantire universalmente un servizio di connettività ad alta velocità, necessario per accedere e fruire servizi sempre più evoluti, sia per i cittadini/*city users/avatar*, sia per le imprese e le Pubbliche Amministrazioni.

Nonostante l'Italia rappresenti un nodo essenziale del Mediterraneo per la futura struttura della rete Internet per l'accesso dell'Africa e dell'Asia verso l'Europa e gli Stati Uniti, è la Francia con la città di Marsiglia a candidarsi come futura porta d'accesso alla Rete e a ribadire l'emergenza di dotarsi di una politica della città, che possa affrontare la carenza di innovazione produttiva e sociale che caratterizza il nostro Paese. Una carenza che può essere contrastata solo a partire da "una politica di sviluppo che porti il proprio baricentro sulle città" (Barca, 2012).

Forse siamo ancora fermi alla domanda di Le Corbusier “è possibile evitare che le nostre città si dilatino e si diluiscano, perdendo forma e la propria anima?”. E intanto le città subiscono delle trasformazioni storiche, e l’incapacità ad agire come sistema urbano porta ad una loro scomposizione, orizzontale e verticale (Bellicini, 1996), ma sarebbe sbagliato soffermarsi solo sull’aspetto tecnologico, la politica della città, indipendentemente dalla tecnologia che muta e avanza, deve essere in grado di tracciare un percorso con continuità. E in questo quadro la geografia non è un fattore marginale: “lo si vede nel cambiamento del sistema politico rispetto alle novità insediative e all’enorme frammentazione sociale di chi abita quei luoghi” (Martinotti, 2011). Le Smart Cities del futuro saranno progettate in modo più trasparente e il processo di progettazione coinvolgerà sempre più i cittadini per la condivisione delle proposte progettuali, per un confronto prima e dopo con gli addetti al lavoro e i decisori politici. Ma appare chiaro che i modelli importati di *smart cities* sembrano non aderire bene al “tessuto delle cento città” (Dematteis, 1997) italiane e sono in molti ad affermare che è necessario cercare una “vocazione italiana alle *smart cities*”.

3. VERSO UNA POLITICA URBANA INTELLIGENTE – Se è vero l’assioma che in futuro le città saranno gravate da mobilità e flussi di informazioni, la gestione dell’accessibilità, come quella delle informazioni della città sarà un problema centrale di politica di sviluppo urbano, un vero e proprio “campo di battaglia” (Martinotti, 2011), poiché dovranno godere di una sostenibilità finanziaria ed economica, ma ancor di più dovranno rispondere ad esigenze concrete dei cittadini.

Secondo il Rapporto stilato dal gruppo Ambrosetti, che analizza dettagliatamente gli investimenti necessari allo sviluppo urbano intelligente delle città italiane, emerge che per trasformare l’Italia in un Paese più *smart*, è necessario uno sforzo economico considerevole “circa cinquanta miliardi di euro all’anno da qui al 2030” (Rapporto Ambrosetti, 2012). Ma è difficile incorniciare in una formula tecnologica, che sia appagante e non troppo generale, tutta la complessità che deriva dal discorso sugli squilibri e la diversità del nostro sistema urbano. Certamente lo sviluppo tecnologico delle città potrebbe innescare “un recupero di efficienza, di risparmio, di tempo utile, di produttività e una riduzione dei costi” che secondo gli esperti si potrebbe tradurre in una crescita pari a 8/10 punti di PIL all’anno e in un ritorno in termini di “immagine e competitività internazionale”, ma allo stesso richiama temi più complessi di geografia

della città, che non investono soltanto la struttura della città, ma anche le sue funzioni di coesione sociale, creatività, vivibilità, diffusione di conoscenza e innovazione. In altre parole sarebbe auspicabile un'elaborazione condivisa della trama urbana discontinua e disordinata che possa favorire una politica intelligente in grado di consentire un'evoluzione oltre l'*high-tech*, che guardi ai bisogni sociali emergenti nella comunità e agli *asset* territoriali in gioco, creando le condizioni per la ricomposizione geografica dei frammenti delle città.

BIBLIOGRAFIA

- BARCA F., *Metodi ed obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-2020*, Documento di apertura del confronto pubblico del Comitato interministeriale per le politiche urbane, Roma, Dicembre 2012.
- BELLICINI L., *Città e costruzioni nel processo di trasformazione territoriale: il quadro europeo*, in TALIA M. (a cura di), *La pianificazione territoriale negli anni novanta*, Roma, Gangemi, 1996.
- DELEUZE G. E GUATTARI F., *Rizoma*, Parma-Lucca, Pratiche Editrice, 1977.
- DEMATTEIS G., *Sul crocevia della territorialità urbana*, in DEMATTEIS G., INDOVINA F., MAGNAGHI A, et altri (a cura di) *I futuri della città. Tesi a confronto*, Milano, Franco Angeli, 1999, pp.117-128.
- DEMATTEIS G., *Il tessuto delle cento città*, in COPPOLA P., (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*. Torino, Einaudi, 1997, pp. 192-230.
- DOBERS P., *Image of Stockholm as an IT City: Emerging Urban Entrepreneurship* in STEYAERT C. E HJORTH D. (a cura di), *New Movements in Entrepreneurship*, Edward Elgar, Aldershot, 2003, pp. 200-217.
- GIDDENS A., *Le conseguenze della modernità*, Bologna, il Mulino, 1994.
- KELLERMAN A., *Personal Mobilities*, Londra, Routledge, 2006.
- LÉVY P., *L'intelligenza collettiva. Per un'antropologia del cyberspazio*, Milano, Feltrinelli, 2002.
- MARTINOTTI G., *Dalla metropoli alla meta città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI*, in DEMATTEIS G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio, 2011, pp. 25-76.

MASSEY D., QUINTAS P., WIELD D., *High Tech Fantasies: Science Parks in Society, Science and Space*, Routledge, London, 1992.

PARADISO M., *L'Italia è davvero on line? Geografia italiana e valutazione delle politiche per la società dell'informazione in una comparazione internazionale*, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", Roma - Serie XIII, vol. I, 2008, pp. 305-343.

SCANDURRA E., *Quale ruolo per il planner e per il piano in una società pluralistica senza vertice e senza centro*, in DEMATTEIS G., INDOVINA F., MAGNAGHI A., et altri (a cura di) *I futuri della città. Tesi a confronto*, Milano, Franco Angeli, 1999, pp. 13-40.

THE EUROPEAN HOUSE - AMBROSETTI, *Rapporto Smart Cities in Italia: un'opportunità nello spirito del Rinascimento per una nuova qualità della vita*, ABB Italia, 2012.

Roma, Istituto di Biologia Agro-ambientale e Forestale (IBAF) del Consiglio Nazionale delle Ricerche; luisa.carbone@uniroma2.it

SUMMARY: Based on the last research of the Networked Society City Index ICT only 25 cities in the world were considered to be the best in terms of high-tech. No Italian city was listed among them, even though our country is at the center of a very active debate on Smart Cities. Meetings, conferences, projects that have so far reflected the classic portrait of an Italy divided in two, with a clear predominance of the Centre-North from all points of views: economy, environment, governance, quality of life, mobility, capital share, etc. Nevertheless, and according to the latest polls, despite the network constitutes a primary need for the Italians, the Country still suffers from a technological backwardness, and imported models of smart cities do not seem to adhere well to the "fabric of a hundred Italian cities". Many people affirm that it is necessary to seek an organized and structured "Italian vocation to smart cities".

“SMART CITIES AND COMMUNITIES AND SOCIAL INNOVATION”: ALCUNI
PROGETTI NELLA CITTÀ DI NAPOLI

Cos'è una *smart city*? Nel Rinascimento l'espressione avrebbe indicato la città ideale, concepita come un organismo, caratterizzato da aspirazioni estetiche e funzionali comunitarie, in cui coesistevano bellezza, armonia, organizzazione sociale e governo illuminato. Oggi, pur non esistendo un unico significato, generalmente la *smart city* è intesa come una città che è, appunto, intelligente perché sostenibile, nel senso che garantisce una elevata qualità di vita, ottimizza spazi e risorse, concorre alla crescita personale e sociale della popolazione e delle imprese, prestando grande attenzione a vivibilità, qualità dell'ambiente, contesto economico, partecipazione alla vita sociale, *governance* del sistema urbano, mobilità.⁽¹⁾

È proprio l'ambito della mobilità ad essere qui trattato più nel dettaglio, in riferimento alla città di Napoli, che, pur ancora lontana dall'essere oggi espressione di città intelligente, ha recentemente ottenuto il finanziamento di quattro progetti, relativi alla valorizzazione del patrimonio culturale, allo sviluppo sostenibile, all'incentivazione delle energie alternative e, appunto, a forme di mobilità espresse dal *bike* e *car sharing*, nell'ambito del bando “Smart Cities and Communities and social Innovation”, promosso nel 2012 dal MIUR per la realizzazione di interventi e lo sviluppo di modelli utili alla risoluzione di problemi di scala urbana e metropolitana in diversi ambiti tematici, tra cui i trasporti e la mobilità terrestre.

Naturalmente, soddisfare i requisiti richiesti da un bando e ricevere finanziamenti per l'attuazione di un progetto non significa sanare d'un colpo le complesse situazioni, economiche e sociali, legate al contesto urbano; così come pure emulare o applicare per trasposizione le fortunate esperienze di altre realtà nella propria non è sufficiente per

⁽¹⁾ *Living, environment, economy, people, governance, mobility* sono i sei assi definiti dal Politecnico di Vienna che, in collaborazione con l'Università di Lubiana e il Politecnico di Delft, ha fornito una delle definizioni di *smart city* oggi più frequentemente richiamate.

rendere davvero *smart* una città. Progetti e provvedimenti, lungi dal restare occasionali e settoriali, sortiscono apprezzabili risultati solo se costruiti a sostegno di un'idea condivisa che esalti le potenzialità già presenti nel contesto. Non è possibile pensare alla *smart city* come ad un format standardizzato, replicabile ovunque e con le stesse modalità; piuttosto, è essa il prodotto di un complesso equilibrio tra componenti che sono, quasi sempre, uniche ed irripetibili, in cui sia assolutamente presente e manifesta la volontà di mettere in atto una trasformazione da parte dell'amministrazione e della comunità. La tecnologia non è sufficiente, sono le persone che devono imparare ad interagire in modalità *smart* affinché, secondo principi di prossimità culturale, facciano del proprio contesto d'appartenenza un tessuto intriso di modelli condivisi di comportamento, fiducia reciproca, linguaggi e rappresentazioni comuni, medesimi codici etici e cognitivi (Camagni, 2004).

Contesti urbani indicati come *smart* per quel che riguarda la mobilità sono presenti in Europa e nel mondo: Amsterdam e Curitiba sono esempi in tal senso, ancor più lo è Hong Kong che rappresenta un vero caso da manuale. Grazie ad una visione chiara ed integrata delle proprie esigenze di mobilità, il governo della città ha impostato, infatti, una gestione ed una organizzazione degli spostamenti basate sulla capillare diffusione della *Mobility Card Octopus*, il cui indice di penetrazione⁽²⁾ è straordinariamente significativo se paragonato a quello di altri Paesi e città: oggi a Hong Kong l'84% della popolazione (circa 6 milioni di persone) si sposta utilizzando mezzi di trasporto pubblici, biciclette e completando il proprio percorso a piedi. È possibile usare la carta su autobus, tram, traghetti, metropolitane, treni ad alta velocità e a lunga percorrenza, oltre che intenderla come carta di credito che, tra l'altro, dà diritto a ricevere sconti in numerosi esercizi commerciali, in ragione del suo utilizzo: questa illuminata opportunità di integrazione con altri servizi è, dunque, alla base della sua grande diffusione (Lerner, 2011).

Sono queste vere eccezioni che confermano una regola costituita da vetusti modelli di mobilità, non più praticabili, perché incapaci di rispondere ad una domanda di movimento trasformata dai nuovi stili di vita e di impiego che, segnati da una dilazione spaziale e temporale sopraggiunta negli ultimi anni, mettono in evidenza oggi le forti

⁽²⁾ Una media di quasi tre carte per cittadino: dato dal rapporto percentuale tra le vendite di un prodotto di una tale marca sul totale delle vendite di prodotti simili di altre marche, l'indice di penetrazione della *card* per il trasporto pubblico è il più alto al mondo.

criticità strutturali dei sistemi di trasporto che, per questo, si trasformano in fattore di svantaggio competitivo per molti Paesi, compresa l'Italia. Quest'ultima è attualmente uno dei Paesi dell'Unione europea a più alta densità di traffico interno: l'80% del trasporto passeggeri e merci avviene su strada e, per tasso di motorizzazione, è il secondo Paese a livello europeo.⁽³⁾ Una mobilità così poco fluida comporta dei costi, in termini di “tempo perso” (individui e merci), sicurezza (incidenti), inquinamento (atmosferico e acustico), consumi (benzina, oli). Ogni anno, in Italia, sono 4,5 miliardi le ore che vengono perse a causa della congestione: per il 99% sono relative a tragitti in automobile, il restante 1% è conseguenza dei ritardi accumulati da treni ed aerei. Nelle grandi città, la durata media degli spostamenti in auto è di circa 60 minuti e la metà di questi viene persa in code e rallentamenti causati dal traffico: vale a dire che ciascun cittadino spende, così, all'anno l'equivalente di più di un mese di ore lavorative, al quale andrebbe aggiunto anche il tempo impiegato per cercare parcheggio, attività che è causa del 30% del traffico cittadino (ACI, 2009).

Secondo il metodo di indagine applicato dal gruppo di lavoro The European House-Ambrosetti (2012), la città più *smart* è Milano: in riferimento alla mobilità, risulta esserlo per la presenza di un sistema ben integrato, caratterizzato da alti tassi di utilizzo del mezzo pubblico (eccezion fatta per il *car sharing*) e di una soddisfacente connessione alle reti globali, garantita anche dallo scalo aeroportuale intercontinentale di Malpensa. A seguire, c'è Roma che risulta meglio dotata in termini di connettività globale grazie alla maggiore centralità rispetto ai flussi di traffico dell'aeroporto intercontinentale “Leonardo da Vinci”, oltre che con livelli di incidentalità più contenuti; risulta, però, meno efficace in riferimento all'integrazione del sistema di mobilità locale. La città che si classifica al terzo posto è Venezia-Mestre, grazie all'adozione da parte dei cittadini di schemi di spostamento più sostenibili che puntano su un consistente e fruttuoso utilizzo della mobilità in forma collettiva e dei servizi di *car sharing*. Napoli rientra nell'ultimo gruppo, insieme ad altre città rappresentative delle realtà meno *smart* tra quelle considerate nell'indagine, per le quali sarebbe utile l'implementazione di una mobilità integrata ed inclusiva, secondo logiche di prossimità geografica e prossimità socio-culturale. Le prime aiuterebbero questo articolato sistema

⁽³⁾ Nella classifica europea per indice di motorizzazione, il Lussemburgo è in prima posizione con 660 autovetture ogni 1.000 abitanti, seguito dall'Italia che, con 605, supera del 28% il dato medio, pari a 471. La Romania, invece, si trova in ultima posizione con 198 autovetture ogni 1.000 abitanti, il 58% in meno della media europea (fonte: www.noi-italia2012/istat.it).

urbano ad intraprendere un processo innovativo attraverso la diffusione di modelli organizzativi, strategie applicative, innovazioni tecnologiche mutuata da altri contesti metropolitani, ugualmente complessi; le seconde porrebbero l'accento sull'importanza del capitale relazionale che ogni città possiede, fatto di attitudine alla cooperazione, fiducia, coesione e senso di appartenenza.

In questa direzione, dunque, nella sezione "Social Innovation", Asse III del suddetto bando MIUR, viene predisposta la mobilità intelligente del futuro: i progetti "Ci.Ro. City Roaming" e "Bike Sharing Napoli", il progetto di *car sharing* "Bee-Green Mobility sharing", l'incoraggiamento della pratica del *car pooling*⁽⁴⁾ muovono tutti verso il tentativo di sviluppare pratiche innovative volte a fronteggiare problemi di scala urbana e metropolitana con l'ausilio di tecnologie (dispositivi multimediali portatili) ed infrastrutture intelligenti (varchi, accessi, sistemi di attraversamento), applicazioni e modelli di integrazione ed inclusione.

Con la sua elevata densità demografica (circa 8.200 ab/kmq) ed una rete viaria pressoché inadatta ad una fluida circolazione data la limitata larghezza delle strade, Napoli necessita di provvedimenti e strumenti che l'aiutino a risolvere problematiche inerenti sia il trasporto di persone che di merci. In tal senso, per il primo, il progetto "Ci.Ro. City Roaming" intende fornire supporto al trasporto pubblico attraverso l'offerta alternativa dell'uso privato di mezzi condivisi, secondo logiche intermodali, rivolte a residenti privati, operatori commerciali residenti, turisti, pubbliche amministrazioni; per il secondo, intende realizzare un servizio di *van sharing*, una sorta di noleggio facile di piccoli veicoli commerciali elettrici,⁽⁵⁾ meno inquinanti dei numerosi furgoni attualmente in circolazione per le piccole attività, rivolto a trasportatori occasionali (acquisti ingombranti, traslochi fai da te), trasportatori professionisti (traslocatori, corrieri cittadini), operatori commerciali, pubbliche amministrazioni. In particolare, questo servizio di *van sharing* potrebbe sortire apprezzabili riscontri nella gestione delle attività commerciali ubicate nelle numerose ZTL presenti in città. Unitamente a ciò, nella presentazione del progetto, si legge la volontà di realizzare infrastrutture di servizio, vere e proprie stazioni di ricarica, erogatrici di energia elettrica localizzate presso le aree di parcheggio, oltre che di box

⁽⁴⁾ A ciò si aggiunga pure la realizzazione di una pista ciclabile lungo i 20 km di costa della città.

⁽⁵⁾ Furgoni con capacità di carico compresa tra i 650 ed 800 kg ed, in termini di spazio, tra 3,5 e 5 mc.

interattivi che aiutino l'utente (anche quello occasionale, come il turista) ad accedere con facilità ai servizi di *car* e *van sharing* (Ragoni, 2013).

Il progetto "Bike sharing Napoli", presentato con successo dall'associazione Cleanap, basato appunto sulla condivisione della bicicletta, intende agevolare l'utente offrendogli la possibilità di completare il proprio percorso (dalla fermata del mezzo di trasporto pubblico alla destinazione finale) mettendo a sua disposizione, alle uscite della metropolitana, alle stazioni, ai parcheggi di interscambio, una bicicletta da noleggiare per raggiungere il posto di lavoro, la scuola, l'università. Per quanto si potrebbe superficialmente obiettare che questa non sia il mezzo di trasporto più adatto per spostarsi a Napoli, considerata la forte acclività del terreno che in alcuni punti registra salti di quota addirittura di 450 m, va precisato che il progetto si fonda sulla consapevolezza che l'80% degli spostamenti avvenga su una distanza inferiore ai 5 km e, dunque, sulla convinzione che la bicicletta sia il mezzo migliore per coprire tratti brevi, come questi di completamento.

Il *car sharing* (già in essere nel 1999, quando purtroppo, però, da pionieristica l'esperienza si trasformò in primato sciupato) è un servizio che permette di utilizzare un'automobile su prenotazione, prelevandola e riportandola in un parcheggio vicino al proprio domicilio, e pagando in ragione dell'utilizzo fatto. Nato per favorire il passaggio dal possesso del mezzo all'uso del mezzo, in modo da consentire di rinunciare all'auto privata ma non alla flessibilità delle proprie esigenze di mobilità, è un servizio assimilabile ad un autonoleggio a ore con vetture parcheggiate in più punti della città (Fistola, 2007). Nel settembre 2012, in concomitanza con la Settimana europea della mobilità, è partito il progetto "Bee-Green Mobility sharing": dopo una preliminare sperimentazione durata fino al mese di novembre, il servizio è stato attivato a maggio di quest'anno per consentire all'utenza partenopea di usufruire di auto o biciclette elettriche. Infatti, sottoscrivendo un abbonamento annuale, il cittadino può godere del servizio attraverso l'uso di una carta elettronica; dopo aver prenotato la propria auto o bici, attraverso il sito, il proprio *smartphone* o il numero verde, può raggiungerla presso uno dei "Bee point", sfiorare il cruscotto con la tessera e mettere in moto. Dal momento dell'accensione scatta la tariffazione di circa 0,15 euro al minuto, mentre l'abbonamento annuo ammonta a circa 15 euro al mese. Un risparmio che si quantifica in una spesa pari a un decimo rispetto al costo di acquisto carburante e

manutenzione di un'automobile a benzina. Il servizio conta di poter disporre di numerosi punti vendita per gli abbonamenti e stazioni di ricarica per auto e bici disseminati in più punti della città.

Infine, il *car pooling*, con cui si intende una modalità di trasporto che consiste nella condivisione dell'automobile: più persone viaggiano insieme sulla stessa vettura, normalmente di proprietà di uno dei passeggeri, dividendo tra loro le spese di viaggio e di manutenzione. È una modalità diffusa in ambienti lavorativi o universitari, dove diversi soggetti che percorrono la medesima tratta nella stessa fascia oraria, spontaneamente si accordano per viaggiare insieme. Il Comune di Napoli, che consente la circolazione soltanto ai veicoli Euro 4, Euro 5, Gpl e metano attraverso l'istituzione del provvedimento di limitazione della circolazione ai fini del miglioramento delle condizioni ambientali, incentiva il *car pooling* stabilendo una deroga per le auto Euro 2 ed Euro 3 con almeno tre persone a bordo.⁽⁶⁾

Si tratta, dunque, di impegnarsi a formare una città in cui gli spostamenti siano agevoli grazie al controllo dei flussi di traffico ed alla infomobilità, i trasporti pubblici siano innovativi e sostenibili, i centri storici pedonalizzati, ed in cui sia favorita l'intermodalità tra mezzi di trasporto non inquinanti, auto elettriche e biciclette, come indicato nei progetti presentati. Occorre altresì che si faccia spazio l'idea che sia più conveniente disporre di un veicolo piuttosto che possederlo; che il trasporto pubblico non sia da intendersi solo in senso collettivo ma anche nei termini di servizio pubblico individuale e che favorisca la micro mobilità in luogo della macro. Nelle grandi città, quest'ultima produce vaste aree sprovviste di un'adeguata copertura e tesse distanze inaccettabili rispetto alle esigenze di spostamento, per coprire le quali la popolazione si rivolge al trasporto pubblico con estrema difficoltà. Invece, predisponendo in punti di aggregazione disseminati per la città un numero di veicoli (auto, bici) adeguato alle esigenze della popolazione, si integra la rete tradizionale -di superficie e sotterranea-, secondo un principio di capillarità diffusa che, consentendo di raggiungerle, conferisce alle destinazioni remote (le fermate delle linee forti) nuove funzioni attrattive, generatrici di consistenti spostamenti. Si delinea così l'ambito territoriale più confacente al rispetto sia delle condizioni di prossimità geografica, necessarie al buon funzionamento di un sistema locale che muove verso la realizzazione di un comune

⁽⁶⁾ Delibera n. 527 del 29/6/2012 e successive deroghe al divieto.

obiettivo (in questo caso, la mobilità sostenibile), sia delle condizioni di prossimità culturale che, favorendo larga e diffusa partecipazione sociale, aiuta il sistema a centrare quell'obiettivo. La prossimità a queste nuove centralità urbane, dunque, predispone quelle condizioni di accessibilità equa, multimodale e sostenibile proprie di una *smart city*.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Smart Cities in Italia: un'opportunità nello spirito del Rinascimento per una nuova qualità della vita*, ABB e The European House-Ambrosetti, 2012.

ACI, *Annuario statistico*, Roma, 2009.

CAMAGNI R., "Aree metropolitane e sviluppo imprenditoriale", *Impresa&Stato*, 2004, n. 68, pp. 7-28.

CASIROLI F., "La mobilità urbana diventa smart", *Ecoscienza*, 2012, n. 5, pp. 62-63.

COMUNE DI NAPOLI, *Delibera di partecipazione dei progetti al bando MIUR "Smart Cities and Communities and social Innovation"* (n. 285 del 27/04/2012), Napoli, 2012.

DELLE DONNE B., "Napoli città sostenibile e competitiva?" , in AMATO V., *Questioni urbane del Mezzogiorno*, Roma, Aracne, 2011, pp. 203-232.

FISTOLA R., "Gestione innovativa della mobilità urbana: car sharing e ICT", *Te.M.A.*, 2007, vol. 0, n. 0, pp. 51-57.

LERNER W., *The future of urban mobility*, Boston, Arthur D. Little, 2011, pp. 23-24.

RAGONI E., Ci.Ro. City Roaming, il progetto per una mobilità sostenibile a Napoli, in www.ibtimes.com, 2013.

Università di Napoli "Federico II", Dipartimento di Scienze politiche, Napoli 80138 – Via Rodinò, 22, barbara.delledonne@unina.it

RIASSUNTO. - Generalmente la *smart city* è intesa come una città che è, appunto, intelligente perché sostenibile, nel senso che garantisce una elevata qualità di vita,

ottimizza spazi e risorse, concorre alla crescita personale e sociale della popolazione e delle imprese, prestando grande attenzione a vivibilità, qualità dell'ambiente, contesto economico, partecipazione alla vita sociale, *governance* del sistema urbano, mobilità. Pur ancora lontana dall'essere oggi espressione di città intelligente, Napoli ha recentemente ottenuto il finanziamento di quattro progetti, relativi alla valorizzazione del patrimonio culturale, allo sviluppo sostenibile, all'incentivazione delle energie alternative e ad una forma di mobilità espressa dal *bike* e *car sharing*, nell'ambito del bando MIUR "Smart Cities and Communities and social Innovation".

SUMMARY. - "*SMART CITIES AND COMMUNITIES AND SOCIAL INNOVATION*": *SOME PROJECTS IN NAPLES*. Generally the smart city is seen as a city, which is smart, because it is sustainable, ensures a high quality of life, optimizes space and resources, contributes to personal and social growth of the population and businesses, with great attention to living, environment, economy, people, governance, mobility. While still far from being an expression of smart city today, Naples has recently received funding for four projects related to cultural heritage, sustainable development, encouraging alternative energy and a form of mobility expressed by bike and car sharing, under the call MIUR "Smart Cities and Communities and social Innovation".

PROGETTI E POLITICHE PER LA CITTA' INTELLIGENTE DEL
TERZO MILLENNIO : LE CITTA' DEL MEZZOGIORNO NEL
QUADRO DELLE SMART CITY

1. ESSERE SMART SIGNIFICA ESSERE GLOBALI O TERRITORIALI? - Se il fenomeno “città” è globale, globale è diventato anche quello della “ smart city”, la città intelligente. Ma quale città può essere veramente intelligente? E per quale ceto sociale sono pensate le città intelligenti? Al di là delle definizioni coralmemente accettate, e alle quali faremo riferimento, riteniamo che una città, di qualsiasi dimensione sia e in qualsiasi parte del globo si trovi, sia veramente intelligente quando adatta progetti e interventi alle caratteristiche e alla identità civile e culturale della propria popolazione e alle caratteristiche fisiche del proprio territorio, pena l’inutilità delle azioni, anche se innovative e intelligenti messe in atto. Un esempio di questa convinzione è Napoli, i cui disegni di innovazione della mobilità, del turismo, della sanità, ecc. cadono su una popolazione non ancora pronta a recepirle, dove oltre il 40% dei giovani non ha un’occupazione, dove ancora si lotta per la questione dei rifiuti e la raccolta differenziata.

Questo contributo vuole gettare uno sguardo ai progetti che molte città attueranno o stanno attuando per essere “smart”: ad una prima parte più generale che inquadrerà i problemi e offrirà una panoramica su alcuni progetti di smart cities che si vanno realizzando nel mondo seguiranno alcune riflessioni sulle città del Mezzogiorno, le prime fra le città italiane a usufruire dei bandi per i migliori progetti di recente emanati in Italia.

E’ noto che l’idea di “smart city and communities” nasce in seno all’Unione Europea per le città di medie dimensioni muovendosi lungo sei aree di interesse: *economy, people, governance, mobility, environment e living*. Una città (o più largamente, un territorio) può essere definito smart quando concentra i suoi sforzi di sviluppo nel

capitale umano e sociale, nei trasporti e nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nella gestione oculata delle risorse naturali e nella promozione di una *governance* partecipativa. La *Smart Community*, considerata secondo le più recenti configurazioni assunte dall'agglomerato urbano, è una città diffusa e intelligente che affronta temi socio-ambientali, della mobilità, dell'educazione, della sicurezza, e così via.

L'idea nasce negli anni settanta ma solo nell'ultimo decennio viene condivisa dagli enti istituzionali e fatta oggetto di politiche territoriali. In realtà la dimensione ideale per attuare e sperimentare progetti innovativi e tecnologicamente avanzati era proprio quella pensata per le medie città con una popolazione inferiore ai 500 mila abitanti, dal momento che in esse vive la maggior parte della popolazione urbana europea. Non estese come le metropoli e più a "misura d'uomo" queste città di medie dimensioni sono potenzialmente flessibili ad accogliere innovazioni e a renderle operative. D'altro lato i problemi di traffico, di inquinamento, di segregazione sociale aumentano di pari passi con la taglia demografica e sono quindi più gestibili nelle città minori.

Tuttavia nei progetti attuali, almeno per l'Italia, sono presenti città di dimensioni ben maggiori che oscurano le potenzialità e la funzionalità di quelle più piccole.

2. MODELLI DI CITTÀ: INTELLIGENTI SI NASCE? - Partendo dal modello di base che contempla le sei caratteristiche prima richiamate, nel mondo esistono tuttavia diversi modelli a seconda delle particolarità dei luoghi, delle esigenze della comunità e delle risorse locali da gestire.

Alla periferia di Dubai, è in progetto la creazione di una prima città a emissioni zero che sarà totalmente sostenuta da energie pulite e rinnovabili, il che sembra paradossale in un paese petrolifero. La città degli Emirati, con un 1 milione e ottocentomila abitanti, da un lato è una città efficiente e tecnologicamente avanzata con uno skyline strabiliante costruito nel deserto, ma, d'altro lato, comincia ad avere problemi di inquinamento marino, di smog e di emissioni energetiche.

In Cina è prevista per il 2030 la città di Caofeidian, nel golfo di Bohai, che punta ad emissioni molto ridotte.

Dalla Corea del Sud arriva la città "*green e smart*" per eccellenza. Costruita su 6 kmq di terra sottratta al mare, a 40 miglia a sud di Seul, Songdo City ospiterà 65.000 abitanti e,

circondata da 240 ettari di parchi e spazi aperti, rappresenta l'utopia delle città smart del nuovo millennio, anche se chi ci è stato la descrive come una città triste e asettica.

Il 7 agosto del 2009, è stata varata la costruzione della città del futuro: Songdo *International Business District*. In posizione strategica, questa città è destinata a diventare il fulcro commerciale del Nord-est dell'Asia. Il progetto (35 miliardi di dollari) nasce mirando all'innovazione, alla sostenibilità, alla digitalizzazione della vita dei suoi cittadini e alla migliore qualità della vita. La nuova città pare debba essere conclusa nel 2015 ispirandosi alle città più famose del mondo prendendo a modello, fra le altre, New York per il Central Park, Venezia per il Canal Grande e Parigi per i boulevard. La città è stata pensata per soddisfare i criteri di sostenibilità ambientale e tecnologica: spazi aperti pari al 40% del totale dell'area costruita; edifici connessi fra loro attraverso percorsi ciclabili (25 chilometri) e pedonali. Naturalmente i trasporti e la circolazione saranno all'insegna dell'efficienza.

Anche la gestione delle acque è "smart": il canale centrale del Central Park sarà di acqua salmastra per risparmiare l'acqua potabile e la progettazione della morfologia del terreno consentirà il riutilizzo delle acque piovane per irrigare il verde urbano. I tetti degli edifici saranno verdi in modo da evitare l'eccessivo drenaggio delle acque lungo le strade. Un centro fornirà gas naturale e acqua calda per tutta la città, mentre l'illuminazione pubblica, i semafori energeticamente sostenibili, le colonnine di ricarica per le macchine elettriche, permetteranno di avere un ambiente il più sostenibile possibile. Addirittura la raccolta dei rifiuti sarà gestita da un sistema centralizzato e meccanico che eviterà il passaggio dei camion della spazzatura.

Il motto per Songdo dunque è un'alta qualità della vita. Per questo motivo ci saranno molti spazi per la vita culturale, tecnologica e ricreativa. Songdo vanterà un CBD fra i più avanzati del mondo e le torri che ospiteranno il cuore economico e finanziario saranno costruite secondo criteri di basso consumo energetico. Questa la descrizione della città in costruzione ricavata da internet. Ma l'anima della città dove sarà? Chi saranno i cittadini che non hanno contribuito a costruire questa città e su quali elementi si baseranno le relazioni interpersonali?

Anche le città europee, con più difficoltà perché devono fare i conti con le stratificazioni storiche, seguono strategie innovative per diventare "smart". Ad Amsterdam dal 2009 l'amministrazione locale è impegnata a razionalizzare l'utilizzo

dell'energia ad uso domestico e commerciale. Il progetto è articolato in più azioni: installazione di distributori di energie elettriche per auto; vie di comunicazione a impatto zero; abitazioni collegate ad un sistema informatico per monitorare i consumi. L'obiettivo è quello di ridurre le spese energetiche del 40% entro il 2025. Le azioni dell'amministrazione sono mirate a coinvolgere attivamente la cittadinanza, invitata a proporre nuove idee.

Su questo fronte sono impegnate anche altre città di medie dimensioni come Dublino, Stoccolma, Parma. Barcellona attuerà un progetto pilota per individuare il City Protocol, seguendo lo schema individuato dal MIT, indispensabile per lo sviluppo delle smart city.

La smart city promuove anche la coesione sociale che passa attraverso una maggiore e più estesa rete di infrastrutture e strategie digitali. Manchester, ad esempio, ha lanciato nel 2010 il progetto "Internet for smart cities", divenendo simbolo e start up in Europa. Manchester, in pratica, vorrebbe spingere i suoi cittadini ad utilizzare tecnologie digitali per coinvolgerli maggiormente nello sviluppo.

Come si vede, moltissime città sono impegnate a perseguire obiettivi simili anche se l'applicabilità va verificata e modellata sul contesto locale e tutto questo fermento è traducibile in 116 miliardi di dollari nel mondo fra il 2010 e il 2016.

In Italia, il MIUR ha emanato nel 2012 due bandi per la presentazione di progetti per "Smart city and Communities and Social Innovation": il primo rivolto alle regioni del Sud (260 milioni di euro), il secondo al Centro e al Nord (665 milioni di euro).

Molte città, soprattutto al Nord, hanno cominciato già da tempo a progettare innovazioni tecnologiche rivolte alla sostenibilità urbana: ricordiamo qui solo Genova come esempio con i progetti "Transform", "Celsius" e "R2". Il primo, in collaborazione con Amsterdam, Lione, Copenaghen, Amburgo, Vienna, vede la città impegnata all'elaborazione di un "manuale" per trasformare le città in smart city; il secondo e il terzo riguardano il settore energetico.

Nel Mezzogiorno, i progetti selezionati, ai quali partecipano soggetti diversi, pubblici e privati, sono 17, dei quali 7 interessano la Campania (102,8 milioni di euro): si tratta di risorse comunitarie FERS, il Fondo europeo di sviluppo regionale 2007-2013.

I progetti che coinvolgono le regioni meridionali dell'obiettivo "convergenza" sono rivolti, come altrove, a perseguire sostenibilità e una migliore qualità della vita: vi

rientrano le idee per la sanità (quasi 32 milioni di euro per Calabria, Campania, Puglia e Sicilia); per la digitalizzazione delle Pubbliche Amministrazioni (più di 20 milioni di euro per Campania, Puglia e Sicilia); per la valorizzazione dei siti culturali e turistici (poco più di 26 milioni di euro per Calabria, Campania, Puglia e Sicilia); per la filiera dell'educazione (21 e rotti milioni di euro per Campania, Puglia e Sicilia); per la gestione integrata delle acque, per lo sviluppo della filiera agroalimentare e per la localizzazione delle discariche (38 milioni e mezzo di euro per le stesse quattro regioni); per il risparmio energetico (quasi 39 milioni di euro); per la mobilità (12 milioni a Puglia e Sicilia); per il traffico e la logistica (Campania 7 milioni e 300 mila euro).

C'è anche la Basilicata fra i progetti approvati i cui obiettivi strategici riguardano ancora il miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente, coinvolgendo la mobilità e l'utilizzo delle risorse naturali.

La più presente e impegnata su questo fronte è naturalmente Napoli che mira, nelle intenzioni dei suoi amministratori, a diventare la "capitale smart del Mezzogiorno", tant'è che a settembre 2012 proprio a Napoli si è tenuto il sesto World Urban Forum dell'ONU dedicato ai temi dell'urbanizzazione, della mobilità sostenibile, delle energie rinnovabili. Tuttavia, al momento, la città, malgrado tutte le potenzialità è solo la capofila di tutti i problemi che assillano le città del Mezzogiorno (1).

4. LE STRATEGIE DI SVILUPPO PER NAPOLI - Tutto questo fermento progettuale investe una città che non ha ancora risolto i problemi più elementari per sopravvivere alle alte densità: il problema dei rifiuti, del traffico, della circolazione dei mezzi pubblici, di una metropolitana adeguata, di estesi e liberi accessi a internet. D'altro lato

(1) In sintesi i progetti che riguardano la Campania: 1) Organization of cultural heritage for smart tourism and real time accessibility (Orchestra): circa 7 milioni e 500 mila euro nel settore cultura e turismo con l'utilizzo di nuove tecnologie per la valorizzazione degli attrattori turistici- patrimonio culturale. 2) Napoli&Promise. 29 milioni di euro, riguarda la raccolta e l'organizzazione di informazioni sulla mobilità per facilitare il trasporto su strada. Settore mobilità. 3) Aquasystem. Si occupa di modelli di distribuzione e risparmio delle risorse idriche. 23 milioni 613 mila euro. Settore Risorse. 4) Smart Tunnel . Interessa la sola Campania con 10 milioni e 600 mila euro. Riguarda sistemi innovativi nell'ambito delle ICT in grado di massimizzare la sicurezza e l'efficienza dei corridoi porto- retro porto, di decongestionare il traffico cittadino, canalizzare il traffico merci, ecc. . Settore logistica e mobilità. 5) Smart Energy per il governo energetico del territorio. E' stato definito il catasto solare perché consente di localizzare il potenziale fotovoltaico prodotto da ciascuna installazione presente sui tetti della città. Circa 8 milioni di euro. Settore Energia. 6) Net zero Energy District. Poco meno di 9 milioni di euro. Riguarda nuove forme di energia rinnovabile promosso da Getra Power. Settore Energie Rinnovabili. 7) Smart Harbour . 15 milioni e 250 mila euro. Il progetto prevede sistemi e sensori per il monitoraggio ambientale e la gestione efficiente dell'area portuale a supporto della sicurezza e della navigazione. Settore Logistica e mobilità portuale.

l'invecchiamento della popolazione, la povertà sociale, la disoccupazione comportano una serie di problemi che vanno nella direzione opposta a quelli che si tenta di risolvere con i progetti di smart city. Dunque per chi è pensata smart city? Solo per determinate classi sociali?

Su questo scenario si innestano le politiche di sviluppo - perseguite ancor prima dei bandi ministeriali - dai diversi livelli istituzionali che tentano di costruire una nuova immagine di Napoli.

Non è facile districarsi fra i vari Piani, Programmi e Documenti europei, nazionali, regionali, provinciali, comunali, sovra comunali : essi, prodotti a tutti i livelli istituzionali dal sovra nazionale al locale, agiscono a cascata, richiamandosi l'un l'altro. Va sottolineata, infatti, la sinergia e l'integrazione fra la dimensione locale dei piani che tendono a realizzare progetti locali nell'ottica però della proiezione verso l'esterno e la dimensione sovra nazionale dei programmi tesi allo sviluppo locale.

In questa sede considereremo solo l'ultimo arrivato, il Piano Strategico per Napoli pensato per uno sviluppo sostenibile e quindi intelligente della città. E' un'anticipazione dei progetti per smart city.

Napoli si affaccia solo nel 2004 alla pianificazione strategica che è stata definita "come un patto volontario fra amministratori, attori privati e cittadini per realizzare una visione condivisa attraverso una strategia e una serie di progetti" (Società Geografica Italiana, 2008 p.64). Si scrive nella premessa al Piano che esso può essere visto, fra le altre cose, "come una grande operazione di comunicazione che ripropone Napoli, nella sua veste di leader naturale delle città meridionali, come tema nazionale e comunitario. Bisogna ridare speranza a una città demoralizzata attraverso progetti che non si limitino a promettere una città più efficiente nel futuro, ma realizzare una città vivibile subito: questa connessione fra l'immediato e il futuribile è il senso di fondo del Piano, che tuttavia trova nella dimensione metropolitana la sua piena applicazione" (Belli et al, 2006 p.4).

I percorsi del Piano passano attraverso "vision" assi, azioni, progetti e strumenti. Per quel che riguarda concretamente le azioni, una città intelligente deve agire 1) puntando sui sistemi integrati di eccellenza al fine di sostenere la crescita e la competitività attraverso investimenti in capitale umano, ricerca e innovazione e attraverso la diffusione della società dell'informazione creando cittadelle dell'innovazione 2)

sviluppando la filiera della conoscenza attraverso l'integrazione fra le politiche dell'istruzione-formazione-lavoro e le politiche sociali in modo da consentire una crescita economica sostenibile basata sulla conoscenza e migliori posti di lavoro. Il che dovrebbe rispondere appieno alle esigenze di una città "smart" 3) migliorando la *governance* metropolitana attraverso la cooperazione fra i diversi livelli istituzionali e fra le istituzioni e gli enti pubblici e privati. 4) creando una finanza innovativa per supportare i costosi progetti. Esempi verso questa direzione sono la ricerca da parte dell'Amministrazione di risorse per il funzionamento della città o la costituzione di società partecipate o, ancora, le attività di *project financing* avviate dal Comune.

Napoli città ben connessa è il secondo asse per il quale sono previste azioni per favorire l'accessibilità alle reti materiali e immateriali attraverso il miglioramento delle infrastrutture di trasporto a scala urbana, metropolitana e regionale in un gioco di interconnessioni sempre più fitte.

La Napoli dell'asse creativo agisce attraverso la rigenerazione delle periferie urbane e metropolitane, non più considerandole solo aree marginali e in difficoltà ma come soggetti attivi per lo sviluppo. Periferie non sono solo quelle geograficamente al di fuori della città ma anche quelle del centro storico, delle aree dismesse, laddove si presentano i caratteri della marginalità sociale, economica e del degrado.

Vi sono molte ragioni che hanno decretato il successo dei piani strategici (Censis, Rur Municipia, 2009) come il recupero dell'identità dei luoghi, messi in crisi dalle logiche globali; le risorse e i finanziamenti distribuiti fra più attori, e la natura complessa dei problemi. Tutto ciò induce a cercare nuove vie per il governo e lo sviluppo dei territori. I progetti per attuare le smart city potrebbero rappresentare una via se solo li si plasmasse alle possibilità concrete di attuazione.

BIBLIOGRAFIA

ACEN, *Gli assets presenti nell'area metropolitana di Napoli*, Napoli, Electa, 2007

BELLI A. (a cura di), *Non è così facile. Politiche urbane a Napoli a cavallo del secolo*, Milano, Franco Angeli, 2007.

BELLI A., CAMAGNI R., DONOLO C., *Piano Strategico di Napoli*, Comune di Napoli, 2006

CARDILLO E., *Napoli, l'occasione post-industriale*, Napoli, Guida, 2006

CENSIS – RUR MUNICIPIA, *Metropoli per la ripresa. Il sistema urbano italiano al 2009*, Roma, 2009.

COMUNE DI NAPOLI, *Piano strategico di Napoli*, www.comune.napoli.it, 2006

FRALLICCIARDI A.M., «Napoli, metropoli in transizione», in AMATO V. (a cura di), *Questioni urbane del Mezzogiorno*, Roma, Aracne editrice, 2011, pp. 171-201.

REGIONE CAMPANIA, *POR- FERS 2007-2013*, Napoli, 2007.

REGIONE CAMPANIA, *Piano Territoriale Regionale (PTR)*, Napoli, 2006.

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Rapporto Annuale, L'Italia delle città*, Roma, 2008.

SOMMELLA R. (a cura di), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Milano, Franco Angeli, 2009..

VINCII.(a cura di), *Pianificazione strategica in contesti fragili*, Firenze, Alinea editrice, 2010.

Dipartimento di Analisi delle Dinamiche Territoriali e Ambientali, Università di Napoli Federico II. Via Rodinò 22, 80138 Napoli frallicc@unina.it; fraeksy@libero.it

RIASSUNTO. - Questo contributo vuole gettare uno sguardo ai progetti che molte città attueranno o stanno attuando per essere “smart”: ad una prima parte più generale che inquadra i problemi e offre una panoramica su alcuni progetti di smart cities che si vanno realizzando nel mondo seguono alcune riflessioni sulle città del Mezzogiorno.

SUMMARY. - *Politics and projects for the intelligent cities of the third millennium: the South of Italy cities in the “smart city” context.* – The issue regards the politics to develop for making a sustainable city, focusing on the “Mezzogiorno” Italian cities.

VITTORIO GARGIULO MORELLI, MARGOT WEIJNEN, ELLEN VAN BUEREN, IVO
WENZLER, MARK DE REUVER, LUCA SALVATI

TOWARDS TRULY SUSTAINABLE CITIES? ASSESSING THE
CONTRIBUTION OF INTELLIGENT AND KNOWLEDGE CITY
PROGRAMMES*

1. INTRODUCTION.– As urban population growth is expected to increase dramatically in the following years, governments all around the world urgently need to find solutions for accommodating huge influxes of citizens in a way that is socially, economically and environmentally sustainable. But if achieving sustainability appears as a straightforward solution, the same cannot be said regarding the strategies required for turning this new paradigm of development into concrete actions (European Environment Agency, 2006). Up to date, there are many and widely disputed plans and policies for enabling sustainable development in all its forms, but they all agree on one point: cities are called to take the lead in this transformation (United Nations, 2012).

In a scenario of deep uncertainty regarding the most desirable urban forms and management strategies (Jabareen, 2006), many governments are investing in projects that will make their cities “smarter” while assuming that these will also reveal more sustainable. Intelligent and Knowledge City Programmes (ICPs and KCPs) are thus regarded as a cost-efficient strategy for making cities more flexible, efficient, urban, aesthetic and functional (Mega, 1996). Nonetheless, there is little evidence supporting the argument that Intelligent and Knowledge Cities are necessarily more sustainable. No one

*This paper has been drawn from the research project on Sustainable and Smart Cities carried out by Delft University of Technology and Accenture’s Sustainability team.

disagrees on the fact that smarter cities are highly desirable and that enhancing their performance will improve the quality of life of its inhabitants (Santinha and Castro, 2010), but the precise contribution of ICPs and KCPs to the achievement of urban sustainability is often vague, left implicit, normative and affected by wishful thinking.

With the goal of providing public and private organizations with a framework for designing smarter cities that also reveal more sustainable, we performed a research aimed at defining and assessing the contribution of ICPs-KCPs to the elements of urban sustainability. This paper provides an overview of the key concepts and assessment methodology developed throughout the research, and a summary of the main results achieved.

2. KEY CONCEPTS. – Developing a methodology for assessing the contribution of ICPs and KCPs to urban sustainability required identifying clear working definitions of these concepts. A thorough bibliographic research was needed to perform this activity, mainly because there are many and contrasting views of what the assets and features of the Sustainable, Intelligent and Knowledge City should be. Considering the first of these urban models, there are literally hundreds of definitions and visions currently under debate (Berke, 2002; Guy and Marvin, 1999; Haughton, 1997; Jabareen, 2006; Robinson, 2004). This is the consequence of the confusion that still exists on the meaning of sustainable development which represents the core principle of urban sustainability (European Sustainable Cities and Towns Campaign, 1994; Lélé, 1991; Næs, 2001). Most of the disputes over what sustainability really is mainly derive from the multi-faceted nature of the concept, the fact that it can be approached with two opposite mindsets (i.e. *reductionism* versus *holistic thinking*), its dependency on the delineation of system boundaries, its ethical dimension which makes the concept cultural-dependent, the fact that it attracts different interests of a variety of actors, the lack of consensus on the level of criticality and elements of the problem that it should solve, and the physical contradictions and difficulties underlying the goal of achieving a sustainable system.

We defined sustainability in the form of a verb indicating a process of change rather than a noun pointing to an end state rich in conceptual and physical contradictions. With a

clear working definition of the this process, which we called “*to sustainabilize*”, the successive logical step consisted in transposing the concept to urban systems, thus resulting in a vision of the “*Sustainabilizing City*”. The final goal of this activity was to identify a set of measurable Sustainable Development Indicators (SDI) applicable to urban settlements. But because “there is no single recipe for designing and conducting an evaluation of sustainable development” (Becker, 2004), we developed our own evaluation methodology based on considerations taken from the review of more than a dozen attempts to measure urban sustainability (e.g. Hopwood *et al.*, 2005; Li *et al.*, 2009; Moles *et al.*, 2008; Parris and Kates, 2003). The methodology basically consisted in breaking down the concept in a sequence of elements subdivided on three levels of progressive detail, which represent the “pillars”, “parameters” and “indicators” of cities pursuing a state of sustainability. The real element of innovation brought by the developed measurement system is given by the subdivision of SDIs among two fundamental categories that separate those elements that are inherently malleable and those that refer to more objective physical features of urban systems. We called these two different sets “sustainable imperatives” and “contingent sustainability”. The former, which contains the *Sustainable Urban Metabolism pillar*, refers to the *sine qua non* requirements of sustainability, those features that are generally acknowledged as representing the fundamental requirements that any system should possess in order to comply with the physical definition of sustainability. The latter, which contains the *Sustainable Society, Economy and Environment pillars*, refers to the features of sustainability which lack general consensus as they are subject to the different interests, values, and system of beliefs of the actors pertaining to the urban community. One final point to be mentioned is that, in order to comply with the definition of “*to sustainabilize*”, all indicators of urban sustainability were formulated in terms of time derivatives (with a pre-defined direction of desired change), thus providing a clear indication on the speed with which the implemented strategies are making the system more (or less) sustainable.

The successive research phase was dedicated to the formulation of a framework for identifying and describing ICPs and KCPs, in order to dispose of a structured approach for characterizing these programmes in terms of their value added to urban systems, for

selecting case studies and connecting the concepts of Sustainabilizing, Intelligent and Knowledge Cities. The conceptual model developed focused on four aspects of ICPs and KCPs: (1) the technological foundation of the programme, (2) the implemented enablers of intelligence, (3) the type of intelligence empowered, and (4) the value added to the city. In sum, ICPs and KCPs bring value to urban systems in the form of: improved management of environmental compartments, urban sectors and infrastructures; behavior changes; development of a knowledge-based economy and; better governance systems.

Tab. I -THE INTELLIGENTLY-SUSTAINABLE ASSESSMENT TABLE (1)

		PARAMETERS OF SUSTAINABILIZING CITIES																	
		1		2	3	4					5	6	7	8	9			10	
		a	b	a	a	a	b	c	d	e	a	a	a	a	a	b	c	a	
VALUE ADDED BY ICPs AND KCPs	ICPs	Improved mgmt. of env. compartments																	
		• Aquatic																	
		• Atmospheric																	
		• Terrestrial																	
		Improved mgmt. of urban sectors & infra.																	
	• Buildings																		
	• Energy																		
	• Public administ.																		
	• Transport																		
	• Waste																		
• Water																			
KCPs	Behavior changes																		
	Development of a Knowledge Based Ec.																		
	Better governance																		

Finally, the working definitions and concepts developed were combined together for the design of an assessment methodology having the final goal of systematically

(1) On the vertical axis, the table shows the pillars of the sustainabilizing city (subdivided in parameters and indicators), while the horizontal axis presents the categories of value added by ICPs and KCPs. Using the assessment methodology requires 3 main steps: (a) describe the value added by the ICP or KCP to the urban system (using the framework developed in this research); (b) assume possible relations between the value added by the program and the pre-defined parameters of the sustainabilizing city; (c) search for data that demonstrate which indicators of the assumed parameters are being affected, specifying the rate and direction of change.

tracking down the contribution of ICPs and KCPs to urban sustainability. The framework consists of a table that connects the value added by an ICP or KCP to the indicators previously defined (Table I). The procedure for using the assessment model is composed of three steps: (i) to characterize the ICP or KCP with the use of the framework previously illustrated; (ii) to assume possible relations between the value added by the program and the pre-defined parameters of the sustainabilizing city; (iii) to search for data that demonstrate which indicators of the assumed parameters are being affected, specifying the rate and direction of change.

3. RESULTS AND CONCLUSIONS. – With the goal of providing an answer to the main research question tackled by this project, four case studies were assessed using the developed framework. These represent four projects implementing different ICPs and KCPs in Amsterdam, Copenhagen, Kuala Lumpur and Bilbao. Due to the limited number of case studies analysed, the research performed only allows the formulation of preliminary conclusions. Altogether, we have observed that both ICPs and KCPs can potentially contribute to all four pillars of urban sustainability, with the former relying on the optimization of energy and transport infrastructure and the latter on the development of a knowledge-based economy, the promotion of innovation and behaviour changes. However, the contribution of ICPs to the achievement of a “*sustainable urban metabolism*” was regarded as being of greater significance given the importance of this pillar within our definition of urban sustainability .

