



VOLUME 2 - NUMERO 6 - NOVEMBRE 2012

- Il riordino delle province italiane. Ovvero la riorganizzazione territoriale dello Stato** 137-142
di *Ferdinando Semboloni*
- Come (ri)pensare la smart city** 143-146
di *Alberta de Luca*
- Istituzioni, regioni e crisi economica nazionale** 147-150
di *Riccardo Cappellin*
- L'integrazione tra Analisi Multicriteri e Sistemi Informativi Geografici a supporto delle procedure di valutazione** 151-155
di *Valentina Ferretti*
- Dinamiche turistiche e di sviluppo urbano negli insediamenti del territorio costiero calabrese** 156-160
di *Giuseppe Bonavita*

REDAZIONE

Marco Alderighi, Università della Valle d'Aosta
Valerio Cutini, Università di Pisa
Ugo Fratesi, Politecnico di Milano
Dario Musolino, CERTeT – Università Bocconi
Francesca Rota, Politecnico e Università di Torino

COMITATO SCIENTIFICO

Cristoforo Sergio Bertuglia, Politecnico di Torino
Dino Borri, Politecnico di Bari
Ron Boschma, University of Utrecht
Roberto Camagni, Politecnico di Milano
Riccardo Cappellin, Università di Roma Tor Vergata
Enrico Ciciotti, Università Cattolica, sede di Piacenza
Giuseppe Dematteis, Politecnico di Torino
Rodolfo Helg, Università Bocconi
Giacchino Garofoli, Università dell'Insubria
Enzo Pontarollo, Università Cattolica, sede di Milano
Andres Rodriguez Pose, The London School of Economics
Lanfranco Senn, Università Bocconi
André Torre, INRA, Paris
Antonio Vazquez-Barquero, Universidad Autonoma de Madrid

La rivista è destinata ad accogliere i contributi di chi intenda partecipare allo sviluppo e alla diffusione delle scienze regionali, promuovere il dibattito su temi attuali e rilevanti, formulare e discutere strategie e azioni di policy regionale. La rivista, giornale on-line dall'Associazione Italiana di Scienze Regionali (AISRe), ha un taglio divulgativo, con articoli relativamente brevi e agevolmente comprensibili. È prevista (ed incoraggiata) la possibilità di commentare gli articoli. La rivista è aperta a contributi di opinioni diverse, anche potenzialmente discordanti tra loro, purchè ben argomentati e rispettosi delle regole elementari del confronto civile e della contaminazione delle idee.

ISSN: 2239-3110 EyesReg (Milano)

Il riordino delle province italiane. Ovvero la riorganizzazione territoriale dello Stato

di

Ferdinando Somboloni, Università degli Studi di Firenze

Il riordino delle province è una operazione che, se andrà in porto, condiziona per i decenni futuri l'organizzazione territoriale dello Stato, con le ovvie conseguenze sul sistema urbano. Si tratta di una delle classiche decisioni pubbliche che si materializzano, dopo anni di dibattiti inconcludenti, quando il problema viene messo nell'agenda politica, al problema si associa una soluzione, e la decisione viene presa sotto l'urgenza che nel nostro caso è la necessità di eliminare le spese superflue ed improduttive della pubblica amministrazione, la cosiddetta *spending review*.

In sintesi, il riordino consiste nella soppressione di circa metà delle attuali province e la istituzione di dieci città metropolitane. Ma il vero obiettivo è la riorganizzazione degli uffici periferici dello Stato conseguenti alla delimitazione provinciale, come prefettura, questura, motorizzazione civile, sedi Inps, Inail, etc. La portata del provvedimento è quindi enorme, e coinvolge aspetti di organizzazione, se non di pianificazione, territoriale che riguardano da vicino le scienze regionali.

Se occorre rendere merito al Governo per aver affrontato in un modo forse discutibile ma almeno concreto e rapido il problema, a differenza dei continui dibattiti e dietrofront cui abbiamo assistito sinora, questo non può limitare le eventuali critiche. I momenti in cui si articola l'operazione sono: (1) accorpate per ridurre le spese, (2) fissare dei criteri molto generali di accorpamento, e (3) lasciare alle istanze locali la proposta su come applicare questi criteri, salvo il fatto che la decisione finale spetta al Parlamento.

(i) L'accorpamento

Che l'accorpamento sia la strada migliore per la gestione territoriale dei servizi è tutto da dimostrare, dato che come sappiamo la decisione è sottosta a due tendenze opposte: da una parte la centralizzazione, dall'altra la vicinanza alla popolazione, aspetto che può essere visto sia nella sua caratteristica funzionale, come erogazione di un servizio, sia nel suo aspetto politico, cioè come possibilità di governance del territorio.

L'accorpamento è il processo politicamente più semplice: una volta stabilita l'estensione territoriale ne consegue una serie di effetti che portano alla riorganizzazione di tutte le altre funzioni statali sul territorio. Attualmente le province sono 110, con una media di circa 551mila abitanti per provincia. Alla fine del processo, col dimezzamento del numero delle province, si avrà una popolazione provinciale media di poco più di un milione di abitanti.

Probabilmente l'errore consiste nell'includere in un solo provvedimento l'obiettivo di riformare tutto l'apparato statale, senza tener conto delle realtà territoriali. Da un lato gli uffici statali avrebbero potuto essere riorganizzati separatamente, e dall'altro l'accorpamento avrebbe dovuto tener conto del territorio e delle sue gerarchie urbane, nel senso

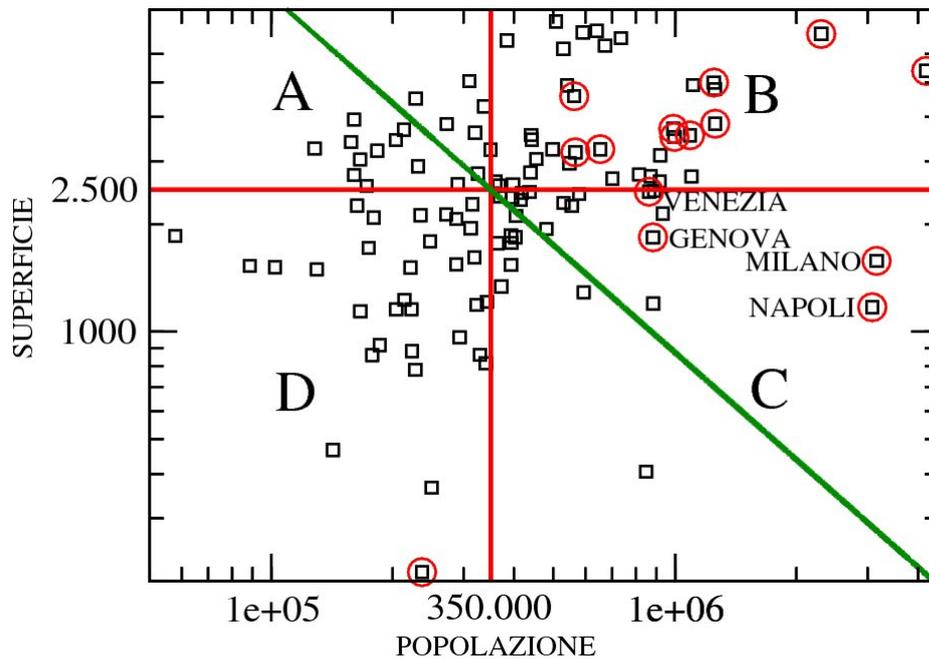


Figura 1: Le attuali province secondo la loro popolazione e superficie in coordinate logaritmiche (quadrato nero). Il cerchio rosso rappresenta le province destinate a divenire città metropolitane. Le province che superano i criteri governativi stanno nel quadrante B. La linea verde rappresenta la funzione $(\text{Popolazione}) \times (\text{Superficie}) = 350.000(2.500)$.

di far corrispondere una funzione al livello demografico e alla centralità territoriale del centro urbano.