One of the results reached by our research on urban sustainability was that the *sine qua non* requirement for cities to become sustainable is that their urban metabolisms progressively reduce their dependency on non-renewable energies, lower the consumption rates of natural resources and ecosystem services, reduce the quantity of wastes produced and decrease the environmental impact of all urban activities and sectors. In this context, the contribution of ICPs appeared critical. In fact, according to our research there are three main strategies for achieving a sustainable urban metabolism: (i) higher efficiency, (ii) behavior changes (e.g. less energy and resource intensive lifestyles), and (iii) Innovation. Being optimization of urban sectors and infrastructure the quintessence of these

programmes, the role played by ICPs in sustainabilizing cities appeared evident: they embody the latest ICT technologies to leverage operational efficiency within the different sectors of the city. Moreover, in some specific cases, KCPs were observed to contribute to reducing the consumption levels of the city by stimulating innovation in the fields of energy efficiency.

In conclusion, this research has demonstrated that urban intelligence and sustainability are strongly related, but it is incorrect to consider them as the two opposite sides of the same medal. At the present moment, ICPs and KCPs represent useful tools for supporting cities (especially the ones with significant infrastructure legacy) in their journey towards sustainability, mainly through optimization, behavior changes and innovation, but other actions are required for the achievement of this goal. Future research efforts should focus on understanding the efficacy of these programmes, especially because most of them deeply rely on the extent to which humans become “smart”. In fact, both ICPs and KCPs are enablers of human and collective intelligence, which means that their implementation does not guarantee that citizens will change their behaviors as planned. Finally, it is fundamental to understand the extent to which Intelligent and Knowledge Cities will be able to accommodate the trends of a dramatic growth in urban population and increasing per capita consumption levels. In fact, it might well be the case that cities result less sustainable despite being smarter because of these two scenarios.

REFERENCES

- BECKER J., “Making Sustainable Development Evaluations Work”, *Sustainable Development*, 12, 2004, pp. 200-211.
- BERKE P.R., “Does Sustainable Development Offer a New Direction for Planning? Challenges for the Twenty-First Century”, *Journal of Planning Literature*, 17, 2002, pp. 21-36.
- EUROPEAN SUSTAINABLE CITIES AND TOWNS CAMPAIGN, *Charter of European Cities and Towns: Towards Sustainability*, Brussels, European Commission, 1994.
- FRICKER A., “Measuring up to sustainability”, *Futures*, 30, 1998, n. 4, pp. 367–375.

- GUY S. AND MARVIN S., "Understanding Sustainable Cities: Competing Urban Futures", *European Urban and Regional Studies*, 6, 1999, pp. 268-275.
- HAUGHTON G., "Developing Sustainable Urban Development Models", *Cities*, 14, 1997, n. 4, pp. 189-195.
- HOPWOOD B., MELLOR M. AND O'BRIEN G., "Sustainable Development: Mapping Different Approaches", *Sustainable Development*, 13, 2005, pp. 38-52.
- JABAREEN Y. R., "Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts", *Journal of Planning Education and Research*, 26, 2006, pp. 38-52.
- LÉLÉ S.M., "Sustainable Development: A Critical Review", *World Development*, 19, 1991, n. 6, pp. 607-621.
- LI F., LIU X., HU D., WANG R., YANG W., LI D., ET AL., "Measurement Indicators and an Evaluation Approach for Assessing Urban Sustainable Development: A Case Study for China's Jining City", *Landscape and Urban Planning*, 90, 2009, pp. 134-142.
- MEGA V., "Our City, Our Future: Towards Sustainable Development in European Cities", *Environment and Urbanization*, 8, 1996, n. 1, pp. 133-154.
- MOLES R., FOLEY W., MORRISSEY J. AND O'REGAN B., "Practical appraisal of sustainable development—Methodologies for Sustainability Measurement at Settlement Level", *Environmental Impact Assessment Review*, 28, 2008, pp. 144-165.
- NÆS P., "Urban Planning and Sustainable Development", *European Planning Studies*, 9, 2001, n. 4, pp. 503-524.
- PARRIS T.M. AND KATES R.W., "Characterizing and Measuring Sustainable Development", *Annual Review of Environment and Resources*, 28, 2003, pp. 559-586.
- ROBINSON J., "Squaring the circle? Some thoughts on the idea of sustainable development", *Ecological Economics*, 48, 2004, pp. 369-384.
- SANTINHA G. AND CASTRO E.A., "Creating More Intelligent Cities: The Role of ICT in Promoting Territorial Governance", *Journal of Urban Technology*, 17, 2010, n. 2, pp. 77-98.
- UNITED NATIONS., *Rio+20 UN Conference on Sustainable Development*. Retrieved June 24, 2012, from Un Rio+20 web site: <http://www.uncsd2012.org/thefuturewewant.html>

Accenture Management Consulting, Strategy and Sustainability Service Line, via Maurizio Quadrio 17, 20154 Milano, Italy, vittorio.g.morelli@accenture.com

Faculty of Technology, Policy and Management, Department of Policy, Organization, Law and Gaming, Delft University of Technology, Jaffalaan 5, 2628 BX, Delft, the Netherlands, m.p.c.weijnen@tudelft.nl; e.m.vanbueren@tudelft.nl; g.a.dereuver@tudelft.nl

Accenture Management Consulting, Global Consulting Experts Group, Gustav Mahlerplein 90 1082 MA Amsterdam, the Netherlands, ivo.wenzler@accenture.com

Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in Agricoltura, Centre for Soil-Plant Relationships Via della Navicella 2-4, 00184 Roma, Italy, luca.salvati@entecra.it

RIASSUNTO. - *Verso città realmente sostenibili? Valutazione del contributo dei programmi di Smart City* .- I programmi di Smart City, distinguibili tra *Intelligent e Knowledge City Programmes* (ICPs e KCPs), rappresentano una strategia efficiente da un punto di vista economico per migliorare la prestazione dei sistemi urbani. Tuttavia, nonostante ci sia un consenso generale sul desiderio di rendere le nostre città più “smart”, è indispensabile valutare in che modo questi ICPs e KCPs contribuiranno contemporaneamente al raggiungimento di città più sostenibili. Con l’obiettivo di trovare una risposta a questi interrogativi, abbiamo definito una metodologia per analizzare i programmi di Smart City nell’ottica della sostenibilità urbana. I risultati ottenuti indicano che entrambi ICPs e KCPs possono potenzialmente contribuire a tutti e tre i pilastri dello sviluppo sostenibile, ma la loro maggior efficacia risiede nel raggiungimento di un metabolismo urbano sostenibile, attraverso l’ottimizzazione, l’innovazione e l’educazione dei cittadini. Futuri sforzi dovranno essere indirizzati alla comprensione dell’efficacia di questi programmi in virtù del fatto che una gran parte di essi si basano sull’assunzione che i cittadini diventino “smart”.

SUMMARY. - *Towards Truly Sustainable Cities? Assessing the Contribution of Intelligent and Knowledge City Programmes.*— Intelligent and Knowledge City Programmes (ICPs and KCPs) represent cost-efficient strategies for improving the performance of urban systems. However, even though nobody argues on the desirability of making cities “smarter”, the fundamental question of how and to what extent can ICPs and KCPs contribute to the achievement of urban sustainability lacks a precise answer. In the attempt to provide an answer to this question, a methodology for investigating the modalities through which ICPs and KCPs contribute to the achievement of sustainable cities was developed. Our results suggest that ICPs and KCPs can contribute to all three dimensions of sustainability, but their efficacy lies in supporting cities achieve a sustainable urban metabolism through optimization, innovation and behavior changes. Future research efforts should focus on understanding the efficacy of these programmes, especially because most of them rely on the extent to which citizens become “intelligent”.

UNIVERSITÀ E PICCOLE E MEDIE CITTÀ: QUALE CONTRIBUTO ALLO SVILUPPO LOCALE E ALL'IDENTITÀ URBANA?

1. IL RAPPORTO TRA UNIVERSITÀ E TERRITORIO - Negli anni più recenti si è assistito a profonde trasformazioni dell'Università, avvenute prima nei Paesi anglosassoni e successivamente anche nei Paesi dell'Europa meridionale come l'Italia, collegate ai cambiamenti economici e sociali e all'emergere di un'economia basata sulla conoscenza.

La letteratura sul tema, peraltro caratterizzata da impostazioni diverse, descrive queste modifiche del ruolo dell'università nell'interazione con il sistema produttivo e nelle dinamiche di sviluppo locale e regionale. L'università non è più considerata soltanto il luogo di produzione di nuova conoscenza e di formazione di capitale umano, ma si pone nuovi obiettivi, tra cui quello del trasferimento tecnologico, promuovendo la valorizzazione dei risultati ottenuti dall'attività scientifica svolta e l'interazione con il mondo dell'industria e con le politiche nazionali e regionali (Etzkowitz *et al.*, 2000).

L'apertura verso l'esterno e l'attenzione verso le esigenze del mondo produttivo hanno determinato anche un nuovo modo di agire dell'università sul territorio circostante, contribuendo all'innalzamento del livello culturale e allo sviluppo di progetti di innovazione territoriale (Lawton Smith, 2007). In effetti, a partire dagli anni '90, numerosi sono stati gli studi finalizzati a valutare le ricadute dell'attività scientifica universitaria, focalizzando l'attenzione sugli spillovers della ricerca e sull'estensione geografica e temporale di tali ricadute (Acs, Audretsch e Feldman, 1994).

Soffermando l'attenzione su quest'ultimo aspetto, l'apporto nei confronti del sistema territoriale di riferimento e la valorizzazione della prossimità "università-sistema produttivo locale" possono essere analizzati da diversi punti di vista:

- 1) *dal punto di vista cognitivo*: principalmente attraverso l'introduzione di innovazioni nelle tradizioni produttive esistenti, ma anche lo sviluppo di nuovi campi del sapere e

nuove filiere tecnologicamente avanzate (Feldman e Kogler, 2008); attraverso la mobilità delle risorse umane qualificate, che rappresentano il principale vettore di diffusione della conoscenza soprattutto a scala locale (Breschi e Lissoni, 2009); attraverso l'attivazione di processi di integrazione tra conoscenza tacita e codificata, tra conoscenza prodotta a livello locale e quella circolante a livello globale (Lazzeroni, 2004);

- 2) *dal punto di vista economico*: l'università è un soggetto economico importante per un territorio, dal momento che offre numerosi posti di lavoro, molti dei quali qualificati; essa inoltre produce un indotto economico diretto e indiretto legato alla presenza dell'università (Siegfried *et al.*, 2007); l'attività scientifica e la formazione di laureati genera un contesto favorevole alla creazione di imprese spin-off della ricerca, rafforzata negli ultimi anni anche dalla predisposizione di incubatori e di attività di trasferimento tecnologico;
- 3) *dal punto di vista socio-culturale*: l'attività di ricerca e di formazione universitaria determina la predisposizione di *facilities* fisiche e virtuali, che vanno a impattare positivamente su tutta la realtà urbana (Balducci *et al.*, 2010); l'università diventa promotrice di eventi culturali, di seminari specialistici e divulgativi, di progetti di sviluppo territoriale, elevando il profilo culturale della comunità residente (Chatterton, 2000); inoltre, alcuni studi (come quello di Navowsky, 2006) hanno dimostrato la relazione esistente tra la presenza di un'università in un territorio e la propensione da parte dei cittadini a collaborare al bene della comunità, a partecipare attivamente agli eventi politici, a promuovere una qualità della vita sostenibile;
- 4) *dal punto di vista relazionale*: l'università rappresenta un attore importante a livello locale e può giocare un ruolo importante nelle reti di sviluppo e nelle dinamiche di governance urbana; allo stesso tempo garantisce il processo di internazionalizzazione del territorio, svolgendo il ruolo di *knowledge gatekeeper*, grazie alla mobilità delle risorse umane, alla circolazione delle conoscenze tramite pubblicazioni, comunicazioni a convegni e brevetti (Lazzeroni, 2004);
- 5) *dal punto di vista identitario*: l'esistenza dell'università lascia tracce sul paesaggio urbano, in termini di infrastrutture destinate alla ricerca e all'alta tecnologia e spazi vissuti dalla popolazione studentesca e dai ricercatori, diventando segni visibili e simboli di una città che basa il suo sviluppo sulla conoscenza (Lazzeroni, 2013).

2. IL RUOLO DELLE PICCOLE E MEDIE CITTÀ. - Nel recente dibattito scientifico sulla competitività urbana, un'attenzione specifica viene attribuita alle piccole e medie città (PMC) e alle opportunità insite in esse per crescere e per inserirsi nei circuiti internazionali della produzione e della diffusione della conoscenza.

Diversi studi mettono in evidenza il ruolo delle grandi città nelle dinamiche di sviluppo economico a livello mondiale perché possiedono la massa critica necessaria per attrarre risorse umane qualificate, per potenziare e ampliare le attività tecnologicamente avanzate, per attirare investimenti esterni e promuovere nuove imprese, per esercitare funzioni di controllo sui movimenti finanziari e sui centri di potere (Glaeser e Resseger, 2008). A fronte di questo scenario, le piccole e medie città hanno difficoltà ad emergere e ad occupare un ruolo, anche di nicchia, nelle gerarchie urbane; inoltre, rischiano di perdere competitività, soprattutto nella situazione di crisi attuale.

Peraltro, la definizione di piccola e media città si è modificata nel corso del tempo, prendendo in considerazione diversi elementi, come la continuità dell'agglomerazione, la soglia demografica, la complessità funzionale, ecc. A partire dagli anni '80, si è assistito da un lato ad un processo di diffusione di alcuni servizi di base e dall'altro ad un fenomeno di centralizzazione selettiva di servizi a maggiore valore aggiunto e più rari, che ancora si concentrano nelle città di rango superiore. Di conseguenza, nelle classificazioni delle città, si prendono in considerazione non solo le funzioni tradizionali (la base economica, il mercato del lavoro, le infrastrutture, ecc.), ma anche le attività più complesse legate alla sfera dell'innovazione, della cultura, del benessere sociale.

Con l'ulteriore affermarsi di un'economia basata sulla conoscenza, le grandi città diventano sempre più protagoniste, mentre le PMC rischiano di vivere, nel rapporto con il globale e nelle dinamiche di circolazione del sapere scientifico e tecnologico, una più accentuata dinamica di esclusione o di dipendenza rispetto alle grandi città.

Tuttavia, occorre tenere presenti due aspetti che possono rivalutare il ruolo delle piccole e medie città nelle gerarchie urbane. In primo luogo, la definizione di piccola e media città non è legata solo alle componenti di tipo contestuale, ma anche alla dimensione relazionale: "*small cities are what they are though the relations they have and develop*" (Van Heur, 2011), sia a livello locale, ma soprattutto a livello translocale, intendendo con questo la capacità di connettersi con altri territori. Tali capacità di connessione

risultano particolarmente rilevanti nelle attuali dinamiche di produzione e di diffusione della conoscenza, in cui l'avanzamento tecnologico è sempre più legato all'abilità di integrare risorse cognitive interne ed esterne al territorio, di valorizzare il sapere tacito e di assorbire la conoscenza codificata che circola a livello globale.

In secondo luogo, alcuni studi hanno dimostrato (Lazzeroni, 2010) che, malgrado siano sempre le grandi metropoli o i distretti tecnologici più rilevanti a generare la maggior parte delle nuove conoscenze e a determinare gli avanzamenti tecnologici, emergono anche centri urbani minori che si sono specializzati in determinati campi del sapere e che, grazie a queste competenze distintive, riescono a entrare e a essere riconosciuti nei circuiti nazionali e internazionali. Si può parlare in questo caso di "nicchie" territoriali, cioè sistemi urbani minori che riescono a valorizzare competenze molto qualificate in uno specifico ambito e a farne un motore di sviluppo locale.

In questo scenario, l'università può incidere sui cambiamenti delle PMC, andando da una parte a incidere sulla loro posizione nelle gerarchie urbane e sulle capacità di networking, dall'altra a contribuire alla costruzione dell'identità urbana e alla definizione di modelli di sviluppo basati sulla ricerca e sull'innovazione.

3. L'UNIVERSITA' NELLE PICCOLE E MEDIE CITTA'.

3.1L'Università come agente di sviluppo. - L'Università, in tutti i sistemi dove è localizzata, fornisce un contributo importante alla creatività territoriale e all'innalzamento del livello di istruzione e del livello locale, condizione necessaria per generare nuove idee e nuovi posti di lavoro. Tuttavia, sulle piccole e medie città può produrre effetti più rilevanti, soprattutto su alcuni fronti di seguito sintetizzati.

In primo luogo, ancora più che nelle grandi città, l'università operante in realtà urbane di medie e piccole dimensioni incide sulle loro capacità di resilienza, cioè sull'abilità di resistere a fronte di scenari economici di crisi, di adeguarsi ai cambiamenti e di auto-reinventarsi e rigenerarsi, di rimanere al passo con l'evoluzione tecnologica.

Essa garantisce, inoltre, l'attrazione di giovani e risorse umane qualificate, che altrimenti non sarebbero presenti; anzi, in assenza di università, molto spesso in queste aree si assiste al fenomeno della fuga di cervelli. Un problema che rimane per molte PMC universitarie è quello della *retention*, cioè della capacità di trattenere le risorse formate,

dal momento che non offrono lavori adeguati per laureati. Il loro sforzo dovrebbe consistere nella valorizzazione del potenziale di sviluppo derivante dalla presenza di risorse umane qualificate e in questo senso una delle strade percorribili è quella della promozione di nuove imprese.

In effetti, l'università nella piccola e media città può contribuire alla formazione di imprese spin-off della ricerca, specializzate in settori avanzati; tali imprese difficilmente sarebbero attive in realtà urbane di tali dimensioni, con il conseguente vantaggio di contribuire all'apertura di nuove traiettorie tecnologiche in territori dotati di settori spesso maturi. Inoltre, l'ateneo può rappresentare un interlocutore importante nel dialogo con le imprese già operanti nel sistema produttivo locale. In questo caso, la prossimità fisica giocherebbe un ruolo sicuramente importante, ma, affinché gli spillovers della ricerca siano efficaci, occorre lavorare anche sulla prossimità cognitiva e sulla cultura imprenditoriale (Boschma, 2005). La costruzione di incubatori e la promozione dei risultati della ricerca all'esterno, possono costituire strumenti efficaci soprattutto nelle piccole città dove è più difficile la diffusione "spontanea" dell'innovazione tecnologica dall'università verso il mondo esterno.

La presenza di attività di ricerca e di formazione avanzata, nonché attività qualificate ad esse connesse, fa avanzare le PMC nelle gerarchie urbane, dal momento che la rilevanza di alcuni indicatori nei city ranking, come la ricerca e le attività high-tech, è ormai evidente nello scenario competitivo attuale. In queste nuove classificazioni, le città piccole e medie con l'università guadagnano posizioni rispetto alle graduatorie costruite sui parametri tradizionali. Ad esempio Oxford, città di 150.000 abitanti, occupa il 122° posto nel ranking delle città inglesi per popolazione, ma nelle graduatorie delle università a livello nazionale occupa il 2° posto e le prime posizioni se si considera la scala mondiale.

Infine, l'università svolge un ruolo importante per la crescita di una città, soprattutto se riesce a diventare un vettore relazionale, cioè un attore urbano importante e un nodo di collegamento tra locale e globale, svolgendo il ruolo di *knowledge gatekeeper*, cioè un soggetto trasversale interessato a trasferire i risultati della propria ricerca sia a livello internazionale che nel tessuto regionale circostante. Mentre le grandi città possiedono diversi soggetti di questo tipo, l'università nelle PMC città può, invece, rappresentare l'attore più rilevante, se riesce a sviluppare, oltre a buoni risultati dal punto di vista della

ricerca, anche competenze di intermediazione, cioè di costruzione di ponti tra il mondo interno e quello esterno, che non sono formati solo dai saperi e dalle tecnologie, ma anche da nuove forme organizzative, pratiche normative, comportamenti aperti, ecc.

3.2 L'Università come componente dell'identità. - L'Università riveste un ruolo importante nella costruzione dell'identità urbana, in particolare per le piccole e medie città, dove essa rappresenta uno degli attori più rilevanti. Mentre l'apporto dell'università nella grande città è presente, ma si disperde e/o si integra con quello di altri attori, la presenza dell'università nelle città di più limitate dimensioni incide fortemente sulla sua identità, formata da componenti sia di natura materiale che immateriale e contrassegnata da segni visibili e simboli.

Per quanto riguarda le componenti materiali dell'identità, si possono annoverare i luoghi "storici" della presenza universitaria, le nuove strutture destinate alla ricerca e alla didattica, il restauro e la rigenerazione di vecchi edifici e di spazi con altre destinazioni di uso, ecc. Così come fanno parte dei connotati di un'identità di città universitaria le "tracce" legate alla presenza di giovani studenti, molti dei quali provengono dall'esterno, che rappresentano una fetta importante della popolazione: i luoghi di studio, di incontro, di divertimento, ecc. Relativamente alle componenti immateriali, si può evidenziare come l'apporto culturale dell'università possa essere ancora più evidente nelle PMC: la sua presenza e attività possono garantire l'attrazione di giovani talenti; possono incidere sull'apertura alle differenze e all'inclusione da parte della comunità locale; possono stimolare nuove iniziative sul territorio; possono rendere la città più intelligente, più reattiva ai cambiamenti e più attenta anche alla qualità della vita e alla sostenibilità territoriale. Allo stesso tempo, l'università può essere un interlocutore importante nella pianificazione della città e svolgere un ruolo civile, fornendo un supporto alla costruzione di luoghi di discussione pubblica e pluralista e alla definizione di visioni di sviluppo della città.

Nelle piccole e medie città, l'università ha dunque una più ampia visibilità e un peso simbolico più significativo, che incide anche sulla definizione dell'immagine da comunicare all'esterno; è più probabile che queste realtà urbane vengano "etichettate" come *university city* o *knowledge city* piuttosto che con altre retoriche locali e plurali maggiormente utilizzate per le grandi città.

4. OSSERVAZIONI CONCLUSIVE. - In conclusione, si può affermare che nelle PMC emerge il ruolo della prossimità fisica dell'università con gli altri attori del territorio e con le altre componenti urbane, non solo in termini di diffusione della conoscenza, ma anche e soprattutto per le potenzialità che offre sul piano dell'impatto socio-culturale ed economico. Inoltre, l'università rappresenta per le piccole e medie città l'attore principale nella costruzione dell'identità e nel facilitare l'emergere di immagini, quella di *university city* e *knowledge city*, che possono favorire il riconoscimento della città nel panorama competitivo nazionale e internazionale.

Occorre, tuttavia, sottolineare alcuni aspetti critici nella relazione tra università e PMC, soprattutto se si considera il panorama italiano:

- a) la persistenza del gap tra università e sistema produttivo locale, rafforzato dall'ulteriore diminuzione delle risorse finanziarie, che si presenta ancora più forte nelle piccole realtà, dove limitata è la presenza di soggetti privati interessati alla collaborazione con l'università;
- b) la scarsa internazionalizzazione delle università italiane e la difficoltà a diventare per le PMC un soggetto di intermediazione globale;
- c) il rischio di uno scarso coinvolgimento sociale, che può determinare una limitata attenzione a nuove posizioni critiche, originali, creative;
- d) il problema dell'esistenza di una pluralità di immagini o la predominanza di immagini ipercodificate, legate ad altre risorse del territorio, che rischiano di allontanare l'università dalla città in cui non vi si riconosce.

Queste criticità si ripercuoterebbero anche sulla realtà urbana nel suo complesso e sulla sua propensione a diventare un *knowledge hub* all'interno dei circuiti internazionali della conoscenza, in grado di promuovere la diffusione del sapere scientifico e tecnologico e della cultura nei diversi soggetti operanti sul territorio e nella comunità locale stessa.

BIBLIOGRAFIA

ACS Z.J., AUDRETSCH D.B., FELDMAN M.P., «R&D Spillovers and Innovative Activity», *Managerial and Decision Economics*, 15, 1994, pp. 131-138.

- BALDUCCI A., COGNETTI F., FEDELI V. (a cura di), *Milano, la città degli studi*, Milano, Editrice Segesta, 2010.
- BOSCHMA R., «Proximity and Innovation: A Critical Assessment», *Regional Studies*, 39, 1, 2005, pp. 61-74.
- BRESCHI S., LISSONI F., «Mobility of skilled workers and co-invention networks: an anatomy of localized knowledge flows», *Journal of Economic Geography*, 9, 2009, pp. 439-468.
- CHATTERTON P., «The cultural role of universities in the community: revisiting the university-community debate», *Environment and Planning A*, 32, 2000, pp. 165-181.
- ETZKOWITZ H., WEBSTER A., GEBHART C., CANTISANO TERRA B.R., «The Future of the University and the University of Future: Evolution of Ivory Tower to Entrepreneurial Paradigm», *Research Policy*, 29, 2000, pp. 313-330.
- FELDMAN M., KOGLER D., «The contribution of public entities to innovation and technological change», in SHANE S. (eds), *The Handbook of Technology and Innovation Management*, Chichester, John Wiley & Sons, 2008, pp. 431-459.
- GLAESER E.L., RESSEGER M.G., «The Complementarity between cities and skills», *WP 15103 National Bureau of Economic Research*, Cambridge MA, 2008.
- LAWTON SMITH H., «Universities, innovation, and territorial development: a review of the evidence», *Environment and Planning C: Government and Policy*, 25, 2007, pp. 98-114.
- LAZZERONI M., *Geografia della conoscenza e dell'innovazione tecnologica*, Milano, Franco Angeli, 2004.
- LAZZERONI M., «High-tech activities, System innovativeness and Geographic concentration: insights into technological districts in Italy», *European Urban and Regional Studies*, 17, 1, 2010, pp. 45-63.
- LAZZERONI M., «Identità e immagine della città della conoscenza e dell'innovazione: teorie, politiche, strategie», *Rivista Geografica Italiana*, 121, 2013
- NAGOWSKY M.P., «Assessing the economic impact of higher education institutions in New England», *Memorandum New England Public Policy Center*, Boston, 2006.
- SIEGFRIED J.J., SANDERSON A.R., MACHENRY P., «The economic impact of colleges and universities», *Economics of Education Review*, 26, 5, 2007, pp. 546-558.

VAN HEUR B., «Small Cities and the Socio spatial Specificity of Economic Development: a Heuristic Approach», in LORENTZEN A., VAN HEUR B. (eds), *Cultural Political Economy of Small Cities*, London, Routledge, 2011.

Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere, Università di Pisa, lazzeroni@geog.unipi.it

RIASSUNTO. - Negli ultimi anni, l'università ha assunto nuove funzioni che sono andate ad arricchire il suo ruolo di *knowledgee* di *human capital factory*, ponendo particolare attenzione alla diffusione dei risultati dell'attività di ricerca e all'animazione dello sviluppo socio-economico e culturale della città in cui è insediata. Il presente contributo si propone di analizzare il rapporto tra università e contesto territoriale di riferimento, mettendo in luce come l'università possa influenzare, in particolare, la posizione delle piccole e medie città nelle gerarchie urbane e come possa contribuire alla costruzione dell'identità urbana e di modelli di sviluppo basati sulla ricerca e l'innovazione.

SUMMARY. - In recent years, the university has embraced new functions that have enriched its role of knowledge and human capital factory, paying particular attention to the dissemination of scientific results and to the animation of socio-economic and cultural development of the city in which it is located. This paper aims to analyze the relationship between universities and their territorial context, highlighting how the university can influence the position of small and medium-sized cities in the urban hierarchy and how it can contribute to the construction of urban identity and development models based on research and innovation.

DALLA SMART CITY AGLI SMART TERRITORIES
RICONFIGURAZIONI E GIUSTIZIA SPAZIALI (1)

1. RICONFIGURAZIONI SPAZIALI COME POLITICHE DI RESCALING. – Negli ultimi anni, il territorio a scala locale, e in particolar modo il territorio urbano, è stato sollecitato da processi e fenomeni di matrice essenzialmente sovralocale che hanno determinato la produzione di nuove scale di organizzazione e di azione (2). In sintesi, si può dire che il processo di riposizionamento scalare, o *rescaling*, dovuto a cambiamenti istituzionali o alle mutate dinamiche economiche globali, sembra rendere necessario alle città agire al di là dei propri confini amministrativi, facendo ricorso a geometrie variabili di spazio e potere e stimolando nuove relazioni con il territorio circostante e con le reti e i flussi sovralocali (di capitali, merci, persone, idee e progetti) di cui le città stesse sono parte, pur senza poterli controllare e governare pienamente (cfr. Sassen, 1996; Brenner, 2004; Martinotti, 2011). Non è difficile constatare come molte città italiane abbiano ormai assunto una forma metropolitana *di fatto*, la quale, pur non essendo ancora operativa all'interno di una architettura istituzionale (nonostante i diversi tentativi operati in tal senso dal governo centrale, ultimo dei quali è quello della l. 135 del 2012), pone problematiche innovative dal punto di vista del governo di un territorio (Dematteis, 2011). Si pensi, ad esempio, alle disfunzioni date da una pianificazione territoriale che resta ancorata alla città-municipalità e quindi alla provincia e alla regione, mentre sarebbe necessario ripensarsi a una scala molto più ampia rispetto al tessuto amministrativo, incorporando territori che, talvolta, sono tra

(1) Questo contributo nasce all'interno della ricerca "Smart Torino: opportunità e rischi del paradigma della città intelligente", cofinanziata dalla Compagnia di San Paolo e coordinata da Egidio Dansero e Marco Santangelo.

(2) La prospettiva teorica alla base del nostro ragionamento rimanda al dibattito internazionale relativo alla produzione politica e sociale delle scale territoriali (riferimenti essenziali sono il contributo di Swyngedouw del 1997 e i numerosi articoli di Brenner sulla ricomposizione territoriale in ambito urbano, es. 1999, 2001, 2004).

loro distanti e radicalmente diversi (3). Le frange peri-urbane e i contesti di urbanizzazione diffusa non sono, infatti, facilmente assimilabili a logiche di governo di municipalità di dimensione ridotta e sono, tra l'altro, tra i principali responsabili di quello che sembra un inarrestabile consumo di suolo. D'altra parte, all'interno di aree urbane molto congestionate il trasporto pubblico a fatica riesce a sostenere i flussi di pendolarismo quotidiano in entrata e in uscita dalle città, così come è alla scala più vasta che occorre riconsiderare la questione ambientale, tenendo conto del metabolismo urbano e dei rapporti della città con le reti corte e lunghe dal punto di vista dell'approvvigionamento e del consumo delle risorse. Tuttavia, la città non è certamente un soggetto esclusivamente passivo all'interno della riorganizzazione spaziale: la competitività internazionale (per bandi, progetti, programmi, eventi piccoli e grandi) è divenuta prassi ordinaria dei territori, anche nella prospettiva di operare riqualificazioni urbanistiche e favorire l'afflusso di capitale e investimenti. Al contempo, numerose città hanno avviato processi di *rescaling* promuovendo politiche urbane tese a istituire partnership, reti e scambi di risorse (economiche, sociali, progettuali, finanziarie) con altre città, attori e territori, operando veri e propri salti di scala. Ne sono un esempio anche quelle forme di aziendalizzazione e quei fenomeni aggregativi complessi che, come nel caso dei servizi di pubblica utilità, hanno originato forme di infrastrutturazione (materiale e immateriale) del territorio su una base sovra-locale (Bolocan, Puttilli, 2010), istituendo veri e propri "colossi aziendali" in grado di operare e competere sui mercati internazionali. In un simile scenario di riorganizzazione territoriale, la crisi economica, finanziaria e politica gioca un ruolo decisivo nel condizionare le politiche urbane, limitandone e circoscrivendone in qualche modo l'azione e favorendo una decisa ricentralizzazione dei rapporti tra la scala nazionale e quella locale. La riconquista di un ruolo forte del centro a scapito dei livelli infranazionali avviene proprio per la necessità di mettere in opera meccanismi di austerità finanziaria e di regolazione (nel senso di una drastica riduzione) della spesa pubblica,

(3) È il caso, ad esempio, della città metropolitana di Torino così come immaginata dalla già citata l. 135 del 2012: far combaciare la città metropolitana con una provincia vasta non solo creerà di punto in bianco una delle più grandi città europee dal punto di vista territoriale, ma formerà anche un sistema composto dall'area metropolitana torinese in *stricto sensu*, da numerosi centri di dimensione minore e da aree pedemontane e montane che distano sino a 100 km dal capoluogo e che, naturalmente, hanno dinamiche e caratteristiche decisamente diversi da quelli della città estesa.

dopo decenni di decentramento inteso come trasferimento asimmetrico di funzioni, competenze e risorse che avevano, infatti, posto le basi per una crisi generale del sistema di controllo del bilancio dello Stato. Le città e i governi locali vengono costretti entro una condizione di sistematica carenza di risorse economiche e finanziarie ed è in questa prospettiva che si colloca l'affermarsi dell'idea di *smart city*.

2. LA SMART CITY COME STRUMENTO DI POLITICA URBANA. – Tralasciando un certo scetticismo di fondo che tende a mettere in evidenza il carattere aleatorio e tautologico della *smartness* (quale città preferirebbe essere *stupida* piuttosto che *intelligente?*), il successo registrato dal concetto sembra connesso all'insorgere della crisi e alla contestuale necessità di ripensare l'ambito urbano e di competere, sulla scena internazionale ed europea in particolare, per ottenere risorse. Pur in assenza di un dibattito scientifico realmente strutturato attorno al concetto di *smartness*, si è messo in evidenza come la *smart city* non risponda ad un qualche paradigma teorico robusto (a patto di non considerare come tale l'idea di una città-macchina perfetta, efficiente e giusta per definizione), quanto ad un insieme piuttosto disarticolato di idee in grado di aggregare un ampio consesso di attori e istituzioni, soprattutto privati, attorno a progetti e trasformazioni più contingenti che strutturali delle città (Hollands, 2008). Non è un caso che il termine “città intelligente” si sia diffuso in concomitanza con l'introduzione del concetto di *smartness* nei programmi comunitari (4), sebbene il termine fosse già stato utilizzato in precedenza in ambito anglosassone e americano in particolare (5). La “conquista dell'intelligenza” delle città italiane nasce, pertanto, per evidenti esigenze funzionali, ed è così che si possono comprendere i motivi per i quali alla *smartness* vengono solitamente ricondotti progetti in divenire, scarsamente inseriti in una cornice strategica più strutturata. Sebbene la transizione verso una città più sostenibile, efficiente e inclusiva (alcuni dei pilastri della città intelligente nella retorica politica) costituisca un obiettivo evidentemente legittimo e appetibile per qualsiasi nucleo urbano, le applicazioni empiriche della *smart city* si limitano a un insieme eterogeneo di

(4) Il più noto dei quali, a livello comunitario, è il programma “Smart City and Communities Initiative”, del 2009, cui fa eco ad esempio “Smart Cities and Communities and Social Innovation” del Ministero per l'Istruzione, l'Università e la Ricerca (2012).

(5) Si veda il già citato lavoro di Hollands (1997). Il dibattito sulle città *smart* si incrocia frequentemente, e spesso si confonde, con quello sulle città creative (Florida, 2002) o quello sul rapporto tra digitalizzazione e ICT e città (es. Graham, 2002).

pratiche di cui è difficile cogliere il senso, ma che in generale assumono due caratteristiche principali che è interessante rilevare in questa sede: da un lato, l'attenzione quasi esclusiva alla dimensione tecnologica, la quale risponde probabilmente ad un immaginario della *smart city* come “macchina perfetta”, un *city-droid* attraverso il quale esercitare un controllo totale sulla città e su chi la abita; dall'altro la dimensione puntuale e ristretta degli interventi *smart*, che nella pratica sono sperimentazioni e progetti da living-lab, limitati a poche aree, quartieri (spesso oggetto di contemporanei processi di riqualificazione) o, addirittura, singoli complessi abitativi (con una complessa sovrapposizione sostanziale e ideologica, ad esempio, tra efficienza energetica degli edifici e *smartness*).

Non è difficile notare una apparente discrasia tra i processi di riconfigurazione territoriale, che portano la città ad organizzarsi su una scala sempre più vasta e allo stesso tempo reticolare, e una declinazione della *smart city* confinata all'interno della città o di sue singole specifiche porzioni. È in questo paradosso spaziale che è possibile cogliere i maggiori limiti della *smartness*: sebbene essa sia proposta come un nuovo paradigma urbano verso il quale riorientare le politiche di intervento sulla città, il modo in cui sino ad oggi è stata concepita rischia di inficiarne sin dall'origine gli obiettivi di trasformazione.

3. SMART CITY E GIUSTIZIA SPAZIALE. – A partire dalla scelta di definire una città intelligente e, quindi, di mettere in conto l'esistenza di un'altra città “non” intelligente, è facile osservare come l'idea di *smart city* possa e debba essere oggetto di una attenta riflessione dal punto di vista delle relazioni di potere e delle idee di eguaglianza che vengono messe in campo. A meno di offrire visioni parziali della *smartness*, ovvero di occuparsi di regolarne lo sviluppo secondo modelli più o meno efficienti di performance tecnologica e – in ultima analisi – finanziaria (ad esempio nel modello di organizzazione di città proposto da Ratti, la *senseable city*) (6) è infatti il tema della giustizia spaziale di determinate trasformazioni urbane ad essere sollecitato. Sassen (2011), ad esempio, sottolinea come sia solo embrionale il livello di sviluppo del rapporto tra tecnologia e città e che, in particolare, si è prestata molta attenzione al primo termine della relazione e meno al secondo. La dimensione urbana, infatti, non è

(6) <http://senseable.mit.edu/>

riconoscibile a prescindere dal legame complesso tra elementi materiali e immateriali e dalle modifiche di queste relazioni nel tempo: ad esempio reti di distribuzione dell'energia e reti di relazioni tra cittadini, istituzioni e norme che regolano i rapporti tra i cittadini e senso di appartenenza ai luoghi, sistema delle infrastrutture e sistema sociale. A questa complessità si aggiunge quanto si è richiamato nei paragrafi precedenti: la necessità di superare una obsoleta dimensione urbana di matrice amministrativa e, nello stesso tempo, di ipotizzare che una rivoluzione *smart*, se di rivoluzione si tratta, possa darsi a partire da esperienze puntuali e pilota. Questi chiaroscuri rendono particolarmente urgente il riferimento al diritto alla città (*à la* Lefebvre) nei termini in cui è stato di recente richiamato, tra gli altri, da Soja (2009): città come spazio di democrazia e diritti, nel quale è la discriminazione spaziale di alcuni a rimettere in gioco una idea universale di società e di territorio che ci sembra acquisita. In questo senso, il richiamo di Harvey ad una “giustizia territoriale” (2011), perché le società “do get organized in territorial configurations”, contribuisce a mettere in evidenza l'urgenza di rileggere le retoriche *smart* di inclusione, sostenibilità, sviluppo senza limitarsi a considerare le possibili migliorie a strumenti e tecnologie e superando l'analisi di casi e pratiche molto puntuali. È proprio nella dimensione urbana estesa e diffusa e nel rapporto con le parti apparentemente meno *smart* della città che si gioca il futuro dello sviluppo dei territori, così come è nelle forme di resistenza o di definizione di ipotesi alternative che si possono individuare elementi di reale innovazione sociale e territoriale.

BIBLIOGRAFIA

- BOLOCAN GOLDSTEIN M., PUTTILLI M., “Il Nord in rete. Infrastrutture materiali e immateriali fra integrazione e competizione”, in CONTI S., SALONE C. (a cura di), *Il Nord, i Nord. Geopolitica della questione settentrionale*, Rapporto annuale della Società Geografica Italiana, Roma, Società Geografica Italiana, 2010, pp. 87-101
- BRENNER N., “Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union”, *Urban Studies*, vol. 36, 1999, pp. 431–451
- BRENNER N., “The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration”,

- Progress in Human Geography*, vol. 25, 2001, pp. 591–614
- BRENNER N., *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*, New York, Oxford University Press, 2004
- DEMATTEIS G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Consiglio Italiano Scienze Sociali, Venezia, Marsilio, 2011
- FLORIDA R., *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic Books, 2002
- GRAHAM S., “Bridging Urban Digital Divides? Urban Polarisation and Information and Communications Technologies (ICTs)”, *Urban Studies*, Vol. 39, n. 1, 2002, pp. 33-56
- HOLLANDS R. G., “Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial?”, *City*, vol. 12, n. 3, 2008, pp. 303-320
- MARTINOTTI G., “Dalla metropoli alla meta-città. Le trasformazioni urbane al tornante del secolo XXI”, in DEMATTEIS G. (a cura di), *op. cit.*, 2011, pp. 25-76
- SASSEN S., *Losing control?*, New York, Columbia University Press, 1996 (trad.it.: *Fuori controllo. Mercati finanziari contro stati nazionali: come cambia la geografia del potere*, Milano, Il Saggiatore, 1998)
- SASSEN S., “Open source urbanism”, *New City Reader: a Newspaper of Public Space*, vol. 15, 2011, <http://newcityreader.net>
- SOJA E., “The city and spatial justice”, *Justice Spatiale | Spatial Justice*, Vol. 1, 2009, <http://www.jssj.org>
- SWYNGEDOUW E., “Neither Global nor Local: ‘Glocalization? And the Politics of Scale’”, in COX K. R. (ed.), *Spaces of globalization. Reasserting the power of the local*, London, The Guilford Press, 1997, pp. 137-166

Matteo Puttilli, Università degli Studi di Cagliari, Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali, matteo.puttilli@unica.it.

Marco Santangelo, Università e Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, marco.santangelo@polito.it.

SUMMARY. - *From the smart city to the smart territories. Spatial justice and reconfigurations.* – Rescaling processes at the local level have been promoted by global economic and social phenomena that have impacted on existing space and power geometries. This reconfiguration has also effects on the current process of redefinition of urban areas as metropolitan and sprawled cities that do not correspond to traditional administrative boundaries. In this framework, the idea of a smart city has become one of the most powerful concepts to govern the urban change even if it is not clear to what extent a smart city is different from a city that invests in ICT. Furthermore, the smart city does not seem to consider spatial justice issues and seems instead to deepen the divide between who is included in the development process and who is excluded, and which part of the city are smarter and which probably are dumb.

Sessione 6

Esperienze urbane e
studi di caso

POLITICHE DI INTERNAZIONALIZZAZIONE E SCENARI DI
SVILUPPO URBANO A OUAGADOUGOU

1. INTERNAZIONALIZZAZIONE, PROSSIMITÀ E CITTÀ AFRICANE. – Il rapporto tra internazionalizzazione e prossimità trova storicamente nelle città africane una declinazione specifica, tendenzialmente “disgiuntiva”: la colonizzazione è stata un’operazione di avvicinamento selettivo di alcune porzioni di territorio e di società africane al contesto internazionale e contemporaneamente di separazione, allontanamento di altri territori o gruppi sociali.

Il processo è complesso e deve essere storicizzato: in una prima fase i numeri della presenza europea sono estremamente limitati e dunque non si rilevano particolari dinamiche di segregazione. È solo a fine Ottocento che i colonizzatori formalizzano una politica di segregazione, sulla base di tre spinte fondamentali: imperialismo, teorie della razza, teorie igieniste (King, 1990, pp. 44-67). Per gli europei la prossimità delle popolazioni africane è essenzialmente un problema e non un valore: un problema di ordine pubblico rispetto al controllo del territorio, per il pericolo di ribellioni; un problema culturale, dato dalla vicinanza di razze considerate inferiori; un problema sanitario, per il timore che la prossimità fosse veicolo di malattie.

Nell’urbanistica coloniale si è dunque fatto ampio uso delle caratteristiche fisiche del territorio (colline, fiumi, lagune) e delle infrastrutture di mobilità (strade, ferrovie, aeroporti) per allontanare gruppi sociali, separando la città in frammenti etnicamente o funzionalmente omogenei (Goerg, 1998).

La logica della separazione, della creazione di muri all’interno della città, è stata molto più di una risposta a problemi organizzativi, costituendosi come elemento fondante della territorializzazione coloniale: “This is why, far from being an accident, racism became a constitutive dimension of the city’s modernity. [Race thinking] became a device whose aim was to create walls between people” (Mbembe, 2008, p. 44).

Ancora oggi questa dinamica di agglomerazione selettiva ed esclusione sociale rimane al centro della geografia di buona parte delle città africane, sebbene venga declinata in modo diverso, anche in virtù di nuove relazioni di cooperazione e competizione internazionale.

Oggi infatti assistiamo a nuove politiche di internazionalizzazione, diverse da quelle coloniali, ma che producono altre forme di avvicinamento o allontanamento selettivo. Il presente contributo si propone di mettere in luce queste politiche e analizzare le loro conseguenze sulla società e il territorio locale, attraverso il caso di Ouagadougou. La città di Ouagadougou si è infatti caratterizzata negli ultimi anni per la grande capacità di intessere relazioni internazionali attraverso eventi politici e culturali, progetti di sviluppo, gemellaggi e altre forme di partenariato.

2. POLITICHE DI INTERNAZIONALIZZAZIONE A OUAGADOUGOU. – L'attuale fase politica del Burkina Faso inizia nel 1987, con la fine dell'esperienza rivoluzionaria guidata da Thomas Sankara e la conseguente apertura del paese alle istituzioni finanziarie internazionali. Nei primi anni Novanta viene infatti avviato un processo di liberalizzazione e decentramento politico che porta alle prime elezioni comunali, nel 1995. Il Sindaco eletto, Simon Compaorè, ancora oggi in carica, avvia un'intensa attività di internazionalizzazione della città di Ouagadougou.

Le iniziative tese a inserire la città nel contesto internazionale possono essere lette secondo tre direttrici. La prima, più di tipo economico, si concentra sul marketing urbano, sulla promozione dell'immagine della città per attrarre turisti e imprese.

Una seconda linea di internazionalizzazione segue le iniziative di tipo più politico, come le conferenze internazionali. In questo quadro ha assunto un significato molto rilevante il summit degli stati francofoni del 2004 che ha posizionato il Burkina Faso e Ouagadougou all'interno di una rete rilevante di attori politici ed economici internazionali.

Questa azione culturale e politica è stata poi accompagnata da una straordinaria attività di relazione, in particolar modo nell'area francofona, con altri enti locali. Tra i vari gemellaggi e partenariati è possibile citare, a titolo di esempio, quello con la città di Lione, che ha finanziato molte opere pubbliche (semafori, rifiuti, pozzi, giardini) e

quello con la città di Torino, partner, tra l'altro, di un importante progetto di gestione dei rifiuti (Zoungrana, 2005).

3. ECONOMIA, MARKETING URBANO E “GESTIONE DELLA PROSSIMITÀ”. – Economicamente, Ouagadougou ha provato a posizionarsi nella competizione internazionale tra le grandi città, seppure a una scala più macroregionale che non realmente globale. La dinamica in questo caso è simile a quella in atto in molte altre città del pianeta, con un forte investimento nel capitale simbolico (Harvey, 2001), al fine di attrarre a Ouagadougou turisti e imprenditori stranieri. Tale processo ha comportato una trasformazione fisica dello spazio urbano tesa a proporre una nuova immagine della città, al tempo stesso attraente e rassicurante per gli stranieri.

Il processo di rivalutazione dell'immagine della città si è fondato da una parte su un'attività architettonica e ingegneristica che proponesse un'idea di modernità della città, dall'altra sulla promozione di politiche di miglioramento della condizione complessiva del centro città.

Tra gli interventi del primo tipo possiamo citare la costruzione dell'Hotel Libya, il principale hotel di lusso della città, finanziato dal governo libico, o la realizzazione di tre grandi passaggi sopraelevati destinati al traffico autoveicolare, finanziati dal governo di Taiwan.

Il miglioramento del centro città si è fondato sulla ristrutturazione del mercato centrale e su una nuova politica di decoro urbano, il cui simbolo sono probabilmente le “famosse” *brigades vertes*, gruppi di donne finanziate dal Comune al fine di tenere pulita la città.

Questa politica di rilancio dell'immagine del centro città, tuttavia, accanto a questa *pars construens*, ha avuto una fondamentale *pars destruens* volta a rimuovere i pezzi di città non funzionali a questo progetto.

Il caso più evidente in questo campo è quello del *Projet ZACA*, il progetto di costruzione di un nuovo quartiere a destinazione commerciale e amministrativa nella zona compresa tra l'aeroporto e il centro città. Il progetto, avviato nel 2002, ha portato alla distruzione di diversi quartieri popolari regolari per una superficie di oltre 100 ettari.

La mancanza di capitali esteri ha però bloccato l'attività di edificazione, lasciando un enorme vuoto urbano che persiste ancora oggi, a dimostrazione del fatto che l'obiettivo

primario dell'operazione non era tanto la costruzione del nuovo quartiere, quanto piuttosto l'allontanamento di una popolazione e di un paesaggio non consoni alla nuova immagine che la capitale si voleva dare, soprattutto in zone strategiche come quelle prossime al centro urbano (Bin, Bini, 2007).

4. POLITICA INTERNAZIONALE E SEGREGAZIONE URBANA. – Il successo di questa politica di internazionalizzazione, nella sua componente economica, è stato molto parziale: se infatti nell'ultimo decennio si registra un certo aumento nel numero degli afflussi turistici, la capacità di attrarre investimenti internazionali è rimasta molto bassa e per ora confinata alla privatizzazione di imprese pubbliche.

Tale dinamica, tuttavia, non deve essere osservata esclusivamente in una prospettiva economica perché i maggiori successi sono stati probabilmente ottenuti sul piano politico. La promozione dell'immagine di Ouagadougou è stata infatti accompagnata negli ultimi 15 anni da un'intensa attività diplomatica e geopolitica tesa a collocare il Burkina Faso al centro delle relazioni internazionali nella subregione. In questa direzione vanno letti i tentativi del Presidente Compaoré di porsi come mediatore nelle crisi in Costa d'Avorio, Togo, Guinea e, più recentemente, Mali.

Naturalmente anche questa forma di internazionalizzazione ha avuto le sue forme urbane e il suo paesaggio. In primo luogo ha comportato la costruzione di una nuova, sontuosa, residenza presidenziale, collegata al resto della città esclusivamente dal grande viale monumentale dedicato a Muammar Gheddafi.

Accanto a questa zona monumentale, separata dal resto della città, è stato realizzato un nuovo quartiere di residenze e servizi, chiamato simbolicamente *Ouaga 2000*. Nel quartiere il segno "politico" è molto evidente: vi si trovano sedi diplomatiche, centri per conferenze e luoghi di mediazione diplomatica formale e informale.

Non si tratta di una vera e propria *gated community*, nel senso che non troviamo ostacoli fisici all'entrata del quartiere, ma l'area è a tutti gli effetti una *enclave* separata dal resto della città da assi viabilistici. In questo caso la separazione dal corpo "impuro" della città avviene non tanto rimuovendo le parti sgradite, ma creando una zona di lusso, isolata socialmente e paesaggisticamente dal resto della città.

5. PARTENARIATI INTERNAZIONALI E INCLUSIONE SOCIALE. – Il terzo ambito di

internazionalizzazione è costituito dall'intensa attività di relazione con altre città, in particolare, ma non solo, all'interno dell'Associazione dei Sindaci Francofoni (AIMF). Questa forma di internazionalizzazione cooperativa, più che competitiva, ha permesso uno scambio di esperienze tra amministratori e la realizzazione di progetti di sviluppo destinati alla popolazione locale. In concreto, attraverso questi progetti sono state realizzate strutture scolastiche e sanitarie, implementate politiche di gestione dei rifiuti e attuati interventi di sistemazione della viabilità locale.

Al di là dei singoli interventi, tuttavia, ciò che interessa è che in questi progetti "partecipativi" è riconoscibile una visione positiva delle relazioni di prossimità, che vengono percepite come un valore da promuovere e non come un problema da eliminare per favorire una standardizzazione del paesaggio urbano. Da una parte, infatti, interventi come la riabilitazione del mercato di Gounghin, storico quartiere popolare del centro città, favoriscono il consolidamento delle relazioni sociali locali; dall'altra queste stesse reti locali sono lo strumento attraverso il quale tali progetti si propongono di produrre interventi efficaci.

Naturalmente anche la "partecipazione" si può risolvere in una standardizzazione di procedure codificate a livello internazionale e dunque in un'ennesima forma di imposizione di modelli di sviluppo esogeni (Faggi, 1999). Tuttavia, tali progetti fino ad ora sembrano effettivamente perseguire una maggiore integrazione dei quartieri popolari all'interno del tessuto della città, in controtendenza rispetto ai processi indicati in precedenza.

6. CONCLUSIONI. – In questo breve contributo si è voluto analizzare, attraverso l'esempio di una città africana, il rapporto ambiguo che lega le crescenti politiche di internazionalizzazione e le relazioni di prossimità.

Nelle politiche di internazionalizzazione competitiva, siano esse guidate da finalità più politiche o economiche, è riconoscibile una comune matrice che tende a differenziare lo spazio urbano, problematizzando le relazioni di prossimità. Queste politiche, infatti, si sono in larga parte costruite su un doppio movimento di avvicinamento e di allontanamento selettivo: da una parte assistiamo ad un approssimarsi di Ouagadougou al contesto globale e a una contemporanea agglomerazione selettiva di porzioni di società; dall'altra vengono perseguite esplicitamente politiche di separazione che

allontanano le porzioni di territorio che non sono funzionali o, a maggior ragione, compromettono l'immagine che la città vuole dare all'esterno.