(ii) I criteri

Stabilire i criteri di zonizzazione significa fissare una dimensione ottima sia per la gestione democratica del territorio che per l'erogazione dei servizi. Saltando a pie' pari tutti gli studi sui sistemi locali, centralità urbane etc., il Governo, seguendo l'esempio dei precedenti, ha fissato i seguenti criteri: popolazione minima pari a 350mila abitanti, superficie territoriale minima pari a 2.500 km quadrati (a parte le città metropolitane, con le quali nessuna altra provincia poteva accorparsi, salvo variazioni parziali e successive di questa norma) e capoluogo nella città più popolosa, a meno di accordi locali diversi. L'applicazione dei criteri porta immediatamente alla cancellazione di 64 province, costrette quindi ad accorparsi, di cui 50 in regioni a statuto ordinario e 14 in regioni a statuto speciale.

Il criterio della popolazione minima risponde alla esigenza di massimizzare le economie di scala: al di sotto di una determinata soglia non è conveniente fornire un servizio, a causa dei costi fissi in rapporto al volume della domanda. Il secondo, quello della superficie territoriale minima, sembra rispondere ad una esigenza di spazializzazione del servizio. In altre parole si stabilisce una distanza minima tra un presidio e l'altro impedendo che in zone ad alta densità siano presenti più province. Non vengono però stabilite una popolazione

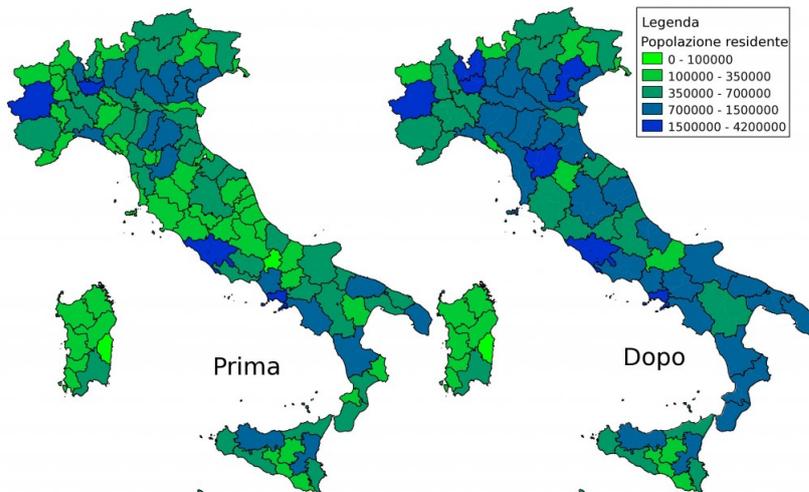


Figura 2: Le province per popolazione residente prima e dopo il riordino.

massima ed una superficie massima. La mancanza di questi requisiti che ovviamente è funzionale all'obiettivo di accorpate il più possibile, finisce per generare dei territori con popolazione e superficie grandi a piacere. D'altra parte mantenendo i criteri così stabiliti, si finisce per limitare in modo molto rigido le possibili soluzioni. In particolare le province poste in zone a bassa densità si trovano nella necessità di accorparsi, generando province di grande estensione.

Una semplice correzione al criterio avrebbe potuto consistere nello stabilire un rapporto tra popolazione e superficie in modo da rendere la frontiera delle soluzioni meno rigida: in sostanza cancellando le province per le quali il prodotto (Popolazione) x (Superficie) sia inferiore al prodotto delle due soglie stabilite dal decreto governativo, cioè 350.000×2.500 (una sorta di funzione di utilità Cobb-Douglas). Un metodo un po' più elastico che modifica la frontiera delle soluzioni possibili.

Come si vede dalla Fig. 1, mentre i rigidi criteri governativi, applicati a tutte le attuali province, avrebbero cancellato le province di Milano, Napoli, Genova e Venezia, la funzione proposta le mantiene.

(iii) Le proposte

Come si è detto, alle regioni viene richiesto di formulare proposte sulla base dei criteri sopra definiti. E' questo il punto che crea i maggiori attriti, ma nello stesso tempo è un passaggio obbligato atteso che la Costituzione italiana prevede che la modifica delle province avvenga esclusivamente per impulso da parte dei comuni, ratificato poi dal Parlamento.

Ed è qui che si è scatenata la bagarre che dura da questa estate. Sembrerebbe che da parte governativa non vi sia stata nessuna ipotesi su quello che i criteri avrebbero prodotto sul territorio. Ad esempio, nel Lazio la soluzione era una sola, col risultato che la Regione si è rifiutata da dare indicazioni di alcun genere. In Toscana si sarebbe originata la provincia comprendente Prato, Pistoia, Lucca e Massa Carrara, con capoluogo Prato,

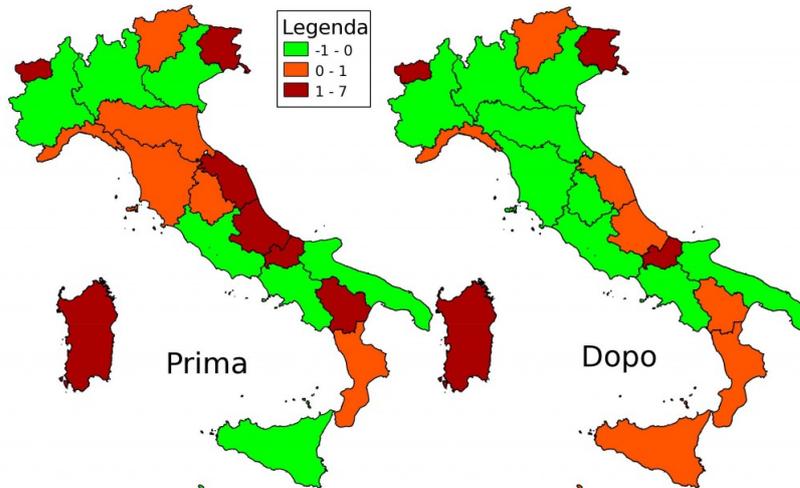


Figura 3: Le province per popolazione residente prima e dopo il riordino.

cosicché dalla Regione sono venute fuori ben due proposte con la richiesta di varie deroghe. Il Governo ne ha formulata una terza che modifica i criteri che lo stesso Governo si era dato e non accetta nessuna di quelle formulate dalla Regione. Si potrebbe continuare con gli esempi. Ma era ovvio aspettarsi che in assenza di qualsiasi quadro generale si sarebbe scatenata la corsa alla risorsa limitata. Il risultato è quello della rissa per mantenere la provincia, o, una volta accorpata, per mantenere il capoluogo, dati i vantaggi economici in termini di posti di lavoro che questo comporta.

Questo metodo è comunque un ibrido rispetto alla Costituzione e da qui scaturiscono i ricorsi presentati dalle Regioni alla Corte Costituzionale, poiché in base all'art. 133, come abbiamo ricordato, le procedure previste per il mutamento delle delimitazioni delle province sono altri. Ricorsi che potrebbero (ma probabilmente non avverrà) affossare tutto il procedimento.

(iv) Il risultato dell'operazione

Allo stato attuale siamo arrivati alla prima fase del processo, nel quale il Governo, sulla base delle proposte regionali, ha stabilito un primo riordino dei territori provinciali e delle città metropolitane relativamente alle regioni a statuto ordinario.

Se la eliminazione di province piccole è una operazione positiva, va anche detto che risulta difficile comprendere come la provincia, ancorché con competenze diminuite, potrà amministrare territori vasti che sfiorano i 10mila km quadrati, come nel caso di Potenza e Matera. Gli accorpamenti sono per la maggior parte di due province (21), pochi ne hanno tre (6 casi) e solo uno di quattro. La forma che tali delimitazioni (figura 2) assumono talvolta è lontana da quella ottimale che tendenzialmente dovrebbe avvicinarsi all'esagono cristallino. Delimitazioni a forma allungata, come nel caso di Verona e Rovigo, o di Lodi, Cremona e Mantova, rendono un territorio disomogeneo da controllare, e alla lunga difficile da mantenere, tanto che alla fine in questi casi è probabile che si opti per una