La globalizzazione si configura così come un processo di "iperdifferenziazione" che seleziona porzioni di territorio utili separandole dal resto (Grant e Nijman, 2004). Il discorso sul rapporto tra globalizzazione e prossimità non può dunque andare disgiunto, in particolare in città "periferiche" come Ouagadougou, dall'analisi delle dinamiche disgiuntive che esso comporta.

Questa politica urbana che associa internazionalizzazione e produzione di *enclave* ed *exclave* si sta affermando in molte realtà africane, collocandosi in continuità con una storia coloniale che si è fondata proprio sulla frammentazione, segregazione e compartimentazione dello spazio. Queste dinamiche stanno creando nuovi confini e nuove distanze basate su criteri di classe più che su quelli di razza, originando così un'urbanizzazione per frammenti che rischia di accompagnare la creazione di una società per frammenti (Mbembe, 2008).

Questo scenario di città compartimentata non è però un destino ineluttabile e i processi in atto lasciano spazio anche a dinamiche in controtendenza, sia nelle pratiche quotidiane di costruzione della città, sia nelle politiche pubbliche (Pieterse, 2006).

Gli scenari di sviluppo della città africane saranno dunque condizionati dalla scelta che verrà fatta dalle istituzioni politiche locali e nazionali tra un'internazionalizzazione competitiva, per iperdifferenziazione, e un'internazionalizzazione cooperativa, tesa a rafforzare e consolidare le relazioni di prossimità mettendole in relazione con soggetti e dinamiche a scale più ampie.

BIBLIOGRAFIA

BIN S., BINI V., "«Nou pas bouger»: Abitare Ouagadougou ai tempi del Projet ZACA », *Quaderni del Dottorato "Uomo e Ambiente"*, 1, 2007, p. 99-112.

FAGGI P., "L'importante è partecipare. Anche vincere, comunque, non è di poco conto", *Terra d'Africa*, 1999, pp. 9-14.

GOERG O., "From Hill Station (Freetown) to downtown Conakry: comparing French and British approaches to segregation in colonial cities", *Canadian Journal of African Studies*, 32, 1, 1998, pp. 1-31.

GRANT R., NIJMAN J., "The re-scaling of Uneven Development in Ghana and India", *Journal of Economic and Social Geography*, 95, 2004, pp. 467-481.

HARVEY D., *Spaces of Capital*, New York, Routledge, 2001.

KING A., *Urbanism, colonialism, and the world-economy: cultural and spatial foundations of the world urban system*, New York, Routledge, 1990.

MBEMBE A., "Aesthetics of Superfluity", in NUTTALL S., MBEMBE A. (a cura di), *Johannesburg. The Elusive Metropolis*, Durham-London, Duke University Press, 2008, pp. 37-67.

PIETERSE E., "Building with Ruins and Dreams: Some Thoughts on Realising Integrated Urban Development in South Africa through Crisis", *Urban Studies*, 43, 2, 2006, pp. 285-304.

ZOUNGRANA T. P., "Problematiche legate a una gestione partecipativa dei rifiuti urbani in Burkina. Il caso di Ouagadougou", in BIGNANTE E., BOUC K., GUIDA S., DANSERO E. (a cura di), *Rifiuti urbani e sviluppo locale. Itinerari di cooperazione decentrata tra il Piemonte e il Sahel*, Città di Castello (PG), GESP, 2005, pp. 91-111.

Valerio Bini, Dipartimento di Beni Culturali e Ambientali, Università degli Studi di Milano, valerio.bini@unimi.it

RIASSUNTO. - Il contributo analizza, attraverso l'esempio di Ouagadougou, il rapporto ambiguo che lega le politiche di internazionalizzazione e le relazioni di prossimità nelle città africane. Ouagadougou si è caratterizzata negli ultimi anni per la capacità di intessere relazioni internazionali. Tale processo ha comportato anche una trasformazione fisica dello spazio urbano che oggi vede coesistere *enclave* inserite nel contesto globale, zone invisibili perché non funzionali alla nuova immagine della città e aree che tentano di utilizzare le opportunità offerte dalle nuove reti internazionali per rimanere integrate allo spazio urbano ouagalese.

SUMMARY. - The paper analyzes, through the case of Ouagadougou, the ambiguous relationship between internationalization and proximity, in African cities.

Ouagadougou has developed in recent years an important network of international relations. This process resulted in a transformation of urban space that now presents segregated enclaves connected to the global context, hidden areas excluded from the international city and areas that attempt to use the opportunities offered by new international networks to remain integrated to the urban space of Ouagadougou.

COMPLESSITÀ E FLUIDITÀ DEI PERCORSI MIGRATORI: IL CASO DELLA CONCENTRAZIONE DEI *BOHEMIANS* A BERLINO

1. INTRODUZIONE. - Nel corso dell'ultimo decennio la competitività è diventata una componente fondamentale nelle strategie di sviluppo e pianificazione regionale; negli anni si è assistito, difatti, ad una moltiplicazione di teorie e modelli che hanno motivato e analizzato la crescita del territorio. In particolare, ha assunto un ruolo di primo piano nella letteratura geografica la città in quanto incubatrice di processi di innovazione, conoscenza e crescita economica; tra le teorie che hanno attribuito maggiore enfasi alla scala urbana di tali processi spicca quella ormai celebre della “nuova classe creativa”, proposta da Richard Florida agli inizi degli anni 2000, che ha riscontrato un notevole successo giustificando progetti e piani urbani nelle città globali o “*wannabe global*” (Rossi e Vanolo, 2010). Tuttavia, il consenso elargito da *policymakers* e istituzioni si è scontrato con una forte rimostranza sollevata dalla comunità scientifica che ha contestato buona parte dell'impostazione metodologica, piuttosto che parte dei risultati ottenuti.

Il nostro lavoro s’inserisce all’interno di questo dibattito critico focalizzandosi sull’attrattività delle città creative in termini di flussi migratori, in particolare riguardo a quelli che Florida definisce *bohemians*, con l’obiettivo di dimostrare che questa teoria non è riproducibile in ogni luogo né applicabile al caso specifico di Berlino, capitale della maggiore economia europea dalla consolidata fama di “città dei talenti”. Infatti, la capitale tedesca, in virtù di un complesso percorso storico, del ruolo che gioca la prossimità nelle logiche migratorie all’interno di un contesto quale quello dell’Unione Europea e, soprattutto, grazie ad una forte presenza di fattori materiali ed immateriali che hanno costruito una subcultura *underground* molto forte, è diventata quella che può essere definita una “fabbrica di cultura” che esercita la propria influenza soprattutto sui cosiddetti *bohemians*. A questo proposito, l’obiettivo dell’articolo è quello di analizzare il caso berlinese ampliando il *range* dei fattori considerati per spiegare la forte attrattività migratoria, ponendo l’attenzione sui punti di rottura che allontanano la realtà berlinese dalla teoria esposta da Florida.

2. “THE RISE OF THE CREATIVE CLASS” TRA CRITICHE E CONTESTAZIONI. - Nel corso degli ultimi anni, nell'ambito della geografia economica, si è consolidata l'attenzione sul ruolo del capitale umano quale forza promotrice dello sviluppo regionale. Questo filone d'indagine, già oggetto di importanti studi, tra i quali si ricordano quelli di Jacobs (1969) e Hall (1966), ha rinnovato la propria rilevanza con la nascita di quelle che vengono definite “new urban growth theories”, ideologie che pongono al centro del dibattito il ruolo della creatività e della città. È in quest’ambito che s’inserisce la teoria della “classe creativa” di Richard Florida (2003, ed. it.).

Florida individua una particolare categoria di soggetti, teorizzando l’esistenza di una nuova classe rispetto alla tradizionale suddivisione in classi sociali operata dall’economia politica: la classe creativa. Quest’ultima, espressione dell’attuale fase di transizione da una società industriale ad una post-industriale, poggia le proprie basi sul ruolo della creatività quale strumento fondamentale per generare nuove conoscenze oppure tradurre quelle già acquisite in una nuova fonte economica (Krätke, 2011). La classe creativa risulta composta da tre diversi gruppi occupazionali, il primo è definito *highly creative occupations* e comprende ingegneri, economisti, scienziati sociali, fisici e rappresenta il motore dell’innovazione e della crescita economica; il secondo gruppo è quello dei *bohemians*, in cui convergono tutti coloro che sono impegnati nel mondo dell’arte, e rappresenta il gruppo più vicino al mondo della *cultural economy*; il terzo gruppo, invece, definito dei *creative professionals*, raggruppa una serie di professioni eterogenee che sostengono la crescita attivata dal *supercreative core*. Stando alla teoria di Florida, la scelta dei creativi di stabilirsi in un determinato luogo non dipenderebbe da quelli che, secondo la letteratura convenzionale, sono definiti *hard factors*, dunque il salario, la dimensione della città, le condizioni economiche e lavorative ma piuttosto dai *soft factors*, tra cui particolarmente rilevanti appaiono essere i livelli di tolleranza, di apertura e di diversità culturale che il luogo offre ai cosiddetti “talenti”. Florida capovolge quindi la tradizionale relazione tra domanda ed offerta di lavoro, affermando che non sono più i lavoratori a seguire le imprese, ma le imprese che seguono la nuova classe creativa, poiché sono i componenti di quest’ultima a dar vita alle attività economiche di maggior successo. Partendo dall’esempio di alcune città statunitensi di successo che hanno avuto un notevole sviluppo “creativo” (ad esempio Austin e San Francisco), Florida ha classificato le principali città americane in base al livello di creatività. Lo studio è stato condotto tramite un’analisi statistica di 7 variabili, tra le quali il *coolness index*, il *gay index*,

il *tech-pole index* e l'*amenities measures*, e un'indagine qualitativa per mezzo di interviste semi strutturate, *focus groups* e questionari. Il livello di creatività individuato è stato poi confrontato con il livello del PIL registrato da ogni città dimostrando che esiste una correlazione tra livello di attrazione della classe creativa e la performance economica; in questo modo Florida riconduce il successo delle “città creative” alle “3T” (talento, tecnologia e tolleranza).

Nel corso degli ultimi anni la teoria ha ricevuto riscontri molto positivi da parte sia della comunità scientifica sia delle *élites* politiche che, anche nei principali Paesi europei, hanno iniziato a proporla come paradigma di sviluppo economico soprattutto per quanto riguarda la scala urbana. In particolare, la teoria ha ricevuto un'ottima accoglienza in Germania poiché, proprio negli anni dell'affermazione di questo nuovo approccio, Berlino stava avvicinandosi sempre di più all'economia culturale come motore di sviluppo urbano e regionale. Al contempo, però, la comunità geografica internazionale ha sollevato diverse critiche, mettendo in discussione la teoria sotto molteplici profili (si vedano, tra gli altri, Malanga 2004, Gibson e Klocker 2005, Glaeser 2005, Scott 2006, Peck 2005).

Ai fini del presente articolo si passeranno in rassegna le principali critiche avanzate alla teoria, ponendo l'attenzione su quelle rilevanti ai fini del nostro studio e che si focalizzano sul rapporto tra crescita economica e attrattività urbana dei talenti.

Una delle principali obiezioni che sono state sollevate attiene alla definizione di creatività. Florida ha infatti costruito un corpus teorico su un concetto che a più riprese è stato definito *fuzzy* (Markusen 2006). Oltre ad un'eccessiva confusione terminologica, è stata sottolineata l'arbitrarietà della definizione stessa di “classe creativa”; secondo Howkins (2001), infatti, Florida non ha posto particolare attenzione nel definire questa specifica classe sociale. Come sottolineato anche da Krätke (2011), seguendo la definizione adottata in politica economica, la divisione in classi dipende dal reddito percepito dalle categorie su cui poi si effettua un'analisi del ruolo che le stesse assumono nello sviluppo regionale (Anderson, 1974); al contrario Florida non ha tenuto conto del dato oggettivo del fattore salariale, ma si è basato su dati del tutto aleatori delimitando la classe in base ai gruppi professionali, agli status sociali e alle rendite cumulative di ogni gruppo. Inoltre, la distribuzione delle varie professioni nei tre sottogruppi appare mal concepita dato che, anche in questo caso, una mancata definizione di attività creativa non consente di determinare con precisione i vari gruppi accomunando professioni che hanno poco in comune oppure lasciandone fuori altre

che andrebbero inglobate; Florida sembra, difatti, non considerare che nell'attuale società la maggior parte delle occupazioni hanno una particolare affinità con le attività creative. A questo proposito, particolarmente controversa è l'introduzione nella classe creativa dei *policymakers*, un tipo di professione che appare molto lontana dalla condivisa accezione di creatività. Alla luce di questa critica appare quindi necessaria la disaggregazione dei vari gruppi professionali in base alle diverse funzioni economiche che caratterizzano il sistema capitalista contemporaneo al fine di ottenerne una delimitazione più corretta e funzionale.

Oltre che sotto un profilo meramente definitorio, questa categorizzazione pone notevoli problemi sotto il punto di vista della giustizia sociale. Come sottolineato da Peck (2005), la teoria non tiene conto in alcun modo della polarizzazione sociale contribuendo a generare una *élite* di professionisti a cui si contrappongono lavoratori secondari non funzionali alla crescita economica, rafforzando una visione settoriale ed elitaria delle categorie sociali. Un'altra rilevante critica legata al problema delle disuguaglianze economiche è stata sollevata, tra gli altri, da Harvey (2005); questa teoria, oltre a creare disuguaglianze visibili sul mercato del lavoro, favorisce la consolidazione di un ordine neo-liberale che si afferma nello spazio urbano seguendo i piani di sviluppo delle *inner cities*, favorendo progetti di *upgrading* proposti dalle *élites* attraverso opere di *gentrification* che influenzano il mercato immobiliare e creano notevoli disparità e disuguaglianze. Non è un caso, infatti, che proprio nei luoghi maggiormente creativi, come le grandi metropoli, si registrino i più elevati tassi di disuguaglianza sociale.

Inoltre, è stata ampiamente messa in discussione la validità della teoria al di fuori dell'ambiente economico, culturale e politico in cui è stata creata. La validità accertata negli USA, difatti, non è riscontrabile in un ambiente che dimostra caratteristiche eterogenee come l'Europa. Secondo uno studio empirico condotto da Martin-Brelot et al. (2010) il motivo principale dell'invalidità della teoria è rintracciabile in una differenza strutturale tra Europa e Stati Uniti: il livello di mobilità della classe creativa. Florida pone questa condizione come una dei capisaldi della sua ricerca; tuttavia, nonostante l'armonizzazione delle politiche migratorie in seguito al trattato di Schengen, la mobilità che caratterizza gli USA non è riscontrabile in Europa e non ne consente la stessa applicabilità. Inoltre, gli autori sottolineano l'importanza delle cosiddette "traiettorie personali" (familiari, lavorative, di studio, d'inserimento in determinati *networks*,...) al fine di spiegare le scelte residenziali dei creativi.

La critica che però si ritiene maggiormente interessante ai fini del nostro inquadramento teorico riguarda la correlazione causale circolare e positiva, sostenuta da Florida, che s'instaurerebbe tra attrattività urbana in termini di *soft factors*, localizzazione della classe creativa e crescita economica. Parte della letteratura ha ampiamente demolito questa condizione sottolineando che non essendoci una rigorosa dimostrazione metodologica (Peck, 2005, Scott, 2006), la correlazione statistica non può essere in alcun modo assimilabile ad una relazione causale (Markusen, 2006). Inoltre, la spiegazione data da Florida per cui la combinazione delle tre "T", attirando i membri della classe creativa, genera conseguenzialmente sviluppo economico, oltre a necessitare di un maggiore supporto empirico, sembra carente sotto il punto di vista dei fattori considerati. Il presupposto per cui la crescita economica dipende solo dai fattori tolleranza, talento e tecnologia appare estremamente riduttivo, non considerando che i *milieux* creativi sono, al contrario, frutto di situazioni complesse il cui punto centrale è costituito dai *network* di produzione (Scott, 2006).

3. SE LA "CITTÀ DEI TALENTI" NON GENERA CRESCITA ECONOMICA? - Come visto nel paragrafo precedente, secondo la teoria di Florida, esiste una relazione diretta tra creatività e ricchezza (misurata in termini di PIL) fondata sulle scelte residenziali della nuova classe creativa. Partendo dagli assunti di Florida, si dovrebbe ipotizzare che Berlino, città creativa per eccellenza nel panorama europeo della ristrutturazione post-industriale e della cultura *underground* (Bader e Scharenberg, 2010), rappresenti un centro straordinario di accumulazione di ricchezza e capitali. Infatti, prendendo ad esempio come anno di riferimento il 2011, Berlino risulta classificata seconda nel ranking dei Global Art Centers (GAC), definiti come centri in cui è particolarmente prospera l'industria culturale comprendente arti sia visuali che performative (Skórska e Kloosterman, 2012). Nello stesso ranking compaiono altre quattro città tedesche tra le prime venti (Amburgo è dodicesima, Monaco tredicesima, Francoforte diciassettesima e Düsseldorf ventesima), tutte però con un valore dell'indice inferiore di ben oltre il 50% rispetto a quello di Berlino. All'affermazione di Berlino come "città dei talenti" non ha però corrisposto un processo di crescita economica sostenuta (Krätke, 2004); infatti, come riportato nella tabella 1, secondo Eurostat (2012), guardando al PIL pro-capite del triennio 2007-2009, la capitale tedesca registra un valore medio (24900 €) ben inferiore a quello di altre importanti aree metropolitane, ad esempio Amburgo (45800 €), Düsseldorf (32500 €) o Stoccarda (33600 €). Parallelamente, per il

2011, il tasso di disoccupazione della regione metropolitana di Berlino (13,3%) risulta essere il più elevato di tutta la Germania (fonte: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2013); in particolare, la disoccupazione nella capitale sembra riguardare soprattutto i lavoratori immigrati, per i quali il tasso è quasi il doppio della media generale (25,2%). Ciononostante, Berlino continua ad essere la destinazione di ingenti flussi migratori, soprattutto da parte di giovani “creativi” provenienti dai Paesi dell’Europa meridionale maggiormente colpiti dalla crisi¹. Come spiegare quindi l’attrattiva di Berlino per i giovani creativi di tutta Europa se non è possibile fare riferimento alla teoria di Florida?

Tabella I- PIL pro-capite di alcune aree metropolitane tedesche nel triennio 2007-2009

Area metropolitana	PIL p.c. 2007-2009 PPS
Amburgo	45.800
Berlino	24.900
Brema	38.800
Colonia	28.700
Dresda	21.600
Düsseldorf	32.500
Hannover	27.600
Lipsia	22.000
Stoccarda	33.600

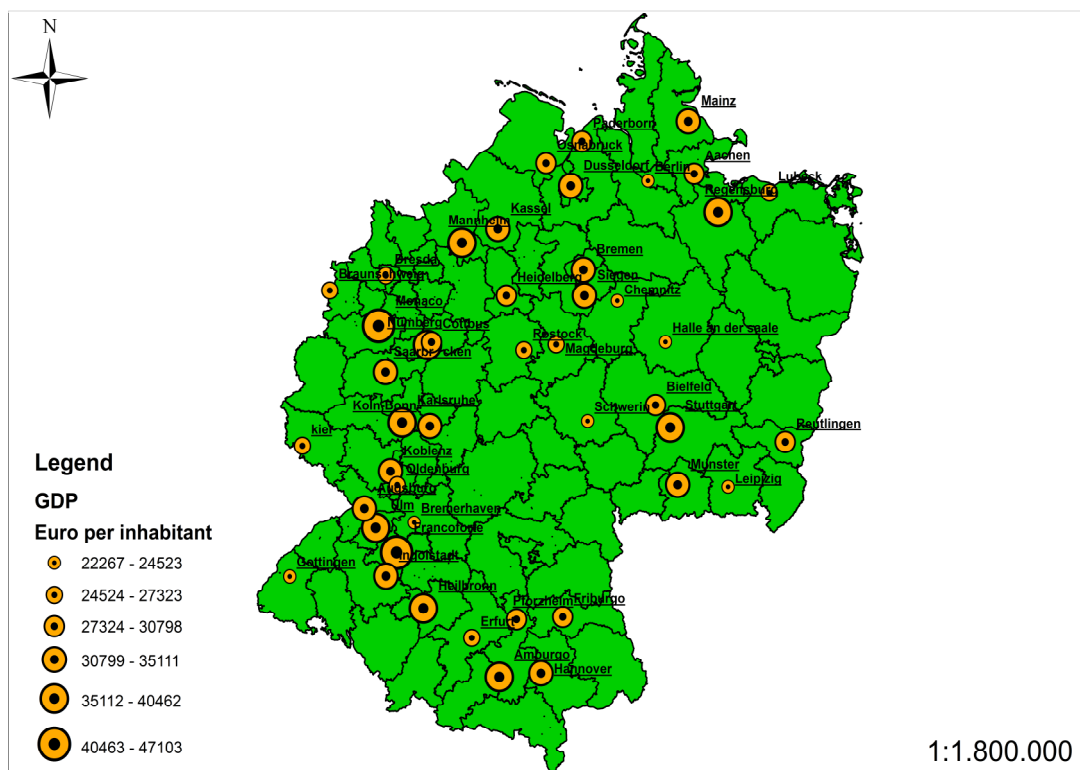
Fonte: Elaborazione su dati EUROSTAT (2012)

Sicuramente l’attrattiva di Berlino è profondamente radicata tanto nel suo essere città “in transizione” (Hall, 2000) quanto nella sua eccezionale storia culturale *underground* che, secondo Thornton (1997), ha portato alla formazione di “capitale subculturale”. Questo, riprendendo Bourdieu (2001, ed. it.), può essere definito come “accumulated subcultural knowledge signaling status in the form of ‘hipness’. It is embodied in style, such as a

¹ La nostra ricerca, di cui questo articolo presenta una parte del quadro teorico, si focalizza sui giovani creativi italiani nella capitale tedesca. Seppur in assenza di dati ufficiali circa gli arrivi di nuovi giovani italiani in Germania divisi per regioni e/o città, sia i dati raccolti nella ricerca sul campo sia numerosi articoli di pubblicistica hanno evidenziato questa forte attrattiva di Berlino negli ultimi anni (si veda, ad esempio, EXPOST, 2012: <http://expost24.com/2012/09/17/perche-berlino-la-capitale-deuropa/>).

particular haircut, or in a record collection that has a similar status to a library in a middle-class household” (Bader e Scharenberg, 2010: 79).

Fig 1- Aree metropolitane tedesche per PIL (fonte: EUROSTAT, 2012)



Oltre a questi due fattori, vari altri ne possono essere rintracciati per spiegare il successo di Berlino come destinazione di flussi migratori creativi, *in primis* la crisi economica e occupazionale (soprattutto per gli under trenta) in Europa meridionale e la facilità del percorso migratorio in uno spazio come quello dell’Unione Europea e di Schengen in particolare. Infatti, l’abbattimento delle frontiere per la libera circolazione dei cittadini comunitari rende i processi migratori molto più fluidi e meno definitivi, caratterizzati da lunghe fasi “di transizione” prima di una scelta di residenza (semi)definitiva. La crisi economica ed occupazionale diventa un fattore particolarmente importante da considerare, soprattutto se tenuto conto del particolare regime di welfare a Berlino, dove viene corrisposta una sorta di reddito minimo di cittadinanza (Kemmerling e Bruttel, 2006), oltre che del basso costo della vita rispetto alle altre capitali dell’Europa centro-settentrionale. L’elemento culturale rappresenta però senza dubbio un motivo centrale nelle esperienze migratorie dei creativi, in particolare dei *bohemians*, non soltanto in ragione della radicata cultura

underground, ma anche grazie alla presenza di istituzioni (formali ed informali, orientate al business e no profit, culturalmente *mainstream* così come underground) e di *networks* (*in primis* quelli costituiti da altri *bohemians* connazionali già emigrati in precedenza) che facilitano l'espressione della creatività e l'avvio di nuove attività lavorative ed imprenditoriali.

4. CONCLUSIONI: RIPENSARE LA SCALA DEI PERCORSI MIGRATORI. - Il caso dei giovani *bohemians* creativi immigrati a Berlino smentisce, dunque, la correlazione diretta (di stampo economicista) tra crescita economica e scelte residenziali della nuova classe creativa così come proposta da Florida. I fenomeni migratori sono guidati da una molteplicità di fattori non riconducibili ad una singola relazione di causalità; questo risulta tanto più valido nel caso di una città come Berlino, in cui l'immagine consolidata di "città dei talenti" e della cultura *underground* ha una forza attrattiva fondamentale nell'immaginario dei giovani *bohemians* dell'Europa meridionale in crisi alla ricerca di un contesto in cui potersi esprimere e, parallelamente, avere accesso a forme di welfare che li sostengano.

La complessità e la fluidità dei percorsi migratori che emergono dall'esempio berlinese rendono necessario un ripensamento della scala geografica per effettuare un'analisi non riduzionistica di tali percorsi; questo ripensamento è in linea con la ri-teorizzazione dei percorsi migratori proposta recentemente da Andrew Gorman-Murray (2007, 2009) e, più in generale, con la letteratura che considera il corpo come scala geografica (Minca e Bialasiewicz, 2004). Esaltare l'importanza del corpo come scala geografica dei percorsi migratori significa, infatti, esaltare appieno la singolarità ed unicità degli stessi restituendo centralità alle esperienze individuali di ricerca del sé e della dimensione abitativa desiderata. Questa tensione tra la mobilità del percorso migratorio e la fissità (da non intendere in senso rigido) residenziale trova un equilibrio proprio nell'esperienza singolare dei corpi; infatti, come argomenta Gorman-Murray, "*focusing on the body as a scale and vector of migration is one way to track a path between, and draw together, emplacement and movement, since the body is simultaneously located and mobile—indeed, a mobile location*" (2009:445). Soltanto facendo riferimento a questa irriducibilità ad un singolo fattore per spiegare la scelta di emigrare è possibile comprendere perché Berlino continui ad essere "città dei talenti" e ad esercitare una forte carica attrattiva nell'immaginario dei giovani creativi provenienti dall'Europa meridionale (e non solo).

BIBLIOGRAFIA

- ANDERSON C., *The Political Economy of Social Classes*, New York, Prentice Hall, 1974.
- BADER I. E SCHARENBERG A., “The Sound of Berlin: Subculture and the Global Music Industry”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(1), 2010, pag. 76-91.
- BOURDIEU P., *La distinzione. Critica sociale del gusto*, Bologna, Il Mulino, 2001.
- CAMAGNI P., “The city as a milieu: applying GREMI’s approach to urban evolution”, *Revue d’économie régionale et urbaine*, 3, 1999, pag. 591-606.
- COCHRANE A. E JONAS A., “Reimagining Berlin: World city, national capital or ordinary place?”, *European Urban and Regional Studies*, 6(2),1999, pag. 145-164.
- EUROSTAT, “Regional GDP per capita in 2009: seven capital regions in the ten first places”, *Eurostat news release*, n.38, 2012.
- FLORIDA R., *L’ascesa della nuova classe creativa. Stile di vita, valori e professioni*, Milano, Mondadori, 2003.
- GIBSON C. E KLOCKER N., “The ‘Cultural Turn’ in Australian Regional Economic Development Discourse: Neoliberalising Creativity”, *Geographical Research*, 43(1), 2005, pag 93-102.
- GLAESER E.L., “Review of Richard Florida's “The Rise of the Creative Class”, *Regional Science and Urban Economics*, 35(5), 2005, pag 593-596.
- GORMAN-MURRAY A., “Rethinking queer migration through the body”, *Social & Cultural Geography*, 8(1), 2007, pag. 105-121.
- GORMAN-MURRAY A., “Intimate mobilities: emotional embodiment and queer migration”, *Social & Cultural Geography*, 10(4), 2009, pag. 441-460.
- HALL P., “Creative cities and economic development”, *Urban Studies*, 37(4), 2000, pag. 639-649.
- HALL P.G., *The World Cities*, Londra, Heinemann, 1966.
- HARVEY D., *A Brief History of Neoliberalism*, Oxford, Oxford University Press, 2005.
- HOWKINS J., *The Creative Economy: how people make money from ideas*, Londra/New York, Penguin Press, 2001.
- JACOBS J., *The Economy of Cities*, New York, Vintage, 1969.
- KEMMERLING A. E BRUTTEL O., “‘New politics’ in German labour market policy? The implications of the recent Hartz reforms for the German welfare state”, *West European Politics*, 29(1), 2006, pag. 90-112.

KRÄTKE S., "City of Talents? Berlin's Regional Economy, Socio-Spatial Fabric and 'Worst Practice' Urban Governance", *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(3), 2004, pag. 511-529.

KRÄTKE S., *The Creative Capital of Cities. Interactive Knowledge Creation and the Urbanization Economies of Innovation*, Malden e Oxford, Wiley-Blackwell, 2011.

MALANGA S., "The Curse of the Creative Class", *City Journal*, inverno 2004.

MARKUSEN A., "Urban development and politics of a creative class: evidence from a study of artists", *Environment and planning A*, 38(10), 2006, pag. 1921-1940.

MARTIN-BRELOT H. GROSSETTI M. ECKERT D. GRITSAI O. E KOVÁCS Z., "The Spatial Mobility of the 'Creative Class': A European Perspective", *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(4), 2010, pag. 854-870.

MINCA C. E BIALASIEWICZ L., *Spazio e politica. Riflessioni di geografia critica*, Padova, Cedam, 2004.

PECK J., "Struggling with the Creative Class", *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(4), 2005, pag. 740-770.

ROSSI U. E VANOLO A., *Geografia politica urbana*, Bari e Roma, Laterza, 2010.

SCOTT A.J., "Creative Cities: Conceptual Issues and Policy Questions", *Journal of Urban Affairs*, 28(1), 2006, pag 1-17.

SKÓRSKA M. E KLOOSTERMAN R., "Performing on the Global Stage: Exploring the Relationship between Finance and Arts in Global Cities", *GaWC Research Bulletin*, n. 412 (A), 2012.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, *Employment summary tables*, 2012, http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/en/en_inhalt02.asp

THORNTON S., "The social logic of subcultural capital", in K. Gelder e S. Thornton (a cura di), *The subcultures reader*, Londra/New York, Routledge, 1997.

Simona De Rosa, Sapienza, Università di Roma, Dipartimento MEMOTEF
simona.derosa@uniroma1.it

Cesare Di Feliciano Sapienza, Università di Roma, Dipartimento MEMOTEF
cesare.difeliciano@uniroma1.it

Kaciano Barbosa Gadelha, Freie Universität Berlin, Latinamerika Institut
kacianogadelha@yahoo.fr

PERIFERIE E RIGENERAZIONE URBANA:
IL CASO DELLA CITTA' DI BARI

1- INTRODUZIONE. – Negli anni Quaranta del Novecento la morfologia della città di Bari è sintetizzata in Bari Vecchia, Bari Nuova tra la costa e la ferrovia e Bari Nuovissima, un'area posta al di là della ferrovia che costituisce una separazione dal resto della città moderna (Toschi, 1947). La città è costituita da un nucleo storico, addensato sul promontorio tra il porto vecchio e nuovo, chiuso ad est dalle mura che lo separano dal lungomare, con un impianto urbanistico medievale della città vecchia o San Nicola. Negli anni tale nucleo si è svuotato e la città vecchia a partire dall'abbattimento delle mura, risalente all'Ottocento, diviene fortemente dipendente dalla città nuova. Anche i processi successivi di risanamento sono orientati ad uniformare l'area antica a quella nuova attraverso sventramenti.

Al nucleo storico si lega il borgo ottocentesco (quartiere Murat- borgo murattiano), dalla pianta a scacchiera, progettato già nel 1790. Esso deve il nome a Gioacchino Murat, vicerè del Regno di Napoli che nel 1813 contribuì alla sua creazione, durante la breve dominazione francese. Il borgo rispondeva ad un'espansione edilizia la cui pianta aveva un carattere simbolico relativo al progresso, all'ordine, alla civiltà, ai principi estetici, di contro ai manufatti del passato rappresentati dalle fortificazioni. Si sosteneva così un'immagine urbana che collegava l'antico al moderno, privilegiando fortemente la modernità (Guidoni, 1990, pp. 3-12). In tempi più recenti, lungo l'area litoranea ad est della città vecchia e del quartiere Murat si organizzano i quartieri Libertà, Madonnella, Japigia che nasce negli anni precedenti alla seconda guerra mondiale e Torre a Mare. Segue la vasta parte nuova, oltre la ferrovia, con i quartieri Picone, Carrassi

e San Pasquale, rioni suburbani già presenti nel 1914-1918 e Poggiofranco. A questi si aggiungono i quartieri della periferia che negli ultimi decenni sono sorti a ovest della città come Marconi, S. Girolamo e Fesca, S. Spirito e Palese. A sud si sviluppa il quartiere San Paolo, il più recente, nato negli anni Sessanta e a seguire Stanic comprendente gli impianti del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale e le frazioni aggregate di Carbonara, Ceglie, Loseto, un tempo Comuni autonomi.

Dagli anni Trenta agli anni Sessanta con i Piani Petrucci, Piacentini e Quaroni si realizzano naturali cambiamenti della città nel suo complesso da un punto di vista funzionale e urbanistico, ma si registra soprattutto una deprivazione delle funzioni residenziali del centro storico verso una esternalizzazione e periurbanizzazione. Solo negli ultimi decenni si è cercato di riqualificare il centro stesso, restituendogli la memoria storica e rendendolo portatore di nuovi valori culturali e funzionali (Savarese, 1987; Comune di Bari, 2001). Negli anni Settanta e Ottanta si ristrutturava l'organizzazione territoriale della città in diciassette quartieri, menzionati precedentemente, e nove circoscrizioni, secondo l'ordine di seguito esposto: I Santo Spirito-Palese-Macchie; II San Paolo, Stanic, Villaggio del Lavoratore; III Picone; IV Loseto-Ceglie-Carbonara; V Torre a Mare-Japigia; VI Carrassi-San Pasquale; VII Madonnella; VIII Marconi-San Girolamo-Fesca-Libertà; IX San Nicola-Murat (Melchiorre, 1987, p. 6).

2- LE PERIFERIE TRA ESTRANEITA' E IDENTITA'. IL QUARTIERE SAN PAOLO. - Ma cosa è avvenuto nelle periferie della città di Bari (San Paolo-Stanic- Villaggio del Lavoratore, Loseto, Palese, Enzitetto, Ceglie, Carbonara, Japigia, Fesca e San Girolamo)? Tra queste ve ne sono alcune con le quali la rete di relazioni tra centro e periferia, per motivi di lavoro, è fitta. Altre sono divenute luogo di residenza dei baresi sia per l'elevato costo degli immobili che per fuggire dalla congestione del centro. Alcuni quartieri periferici hanno avuto origine da operazioni di edilizia popolare o derivano da aggregazioni urbane spontanee, nate ai margini della città. Ci sono comunque distinzioni da operare nell'analizzarli in quanto si tratta di nuclei differenziati che rappresentano, pur con caratteri comuni, universi distinti (Toschi, 1966, p. 431).

Tra le periferie di Bari si è analizzato il quartiere San Paolo (II Circoscrizione) come terreno di indagine diretta. Esso si estende su un'area considerata inizialmente non edificabile. La sua origine risale al 1954 e va ricercata nel quadro degli interventi per il Mezzogiorno e della grave crisi di abitazioni che afflisse la città negli anni successivi alla seconda guerra mondiale (Melchiorre, 1987, p. 313). L'incremento demografico della città di Bari, a partire dagli anni Cinquanta, diede l'avvio alla stagione dell'edilizia pubblica e popolare. Il quartiere San Paolo nasce come CEP (Comitato di Edilizia Popolare), suddiviso in tre Comparti. Successivamente diviene quartiere, immaginato come un possibile modello per le periferie, localizzato in un'area intermedia tra la zona industriale (Stanic), la cinta ferroviaria e l'area aeroportuale, distante dal centro cittadino circa 8 chilometri. Negli anni successivi si sovrappongono altre lottizzazioni (aree EEP, zona Cecilia, contigua al Comune di Modugno che gravita sul quartiere San Paolo e la zona industriale). Attualmente esso conta circa 39.000 abitanti. Visitandolo si percepisce una cesura netta e un isolamento nei confronti della città di Bari, i cui abitanti, peraltro, non sembrano interessati a conoscerlo, in quanto la sua immagine è spesso etichettata come pericolosa e i mezzi di comunicazione mettono frequentemente in risalto la condizione di insicurezza presente nel quartiere.

Esiste una distanza dal centro che non è solo fisica. Negli ultimi anni, anche in tal senso, si è cercato di migliorare la mobilità relativa alle linee degli autobus, utilizzate dai residenti, in particolare da giovani che si recano in città per frequentare gli istituti scolastici e da una metropolitana di superficie che collega il centro, dalla Ferrovia Nord barese al quartiere San Paolo, con un tempo di percorrenza di circa 10 minuti. Anche gli abitanti del quartiere non vivono pienamente la vita cittadina con la consapevolezza di esserne esclusi. Da tutto questo scaturisce la necessità di proporre iniziative, condivise dalla popolazione che devono incontrare il sostegno dell'Amministrazione comunale di Bari. Quest'ultima ha favorito la presenza di strutture per la sicurezza come la Caserma dei Carabinieri, la Città della Polizia, la Cittadella della Guardia di Finanza, ma purtroppo ciò non ha contribuito a far diminuire i casi di micro criminalità, purtroppo frequenti. Nel quartiere emerge anche la delusione per un Centro Direzionale avviato e mai decollato che avrebbe potuto favorire le attività

commerciali. Tuttavia vanno evidenziati segnali importanti di aggregazione e la presenza di realtà al servizio della collettività come gli istituti scolastici (scuole primarie, secondarie di primo grado e superiore come l'Istituto Alberghiero Majorana), le organizzazioni, le associazioni, i Centri sociali, le Cooperative del terzo settore, un Ospedale all'avanguardia. Si tratta di realtà laiche e religiose come la Fondazione Giovanni Paolo II che ha avuto impulso nel 1984 da una visita del Papa nel quartiere, voluta come un evento simbolico. La Fondazione gestisce numerose iniziative di integrazione sociale, non solo nel quartiere San Paolo, mettendo insieme forze professionali e volontariato che incidono sulle dinamiche educative e familiari.

Oggi appare opportuno realizzare concretamente una ricomposizione dei territori, dal centro verso le periferie, operando un'inclusione che può produrre effetti positivi sul piano della sostenibilità urbana (Van den Berg, 1982). Come sarebbe altrettanto importante realizzare pratiche di maggiore giustizia socio-spaziale nei confronti delle aree marginali, partendo dalle risorse umane, culturali e naturali per valorizzarle pienamente e consentire uno sviluppo del quartiere più equilibrato. A tal proposito ci si chiede in quanti nella città di Bari sono informati che proprio nell'area del San Paolo c'è il passaggio dell'antica via Traiana e sono presenti insediamenti rupestri (Dell'Aquila, 1976). Un'area in stato di degrado ambientale vede inoltre nascere il primo parco regionale di interesse metropolitano come la Lama Balice, situata ai confini dei quartieri San Paolo e Palese e dei Comuni di Modugno e Bitonto. Si tratta di un polmone di vegetazione di circa 550 ettari, rientrante nelle aree protette regionali. Sono stati realizzati alcuni progetti di rigenerazione urbana e altri sono ancora in corso. Brevemente se ne menzionano alcuni come i PIRP (Piani Integrati Riqualficazione delle Periferie), rivolti alla rigenerazione delle periferie marginali, Target 50: il quartiere crea impresa, il Laboratorio di progettazione urbana (Caritas, 2007). Tali progetti, tuttavia, si presentano come interventi di corto respiro, mentre sarebbe necessario che piani con una maggiore visione sistemica e strategica includessero, non solo sulla carta, azioni di tipo strutturale. Infine, se è indispensabile realizzare ulteriori opere pubbliche e dotare il San Paolo di servizi e di manutenzione, considerando che le previsioni indicano un'espansione di unità abitative e di lottizzazioni, diviene

prioritario all'interno del quartiere promuovere una maggiore partecipazione dei cittadini e creare luoghi di socializzazione e aggregazione laddove mancano spazi pubblici per incontrarsi (Novelli, d'Amato, 2002; Magatti, 2007).

3. CONCLUSIONI. - Il quartiere San Paolo è nato per rispondere ad alcuni principi di carattere generale: il decentramento urbano, l'autonomia di funzione, non solo residenziale ma legata ad un sistema organizzato di strutture come negozi, scuole, impianti sportivi, spazi verdi, e l'integrazione sociale. Dall'analisi diretta e da un colloquio avuto con il Presidente della II Circoscrizione si è appreso che nel quartiere si sono verificati spostamenti ad ondate, inizialmente dalle zone più disagiate della città, in un secondo momento da parte di gruppi familiari del ceto medio per l'assegnazione delle residenze popolari e alla fine degli anni Sessanta da abitanti provenienti dalla città vecchia, in vista di un intervento di ristrutturazione dell'intera area che di fatto non è mai avvenuto. Il San Paolo è stato edificato secondo una logica monofunzionale (residenziale) e continua ad avere tale caratteristica. Si tratta di un quartiere spesso deserto, in cui è concentrata una popolazione che versa in condizioni economiche e culturali problematiche. Infine, sul piano dell'integrazione sociale, si sono realizzate forme di auto-organizzazione dei residenti che dagli anni Ottanta in poi hanno incontrato il sostegno di esponenti della cultura e delle Istituzioni di Bari. Il processo di riqualificazione deve comunque essere accompagnato dalla massima attenzione verso i fenomeni di insicurezza urbana che frenano la socialità e lo sviluppo in questa come nelle altre periferie. Per favorire tale processo forse sarebbe opportuno partire dal senso di appartenenza e di identificazione dei residenti del San Paolo per realizzare nel quartiere una rete sociale più radicata, favorendo una prossimità di relazioni virtuose tra i quartieri sensibili e periferici e la città di Bari nel suo complesso.

BIBLIOGRAFIA

CARITAS, *La città abbandonata. Dove sono e come cambiano le periferie*

italiane, Bologna, Il Mulino, 2007, pp. 53-62.

COMUNE DI BARI, *Programma di Iniziativa comunitaria Urban-Bari 1994-1999*, Bari, Uniongrafica Corcelli, 2001.

DELL' AQUILA F., *Bari. Ipogei ed insediamenti rupestri*, Bari, 1976, pp. 18-19.

UIDONI E., "L'ideale della perfezione urbana: Borgo e Città vecchia nei piani regolatori", in A.A.V.V., *Bari, moderna 1790-1990*, Milano, Electa, 1990, pp. 3- 12.

MAGATTI M., *La città abbandonata*, Bologna, Il Mulino, 2007, pp. 53-62.

MELCHIORRE A.,V., *Il territorio urbano di Bari*, Bari, Adda, 1987, pp. 6, 313-317.

NOVELLI G., D'AMATO M., *Per una città probabile*, Bari, Progedit, 2002, pp. 1-12.

SAVARESE N., *Per il recupero della città antica*, Bari, CERSET, 1987, pp. 7-25.

TOSCHI U., *Geografia urbana*, Istituto di Geografia dell'Università degli Studi di Bari, Sussidi didattici, *Corso Speciale di geografia dell'anno 1946-1947*, Città di Castello, Firenze, Bari Tipografica Leonardo Da Vinci, 1947, pp. 104-107.

TOSCHI U., *La città*, Torino, Utet, 1966, p. 417, 430, 431.

VAN DEN BERG ET AL., *Urban Europe. A study of growth and decline*, Oxford, Pergamon Press, 1982.

Bari, Dipartimento di Scienze economiche e metodi matematici,
rosalina.grumo@uniba.it

SUMMARY. - *Peripheries and urban regeneration: case study of the city of Bari.* - The outburst of the peripheries and of the rebellion indicate the collapse of a social and territorial model that becomes more and more exclusive, for very few people. From that new poverties have emerged due to the temporary work, the advent of outsourcing and of new global competitive products, the migrations, which are considered as something to be afraid of instead of being accepted consciously in a multiethnic logic. From that

arise a view of limited social cohesiveness. The use of the centre – periphery model had a prescriptive function in the creation of organizational processes and the peripheries have become the protagonists of a relation of influencing the quality of life in the urban centres. This is what it will be attempted to confirm in the city of Bari both for the elements that characterized it in a distinctive way and for values equivalent to other realities.

IL NETWORK DELLE MOSTRE TEMPORANEE DEL MUSEO DI STORIA NATURALE A FIRENZE

1. PREMessa⁽¹⁾ - Il tema del rapporto fra musei e networks è stato oggetto di attenzione da parte degli studiosi di numerose discipline economiche ed aziendali, con riferimento a molteplici aspetti (Montella e Dragoni, 2010), che vanno dallo studio delle reti organizzative (Bagdadli, 2001), al controllo di gestione (Sibilio, 2004), alle strategie di comunicazione e di Marketing (Solima, 2012), nonché agli aspetti finanziari e di fundraising (Martinoni e Sacco, 2004).

Il nostro interesse in questo studio è invece di studiare le relazioni che vengono attivate da un museo (Bodo, 2003), in occasione delle mostre temporanee per comprenderne gli effetti in termini di valorizzazione economica e sociale in un ambito disciplinare che vuole coniugare i contributi dell'economia della cultura e della creatività con quelli dello sviluppo economico locale.

Il museo, rappresenta in questo senso una organizzazione in grado di produrre e trasferire conoscenze verso i suoi pubblici attraverso processi di interazione reali o virtuali attuati anche in relazione con altri attori economici, non economici e istituzionali (Lazzeretti e Cinti, 2011). Nel dibattito in materia di valorizzazione economica della cultura si è molto parlato di distretti e cluster museali (Cinti, 2007) per sottolineare il contributo che possono dare non solo alla conservazione del patrimonio, ma anche allo sviluppo economico. Più di recente invece si è sottolineata la capacità creativa dei musei ed il loro contributo ai processi di innovazione, anche e soprattutto

⁽¹⁾ Questo progetto ha beneficiato del supporto finanziario del progetto PAR FAS Linea di Azione 1.1.a.3, PO.MA. Museo, "Politiche e management del Patrimonio museale nelle diverse prospettive del valore: metodi e strumenti di misurazione e di comunicazione attraverso l'ICT", finanziato dalla Regione Toscana, coordinatore Prof.ssa Barbara Sibilio, Dip. DISEI di Firenze.

per quello che riguarda l'introduzione delle nuove tecnologie digitali ed i social network (Bonacini, 2011).

Ma vi è un'altra importante funzione di valorizzazione che si sta sviluppando, in modo particolare in questo periodo caratterizzato da una situazione di crisi economica (Donato, 2010), ed è quella di un ritorno alla valorizzazione sociale ed alla riscoperta del ruolo sociale dalla cultura e dal patrimonio per lo sviluppo e la coesione sociale (Lazzeretti, 2013; Jeannotte, 2003).

Anche a questo proposito le strutture reticolari sono fondamentali per cercare di rivitalizzare il rapporto dei musei, con il territorio e come soggetti proattivi per il ringiovanimento e la riattivazione delle filiere della educazione e della ricerca scientifica (Bertuglia et al., 2004).

In questo ultimo ambito si inserisce il contributo del presente lavoro che si focalizza sulla analisi delle relazioni dei musei scientifici a partire dalla analisi delle mostre temporanee.

I musei scientifici sono una tipologia di musei risultata particolarmente attiva nel campo delle nuove tecnologie che annovera al suo interno articolate tassonomie che vanno dai Scientific Center, ai musei dotati di collezioni con rilevante valore anche storico-artistico (Reale, 2002; Barbagli e Monza, 2006).

In questo articolo analizzeremo il caso del Museo di Storia naturale (MSN) dell'università di Firenze, il più antico museo scientifico di Europa, noto non solo per le sue collezioni scientifiche e per l'Orto Botanico, ma anche per la sua collezione di cere anatomiche di Pietro Leopoldo di Lorena (Barbagli e Pratesi, 2009) focalizzandoci sulla sua capacità relazionale per valorizzare e trasmettere la cultura scientifica nel territorio.

2. DISEGNO DI RICERCA. - L'incipit della ricerca prende l'avvio da un primo studio esplorativo sulla rete dei musei scientifici che hanno realizzato nel 2010 la Mostra "Firenze Scienza. Le Collezioni, i luoghi e i personaggi dell'Ottocento". Mostra che ha coinvolto quattro musei fiorentini ed oltre 83 attori e più di 100.000 visitatori⁽²⁾. Da questo primo studio esplorativo sono emersi due network collegati da un attore centrale,

⁽²⁾ Evento promosso dall'Ente Cassa di Risparmio di Firenze che ha messo in rete quattro musei fiorentini: Palazzo Medici Riccardi, Museo di Storia Naturale - Sezione la Specola, Istituto e Museo di Storia della Scienza (Museo Galileo), Fondazione Scienza e Tecnica – Gabinetto di Fisica, 1 Novembre 2009 - 9 Maggio 2010.

l'Ente Cassa di Risparmio di Firenze (bridging actor), ciascuno di essi aveva due attori focali: l'Istituto e Museo di Storia della Scienza (Museo Galileo) ed il MSN che si caratterizzano per due aspetti distinti. Il primo network si caratterizza per la presenza di attori economici; il secondo per gli attori istituzionali (Lazzeretti, 2012).

Con questo secondo studio abbiamo inteso approfondire la rete di relazioni attivata dal MSN per studiarlo come esempio potenziale di una valorizzazione non solo economica, ma anche sociale del patrimonio scientifico, allargando l'analisi allo studio delle principali mostre temporanee organizzate dal 2000 al 2012.

A tal fine è stato costruito un database *ad hoc* in cui sono state raccolte le informazioni circa gli attori coinvolti nell'organizzazione delle mostre svolte a Firenze dal MSN. Per ogni singolo attore, economico, non economico ed istituzionale, è stato registrato: il ruolo all'interno della mostra, la sede geografica, la categoria (museo, impresa, fondazione, ecc).

I dati sono stati raccolti per individuare se esistono relazioni stabili con determinati attori e se con alcuni di essi il museo collabora con una certa continuità. Sarà interessante anche capire la dimensione geografica di questo network, e quindi se il museo ricerca le competenze a livello locale, nel proprio comune, nella regione o se si avvale di relazioni nazionali o transnazionali.

Il metodo utilizzato per effettuare l'analisi è quello della *Social Network Analysis* (Wasserman e Faust, 1994). Il periodo di osservazione è di dodici anni. Le fonti di cui ci siamo avvalsi per individuare gli attori sono stati essenzialmente i cataloghi delle mostre, integrati all'occorrenza da locandine e siti internet. La esistenza di un catalogo è stata discriminata per selezionare la mostra e considerata come *proxy* di rilevanza. La sede geografica scelta è quella di pertinenza dell'attore.

Il database finale è risultato composto da 17 mostre temporanee (Tab. 1) che coinvolgono 168 attori per un totale di 259 partecipazioni (ogni attore infatti può avere preso parte a più mostre).

Nome Mostra	Anno di inizio	N° attori
La natura del colore il colore della natura	2000	16
Elio Modigliani	2002	16
Tesori Nascosti	2002	7
Il tempo della natura	2003	21
Africani in Africa	2004	11
Le collezioni di palme di Odoardo Beccari	2004	7
Tappeti di fede tappeti di guerra	2005	7
I Targioni Tozzetti tra '700 e '900	2006	8
Orsi e sciamani	2007	24
La dimora delle nevi e le carte ritrovate	2008	18
Stravaganti e bizzarri. Ortaggi e frutti dipinti da Bartolomeo Bimbi per i Medici	2008	20
Rinascimento virtuale, L'Arte in Second Life e nei Virtual Worlds	2008	17
Cristalli	2009	4
Firenze Scienza	2009	62
Vietnam, paradiso di biodiversità	2010	5
Obiettivo uomo. L'antropologia fotografica di Paolo Mantegazza	2010	9
Sapporo: i giorni all'Undicesimo Viale	2012	7

TAB. I – ELENCO DELLE MOSTRE ANALIZZATE E NUMERO ATTORI COINVOLTI

Fonte: Nostra elaborazione.

3. PRESENTAZIONE E DISCUSSIONE DEI RISULTATI

3.1. Le principali caratteristiche del network delle mostre temporanee. - Le 17 mostre selezionate hanno visto la partecipazione di 259 attori. Oltre il 63% degli attori che hanno preso parte all'organizzazione delle mostre ha sede in nella provincia di Firenze e solo il 5% ha invece la sede al di fuori dai confini nazionali. Questo fatto evidenzia come il ruolo del MSN quale organizzatore tenda a fungere da catalizzatore

per l'area fiorentina e quindi a sviluppare una rete molto fitta in questa area, ma con una scarsa propensione alla collaborazione internazionale.

Per quello che riguarda la tipologia degli attori coinvolti nell'organizzazione delle mostre, in questo caso la distribuzione appare più equilibrata e non si evidenzia alcuna tipologia che raggiunga la maggioranza assoluta. Si può notare che le *imprese* sono la categoria maggiormente presente (33%). Hanno una presenza significativa poi anche gli *enti pubblici* (Comune, Regione Toscana, Provincia Firenze, ecc) ed i *musei*, entrambi intorno al 15%. Biblioteche, Fondazioni ed Università si attestano intorno ad una percentuale pari al 5% ciascuna.

Le relazioni attivate sono distinte. 131 attori presentano una sola partecipazione, mentre gli attori con almeno quattro partecipazioni all'organizzazione degli eventi sono i 9 riportati nella *Tab. II*. Questi possono essere considerati come il gruppo centrale del network, che collabora con una certa frequenza. Si nota inoltre che il gruppo è piuttosto ristretto ed eterogeneo al suo interno. Oltre al MSN, che partecipa a tutti gli eventi, anche il Comune di Firenze, la Regione Toscana e l'Università degli Studi di Firenze partecipano a più della metà delle mostre considerate, ma anche imprese quali Edizioni Polistampa e Sygn System hanno una partecipazione considerevole.