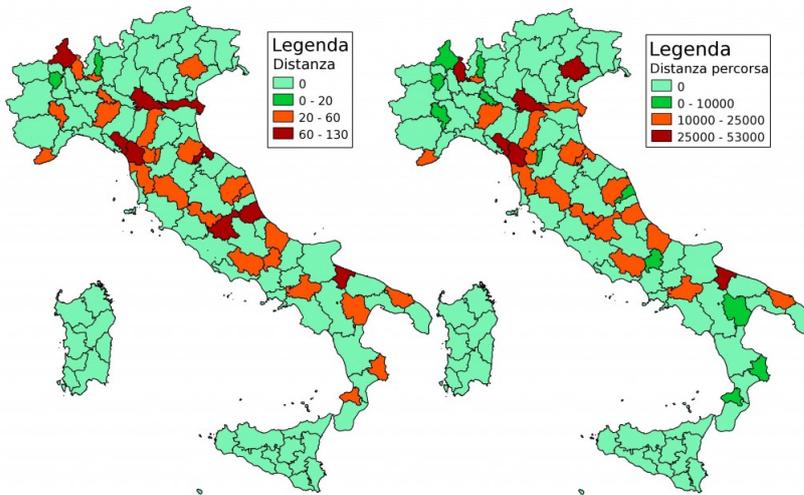


Figura 4: La distanza delle province accorpate e la distanza percorsa dalla popolazione residente.

divisione più o meno equa degli uffici statali: la Guardia di finanza a me, l’Agenzia del territorio a te etc. Con una confusione facilmente immaginabile.

Ma per valutare appieno il risultato del riordino occorre considerare la variazione del numero medio di province per abitante. A questo scopo è utile l’indice di provincializzazione, che esprime la quantità di province per un milione di abitanti. Tale indice ha attualmente una media nazionale pari a 1,81, che scende a 1,17 dopo il decreto sul riordino. Gli scostamenti rispetto alla media a livello regionale indicano le regioni con maggiore o minore “densità provinciale.” Nella Fig. 3 si evidenziano col verde le regioni per le quali lo scostamento è negativo, quindi con una densità inferiore alla media nazionale, e con l’arancione e poi il rosso, quelle nelle quali lo scostamento è positivo e quindi con una maggiore densità provinciale. Come si vede dal confronto dei due stati si è operato uno sfooltimento specialmente al centro, mentre permangono addensamenti nelle regioni a statuto speciale e nelle regioni di piccola taglia.

L’accorpamento produce ovviamente maggiori costi di trasporto. Per mettere in evidenza questo aspetto è utile considerare la distanza in chilometri tra i centroidi delle province accorpate supponendo, cosa non sempre vera, che il capoluogo venga posto nella città più popolosa. Inoltre, per valutare il disagio complessivo si è moltiplicata questa distanza per gli abitanti (divisi per mille) in modo da ottenere un indice che rappresenti la distanza totale percorsa dagli abitanti per usufruire dei servizi (Fig. 4).

Come ovvio sono le forme allungate del territorio provinciale come nel caso di Livorno, Pisa, Lucca e Massa-Carrara, che generano i maggiori disagi, oppure gli accorpamenti in situazioni di bassa densità, come nel caso di Teramo e L’Aquila.

(v) Conclusione

Il riordino delle province risponde a due logiche contrapposte: lo Stato che vede le province come un ambito del suo decentramento amministrativo e quindi valuta i costi derivanti dalla eccessiva dispersione territoriale dei suoi presidi, e, dall'altra, le comunità territoriali che vedono nella provincia una sorta di conferma di una identità territoriale. Da qui le tensioni in atto.

Le decisioni politiche prese sotto l'urgenza ci dimostrano quanto l'ottimo sia lontano dalla realtà anche se entrare dentro i meccanismi della decisione e sottoporla a critica è sempre utile.

Come (ri)pensare la smart city

di

Alberta de Luca, Università degli Studi di Torino

Sotto la decisiva spinta dell'Unione europea (Ue), i discorsi istituzionali sulla città sembrano progressivamente indicare l'orizzonte della "smart city" come la traiettoria di sviluppo più efficace per la sostenibilità. Nonostante la "smart city" poggi sul doppio pilastro della tecnologia dell'informazione e della comunicazione (ICT) da un lato e sul capitale umano, sociale e relazionale dall'altro, i cataloghi delle esperienze urbane "intelligenti" - ne è un esempio il lavoro curato da Cittalia (2011) - illustrano innanzi tutto che è sul primo pilastro che si sta investendo maggiormente, come evidenziato da Caragliu, Del Bo e Nijkamp (2009).

Per inquadrare tale questione, il contributo è articolato in tre parti: la prima ricostruisce l'apparato concettuale relativo alla smartness come è stato elaborato nell'ambito di tre diversi contesti: della comunità scientifica internazionale, delle istituzioni europee e delle grandi imprese multinazionali; la seconda parte evidenzia alcune ambiguità del concetto; la terza parte suggerisce possibili spunti di riflessione utili a indagare e, conseguentemente, governare "l'opzione smart" da un punto di vista non solo tecnologico-ingegneristico ma anche umano-sociale.

(i) Le diverse declinazioni del concetto di smartness

Per evidenziare l'impossibilità di pervenire a un'unica definizione del concetto di "smart city", ne è illustrata l'articolazione nell'ambito dei domini della ricerca, delle istituzioni europee e, infine, delle grandi imprese multinazionali.

Per il Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Boston, smart city è fondamentalmente un orizzonte dato, verso cui muoversi attraverso l'innovazione tecnologica e il design in alcune specifiche aree d'intervento (mobilità, spazi pubblici, prototipi) e, più in particolare, nella realizzazione di specifici prodotti (city car, scooter, ruote, infissi, componenti meccaniche ed elettroniche ecc.). La comunità scientifica europea si apre al tema della smart city grazie a una ricerca realizzata nel 2007 dal Politecnico di Vienna, il Politecnico di Delft e l'Università di Lubiana. Il lavoro si proponeva di elaborare una nuova strategia di sviluppo per le città di media dimensione che devono fronteggiare la competitività globale. Rispetto all'approccio del MIT, nell'accezione europea si può notare una maggiore attenzione agli aspetti legati alla qualità della vita (housing, cultura, condizioni sociali e ambientali ecc.) che però rimangono poco approfonditi e per certi versi ambigui. Inoltre, assume più che altro la forma di un nuovo (l'ennesimo?) esercizio di elaborazione di un sistema di indicatori.

Nel contesto delle istituzioni europee, il concetto si lega invece alla lotta all'inquinamento e, più in generale, alla strategia Europa 2020. In seguito alla sopracitata ricerca, si diffonde in Europa un grande interesse verso i temi della smartness tanto da indurre l'Ue a prendere parte al dibattito e, conseguentemente, a incardinarne il suo impianto programmatico e finanziario. La tendenza dell'Ue a declinare i temi della smartness soprattutto in

chiave ambientale ed energetica è confermata dal fatto che i “contenitori” principali in cui è stata fatta confluire questa strategia di crescita sono il Piano Strategico per le Tecnologie Energetiche del 2007 (Commissione Europea, 2007) e la conseguente Technology Road Map (Commissione Europea, 2009), dove il riferimento alla smart city diventa esplicito, come testimoniato dalla quota di budget dedicata a questo asse.

L'ultimo dominio da considerare è quello delle grandi multinazionali. Qui il concetto rappresenta una nuova opportunità di business tanto da diventare un vero e proprio brand per commercializzare prodotti innovativi e su cui costruire campagne di marketing. La matrice elaborata da Greenbang - il network di studi e ricerche da anni impegnato sui temi della tecnologia, energia, sostenibilità, economia ecc. (www.greenbang.com) - rappresenta l'attenzione che alcune tra le maggiori aziende mondiali (Philips, Cisco, Oracle, Samsung, IBM, Accenture, Siemens, GE, Mitsubishi, ABB per citarne alcune) prestano alla smart city sia in termini di innovazione (di prodotti, per esempio) che di comunicazione (per esempio nelle strategie di marketing).

(ii) Le politiche urbane per la smart city

Sebbene, come si è visto, i significati del concetto di smart city varino in funzione del dominio considerato, in numerose città del mondo un numero crescente di piani, politiche, azioni è portato avanti sotto l'etichetta “smart” (Cittalia, 2011). Gli investimenti messi in campo sono ingenti: secondo il rapporto Greenitaly 2011, il giro di affari supererà in tutto il mondo i 39 miliardi di dollari nel 2016, contro gli 8 del 2010; nello stesso quinquennio, le città spenderanno in totale 116 miliardi di dollari per trasformarsi in “strutture intelligenti”. Tra le misure implementate, molte cercano di far fronte alla complessità nei settori “ad alto impatto” (come il ciclo di produzione-distribuzione-consumo energetico, il trasporto delle merci, la mobilità delle persone, la gestione dei rifiuti ecc.) basandosi prevalentemente su soluzioni altamente tecnologiche. L'utilizzo dell'ICT, in particolare, è molto diffuso e può caratterizzare sia la nascita di città ex novo, come nel caso di Masdar City e Caofeidian, sia gli investimenti in settori-chiave, come nel caso di Amsterdam. Solo raramente, le esperienze urbane di smartness esulano dall'ICT: a Curitiba, per esempio, il cambiamento è avvenuto utilizzando prevalentemente le dotazioni già esistenti e operando nel campo dell'integrazione sociale.