Attori	Acronimo	NR.
Museo di Storia Naturale	MSN	17
Comune di Firenze	CO-FI	9
Regione Toscana	REG-TOS	9
Università degli studi di Firenze	UNIFI	9
Ente Cassa di Risparmio Firenze	ENTE-CRF	6
Edizioni Polistampa	ED-POLI	5
Provincia di Firenze	PROV-FI	5
Sygn System srl	SIGN-SY	5
Biagiotti & Bertini Sas	B&B	4

TAB. II – ELENCO ATTORI CON PARTECIPAZIONE > 4 MOSTRE

Fonte: Nostra elaborazione

3.2. *Analisi delle dinamiche relazionali*

Vediamo adesso alla rappresentazione grafica del network costruito con la Social Network Analysis. Con questo strumento possiamo cogliere la struttura della rete, la posizione rivestita da ciascun soggetto e le modalità di governo delle relazioni attraverso l'analisi del network globale che può essere rappresentato e analizzato tramite la rappresentazione grafica, detta grafo, dove lo spessore delle linee di connessione dei nodi indica inoltre la frequenza della relazione (Burt e Minor, 1983).

Dall'analisi del grafo che prende in considerazione tutti gli attori che hanno partecipato ad almeno due mostre dal 2000 al 2012, risulta evidente il ruolo centrale del MSN (FIG. 1). Accanto ad esso si evidenzia un gruppo privilegiato di attori istituzionali locali (Comune di Firenze, Regione Toscana, Università di Firenze) ed economici (Ente CRF, Edizioni Poligrafiche, Sygn System), fortemente interconnesso. Nelle posizioni periferiche invece le relazioni fra gli attori non sono sempre altrettanto intense e si presentano talora distinte.

Le relazioni intrattenute sono di tre tipologie: istituzionali, di business e di collaborazione e scambio. Che possono essere locali/regionali, nazionali ed internazionali.

Il MSN è al centro del network e rappresenta il *core* della animazione e diffusione della cultura scientifica nel territorio. Il museo intrattiene relazioni di tipo istituzionale con soggetti pubblici locali, fondazioni, l'Università di Firenze, per la richiesta di patrocinii e supporto finanziario. Sviluppa poi relazioni di tipo business sempre prevalentemente locali, ma con alcune eccezioni a livello nazionale ed internazionale, sia con imprese per l'organizzazione delle mostre (allestimento, catalogo, servizi tecnici, ecc.) che con altri musei per servizio prestati, restauro, organizzazione di mostre etc.

In conclusione con questo studio abbiamo potuto rilevare che la attività di valorizzazione della cultura scientifica nel territorio fiorentino del MSN non è stato un evento occasionale, ma una attività sistematica . Essa si è sviluppata per oltre un decennio ed è stata supportata da un gruppo di attori coeso e radicato nel territorio capace di contribuire a rivitalizzare la cultura scientifica ed i rapporti con il territorio.

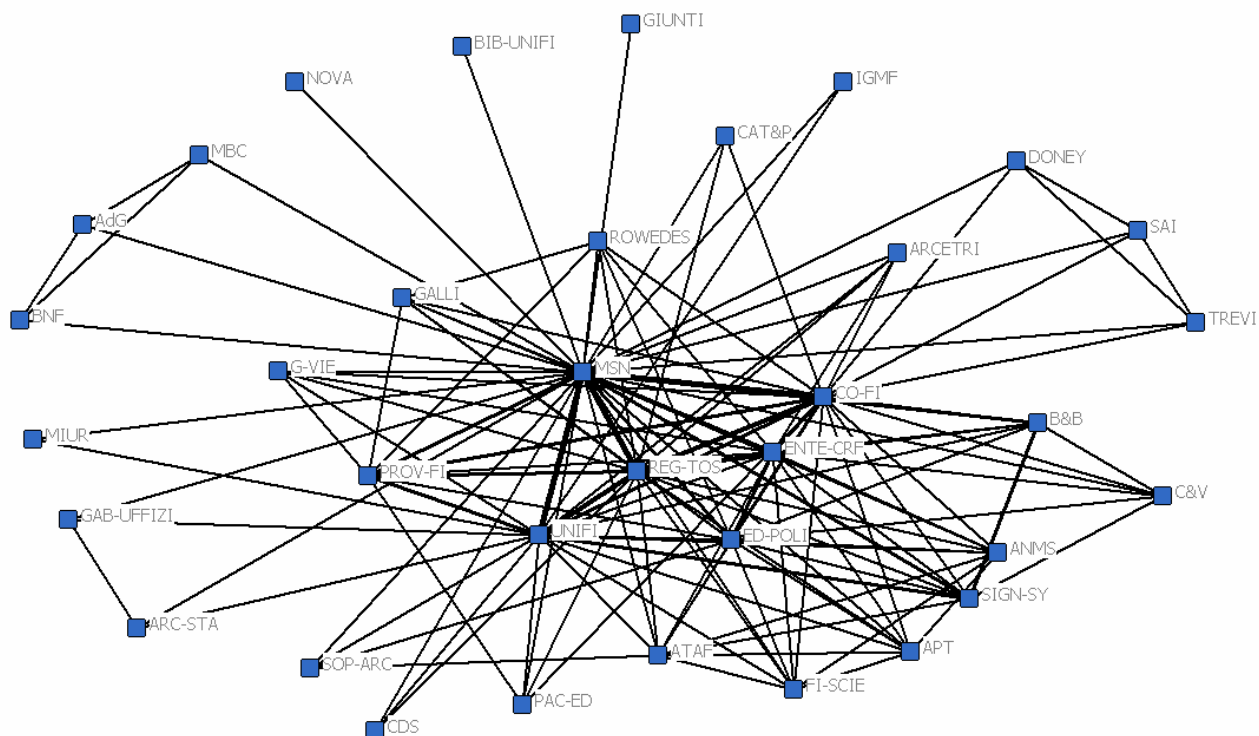


FIG. 1 – Il Network delle mostre temporanee del Museo di storia naturale. 2000-2012 - Attori con partecipazione ≥ 2 mostre

Fonte: Nostra elaborazione.

BIBLIOGRAFIA

BAGDADLI S., *Le reti dei musei*, Egea, Milano, 2001.

BARBAGLI F., MONZA F., *La scienza nei musei. Guida alla scoperta dello straordinario patrimonio museale scientifico italiano*. Orme Editori, Milano, 2006.

BARBAGLI F., PRATESI G. (eds), *Museo di Storia Naturale dell'Università degli studi di Firenze. Guida alla visita delle Sezioni*. Firenze, Polistampa, 2009.

BERTUGLIA C. S., STANGHELLINI A., INFUSINO S. *Il museo educativo*, Franco Angeli, Milano, 2004

BODO S., *Il museo relazionale, Riflessioni ed esperienze Europee*, Fondazione Giovanni Agnelli, Torino, 2003.

- BONACINI E., *Nuove tecnologie per la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale*, Aracne Editrice, Roma, 2011.
- BURT R. S., Minor MINOR M. J. (eds), *Applied Network Analysis*, Sage, Beverly Hills, 1983.
- CINTI, T., *Musei e territorio, Le dinamiche relazionali nel cluster museale di Firenze*, Carocci, Roma, 2007.
- DONATO F., VISSEL TRAVAGLI A. M., *Il museo oltre la crisi. Dialogo fra museologia e management*, Mondadori Electa, Milano, 2010.
- JEANNOTTE M. S., “Singing Alone? The contribution of cultural Capital to Social Cohesion and Sustainable Communities”, *The international Journal of Cultural Policy*, Vol. 9 (1), pp. 35-49, 2003.
- LAZZERETTI L., “The resurge of the ‘societal function of cultural heritage’. An introduction”, *City, Culture and Society*, Vol. 3,(4), pp. 229-234, 2013.
- LAZZERETTI L., CINTI T., “Governance-specific Factors and Cultural Clusters: The Case of the Museum Clusters in Florence”, in *Creative Industries Journal*, n. 2.1 December, pp. 19-36, 2011.
- LAZZERETTI, L., “The remarkable resilience of cities of art: The challenge of a new Renaissance in Florence”. in P. Cooke P. (eds.), *Reframing Regional Development: Evolution, Innovation and Transition*, Routledge, London, 2012.
- MARTINONI M. e Sacco P.L., “Il fundraising per la cultura, ovvero l’arte di coinvolgere: nuove sfide e prospettive di sviluppo per le organizzazioni culturali”, in SEVERINO F., TRIMARCHI M. (eds.), Roma, Labitalia, pp.23-34, 2004.
- MONTELLA M. e DRAGONI P. (ed), *Musei e valorizzazione dei beni culturali*, Bologna: Clueb, 2010.
- PRATESI G. SIBILIO B. (eds), *Il cammino verso il bilancio sociale 2008/2009*, Museo di Storia naturale dell'Università di Firenze, CSIAF, Firenze, 2010.
- REALE E., (eds), *I musei scientifici in Italia. Funzioni e organizzazione*, Milano, Franco Angeli, 2002.

SOLIMA L., *Il museo in ascolto. Nuove strategie di comunicazione per i musei statali*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli, 2012.

SIBILIO B., *Definire la missione e le strategie del museo*, Franco Angeli, Milano, 2004.

WASSERMAN S., and FAUST K., *Social Network Analysis: Methods and Applications*, Cambridge University Press, New York, 1994.

Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa Università degli Studi di Firenze

RIASSUNTO. – Il presente articolo analizza le relazioni del Museo di Storia Naturale di Firenze con gli attori economici, non economici ed istituzionali poste in essere per la organizzazione delle mostre temporanee nell'ultimo decennio. Lo scopo della ricerca è di investigare la capacità del MSN di creare un network di attori locali al fine di valorizzare e diffondere la cultura scientifica e sviluppare i rapporti con il territorio esaminato attraverso lo strumento della social network analysis.

ANNA MARIA PIOLETTI

TRASFORMAZIONI URBANE E STRATEGIE DI SVILUPPO NELLA CITTA' DI AOSTA

1. LA COMPLESSITA' DELLA PROSSIMITA'- I temi della globalizzazione e della prossimità hanno assunto negli ultimi anni una rilevanza in vari ambiti di ricerca.

A partire dai primi anni novanta si è creato in Francia il gruppo “Proximity Dynamics” che ha dato avvio a una riflessione collettiva mirante a dimostrare le convergenze e le coerenze dell’insieme dei nuovi approcci teorici rivolti allo spazio economico. Tra gli studiosi che si sono occupati del problema sono emerse le pubblicazioni di Bellet et alii (Bellet, 1993, 1998), Rallet e Torre (1995), Pecqueur e Zimmermann (2004) e di Kirat e Lung (1999), Rallet e Torre (2000).

Secondo Rallet quando si esamina l’organizzazione economica dello spazio occorre tenere conto di due fenomeni: da un lato le influenze della globalizzazione sui processi economici e sulla territorializzazione e, come secondo aspetto, della riscoperta dell’analisi economica dell’organizzazione spaziale delle attività. Le conclusioni a cui giunge Rallet lo portano a sottolineare il ruolo della prossimità geografica nel coordinamento degli agenti economici (Rallet, 1998).

Un contributo scritto in collaborazione con Andre Torre fornisce ulteriori riflessioni sull’argomento. I due studiosi francesi hanno analizzato le relazioni tra prossimità e localizzazione, Il metodo utilizzato consiste nell’analizzare la ricchezza del significato semantico di prossimità in cui si distinguono due accezioni: la prossimità geografica e la prossimità organizzata.

In un’economia globalizzata segnata da un crescente nomadismo delle imprese e dalla mobilità degli individui, si assiste a una riscoperta dei territori e dei sistemi locali, con una crescente decentralizzazione del potere decisionale a livello locale. L’origine del fenomeno è chiara: più le relazioni sono globalizzate più diventano impersonali e anonime e generano incertezza. L’anonimato delle relazioni globali genera la necessità

da parte degli attori economici di appoggiarsi sulle identità locali, base che permette loro di poter partecipare alla competizione internazionale. La prossimità geografica è importante per favorire le interazioni tra gli attori e rappresenta il valore per lo sviluppo locale (Rallet e Torre, 2005).

Secondo Rallet la prossimità geografica è espressa in distanza chilometrica che separa due unità (come ad esempio due città) nello spazio geografico. La prossimità non è esclusivamente un dato oggettivo ma include la percezione che ne hanno gli individui. Tale percezione varia in relazione all'età, al background sociale, al genere, alla professione riprendendo termini cari ai geografi umanistici che sottolineano il valore della soggettività nell'organizzazione spaziale.

La prossimità organizzata non è geografica ma relazionale. L'abilità di che regge un'organizzazione è quella di far sì che i suoi membri interagiscano. Essa consiste nelle relazioni funzionali (interazioni) o relazioni tra persone che partecipano a una stessa "identità" e possiedono le stesse mappe cognitive.

2. LA PROSSIMITA' IN UN'OTTICA URBANA. LE POLITICHE PER UN NUOVO RUOLO DELLA CITTA' - La prossimità come punto di osservazione nella complessità dell'osservazione geografica può essere declinata secondo la progettualità di una città. La città di Aosta rappresenta un caso di studio inedito: la città sta affrontando le trasformazioni demografiche comuni al resto del paese ma sconta una scarsa accessibilità verso la pianura e sperimenta l'applicazione di nuove visioni per il futuro.

Il numero di residenti nel capoluogo valdostano nel corso di quasi un sessantennio ha subito una contrazione passando da 37.194 (1981) a 34.975 residenti nel 2011 (Comune di Aosta, 2013). I comuni limitrofi hanno sostituito il capoluogo regionale nella capacità di attrazione (1). Il dato che emerge è il progressivo invecchiamento della popolazione residente (Pioletti, 2011).

La città di Aosta sta vivendo una fase di transizione verso una nuova identità grazie alla Legge regionale 14 novembre 2011, n. 27 "Interventi per lo sviluppo di Aosta capitale dell'autonomia".

La ricerca in corso si pone l'obiettivo di contribuire alla definizione di strategie che valorizzino e rendano fruibili le attività culturali presenti nella città di Aosta secondo il programma dell'attuale amministrazione comunale.

3. TRASFORMAZIONI DEMOGRAFICHE E NUOVE ECONOMIE URBANE - Le trasformazioni che interessano i paesi industrializzati e a economia post-industriale segneranno i prossimi decenni. Le città si troveranno a affrontare trasformazioni demografiche che avranno ricadute importanti sulle economie. Per poter comprendere il fenomeno in atto occorre tenere conto di alcuni indici demografici come l'indice di dipendenza per età anziana (2): nel resto dell'Europa sarà di 1 a 1,5 mentre in Italia, questo rapporto si prevede sarà di 1 a 1 (Eurostat, 2008).

Per quanto riguarda la scala locale un approccio interessante è quello presentato in Ietri e Kresl (2012) utilizzato nel corso dell'analisi sulla Città di Aosta, per sottolineare come, nelle città, l'invecchiamento della popolazione può avere alcuni impatti di segno positivo con risvolti economicamente interessanti che dipendono in larga parte da come i cittadini *senior* decidono di allocare il loro tempo e il loro denaro.

Di questo tema si è occupata anche l'Organizzazione Mondiale della Sanità, producendo una

guida per decisori orientata a promuovere città *age-friendly* (W.H.O., 2007).

Nell'approccio di Kresl e Ietri (2010), le questioni più rilevanti riguardano alcune scelte decisive e dei *senior*

(1) I Comuni de la Plaine sono 16 : Aosta, Aymavilles, Brissogne, Charvensod, Fénis, Gressan, Gignod, Jovencan, Nus, Pollein, Quart, Roisan, Saint-Christophe, Saint-Pierre, Saint-Marcel e Sarre (L.r. 54/1998). www.comune.aosta.it

(2) L'indice di dipendenza per anziani è il rapporto tra gli ultra 65enni e la popolazione attiva compresa tra i 15 e i 64 anni di età

per quanto riguarda: il luogo di residenza, la partecipazione alle attività formative e la partecipazione alle attività culturali. Il luogo di residenza è significativo in contesti in cui la variabile fisica influenza l'accessibilità e le comunicazioni.

4. ALCUNE RIFLESSIONI SULL'INDAGINE SUL CAMPO - L'indagine che ha riguardato le attività culturali organizzate nella città di Aosta e nella sua area metropolitana ha fatto emergere alcuni elementi interessanti. La rilevazione è stata effettuata su alcune tipologie di eventi: i concerti, organizzati nell'ambito della rassegna culturale "Saison culturelle", alcuni incontri promossi dal Centre d'Etudes les Anciens

Rémedes; una rassegna di cortometraggi (España en corto) Nonostante le piccole dimensioni dell'area urbana oggetto di studio (21,37 kmq Aosta, 492,97 per i comuni della Plaine esclusa Aosta), è utile precisare che gli eventi sono stati realizzati nel centro del capoluogo con un'unica eccezione.

La rilevazione è stata condotta attraverso l'utilizzo di questionari strutturati distribuiti all'ingresso di ciascun evento secondo un campionamento di tipo 'casuale'. Dei 550 questionari finora distribuiti ne sono stati raccolti 250. L'adesione è stata piuttosto alta in tutte le occasioni con un buon indice di copertura. I dati in nostro possesso sono ancora in una fase preliminare di elaborazione e pertanto costituiscono una prima fase di riflessione sul rapporto tra eventi culturali e fruitori in relazione alla prossimità geografica dell'evento.

4.1 Il campione complessivo - Si tratta di un pubblico, nel complesso, in linea con l'età media della popolazione residente in regione (44,3 anni). Il pubblico è eterogeneo costituito per il 70,8 per cento da donne contro il 29,2 per cento di uomini. Il titolo di studio evidenzia il 42,8 per cento dei rispondenti con diploma di scuola superiore e il 44 per cento con un titolo di laurea e post-laurea. Da notare la quota significativa di lavoratori dipendenti (45,6 per cento) e di pensionati (18 per cento): questi ultimi sono soprattutto presenti in alcune tipologie di attività culturali.

Prima di fornire alcune informazioni sulle differenze per tipologia di manifestazione, evidenziamo un aspetto che inizia a delinarsi come rilevante ai fini di valutare l'impatto economico indiretto delle attività culturali. In una città, una popolazione significativa di utenti delle attività culturali contribuisce ai settori economici direttamente legati alle manifestazioni (ad es. le compagnie teatrali, etc.), ma anche alle attività economiche che possono beneficiare indirettamente della scelta di passare una serata o un pomeriggio fuori casa (es. attività di ristorazione e commerciali). Il questionario somministrato contiene una specifica sezione per indicare le eventuali spese, biglietti di ingresso a parte (Port Authority of New York and New Jersey, 1994; Ietri e Kresl, 2012).

Un secondo aspetto rilevante sulla possibilità dei cittadini di fruire delle attività culturali e più in generale delle *amenities* urbane riguarda la mobilità. L'uso del mezzo privato è la scelta di gran lunga più frequente (65,2 per cento), seguita da chi ha dichiarato di

essersi spostato a piedi (23,2 per cento) ha usato i trasporti pubblici (6,8 per cento tra trasporto locale e treno), il 3,2 per cento fa riferimento al trasporto organizzato.

Dai questionari emerge un potenziale cambiamento nella fruizione della città da parte dei diversi utenti e da parte delle diverse fasce di età. E' frequente il gruppo di spettatori o visitatori che sceglie di pranzare in un momento successivo alla partecipazione alle attività culturali. Nella maggior parte dei casi si tratta di consumi in ristorazione, con una spesa media pro capite di quasi 25 euro. Il campione è ancora contenuto, ma la tendenza generale ricorda che l'impatto di una popolazione che frequenta le attività culturali tocca una molteplicità di settori dell'economia di una città.

5. CONCLUSIONI – L'analisi del caso aostano dimostra il valore delle piccole realtà urbane sempre più ambite per qualità della vita e offerte di carattere culturale. Il patrimonio culturale rappresenta un'attrazione crescente soprattutto per le fasce di età matura. Come dimostrano vari studi in ambito europeo di cui si è tenuto conto in questo saggio, la solidarietà fra generazioni passa attraverso le relazioni sociali e il capitale culturale strettamente legato ai luoghi.

L'esempio della città di Aosta, anche se allo stato attuale ancora parziale nei risultati raggiunti, dimostra il valore della scala locale e della prossimità geografica nello sviluppo economico. La prossimità geografica è infatti elemento favorente i legami e le interazioni tra gli attori locali e rappresenta un importante valore per lo sviluppo basato su un insieme di relazioni che costituiscono il capitale di conoscenze e competenze che creano il capitale sociale di un luogo e patrimonio della comunità che lo vive e che gli conferisce significato.

BIBLIOGRAFIA

BELLET M., COLLETIS G, LUNG Y. (eds), "Economie de proximités", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 1993, n. 3

BELLET M., KIRAT T. e LARGERON C. (a cura di), *Approches multiformes de la proximités*, Paris, Hermès, 1998

- Eurostat , *Eurostat Regional Yearbook 2008*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008
- IETRI D. e KRESLI P. K. (2009), “Arts in the City and Global Changes: The Demographical Challenge”, *The International Journal of the Arts in Society*, vol. 4, n. 3, 2009
- IETRI D., KRESL. P. K., *Buone notizie per le città. Impatti economici positivi dell'invecchiamento della popolazione*, , Soveria Mannelli, Rubbettino, 2012
- INSEE– Institut National de la Statistique et des études économiques, “Enquete Budget de famille 2006”, *Insee Résultats*, n. 73, 2006, <http://www.insee.fr>
- KIRAT T, LUNG y (eds), “Innovation and proximit. Territoires as loci of collective learning processes” *European Urban and Regional Studies*, 1999, n. 6, pp. 27-38
- KRESL P. K. e IETRI D., *The Aging Population and the Competitiveness of Cities. Benefits for Urban Economies*, Cheltenham UK, Northampton, MA, Edward Elgar, 2010
- PECQUEUR B. ZIMMERMANN J.B. (eds), *Economie de Proximités*, Paris, Hermès, 2004
- PIOLETTI A.M., “Il contesto socio-demografico valdostano verso nuove identità”, in Freydoz M. C. e Giorda C. (a cura di), *Le Alpi e l'Europa. Realtà territoriale di ieri e di oggi*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2011, pp. 89-97
- PORT AUTHORITY OF NEW YORK AND NEW JERSEY, *The Arts as an Industry: Their Economic Importance to the New York-New Jersey Metropolitan Region*, The Port Authority of NY and NJ, 1994
- RALLET A., “Dalla globalizzazione alla prossimità geografica: un programma di ricerca”, *L'Industria*, 1998, n. 3, pp. 463-478
- RALLET A., TORRE A (eds), *Economie industrielle et Economie spatiale*, Paris, Economica, 1995
- RALLET A., TORRE A. (eds), “Is geographical proximity necessary in the innovation networks in the era of global economy?”, *GeoJournal*, 2000, n. 49, pp. 373-380
- TORRE A. RALLET A., “Proximity and Localization”, *Regional Studies*, 2005, vol. 39.1, pp. 47-59
- WORLD HEALTH ORGANIZATION, *Global age-friendly cities: a guide*, Ginevra, WHO Press, 2007

Aosta, Dipartimento di Scienze Umane e Sociali Università della Valle d'Aosta;
a.pioletti@univda.it

RIASSUNTO: Il tema della prossimità è stato letto secondo una doppia chiave di lettura che tiene conto della prossimità geografica e della prossimità organizzata. L'anonymato delle relazioni globali genera il bisogno delle identità locali. Il caso della città di Aosta rappresenta il tentativo di applicare al caso urbano il significato poliedrico del termine prossimità. Attraverso l'analisi dell'offerta culturale della città e delle aspettative dei fruitori si cerca di offrire un quadro delle politiche urbane del nuovo polo alpino.

SUMMARY: the topic of proximity was according to a double interpretation that takes into account the geographical proximity and organized proximity. The anonymity of global relations generates the need of local identities. The case of city of Aosta is an attempt to apply to the urban case the meaning of the word versatile proximity. Through the analysis of the cultural offer of the city and the expectations of those who are trying to provide an overview of the urban policies of the new pole Alps.

D. PRIVITERA

CITTÀ E MOBILITÀ A PEDALI. IL CASO CATANIA

1. PREMESSA. - Il tema della mobilità assume un ruolo fondamentale per le società sviluppate ed industrializzate. Se consideriamo la città come un organismo economico attivo, la mobilità è «il sistema circolatorio che le permette di svolgere le sue funzioni vitali» (Musso, Burlando, 1999). Numerosi studiosi hanno evidenziato interazioni tra mobilità e organizzazione urbana, indicando l'importanza delle dimensioni socio-economiche, culturali, di comportamento, di utilità degli individui e dei caratteri della struttura urbana (Camagni, 1999; Crane, 2000; van Wee, Maat, 2004; Banister et al., 2009). Riferendo, inoltre, il concetto di mobilità a quella indiretta ovvero gli spostamenti per il piacere di muoversi, per le attività fisiche, per il tempo libero (Næss, Jensen, 2002; Pucher, Buehler, 2008) é rilevante capire la tipologia e lo scopo delle attività per cui spostarsi è una domanda derivata anche in relazione alla centralità di tali servizi in ambito urbano o periferico (Krizek, 2003).

La mobilità è un problema centrale delle città. Il contributo intende proporre alcune riflessioni su temi riguardanti la mobilità sostenibile ed in particolare la mobilità a pedali. Il caso studio presentato si riferisce alla città di Catania.

2. LA MOBILITA' A PEDALI COME UN'ALTERNATIVA SOSTENIBILE. - L'automobile gioca un ruolo fondamentale e la sua supremazia è la conseguenza di una affermazione storica e culturale che ha costruito le città a "misura d'auto" (Marletto, 2011). Accanto all'automobile esistono alternative meno consolidate ed utilizzate – trasporto pubblico e bicicletta – insieme a nuove innovazioni tecnologiche – motori elettrici e carburanti alternativi – ed organizzative (ad esempio *car pooling*).

La bicicletta apporta numerosi benefici – ambientali, economici, sociali – all’obiettivo di sostenibilità degli ambienti urbani e al benessere degli individui. È economica, facile da usare e mantenere, non utilizza combustibili, non inquina l’ambiente ed è silenziosa. È una modalità di trasporto zero-emissioni. Le aree urbane sono le potenziali beneficiarie per un utilizzo diffuso della bicicletta, grazie alla riconosciuta possibilità di aiutare la fluidificazione del traffico oltre al limitato spazio pubblico occupato, sia in alternativa che in complementarità col trasporto motorizzato nel miglioramento della qualità della vita in area urbana e non solo (Ignaccolo et al., 2008).

La bicicletta è riconosciuta come un mezzo di trasporto ma la sua posizione nella gerarchia del sistema dei veicoli è poco chiara. Numerose sono le barriere presenti al suo sviluppo ma anche condizioni sfavorevoli dovute alla sua natura. Una prima barriera è da ricercare nella cultura. In paesi quali la Danimarca e i Paesi Bassi la bicicletta rappresenta un quotidiano mezzo di trasporto e non solo un’alternativa sostenibile al punto che essi hanno costruito il *branding*, l’immagine di Paesi ciclisti quasi come un simbolo democratico dell’identità nazionale. Non è un fenomeno sociale quale potrebbe essere in paesi quali l’Inghilterra, la Germania e la Francia ma la popolazione riconosce la mobilità a pedali non solo come un’imposizione governativa ma come un elemento integrato in un ambiente dove ci sono anche le automobili. È uno stile di vita e la motivazione ambientale è una delle tante componenti del valore qualitativo della mobilità a pedali (Spinney, 2007), a dimostrazione che la diretta associazione degli obiettivi di sostenibilità futura ed il comportamento individuale è bassa (Crane, 2000; Heinen et al., 2010).

In Italia lo sviluppo della bicicletta quale veicolo sostenibile e di uso quotidiano per gli spostamenti urbani è ancora ben lontano da quello di altri Paesi nord europei: più del 30% degli spostamenti inferiori a 2 km è effettuato in automobile e più del 50% sotto i 5 km (European Commission, 2006). Allo stato attuale la bicicletta ha un ruolo di secondo piano, da un lato per la crescita economica e la conseguente motorizzazione di massa, e dall’altro per l’espansione urbanistica della città italiane verso periferie frammentate a bassa densità, che hanno notevolmente allungato le distanze tra luoghi di residenza, lavoro e attività del tempo libero. La bicicletta è diffusa tra le classi sociali meno abbienti e giovani adolescenti, o tra chi esprime una scelta ideologica, di nicchia o di tempo libero,

come mezzo per esercitare attività fisica e coinvolgere la famiglia con bambini, oppure eccezionalmente nelle isole pedonali e durante le manifestazioni ecologiche (Isfort, 2007). In Italia si registrano 0,44 biciclette per abitante.

L'indagine di Eurobarometro sui trasporti (2007) ha permesso di avere dati confrontabili con un utilizzo più intenso nei Paesi Bassi (40%) e in generale nei paesi nordici: seguono Danimarca (23%), Ungheria (18%), Svezia (17%). In fondo alla classifica troviamo i paesi mediterranei. È una parziale eccezione l'Italia con un dato pari al 5,4%.

2.1 Le motivazioni all'utilizzo della bicicletta. - Numerosi studi hanno concentrato l'attenzione sulla bicicletta quale modalità di trasporto sostenibile (Davies et al., 2001; Spinney, 2007), altri, in quantità minore, si sono focalizzati sulle variabili psicologiche che influenzano le decisioni nell'utilizzo o meno, cercando di definire i tratti salienti del ciclista. È stato dimostrato che determinanti di spiegazione come idonee infrastrutture hanno effetto ma rimangono opache e variano da campione a campione d'individui (Rietveld, Daniel, 2004; Handy et al. 2005). Infatti la presenza di infrastrutture protette non ha un effettiva conseguenza sull'aumento dei livelli di uso della bicicletta, più negli Stati Uniti che nelle città europee (Moudon et al., 2005), tuttavia gli individui tendono ad una maggiore ciclabilità se hanno a disposizione una rete sicura ma ben connessa ai punti di destinazione e accessi della città.

La motivazione ambientale è una delle componenti ma non aumenta l'utilizzo poiché l'associazione degli obiettivi di sostenibilità ed il comportamento individuale è bassa (Crane, 2000; Heinen et al., 2010). La relazione fra ciclabilità e fattori socio-economici è piuttosto ambigua. Forma delle città e modelli di uso del suolo sono tra le più rilevanti motivazioni (Pucher, Buehler, 2008). In città "disperse" la bicicletta perde la sua competitività ma in città "compatte", si ribadisce, diventa importante. Numerose indagini mostrano come, in determinate condizioni ambientali, la bicicletta sia la modalità migliore per compiere spostamenti di lunghezza compresa tra 1 e 4 km (Ignaccolo et al., 2008).

Elementi da considerare per identificare la preferenza degli individui ad utilizzare la bicicletta sono le variabili sociali ma è opportuno specificare che studi in tal senso sono numerosi e simili (Davies et al., 2001; Rietveld, Daniel, 2004) ed individuano perlopiù

distinzioni legate alle motivazioni dell'uso (pendolarismo, benessere, etc.) o l'attitudine dell'individuo alla sostenibilità o allo stile di vita, alle idee politiche. Gli aspetti culturali sono probabilmente le ragioni per cui città e paesi simili possono sviluppare differenti livelli di ciclabilità (Börjesson, Eliasson, 2012).

3. IL CASO STUDIO CATANIA. - Catania deve alla prossimità del mare e della montagna la sua origine e la sua fortuna (Di Bella, 2010). Da alcuni anni il comune di Catania è impegnato in un'azione di contenimento degli effetti negativi causati dal traffico, in primo luogo la congestione della circolazione e l'inquinamento dell'aria.

Si contano oltre 700 vetture ogni 1000 abitanti, un indice di motorizzazione tra i più elevati d'Italia. Questo nonostante la situazione economica locale collochi la ricchezza, l'occupazione e tutti gli altri indicatori di benessere economico in una posizione poco lusinghiera. Siamo in presenza di uno dei parchi veicolari che, oltre essere tra i più numerosi, è tra i più vetusti. E' elevata la percentuale di veicoli inquinanti, di classe euro 0, immatricolati prima del 1993, ed è superiore alla media nazionale anche la diffusione, complice il clima mite, la congestione del traffico e la carenza di parcheggi, di ciclomotori e motocicli (Comune di Catania, 2011).

Dall'analisi dei dati sulla dotazione infrastrutturale gli investimenti risultano insufficienti, probabilmente a causa delle limitate disponibilità finanziarie e dei tempi lunghi di completamento delle opere. La dotazione media di infrastrutture stradali della città di Catania appare tra le più basse della Sicilia e la carenza dei servizi di trasporto e di logistica rappresentano una delle cause della limitata crescita economica (Istat, 2011; Ance, 2011). Inoltre tali inefficienze producono effetti negativi in termini di costi generalizzati del trasporto (efficienza), di impatto ambientale (sostenibilità), di incidentalità (sicurezza), e più in generale in termini di qualità della vita. Nello specifico dell'offerta di trasporto pubblico emerge una diffusione di autobus e ferrovie e Catania è l'unica tra le città siciliane ad essere dotata di linea metropolitana (2,1 km). La linea metropolitana, inaugurata nel 1999 ma ad oggi non completa, prevede un sistema di integrazione con le linee degli autobus finalizzata a creare la mobilità con la cintura extraurbana nell'esigenza di una condivisione della gestione del territorio tra Catania e i comuni limitrofi (Cirelli, 1997).

La capillarità del servizio pubblico su gomma a Catania appare alquanto estesa ma la domanda è esigua. I cittadini preferiscono la rapidità del mezzo privato in quanto la frequenza è troppo bassa ed è presente un'eccessiva dispersione dei nodi di trasporto che costringe il passeggero a cambiare spesso linea (Malafarina, 2007; Ruggiero et al., 2008). Recentemente sono stati realizzati interventi per la realizzazione di un sistema di bus rapido sulle percorrenze e sistemi di promozione per raggiungere il centro dai parcheggi scambiatori posti ai confini del centro urbano.

TAB. I - ALCUNI INDICATORI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE, 2009.

	ZTL km ² /100 km ²	Aree Pedonali m ² /100 ab.	Auto/100 abitanti	Motocicli/100 abitanti	Indice ciclabilità **	Piste ciclabili km/100km ² sup.
<i>Catania</i>	1,3*	7,9	72	20,8	5,1	1,05*
Palermo	4,8	8,9	61	18	7,7	21,1*
Siracusa	0,2	4,5	65	17,7	20,5	7,5*
Messina	2,1	4,5	60	15	-	1,2
Enna	-	-	65	10,4	-	-
Agrigento	0,6	-	68	16,4	n.d.	2,0
Trapani	0,7	-	58	9,8	7,7	-
Caltanissetta	0,6	5,3	69	8,8	-	-
Ragusa	0,2	14,6	69	13	5,1	0,2

* dato comunale 2011

Fonte: elaborazioni su ISTAT, 2011

L'estensione complessiva della Zona a traffico limitato (Tab. I) è un interessante rilevatore per imprimere un cambiamento degli schemi prevalenti di spostamento nei centri storici delle città, con l'obiettivo di limitare il peso del mezzo privato e renderlo più fruibile ai pedoni (Lombardi, Meini, 1997). A Catania l'estensione ZTL è esigua mentre la realizzazione di aree pedonali, in linea con gli obiettivi di sostenibilità, non trova successo

tra i commercianti. Catania ha istituito, dal 2005, nell'area centrale 30 aree pedonali per complessivi 23.400 m² (Comune di Catania, 2011).

L'indice sintetico di ciclabilità (con valori 0-100), calcolato da Legambiente (2011), mostra per Catania valori bassi (5,1) se confrontati con province del nord Italia quali Bologna (75,8), Milano (56,4), Parma (87,1) anche perché con riguardo alle piste ciclabili sono attualmente una piccola porzione (in totale 1,05 km) di una più ampia rete prevista nel piano generale del traffico urbano. Inoltre bisogna denunciare la mancanza di educazione stradale che in alcuni casi comporta la sosta "selvaggia" dei veicoli sull'area ciclabile (Cirelli, 1997). In tempi recenti, in via sperimentale, è stato autorizzato l'uso della bicicletta su alcune corsie degli autobus. Situazione simile per il servizio di bike sharing e il posizionamento di rastrelliere. Inoltre vengono organizzati eventi sistematici ed altre iniziative da parte di associazioni e movimenti di opinione per promuovere la diffusione dell'uso della bicicletta, tuttavia gli attuali spostamenti dei cittadini catanesi in bicicletta pesano l'0,7% del totale (La Marca, 2012). Sono state acquistate in numero limitato biciclette a pedalata assistita per consentire di svolgere spostamenti di lavoro per i dipendenti pubblici e messe a disposizione biciclette convenzionali per gli insegnanti di alcune scuole urbane. Inoltre il comune partecipa all'acquisto di e-bike con contributo economico a chiunque ne faccia richiesta.

BIBLIOGRAFIA

- AMBIENTE ITALIA, *Urban ecosystem Europe. An integrated assessment on the sustainability of 32 European cities*, 2007, www.ambienteitalia.it.
- ANCE, Associazione Nazionale Costruttori Edili, *Analisi della mobilità e scenari di sviluppo per il Sistema Stradale del territorio della Provincia di Catania*, Riposto, Eurografica srl, 2011.
- BANISTER D., HEADICAR P., PHAROAH T., *Land use and transport: settlement patterns and the demand for travel*, report Commission for Integrated Transport (Cflt) , London, Halcrow group Ltd, 2009.

- BARR S.W., GILG A.W., SHAW G., «Citizens, consumers and sustain-ability: (re)framing environmental practice in an age of climate change», *Global Environmental Change*, 21, 2011, pp. 1224-1233.
- BÖRJESSON M., ELIASSON A., «The benefits of cycling: viewing cyclists as travellers rather than non-motorists», in PARKIN J. (eds.), *Cycling and sustainability*, Uk, Emerald Group Publishing Limited, 2012, pp. 219-246.
- CAMAGNI R., «Sostenibilità ambientale e strategie di piano: le questioni rilevanti», in CAMAGNI R. (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, Bologna, il Mulino, 1999, pp. 11-37.
- CIRELLI C., «Mobilità, politiche del traffico e qualità della vita a Catania», in CORI B. (1997) (a cura di), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*, Bologna, Pàtron editore, 1997, pp. 63-86.
- CRANE R., « The influence of urban form on travel: an interpretative review», *Journal of Planning Literature*, 15(1), 2000, pp. 3-23.
- DAVIES D., GRAY S., GARDNER G., HARLAND G., «A quantitative study of attitudes of individuals to cycling», *Transport Research Laboratory report*, 481, Crowthorne, Transport Research Laboratory Limited, 2001.
- DI BELLA S., « Il *waterfront* di Catania: tra tradizione e modernità», *Geotema*, 40, 2010, pp. 94-102.
- HANDY S., CAO X., MOKHTARIAN P., «Correlation or Causality between the built environment and travel behaviour? Evidence from Northern California», *Transport Research Part D*, 2, 2005, pp. 427-444.
- HEINEN E., *Bicycle commuting*, Amsterdam, Ios press, 2011.
- IGNACCOLO M., INTURRI G., CAPRÌ S., «Un modello di rete a supporto della pianificazione della mobilità ciclistica», in *Atti del convegno XV Convegno Nazionale della Società Italiana dei Docenti di Trasporti*, Rende, 9-10 giugno, 2008.
- ISFORT, *La domanda di mobilità degli individui. Rapporto congiunturale di fine anno*, 2007, reperito nel mese di ottobre 2011 all'url <http://www.isfort.it>.
- ISFORT, *Rapporto su stili e comportamenti di mobilità degli Italiani*, 2011, www.isfort.it.
- ISTAT, *Indagine sui Trasporti*, Roma, 2012, www.istat.it.

- KRIZEK K.J., «Neighbourhood services, trip purpose, and tour-based travel», *Transportation*, 30, 2003, pp. 387-410.
- LA MARCA C., «La nuova viabilità funziona ma i bus non sono puntuali», *Quotidiano La Sicilia*, 9/6/2012.
- LEGAMBIENTE, *Ecosistema Urbano. XVIII Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia*, 2010, reperito nel mese di gennaio 2012 all'url <http://www.legambiente.it>.
- LOMBARDI D., MEINI M., «Politiche del traffico e sviluppo sostenibile: verso un'evoluzione dei centri storici in Italia», in CORI B. (1997) (a cura di), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*, Bologna, Pàtron editore, 1997, pp. 185-202.
- MALAFARINA S., «Il commercio elemento generatore del traffico urbano», in CIRELLI C. (a cura di), *Gli spazi del commercio nei processi di trasformazione urbana*, Bologna, Pàtron editore, 2007, pp. 285-296.
- MARLETTO G. (2011), «Structure, agency and change in the car regime. A review of literature», *European Transport*, 47, 2011, pp. 71-88.
- MOUDON A.V., LEE C., CHEADLE A.D., COLLIER C.W., JOHNSON D., SCHMID T.L., WEATHER R.D., «Cycling and built environment: a Us perspective», *Transportation Research Part D*, 10, 2005, pp. 245-261.
- MUSSO E., BURLANDO C., *Economia della Mobilità Urbana*, Torino, Utet, 1999.
- NÆSS P., JENSEN O.B., «Urban land use, mobility and theory of science: exploring the potential for critical realism in empirical research», *Journal of Environmental Policy and Planning*, 4(4), 2002, pp. 295-311.
- PUCHER J., BUEHLER R., «Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany», *Transport Reviews*, 28 (4), 2008, pp. 495-528.
- RIETVELD P., DANIEL V., «Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? » *Transportation Research Part A*, 38, 2004, pp.531-550.
- RUGGIERO V., SCROFANI L., *Sistemi urbani, reti logistiche e distretti turistici in Sicilia*, Bologna, Pàtron editore, 2008.
- SPINNEY S., «Cycling the city: non place and the sensory construction of meaning in a mobile practice», in HORTON D., ROSEN P., COX P. (eds.), *Cycling and Society*, Ashgate, Aldershot, 2007, pp. 25-45.

VAN WEE B., MAAT K., «Land-use and transport: a review and discussion of Dutch research»,
European Journal of Transport and Infrastructure Research, 3, 2004, pp. 199-218.

Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa Università degli Studi di Firenze

SUMMARY – City and cycling. The case of Catania - In the last twenty years the city has undergone considerable changes. The current phase of expansion, which took place in the absence of demographic pressures, dilute the urban space into functional areas, scattered randomly on the territory. We therefore determine new mobility needs, met mainly by private means, with implications in terms of congestion and air pollution. This paper proposes, after a discussion of the importance of sustainable mobility, the study of cycling in Italy as a possible solution to increase the supply of sustainable transport. The analysis relies on national aggregate data as well as case study of Catania. In Italy very few people use a bicycle on a regular basis and in particular in Catania interventions to a greater spread and then claim the bicycle are difficult to implement and far success.

Sessione 7

Politiche, progetti, valori

SIMONE BONAMICI

LA GEOGRAFIA DI UNA PROSSIMITÀ COSTRUITA: IL CASO SIRIANO TRA FRAMMENTAZIONE NAZIONALE E TRASFORMAZIONE DEGLI EQUILIBRI REGIONALI

1. INTRODUZIONE. - Il presente contributo vuole offrire una riflessione sul tema della *prossimità* in chiave geopolitica. La *prossimità* risulta essere una delle categorie di analisi propria della geopolitica, nel momento in cui si vanno ad indagare i riflessi territoriali dei processi di allocazione del potere, di costruzione istituzionale alle differenti scale.

Partendo dal concetto di differenziazione, caro alla letteratura geografica, soprattutto di scuola francese (si pensi al Vallaux, 1911), nella prospettiva di analisi che qui si utilizza per lo studio della *prossimità*, appare opportuno concentrarsi non tanto sul fattore distanza in sé, piuttosto su una delle possibili declinazioni del concetto di distanza, quale quello di differenza.

L'utilizzo del concetto di differenza, riconducibile comunque a varie forme di *distanza*, sembra essere la chiave di analisi corretta nella interpretazione in ambito geopolitico delle logiche e delle dinamiche di *prossimità*. Ancor più, tale approccio sembra congruo nel momento in cui si vuole analizzare la *prossimità* quale risultato di un processo pianificato, o comunque indirizzato.

I processi di *prossimità* rappresentano il nucleo attorno cui ruoterà il presente contributo, analizzando il contesto territoriale della Siria, cercando di mettere a fuoco alcuni dei macro processi che, anche in una prospettiva storica, sono alla base dell'attuale scenario di conflittualità, che interessa oggi il paese.

2. IL PUNTO DI PARTENZA. - Il concetto di *prossimità* deve essere ricondotto alle vicende storiche che hanno portato alla piena affermazione della soggettività internazionale del paese. Anche se tale scelta appare riduttiva, in una prospettiva storica,

è solo a partire dal 1946, anno della piena indipendenza, successiva al termine del mandato francese, che è possibile delineare ed identificare quelle strategie di costruzione di prossimità che interessa studiare in questo contributo. E' a partire dal 1946 che le differenti componenti etniche, religiose, politiche ed economiche, che caratterizzavano il tessuto sociale pre-indipendenza, iniziano a interagire, cercando una nuova legittimazione istituzionale e giuridica. A tale livello di complessità si collega l'interesse per le strategie di prossimità, dal momento che sin dall'inizio della vita del novo stato, emerse con estrema evidenza il ruolo della distanza politica, sociale ed economica che caratterizzava le forze in campo, rendendo difficile e instabile il governo stesso del paese. Infatti, quella che potremmo definire la fase di sperimentazione dell'organizzazione politica del nuovo stato, come osserva Hoopwood (1986), fu caratterizzata da una forte instabilità politica, che si manifestò nella rapida successione di governi di diverso orientamento politico.

Questa fase di estrema variabilità politica ed istituzionale dipendenza in via principale dalla frammentazione etnica e dal basso livello di coesione tra le minoranze anche religiose, nonché dai differenziali di sviluppo delle differenti aree del paese, in particolare tra quelle costiere ed urbane e quelle più orientali, dove la predominanza del deserto, contribuiva ad acuire la scarsa partecipazione alla vita pubblica ed economica del paese. Occorre inoltre osservare che i bassi livelli di coesione sociale che caratterizzavano il tessuto siriano, avevano avuto un buon incubatore prima nell'organizzazione amministrativa dell'impero ottomano, e poi durante il mandato francese successivo alla fine del primo conflitto mondiale (Mansfield, 1991).

La fase di avvio dell'esperienza di indipendenza della Siria, che durò quasi trent'anni, incontrò una svolta tra la fine degli anni sessanta ed i primissimi anni settanta, quando lo scenario politico del paese fu arricchito dall'affermarsi di due nuove realtà. Da un lato abbiamo l'affermazione delle forze armate nella vita politica del paese, fino alla presa di potere di Hafiz al Assad (1970), che guiderà il paese ininterrottamente fino al 2000, anno della sua morte. Secondo fattore fu l'affermazione del paradigma della Guerra Fredda anche in Medio Oriente, coinvolgendo i diversi stati dell'area ad una scelta di campo, guidata dai finanziamenti e dalle forniture militari. Questo secondo aspetto ebbe un valore estremamente alto per la Siria, che si allineò alle posizioni sovietiche, divenendo uno dei più solidi alleati nella regione.

La necessità di definire una strategia di riduzione delle differenze ebbe la sua prima prova successivamente alla creazione dello stato di Israele, che sarebbe diventato uno dei principali competitori politici e militari della Siria sino ai giorni nostri, pur con fasi di diverso livello di conflittualità.

3. SCALE POLITICHE E STRATEGIE DI PROSSIMITÀ'. - La riflessione sul tema della prossimità costruita deve necessariamente tenere conto di almeno due elementi. Il primo riguarda i processi decisionali, che si concretizzano nella definizione di strategie esplicite od implicite derivanti dal livello di conflittualità che il differenziale sociale e politico determina tra le varie componenti territoriali. Il secondo aspetto riguarda la dimensione spaziale investita dai processi decisionali. Questo secondo elemento in questa sede appare essere quello di maggior interesse vista la rilevanza della proiezione internazionale delle strategie di prossimità, adottate a partire dalla nascita dello stato indipendente della Siria.

La natura multiforme delle emergenze che i governi hanno via via affrontato ha fatto sì che le *politiche di prossimità* in Siria, non si esaurissero nella dimensione territoriale dello stato nazionale e delle sue articolazioni amministrative, bensì si proiettassero oltre il confine nazionale. Ciò ha condotto alla definizione di differenti gradi di relazione, anche conflittuale, tra attori attivi alle diverse scale territoriali. In tale senso, il tema della prossimità deve essere necessariamente studiato sia nella dimensione soggettiva, sia in quella spazio-temporale, quale espressione di un processo territorializzato e cronologicamente identificabile.

La schematizzazione seguente si propone di evidenziare i differenti livelli di interazione territoriale delle politiche di prossimità; offre una immagine del complesso livello di interazione tra scale, problemi e soggetti che hanno informato i tentativi di riduzione dei fattori di differenziazione, nella prospettiva dell'affermazione di una identità politico-militare alla scala regionale e macro-regionale.

Tab. I – OBIETTIVI DELLA STRATEGIA DI PROSSIMITA’

Alla scala nazionale	Alla scala macro-regionale
Politiche di coesione etnica e religiosa	Ricerca di un ruolo nel mondo arabo (rapporti con Iraq, Iran, Egitto)
Acquisizione della capacità di gestione del potere	Problemi territoriali con Israele
Ricostruzione di un moderno sistema economico-produttivo	Schieramento con l’URSS (per sostegno economico e militare)
	Politiche di gestione delle risorse naturali
	Nuove forme delle alleanze post-guerra fredda (Russia, Cina)

Fonte: elaborazione dell’autore.

4. PROPOSTE INTERPRETATIVE DEGLI SCENARI ATTUALI. - Una delle prime forme di strategie di prossimità che si pose all’attenzione dei dirigenti siriani riguardava la sostanziale e rilevante frammentazione etnica e religiosa, che avrebbe poi segnato costantemente le vicende politiche sia in ambito nazionale, sia nella formazione degli schieramenti regionali, nelle diverse fasi della politica internazionale del secondo dopoguerra.

Proprio la frammentazione etnica della Siria (curdi, sunniti, drusi, alawiti), paradossalmente, permise ad Assad padre di costruire una alleanza tra le minoranze, in funzione anti-sunnita, maggioranza del paese, per stabilire una forma di governo quasi assoluto del paese. Del resto però tale fattore, fece in modo che i sunniti, ridotti ad essere minoranza politica attraverso accordi tra alawiti e drusi (tra l’altro abitanti in zone con maggiore vitalità economica e più prossimi ai centri urbani) divenissero assieme alla minoranza curda, una delle principali forze di opposizione, che ha cercato di integrarsi in quei processi di scala regionale di sovvertimento dell’ordine imposto.

Un discorso tutto particolare deve essere riservato alla minoranza curda, localizzata per lo più nelle aree nord-orientali al confine con l’Iraq e il confine con la Turchia nei territori ricadenti nel bacino dell’Eufrate e del Tigri. Dicevamo discorso a parte per la rilevanza delle rivendicazioni da un lato, e per l’importanza economica dei

territori controllati da esse. Le rivendicazioni curde hanno storicamente rappresentato un elemento destabilizzante per i paesi che le accoglievano (Turchia, Siria, Iraq), determinando forti conflitti con i governi centrali. Nello specifico in Siria, lo stesso Assad si trovò a sedare diverse rivolte (quella più emblematica per la sua crudeltà nel 1982), fondate sulla richiesta di un maggiore pluralismo politico e di una più sostanziale autonomia politica, spettro che agitava anche il governo turco e iracheno. Dal punto di vista strettamente economico e strategico, la riduzione del potere destabilizzante dei curdi, per i governi siriani, avrebbe rappresentato la garanzia di sicurezza per lo sfruttamento delle riserve petrolifere della regione nord-orientale della Siria. Sempre sul versante delle risorse naturali, occorre ricordare che il corso dell'Eufrate, una delle principali fonti idriche del paese, ricade nelle aree a maggioranza curda, e che i numerosi e consistenti schemi irrigui del paese, traggono risorse da questo fiume. Per cui una eccessiva riduzione del controllo su tali risorse, da parte del governo centrale, avrebbe finito per creare grave pregiudizio all'unità del sistema agricolo nazionale, per altro strettamente dipendente dalle colture irrigue.

4.1 *Alcuni scenari alla scala regionale.* - Se è vero che la strategia di prossimità alla scala nazionale ha avuto un ruolo fondamentale nel ridurre i possibili fattori di attrito e di rischio di destabilizzazione, è altrettanto vero che nel corso del secondo dopoguerra numerose sono state le occasioni, di diverso segno politico e strategico, che hanno messo a dura prova e sollecitato il sistema di potere siriano.

Come ricordato in precedenza anche in Medio Oriente si concretizzarono quelle forme tipiche di azione politica e diplomatica della Guerra Fredda (Waltz, 1979), che assunsero sempre maggiore livello di complessità a causa delle prerogative territoriali, sociali e politiche degli attori regionali.

La costruzione di una prossimità alla scala macro-regionale, idonea a conferire al paese un ruolo protagonista non sempre riuscì, soprattutto perché le strategie di armonizzazione della Siria agli assetti strategici furono sempre sostenute dai riflessi strategici di altri grandi attori che operavano nell'area. A titolo esemplificativo, basti pensare al sostegno sovietico che sin dal 1964 ha ricevuto la Siria, sia dal punto di vista economico e militare. La prossimità siriana all'Unione Sovietica prima, ed oggi alla Russia, ha di riflesso coinvolto la Siria sempre sul fronte opposto ai detrattori

dell'alleato russo, anche quando Assad cercò di slegarsi momentaneamente, tra la fine degli anni '80 e '90, dalla Russia cercando di aprirsi alle strategie più segnatamente occidentali.

Numerosi sono tuttavia gli esempi in questa direzione, basti pensare al rapporto con l'Iran, che se da un lato garantisce e garantisce un solido sostegno finanziario e politico al regime di Damasco, ha comunque posto la Siria sulla sponda opposta alla strategia antiterroristica successiva al 2001, attirando su di sé un complesso ed oneroso fardello di sanzioni politiche ed economiche.

L'incapacità di affermare la propria rilevanza politica e militare in Medio Oriente, sia nei confronti di Israele, dell'Iraq e di riflesso verso Stati Uniti ed Arabia Saudita, ha fatto di Damasco una proficua terra di conquista, soprattutto dopo la morte di Assad. Quest'ultimo pur tra numerose difficoltà, consapevole del suo ruolo nella formazione di una piena identità nazionale, aveva cercato di affermare il ruolo siriano nella regione. Cosa diversa invece per l'attuale regime, che non incarna direttamente nessun valore fondante dell'identità siriana, ma anzi si è ripiegato su se stesso, radicalizzando strategie di prossimità (distruzione di qualsiasi forma di opposizione) sempre all'interno del *great game* delle grandi potenze nella regione.

Non è infatti un caso che attualmente il regime di Damasco, consapevole della tragedia che si compie sul suo territorio, non riesce a sbloccare la situazione. Da un lato abbiamo l'incapacità di gestire la protesta, animata da un *revival* trentennale delle minoranze e dei poteri economici, e dall'altro abbiamo un disegno strategico non chiaro delle grandi potenze, che non riescono a decidere la sorte del regime, sulla base di antiche invarianti geopolitiche: ruolo dell'Iran, ridimensionamento o rafforzamento di Israele, la grande partita delle risorse energetiche.

5. RIFLESSIONI CONCLUSIVE. - Quale sarà la sorte della Siria? Una domanda cui non è semplice rispondere, poiché la complessità del problema sembra destinata a crescere, ad amplificarsi tra le pieghe di una politica internazionale lenta, ed incapace di decidere.

Sicuro è che la frammentazione politica del paese è esplosa con violenza, e la rigidità del regime non è riuscita a sortire alcun effetto calmiera della rivolta. Del resto la circolazione delle informazioni, la diffusione degli ideali della primavera araba hanno

lambito anche la Siria, risvegliando un'antica aspirazione di indipendenza che nel 1946 aveva fatto presagire un assetto nuovo e duraturo. Dall'altro abbiamo il permanere di uno schema geopolitico che incatena realtà così complesse ad una dinamica di scomposizione continua degli equilibri di potere, cui nuovi soggetti si affacciano. La rilevanza strategica dell'area per la Russia, che vuole rompere il suo isolamento geografico e penetrare fino al Mediterraneo, per controllare anche il gioco energetico; l'ingresso della Cina nei sistemi produttivi dell'area con investimenti e contratti energetici, rinnovano continuamente uno scenario antico.

Nuove sfide di prossimità si prefigurano sull'orizzonte geopolitico e geoeconomico del Medio Oriente: ora si pone il problema di capire chi guiderà il processo, con quali strumenti e con quali obiettivi.

BIBLIOGRAFIA

- BEAUMONT P., BLAKE G.H., WAGSTAFF J.M., *The Middle East. A Geographical Study*, New York, John Wiley & Sons, 1976.
- BOULANGER P., *Géopolitique des Kurdes*, Paris, Ellipses Edition, 2006.
- HOOPWOOD D., *Syria 1945-1986, Politics and society*, London, Unwin Hyman, 1988.
- IACOVINO G., *Percezioni nel mondo arabo della crisi siriana e della questione palestinese*, 2012.
- MALINOWSKI J. C., *Iraq: Geographic perspectives*, New York, McGraw-Hill, 2004.
- MANSFIELD P., *A History of the Middle East*, London, Penguin Book, 1991.
- MARSTON S., "The social construction of scale", *Progress in human geography*, 24, 2000, pp. 219-242.
- MINISTERO AFFARI ESTERI, *Rapporti Paese Congiunti- Siria*, 2011.
- REUVENY R., "Fundamentalist colonialism: the geopolitics of Israeli-Palestinian conflict", *Political Geography*, 22, 2003, pp. 347-380.
- SMITH N., *Postmodernism and societal sciences*, London, MacMillan, 1992.
- STAEHELI L., "Empowering political struggle: spaces and scale of resistance", *Political Geography*, 13, 1994, pp. 387-391.
- SWYNGEDOU E., *Scale and geographic inquiry*, Oxford, edited by Sheppard E., 2004.

VALLAUX C., *Geographiesociale: le sol et l'etat*, Paris, Doin, 1911.

WALTZ K. N., *Theory of international relations*, New York, Random House, 1979.

WICHELS D., "An economic perspective on the potential gains from improvements in irrigation water management", *Agricultural Water Management*, 52, 2002, pp.233-248.

Simone Bonamici, simone.bonamici@uniroma1.it, simonebonamici2@tiscali.it,

Dipartimento Metodi e Modelli per l'Economia, il Territorio e la Finanza (MEMOTEF), Facoltà di Economia della Sapienza Università di Roma.

RIASSUNTO. - *La geografia di una prossimità costruita: il caso siriano tra frammentazione nazionale e trasformazione degli equilibri regionali.* Il presente contributo vuole porre in evidenza in chiave geopolitica il tema della prossimità costruita, quale risultato di una strategia di riduzione della differenza. Analizzando il caso della Siria, si è cercato di mettere in luce i principali momenti in cui è possibile rinvenire forme di costruzione della prossimità. Inoltre, attraverso un'analisi a diverse scale, è stato possibile cogliere la rilevanza transcalare delle politiche di prossimità. Nel caso di specie è stata messa in chiaro la rilevanza geopolitica di alcune strategie di prossimità, volte all'affermazione alla scala regionale degli interessi siriani, strettamente interdipendenti con gli altri paesi della regione e poteri extra-regionali.

SUMMARY. - *The geography of a built proximity: Syria between national fragmentation and evolution of regional balances.*—This paper wants to highlight proximity built in the geopolitical field, as a result of a strategy for the reduction of the difference. Analyzing the case of Syria, we tried to highlight the key moments where it can find forms of construction of proximity. In addition, through an analysis at different scales, I want to describe the relations between different strategies. In the present case, I have showed geopolitical significance of some proximity strategies, made to affirm at regional scale Syrian interests, closely interdependent with the other countries of the region, and non-regional powers.

TWEETING POLITICIANS: IL PESO DELLA PROSSIMITÀ NELLA FORMAZIONE E DIFFUSIONE DELL'OPINIONE POLITICA

1. CORNICE TEORICA. - I social media sono stati inizialmente utilizzati come strumenti di diffusione pubblicitaria di prodotti e marchi, ma in tempi recenti stanno assumendo il ruolo di dispositivi in grado di contribuire alla formazione di gruppi di interesse politico, di discussione e di orientamento secondo i principi della democrazia partecipativa.

Numerose sono ancora le questioni da affrontare per l'applicazione di tale strumento per fini analitici, tuttavia emerge che le informazioni raccolte sono in grado di offrire spunti per un'analisi spaziale dettagliata e indicativa delle tendenze di fenomeni di vario genere, tra i quali, l'opinione politica. Pertanto, la presente ricerca affronta i punti seguenti:

1. Twitter come collettore di informazioni rilevanti e analizzabili sull'opinione politica;
2. Il ruolo delle concentrazioni urbane nella "produzione" dei tweet;
3. Il ruolo della prossimità nella costruzione dell'opinione politica.

Per sviluppare tali aspetti il contributo è stato strutturato in due parti: la prima verte sul concetto di prossimità; la seconda parte applica tale concetto alla lettura e all'interpretazione dell'opinione politica mediante i dati Twitter.

* Benché il contributo sia frutto del lavoro congiunto degli autori, la stesura del paragrafo 1 si deve a Michela Teobaldi, i paragrafi 2, 3 e 4 a Claudio Calvino e Antonello Romano; mentre il paragrafo 5 è stato elaborato dagli autori congiuntamente.

Innanzitutto è fondamentale premettere il significato qui attribuito alla prossimità. Il concetto di prossimità può essere declinato in diversi modi: non esiste, infatti, solo una prossimità geografica (o fisica) basata sulla distanza euclidea, ma esistono anche prossimità cognitive, organizzative, sociali, istituzionali, culturali e virtuali (Torre e Gilly, 2000). Nella presente analisi le dimensioni prescelte sono la dimensione geografica, culturale e virtuale.

Per prossimità geografica si intende la distanza spaziale o fisica tra attori, in senso assoluto e relativo (Boschma, 2005)(1). È generalmente sostenuto, attenendosi alla prima legge di Tobler(2), che tale prossimità è fondamentale per la cooperazione e l'interazione tra attori. Nondimeno, è ormai condiviso che le informazioni possono essere trasmesse a lunghe distanze attraverso altre forme di prossimità garantite dallo sviluppo delle ICT. A tal proposito la letteratura sull'argomento distingue tra conoscenza tacita e conoscenza codificata: mentre la diffusione e la circolazione della prima sembra essere dipendente dalla prossimità geografica, la seconda ne risulta indipendente perché viene diffusa da mezzi di comunicazione di rete. Pertanto il ruolo della prossimità geografica può risultare indebolito, in base sia al tipo di informazione e conoscenza che si vuole trasmettere sia dal mezzo di comunicazione utilizzato. Addirittura, alcuni autori (Castells, 1996; Cairncross, 1997) dichiarano, in tale contesto, la morte della geografia, la fine della tirannia della distanza: questa tesi non è unanimemente condivisa in quanto le relazioni virtuali non possono sostituire i contatti diretti (Urry, 2002). Tuttavia si può affermare che le evoluzioni delle ICT abbiano comunque indebolito il ruolo della prossimità, senza annullarlo.

Il secondo livello di prossimità considerato nella presente analisi è quello della prossimità culturale. La prossimità culturale si basa sulle due tipologie di conoscenza accennate sopra: la conoscenza tacita e quella codificata. La prima si manifesta più facilmente a una scala locale ed è strettamente correlata a una personalità o a un aspetto; mentre la seconda si riferisce a una scala globale. La prossimità culturale deve essere intesa nell'ottica di rete, per lo più relativamente a una rete sociale, dove la prossimità

(1) “ *[geographical proximity]...refers to the spatial or physical distance between economic actors, both in its absolute and relative meaning.*” (Boschma, 2005).

(2) La prima legge della geografia di Tobler afferma che ogni cosa è correlata alle altre, ma le cose vicine sono più correlate di quelle distanti (in originale “Everything is related to everything else, but near things are more related than distant things”, Tobler, 1970).

proviene dalla condivisione, all'interno di una rete di soggetti, della conoscenza, di valori, di saperi e di esperienze (Boschma, 2005).

Tali dimensioni della prossimità sono collegate a un'ulteriore dimensione, quella relativa al cyberspazio, ovvero la prossimità virtuale. Essa non può essere considerata né in antitesi né è un surrogato della prossimità geografica e culturale, ma è in realtà complementare a esse (Morgan, 2004). In tale contesto, non si può affermare che il cyberspazio sia un "non-spazio", un "non-luogo" secondo come definito da Marc Augé (2009) come spazio non identitario, non relazionale e non storico. Di certo non è uno spazio omogeneo, ma è una miriade di spazi che forniscono forme diverse di interazione e comunicazione. In questo caso, l'informazione e la conoscenza si trasmettono in tempi brevissimi (talvolta anche in tempo reale) e anche a lunghissime distanze, tuttavia, per le sue caratteristiche, alcune tipologie di informazione non trovano, in questo canale, la giusta diffusione. Il cyberspazio risulta interessante ai fini del presente contributo in quanto viene utilizzato dai social media, ed è nel cyberspazio che la prossimità geografica è annullata, ma esiste una prossimità culturale, intesa come condivisione di valori, idee ed esperienze e dove circolano e si mescolano conoscenze codificate, ma anche tacite, grazie alla stessa condivisione e diffusione delle informazioni.

2. CYBERSPAZIO E POLITICA 2.0. - Proprio il Cyberspazio, quest'insieme di nuove e difficilmente definibili entità spaziali, si pone oggi come arena principale della competizione elettorale. Un luogo nuovo dunque che induce il politico, così come lo scienziato, a riconsiderare principi e distanze oramai assodate.

Il Web è uno spazio nuovo in cui il singolo messaggio è in grado di raggiungere una audience decisamente allargata sfuggendo spesso a quella censura che invece ancora interessa i media tradizionali, slegandosi da qualunque logica di carattere gerarchico. In questo nuovo scenario le informazioni non si trasmettono più solo verticalmente, da uno verso molti, ma assumono traiettorie differenti interessando molteplici fonti e innumerevoli ricettori (Calvino, Romano, Teobaldi, in stampa). Il politico di questa nuova era, quasi nuova entità al limite tra il reale ed il virtuale, è chiamato ad interpretare queste nuove dinamiche dotandosi di una flessibilità e di una velocità di reazione tali da permettergli di interagire, in tempo reale, con la sua base sociale, il suo elettorato, assumendo un nuovo ruolo all'interno delle dinamiche di partito in funzione

di un rapporto quasi personale esistente tra di lui ed il singolo elettore (Welp e Wheatley, 2009). Questa connessione è per sua natura mediata e prodotta dal Web stesso e dalla nuova concezione di spazio che ne deriva, facendo di quest'ultimo il "dove" prediletto dell'incontro tra il politico e quella che può essere raffigurata come una massa sempre più atomizzata (Bimber, 1998; Blumber e Kavenagh, 2010).

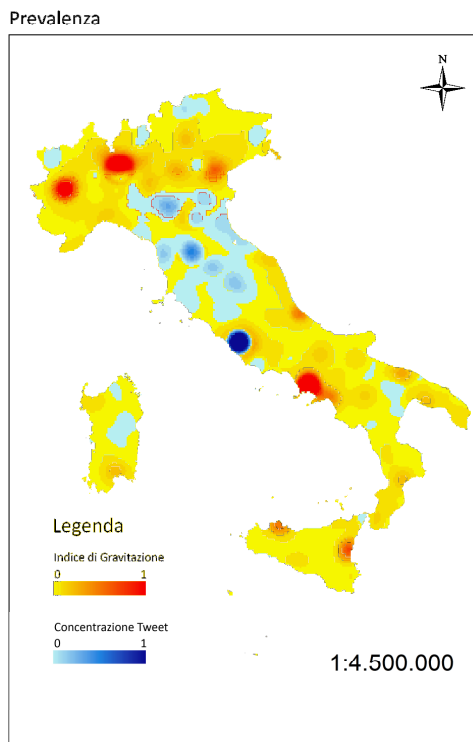
Il Web è dunque la nuova frontiera della politica, è il luogo non solo della diffusione dell'idea che è alla base dell'azione, ma è anche il territorio dove questa stessa idea, l'idea politica, sempre più prende forma, anche quando assume struttura e profilo della sua negazione, ovvero dell'antipolitica.

L'esperienza che dà vita a quell'idea, che porta alla nascita di particolari percezioni e di definite comunità di sentimento (Appadurai, 1996), pur diffondendosi a migliaia di chilometri di distanza ed in tempi brevissimi nasce ancora però da una prossimità che è tuttora fisica e che sottintende una vicinanza dell'individuo ad altri individui, di questi ad un avvenimento e l'ancoraggio di questo avvenimento, che è in sintesi esperienza, ad un *locale*. Un locale che è incredibilmente reale, ed è proprio verso questa scala che l'analisi volge il suo sguardo alla ricerca di nuove e vecchie prossimità.

2. TWITTER E LE PRIMARIE DEL CENTROSINISTRA. - Se il Web è oramai indubbiamente sempre più frequentato dalla politica, è solo durante la competizione elettorale che questo diventa uno dei principali luoghi del dibattito tra candidati. Seguendo questa convinzione, l'analisi presentata ha come suo momento cardine il confronto per le Elezioni Primarie del Centrosinistra in vista delle Elezioni Politiche previste per la fine di febbraio del 2013. Benché i candidati fossero cinque, nel dettaglio Pierluigi Bersani, Laura Puppato, Matteo Renzi, Bruno Tabacci e Nicola (Nichi) Vendola, il focus dell'analisi è stato limitato ai due soli candidati più rappresentativi e quindi capaci di catalizzare una maggiore mobilitazione in funzione di una più intensa esposizione sui social media, ovvero Pierluigi Bersani e Matteo Renzi, e circoscritto temporalmente al periodo compreso tra il 31 ottobre ed il 14 novembre del 2012 (3). Il motivo alla base di questa scelta è dettato dalla natura stessa del contributo, volto non

(3) Il primo turno delle Elezioni Primarie del Partito Democratico si è tenuto il 25 novembre 2012. La definizione dell'intervallo di tempo considerato non risponde a particolari considerazioni né di carattere teorico né tecnico. Non essendo tra gli obiettivi del contributo quello di designare un ipotetico vincitore della competizione elettorale considerata, l'unica discriminante è da ricondurre alla necessità di avere un numero di osservazioni sufficiente a portare a termine l'analisi qui presentata.

tanto a sottolineare prevalenze dell'uno o dell'altro candidato, quanto a porre in evidenza dinamiche, potenzialità e tendenze legate all'utilizzo di un nuovo dato generato dall'utente del Web 2.0 e rappresentato in questo caso dai tweet.



(Figura 1. Misura di densità dei 18.000 tweet)

Fonte: ns.elab

La fase di “ascolto” del Web ha portato alla raccolta di 18.000 tweet dotati di *geocode*, ovvero di coordinate geografiche e quindi georiferibili, relativi in maniera indifferenziata ai due candidati sulla base di due differenti richieste (*query*) indirizzate al server di Twitter, ovvero *#Bersani* ed *#Renzi*, in modo tale da intercettare solo quei tweet caratterizzati da un chiaro riferimento ad una delle due figure politiche considerate(4).

(4) Twitter, come noto, permette di inviare messaggi contenenti al massimo 140 caratteri. Tra le possibilità che l'utente ha nel comporre i suoi tweet c'è l'uso dell'At (@) seguito dal nome di identificazione di un altro utente, attraverso il quale poter indirizzare il messaggio a quell'utente particolare, e quello dell'Hashtag (#) che permette all'utente di definire la tematica di riferimento del suo messaggio, ovvero l'argomento di discussione cui si riferisce.

La distribuzione geografica dei tweet collezionati, come atteso, rimarca in maniera decisa la natura urbana di questo tipo di comunicazione evidenziando forti concentrazioni nelle aree maggiormente urbanizzate, ed in maniera riconducibile forse ad altri fenomeni, come il *digital divide*, una scarsa partecipazione nel Sud del Paese e nelle isole.

4. IL PESO DELLE AREE URBANE: LA CREAZIONE DI UN INDICE DI GRAVITAZIONE. - Questa particolare distribuzione spiegata dalle concentrazioni urbane, benché non sorprenda e non sia una novità in letteratura (Mooney et al, 2012; Schade et al, 2011), pone l'accento sulla necessità di considerare dinamiche che influenzano la partecipazione degli utenti del Web a tematiche, in questo caso politiche, attraverso uno strumento come Twitter.

Conseguenza di queste considerazioni nell'equilibrio del contributo è la creazione di un semplice indice gravitazionale il quale ha come obiettivo principale quello di "pesare" differentemente i tweet provenienti dalle aree metropolitane, luoghi caratterizzati un'alta densità di popolazione, i tweet provenienti da comuni immediatamente periferici che rientrano in quelle che possono essere definite come aree di pendolarismo e che sottintendono una dipendenza funzionale di queste aree da quelle metropolitane, ed infine i tweet riconducibili a quei comuni che, data la loro distanza dai primi e dai secondi, non subiscono, almeno teoricamente, il loro potere gravitazionale.

In virtù di quanto sostenuto e data la distribuzione del campione di tweet raccolto, alla base dell'indice e della sua descrizione concettuale si pone la definizione, teorica e geografica, delle Large Urban Zone (LUZ).

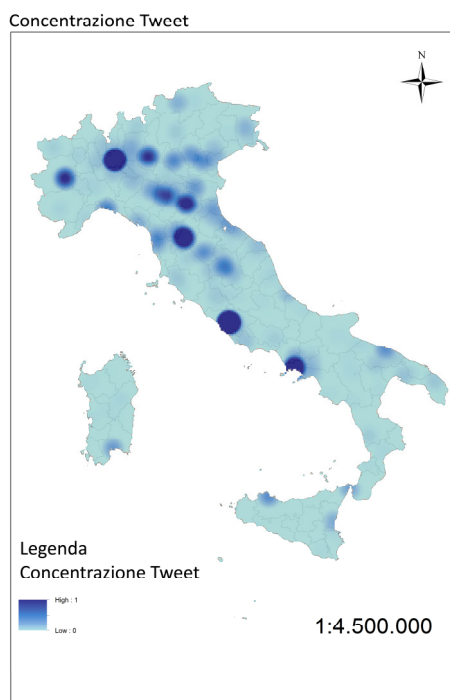
Partendo da questo concetto e dalla sua trasposizione cartografica sono stati assegnati dei valori agli 8.094 comuni italiani e, di conseguenza, un peso ad ogni tweet riconducibile allo stesso comune. In questa prima fase della sperimentazione proposta i valori sono stati assegnati in maniera arbitraria distinguendo i comuni in tre differenti classi:

- Polo della Luz = 1;
- Comuni interni alle Luz = 0,5;
- Comuni esterni alle Luz = 0.

L'indicatore costruito si pone come obiettivo quello di evidenziare quelle aree dove il potenziale di tweet attesi è, secondo logiche legate essenzialmente al peso demografico dei singoli comuni, maggiore rispetto ad aree considerabili come periferiche. E' evidente come l'indicatore costruito ricalchi la distribuzione geografica delle LUZ nel nostro Paese e come la stessa misura della densità relativa ai tweet collezionati segua anch'essa, in molte aree, la stessa distribuzione.

Questa evidenza è rafforzata dall'esistenza di una decisa correlazione positiva esistente tra le due distribuzioni, quella dell'indice e quella dei tweet collezionati(5).

Tale tendenza, benché marcata, non è però generalizzabile e lascia spazio ad alcuni approfondimenti che non possono essere trascurati. In particolare, evidenziando le aree di prevalenza rispettivamente della concentrazione dei tweet e dell'indice, l'analisi mostra come ci siano delle zone in cui il numero di tweet collezionati risulta essere superiore alle attese delineate dall'indice di gravitazione.



(Figura 2. Prevalenza)

Fonte: ns.elab

(5) La correlazione ha valore = 0,69

Queste aree sono identificate dalle province più “periferiche” della Lombardia, del Veneto e, soprattutto, dell’Emilia Romagna e della Toscana alle quali si aggiungono quasi completamente Umbria, Marche e l’area del nuorese. La spiegazione, oltre a poter essere rintracciata nell’imperfezione dell’indice costruito così come chiaramente evidenziato dal caso limite rappresentato dal comune di Roma(6), può essere forse individuata per alcune di esse nella loro particolare connotazione politica, come nel caso dell’area tosco-emiliana da lungo tempo appannaggio della Sinistra italiana (Diamanti, 2009; Tinacci Mossello, 2006).

5. CONCLUSIONI. - La prossimità tra virtuale e reale. - La sovrapposizione tra le rappresentazioni dell’indice di gravitazione e della distribuzione dei tweet collezionati, evidenzia l’esistenza di un’area in cui la partecipazione al dibattito relativo alla campagna elettorale per le Elezioni Primarie del Partito Democratico è stata estremamente forte, più di quanto fosse forse lecito attendersi attenendosi alle dinamiche alla base dell’utilizzo di strumenti come Twitter.

La spiegazione più plausibile e alquanto intuitiva è fortemente connessa all’idea di subcultura politica (Triglia, 1981) ed alla sua ipotetica persistenza in quei territori che compongono la nota Zona Rossa (Diamanti, 2009), visione questa ad ogni modo sempre più osteggiata da una parte autorevole della ricerca scientifica di settore (Caciagli, 2011).

Che si tratti o meno di persistenza di una subcultura politica rossa non è comunque questa analisi a poterlo dire, ciò che invece questa evidenza è l’esistenza di collettività radicate in determinati luoghi che, stimolate da una particolare tematica in un momento definito, hanno intensificato la loro partecipazione al dibattito politico scegliendo il Web, ed in particolare Twitter, come tramite.

Il confermarsi della persistente centralità della prossimità geografica è dunque evidenziata, attraverso l’analisi proposta, non solo dalla natura decisamente urbana del fenomeno Twitter, come evidenziato dall’indicatore costruito, quanto dall’esistenza di realtà più o meno locali in grado, in funzione di tale prossimità, di condividere culture, percezioni ed idee. Alla prossimità fisica cui si fa riferimento si affianca pertanto e

(6) In questo caso la costruzione dell’Indice di gravitazione risente delle grandi dimensioni, in termini territoriali, del comune di Roma.

senza dubbio una prossimità culturale in grado di esprimersi e di manifestarsi a sua volta finanche in nuovi e meno definiti spazi, portando nel virtuale, nel Web, le esperienze del reale, del locale, favorendo ed allo stesso tempo favorita dal radicarsi di una prossimità virtuale che fa del Cyberspazio il suo luogo.

BIBLIOGRAFIA

- APPADURAI A., *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization*, Minneapolis, University Minnesota Press, 1996.
- AUGÉ M., *Non luoghi, Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 2009.
- BACKSTROM L., BOLDI P., ROSA M., UGANDER J. AND VIGNA S., Four degrees of separation, arXiv:1111.4570v3 [cs.SI], 2012.
- BIMBER B., “The Internet and Political Transformation: Populism, Community, and Accelerated Pluralism”, *Policy*, 31, 1998, n. 1, pp. 133-160.
- BLUMLER J., KAVANAGH D., “The Third Age of Political Communication: Influences and Features”, *Political Communication*, 16, 1999, n. 3, pp. 209-230.
- BOSCHMA R., “Proximity and Innovation: A critical assessment”, *Regional Studies*, 39, 2005, n. 1, pp. 61-74.
- CACIAGLI M., “Subculture politiche territoriali o geografia elettorale?”, *Società Mutamento Politica*, 2, 2011, n. 3, pp. 95-104.
- CAIRNCROSS F., *The Death of Distance*, Boston, Harvard Business School Press, 1997.
- CALVINO C., ROMANO A., TEOBALDI M., “VGI e WEB 2.0: la politica ai tempi di Twitter”, *Bollettino dell’Associazione Italiana Cartografia*, 2013, in stampa.
- CASTELLS M., *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell, 1996.
- DIAMANTI I., *Mappe dell’Italia politica: bianco, rosso, verde, azzurro... e tricolore*, nuova ed., Bologna, Il Mulino, 2009.
- Mooney P., Corcoran P., Ciepluch B., “The potential for using volunteered geographic information in pervasive health computing applications.” *Journal of Ambient Intelligence and Humanized Computing*, versione on-line, Luglio 2012, pp.1-15.

- MORGAN K., 2004, "The exaggerated death of geography: learning, proximity and territorial innovation systems", *Journal of Economic Geography*, 4, 2004, pp. 3–21.
- Schade S., Diaz L., Ostermann F., Spinsanti L., Luraschi G., Cox S., Nuñez M., Longueville B., "Citizen-based Sensing of Crisis Events: Sensor Web Enablement for Volunteered Geographic Information", *Applied Geomatics*, versione on-line, Luglio 2011, pp.1-16.
- MILGRAM S., "The small world problem", *Psychology Today*, 2, 1967, n. 1, pp. 60–67.
- TINACCI MOSSELLO M., "Identità Territoriale, Partecipazione e Rappresentanza Politica", *Quaderni Dell'Osservatorio Elettorale*, Giunta Regionale Toscana, 2006, n. 55, pp. 255-265.
- Tobler W., "A computer movie simulating urban growth in the Detroit region", *Economic geography*, 46, 1970, n. 2, pp. 234-240.
- TORRE A., GILLY J. P., "On the analytical dimension of proximity dynamics", *Regional Studies*, 34, 1999, n. 2, pp. 169–180.
- TRIGILIA C., (1981), "Le subculture politiche territoriali", *Quaderno n. 16*, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano.
- URRY J., *Mobility and Proximity*, *Sociology*, 36, 2002, n. 2, pp. 255-274.
- WELP Y., WHEATLEY J., *The effect of ICT's and new media on Political Party Systems: more democracy or more populism*, Paper presentato alla Conferenza generale dell'ECPR tenutasi a Postdam tra il 10 ed il 12 settembre 2009, pp.1-28.

Claudio Calvino, Università degli studi di Roma "La Sapienza"

Antonello Romano, Università degli studi di Siena

Michela Teobaldi, Università degli studi di Siena

RIASSUNTO. - L'innovazione in ambito tecnologico influenza i processi di formazione e diffusione delle idee e delle percezioni trascendendo lo spazio geografico e dando vita, attraverso il virtuale, a processi e dinamiche in grado di portare alla luce nuove forme di prossimità. Social media come Twitter permettono agli utenti di generare e condividere informazioni raccogliendosi intorno a comunità di sentimento sempre meno definite territorialmente. Ciononostante, questi nuovi fenomeni continuano ad essere legati alla

realtà ed ai suoi luoghi. In questo contesto, il contributo si pone tre obiettivi: comprendere il ruolo di Twitter come lente attraverso la quale analizzare le tendenze dell'opinione politica; Il peso delle concentrazioni urbane nella definizione delle dinamiche che influenzano il ricorso all'uso di strumenti legati al Web 2.0; ed infine il ruolo della prossimità, e di quale prossimità, nella costruzione dell'opinione politica.

SUMMARY. - Innovation technology influences the processes of formation and diffusion of ideas and perceptions, transcending the geographical space. Evolutions in this field give life, through the virtual, to processes and dynamics that can bring to light new forms of proximity. Social media like Twitter allow users to generate and to share information, gathering around community of sentiment, poorly defined territorially. However, these new phenomena continue to be tied to reality and its places. In this context, the contribution aims to understand the role of Twitter as a lens through which to analyze the trends in political weight, to understand the importance of urban areas into dynamics that affect the use of tools associated with Web 2.0, and finally to understand the role of proximity in the construction of political opinion.

PROSSIMITÀ, REGIONALIZZAZIONI ISTITUZIONALI E CONFINI:
POLITICHE DELLA SCALA ALLE FRONTIERE ESTERNE
DELL'UNIONE EUROPEA

1. INTRODUZIONE. – A seguito dello storico allargamento del 2004 l'Unione europea (UE) ha avviato una politica ambiziosa nei confronti dei paesi più 'prossimi' non candidati all'adesione. La "Politica europea di vicinato", o "Politica di prossimità", è stata definitivamente avviata nel 2007. Il tentativo dichiarato è superare una distinzione netta tra politica interna e esterna offrendo, anche a Paesi di cui non viene prevista l'adesione, vantaggi e opportunità finora riservati ai membri dell'Unione, con l'obiettivo esplicito di creare una zona di prosperità e di "buon vicinato" ai confini esterni dell'UE.

La definizione della Politica di vicinato implica una rivoluzione delle politiche di assistenza esterna dell'UE, che nei periodi di programmazione precedenti prevedevano un'articolazione per aree territoriali. La Politica di vicinato supera questa prospettiva nella convinzione che la capacità dell'UE di garantire ai suoi cittadini sicurezza, stabilità e sviluppo sostenibile non sia dissociabile dalla volontà di intensificare le relazioni con i Paesi limitrofi.

Questo contributo si concentra sugli aspetti di maggiore interesse geografico della Politica di vicinato, proponendo in particolare una riflessione sui diversi processi di regionalizzazione istituzionale che si sono attivati alle frontiere esterne dell'UE. L'osservazione di tali processi offre interessanti chiavi di lettura per un'analisi critica delle relazioni tra UE e paesi vicini, del ruolo del territorio nell'evoluzione delle politiche UE e del processo di (ri)costruzione delle frontiere esterne europee, nella loro dimensione materiale e simbolica.

2. PROCESSI DI REGIONALIZZAZIONE ALLE FRONTIERE ESTERNE DELL'UNIONE EUROPEA. – A partire dal 2007, nel quadro della Politica di vicinato, si sono avviati diversi processi di regionalizzazione istituzionale, con il coinvolgimento di diversi soggetti e a diverse scale.

In primo luogo la stessa Politica, per sua natura, implica un processo di regionalizzazione. Si crea infatti una categoria geografica, quella del vicinato europeo, che include tutti i paesi destinatari della politica pur nelle profonde differenze che li caratterizzano (Aliboni, 2005; Dimitrovova, 2010). In questo senso, i paesi del vicinato divengono l'ultimo anello di quei cerchi concentrici che sono stati usati come efficace metafora per descrivere una UE a diversi livelli di integrazione, sia all'interno sia all'esterno dei suoi confini (Moisio, 2007; Zielonka, 2006): all'interno, tramite la definizione della Eurozona o l'adesione al trattato di Schengen; all'esterno, tramite la differenziazione tra paesi con prospettive di adesione (a medio o lungo termine) e paesi per il momento esclusi da tali prospettive ma con i quali l'UE tenta comunque di stabilire relazioni privilegiate in virtù proprio della prossimità geografica.

Parallelamente, nel corso degli ultimi anni, l'UE ha definito o rafforzato specifiche "strategie regionali" che completano la Politica di vicinato attraverso la definizione di quattro 'Mesoregioni' alle frontiere esterne dell'UE (Figura 1). Nel 2006, l'UE ha rilanciato la *Northern Dimension*, istituita nel 1999 per offrire un quadro di riferimento alle relazioni tra l'UE e i suoi vicini settentrionali (Russia, Norvegia, Islanda); nel 2007 è stata istituita la *Black Sea Synergy*, come strategia di concertazione e sviluppo per i Paesi che si affacciano sul Mar Nero; nel 2008, prendendo a modello l'esperienza della *Northern Dimension*, è stata istituita la *Eastern Partnership* per gestire le relazioni con i vicini orientali (Armenia, Azerbaijan, Georgia, Ucraina, Moldova e Bielorussia) e, nello stesso anno, è stato rilanciato il partenariato Euro-Mediterraneo (originariamente istituito nel 1995) attraverso la definizione dell'Unione per il Mediterraneo. Le strategie regionali rappresentano spazi di dialogo inter-istituzionale tra l'intera UE e i Paesi terzi, anche se nella loro concreta attuazione alcuni paesi UE giocano un ruolo centrale in virtù della prossimità geografica.

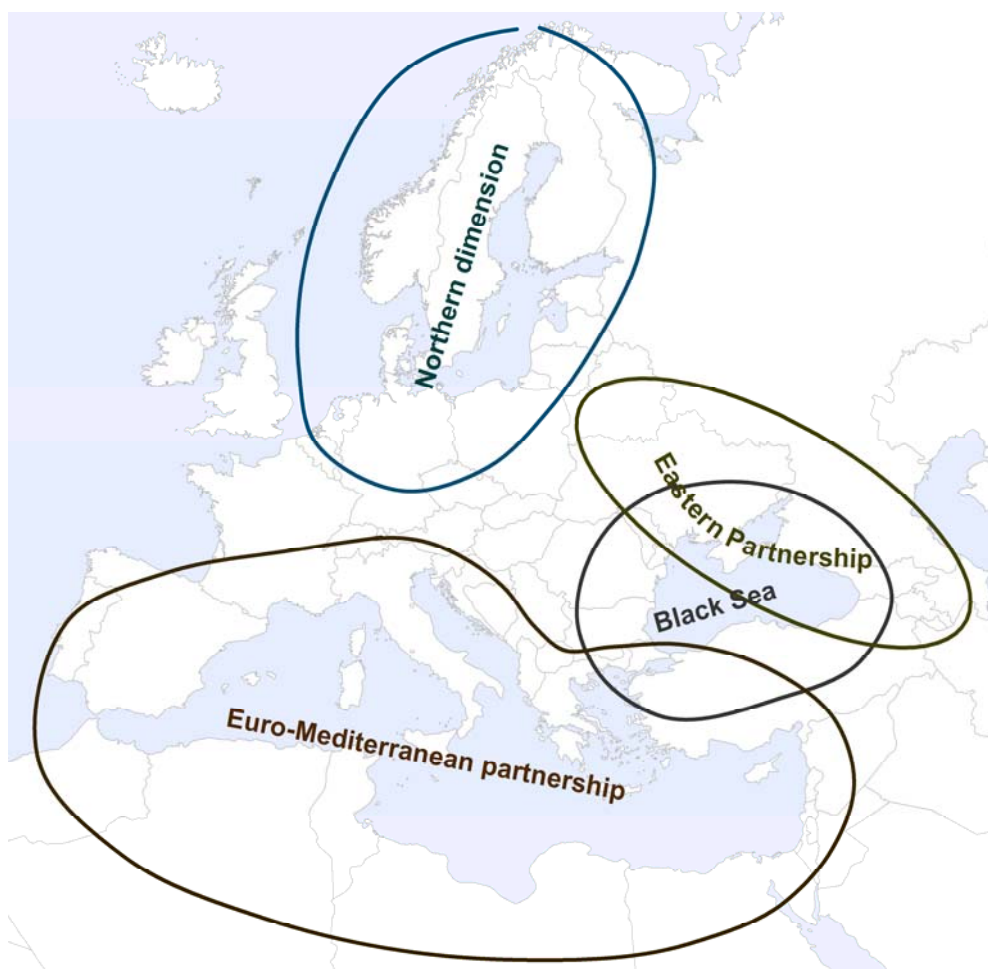


Fig. 1 – Strategie (meso)regionali promosse dall’Unione Europea.

Fonte: elaborazione propria

Un ulteriore processo di regionalizzazione è in corso a partire dal 2009, quando è stata istituita la prima “Macroregione” europea nell’area del Baltico. Le Macroregioni (o, più esattamente, le strategie macroregionali) sono aree che includono territori appartenenti a diversi paesi che siano o meno appartenenti all’UE, caratterizzati da elementi comuni o chiamati ad affrontare sfide comuni, e che gestiscono tali sfide elaborando strategie finalizzate a migliorare il coordinamento tra politiche a diversi livelli, con il coinvolgimento di governi centrali e autorità locali, e ad armonizzare i fondi disponibili (Stocchiero, 2010). Due Macroregioni sono già operative (Macroregione baltica e Macroregione Danubiana), mentre la Macroregione Adriatico-Ionica è in fase di costituzione.

A scala locale ulteriori processi di regionalizzazione sono in atto alle frontiere esterne dell’UE, dal momento che l’opportunità di avviare iniziative di cooperazione

transfrontaliera (CBC), inizialmente attive solo all'interno dell'UE, è stata estesa anche ai paesi vicini. I tredici programmi di cooperazione transfrontaliera approvati nell'ambito della Politica di vicinato includono tre aree di cooperazione a scala di bacino (Baltico, Mar Nero e Mediterraneo), e dieci programmi di cooperazione transfrontaliera vera e propria (Figura 2).

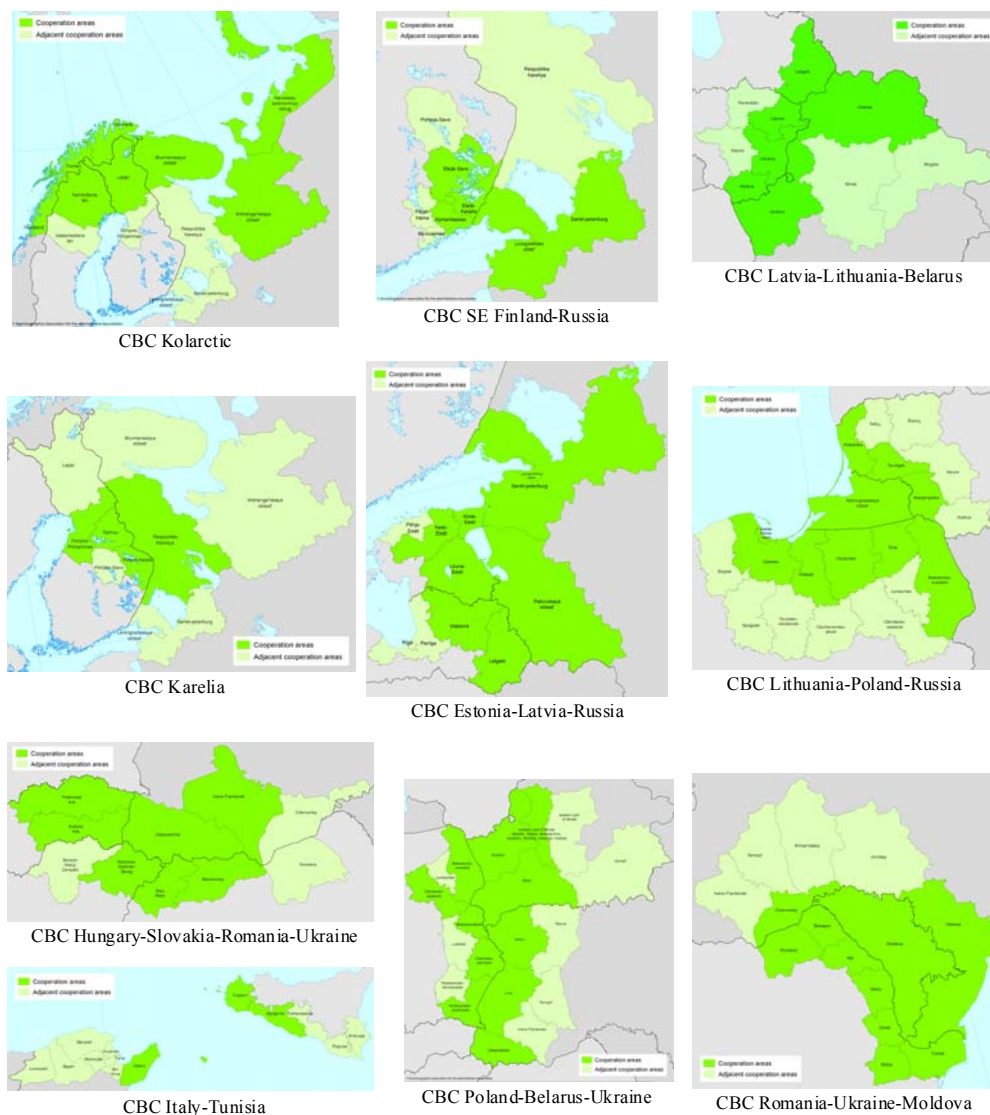


Fig. 2 – Iniziative di cooperazione transfrontaliera territoriale o marittima con i paesi del vicinato europeo

Fonte: elaborazione propria su dati Commissione Europea

Parallelamente, nel corso degli ultimi anni, iniziative di cooperazione transfrontaliera si sono sviluppate anche ‘spontaneamente’, al di fuori dell’ambito delle

politiche UE, attraverso l'istituzione di Euroregioni, soprattutto lungo la frontiera orientale dell'UE. Le Euroregioni sono istituzioni transfrontaliere che nascono dall'accordo tra autorità locali e regionali con l'obiettivo di gestire congiuntamente attività di cooperazione transfrontaliera e di avviare traiettorie di sviluppo sostenibile. Sebbene le prime Euroregioni risalgano alla seconda metà degli anni '50 questa forma di cooperazione si è sviluppata enormemente a partire dalla firma della "Convenzione quadro europea sulla cooperazione transfrontaliera" nel 1980 e, a partire dagli anni '90, grazie al sostegno dell'UE (Perkmann, 2007; Popescu 2008) .

3. – MOTIVAZIONI E IMPLICAZIONI: *RESCALING* E *REBORDERING* ALLE FRONTIERE ESTERNE DELL'UNIONE. I diversi processi di regionalizzazione istituzionale alle frontiere esterne dell'Unione trovano un comune denominatore nell'elemento della prossimità geografica: è questa infatti a rappresentare il criterio base di tutte le strategie messe in atto.

Ma qual è la funzione di questa proliferazione di regionalizzazioni istituzionali come strumento di attuazione della Politica europea di vicinato e anche al di là di questa? Questa effervescenza regionalizzante serve, innanzitutto, a dare voce all'eterogeneità dell'area del vicinato, che è in realtà troppo vasta e diversificata per essere oggetto di una strategia unitaria. Serve inoltre a fornire una cornice istituzionale e in qualche modo 'europea' alla geometria variabile delle forme di proiezione esterna dei paesi e delle regioni UE, per evitare che queste si riducano a semplici e tradizionali relazioni bilaterali tra singoli paesi (o regioni).

Si tratta quindi di una 'politica della scala' che si esprime attraverso processi di *rescaling* e di *rebordering*: l'instaurazione di rapporti a geometria variabile tra scale locali, nazionali e sovranazionali di regolazione delle relazioni internazionali, che implicano anche tensioni tra processi di decentramento e di ri-nazionalizzazione, con la definizione di nuovi contenitori regionali che enfatizzano forme di appartenenza e di prossimità o che, allo stesso tempo, si basano su forme di esclusione, di differenziazione e di *othering*.

Attraverso i processi di regionalizzazione si realizza un processo di *rescaling* perché la configurazione "policentrica, multi scalare e non isomorfa" (Brenner, 2004, p. 4) dello spazio politico propria del modello di *governance* multilivello dell'UE viene

‘esportata’ anche al di là dei confini dell’Unione, attraverso l’adozione di meccanismi di cooperazione a varie scale già sperimentati nel quadro dei processi di integrazione interna.

I processi di regionalizzazione in corso determinano inoltre un processo di *rebordering* perché proiettano l’immagine di una Europa aperta che dialoga con il proprio vicinato, a diverse scale, e definisce contenitori e strategie di sviluppo trans-europee. L’immaginario aperto e trans-europeo proposto nei casi analizzati contrasta espressamente con quello tipico di altri ambiti di policy dell’UE, primo fra tutti quello relativo alla gestione delle migrazioni. L’immaginario geografico prevalente è, in questo secondo caso, quello di una “Fortezza Europa” chiusa e impermeabile. In realtà i due immaginari convivono all’interno della Politica di vicinato, evidenziando una contraddizione tra il tentativo di promuovere relazioni cooperative privilegiate con i paesi terzi e l’enfasi su temi quali la sicurezza e il contrasto all’immigrazione illegale (Celata e Coletti, 2012; Zaiotti, 2007; Lynch, 2005, Bialasiewicz *et al.*, 2009, Boeteldje e Van Houtum, 2011).

4. OMOLOGAZIONE E DIFFERENZIAZIONE, *POLICY TRANSFER* E APPROPRIAZIONE LOCALE: UN’AGENDA PER LA RICERCA. - L’analisi presentata nelle pagine precedenti offre alcuni spunti di riflessione per poter analizzare criticamente le strategie di cooperazione messe in campo dall’UE ai suoi confini esterni. I processi di regionalizzazione descritti implicano strategie di *rescaling* e di *rebordering* che sono destinate ad incidere sulle relazioni tra l’UE e i Paesi del vicinato e sulla stessa strutturazione dello spazio geopolitico e geoeconomico europeo ed extra-europeo.

Un tema chiave per analizzare i processi in corso è a nostro avviso quello dell’equilibrio tra i processi di omologazione e di *policy transfer* che si realizzano nell’ambito delle iniziative descritte, da una parte, e le forme di ‘appropriazione locale’ e di differenziazione che risultano nell’attuazione concreta di tali iniziative. Iniziative di cooperazione simili, a diverse scale, vengono adottate e diffuse lungo tutte le frontiere esterne dell’Unione con meccanismi analoghi. La loro attuazione tuttavia dà luogo a numerose differenziazioni. Diversi autori hanno quindi analizzato criticamente le diverse geo-strategie dell’UE nei confronti dei diversi vicini (Browning e Jenniemi,

2008) in termini di coesistenza di diverse politiche all'interno di uno stesso contenitore (Emerson, 2011).

Uno stesso modello che risulta efficiente e funzionale in un'area non lo è altrettanto in altre aree in cui viene applicato, e i processi di *rescaling* e *rebordering* che ne discendono assumono forme diverse nei differenti contesti. La generica contraddizione tra 'sicurezza' e 'cooperazione' menzionata nel precedente paragrafo come intrinseca all'impianto della Politica di vicinato, per esempio, si declina nei singoli luoghi con una prevalenza dell'uno o dell'altra dimensione a seconda delle condizioni specifiche, nonché delle percezioni e degli interessi strategici degli attori coinvolti.

Numerosi esempi possono essere fatti. In generale, l'area Nord dell'UE ha rappresentato in questi anni uno straordinario laboratorio per esperienze di cooperazione a diverse scale; l'applicazione di questi stessi modelli in contesti diversi non ha però determinato risultati analoghi. A livello meso-regionale, per esempio, se la *Northern Dimension* rappresenta un importante contenitore per le relazioni politiche con la Russia (anche nelle loro recenti evoluzioni) non può dirsi lo stesso per la *Eastern Partnership*, costituita apparentemente proprio sul modello dell'esperienza nell'Europa del Nord, ma portatrice di un processo di *othering* sia nelle sue narrative sia nei suoi concreti meccanismi di funzionamento (Browning e Joenniemi, 2003). Il partenariato Euro-Mediterraneo, e più recentemente l'Unione per il Mediterraneo, scontano vincoli legati alle caratteristiche proprie dell'area (a cominciare dal conflitto Israelo-Palestinese), rese ulteriormente complesse negli ultimi anni dall'ondata della "primavera araba" che ha lasciato una situazione ancora indefinita e fragile sotto il profilo politico e amministrativo. L'area del Mar Nero infine rappresenta per l'UE una sfida per la sicurezza in un duplice senso: da un lato la posizione dell'area la rende un "security asset" (Ciută, 2008, p. 125), fondamentale per la sicurezza energetica e come ponte per il Medio Oriente e l'Asia; dall'altro lato i conflitti e il crimine transnazionale organizzato la rendono un "security problem" (*Ibidem*, p. 126) da gestire con cura. In questa situazione, è difficile immaginare che la *Black Sea Synergy* possa rappresentare una piattaforma efficace di cooperazione.

A livello macro-regionale, l'esperienza di successo sperimentata nell'area Baltica, con un'attiva partecipazione delle autorità locali e regionali, non sembra riscontrare condizioni altrettanto proficue nel caso ad esempio della macroregione adriatico-ionica,

fortemente sostenuta dal Governo e dalle Regioni italiane ma poco conosciuta e valorizzata a livello locale nei paesi balcanici.

Infine, in materia di cooperazione transfrontaliera esempi funzionanti come quelli della regione Karelia (Fritsh, 2009) non trovano corrispondenti nei territori dell'Est Europa, dove una forte enfasi sul tema della sicurezza e la debolezza istituzionale delle autorità locali e regionali compromette le prospettive di cooperazione. Nel caso del Mediterraneo la presenza di un confine marittimo rende ancora più complessa l'applicabilità del modello europeo di cooperazione transfrontaliera. L'approccio strategico adottato tenta di rafforzare i flussi considerati 'positivi', come il commercio di prodotti industriali, e limitare quelli considerati 'negativi', come l'immigrazione illegale. La cooperazione in area mediterranea si scontra inoltre con le distanze fisiche e psicologiche e, come nel caso dell'Europa orientale, con le scarse capacità istituzionali delle autorità locali e regionali dei territori coinvolti, che si configurano come 'target' più che veri e propri 'partner' nei progetti di cooperazione (Celata e Coletti, 2012).

Quelle presentate in queste pagine sono considerazioni di natura preliminare, che necessitano di ulteriori analisi e approfondimenti. In questo quadro il binomio *policy transfer*/appropriazione locale offre a nostro avviso una chiave di lettura essenziale per intraprendere analisi più approfondite.

BIBLIOGRAFIA

- ALIBONI R., “The Geopolitical Implications of the European Neighbourhood Policy”, *European Foreign Affairs Review* 10, 2005, pp. 1-16.
- BIALASIEWICZ L. *et al.*, “Interventions in the new political geographies of the European ‘neighborhood’”, *Political Geography* 28, 2009, pp. 79–89.
- BOETELDJE F., VAN HOUTUM H., “The Adverse Speech Geo-Politics of the European Union Towards its Neighbours”, *Geopolitics* 16 (1), 2011, pp. 121-145.
- BROWNING C., JOENNIEMI P., “The European Union’s two dimensions: the eastern and the northern”, *Security Dialogue* 34 (4), 2003, pp. 463-478.
- BROWNING, C., JOENNIEMI, P., “Geostrategies of the European Neighbourhood Policy”, *European Journal of International Relations*, 14(3), 2008, pp. 519-551.
- BRENNER N., *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.
- CELATA F., COLETTI R., “Soft, mobile or networked? Cross-border cooperation and the topology of the European Union external frontier”, *Euborderregions Working Papers Serie I*, 2, 2012.
- CIUȚĂ F., “Region? Why Region? Security, Hermeneutics, and the Making of the Black Sea Region”, *Geopolitics* 13 (1), 2008, pp. 120-147
- DIMITROVOVA B., “Cultural Bordering and Re-Bordering in the EU's Neighbourhood: Members, Strangers or Neighbours?” *Journal of Contemporary European Studies* 18 (4), 2010, pp. 463-481.
- EMERSON, M., “Just Good Friends? The European Union's Multiple Neighbourhood Policies”, *The International Spectator* 46 (4), 2011, pp. 45-62.
- LYNCH D., “The Security Dimension of the European Neighbourhood Policy”. *The International Spectator* 1, 2005, pp. 33-43.
- MOISIO S., “Redrawing the Map of Europe: Spatial Formation of the EU’s Eastern Dimension”, *Geography Compass* 1 (1), 2007, pp. 82-102.
- PERKMANN M., “Construction of new territorial scales: a framework and case study of the EUREGIO cross-border region”, *Regional Studies*, 41 (2), 2007, pp. 253-266
- POPESCU G., “The conflicting logics of cross border reterritorialization: Geopolitics of Euroregions in Eastern Europe”, *Political Geography* 27, 2008, pp. 418-438
- STOCCHIERO A., *Macro-regions of Europe: Old Wine in a New Bottle?* Working Paper CeSPI 65, 2010.