La prospettiva “smart”, di fatto, costituisce un'opportunità che città e territori possono cogliere, soprattutto a fronte della crisi economica globale in corso che impone l'elaborazione di strategie di sviluppo nuove.

La portata innovativa del processo di ripensamento dei sistemi di regolazione e organizzazione delle città e dei territori sembra, tuttavia, relegata a una sola, o solo ad alcune, delle dimensioni possibili. Da un lato, la molteplicità dei significati e degli approcci attribuiti alla smart city mostra come il grande contenitore smart abbia fino ad ora accolto punti di vista e finalità eterogenei e parziali. Analogamente a quanto è già avvenuto in passato con lo sviluppo sostenibile, lo sviluppo dal basso ecc., anche il concetto di smart city sembra essenzialmente configurarsi come un “ombrello terminologico” sufficientemente generico e su cui è facile ottenere un vasto consenso (quale città, del resto, non vorrebbe essere intelligente?). Dall'altro, l'antologia sulle esperienze urbane “intelligenti” rende evi-

dente come dal punto di vista pratico - in termini, cioè, di politiche, azioni e progetti - si siano in genere adottate soluzioni di carattere prevalentemente ingegneristico e selettive rispetto alle aree urbane e alle porzioni di popolazione interessate da questi interventi. Etichettate come smart, le politiche possono avere un consenso che altrimenti avrebbero ottenuto con maggiori difficoltà.

A fronte di questi rischi, è necessario svelare ogni possibile implicazione dell' "opzione smart" al fine di valorizzare e governare meglio un processo così poliedrico. A tal proposito, è interessante riprendere il monito lanciato dalla sociologa ed economista Sassen (2011) per la quale la nuova sfida è rappresentata dal tentativo di "urbanizzare le tecnologie", ovvero renderle effettivamente utili ai nuovi bisogni urbani. Accettare questa sfida è l'unica condizione per poter realmente governare un processo di sviluppo così complesso e per farlo, occorre innanzi tutto continuare a interrogarsi sul senso che s'intende attribuire all'opzione smart all'interno delle città, quindi capirne le implicazioni.

(iii) Spunti di riflessione per ripensare la smart city

Nel tentativo di ripensare criticamente le implicazioni teoriche e pratiche della smart city, un contributo importante viene da coloro che si occupano di smart city dal punto di vista delle scienze umane e sociali. A questo proposito si identificano due direzioni di indagine profondamente interrelate, suffragate peraltro da una serie di lavori realizzati negli ultimi anni prevalentemente in ambito anglofono e francofono.

In primo luogo, occorre chiarire cosa s'intende per smart city. A quali bisogni la città intelligente deve rispondere? In che modo deve farlo? A tal proposito appare utile richiamare lavoro di Hollands (2008) che denuncia la debolezza del quadro definitorio come uno degli aspetti più problematici e rischiosi. Secondo l'autore, infatti, non si tratterebbe di una questione esclusivamente e semplicemente terminologica: la vaghezza che ammantava il concetto di smart city potrebbe essere una scelta intenzionale, una genericità artificiosa funzionale a includere qualsiasi aspetto dello sviluppo urbano odierno. Come avverte Hollands, gli studi che mettono in relazione tale concetto con i discorsi più critici sulla città e le sue trasformazioni - l'imporsi della città imprenditoriale (Harvey, 1989), il crescente dominio delle attività e degli spazi neo-liberali (Peck e Tickell, 2002), la prospettiva del marketing urbano e le problematiche ad essa connesse (Begg, 2002; Short et al, 2000), la tendenza a considerare solo marginalmente i residenti "ordinari" (