ZAIOTTI R., “Of Friends and Fences: Europe’s Neighbourhood Policy and the ‘Gated Community Syndrome’”, *Journal of European Integration* 29 (2), 2007, pp. 143-162.

ZIELONKA J., *Europe as Empire: the Nature of the Enlarged European Union*. Oxford, Oxford University Press, 2006.

Roma, Dipartimento MEMOTEF, Università La Sapienza; raffaella.coletti@uniroma1.it,
filippo.celata@uniroma1.it

Si ringrazia il sostegno finanziario del Settimo Programma Quadro dell’Unione Europea, progetto “EUBORDERREGIONS. European Regions, EU External Borders and the Immediate Neighbours. Analysing Regional Development Options through Policies and Practices of Cross-Border Cooperation”, Grant Agreement n. 266920. La responsabilità di quanto scritto è esclusivamente degli autori.

RIASSUNTO – A partire dal 2007 le politiche di assistenza esterna dell’Unione Europea hanno subito una ‘svolta territoriale’. I paesi più ‘prossimi’ non candidati all’adesione sono stati inclusi nel cosiddetto ‘vicinato’, nell’ambito di una strategia che è stata definita dei ‘cerchi concentrici’: un percorso di progressiva integrazione con l’UE, senza prospettive di allargamento. In questo ambito si sono sperimentate diverse forme di ‘regionalizzazione istituzionale’ a cavallo dei confini esterni dell’UE, e a diverse scale: regioni transfrontaliere, macroregioni, strategie (meso)regionali o ‘di bacino’. L’obiettivo del paper è riflettere sul modo in cui il riferimento a particolari rappresentazioni geografiche influisce sulla strutturazione di uno spazio politico trans-nazionale e multi-livello e sui contenuti delle diverse strategie regionali, con un approfondimento particolare sul tema del *policy transfer*.

SUMMARY. – Since 2007, European development and external assistance policies went through a “territorial turn”. The closest non-candidate Countries were included in the so-called European Neighbourhood, within a strategy that has been called of the “concentric circles”: a process of gradual integration in the EU with no prospect of enlargement. In this framework, several initiatives of “institutional

regionalization” have taken place at the European external borders, at different scales: Cross-border regions, Macroregions, Mesoregions. The aim of the paper is to reflect on the way in which particular geographical representations affect the definition of a trans-national and multi-level political space, and the contents of the various regional strategies, with a specific focus on the mechanism of *policy transfer*.

STEFANO DE RUBERTIS, ENRICO CIAVOLINO, PIERFRANCESCO FIGHERA,
MARILENA LABIANCA *

SVILUPPO TERRITORIALE, COOPERAZIONE INTERCOMUNALE, PROSSIMITÀ. IL CASO DELLA PUGLIA

1. PROSSIMITÀ E COOPERAZIONE INTERCOMUNALE. – L'idea di prossimità sembra sottintendere l'adozione di un concetto di spazio contenitore tipicamente moderno che ripropone la distinzione perrousiana tra spazio geonomico e spazio geografico. La prossimità geografica è descritta come mera prossimità fisica, priva di implicite qualità relazionali, come se questa potesse prescindere dalle caratteristiche culturali e psico-sociali dell'osservatore e, in definitiva, dal rapporto di quest'ultimo con la porzione di spazio (o realtà) osservata. Nonostante spazio e relazioni siano ridotti a due insiemi distinti, ogni attore è considerato radicato in un sistema di relazioni sociali (*à la Granovetter*) che condizionano i suoi rapporti locali e non locali (cfr. Zimmermann, 2008; Boschma, 2005; Torre e Rallet, 2005), restituendo interessanti spunti per l'interpretazione del ruolo della prossimità nei processi territoriali.

La prossimità fisica può agevolare le relazioni tra attori, anche istituzionalmente non vicini, ma, da sola non è in grado di attivare processi di sviluppo locale, senza che si realizzi anche una prossimità organizzata (Filippi e Torre, 2003). L'operare congiunto di effetti di prossimità fisica e organizzata caratterizza un territorio, ne definisce confini, risorse, appartenenze (Zimmermann, 2008) e contribuisce a disegnarne i modelli di governance (Bertrand e Moquay, 2004, pp. 78-82). Utili sollecitazioni possono giungere da interventi pubblici che propongono progetti collettivi (Filippi e Torre, 2003): le iniziative di cooperazione intercomunale (tanto frequenti nella programmazione integrata) e di coordinamento tra molteplicità di attori politici, economici e sociali sono

* La ricerca è svolta nell'ambito del PRIN 2009 “Nuove forme di governance locale come strumento di sviluppo strategico del territorio. Una ricerca comparata in sette regioni europee”. Sono da attribuire a Stefano De Rubertis i paragrafi 1 e 3, a Pierfrancesco Fighera i paragrafi 2 e 4. Le conclusioni sono comuni a tutti gli autori.

facilitate solitamente da effetti di prossimità fisica e possono generare nuove significative prossimità organizzate (*ibid.*, 2004).

2. MULTISCALARITÀ DELLE RETI DI COOPERAZIONE PER LO SVILUPPO. - Le reti istituzionali operano principalmente attraverso forme di cooperazione che interessano due ambiti d'intervento pubblico. Il primo concerne la pianificazione di settore e la gestione di servizi e funzioni in forma associata. In questo caso gli attori operano alla medesima scala o nel medesimo settore. Il secondo riguarda le attività di programmazione a sostegno dello sviluppo territoriale (Pichierri, 2005; Salone, 2010). Si tratta di esperienze che, oltre a fondarsi su forme di collaborazione fra organizzazioni operanti alla medesima scala, si inseriscono in contesti di *policy* multilivello, richiedono approcci inter-settoriali e forme di collaborazione fra soggetti pubblici e privati (Messina, 2005; Donolo, 2005). In questo caso le coalizioni risultano meno stabili e le pratiche, in particolare nel Mezzogiorno, si inseriscono principalmente nel contesto delle politiche europee per lo sviluppo regionale e rurale.

Diverse analisi sono state condotte nel tentativo di comprendere l'efficacia delle politiche (Barca, 2006; Viesti, 2009) e degli strumenti (Cersosimo e Wolleb, 2006) ma raramente ci si è interrogati sulle modalità di selezione degli obiettivi e sull'effettivo contributo di queste pratiche alla sostenibilità del modello di sviluppo. In tale prospettiva, l'osservazione delle esperienze di cooperazione non potrà prescindere da approfondimenti che, oltre ad interessare gli obiettivi delle *policy*, le modalità di rappresentazione e selezione delle domande sociali, si interrogano sulle logiche di istituzionalizzazione di tali innovazioni (La Spina, 2007; Fighera, 2009; Lanzalaco, 2009).

La ricerca in corso, oltre a ricostruire una mappa delle principali reti che in Puglia operano a livello locale, evidenzia le relazioni tra queste esperienze. Prendendo le mosse dalla progettazione in atto, l'analisi mira a verificare la capacità di sedimentarsi dei contenuti e delle pratiche generando ulteriore progettualità o consolidando coalizioni territoriali. Il tentativo sarà quello di evidenziare complementarità, sinergie e conflitti tra le esperienze pregresse e quelle in corso, fra reti istituzionali che simultaneamente operano in ambiti spesso distinti dal punto di vista tematico ma non territoriale: è il caso

delle Unioni dei comuni, dei GAL, dei Piani strategici di area vasta (PSAV) e dei distretti produttivi in Puglia.

3. COOPERAZIONE INTERCOMUNALE IN PUGLIA. - Per una prima analisi della sovrapposizione di progetti di cooperazione per lo sviluppo in Puglia, si è confrontata la composizione dei partenariati nel succedersi dei principali programmi, dai patti territoriali a oggi. I tavoli negoziali formati in base a criteri di contiguità (cioè tra aree limitrofe) assecondano la necessità di fornire servizi e infrastrutture comuni e traggono giovamento dalla relativa uniformità di percorsi e progetti che la prossimità ha nel tempo realizzato. Tuttavia, il susseguirsi di programmi e tavoli di concertazione compone e ricompone coalizioni territoriali, costringendo i municipi a moltiplicare le proprie "appartenenze" e accrescendo il rischio di registrare comportamenti contraddittori e risultati fallimentari.

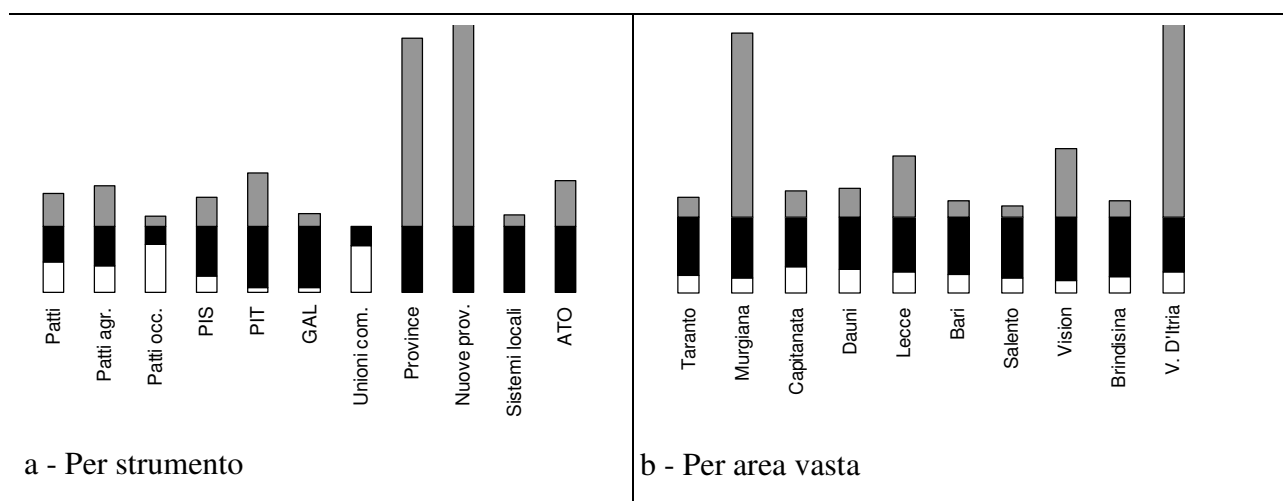
Nell'attuale periodo di programmazione, le più rilevanti forme di cooperazione intercomunale sono le Aree vaste, costitutesi per impulso regionale, e i Gruppi di azione locale (Gal) attivati dall'iniziativa Leader. Il programma di sviluppo di più ampio respiro è quello di area vasta, rispetto al quale tentiamo di misurare la coerenza dei progetti che a vario titolo vi si sovrappongono, coinvolgendo in tutto o in parte i comuni che la compongono. Nella Figura 1, è posta in evidenza l'elevata corrispondenza degli accordi che coinvolgono PIT, GAL e Sistemi locali. Si colgono continuità nel tempo, come il relativamente stabile assetto partenariale nel passaggio dai PIT alle aree vaste e una spontanea ricerca di coerenza nello spazio, evidenziata dalla tendenza delle aree vaste a includere quasi per intero una o più aree Leader. Quest'ultima corrispondenza (aree vaste/Gal) sembrerebbe rivelare l'attivazione di forme di prossimità organizzativo-strategica che interessano gli obiettivi e gli attori. D'interesse risulta anche la corrispondenza tra aree vaste e sistemi locali del lavoro: all'auto-contenimento dei flussi pendolari sembra corrispondere un auto-contenimento delle relazioni di cooperazione intercomunale. Evidentemente effetti di prossimità contribuiscono continuamente a disegnare e ridisegnare, senza soluzione di continuità, lo spazio locale.

Le aree in bianco indicano i comuni che appartengono alla sola area vasta, quelle in nero i comuni appartenenti all'area vasta e ad altro sodalizio considerato, le aree in

grigio i comuni che non fanno parte dell'area vasta ma che aderiscono a sodalizi con comuni dell'area vasta.

Fonte: ns. elaborazione su dati Regione Puglia, ANCI, Rete rurale, Comuni capofila.

Fig. 1 – Il partenariato negli strumenti di cooperazione intercomunale in Puglia.



4. CONTINUITÀ E DISCONTINUITÀ TRA STRUMENTI DI COOPERAZIONE. – Degli effetti di prossimità portano traccia la continuità e le discontinuità ravvisabili fra i diversi strumenti di cooperazione, dal punto di vista delle strategie, dell'ambito territoriale e del sistema organizzativo e istituzionale di riferimento. Dal punto di vista territoriale le aree vaste, pur mantenendo un ambito sub-regionale e sub-provinciale, raramente finiscono per coincidere esattamente con le pregresse esperienze di programmazione territoriale (1). Anche gli elementi di continuità rispetto agli obiettivi risultano rari. Nei casi in cui l'indirizzo strategico risulta più evidente si intravedono anche veri e propri rivolgimenti rispetto alle precedenti esperienze. In altri, l'eterogeneità degli interventi previsti rende poco significative le continuità rilevate. Discontinuità si rileva anche in relazione all'aspetto organizzativo: le strutture operanti a livello locale e regionale raramente sono state mantenute o coinvolte nelle nuove progettazioni.

Un discorso in parte differente interessa il rapporto fra le esperienze di pianificazione strategica di area vasta e altri strumenti per lo sviluppo territoriale come i GAL o i

(1) Solo in un caso l'area vasta interessa territori di diverse province mentre tutte le province contengono almeno due aree vaste.

distretti produttivi. Tra loro simili per assetti organizzativi, queste esperienze presentano diversi elementi di continuità con le esperienze pregresse.

In questo caso, per rintracciare relazioni di “prossimità”, occorre focalizzarsi maggiormente sugli aspetti strategici e sul ruolo degli attori che non sugli aspetti organizzativi o territoriali. La continuità territoriale non sembra poter rappresentare una variabile significativa se non nel caso dei due distretti agroalimentari per i quali alla volontà regionale di avere un solo interlocutore per settore, accorpendo istanze territoriali e coordinando attori di aree sub-regionali attorno a tematiche e idee progettuali, sembrano contrapporsi solide coalizioni territoriali con rilevanti capacità negoziali.

In alcuni casi si osservano anche profonde discontinuità, in altri prevalgono invece gli elementi di continuità. Gli avvicendamenti politici intervenuti a livello regionale e locale spiegano solo alcune di queste dinamiche. In alcuni contesti, differenti per caratteristiche del modello di sviluppo e per dinamiche politiche, economiche e sociali, si sono sedimentate pratiche e coalizioni in grado di modificare non solo le politiche ma anche gli assetti organizzativi e istituzionali a livello locale e regionale: è il caso del Nord Barese, del Foggiano e di alcune aree del Salento. Per verificare la sostenibilità delle esperienze occorrerà comprendere se e in che misura le continuità o discontinuità siano frutto di una pigrizia istituzionale, di atteggiamenti opportunistici delle coalizioni di attori o quanto invece derivino da una rielaborazione delle esperienze pregresse, determinando un riposizionamento dei territori e delle reti istituzionali a seguito di dinamiche di natura politica, sociale, economica e ambientale.

5. CONSIDERAZIONI FINALI. – Effetti di prossimità fisica e organizzata possono contribuire utilmente a illustrare i processi di formazione delle coalizioni territoriali e di costruzione dei progetti di sviluppo che esse perseguono. I criteri di formazione dei partenariati intercomunali sono causa ed effetto di prossimità e comportano l'operare di meccanismi d'inclusione e di esclusione, spesso solo impliciti e raramente codificati e condivisi attraverso un impegno sistematico nei processi di partecipazione. Pertanto, risulta cruciale il ruolo dell'attore pubblico che si presenta sotto la duplice veste di garante delle regole e soggetto "regolamentato" (Billaudot, 2001). Le reti di attori che ne scaturiscono consolidano fenomeni di prossimità cognitiva, sociale, organizzativa,

istituzionale (Boschma, 2005), in una parola, geografica e costituiscono la struttura portante delle forme di cooperazione intercomunale finalizzate alla realizzazione di progetti di sviluppo del territorio.

In Puglia, gli obiettivi della pianificazione strategica hanno uno spettro molto ampio, abbracciando di fatto tutti i temi solitamente associati allo sviluppo del territorio. Tutti gli altri strumenti di cooperazione intercomunale che abbiamo esaminato presentano un carattere di relativa parzialità tematica o operativa e, almeno nelle iniziali intenzioni del policy maker, dovrebbero trovare coordinamento e coerenza proprio nei piani strategici. E' evidente che i vari progetti, essendo costruiti in momenti diversi da soggetti diversi e per risolvere problemi anche molto specifici, presentano caratteristiche e obiettivi non sempre tra loro coerenti. Inoltre, anche per effetto di queste particolarità, la composizione delle coalizioni territoriali può cambiare anche sensibilmente da un progetto all'altro, creando sovrapposizioni, sinergie e conflitti.

La ricerca di continuità o discontinuità non conduce a interpretazioni univoche, soprattutto in un contesto, come quello pugliese, caratterizzato da un forte e crescente ruolo del governo regionale nell'impulso e nel coordinamento di tali esperienze. In generale, non si rilevano originali rielaborazioni delle strategie o dei paradigmi di riferimento, ma gli attori locali, dimostrando una più matura disponibilità a cooperare, tendono a trasformare sempre più spesso in prossimità organizzata le opportunità offerte dalla semplice vicinanza fisica.

BIBLIOGRAFIA

- BARCA F., "Istituzioni e sviluppo: lezioni dal caso italiano", *Stato e Mercato*, 1, 2006, pp. 3-14.
- BERTRAND N., MOQUAY P., "La gouvernance locale, un retour à la proximité", *Economie rurale*, 280, 2004, pp. 77-95.
- BILLAUDOT B., *Régulation et croissance. Une macroéconomie historique et institutionnelle*, Parigi, L'Harmattan, 2001.
- BOSCHMA R. A., "Proximity and innovation: a critical assessment", *Regional Studies*, 39, 2005, n.1, pp. 61-74.

- CERSOSIMO D., WOLLEB G., *Economie dal basso. Un itinerario nell'Italia locale*, Roma, Donzelli, 2006.
- DONOLO C., "Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazioni su una nuova generazione di politiche", *Stato e Mercato*, 73, 2005, pp. 33-65.
- FIGHERA P., "Dall'ambiente al territorio: la sostenibilità dello sviluppo", in MESSINA P. (a cura di), *Innovazione e sostenibilità. Modelli locali di sviluppo al bivio*, Padova, CLEUP, 2009, pp. 23-38.
- FILIPPI M., TORRE A., "Local organisations and institutions. How can geographical proximity be activated by collective projects?", *International Technology Management*, 26, 2003, n. 2-3-4, pp. 386-400.
- LA SPINA A., "Politiche per il Mezzogiorno e riforma amministrativa", *Rivista Italiana di Politiche Pubbliche*, 3, 2007, pp. 5-39.
- LANZALACO L., "Innovare le istituzioni: percorsi di sviluppo sostenibili", in MESSINA P. (a cura di), *Innovazione e sostenibilità. Modelli locali di sviluppo al bivio*, Padova, CLEUP, 2009, pp. 177-190.
- MESSINA P., "Temi di ricerca sulle culture di governo locali e le politiche per lo sviluppo", *Rivista Italiana di Scienza Politica*, 1, 2005 Bologna, pp.107-134.
- MOLLARD A., TORRE A., "Proximity, territory and sustainable management at the local level: an introduction", *Int. J. Sustainable Development*, 7, 2004, n. 3, pp. 1-16.
- PICHIERRI A., *Lo sviluppo locale in Europa. Stato dell'arte e prospettive*, Soveria Mannelli (CZ), Rubettino, 2005.
- SALONE C., "Institutional Arrangements and Political Mobilization in the New Italian Regionalism: The Role of Spatial Policies in the Piedmont Region", *European Planning Studies*, 8, 2010, vol. 18, pp. 1207-1226.
- TORRE A., RALLET A., "Proximity and Localization", *Regional Studies*, 39, 2005, n.1, pp. 47-59.
- VIESTI G., *Mezzogiorno a tradimento. Il Nord, il Sud e la politica che non c'è*, Roma, Laterza, 2009.
- ZIMMERMANN J.B., "Le territoire dans l'analyse économique. Proximité géographique et proximité organisée", *Revue française de gestion*, 184, 2008, pp. 105-118.

Lecce, Dipartimento di Storia, Società e Studi sull'Uomo, Università del Salento;
stefanoderubertis@mail.com; enrico.ciavolino@unisalento.it
pierfrancescofighera@libero.it; labiancamarilena@libero.it

RIASSUNTO. - *Sviluppo territoriale, cooperazione intercomunale, prossimità. Il caso della Puglia.*- I fenomeni di prossimità organizzata generati dalla cooperazione intercomunale in Puglia evidenziano che: gli obiettivi e le strategie sembrano non presentare significative discontinuità; le partnership tendono ad essere relativamente stabili nel tempo ma presentano importanti (e potenzialmente conflittuali) sovrapposizioni nello spazio. Le forme di prossimità organizzata rilevate hanno probabilmente condotto a un'omologazione dei progetti di sviluppo, ma hanno anche accresciuto la disponibilità degli attori locali a cooperare.

SUMMARY: Local development, inter-municipal cooperation, proximity. The case of Apulia.- The phenomena of organized proximity observed in Puglia show two important aspects: the objectives and strategies do not involve significant discontinuities; the partnerships tend to be relatively stable over time, but they present important (and potentially conflicting) overlappings in space. The forms of organized proximity detected have probably led to a depletion of development projects, but they also increased the availability of local actors to cooperate.

LA “METRICA DEL PROGETTO” COME INDICATORE DI PREVISIONE
E DI RAPPRESENTAZIONE DELLE POTENZIALITÀ E DELLO
SVILUPPO DEI SISTEMI TERRITORIALI

1. INTRODUZIONE. - Per rappresentare efficacemente i processi di sviluppo dei sistemi territoriali anche la geografia è chiamata a confrontarsi con la cosiddetta “metrica del progetto”, ovvero con quell’insieme di indicatori che misurano, valutano e suggeriscono le potenzialità e i limiti dei cambiamenti materiali e immateriali del territorio e che, a loro volta, consentono a questa disciplina di non rimanere “prigioniera” della descrizione dei soli fatti “dati”, o già prodotti, ma di volgere lo sguardo verso la prefigurazione del futuro.

In questa cornice diventa centrale il progetto, quando quest’ultimo venga inteso non solo come un mero elaborato tecnico, ma come uno strumento capace di far emergere e di prospettare gli indicatori, le categorie descrittive e le rappresentazioni che una geografia utile per l’azione può fruttuosamente reimpiegare.

In quest’ottica, e con riferimento al tema del Convegno, è possibile argomentare come alla distanza topografica, alla distanza tempo, alla distanza costo e alla distanza funzionale si possa aggiungere, a integrazione e implementazione, una ulteriore dimensione della stessa che potremmo denominare “progettuale”. Il concetto di prossimità diviene dunque funzione dei progetti attivati sul territorio, della capacità di questi ultimi di interagire con lo sviluppo che si origina alle diverse scale territoriali nonché dell’attenzione che gli attivatori e i beneficiari pongono attorno a queste dimensioni e a quelle del contesto in cui gli stessi progetti si realizzano.

*. Il presente lavoro è frutto dell’opera di entrambi gli autori; il paragrafo 4 va attribuito a Stefania Cerutti.

A partire da queste considerazioni generali, in questo contributo si cercherà di evidenziare quali possano essere i fattori e gli indicatori che definiscono ed esplicitano la distanza progettuale e che, conseguentemente, arricchiscono ed aggiornano il concetto di prossimità.

2. PROGETTI, SISTEMI TERRITORIALI E LUOGHI DI PROSSIMITÀ. - In geografia, come noto, esiste una distinzione tra “luogo” e “spazio”. Il luogo richiama l’idea di una collettività che attiva legami complessi a tutte le scale geografiche e che definisce la propria identità, stabilendo un rapporto con l’ambiente; ciò che Berque (1990) definisce “medianza” in una visione sistemica tra luogo e contesto.

Di conseguenza, lo studio dei sistemi territoriali, non può prescindere dall’individuazione e dall’interpretazione delle differenti propensioni locali a generare queste relazioni, a moltiplicare iniziative, ad alimentare attività, ovvero a creare progetti.

In questa prospettiva, una definizione generale di progetto può essere quella offerta da Dematteis, Governa e Vinci (2003) di una “visione condivisa di un futuro desiderabile e realizzabile attraverso trasformazioni materiali e non con vari mezzi (programmi, piani, progetti in senso stretto)” .

Entro un quadro più specifico ed operativo questa definizione può, a sua volta, essere declinata sotto l’espressione e la rappresentazione della cosiddetta “macchina progettuale”. Quest’ultima, rispetto alla nozione generale, permette di visualizzare l’organizzazione indispensabile per intervenire su un dato sistema locale e le differenti condizioni che si manifestano tra una fase che potremmo identificare come precedente ed una successiva al cambiamento locale: in termini pratici si possono così misurare i vantaggi prodotti e i risultati conseguiti, avendo altresì modo di esplicitare con maggior pertinenza le condizioni di partenza, i fattori di trasformazione e le modalità di attivazione che vengono intraprese. Procedendo a ritroso, diventa possibile decostruire il processo, o il percorso, evolutivo di tale sistema passando attraverso il progetto che ha contribuito a generarlo.

Sempre ricorrendo a questa formulazione, si può poi efficacemente osservare come i progetti diventino metafora di processi di apprendimento collettivo e di interazione finalizzata a possibili trasformazioni del contesto e delle sue condizioni; reciprocamente

come la geografia dei territori possa apprendere anch'essa, orientare i processi di transizione e cambiamento e rappresentare gli spazi dell'azione come luoghi di prossimità. Come ricorda infatti Magnaghi (2000), attraverso il progetto non si prefigurano solo successi o insuccessi, non si gioca d'anticipo, ma si utilizza "il futuro per ragionare sul presente, tenendo presente il passato dell'agire territoriale". Secondo Magnaghi (2007), ma anche Raffestin (2007), attraverso il progetto emergono gli attori con energie innovative in grado di confrontarsi con i processi di trasformazione che interessano il contesto locale; si evidenziano i diversi modi di rapportarsi al territorio e le trasgressioni dagli sguardi convenzionali; si acquisiscono elementi inediti per comporre nuove vedute e, quindi, nuove capacità di lettura e strumenti utili.

3. LA "METRICA DEL PROGETTO". - Questi richiami sono qui riportati perché ci consentono di osservare come la "metrica del progetto" sia in ultima istanza espressione di confronto, intersoggettivo e interistituzionale, di previsione, di definizione dei traguardi, di programmazione, di valutazione delle prestazioni e, anche, degli esiti ottenuti: cioè la rappresentazione di esercizi che, prima che tecnici, sono riconducibili al palinsesto dei rapporti sociali veri e propri. Essa può quindi mettere in evidenza come la distanza tra i territori passati, presenti e futuri sia distanza di individui, di gruppi, di rappresentazioni generata da differenti obiettivi e finalità. La distanza di tipo tradizionale (che si esprime nella distanza topografica, in quella tempo, costo o funzionale) viene così integrata da una dimensione - pur implicita - di natura progettuale, da intendersi come capacità di un sistema territoriale di mobilitarsi, di individuare le opportunità, di specificare le risorse necessarie: cioè di mettere in moto la "macchina progettuale".

Questo tipo di approccio, consente inoltre di porre in rilievo come tale "metrica" possa efficacemente essere corredata da una "grammatica del progetto", ovvero da un insieme di regole, metodi e strumenti che provengono dalle discipline che definiscono l'azione e l'intervento e che consentono di collocare gli indicatori di metrica all'interno di categorie e tecniche progettuali operative. Da tali discipline, prevalentemente di natura economica ed aziendale, emerge una metodologia utile quale è il *Project Management* (PM) finalizzata a gestire "una attività complessa destinata a raggiungere degli obiettivi predefiniti,

rispettando vincoli interdipendenti di costo, tempo, qualità” (Archibald, 1994). Attraverso questa metodologia è possibile incardinare il progetto in una sequenza logica di fasi che scandiscono la sua evoluzione e che sono definite sotto le espressioni di: programmazione, identificazione, formulazione, finanziamento, realizzazione, valutazione. Esse, in questo percorso, aiutano ad individuare e specificare ulteriormente le variabili che, come si è detto, una geografia utile per l’azione può reimpiegare nelle sue descrizioni e nelle sue rappresentazioni.

4. ALCUNE SPERIMENTAZIONI SU CASI STUDIO. — Con questa metodologia, è possibile individuare gli elementi che connotano la “distanza progettuale” relativi a ciascuna fase del ciclo di vita del progetto. Sulla base di alcune sperimentazioni svolte, essi possono essere anzitutto distinti in due gruppi: fattori generali e fattori specifici. Si aggiungono inoltre quelli considerati trasversali, ovvero pianificazione, controllo, innovazione, integrazione, comunicazione. A ciascun fattore può essere utile associato un indicatore, singolo o multiplo, al fine di rendere operativo l’approccio di *Project Management* adottato.

Per verificare l’applicabilità del metodo e delle tecniche del *Project Management* alla definizione dei fattori e degli indicatori della “distanza progettuale” è stato indispensabile ricorrere a diversi casi studio.

Quelli di seguito richiamati sono:

- a) Programmi Territoriali Integrati, Regione Piemonte
- b) Albergo diffuso Santo Stefano di Sessanio, L’Aquila, Abruzzo
- c) Ecomusée Creusot-Montceau, Borgogna, Francia

Essi rappresentano progetti di sviluppo complessi; si articolano in numerosi interventi ed azioni che hanno interessato territori e sistemi tra loro alquanto diversificati, mobilitando platee di soggetti diversi e risorse molteplici. Dopo una breve presentazione di ciascuno, vengono messi in luce le fasi del ciclo di *Project Management* percorse e gli output analitici individuati. In forma tabellare, vengono proposti in dettaglio fasi, fattori generali e specifici, variabili, evidenziando quelli attivati dal progetto.

4.1 Programmi Territoriali Integrati, Regione Piemonte. - I Programmi Territoriali Integrati (PTI) promuovono lo sviluppo sotto il profilo economico, ambientale, culturale e sociale; sono lo strumento con cui un insieme di attori interessati allo sviluppo strategico dei territori elaborano e realizzano progetti condivisi per valorizzare le potenzialità dei sistemi economici locali. Sono costituiti, in coerenza con le linee di programmazione regionale, da un insieme di interventi, servizi ed azioni concepiti in modo organico e coordinato tra di loro. Sono realizzabili in un arco di tempo pluriennale e in un'ottica di finanziabilità plurifondo. Redatti da Comuni associati, Comunità Montane e Collinari, rappresentano il partenariato istituito a livello territoriale, secondo un processo di costruzione delle scelte strategiche. I trenta programmi presentati si riferiscono ad aggregazioni territoriali che coprono circa il 90% del territorio piemontese. Il fattore trasversale più significativo è rappresentato in questo caso dalla pianificazione, seguita da controllo, innovazione e integrazione; debole la comunicazione.

Tab. I – Fattori e indicatori della “distanza progettuale”

FASI PM	FATTORI GENERALI	FATTORI SPECIFICI	INDICATORI
PROGRAMMAZIONE	MOBILITAZIONE	'Appetito territoriale'	Nr progetti/ricieste progettuali
		'Antenne' del sistema	Presenza soggetti trasversali
IDENTIFICAZIONE	COORDINAMENTO	Regia istituzionale	Enti proattivi e grado di collaborazione
		Competenze situate	Risorse-base individuate
		Reti locali	Nr reti attive
		Capitale sociale	Multifattori
FORMULAZIONE	APPRENDIMENTO	Capitale territoriale	Multifattori
		Reti tra soggetti	Nr e tipo reti identificate
		Arene operative	Livello e qualità partecipazione soggetti
		Piattaforme 'culturali'	Progetti simili/coerenti già attivati
FINANZIAMENTO	SELEZIONE	Capacità emulative/modulative	Adozione modalità/tipologie progetti
		Creatività	Interventi/azioni innovativi e tipologie
		Capacità di lettura dei cambiamenti a scala sovralocale	Livello coerenza con progetti sovralocali, possibile interazione
		Conoscenze tacite/implicite	Risorse-complementari attivabili
REALIZZAZIONE	IMPLEMENTAZIONE	Performance delle politiche finanziarie locali	Nr e qualità servizi offerti a scala locale, partnership attivate
		Performance delle politiche finanziarie sovralocali	Nr e qualità servizi offerti a scala sovralocale, partnership attivate
VALUTAZIONE	MISURAZIONE	Capacità attuativa	Nr Interventi/azioni previsti realizzati
		Congruenze organizzative	Livello coerenza tra decisioni
		Congruenze funzionali	Livello coerenza azioni/obiettivi
		Ricadute territoriali	VAP, VAR, VAT
		Output/outcomes	Prodotti/risultati rispetto alle strategie
		Apertura del sistema	Nr e qualità relazioni attivate
		Performance del sistema	Rispondenza azioni/strategie
		Cambiamenti capitale sociale	Multifattori
		Cambiamenti capitale territoriale	Multifattori

Fonte: nostra elaborazione

4.2 *Albergo diffuso Santo Stefano di Sessanio, L'Aquila, Abruzzo.* — Il progetto “albergo diffuso” si declina, a Santo Stefano di Sessanio, nel rapporto di reciproca integrità tra territorio e costruito storico, tutelando un paesaggio, quello dei borghi incastellati medioevali, così caratteristico dell'Italia Appenninica ma così fragile e marginale rispetto ai circuiti turistici nazionali. Si tratta di una proposta ricettiva e culturale che dà vita ad un modello di ospitalità originale e al contempo di sviluppo locale. L'aggettivo “diffuso” denota una struttura orizzontale - e non verticale come quella degli alberghi tradizionali: le sue componenti sono dislocate in immobili diversi, che si trovano all'interno dello stesso nucleo urbano.

Il fattore trasversale più significativo è rappresentato in questo caso dall'integrazione, seguita da pianificazione, controllo, innovazione e comunicazione.

Tab. II – Fattori e indicatori della “distanza progettuale”

FASI PM	FATTORI GENERALI	FATTORI SPECIFICI	INDICATORI
PROGRAMMAZIONE	MOBILITAZIONE	'Appetito territoriale'	Nr progetti /richieste progettuali
		'Antenne' del sistema	Presenza soggetti trasversali
		Regia istituzionale	Enti proattivi e grado di collaborazione
		Competenze situate	Risorse-base individuate
		Reti locali	Nr reti attive
		Capitale sociale	Multifattori
IDENTIFICAZIONE	COORDINAMENTO	Capitale territoriale	Multifattori
		Reti tra soggetti	Nr e tipo reti identificate
		Arene operative	Livello e qualità partecipazione soggetti
		Piattaforme 'culturali'	Progetti simili/coerenti già attivati
FORMULAZIONE	APPRENDIMENTO	Capacità emulative/modulative	Adozione modalità/tipologie progetti
		Creatività	Interventi /azioni innovativi e tipologie
		Capacità di lettura dei cambiamenti a scala sovralocale	Livello coerenza con progetti sovralocali, possibile interazione
		Conoscenze tacite/implicite	Risorse-complementari attivabili
FINANZIAMENTO	SELEZIONE	Performance delle politiche finanziarie locali	Nr e qualità servizi offerti a scala locale, partnership attivate
		Performance delle politiche finanziarie sovralocali	Nr e qualità servizi offerti a scala sovralocale, partnership attivate
		Capacità attuativa	Nr interventi/azioni previsti realizzati
REALIZZAZIONE	IMPLEMENTAZIONE	Congruenze organizzative	Livello coerenza tra decisioni
		Congruenze funzionali	Livello coerenza azioni/obiettivi
		Ricadute territoriali	VAP, VAR, VAT
		Outputs/outcomes	Prodotti /risultati rispetto alle strategie
VALUTAZIONE	MISURAZIONE	Apertura del sistema	Nr e qualità relazioni attivate
		Performance del sistema	Rispondenza azioni/strategie
		Cambiamenti capitale sociale	Multifattori
		Cambiamenti capitale territoriale	Multifattori

Fonte: nostra elaborazione

4.3 *Ecomusée Creusot-Montceau, Borgogna, Francia.* — Il termine “ecomuseo” venne introdotto in Francia su suggerimento di Hugues de Varine nel 1971 e realizzato per la prima volta con questa definizione a Le Creusot nel 1974. Per quanto riguarda la definizione, una delle più accreditate è quella proposta da de Varine che fa riferimento alle differenze fra musei tradizionali ed ecomusei sulla base di tre caratteristiche che hanno a che vedere con l'inquadramento dell'interpretazione, che per i primi risiede nella collezione, mentre per gli ecomusei nel patrimonio; lo spazio di riferimento che, nel caso del museo è l'edificio, mentre nel secondo caso è il territorio; il pubblico di riferimento che, nella struttura tradizionale è rappresentato dai visitatori, mentre nell'ecomuseo è caratterizzato dalla comunità intera. Sul territorio dell'attuale comunità Creusot-Montceau

si sono sviluppate nel XIX secolo alcune città-pioniere nate da un grande sviluppo industriale: oggi, musei e siti del patrimonio restituiscono questa storia ai molti visitatori.

I fattori trasversali più significativi sono rappresentati in questo caso da pianificazione e integrazione (fortemente positivi), seguiti da controllo, innovazione e comunicazione. La complessità e le modalità di implementazione di questo progetto, consentono inoltre di evidenziare come siano state percorse tutte le fasi del ciclo di *Project Management* e come, di conseguenza, sia stata attivata la maggior parte dei fattori e indicatori della distanza progettuale, anche relativi alle fasi di realizzazione e di valutazione. Ricorrendo a tali fattori, è quindi possibile individuare in questa iniziativa di matrice ecomuseale percorsi capaci di innescare evoluzioni positive e virtuose in grado di generare un significativo profilo di prossimità progettuale.

5. CONCLUSIONI. — Il progetto può consentire una esaustiva rappresentazione dei punti di debolezza di un sistema territoriale, ma anche dei suoi punti di forza, delle potenzialità e opportunità possibili, auspicabili e perseguibili. La “metrica del progetto” si rivela un efficace supporto per retroagire sulla descrizione e sulla interpretazione dei fatti, degli oggetti e delle strutture su cui si intende intervenire a livello territoriale. Come mostrato attraverso il ricorso ad alcuni casi studio, “distanza progettuale” e prossimità possono assumere profili differenti in funzione dei valori cognitivi sottesi ai progetti, che possono essere sintetizzati e definiti operativamente da alcuni fattori e variabili di metrica. Con l’ausilio esplicito di questi indicatori, che sono in parte stati esplorati da alcuni contributi geografici, sembrerebbe quindi possibile riconoscere nei differenziali territoriali, e nei tentativi volti al loro superamento, non solo gli esiti di processi ascrivibili al passato, ma anche di quelli che si originano per la definizione del futuro.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

ARCHIBALD R.D., *Project Management*, Milano, Franco Angeli, 1994.

ARCHIBALD R.D., *Project Management. La gestione di progetti e programmi complessi*, Milano, Franco Angeli, 2004.

- BALDINI M., MIOLA A., NERI P. A., *Lavorare per progetti. Project Management e processi progettuali*, Milano, Franco Angeli, 1995.
- BERQUE A., *Médiance. Des milieus en paysages*, Montpellier, GIP Reclus, 1990.
- CERUTTI S., “Il ruolo degli ecomusei per la valorizzazione dei patrimoni e dei valori paesistici, culturali e identitari locali: l’esperienza piemontese”, in Scanu G. (a cura di), *Paesaggio e sviluppo turistico. Sardegna e altre realtà geografiche a confronto*, Roma, Carocci, 2009, pp. 385-398.
- DEMATTEIS G., GOVERNA F., VINCI I., “La territorializzazione delle politiche di sviluppo. Un’applicazione del modello SLoT alla Sicilia”, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 2003, n.77, pp.33-74.
- EMANUEL C., CERUTTI S., ROSSI M.E., *Progettare il cambiamento. Filiere programmatiche e iniziative di sviluppo turistico in Piemonte*, Vercelli, Edizioni Mercurio, 2011.
- FORMEZ CENTRO FORMAZIONE STUDI, *Project Cycle Management. Manuale per la formazione*, Roma, Stampa XPress srl, 2002, disponibile online
[http://db.formez.it/fontinor.nsf/27ae256abf1f3a30c1256b04004137b0/7FB7040407F1D0D
FC125709D003D8C65/\\$file/pcm%20completo.pdf](http://db.formez.it/fontinor.nsf/27ae256abf1f3a30c1256b04004137b0/7FB7040407F1D0DFC125709D003D8C65/$file/pcm%20completo.pdf)
- MAGNAGHI A., *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000.
- MAGNAGHI A. (a cura di), *Scenari strategici: visioni identitarie per il progetto di territorio*, Firenze, Alinea, 2007.
- RAFFESTIN C., *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Firenze, Alinea, 2007.
- SCHUNK J., *Il ciclo del progetto*, Torino, Harmattan Italia, 2010, dispensa online
[http://www.informa.provincia.tn.it/binary/pat_puntoinfo/libreria/PCM_Schunk_201
1.1324292165.pdf](http://www.informa.provincia.tn.it/binary/pat_puntoinfo/libreria/PCM_Schunk_2011.1324292165.pdf)
- UNIONE EUROPEA, *Project cycle management guidelines*, 2004, disponibile online
[http://ec.europa.eu/europeaid/multimedia/publications/publications/manuals-
tools/t101_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/multimedia/publications/publications/manuals-tools/t101_en.htm)
[http://www.regione.piemonte.it/programmazione/ vetrina/pti-programmi-territoriali-
integrati.html](http://www.regione.piemonte.it/programmazione/ vetrina/pti-programmi-territoriali-integrati.html)
<http://www.sextantio.it/>

<http://www.ecomusee-creusot-montceau.fr/>

Università degli Studi del Piemonte Orientale, Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa

RIASSUNTO. - Il contributo presenta una riflessione sul progetto e sugli indicatori che ne designano metrica, distanza, prossimità. L'intento è quello di dimostrare come approcci metodologici non geografici possano essere integrati ai metodi tradizionali, individuando in essi validi supporti operativi per la progettualità locale e per la previsione e rappresentazione delle dinamiche e delle potenzialità di sviluppo dei sistemi territoriali.

SUMMARY. - The paper presents a reflection on the project and the indicators that designate its metric, distance and proximity. The goal is to demonstrate how non-geographic approaches can be integrated with traditional methods, identifying good operative supports for local planning and for forecasting and representation of the dynamics and the potential of development of territorial systems.

PROSSIMITÀ E LONTANANZA NEI GRANDI PROGETTI DI SVILUPPO

Questo lavoro intende evidenziare in che modo i grandi progetti di sviluppo integrino la gestione della distanza nella loro strategia di azione. Si descriveranno quindi le finalità individuate e gli strumenti utilizzati per affrontare la lontananza delle regioni coinvolte dai progetti. Si tratteggeranno gli esiti spesso controversi di tali interventi e si cercherà di indagare in che modo i territori e gli attori locali tentino oggi di costruire una “prossimità dal basso”. I casi di studio che costituiscono i riferimenti di terreno dell’analisi proposta riguardano gli schemi irrigui della fascia saheliano-sudanese, in particolare nella regione del lago Ciad (Bertoncin, Pase, 2012).

1. LABORATORI DELLA MODERNITÀ. – I grandi progetti di sviluppo sono interventi statali e/o di organizzazioni internazionali volti alla trasformazione radicale di territori arretrati al fine di avviarli sulla strada della modernizzazione e della crescita economica, attraverso massicci interventi di infrastrutturazione. L’interesse per questa specifica realizzazione territoriale è duplice: in sé, perché la proliferazione del modello “grande progetto” ha interessato molte aree del pianeta, in particolare nei Paesi a economia fragile (i vecchi PVS) e nelle regioni depresse delle economie più forti. Si tratta quindi di un “programma di azione” molto diffuso e dal rilevante impatto in tanti scenari territoriali. In secondo luogo, il “progetto” è un laboratorio significativo per osservare il dispiegarsi della modernità a partire da quello che potremmo definire il “grado zero” del territorio: il punto di partenza, la prima azione proposta è spesso lo svuotamento di ogni contenuto sociale e territoriale antecedente l’impianto. Nulla, o molto poco, di ciò che precede il progetto è considerato utile e da valorizzare. Sulla “tabula rasa” così creata

* Si attribuiscono i paragrafi 1 e 2 a Marina Bertoncin, 3 e 4 a Andrea Pase.

entra in azione la “macchina” del progetto, che può esplicitare in pieno la sua capacità di cambiamento territoriale e sociale senza dover sottostare a vincoli derivanti da forme di resistenza o dover scendere a patti con gli attori locali. Questo, si intende, vale sulla carta, nelle intenzioni del management, perché in realtà il processo di modernizzazione non avverrà nei modi previsti e presto numerose “trasgressioni” andranno a insidiare la presunta compattezza dei territori di progetto.

2. IL ROVESCIMENTO DELLE DISTANZE. – Uno degli obiettivi fondamentali dei grandi progetti è proprio quello di abbattere la lontananza, sia fisico-geografica che culturale. I progetti infatti intendono inserire aree isolate e spesso disperatamente remote nei circuiti dell’economia nazionale ed internazionale. Inoltre la volontà dei progettisti è di avvicinare alla modernità popolazioni giudicate “arretrate” e di condurle sulla via del progresso: dall’economia di sussistenza si vuole passare all’economia di mercato; dalla regolazione consuetudinaria al diritto statale; da un’organizzazione di villaggio fondata sulle relazioni di parentela a strutture sociali moderne (associazioni, *groupements*, cooperative...); dal governo collettivo e integrato delle risorse alla parcellizzazione settoriale del lavoro; dall’agricoltura della zappa, dalla policoltura, dalla pluralità degli usi del territorio all’agricoltura meccanizzata e alla monocoltura.

La gestione della distanza prevede innanzi tutto la costruzione delle reti di circolazione che consentano l’accesso all’area: inizialmente per trasferirvi i macchinari e i materiali necessari per l’edificazione dello schema (costruzione di dighe, canali, strade, centri direzionali, officine, strutture di trasformazione e di stoccaggio dei prodotti) e quindi per garantire l’approvvigionamento di carburante, di input agronomici, di pezzi di ricambio e ovviamente per consentire il flusso della produzione verso i mercati. Anche le reti di comunicazione (telefoniche, radio...) sono essenziali per il funzionamento del progetto. La transizione culturale è favorita attraverso la “volgarizzazione” delle tecniche agricole moderne, l’affermazione della “norma” idraulica (i regolamenti di gestione della terra, i turni d’acqua...), l’imposizione di una organizzazione gerarchica del lavoro (direzione, tecnici, sorveglianti, assegnatari). La modernizzazione agricola è intesa come il grimaldello per portare ad un più complessivo “avanzamento” culturale: l’alfabetizzazione dei contadini, la trasformazione delle relazioni sociali, l’avvento di nuove abitudini (anche alimentari: il

riso che sostituisce il sorgo) sono tutti obiettivi impliciti che “a cascata” dovrebbero essere conseguiti dalla nuova organizzazione della produzione.

Attraverso il dispiegarsi di queste azioni, il grande progetto di sviluppo riesce (con maggior o minore efficacia a seconda delle situazioni) ad avvicinare ciò che era lontano: le aree di progetto sono collegate da reti di circolazione e comunicazione con i centri economici e politici; la modernità avanza al ritmo dei trattori che lavorano la terra, dei camion che movimentano la produzione, della costruzione di nuovi villaggi, con scuole e ambulatori...

Bisogna però registrare un effetto paradossale: l'area di progetto infatti, se ora è prossima a regioni prima lontane, si separa invece dal territorio che lo ospita. Questa “isola di prosperità” (riprendendo l'espressione usata nel 1929 per definire l'Office du Niger, il più grande schema irriguo dell'Africa Occidentale Francese, dal governatore Carde; Morabito, 1995, p. 117) si staglia nel contesto tradizionale in tutta la sua differenza: attorno vige ancora la consuetudine, l'appropriazione lignatica della terra, le tecniche ataviche dell'agricoltura della zappa corta, l'integrazione tra usi diversi del territorio (allevamento e pesca, oltre alla coltivazione). L'area di progetto si distanzia così da ciò che prima era vicino, anzi che era un tutt'uno. Esempio da questo punto di vista l'espulsione dagli schemi irrigui del bestiame: le piste della transumanza che innervavano il territorio, indirizzate ai punti d'acqua (i fiumi, i laghi), con la costruzione dei perimetri irrigui vengono cancellate. Il territorio di progetto non può infatti contenere “corpi estranei”, per di più mobili. Saltano così i tradizionali usi integrati delle risorse nelle aree anfibe, quelle zone di propagazione della piena annuale dei grandi fiumi allogeni che divengono il luogo di insediamento privilegiato degli schemi risicoli. Equilibri ben rodati ne risultano sconvolti.

La profonda alterazione delle forme consolidate di rapporto tra popolazioni e territorio risulta tanto più dirompente se si osserva l'evoluzione di questi progetti di modernizzazione: la loro storia è infatti travagliata da carenze finanziarie, tecniche e organizzative. Rapidamente si avvitano in dinamiche disgregative: i canali senza manutenzione si degradano, i macchinari si fermano, le stazioni di pompaggio lavorano a singhiozzo. La modernità si inceppa, le attese di progresso risultano frustrate. Alle volte il risultato dei grandi schemi irrigui è un territorio dove ormai nulla più funziona, c'è solo argilla spaccata dal sole e tutta l'agricoltura utile avviene sulle terre esterne al

perimetro. Si pensi ad esempio al South Chad Irrigation Project sulle rive del lago Ciad, nello stato nigeriano del Borno. Doveva essere il più esteso schema irriguo del grande Paese; doveva meccanizzare la produzione e la trasformazione del prodotto; doveva funzionare come una vera e propria agro-town. Ma il lago, da cui il progetto intendeva prendere l'acqua, si ritira per le siccità degli anni '80: il canale adduttore si secca, la produzione si interrompe, si blocca il completamento della rete irrigua. Il territorio si svuota. Il ritiro delle acque non è però una fatalità, un "imprevisto": era ben nota in letteratura l'elevata variabilità del livello e dell'estensione del lago, ma anche in questo caso i progettisti hanno sottovalutato le dinamiche – naturali e antropiche – del territorio.

3. LA "VENDETTA" DELLA DISTANZA E LA "MALEDIZIONE" DELLA PROSSIMITÀ. – Tra gli elementi che più contribuiscono alla crisi dei progetti vi è proprio il fallimento delle strategie di gestione della distanza.

Due sono in particolare gli esiti che abbiamo avuto modo di rilevare sul terreno:

– il primo lo potremmo chiamare la "vendetta" della distanza: le reti stradali stese per raggiungere il progetto, come le piste rurali tracciate per organizzare lo schema, progressivamente si deteriorano, nella precarietà della manutenzione. L'isolamento fisico che sembrava essere stato sconfitto dalla potenza edificatrice della tecnica moderna si riaffaccia nell'impossibilità di trovare finanziamenti adeguati a rinnovare le reti stradali, nel contesto dell'aggiustamento strutturale e della drastica riduzione della possibilità di intervento degli stati. La lontananza che sembrava sconfitta si ripropone in nuove forme: i tempi di arrivo degli input agronomici così come i tempi per la movimentazione della produzione si allungano. Tuttavia il progetto può funzionare solo se i rifornimenti (carburante, sementi, fertilizzanti...) giungono puntuali nelle varie fasi della campagna agricola e se la rapida consegna delle derrate ne impedisce il deperimento: l'instabilità dei collegamenti moltiplica i rischi e i costi. La sostenibilità economica dei progetti ne risente drammaticamente;

– il secondo effetto è speculare al primo: un inserimento, per quanto precario, delle aree di progetto nei circuiti commerciali infatti è comunque avvenuto grazie all'azione di sviluppo. Il mercato è arrivato e con il mercato giungono prodotti come il riso thailandese, il doppio o triplo concentrato di pomodoro cinese o la cipolla europea

che hanno sovente prezzi inferiori rispetto alla produzione locale. La concorrenza “precipita” dall’alto, dal mercato globale, sui territori locali: e spesso è una concorrenza sleale perché basata su agricolture sovvenzionate nei Paesi di origine (si pensi solo all’agricoltura dell’Unione Europea). È questa la “maledizione” della prossimità: l’inserimento nei mercati finisce spesso con il bruciare il terreno attorno alle iniziative di sviluppo. La sfida è impari, la competizione è ineguale: i produttori locali sono costretti sulla difensiva.

4. DOPO I PROGETTI: L’EMERGERE DI UNA PROSSIMITÀ “DAL BASSO”. – Le strategie di gestione della distanza pensate dai modernizzatori occidentali dunque si dimostrano sovente fallimentari. A questa situazione i territori locali provano a reagire attraverso la costruzione, per tentativi e in modo diffuso, non pianificato, di forme nuove di prossimità. Si tratta di una prossimità che nasce dal basso e che assume, da quanto abbiamo potuto constatare sul terreno, almeno tre declinazioni.

Innanzitutto emergono nuove reti di comunicazione e di circolazione. Si sfrutta la rapida e pervasiva diffusione della telefonia cellulare per tentare di costruire relazioni commerciali dirette dai villaggi ai mercati delle città, saltando se possibile la mediazione onerosa dei grandi mercanti. Ci si muove per le strade malmesse e per le piste della *brousse* con i motocicli cinesi, che si stanno riversando massivamente nei centri urbani e nelle campagne del Sahel grazie al loro prezzo contenuto. Le motociclette passano ovunque, tra i dirupi dei monti Mandara e sulle piroghe che attraversano fiumi e laghi, trasportando merci e persone e avvicinando così le aree più distanti. Stracariche di cose e passeggeri, queste motociclette consentono di moltiplicare e differenziare le connessioni territoriali.

Una seconda declinazione di questa prossimità dal basso è di natura culturale e ha a che fare con il processo di contaminazione tra i saperi endogeni e quelli esogeni (Oinas, 2000): le popolazioni si appropriano delle tecniche di irrigazione moderne e le modificano per adattarle alle situazioni locali e alle loro esigenze, con adeguamenti che costituiscono forme originali di innovazione. È il caso della “*décrue* di canale”, ovvero della “invenzione” da parte dei contadini del Borno di una forma di agricoltura che valorizza le infrastrutture dei progetti falliti (SCIP, Baga Polder) e in particolare il canale di adduzione dal lago, per coltivare le terre vicine prima in *décrue* (ovvero

sfruttando l'umidità del suolo al ritiro della piena) e quindi, più avanti nella stagione secca, irrigando gli orti con piccole motopompe. In questo esempio è evidente la costruzione di una prossimità tra usi tradizionali del territorio e tecniche moderne apprese anche attraverso i progetti.

Una terza declinazione della prossimità dal basso è costituita dall'emergere di "distretti" di specializzazione produttiva. In alcune aree ben definite (la valle della Komadugu Yobé, la pianura di Diamaré) la piccola irrigazione con motopompe si orienta alla coltivazione di prodotti da indirizzare ai mercati urbani del sud della Nigeria e del Camerun: si tratta in particolare del peperone piccante, essiccato localmente, e della cipolla. In questi casi si costituisce una prossimità territoriale e organizzativa (Torre e Rallet, 2005) tra i piccoli imprenditori agricoli, in bilico tra imitazione, concorrenza e forme di cooperazione.

Proprio la diffusione di queste modalità autorganizzate di costruzione della prossimità appare essere oggi uno dei processi maggiori del cambiamento territoriale nell'Africa saheliano-sudanese. E costituisce evidentemente un osservatorio significativo per studiare l'evoluzione delle strategie di gestione della distanza dopo la crisi dei grandi progetti di sviluppo.

BIBLIOGRAFIA

- BERTONCIN M. e PASE A., *Autour du lac Tchad. Enjeux et conflits pour le contrôle de l'eau*, Paris, L'Harmattan, 2012.
- BAROIN C., SEIDENSTICKER-BRIKAY G. e TIJANI K. (eds.), *Man and the lake, Proceedings of the 12th Mega Tchad Conference, Maiduguri, 2nd-9th december 2003*, Centre for Trans-Saharan Studies, Maiduguri, 2004.
- BATELLO C., MARZOT M. e TOURÉ A.H., *The future is an ancient lake. Traditional knowledge, biodiversity and genetic resources for food and agriculture in Lake Chad Basin ecosystems*, Roma, FAO, 2004.
- BLENCH R., «The history and future of water management of the lake Chad basin in Nigeria», in JUNGRAITHMAYR H., BARRETEAU D. e SEIBERT U. (éds.), *L'homme et l'eau dans le bassin du lac Tchad*, Paris, ORSTOM, 1997, pp. 143-166.
- BOSCHMA R.A., «Competitiveness of regions from an evolutionary perspective», *Regional Studies*, 38, 2004, 9, pp. 1001-1014.

- BOUQUET CH., *Insulaires et riverains du lac Tchad: une étude géographique*, I et II, Paris, L'Harmattan, 1990.
- MAGRIN G., «De longs fleuves tranquilles? Les mutations des plaines refuges du bassin du lac Tchad», in RAISON J.-P. e MAGRIN G. (éds.), *Des fleuves entre conflits et compromis. Essais d'hydropolitique africaine*, Paris, Khartala, 2009, pp. 125-172.
- MORABITO V., «Cinquante années de riziculture irriguée à l'Office du Niger (Mali)», in CHENEAU LOQUAY A. e LEPLAIDEUR A. (éds.), *Les rizicultures de l'Afrique de l'Ouest*, Partie II: *Les modèles irrigués exogènes*, Montpellier, CIRAD, 1995, pp. 113-119.
- OINAS P., «Activity-specificity in organizational learning: implications for analysing the role of proximity», *Geojournal*, 49, 2000, pp. 363-372.
- RETAILLE D. , «L'espace nomade», *Revue de géographie de Lyon*, 1998, 73, 1, pp. 71-82.
- ID., «Quel est l'impact de la mondialisation sur le développement local? Les échelles paradoxales du développement», *Cahiers d'Outre-Mer*, 2007, 238, pp. 167-183.
- ROUPSARD M., « Production rizicole », in SEIGNOBOS C. e IYEBI-MANDJEK O. (éds.), *Atlas de la province Extrême-Nord Cameroun*, Paris, IRD, 2000, pp. 94-97.
- SASSEN S., «Neither global nor national: novel assemblages of territory, authority and rights», *Ethics & Global Politics*, 1, 2008, n.1-2, pp. 61-79.
- TORRE A. e RALLET A., «Proximity and localization», *Regional Studies*, 39, 2005, 1, pp. 47-59.

Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità, Università di Padova

RIASSUNTO: *Prossimità e lontananza nei grandi progetti di sviluppo*. – Questo lavoro analizza come i grandi progetti di sviluppo integrano la gestione della distanza nella loro strategia di azione. Sono descritti gli strumenti utilizzati per affrontare la lontananza delle regioni coinvolte dai progetti. Si delineano gli esiti spesso controversi di tali interventi e si indaga in che modo i territori e gli attori locali costruiscono oggi una “prossimità dal basso”. I casi di studio che costituiscono i riferimenti di terreno

dell'analisi proposta riguardano gli schemi irrigui della fascia saheliano-sudanese, in particolare nella regione del lago Ciad.

SUMMARY: Proximity, distance and the big development projects. – This paper analyzes how the big development projects re-interpret the concepts of proximity and distance in their strategy of action. It describes the tools used to tackle the remoteness of the involved territories. The article outlines the results of these projects, which are often different than expectations, just because the different meanings given to proximity and distance. It investigates how today local actors in their territories are trying to generate a proximity "from the bottom". The case studies concern the irrigation schemes in the Sahelo-Sudanese belt, particularly in the area around Lake Chad.

LA GIUSTIZIA SPAZIALE: TEORIE, POLITICHE E NUOVI STRUMENTI DI RAPPRESENTAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

1. INTRODUZIONE. - La transizione da un'economia di tipo keynesiano alla *new economy* e la progressiva finanziarizzazione dell'economia che caratterizza l'attuale crisi economica ha, in parte, determinato l'esacerbarsi delle differenze socio-economiche tra paesi e all'interno di essi con un forte aumento delle diseguaglianze geografiche in termini di reddito, di opportunità, di condizioni di vita sia tra paesi che all'interno di essi (Dorling, 2011, Pianta, 2012, Franzini e Pianta, 2011). In questo scenario, la nascita di una moltitudine di rivendicazioni sociali e movimenti "dal basso", ha contribuito a rinvigorire un dibattito multidisciplinare sui fini e i valori dell'economia e delle politiche pubbliche (Pike et al., 2007) e ha riportato l'attenzione su concetti quali "benessere" e giustizia sociale.

Anche se con un impatto mediatico più limitato rispetto al "benessere" (Stiglitz et al., 2008, CE 2009, OECD, 2011), ha, infatti, ripreso vigore il dibattito sulla giustizia sociale come reazione all'enfasi attuale sulla competitività e al dominio delle formule neoliberiste in politica, in particolare nelle politiche urbane (Fainstein, 2010, Marcuse, 2009, Harvey, 1996). Anche la geografia interviene in questo dibattito attraverso il concetto emergente di "giustizia spaziale" – la giustizia sociale nelle sue materializzazioni e rappresentazioni spaziali – (Soja, 2010), integrando il concetto di spazio come elemento teorico e metodologico nell'analisi degli squilibri socio-economici attuali.

A partire dal percorso teorico recente, il lavoro svolge una riflessione metodologica ed operativa sul concetto di giustizia spaziale come valore di riferimento delle politiche locali/urbane e come elemento principale per la loro valutazione; tenta, inoltre, di colmare uno dei punti deboli riscontrati in letteratura, vale a dire la sua operazionalizzazione, avanzando i primi passi metodologici nella strutturazione di un

sistema informativo integrato di rappresentazione della giustizia spaziale a livello urbano, caratterizzato da un approccio ibrido tra diverse concettualizzazioni di spazio e diverse tipologie di fonti informative.

Il percorso seguito per testare questa ipotesi si articola in tre fasi principali:

1. Il dibattito teorico: dalla giustizia sociale alla giustizia spaziale.
2. Le pratiche politiche: come concretizzare sul campo il discorso sulla giustizia spaziale?
3. Come rappresentare la giustizia spaziale? Un Atlante urbano integrato.

2. IL DIBATTITO TEORICO: DALLA GIUSTIZIA SOCIALE ALLA GIUSTIZIA SPAZIALE. - L'esigenza di definire cosa è una società giusta, se l'aggettivo "giusto" può applicarsi in una dimensione universale o risponde invece ad esigenze particolari e contestualizzate storicamente e geograficamente, costituisce il principale problema per gli studiosi con il permanere, dopo secoli di dibattito, di un deciso disaccordo sugli elementi da incorporare nella definizione di "giustizia sociale". Quali sono i principi "giusti" in base ai quali effettuare la distribuzione di benefici e costi: equità, eguaglianza, bisogni? Esiste un sistema di diritti e di libertà univocamente e universalmente riconosciuto o la giustizia sociale è ispirata da valori che si evolvono nel tempo e nello spazio, mutando a seconda delle condizioni culturali, storiche e geografiche?

Sono queste alcune delle domande che hanno ispirato le opere dei grandi pensatori dell'Occidente: Aristotele, T. Hobbes, J.J. Rousseau, I. Kant, C. Marx, J.S. Mill e, più di recente, J. Rawls, A. Sen, M. Nussbaum, D. Harvey, I. M. Young, N. Fraser.

Rifacendosi a questo dibattito, caratterizzato negli ultimi anni, dalla distinzione tra giustizia sociale come redistribuzione di beni materiali ed immateriali (Rawls, 1982, Sen, 1992) e giustizia come riconoscimento della diversità di razza, sesso, religione, cultura (Young, 1990), la geografia analizza il concetto di giustizia sociale nello spazio essenzialmente in due modi diversi.

Il primo filone di contributi tra i quali possiamo citare P. Knox (1975), A. Bailly (1981), A. Reynaud (1981), G. Pirie (1983) ha in comune una prospettiva di analisi "tradizionale" nel senso che l'analisi dell'equità e della distribuzione delle risorse nello

spazio viene effettuata attraverso una prospettiva comparativa tra territori e il concetto di spazio utilizzato è quello tradizionale.

Il secondo invece, in una prospettiva critica, integra lo spazio come supporto ontologico e come parte integrante delle spiegazioni dell'in/giustizia sociale e quindi come "prodotto sociale". La giustizia sociale diviene, in questa prospettiva, un valore fortemente localizzato e contingente, con un'enfasi sugli aspetti spaziali della giustizia e dell'ingiustizia in cui "unire insieme i termini giustizia e spazio può aprire una gamma di nuove possibilità". E' la metodologia che caratterizza, seppur con elementi di diversità, i contributi fondamentali di D. Harvey (1973, 1996, 2006), di H. Lefebvre (1974), E. Soja (2010).

Al di là delle sue formulazioni teoriche ed ideologiche prima richiamate, il concetto di giustizia spaziale, più che quello di benessere, appare, in questa prospettiva, come un "potente discorso" in grado di mobilitare l'azione politica (Harvey, 1996) e di rappresentare una discontinuità nel quadro delle politiche locali/urbane di matrice neoliberista ispirate alla competitività dei territori e delle città (Fainstein, 2010, Bristow, 2011). Esso rappresenta, inoltre, un valido supporto analitico per identificare e comprendere non soltanto gli *outcomes* delle politiche urbane/locali ma anche i processi di produzione di geografie "ingiuste": di comprendere "l'ingiustizia della spazialità" e "la spazialità dell'ingiustizia" (Dikeç, 2009). La sfida lanciata alle scienze sociali è significativa: lo spazio "*as a keyword*" (D. Harvey, 2006), non più fisso, insignificante e non problematico. E' lo spazio come prodotto sociale e analizzare la giustizia spaziale significa comprendere non soltanto le relazioni dialettiche tra le diverse condizioni socio-economiche dei diversi gruppi (sociali, culturali, ecc.) ma anche come la produzione sociale dello spazio impatta sui diversi gruppi e le proprie opportunità. Il sociale e territoriale sono dialetticamente intrecciati, tra loro (spesso problematicamente) in modo formativo e consequenziale (E. Soja, 2010). In questa prospettiva, il fenomeno dello *sprawl* se visto come un prodotto delle politiche neo-liberiste che promuovono un consumo di suolo indiscriminato a sua volta alimenta quel modello ideologico che l'ha prodotto attraverso stili di vita che prevedono l'uso del mezzo privato, consumi massificati nei grossi centri commerciali tipici delle periferie urbane, assenza di spazi pubblici e di socializzazione, assenza di identità sociale e culturale, ecc.

3. LE PRATICHE POLITICHE: LA CITTÀ GIUSTA. - Dal dibattito prima richiamato derivano sia le teorie di urbanistica radicale sulla “città giusta” sia i movimenti politici e le lotte ispirate al “diritto alla città” (*Carta mondiale per il diritto alla città* (UN, 2010) *Just space* a Londra, per esempio).

Perché la città è la scala preferita per mettere alla prova le teorie sulla giustizia spaziale? Sono molteplici le ipotesi. Da un punto di vista concettuale, la città si può considerare come spazio di prossimità di legami deboli à la Granovetter, di diversità sociali e culturali e quindi, potenzialmente, del conflitto sociale, in opposizione all’omogeneità di valori e di identità della campagna.

Da un punto di vista storico-politico, negli ultimi trenta anni le città sono state oggetto di significative trasformazioni sia dal punto di vista morfologico che funzionale e una competizione più accesa si è instaurata tra città come attrattori di capitali ed investimenti (si pensi ai nuovi concetti di *brand* e di *marketing* territoriale) e di consumatori (in particolare quelli appartenenti alla cosiddetta società affluente e alla classe “creativa”) attraverso la creazione di amenità e di luoghi di consumo massificati e la progressiva contrazione degli spazi pubblici (Harvey, 2006, Vanolo e Rossi, 2010, Ischia, 2012).

In questa chiave di lettura, la città genera ingiustizie ed ineguaglianze, ghettizzazione degli immigrati, crescente povertà, frammentazione politica, *sprawl*, servizi pubblici inadeguati, declino dei centri urbani, *gentrification*, aree dismesse da precedenti fasi di industrializzazione. Non possiamo non considerare lo spazio urbano come luogo del malessere e dell’ingiustizia e, quindi, come oggetto primario di politiche finalizzate ad una più equa distribuzione delle risorse, dei diritti e dell’accessibilità. Come fenomeno da misurare e monitorare per comprenderne l’evoluzione.

Cosa caratterizza una città giusta?

S. Fanstein (2009) adotta un approccio normativo del concetto di giustizia, e richiamandosi in parte alle teorie di J. Rawls, identifica tre criteri per valutare il grado di giustizia di una città: uguaglianza, democrazia, diversità. Attraverso una serie di indicatori analizza tre casi di città, New York, Londra e Amsterdam.

Dal punto di vista della pratica politica, la Carta mondiale per il diritto alla città del 2004, nata nell’ambito del Forum sociale di Porto Alegre, identifica le seguenti condizioni per definire una città giusta:

- Uso sociale, equo e sostenibile di **beni comuni** naturali, patrimoniali ed energetici della città e delle zone circostanti
- Completo **esercizio della cittadinanza**
- Priorità dell'**interesse pubblico** definito collettivamente
- Tutela e promozione della **capacità produttiva** dei suoi abitanti, in particolare dei settori popolari, incoraggiando e sostenendo la produzione sociale dell'habitat e lo sviluppo di attività economiche solidali, ad esempio l'agricoltura urbana
- **Fruizione democratica ed egualitaria** della città
- **Diritto all'accessibilità** e ad uguali opportunità
- Diritto alla **mobilità** di tutti gli abitanti, con tecnologia pulita e sostenibile ed incentivi per il trasporto pubblico e per i mezzi di trasporto alternativi
- Diritto all'inclusione **informatica**
- Diritto alla giustizia **ambientale**.

4. METODOLOGIE E NUOVI STRUMENTI DI RAPPRESENTAZIONE DELLA CITTA' GIUSTA: UNA MISURAZIONE CRITICA. - Come rappresentare lo spazio urbano dell'ingiustizia? Come descrivere, misurare, quantificare ma al tempo stesso "raccontare" la città in/giusta? Le implicazioni operative che scaturiscono dall'utilizzo del concetto di giustizia spaziale sono di natura metodologica e operativa.

Coerentemente con l'analisi teorica presentata nella prima parte, il percorso rende ineludibile due passaggi preliminari e, cioè, chiarire cosa si intende per "giustizia" e per "spazio".

Il primo passo per costruire l'informazione consiste nell'individuare le dimensioni della giustizia spaziale effettuando in tal modo un preciso posizionamento teorico rispetto al tema e all'idea di "città giusta".

Si tratta poi di esaminare, scomponendole, le diverse concezioni dello spazio che possono essere funzionali all'analisi del tema. Così come argomentato nella prima parte del lavoro, lo sforzo da attuare è quello di incorporare una definizione di spazio non soltanto euclideo ma cercare di concettualizzare, nei limiti del possibile, i concetti di spazio relativo e di spazio relazionale che sembrano essenziali per un'analisi significativa della giustizia a livello urbano.

Per tentare di concettualizzare una dimensione di spazio adeguata ad una lettura della giustizia spaziale a livello locale (urbano) possiamo far ricorso alla matrice delle spazialità di D. Harvey (2006), un esercizio speculativo che può fornire un significativo supporto per strutturare un sistema informativo sulla giustizia in città.

	Material Space (experienced space)	Representations of Space (conceptualized space)	Spaces of Representation (lived space)
Absolute Space	walls, bridges, doors, stairways, floors, ceilings, streets, buildings, cities, mountains, continents, bodies of water, territorial markers, physical boundaries and barriers, gated communities...	cadastral and administrative maps; Euclidean geometry; landscape description; metaphors of confinement, open space, location, placement and positionality; (command and control relatively easy) – <i>Newton and Descartes</i>	feelings of contentment around the hearth; sense of security or incarceration from enclosure; sense of power from ownership, command and domination over space; fear of others "beyond the pale."
Relative Space (Time)	circulation and flows of energy, water, air, commodities, peoples, information, money, capital; accelerations and diminutions in the friction of distance...	thematic and topological maps (e.g. London tube system); non-Euclidean geometries and topology; perspectival drawings; metaphors of situated knowledges, of motion, mobility, displacement, acceleration, time-space compression and distanciation; (command and control difficult requiring sophisticated techniques) – <i>Einstein and Riemann</i>	anxiety at not getting to class on time; thrill of moving into the unknown; frustration in a traffic jam; tensions or exhilarations of time-space compression, of speed, of motion.
Relational Space (Time)	electromagnetic energy flows and fields; social relations; rental and economic potential surfaces; pollution concentrations; energy potentials; sounds, odors and sensations wafted on the breeze	surrealism; existentialism; psychogeographies; cyberspace, metaphors of internalization of forces and powers; (command and control extremely difficult – chaos theory, dialectics, internal relations, quantum mathematics) – <i>Leibniz, Whitehead, Deleuze, Benjamin</i>	visions, fantasies, desires, frustrations, memories, dreams, phantasms, psychic states (e.g. agoraphobia, vertigo, claustrophobia)

Fig. 1 – La matrice delle spazialità (Harvey, 2006)

Ciascuna tipologia di spazio (spazio assoluto, spazio relativo, spazio relazionale) incrocia, nella matrice, le categorie lefebvrine di spazio pratico, rappresentazione dello spazio e spazio della rappresentazione (H. Lefebvre, 1974).

A ciascuna cella della matrice si propone di associare una diversa modalità di analisi ed uso dei dati/informazioni. Dal punto di vista metodologico, questo approccio apre nuove prospettive di analisi per la geografia.

L' integrazione di tipologie diverse di spazio, rende possibile affiancare e tentare di integrare fonti secondarie (dati amministrativi, fonti statistiche inclusi i censimenti) e fonti primarie (interviste, *focus group*, ecc. a livello locale) alla immensa produzione di informazioni proveniente dallo sviluppo del web 2.0 (*social networks*, *Volunteered Geographic Information* (VGI), per esempio) che va sotto il nome di *new spatial media*:

gli strumenti tecnologici (Twitter's GeoAPI, Google Hearth, Foursquare, Gowalla, ecc.) che permettono agli utenti di incorporare contenuti geografici da altri *web services* e di costituire il cosiddetto web geospaziale o *geoweb* (Elwood et al., 2013, Elwood e Leszczyński, 2012). Un'informazione che è caratterizzata da un enorme potenziale informativo per l'analisi geografica e, in particolare, urbana. Al tempo stesso, inoltre, questi strumenti, non soltanto riempiono di contenuti geolocalizzabili le informazioni provenienti dagli utenti ma costituiscono uno strumento d'azione politica, in quanto strumento di mobilitazione (Goodchild, 2007).

A partire da queste riflessioni, il lavoro propone la costruzione di un Atlante urbano, in corso di sperimentazione, un sistema informativo integrato a supporto delle politiche e dei cittadini finalizzato alla conoscenza e all'analisi della giustizia sociale in ambito urbano.

L'obiettivo del sistema è duplice: superare la tradizionale dicotomia spazio/territorio che limita la comprensione dei fenomeni complessi (quali la giustizia spaziale a scala urbana) e far convergere, in uno strumento unico ed integrato, le fonti statistiche ed informative disponibili per cercare di pervenire ad una conoscenza della giustizia spaziale non soltanto attraverso le fonti statistiche tradizionali ma anche dal basso, direttamente dalle informazioni generate dagli utenti, in questo caso, i cittadini, in grado di raccontare, oltre che quantificare, lo spazio urbano contemporaneo.

Questa ibridizzazione (Sui e DeLyser, 2012) di metodologie, fonti e unità spaziali di analisi implica una serie di considerazioni nuove rispetto a temi complessi caratterizzati da aspetti qualitativi e quantitativi come le relazioni socio-economiche a scala locale, e in cui i tradizionali concetti di spazio, territorio, prossimità hanno bisogno di essere riconcettualizzati sia teoricamente che come supporto all'analisi.

La geografia come disciplina, tradizionalmente orientata all'integrazione disciplinare, sembra ben attrezzata ad interpretare questi scenari di complessità e a proporre nuovi percorsi di analisi per la ricerca sociale.

BIBLIOGRAFIA

BAILLY A. (1981), *Géographie du bien-être*, Paris, PUF.

BRISTOW, G., (2011) *Critical Reflections on Regional Competitiveness*, London, Routledge.

- DIKEC M. (2009), Justice and the spatial imagination, in Searching for the just city, edited by Marcuse P. et al., Routledge.
- DORLING D. (2011), *Injustice. Why social inequality persists*, The Policy Press, University of Bristol.
- ELWOOD S. and LESZCZYNSKI A. (2012), New spatial media, new knowledge politics, *Transactions of the Institute of British Geographers*, Early View (Online Version of Record published before inclusion in an issue).
- ELWOOD S., GOODCHILD M., SUI D. (2013), Prospects for VGI Research and the Emerging Fourth Paradigm in *Crowdsourcing Geographic Knowledge Volunteered Geographic Information (VGI) in Theory and Practice*, edited by Sui D., Elwood S., Goodchild M., Springer.
- EUROPEAN COMMISSION (2009), *Communication from the Commission to the Council and European Parliament, Gdp and beyond. Measuring progress in a changing world*, COM (2009, 433 final).
- FANSTEIN S. (2010), *The Just City*, New York, Cornell University Press.
- FRANZINI M., PIANTA M. (2011), Explaining inequality in today's capitalism, *Working Papers, University of Urbino Carlo Bo*, Department of Economics, Society & Politics
- HARVEY D. (1978), *Giustizia sociale e città*, Feltrinelli, Milano.
- HARVEY, D. (1996) *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Blackwell, Oxford.
- HARVEY D. (2006) *Spaces of global capitalism: a theory of uneven geographical development*, Verso, London and New York.
- ISCHIA U. (2012), *La città giusta. Idee di piano e atteggiamenti etici*, Donzelli, Roma.
- LEFEBVRE H. (1974), *La produzione dello spazio*, Moizzi, Milano.
- KNOX P. (1975), *Social Well-Being: a Spatial Perspective*, OUP.
- MARCUSE P. (2009), *Searching for the just city*, New York, Routledge.
- OECD (2011), *Compendium of Oecd well-being indicators*, Paris.
- PIANTA M. (2012), *Nove su dieci*, Laterza, Bari.
- PIKE A., RODRIGUEZ-POSE A., TOMANEY J. (2007), What kind of local regional development and for whom ? *Regional Studies*, 14, 1253-1269.
- PIRIE G.H. (1983), On Spatial Justice, *Environment and Planning A*, 15, 465-73.

- REYNAUD A. (1981), *Société, espace et justice: inégalités régionales et justice socio-spatiale*, Paris, PUF.
- RAWLS J. (1982), *Una teoria della giustizia*, Feltrinelli.
- SEN A. (1992), *Risorse, valori e sviluppo*, Torino.
- SOJA E. (2010), *Seeking spatial justice*, University of Minnesota Press.
- STIGLITZ J., SEN A., FITOUSSI J. (2008), Issues paper, Commission on the measurement of economic performance and social progress.
- VANOLO A., ROSSI U. (2010), *Geografia politica urbana*, Laterza, Bari.
- UNITED NATIONS (2010), *The right to the city: bridging the urban divide*, Report of the fifth session of the World Urban Forum Rio de Janeiro, Brazil.

Università La Sapienza – Roma, Facoltà di Economia – Dip. Metodi e modelli per l'economia, il territorio e la finanza, Dottorato in Geografia economica, e-mail prisco@istat.it

RIASSUNTO. - L'accerbarsi delle differenze socio-economiche causato dall'attuale crisi economica ha determinato un forte aumento delle diseguaglianze geografiche in termini di reddito, di opportunità, di condizioni di vita sia tra paesi che all'interno di essi e ha riportato l'attenzione su concetti quali "benessere" e giustizia sociale, con un ampio dibattito trasversale alle scienze sociali. Anche la geografia vi partecipa intervenendo in modo originale attraverso il concetto emergente di "giustizia spaziale", la giustizia sociale nelle sue materializzazioni e rappresentazioni spaziali. Analizzare la giustizia spaziale significa comprendere non soltanto le relazioni dialettiche tra le diverse condizioni socio-economiche alle diverse scale spaziali ma anche come la produzione sociale dello spazio impatta sui diversi gruppi e le proprie opportunità. Per cercare di contribuire al superamento di uno dei punti deboli del dibattito, cioè l'operazionalizzazione del concetto di giustizia spaziale, il lavoro propone la sperimentazione di un Atlante urbano basato su una metodologia ibrida in cui le fonti tradizionali di indagine statistica vengono integrate con le informazioni prodotte direttamente dagli utenti attraverso l'enorme produzione proveniente dal web 2.0.

RINELLA A., RINELLA F.*

IL GEMELLAGGIO COME STRUMENTO DI VALORIZZAZIONE
DELLA POLITICA EUROPEA DI PROSSIMITÀ:
IL CASO DI BARI

1. LA PEV E I GEMELLAGGI – Nel corso dell’ultimo decennio, il progressivo allargamento dei confini dell’Unione Europea se da un lato ha creato nuove e importanti opportunità, dall’altra ha posto in campo interessanti sfide e numerosi interrogativi riguardanti non solo la governabilità ed i meccanismi decisionali, ma anche la costituzione di una identità europea e la possibile perdita di identità locale e nazionale (cfr. Hall, 1996; Martin, 2005).

Proprio per far fronte a tali questioni nasce nel 2004 la Politica Europea di Vicinato o di prossimità (PEV), uno strumento volto a potenziare la stabilità, il benessere e la sicurezza di tutte le popolazioni della Comunità, incrementando la cooperazione non solo tra gli Stati membri, ma anche tra questi e altri Paesi confinanti e non, rafforzando, quindi, i rapporti con tutti i “vicini” indipendentemente dalle loro prospettive di adesione. Emerge la necessità di istituire dei partenariati solidi, fondati su vincoli storici e su valori comuni partendo dal presupposto che proprio la prossimità accresce l’importanza di tutta una serie di questioni che non riguardano solo ed esclusivamente la gestione della nuova frontiera esterna e dei flussi, ma anche, per esempio, i legami culturali: infatti, una maggiore

* Pur essendo frutto di una riflessione comune, il paragrafo 1 è da attribuirsi a F. Rinella, il paragrafo 2 ad A. Rinella.

comprensione reciproca della storia, dei comportamenti e, più in generale, dei valori dei propri partner costituisce una base indispensabile per la realizzazione di legami politici ed economici duraturi e produttivi. Stimolare la cooperazione culturale e il dialogo tra diverse civiltà e religioni diventa la via più feconda da percorrere per intessere legami di qualità tra popoli, per creare un “capitale sociale” inteso come risultato di esperienze socialmente condivise (Di Nicola, 2006), per dar vita ad un processo di costruzione di una “civiltà comune attenta alle differenze e rispettosa delle originalità” (Gruppo dei Saggi, 2003, p. 20). È significativo che tra i numerosi settori su cui la PEV intende focalizzare la propria attenzione grande peso venga riconosciuto, soprattutto nei rapporti con i paesi dell’Est, alle cosiddette “interconnessioni di prossimità”, ai contatti interpersonali a livello locale che consentono alla società civile di prendere parte in maniera attiva al dialogo tra le culture. In quest’ottica si inserisce la decisione della Commissione europea di adottare nel dicembre 2011 una proposta relativa ad un nuovo programma “Europa per i cittadini” che, proseguendo l’esperienza 2007-2013, si prefigge l’obiettivo di alimentare, nel periodo 2014-2020, il dibattito della società civile riguardo all’UE favorendo l’incentivazione di migliaia di piccole iniziative, soprattutto a livello locale e regionale, capaci di coinvolgere direttamente i cittadini (Governa, 2001). Tra le misure più efficaci per un coinvolgimento significativo di quest’ultima categoria di soggetti figurano sicuramente i gemellaggi che, favorendo attraverso il dialogo interculturale e lo scambio di esperienze il processo di integrazione, possono rappresentare la forza motrice per la crescita e lo sviluppo dell’UE nonché per la promozione di forme di convergenza spazio-temporale basate su interessi culturali comuni (Commissione delle Comunità Europee, marzo 2003; maggio 2004).

Il gemellaggio, ideato in Europa nel periodo successivo al secondo conflitto mondiale, è la stipulazione di un’unione tra due o più comunità con l’obiettivo di cooperare in svariati settori di interesse comune (politico, economico, commerciale, sociale, culturale) stabilendo dei rapporti duraturi nel tempo ed incrementando la fiducia reciproca tra cittadini di Paesi diversi. Ovviamente si tratta di uno strumento che vede coinvolti enti che non devono necessariamente rientrare nei confini dell’UE ma che, comunque, condividono valori comuni e perseguono ideali a carattere europeo. Nel corso del tempo la pratica del gemellaggio ha consentito la creazione di una rete di legami

diffusa e capillare che non limitandosi all'UE ha coadiuvato la formazione di rapporti solidali anche con Paesi esterni rinforzando la sensibilità di una identità europea, pur nel rispetto delle diversità. In particolare, guardando oltre i confini comunitari, i gemellaggi possono giocare un ruolo chiave per la creazione di legami di fiducia con i Paesi limitrofi e per costruire una politica stabile e sostenibile della vicinanza senza dimenticare che tra le principali frontiere esterne dell'UE sicuramente bisogna annoverare i Paesi dell'Est e in particolare la Federazione Russa con cui è necessario rinsaldare i vincoli politici ed economici. Tale discorso assume una specifica rilevanza per la Puglia e per la città di Bari che da sempre ha un legame speciale con la Russia rappresentato da San Nicola, patrono del capoluogo regionale e santo prediletto dall'ortodossia russa (De Napoli, 2007).

3. BARI PORTA D'ORIENTE - La Città di Bari, per la sua particolare posizione geografica, si è sempre distinta come punto di passaggio privilegiato nei flussi e nei processi che interessano l'Oriente ed il Mediterraneo, diventando così terra d'incontro tra culture, religioni e civiltà. Indubbiamente questa peculiare vocazione trae origine dalla presenza delle reliquie di San Nicola, Vescovo di Myra, presenza che conferisce alla città una dimensione internazionale facendone tappa obbligata dell'itinerario del pellegrinaggio tra Roma e la Terrasanta (AA.VV., 1987). Nonostante tale rilevante vantaggio competitivo, all'inizio del nuovo millennio, la sua compagine economica, sociale e culturale appare come marginale rispetto ai contesti nazionali ed europei (cfr. Emanuel, Governa, 1997; Eupolis, 2000; Datar 2003). La consapevolezza della necessità di incrementare la capacità attrattiva della città e di rispondere alle sollecitazioni della PEV, porta il Sindaco Michele Emiliano ad introdurre nelle linee programmatiche della prima consiliatura 2004-2009 le deleghe al marketing territoriale e all'accoglienza, considerate come un punto di forza della politica culturale, economica e religiosa di "Bari metropoli Euromediterranea della Pace". Viene così promossa una fitta rete di eventi culturali, religiosi, sportivi, tra i quali

assume rilievo la riconsegna della Chiesa Russa¹ al Patriarcato di Mosca, decisa il 14 marzo 2007 e avvenuta il 1 marzo del 2008.

L'evento, che ha avuto grande risonanza nella politica estera italiana, acquista il ruolo di vero e proprio fenomeno di "risemantizzazione" dello spazio potenziando il ruolo di Bari come città "polisemica" (Vallega, 2003) dotata di simboli che conducono a due importanti contesti fideistici, rilanciandone l'immagine internazionale e spingendo numerose municipalità prevalentemente di Paesi dell'Est europeo a chiedere al capoluogo pugliese di sottoscrivere un accordo di gemellaggio².

Attualmente la città di Bari ha in corso 16 patti di collaborazione (Tabella 1), alcuni dei quali avviati molti anni prima da precedenti amministrazioni e la cui ripresa è stata sollecitata dalle città gemelle: è il caso di Varna, Slupsk, Antalya e Kerch. I nuovi rapporti con le città russe di Sergiev Posad, Vladimir, Kostroma sono indubbiamente frutto degli intensi scambi culturali creati dal Festival dell'arte russa che dal 2006 si svolge a Bari dal 16 al 22 maggio (periodo delle festività nicolaiane ortodosse) e che ha come evento gemello a Mosca nel mese di dicembre il Festival artistico della tradizione di Puglia,

(1) All'inizio del XX secolo la società imperiale russo-ortodossa di Palestina, incoraggiata dallo zar nell'opera di tutela dei pellegrini russi in Oriente ed Occidente, acquistò un terreno a Bari e costruì la cosiddetta "Chiesa Russa" su un modello medievale del XII-XIII secolo con pianta a croce greca e cupola centrale. La cerimonia per la posa della prima pietra avvenne il 22 maggio (festa della traslazione delle reliquie in Russia) del 1913 (Lavermicocca, 2008). Dopo la rivoluzione russa del 1917, l'ente proprietario della Chiesa era entrato in conflitto con il proprio governo e si era trovato implicato in una lunga serie di vertenze giudiziarie che ne determinarono il dissesto finanziario. Nel 1937 l'Amministrazione comunale promosse una transazione e acquistò l'intero complesso dei beni russi, assumendo formale impegno di mantenere in vita l'esercizio del culto ortodosso e proteggendo il luogo sacro (Melchiorre, 2005).

(2) In Italia, i gemellaggi tra città seguono l'iter predisposto dalla legge 131/2003 (art. 6 comma 7) e dal d.p.r. 31.3.1994 (art. 2) sotto la supervisione del Dipartimento degli Affari Regionali presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Si tratta quindi di mere dichiarazioni di intenti, fortemente simboliche ma non stringenti in termini di accordi bilaterali che restano competenza delle Regioni, delle Province autonome di Trento e Bolzano e del Ministero degli Affari esteri.

entrambi creati dall'Associazione pugliese Nikolaus che ha rivestito il ruolo di pivot (Governa, 1997) nei rapporti tra le due città.

Tab. I – GEMELLAGGI ATTUALMENTE IN CORSO NELLA CITTÀ DI BARI

Città gemellate	Data intesa	avvio	Delibera Consiglio comunale	Luogo e data sottoscrizione
Corfù – Grecia	1988		n.2959/ 5.7.1988	Corfù, 22.5.2006
Sergiev Posad - Federazione Russa	Settembre 2004		n.79 9.9.2010	Sergiev Posad 15.12.2010
Stettino – Polonia	2009		n. 9/26.1.2010	Stettino, 30.11.2010
Bar - Montenegro	2000		n.78/9.9.2010	In itinere
Banja Luka - Bosnia Erzegovina	2005		n.2006/ 9.3.2006	In itinere
Kerch –Turchia	In itinere			
Zviozdnyj - Federazione Russa	2011		In itinere	
Bar - Ucraina	2007		20.4.2009	In itinere
Kostroma - Federazione Russa	2012		In itinere	
Vladimir – Federazione Russa	2012		In itinere	
Podgorica – Montenegro	23.4.2004		In itinere	
Varna – Bulgaria	1999		n.80/ 9.9.2010	In itinere
San Nicolas de los Arroyos – Argentina	3.6.2010		In itinere	In itinere
San Nicolas de Bari – Cuba	26.4.2007		In itinere	In itinere
Slupks – Polonia	1986		7666 /17.12.1987	In itinere
Antalya – Turchia	1986		In itinere	

Fonte: elaborazione su dati Comune di Bari

Particolare rilievo ha ricevuto sugli organi di stampa il gemellaggio con Zvyozdnyj (Città delle stelle), luogo di addestramento militare e ricerca spaziale nelle vicinanze della capitale russa. Nel 2011 in occasione del 50° anniversario della prima missione di Gagarin nello spazio, il Comandante dei cosmonauti russi Lonchakov ha promosso, insieme all'Associazione barese "Mondo antico e tempi moderni", il gemellaggio con la città di Bari poiché il vescovo di Myra è il Santo patrono della squadra di cosmonauti russi. L'illustre militare ha portato nello spazio, con il volo "Sojuz TMA 19", una particella lignea della cassa in cui riposano le spoglie del santo taumaturgo donata dal Rettore della Basilica di San Nicola. Al termine del viaggio, nel dicembre 2010 metà della reliquia è stata riconsegnata alla Basilica ed è ora esposta nella Cappella delle Reliquie; l'altra metà è venerata nella cappella della Trasfigurazione nella Città delle Stelle.

I gemellaggi in corso hanno intensificato le visite istituzionali di ambasciatori, consoli ed amministratori locali stranieri accompagnati da delegazioni di imprenditori, prevalentemente dei comparti alimentare e turistico, interessati a conoscere più approfonditamente la realtà economica pugliese.

L'analisi delle opportunità schiuse da questi strumenti immateriali di connessione con nuove realtà ancora "lontane" fisicamente e commercialmente, ma "vicine" in nome del culto di San Nicola, vero referenziale geografico delle grandi narrazioni delle due religioni (Vallega, 2003), corrobora l'idea che la futura pianificazione strategica locale e quella comunitaria dovranno essere in sintonia, come nel caso del capoluogo pugliese, per "contribuire all'instaurazione di solidi legami oltre i confini, promuovere interessi comuni, rafforzare la società civile e la democrazia a livello locale, nonché sortire effetti positivi sull'economia locale" (Commissione delle Comunità Europee, 2006, p.32).

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *San Nicola. Arte, iconografia e religiosità popolare*, Bari, Edipuglia, 1987.
- COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, *Europa ampliata-prossimità. Un nuovo contesto per le relazioni con i nostri vicini orientali e meridionali*, Bruxelles, marzo 2003 (consultato on-line al sito: www.euoparl.europa.eu).

- ID., *Politica europea di prossimità. Documento di strategia*, Bruxelles, maggio 2004, (consultato on-line al sito: www.euoparl.europa.eu).
- ID., *Lavorare insieme. Politica europea di vicinato*, Bruxelles, 2006, (consultato on-line al sito: ec.europa.eu).
- DATAR, *Les Villes européennes. Analyse comparative*, Montpellier, Maison de la Géographie, 2003.
- DE NAPOLI L., Nicola. *Il santo delle genti*, Bari, Progress Communication, 2007.
- DI NICOLA P., *Dalla società civile al capitale sociale. Reti associative e strategie di prossimità*, Milano, Angeli, 2006.
- EMANUEL C., GOVERNA F., “Il milieu urbano come fattore di differenziazione e di sviluppo”, in DEMATTEIS G., BONAVERO P., *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino, 1997, pp.299-375.
- EUPOLIS, *Firenze nella competizione europea*, Torino, DIT, 2000.
- GOVERNA F., *Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*, Milano, Angeli, 1997.
- ID., “Il territorio come soggetto collettivo? Comunità, attori, territorialità”, in BONORA P. (a cura di), *SloT Quaderno 1. Appunti, discussioni, bibliografia del gruppo di ricerca SloT (Sistemi Territoriali Locali) sul ruolo dei sistemi locali nei processi di sviluppo territoriale*, Bologna, Baskerville, 2001, pp. 31-46.
- GRUPPO DEI SAGGI (a cura di), *Rapporto Il dialogo tra i popoli e le culture nello spazio euromediterraneo*, Bruxelles, 2003, (consultato on-line al sito: ec.europa.eu).
- HALL S., “Introduction: Who Needs ‘Identity?’”, in HALL S., DU GAY P. (a cura di), *Questions of Cultural Identity*, London, Sage Publications, 1996, pp. 182-187.
- LAVERMICOCCA N., *La nave dei miracoli. Le storie prodigiose di san Nicola di Bari*, Bari, Pagina Editrice, 2008.
- MARTIN J., “Identity”, in ATKINSONS D. ET. AL. (a cura di), *Cultural Geography. A Critical Dictionary of Key Concepts*, London, I.B. Tauris, 2005, pp. 97-102.
- MELCHIORRE V. A., *Bari. Guida turistico-culturale della città e della provincia*, Bari, Adda, 2005.
- VALLEGA A., *Geografia culturale. Luoghi, spazi, simboli*, Torino, UTET, 2003.

Lecce, Dipartimento di Scienze dell'Economia dell'Università del Salento, a.rinella@libero.it.

Bari, Dipartimento di Scienze economiche e metodi matematici dell'Università degli Studi 'Aldo Moro', f.rinella@libero.it.

SUMMARY. - *The town twinning as an instrument of exploitation of the European Neighbourhood Policy: the case of Bari* - The enlargement of the EU's borders has created new opportunities and challenges. In order to face them, in 2004 was established the European Neighbourhood Policy (ENP), which aims to enhance the security of all peoples of the EU Community not only by increasing the cooperation between the Member States, but also between these and other neighboring countries and beyond. For this reason the stipulation of 'town twinning' has a renovated importance. In this work, attention is focused on the city of Bari which, at the invitation of the project 'Europe for Citizens', promotes the practice of 'town twinning'. The awareness that Eastern countries are a key partner for the EU and that St. Nicholas is a vital historical link, led the Apulia capital to enter into partnerships with several cities in this area.

Prossimità/*proximity*

Relazione di apertura

LUCIANA LAZZERETTI

CREATIVITÀ, INNOVAZIONE E BENI CULTURALI: UN QUADRO TEORICO¹

1.1. PREMessa. - Cultura e creatività sono diventati uno dei motori dello sviluppo e dell'innovazione nella economia del terzo millennio (Jeffcut e Pratt, 2009), mentre il fenomeno di cluster e distretti culturali si è ampiamente diffuso sia nel nostro Paese che a livello europeo ed extraeuropeo, dai centri urbani fino alle periferie (Cooke e Lazzeretti 2008; Fiscato e Pilotti, 2010; Santagata, 2009). La valorizzazione economica dell'arte e della cultura, che ricevuto i primi impulsi dagli studi di economia della cultura (Grefe, 2003), ha poi integrato anche il contributo della economia creativa, sviluppatosi a partire dal lavoro seminale di Richard Florida sulla *creative class* (2002) e sulle città creative. Tema che continua ad essere al centro di un vivace dibattito (Andersson, et al., 2011).

Le industrie culturali e creative sono considerate le nuove protagoniste dell'economia della conoscenza (Rullani, 2004), le artefici della affermazione del cosiddetto "cognitive cultural capitalism" (Scott, 2008) che la Comunità Europea considera attualmente come uno dei *priority sector* (Power e Nielsen, 2010).

Se la Cultura, nel passaggio dalla conservazione alla valorizzazione economica, era intesa soprattutto come risorsa, adesso è considerata come una fonte di innovazione in grado di immettere nuove idee, skills e prodotti sia

¹ Il presente lavoro è stato pubblicato su Lazzeretti L. 2012, *Cluster creativi per i beni culturali. L'esperienza toscana delle tecnologie per il restauro e la valorizzazione*, Firenze, Firenze University Press, pp. 1-16.

nell'economia globalizzata (Bakshi, McVittie e Simmie, 2008), che nelle stesse organizzazioni culturali quali musei e teatri (Bakshi e Throsby, 2010).

Si è aperta quindi una nuova fase nel rapporto fra Cultura ed Economia, quella della “valorizzazione culturale dell'economia”, che pone l'accento sul rapporto fra cultura creatività ed innovazione, le cui molteplici manifestazioni come industrie, cluster e network creativi, non sono ancora stati sufficientemente esplorate (Belussi e Staber, 2011).

In una modernità sempre più liquida (Bauman, 2000), la Cultura diventa un fattore strategico per rispondere alle sfide della globalizzazione ed al crescente bisogno di innovazione e di imprenditorialità.. Essa rappresenta un importante strumento per ricostruire una modernità più sostenibile (Rullani, 2010) dove rapporti di forza fra paesi cosiddetti industrializzati e paesi in via di sviluppo devono essere opportunamente rivisti.

In questo scenario non è più possibile governare il cambiamento radicale con il ricorso alla sola razionalità “verticale” di matrice ingegneristica, ma è indispensabile anche un pensiero laterale (De Bono, 1971) capace di esplorare e ricombinare gli input provenienti dal non solo dal pensiero tecnico-scientifico, ma anche da quello umanistico. Scrive in proposito il noto psicologo De Bono: “I pensatori verticali assumono la visione più ragionevole di una situazione e procedono logicamente e accuratamente per risolverla. I pensatori laterali tendono ad esplorare tutti i diversi modi di guardare a qualcosa, piuttosto che accettare il più promettente ed attenersi a quello” (1971, p. 10, nostra traduzione).

La Cultura diventa dunque il motore dell'economia creativa capace di generare processi creativi in grado di combinare conoscenze nuove con conoscenze esistenti, o proporre idee radicalmente innovative. Le città funzionano come un sistema aperto che attrae persone di talento da vari background e stimola le loro capacità creative (Jacobs, 1969).

In questi termini, cultura e creatività diventano facce della stessa medaglia, richiamando ad una rivalutazione non solo del ruolo del capitale umano, ma anche dei contesti geografici e socio-culturali. La dimensione spaziale della creatività assume un ruolo strategico nell'era della *open innovation* (Chesbrough et al.,

2006), vale a dire nella fase storica in cui i processi innovativi travalicano gli stretti confini del laboratorio di ricerca e sviluppo della grande impresa integrata e si diffondono in contesti socio-territoriali più ampi, coinvolgendo una pluralità di attori inseriti in *network* locali ed internazionali.

In questo capitolo, discuteremo del passaggio dalla fase cosiddetta della valorizzazione economica della cultura – caratterizzata dalla ascesa di un modello di sviluppo locale *culture-driven* – a quella odierna che abbiamo denominato “valorizzazione culturale della economia” che considera la cultura come una risorsa per il cambiamento e l’innovazione. A questo proposito richiameremo i principali caratteri della “Capacità Creativa della Cultura” (CCC), i quattro sentieri di sviluppo e i fattori chiave che individuano gli ambienti creativi idonei a favorirla secondo un *creative approach*.

1.2. VERSO UNA “VALORIZZAZIONE CULTURALE DELLA ECONOMIA”. - Recentemente si è verificata un’importante evoluzione negli studi sulla valorizzazione economica della cultura: un passaggio che segnala l’affermazione di una nuova fase nel rapporto fra Cultura ed Economia, al cui centro si colloca la creatività, dando ampio spazio a modelli *economy led* (come le città creative) piuttosto che a quelli *culture led* (come i distretti culturali). In questa nuova fase, che abbiamo denominato “valorizzazione culturale dell’economia”, la cultura viene ora considerata come un elemento fondante del capitale umano, dei processi innovativi e dell’imprenditorialità. Se, si riteneva precedentemente che la cultura dovesse essere conservata e poi valorizzata culturalmente ed economicamente, ora l’attenzione si incentra piuttosto sulle capacità della cultura di produrre conoscenze e sul contributo delle risorse culturali - materiali ed immateriali - alla generazione di *novelty e renewing*. Questa tendenza si è manifestata non solo negli studi più recenti di economia della creatività, ma anche in quelli più propriamente di economia della cultura, che tendono sempre più a convergere verso un’area di studi comune. Il primo passaggio rilevante è stato quello che ha condotto “dalla conservazione” alla “valorizzazione economica” della cultura e dell’arte. Ad esso hanno contribuito molte discipline – dalla storia dell’arte

all'antropologia, alle scienze sociali e poi naturalmente l'economia della cultura (Towse, 2011) e il management delle organizzazioni culturali (Colbert, 2007). L'alleanza tra cultura ed economia è diventata un paradigma di successo che si è affermato prima negli Stati Uniti ed in Europa, per poi estendersi più recentemente anche ai Paesi in transizione ed in via di sviluppo (Power e Scott, 2004). In un primo momento, era importante dimostrare come la cultura potesse essere inserita nel novero dei fattori di produzione, contribuendo all'affermazione non solo dei tradizionali settori culturali come quelli dell'editoria, del turismo culturale, ma anche dei settori *non profit*. Caso rappresentativo è quello dei musei, istituzioni-simbolo per antonomasia della conservazione, i quali hanno subito una profonda trasformazione. In un primo tempo sono stati considerati come un importante settore *non profit*, poi sono stati oggetto dell'applicazione di categorie e modelli manageriali ed imprenditoriali. Essi si sono affermati come uno dei protagonisti della cultura non solo come risorsa, ma anche come fonte di rivitalizzazione di città e di attività economiche. Seguendo la parabola del rapporto tra cultura ed economia, sono passati dal rappresentare luoghi della memoria e della conservazione, a scenari della valorizzazione economica e dell'intrattenimento, producendo esternalità positive, ma anche negative (Lazzeretti, 2005). Parimenti, il valore idiosincratico delle risorse ha assunto un valore strategico e il fenomeno emergente dei distretti e cluster culturali nelle loro diverse accezioni (Cinti, 2007) ha contribuito a mettere in evidenza come la cultura possa essere considerata anche un volano di sviluppo economico. Alcuni autori hanno elaborato differenti tassonomie, individuando così distretti culturali istituzionali, industriali, urbani o museali (Santagata, 2002). Altri hanno sottolineato gli aspetti strategici e di marketing territoriale (Pilotti, 2003). Altri ancora hanno posto l'accento piuttosto sulle diverse tipologie di risorse da valorizzare (Kebir e Crevoisier, 2008). Da parte nostra, abbiamo contribuito con lo sviluppo del Modello della Distrettualizzazione Culturale, applicato alle città d'arte con una metodologia multidisciplinare (Metodo PACA) che integra l'approccio distrettuale becattiniano con quello dei cluster (Porter 1998).

Il passo successivo è stato quello di considerare la cultura come risorsa per l'innovazione, capace di generare idee ed innovazioni, ringiovanendo settori maturi o creandone di nuovi e si è dato risalto alla creatività.. L'analisi sui sistemi locali culturali si è orientata soprattutto verso gli aspetti legati alle dinamiche di sviluppo e diffusione della creatività ed il passaggio dai distretti culturali a quelli creativi dagli USA e dall'Europa all'Asia ed anche ai paesi in via di sviluppo. Per tutti ricordiamo lo storico distretto cinematografico di Hollywood studiato da Scott (2005) ed il nuovo distretto indiano di Bollywood (Lorenzen, e Täube, 2008). L'economia della cultura ha avuto ad oggetto inizialmente il patrimonio artistico e culturale e le performing art, mentre la *creative economy* si è occupata da subito del rapporto tra imprese creative, economia della conoscenza e nuove tecnologie (ICT). Mentre le industrie culturali erano state inizialmente inglobate dalle industrie creative (DCMS, 2001), la distinzione è stata recentemente recuperata, introducendo interessanti collegamenti anche con la *experience economy*, il turismo e la *green economy* (Lazzeretti, 2012). L'altro concetto portante è quello del concetto di città creativa, spesso accostato a quello di città culturale del nuovo millennio (Hubbard, 2006) o di città della conoscenza (Trullen e Boix, 2008), o dell'innovazione (Burroni e Trigilia, 2011). Questa idea è stata in prima istanza associata a quella delle industrie creative (Landry, 2000), poi a quella della *creative class* di Florida (2002). I contributi di quest'ultimo autore hanno sollevato un intenso dibattito (Glaeser, 2005; Pratt, 2008) e stimolato un'ingente mole di ricerche empiriche. Tale mole di studi ha enfatizzato la varietà e l'intensità degli stimoli che la scena culturale urbana può fornire allo sviluppo di nuove imprese e settori (Lee et al., 2004), oltre all'attrazione di una classe creativa cosmopolita (Florida, 2002). La creatività continua però a costituire un concetto sfuggente (Markusen et al., 2008) e di difficile definizione, sul quale discutono i cultori di molteplici discipline.

Tab. I - DALLA VALORIZZAZIONE ECONOMICA DELLA CULTURA
 ALLA VALORIZZAZIONE CULTURALE DELL'ECONOMIA

Valorizzazione economica della cultura	Valorizzazione culturale dell'economia
<ul style="list-style-type: none"> • Cultura come risorsa • Cultura come fattore di produzione • Focus: patrimonio artistico culturale ed ambientale • La rilevanza delle industrie culturali • La rilevanza delle città della cultura e d'arte • La rilevanza dei cluster e distretti culturali • Focus: sviluppo economico locale 	<ul style="list-style-type: none"> • Cultura come capacità • Cultura come fonte di innovazione • Focus: capitale umano, classe creativa e ICT • La rilevanza delle industrie creative • La rilevanza delle città creative • La rilevanza dei cluster e distretti creativi (<i>milieu</i>) • Focus: processo innovativo

Fonte: Lazzeretti, 2011, 120.

1.3. L'APPROCCIO DELLA CAPACITÀ CREATIVA DELLA CULTURA. - Ci troviamo dunque all'inizio di una nuova fase del rapporto fra Cultura ed Economia, al cui interno la prima non è più solo intesa come una risorsa, ma soprattutto come una capacità. Essa non si esaurisce nell'individuazione di nuovi settori culturali o in cluster/distretti culturali che hanno caratterizzato la valorizzazione economica della cultura, ma diventa una "capacità creativa" che può contribuire al ringiovanimento di luoghi, settori e professioni e alla generazione di idee ed innovazioni attraverso processi di *cross fertilisation e serendipity*. È questo il concetto guida del nostro ragionamento: una nozione di creatività intimamente connessa a quella di cultura, di innovazione e di sviluppo locale che può essere correlata con alcuni fattori specifici e dare luogo a sentieri di sviluppo che si snodano fra novità e rinnovamento. Ma come si manifesta e si esprime questa creatività?

Dall'analisi della letteratura a cui abbiamo fatto riferimento, la creatività appare fortemente correlata in primo luogo con la localizzazione. Molti studi sullo sviluppo locale, seguendo i contributi pionieristici di Marshall (1890), discutono di questo legame e dei vantaggi che la co-localizzazione d'impresе specializzate produce in termini di economie di agglomerazione e di esternalità di conoscenza (Becattini et al., 2009). È l'urbanizzazione il fenomeno unificante di tutte le attività economiche che, come le industrie creative, beneficiano degli effetti

dell'economia della conoscenza e delle nuove tecnologie. Le imprese culturali e creative sono solitamente clusterizzate (Lazzeretti et al., 2008), siano esse PMI come le botteghe del restauro artistico oppure grandi imprese musicali o cinematografiche (De Propris et al., 2009). Anche la *creative class* e i network di artisti sono di solito clusterizzati (Clifton e Cooke, 2009) ed è la prossimità nelle sue varie forme – sia fisica che cognitiva – a favorire gli scambi di informazioni e conoscenze. Varietà e diversità sono gli altri motori creativi (Lorenzen e Frederiksen, 2008). La diversità alimenta la creatività, con diverse industrie, imprese, business, persone, talenti, come ci ha insegnato la lezione di Florida e Jacobs. Non esiste una unica dimensione ideale per lo sviluppo della creatività: i quartieri creativi possono confrontarsi con le grandi città creative (Scott, 2010), le grandi imprese con i piccoli laboratori. La creatività assume forme molteplici e si incontra dovunque il pensiero laterale si possa esprimere ed alimentare. Le idee sono frutto di fertilizzazioni e contaminazioni che si realizzano nello scambio di conoscenze e sono favorite diversità e dalla varietà dei *background* professionali e intellettuali degli attori. È il fenomeno della *cross-fertilisation* che alimenta il processo innovativo, grazie all'abilità di identificare nuove relazioni tra ambiti e fenomeni apparentemente distanti. Affinché tale capacità si traduca in effettive innovazioni, tuttavia, è necessario che intervengano attori capaci di organizzare e ordinare tale pensiero facendo ricorso alle proprie capacità imprenditoriali.

I principali sentieri in cui si manifesta la capacità creativa della cultura sono quattro, i quali possono coesistere in modalità e su scale territoriali differenti.

a) rinnovamento urbano. Un primo sentiero, ormai ampiamente consolidato è quello dell'*urban renewal*, dapprima identificato e studiato diffusamente dagli urbanisti, ma successivamente analizzato anche dagli studiosi di marketing territoriale. Il rapporto OECD (2007) è stato dedicato espressamente a questo tema e di seguito ricordiamo le tre principali strategie di rigenerazione urbana rilevate:

- *City branding.* Questa strategia cerca di applicare la medesima metodologia di marketing impiegata per i prodotti commerciali alle località geografiche

valorizzando gli elementi narrativi e simbolici che contraddistinguono i luoghi attraverso la sintesi dei rispettivi *core benefits* e stili culturali (Bennet e Savani, 2003).

- *Physical renovation and flagship developments*. In questa strategia un ruolo di primo piano è ricoperto dagli architetti chiamati a dare una nuova immagine ed un nuovo valore simbolico ai luoghi attraverso la progettazione di edifici spettacolari. Il caso-scuola in questo ambito è rappresentato dal Museo Guggenheim di Bilbao (Plaza et al., 2009). Come caso di flagship development ricordiamo invece le iniziative di “water front city promotion” sul modello di Baltimora (Law, 1993).

- *Culture-led driven strategies*. L’ultima strategia è quella relativa all’organizzazione di mostre ed eventi. I musei d’arte contemporanea, in particolare, sono diventati vettori importanti per turismo ed intrattenimento di massa. Eventi come i giochi olimpici o World Expo rappresentano occasioni importanti non solo per la rigenerazione del tessuto e delle infrastrutture urbane, ma anche di ringiovanimento di filiere economiche. Ricordiamo in proposito il quartiere dei musei a Vienna (Mommas, 2004).

b) Ringiovanimento economico. Questo secondo sentiero a differenza del precedente non è stato ancora studiato in maniera estensiva, ma non è per questo meno importante. Esso attiene al fatto che la cultura non è solo in grado di ringiovanire luoghi, ma anche filiere, settori, prodotti, professioni maturi o in declino. Di seguito riportiamo alcuni esempi per approfondire.

- *Ringiovanimento di settori/distretti*. La cultura si rivela capace di indicare nuove vie di sviluppo per settori tradizionali, incorporando nuovi contenuti creativi o simbolici. Un caso emblematico a tale proposito è quello del design, che si contraddistingue per la capacità di trovare applicazioni trasversali a settori diversi, combinandosi efficacemente con le nuove tecnologie al fine di ringiovanire settori e distretti maturi del made in Italy, come quelli del tessile e dei beni per la casa. Gli esiti innovativi di tali applicazioni sono favoriti dai densi scambi di informazioni e conoscenze che avvengono all’interno delle reti sociali e

delle comunità di pratica create dai designer sullo sfondo delle città postmoderne (Sedita e Bettiol, 2013).

- *Ringiovanimento di prodotti*. Un altro caso di successo è quello dei prodotti tipici richiamato a proposito dell'uso della denominazione di marchio ad origine controllata. La creazione di marchi di qualità su base territoriale ha contribuito a rivitalizzare molte produzioni agricole, attribuendo ai prodotti una garanzia di qualità e un nuovo valore simbolico. Casi studiati in letteratura sono quello delle Langhe (Santagata, 2002) o quello toscano del Chianti, collegato al fenomeno Slow Food. Anche il settore della moda ha beneficiato degli effetti positivi del connubio con la cultura, utilizzando le città d'arte come palcoscenici per gli eventi. (Sedita e Paiola, 2009).

- *Ringiovanimento della filiera*. Direttamente collegato al caso precedente è quello del ringiovanimento della filiera del cibo legato ai nuovi emergenti modelli di produzione e consumo attraverso la filiera corta. Il successo di questa formula non è solo legato a fattori di costo, ma soprattutto al significato restituito a modelli di consumo naturale, ai territori, alla stagionalità delle produzioni. La bio-agricoltura favorita dall'avvento della *green economy* rivaluta il concetto di prossimità fisica e si caratterizza per la presenza di nuove professionalità agricole altamente qualificate (Kebir e Torre, 2013).

- *Ringiovanimento di professioni*: anche le professioni possono essere ringiovanite e sperimentare un nuovo rinascimento grazie alla creatività e alle nuove tecnologie. Un caso significativo è quello dell'artigianato artistico *high culture* dei restauratori fiorentini altamente specializzati ubicati nel centro storico, i quali rappresentano allo stesso tempo una classe creativa, una impresa creativa e una risorsa di rigenerazione urbana. Grazie all'impiego delle nuove tecnologie, come ad esempio il laser quella che era una professione caratterizzata eminentemente da capacità culturali ed artistiche diventa anche un esempio di alta tecnologia (Lazzeretti e Cinti, 2001; 2013).

c) *Cross fertilisation*. Un terzo sentiero è collegato alla novità piuttosto che al ringiovanimento. La questione centrale riguarda la capacità di trovare o stabilire

relazioni inattese tra ambiti e fenomeni apparentemente distinti; un'abilità che può essere influenzata positivamente dalla prossimità geografica e cognitiva (Noteboom, 2000). Anche questo sentiero è scarsamente codificato allo stato attuale. Proponiamo di seguito alcune esemplificazioni.

- Si avere possono verificare percorsi di *cross-fertilisation* fra diverse abilità professionali (specializzazioni) all'interno della stessa filiera produttiva o all'interno dello stesso cluster/distretto. Relazioni che trovano nel network, un'opportunità significativa, talora inaspettata, di fertilizzazione tra differenti competenze sia dal punto di vista produttivo che sociale e istituzionale (ad es. nel cluster del restauro artistico trattato nel capitolo seguente).

- La correlazione fra i cluster culturali di una stessa città è un altro esempio importante. All'interno di un contesto urbano sono presenti attori istituzionali che fanno parte allo stesso tempo di diversi cluster e possono quindi funzionare da nodi di connessione (*broker*). Questo accade, ad esempio, fra i cluster della moda, dei musei e della musica nelle città d'arte. Si possono altresì instaurare rapporti cluster to cluster relazione tra attori dello stesso settore, ma localizzati in luoghi o persino Paesi diversi, come i contatti recentemente avviati fra restauratori fiorentini e cinesi. Si possono verificare, infine, fenomeni di *cross-fertilisation* anche fra network temporanei di artisti ed istituzioni culturali, come nel caso delle mostre allestite all'interno di musei in occasione della presentazione d'opere restaurate.

- Anche qualora il contesto economico urbano comprenda settori apparentemente non correlati, si possono avere le stesse occasioni di scambio in virtù della co-localizzazione. È questo il caso della *cross-fertilisation* fra il settore bio-medicale con quello dei beni culturali a Firenze, che verrà sviluppata al capitolo 2. La presenza sullo stesso territorio di istituti di fisica applicata e di enti di tutela, oltre all'importante dotazione di patrimonio artistico, è all'origine delle innovazioni optoelettroniche a tecnologie laser impiegate per la pulitura dei materiali lapidei.

- Un'ultima tipologia di *cross-fertilisation* che è opportuno richiamare trova le radici nel patrimonio tacito di conoscenze sedimentate nella memoria di una

comunità, che vengono riattivate grazie alla contaminazione con nuove forme di attività. Queste sono alla base della rinascita di un distretto manifatturiero ormai scomparso come quello dei gioielli di Birmingham (De Propris e Lazzaretti, 2009) che è rinato recentemente per merito della comunità indiana e delle sue relazioni internazionali come cluster urbano creativo basato sul design e sulla commercializzazione.

d) *Serendipity* L'ultimo sentiero è quello della *serendipity* che, a differenza del precedente, presenta maggiori difficoltà di individuazione (Pina e Cuha et al., 2010). Ricordiamo in ogni caso che solitamente con tale termine s'intende "*the capacity of discovering pleasing or valuable things by chance*" (Collins, 1998). Il ruolo della scoperta è in questo caso centrale e assume, in alcune importanti innovazioni, un carattere imprevedibile e spesso fortuito. La Coca-Cola, ad esempio, fu inizialmente concepita come un medicamento, per poi essere sfruttata commercialmente in altro modo diventando la più famosa bibita del mondo, pur mantenendo segreta la propria formula. Anche l'eterogeneità del bagaglio di conoscenze possedute dagli attori creativi può favorire la scoperta di nuove correlazioni, come insegna la lezione di Pasteur, il quale attribuì la sua idea originale della "*protection by inoculation of germs of weakened virulence*" proprio alla molteplicità dei suoi interessi. Un altro esempio recente nell'ambito di un distretto creativo è quello della tecnologia dei metal detector applicata negli aeroporti, ideata da un'azienda orafa aretina che in precedenza l'aveva sviluppata nel corso del processo di selezione delle leghe metalliche per la caratura dell'oro. Tali scoperte si basano sul fatto che lo spettro di possibili applicazioni di una data tecnologia (come quella del laser al restauro dei manufatti artistici, ricostruita al capitolo 2) non può essere definito in maniera esaustiva a priori ma viene invece identificato in seguito a processi di *trial and error* alimentati da eventi apparentemente casuali (Dew et al., 2004).

Tab. II - I SENTIERI DELLA CAPACITÀ CREATIVA DELLA CULTURA

<i>Ringiovanimento</i>	<i>Novità</i>
<p>Rigenerazione urbana: la capacità di rivitalizzare i luoghi attraverso le seguenti strategie</p> <ul style="list-style-type: none"> • City branding • Physical renovation and flagship developments • Culture-led and driven strategies 	<p>Cross-fertilisation: la capacità della cultura di individuare connessioni</p> <ul style="list-style-type: none"> • All'interno di cluster/distretti • Fra cluster/distretti culturali correlati • Fra cluster/distretti non correlati • Nel tempo (rinascita di un distretto culturale)
<p>Ringiovanimento economico: la abilità di rinnovare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Settori /distretti • Prodotti • Filiere • Professioni 	<p>Serendipity: la capacità della cultura di scoprire casualmente connessioni inusuali</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuovi usi • Molteplicità di interessi • Correlazioni tecnologiche

Fonte: nostra elaborazione su Lazzeretti, 2011, pp. 126.

1.4. LA DIMENSIONE SPAZIALE DELLA CREATIVITÀ. - Riprendendo il filo del nostro ragionamento, ci chiediamo quindi quali sono i luoghi ideali che possono favorire la creatività e quali sono i meccanismi che stimolano il processo innovativo e lo facciamo a partire dal concetto di CCC e rifacendoci alle precedenti argomentazioni. Seguendo il *creative milieu approach* (Becattini, 1989; Maillat, 1992) e fertilizzandolo attraverso alcune contaminazioni provenienti dall'economia della cultura/creatività e dalla Nuova geografia economica evolutiva introduciamo una nuova definizione d'ambiente creativo (New Creative Milieu) contestualizzata nella fase della "valorizzazione culturale dell'economia".

In prima approssimazione intendiamo dunque come NCM "*uno spazio informale collettivo, fisico o virtuale od anche solo ideale, che sia in grado di favorire la capacità creativa della cultura. Esso è caratterizzato da processi di lateral thinking e problem finding alimentati da una prossimità laterale di tipo cognitivo capace di stimolare correlazioni inusuali*".

Per chiarire lo sviluppo del concetto richiamiamo di seguito alcuni dei principali approcci teorici che hanno condotto all'individuazione della

“dimensione spaziale della creatività “ e il NCM, riflettendo in vari modi sul rapporto fra sviluppo locale e processi innovativi. Tali contributi sembrano trovare il proprio collante teorico nel concetto marshalliano di ”atmosfera creativa marshalliana”.che rappresenta, in ultima analisi, l’antecedente del rapporto fra creatività, sviluppo locale ed innovazione in cui ci ritroviamo.

“When an industry has thus chosen a locality for itself, it is likely to stay there long: so great are advantages which people following the same skilled trade get from near neighbourhood to another. The mystery of the trade become no mysteries: but are as it were in the air, and children learn many of them unconsciously [...] Good work is rightly appreciated, inventions and improvements in machinery, in processes and the general organisation of business have their merit promptly discussed: if one man starts a new idea, it is taken up by others and combined with suggestions of their own: thus becomes the source of further new ideas” (Marshall, 1920, p. 225).

a) *la dimensione locale dell’innovazione.* Il tema della dimensione locale dell’innovazione è un primo punto di convergenza fra gli studi sullo sviluppo economico locale e l’economia dell’innovazione (Capello, 2007). In particolare il concetto di *milieu innovateur*, sviluppato dalla scuola del Gremi, è cruciale perché si focalizza sul rapporto fra sviluppo locale e innovazione e privilegia gli ambienti urbani, che sono strategici per la cultura. Ricordiamo che Camagni e Maillat (2006) hanno posto l’accento il ruolo delle risorse, delle istituzioni e della *governance* dell’innovazione capace di integrare anche reti innovativi di imprese. È un approccio dinamico aperto all’esterno che ha saputo sviluppare accanto alla tradizionale vocazione industriale orientata ai settori ad alta tecnologia, anche un’attenzione alle risorse culturali e naturali (Camagni et al., 2004), considerando cultura e creatività come una nuova importante opportunità (Kebir e Crevoisier, 2008). Per tali motivi, certamente quest’approccio ha dato un importante incipit al nostro ragionamento.

b) la nozione di prossimità. Un secondo contributo ci viene poi dagli studi sulla prossimità (Torre e Gilly, 2000). Nata essenzialmente come prossimità fisica (geografica), rappresenta uno dei cardini dello sviluppo locale. Intesa inizialmente come prossimità fisica e geografica, si è ampliata nelle sue accezioni (Boschma, 2005) fino ad includere una componente cognitiva (analogia degli schemi interpretativi), organizzativa (controllo), sociale (fiducia e relazioni interpersonali) ed istituzionale (istituzioni comuni).

Nelle città creative considerate inserite all'interno di reti locali e globali, è importante accorciare le distanze, creare occasioni di scambi e di conversazioni per generare nuove idee ed innovazioni.

c) le economie creative. Dal nostro punto di vista consideriamo le economie creative come economie esterne di agglomerazione riconducibili sia alla diversificazione che alla specializzazione. Sulla stessa linea Feldman e Audretsch (1999) collegano l'innovazione ad entrambe le strategie e Lorenzen e Frederiksen (2008) e Trullen e Boix (2008) ne sottolineano la compresenza nelle città creative e della conoscenza. Che le economie esterne di agglomerazione siano da ricondurre alla diversità ed alla varietà (economie di scopo) o alla specializzazione (economie di scala) è un tema tradizionalmente assai dibattuto. Glaeser et al. (1992) attribuiscono alle tradizionali esternalità di tipo marshalliano il fatto che una particolare concentrazione di imprese appartenenti ad uno specifico settore in una determinata regione geografica faciliti gli spillover cognitivi tra le imprese. In contrasto, Jacobs (1969) argomenta che è lo scambio di conoscenze complementari tra imprese ed agenti economici appartenenti a settori diversi che fornisce migliori risultati economici.

Nelle nostre analisi sui processi di distrettualizzazione culturale nelle città d'arte li abbiamo considerati entrambi. Abbiamo evidenziato, da un lato, i vantaggi della specializzazione distrettuale e, dall'altro, quelli della diversificazione delle città (Cooke e Lazzeretti, 2008). Lo stesso Becattini (1989) ricorda come anche nei distretti mono settoriali la "coesistenza di competenze differenti e differenti

approcci” all’interno della divisione del lavoro possa essere comunque essere fonte di nuove combinazioni. Per Dei Ottati (2006) invece le economie di creatività sono economie semiautomatiche di innovazione continua, generate cioè dal normale funzionamento del distretto. L’atmosfera creativa marshalliana stimolata dalla circolazione delle conoscenze e l’apprendimento reciproco, favorisce la creatività industriale, aiutata non solo dal gran numero di soggetti che interagiscono fra loro, ma anche dal fatto che le competenze sono varie, ma connesse.

d) il pensiero creativo. Come passare dalla dimensione locale dell’innovazione alla dimensione locale della creatività? Ancora una volta prendiamo spunto da Becattini (1989) e dalla sua idea di distretto industriale come *creative milieu*, e dal pensiero creativo dello psicologo De Bono. Quest’ultimo (1971) sottolineava la rilevanza delle attività di *problem finding* per lo sviluppo del pensiero laterale nel processo creativo rispetto a quelle di *problem solving*, correlato invece allo sviluppo del pensiero verticale. Il pensiero creativo non è per questo indisciplinato, ma segue una sua logica composta da quattro principi guida: il riconoscimento della divergenza delle idee dominanti; la ricerca di modi diversi di guardare alle cose; un controllo meno rigido del pensiero verticale; l’“utilizzo” del caso. Quest’ultimo principio è per noi particolarmente importante per le sue implicazioni per la CCC ed in particolare per la *serendipity e la cross-fertilisation*.

Il “caso” è una fonte inesauribile d’informazioni e possibilità di connessione, ma spetta al pensiero creativo individuarle, ricombinarle ed assegnare loro un nuovo ordine logico. Un atteggiamento di questo tipo può aiutare a trasformare idee che sono convenzionali all’interno di certi ambiti, in idee originali in altri campi ed “andare incontro al caso” può pertanto costituire una buona pratica di ricerca.

Partendo da quest’approccio, Becattini (1989) afferma che la creatività non è solo una potenzialità, ma anche un fatto concreto. Se, da un lato, possiamo parlare di una “creatività generica“, ovvero della abilità di un individuo o di un gruppo di identificare connessioni inusuali, dall’altro si dà rilievo ad una “creatività orientata” ed efficace, capace di esprimere nuove o diverse combinazioni. Ad esempio, nel distretto di Prato, dove la cultura del tessile è predominante, ve ne

sono anche altre, come quella meccanica, chimica, mercantile che possono fornire importanti occasioni di creatività. Allora può accadere che quello che poteva essere considerato un esempio di *problem solving* in una determinata fase produttiva, possa invece costituire un'occasione di *problem finding* ad un altro livello della filiera.

e) *gli ambienti informali*. Come abbiamo ricordato, il pensiero laterale considera il “caso” come una fonte inesauribile di idee e di conoscenze. Questo pensiero si sviluppa in maniera privilegiata all'interno di ambienti informali, piuttosto che nei luoghi tradizionalmente dedicati alle innovazioni, come ad esempio i laboratori di ricerca e sviluppo. Si evidenzia, così, l'importanza della conversazione, rispetto al *problem solving*, per la produzione di nuove idee. I distretti, le università, le nuove comunità *open source* costituiscono dei luoghi ideali, degli spazi pubblici (Lester e Piore, 2004) dove sviluppare il pensiero creativo. Già Breit (1987) sottolinea, a questo proposito il ruolo degli ambienti conviviali, mentre Camagni parla di una sorta di “effetto caffetteria” nei milieu urbani parigini e Becattini (1989) ricorda l'esempio della Tavola Alta degli economisti di *Oxbridge* come luogo privilegiato di discussione. Più recentemente, Lester e Piore hanno evocato la figura del *cocktail manager* nell'avviare e mantenere viva la conversazione tra invitati provenienti da ambienti sociali e disciplinari differenti. In buona sostanza, la creatività è un processo sociale, individuale e collettivo, aperto e basato sul confronto e lo scambio che si sviluppa in ambienti creativi preferibilmente informali.

f) *il creative habitat*. Anche gli studiosi d'economia creativa sottolineano l'importanza di un creative milieu, riferendosi in particolare alla “qualità dei luoghi”. Per l'Autore la qualità dei luoghi deve essere compresa in termini più ampi di quanto siamo stati finora abituati: mentre l'attrattività e le condizioni dell'ambiente naturale di quello costruito dall'uomo sono sicuramente importanti, lo sono altrettanto la presenza di una ricca scena culturale e un'elevata

concentrazione di persone attive in occupazioni culturali e creative (i cosiddetti “bohemiéns” o “classe creativa).

Florida ha introdotto questa nozione nell’ambito della sua teoria sul capitale umano basata sulle 3T (Tolleranza, Talento e Tecnologia) e questa idea può a nostro avviso fertilizzare opportunamente quella sviluppata da De Bono. L’autore, constatando la crescente rilevanza della dimensione locale nella competizione globale, pone in risalto come le località siano in grado di creare e mantenere un “microclima economico sociale capace di attivare risorse e competenze fondamentali per la crescita” (Florida e Tinagli, 2004). Sottolinea, inoltre, come la scelta del “dove vivere” sia rilevante come quella relativa a “per chi lavorare”: in altre parole, per lui, la città non può essere altro che un *habitat creativo*.

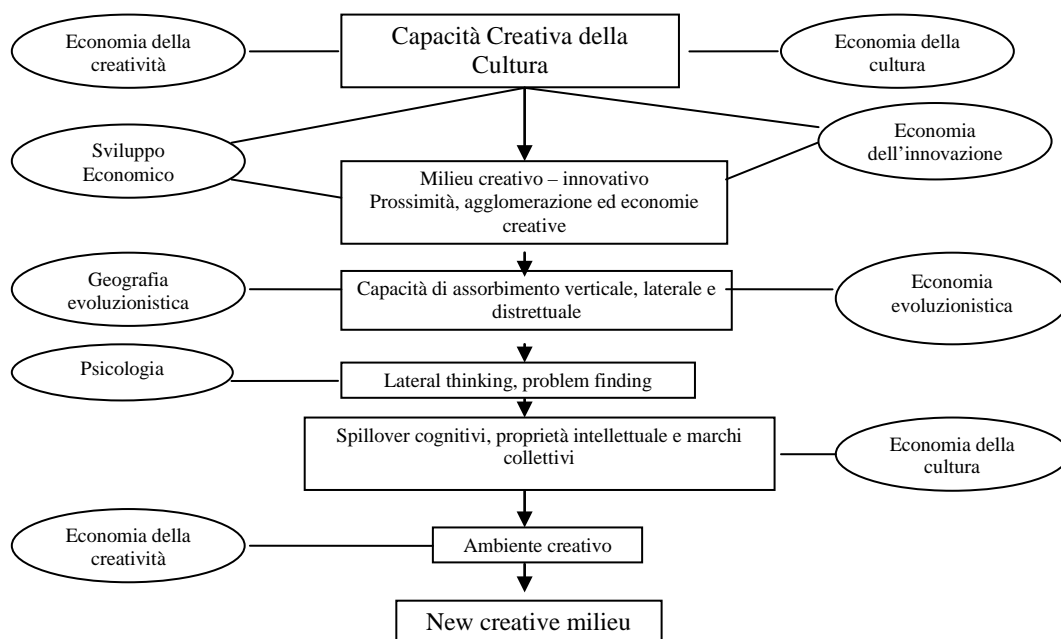
g) *l’approccio evolutivo e la capacità di assorbimento*. Come si realizza il processo innovativo? Un contributo fondamentale è dato dagli economisti della innovazione e dai geografi evuzionisti. In particolare, il concetto di *absorptive capacity* (capacità di assorbimento) di Cohen e Levinthal (1990) è rilevante perché sottolinea come l’abilità dell’impresa di assorbire e rielaborare le conoscenze provenienti dall’esterno sia di fatto *path dependent*, dipenda cioè dal suo bagaglio di conoscenze di base acquisite nel corso del tempo. In un secondo momento, Giuliani (2005) estende questo stesso concetto al cluster, rilevando che la capacità del cluster di identificare, assimilare e sfruttare la conoscenza proveniente da fonti esterne. Essa dipende in grande misura dalla capacità di assorbimento di ciascun attore individuale – imprese ed istituzioni – e dalle loro interazioni: le imprese leader possono funzionare come *hub* o *gatekeeper* che cercano di assorbire conoscenza non-locale, la quale può diffondersi o meno alle altre imprese del cluster, a seconda della rispettiva capacità di assorbimento.

In seguito, i geografi evuzionisti hanno affiancato tale concetto a quello di “*related variety*” applicandolo anche a città e regioni (Frenken et al., 2007). In tal senso, la presenza all’interno della stessa città o regione di molteplici attività economiche, distinte ma interconnesse grazie alla condivisione di tecnologie o di mercati comuni, è in grado di alimentare ed alimentare una base solida e

diversificata di conoscenze e competenze attraverso relazioni di scambio o di *networking*. Quest'ultimo approccio è particolarmente interessante ai nostri fini, poiché ci permette di cogliere molteplici tipologie di correlazione, foriere di altrettanti possibili percorsi di cross-fertilisation.

Infine, direttamente collegato alla capacità di assorbimento è la nozione di *knowledge spillover*, che collega l'approccio dello sviluppo locale a quello dell'economia evolutiva a cui abbiamo fatto riferimento. Nel nostro caso sono particolarmente interessanti piuttosto le esternalità creative, che caratterizzano sia le industrie creative che i network di artisti entrambi solitamente clusterizzati. Ad esempio una forma istituzionale di creative spillover si verifica nelle scuole d'arte o nelle accademie che attraggono giovani artisti. Si crea in questi ambienti una atmosfera artistica che incentiva gli artisti a creare anche al di là delle lezioni formali che vengono impartite nelle strutture (Bille a Schulze, 2006).

Fig. I - LA DIMENSIONE SPAZIALE DELLA CREATIVITÀ



Fonte: nostra elaborazione.

1.5. L'AMBIENTE CREATIVO. - In sede conclusiva, è necessario precisare che non esistono in generale luoghi creativi di per se stessi, siano essi città, distretti, o quartieri. Gli ambienti che favoriscono la capacità creativa della cultura sono habitat creativi in grado di generare non solo idee ed innovazioni, ma anche economie esterne di agglomerazione (economie creative). Al loro interno la capacità creativa della cultura viene alimentata dal pensiero laterale e dalla prossimità laterale capace di individuare o costruire nuove o diverse correlazioni tra ambiti diversi. Questa creatività favorisce l'esplorazione di nuove alternative e concorre a sviluppare economie creative capaci di coniugare la forza della specializzazione tipica dei distretti con la potenza della diversificazione delle città. Rispetto alla prima definizione di ambiente creativo individuiamo adesso nello specifico i quattro fattori fondanti:

Fig. II - I CONCETTI CHIAVE DEL NEW CREATIVE MILIEU

<p>Habitat creativo: luogo atto ad attrarre una classe creativa che lo sceglie come posto di vita e di lavoro. La sua capacità di attrazione può essere dovuta non solo all'ambiente naturale o costruito, ma anche al capitale umano e alla presenza di imprese creative.</p>	<p>Esternalità creative: spillover cognitivi generati dal pensiero laterale, nell'ambito delle arti visive o performative e delle industrie creative. In tali settori, le idee sembrano essere "nell'aria", dando vita all'atmosfera peculiare degli ambienti creativi.</p>
<p>Prossimità laterale: è una prossimità di tipo essenzialmente cognitivo favorita dagli ambienti informali. La sua efficacia dipende da grado di distanza cognitiva, misurabile nei termini di conoscenze e competenze correlate o incorrelate, e delle varie tipologie di legami e nessi che gli attori creativi sono in grado di identificare.</p>	
<p>Capacità di assorbimento creativa: l'abilità di trasformare la creatività generica (esplorazione) in creatività orientata a specifici obiettivi (sfruttamento), in modo da generare e trasferire idee e innovazioni.</p>	<p>Economie creative: economie da agglomerazione prodotte nell'ambito di ambienti creativi, provenienti da percorsi di cross-fertilisation e capaci di combinare i vantaggi della specializzazione con quelli della diversificazione.</p>

Fonte: nostra elaborazione su Lazzeretti e Cinti, 2013.

- *Creative habitat.* È un luogo capace di attrarre una classe creativa che viene scelto come luogo di vita e di lavoro. Questo luogo può essere attrattivo non solo per il capitale umano, ma anche per le imprese creative. Esso si caratterizza per la presenza di risorse culturali, materiali ed immateriali e di un capitale sociale creativo.

- *Prossimità laterale*. Il pensiero laterale è naturalmente flessibile ed eclettico e tende ad esplorare differenti modi di vedere le cose. La prossimità laterale è da noi definita come una prossimità essenzialmente cognitiva che viene favorita dagli ambienti informali. Essa può sviluppare nuove connessioni multidimensionali, con settori correlati e non, lungo catene internazionali del valore anche al di fuori delle relazioni tipicamente di filiera. Può essere agevolata dalla prossimità fisica o relazionale, ma può realizzarsi anche su base virtuale o ideale. La sua efficacia dipende dalla “distanza cognitiva” misurabile in termini di condivisione di conoscenze e di esperienze. Nei distretti questa distanza può essere più corta per la presenza di beni e conoscenze condivise o di obiettivi comuni alla filiera. Nelle città può essere breve, se si incrocia con le altre tipologie di prossimità, ad esempio quella istituzionale o quella geografica come nel caso di alcuni cluster culturali di Firenze. Può essere viceversa ampia, anche in presenza di *co-location*, se gli attori appartengono a mondi diversi, con valori non compatibili.

- *Capacità di assorbimento creativa (creative absorptive capacity)*. È la capacità di trasformare la creatività generica in una creatività orientata, in grado cioè di generare idee ed innovazioni ed anche di trasferirle efficacemente. Essa dipende dal sapere tacito accumulato nel *creative habitat* e dalla *path dependence* degli attori creativi, siano essi imprese o altri attori economici, non economici e istituzionali localizzati in cluster, città o regioni. La sua efficacia può essere misurata in termini di idee ed innovazioni generate, siano esse individuali o collettive, che vengono solitamente protette dai diritti di proprietà intellettuale.

- *Economie creative*. Sono economie esterne di agglomerazione che si realizzano negli ambienti creativi. La loro natura trasversale è determinata da percorsi di *cross-fertilisation* e *serendipity*, capaci di coniugare i vantaggi della specializzazione con quelli della diversificazione. Esse si ritrovano nei diversi ambienti creativi, siano essi ad esempio città o distretti creativi.

BIBLIOGRAFIA

- ANDERSSON, D.E., ANDERSSON, Å.E. e MELLANDER, C. (a cura di) (2011), *Handbook of Creative Cities*, Cheltenham, Edward Elgar.
- BAKSHI, H. e THROSBY, D. (2010), *Culture of Innovation: An economic analysis of innovation in arts and cultural organisations*, London, NESTA.
- BAKSHI, H., MCVITTIE, E. e SIMMIE, J. (2008), *Creating Innovation: Do the Creative Industries Support Innovation in the Wider Economy?* London, NESTA.
- BAUMAN, Z. (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge: Polity Press.
- BECATTINI G. (1989), “Il distretto industriale come ambiente creativo”, in Benedetto E., (a cura di), *Mutazioni tecnologiche e condizionamenti interaziendali*, Milano, Franco Angeli, pp. 19-33.
- BECATTINI G., BELLANDI M, e DE PROPRIIS L. (eds 2009), *A Handbook of Industrial Districts*, Cheltenham, Edward Elgar.
- BELUSSI F. e STABER U. (2011) (a cura di), *Managing networks of creativity*, Londra, Routledge.
- BENNETT R. e SAVANI S. (2003), “The rebranding of city places: an international comparative investigation”, *International Public Management Review*, 4(2), pp. 70-87.
- BILLE T. e SCHULZE G. (2006), “Culture in urban and regional development”, in V. A. GINSBURH e D. THROSBY (a cura di), *Handbook of the Economics of Art and Culture*, Amsterdam, Elsevier, pp. 1051-1093.
- BOSCHMA R. (2005), “Proximity and innovation: a critical assessment”, *Regional Studies*, 39(1), pp. 61-74.
- BREIT W. (1987), “Creating the Virginia school: Charlottesville as an academic environment in the 1960s”, *Economic Inquiry*, 25(4), pp. 645-657.
- BURRONI L., TRIGILIA C, (2011), “Le città dell’innovazione. Dove e perché cresce l’alta tecnologia in Italia”, *Rapporto di Artimino sullo sviluppo locale 2010*, Il Mulino Bologna.
- CAMAGNI R. e MAILLAT D. (2006), *Milieux innovateurs. Théorie et politiques*, Parigi, Economica Anthropos.
- CAMAGNI R., MAILLAT D. e MATTEACCIOLI D. (eds) (2004), *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*, Neuchatel, EDES.

- CAPELLO R., (2007), *Regional Economics*, London, Routledge.
- CHESBROUGH, H.W., VANHAVERBEKE, W. e WEST, J. (2006), *Open Innovation: Researching a New Paradigm*, New York, Oxford University Press.
- CINTI T., (2007), *Musei e territorio. Le dinamiche dei cluster museali a Firenze*, Carocci, Roma.
- CLIFTON N. e COOKE, P., (2009), “Creative knowledge workers and location in Europe and North America: a comparative review”, *Creative Industries Journal*, 2(1), pp. 73-89
- COHEN W., LEVINTHAL D. (1990), “Absorptive capacity: a new perspective on learning and innovation”, *Administrative Science Quarterly*, 35(1), pp. 128-152.
- COLBERT F. (2007), *Marketing Culture and the Arts*, 3rd ed. Montreal: Carmelle and Rémi Marcoux Chairin Arts Management, HEC Montréal.
- COLLINS (1998), *Collins English Dictionary*, Glasgow, Harper Collins.
- COOKE P. e LAZZERETTI L. (2008), (eds), *Creative cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*, Cheltenham, Edward Elgar.
- DCMS – Department of Culture, Media and Sports (2001). *Creative Industries Mapping Document*. London: DCMS.
- DE BONO (1971), *The use of lateral thinking*, Penguin Books Harmondsworth, Middlesex, England.
- DE PROPRIIS L., LAZZERETTI L. (2009), “Measuring the decline of a Marshallian Industrial district: the Birmingham Jewellery Quarter”, *Regional Studies*, 42 (9), pp. 1135-1154.
- DE PROPRIIS, L., CHAPAIN, C., COOKE, P., MACNEILL S., and MATEOS-GARCIA, J., (2009), *The Geography of Creativity*, London, NESTA,.
- DEI OTTATI G. (2006), “El efecto distrito. Algunos aspectos conceptuales de sus ventajas competitivas”, *Economía Industrial*, 359, pp. 73-79.
- DEW N., SARADSWATY, S.D. e VENKATARAMAN, S. (2004), The economic implications of exaptation, *Journal of Evolutionary Economics*, 14(1), pp. 69-86.
- FELDMAN M. P. e AUDRETSCH D. B. (1999), “Innovation in Cities: Science-based Diversity, Specialization, and Localized Competition”, *European Economic Review*, 43, pp. 409-429.
- FISCATO G. and PILOTTI L., (2010), (a cura di) *Competitività e dinamiche di sviluppo locale: teorie, modelli e casi empirici*, Padova, CEDAM.

- FLORIDA R. (2002), *The Rise of Creative Class*, New York, Basic Books.
- FLORIDA R. e Tinagli, I. (2004), *Europe in the creative age*, Londra, Demos.
- FRENKEN, K., VAN OORT, F.G., VERBURG, T., 2007. Related variety, unrelated variety and regional economic growth, *Regional Studies*, 41(5), pp. 685-697.
- GIULIANI E. (2005), "Cluster absorptive capacity", *European Urban and Regional Studies*, 12(3), pp. 269-288.
- GLAESER E. (2005), "Review of Richard Florida' The Rise of the Creative Class'", *Regional Sciences and Urban Economics*, 35, pp. 593-596.
- GLAESER E., KALLALL H., SCHEINKMAN J, e SHLEIFER, A. (1992) "Growth in cities", *Journal of Political Economy*, 100, pp.1126-1152,
- GREFFE, X. (2003), *La valorization économique du patrimoine*, Paris, La Documentation Française.
- HUBBARD P. (2006), *City*, London, Routledge.
- JACOBS J. (1969) *The Economy of Cities*, New York, Random House.
- JEFFCUTT P. e PRATT A., (a cura di), (2009). *Creativity and Innovation in the Cultural Economy*. London, Routledge.
- KEBIR L. and TORRE A. (2013), "Geographical proximity and new short supply food chains", in Lazzeretti L., (2013), *Creative industries and Innovation in Europe*, Routledge, London, pp. 194-211.
- KEBIR L. e CREVOISIER O. (2008), "Cultural resources and regional development: the case of the cultural legacy of watchmaking", in P. COOKE e L. LAZZERETTI (a cura di), *Creative Cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*, Cheltenham, UK: Edward Elgar, pp. 48-70.
- LANDRY C., (2000), *The creative city. A toolkit for urban innovation*, London: Comedia/earthscan.
- LAW C. M., (1993), *Urban tourism: attracting visitors to large cities*, London, Mansell Publishing.
- LAZZERETTI L. (2012), *Cluster creativi per i beni culturali. L'esperienza toscana delle tecnologie per il restauro e la valorizzazione*, Firenze, Firenze University Press
- LAZZERETTI L., (2005) "Città d'arte e musei come 'luoghi di significati': una possibile risposta alle sfide della 'surmodernità'", *Economia e Politica Industriale*, 33(1), pp. 65-88.

- LAZZERETTI L., CINTI T. (2001), *La valorizzazione economica del patrimonio artistico delle città d'arte: il restauro artistico a Firenze*, Firenze, Firenze University Press.
- LAZZERETTI, L. (a cura di) (2004), *Art Cities, Cultural Districts and Museums*, Florence: Firenze University Press.
- LAZZERETTI, L. e CINTI, T. (2013), 'From cultural cluster to creative cluster: The case of art restoration in Florence', in L. Lazzeretti (a cura di), *Creative industries and Innovation in Europe*, London: Routledge, pp. 175-193.
- LAZZERETTI, L., BOIX, R., & CAPONE, F. (2008). Do Creative Industries Cluster? Mapping Creative Local Production Systems in Italy and Spain. *Industry and Innovation*, 15(5), 549-567.
- LEE S.Y., FLORIDA R. e ZOLTAN, J.A. (2004), "Creativity and entrepreneurship: a regional analysis of new firm formation", *Regional Studies*, 38, pp. 879-891.
- LESTER R. K. e PIORE M. J. (2004), *Innovation. The Missing Dimension*, Cambridge, Harvard University Press.
- LORENZEN M. e FREDERIKSEN L. (2008), "Why do cultural industries cluster? Localisation, urbanization, products and projects", in P. COOKE and L. LAZZERETTI (a cura di), *Creative Cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*, Cheltenham, Edward Elgar, pp. 155-179.
- LORENZEN, M., e TÄUBE, F. (2008). Breakout from Bollywood? The roles of social networks and regulation in the evolution of Indian film industry. *Journal of International Management*, 14(3): 286–299.
- MAILLAT, D. 1992. Milieux et dynamique territoriale de l'innovation. *Revue canadienne des sciences régionales*, 15(2): 199-218.
- MARKUSEN A., WASSALL G., DE NATALE D. e COHEN R. (2008), "Defining the creative economy: industry and occupational approaches", in *Economic Development Quarterly*, 24, pp. 24-45.
- MARSHALL A (1890), *Principles of Economy*, London: Macmillan.
- MARSHALL A., (1920), *Industry and Trade*, London: Macmillan.
- MOMMAS H., (2004), "Cultural clusters and post-industrial city: towards the remapping of urban cultural policy", *Urban Studies*, 41(3), pp. 507–32.
- NOTEBOOM B. (2000), *Learning and Innovation in Organizations and Economies*, Oxford: Oxford University Press.

- OECD, (2007), *Competitive cities. A new entrepreneurial paradigm in spatial development*, Paris.
- PILOTTI L. (2003), *Conoscere l'arte per conoscere. Marketing identità e creatività delle risorse culturali verso ecologie del valore per la sostenibilità*, Padova, Cedam.
- PINA e CUHA M., CLEGG S. R., MENDONÇA S. (2010), "On serendipity and organisation", in *European Management Journal*, nr. 28, pp. 319-330.
- PLAZA B., TIRONI M. e HAARICH S. N., (2009), "Bilbao's Art Scene and the 'Guggenheim effect' Revisited", *European Planning Studies* Vol. 17, No. 11, November 2009.
- PORTER M. E. (1998), *On Competition*, Harvard Business School Press.
- POWER D. e Scott A. J. (2004), *Cultural Industries and Production of Culture*, London-New York: Routledge.
- Power, D. e NIELSEN, T. (2010), *Priority Sector: Creative and Cultural Industries*, European Cluster Observatory, European Commission.
- PRATT, A. C. (2008) "Creative cities: the cultural industries and the creative class", *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 90 (2), pp. 107–117.
- RULLANI E. (2010) *Modernità sostenibile*, Venezia: Marsilio.
- RULLANI, E. (2004) *Economia della conoscenza. Creatività e valore nel capitalismo delle reti*, Roma, Carocci.
- SANTAGATA W. (2002), "Cultural districts, property rights and sustainable economic growth", *International Journal of Urban and Regional Research*, 26 (1), pp. 9-23.
- SANTAGATA W., (2009), (a cura di), *Libro bianco sulla creatività. Per un modello italiano di sviluppo*. Milano, Università Bocconi Editore.
- SCOTT A. J. (2005), *On Hollywood. The Place, the Industry*, Princeton: Princeton University Press.
- SCOTT, A. J. (2008) *Social Economy of the Metropolis: Cognitive-Cultural Capitalism and the Global Resurgence of Cities*. Oxford, Oxford University Press.
- SCOTT, A. J. 2010. Cultural Economy and the Creative Field of the City. *Geografiska Annaler, Series B - Human Geography*, 92(2), pp. 115-130.
- SEDITA M. e PAIOLA M. (2009), *Il management della creatività*, Carocci, Roma
- SEDITA S. e BETTIOL M. (2013), "Design at work: The interwoven effect of territorial embeddedness, social ties and business networks" in in L. LAZZERETTI (a cura di), *Creative industries and Innovation in Europe*, London: Routledge, pp. 266-285.

- TORRE A. e GILLY J. P., (2000), "On the analytical dimension of proximity dynamic", *Regional Studies*, 34 (2), pp. 169-180.
- TOWSE, R. (a cura di) (2011). *A handbook of cultural economics*. 2^a edizione, Cheltenham, Edward Elgar.
- TRULLEN J. e BOIX R. (2008), "Knowledge externalities and networks of cities in the creative metropolis", in P. Cooke e L. Lazzeretti (a cura di), *Creative cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*, Cheltenham: Edward Elgar, pp. 211-237.

LIDIA SCARPELLI, <i>Presentazione</i>	pag. 5
FRANCESCO DINI, <i>Introduzione</i>	» 7
CRISTINA CAPINERI, <i>La proximity al convegno della Società di Studi Geografici</i>	» 9

Sessione 1 – Ambiente

CANDURA A. R., DE PAOLI O., Il sole prossimo venturo: il territorio italiano e l'immagine della tecnologia solare	» 17
CAPURSO I., Doing the 'right thing': the environmental behaviour of citizens consumers in domestic e-waste handling	» 26
SALVUCCI G., ABBATE C., SALVATI L., Trasformazione del paesaggio e mutamento urbano: l'evoluzione dell'interfaccia urbano-forestale nell'area metropolitana romana	» 34
SALVATI L., ZITTI, M., BAJOCCHIO S., CECCARELLI T., PERINI L., Cambiamento climatico e processi di degrado delle terre: Un approccio regionale	» 41
ZITTI M., PERINI L., SALVATI L., Land sensitivity to desertification in a Mediterranean country: long-term trends and projected scenarios	» 49

Sessione 2 - Mercati e imprese

AFFERNI R., FERRARIO C., Facebook: le relazioni di prossimità di un'impresa innovativa	» 60
AMATO V., PALMENTIERI S., Paradisi fiscali e nuovi spazi del capitale	» 70
BATTISTI G., Mercato globale e valute regionali: un equilibrio conflittuale	» 81
CITARELLA F., Prossimità e innovazione per il vantaggio competitivo dei sistemi locali	» 91

GRECO I., Da spazi di "separazione" a spazi di nuova "prossimità": i processi e le politiche di trasformazione funzionale dei waterfront urbani

» 100

RANDELLI F., RICCHIUTI G., La prossimità geografica è un fattore di competitività? Un'analisi sulla sopravvivenza delle imprese toscane (1998-2010);

» 109

TADINI M., La prossimità geografica nelle strategie di internazionalizzazione delle PMI europee e italiane

» 118

TORTORA M., Analisi esplorativa del concetto di prossimità nelle relazioni commerciali tra territori: il caso del desk Vietnam in Toscana

» 126

Sessione 3 - Economia e nuove territorialità

BRESSAN G., Impatto del confine nelle scelte decisionali degli operatori economici: il caso del mercato dei carburanti per autotrazione in Friuli Venezia Giulia

» 140

D'ALESSANDRO L., Commercio di prossimità e politiche di rigenerazione urbana: una riflessione geografica

» 150

FARAVELLI M.L., CLERICI M.A., Una politica per il commercio di prossimità: i distretti del commercio in Lombardia

» 159

LEMMI E., Il turismo enogastronomico fra specificità locale e opportunità globale

» 168

Sessione 4 - Forma urbana e trasformazione della città

ROMEI P., Prossimità e crescita urbana: una lettura geoeconomica

» 179

CITARELLA G., MAGLIO M., Il valore della prossimità nella creatività per lo sviluppo del territorio

» 190

CONTI PUORGER A., Studio per una caratterizzazione del policentrismo in alcune aree urbane italiane

» 197

SALVATI L., SALVINI M., DI BARTOLOMEI R., Dall'altro lato della frangia: la lettura della diffusione urbana nell'evoluzione dell'agricoltura peri-urbana

» 209

GEMMITI R., La geografia economica per la città. Dalla distanza, alla prossimità, al territorio?

» 217

LAZZAROTTI R., SANNA V., Prossimità e scelte insediative dei migranti nel territorio italiano: il caso del Lazio

» 224

PATRUNO E., SALVUCCI G., La distanza quale fattore esplicativo della concentrazione spaziale: il ruolo della RNC

» 233

SCROFANI L., RUGGIERO L., Politiche neoliberiste e nuovi paesaggi urbani

» 243

Sessione 5 - Smart cities

CARBONE L., La politica della città nell'era delle smart cities

» 254

DELLE DONNE B., Smart cities and communities and social innovation: alcuni progetti nella città di Napoli

» 261

FRALLICCIARDI A.M., CERISANO F., Progetti e politiche per la città intelligente del terzo millennio: le città del Sud Italia nel quadro delle smart cities

» 269

GARGIULO MORELLI V., WEIJNEN M., VAN BUEREN E., WENZLER I., SALVATI L., DE REUVER M., Intelligently-Sustainable Cities in between Eco-compatibility and Urban Competitiveness

» 277

LAZZERONI M., Università e piccole e medie città: quale contributo allo sviluppo locale e all'identità urbana?

» 286

PUTTILLI M., SANTANGELO M., Dalla smart city agli smart territories. Politiche, attori, scale

» 295

Sessione 6 - Esperienze urbane e studi di caso

- BINI V., Politiche di internazionalizzazione e scenari di sviluppo urbano a Ouagadougou
» 303
- DE ROSA S., DI FELICIANTONIO C., BARBOSA GADELHA K., Complessità e fluidità dei percorsi migratori: il caso della concentrazione dei bohemians italiani a Berlino
» 311
- GRUMO R., Periferie e riqualificazione urbana: il caso della città di Bari
» 321
- INNOCENTI N., CAPONE F., LAZZERETTI L., Musei scientifici e network. Il caso del network delle mostre temporanee del Museo di Storia Naturale a Firenze
» 328
- PIOLETTI A.M., IETRI D., Trasformazioni urbane e strategie di sviluppo nella città di Aosta: politiche per il settore culturale e per l'attrattività urbana
» 337
- PRIVITERA D., Città e mobilità a pedali. Il caso Catania
» 344

Sessione 7 - Politiche, progetti, valori

- BONAMICI S., La geografia di una prossimità costruita: il caso siriano tra frammentazione nazionale e trasformazione degli equilibri regionali
» 354
- CALVINO C., ROMANO A., TEOBALDI M., Tweeting Politicians: il peso della prossimità nella formazione e diffusione dell'opinione politica
» 362
- COLETTI R., CELATA F., Prossimità, regionalizzazioni istituzionali e confini: politiche della scala alle frontiere esterne dell'Unione Europea
» 373
- DE RUBERTIS S., DIAVOLINO, E., FIGHERA P., LABIANCA M., Sviluppo territoriale, cooperazione intercomunale, prossimità. Il caso dei comuni pugliesi
» 384
- EMANUEL C., CERUTTI S., La "metrica del progetto" come indicatore di previsione e di rappresentazione delle potenzialità e dello sviluppo dei sistemi territoriali
» 392

PASE A., BERTONCIN M., Prossimità e lontananza nei grandi progetti di sviluppo » 402

PRISCO M.R., La giustizia spaziale: teorie, politiche e nuovi strumenti di rappresentazione dello spazio urbano » 410

RINELLA A., RINELLA F., Il gemellaggio come strumento di valorizzazione della politica europea di prossimità: il caso di Bari » 419

Prossimità/*proximity* - Relazione di apertura

LAZZERETTI L., Creatività, innovazione e beni culturali: un quadro teorico » 428

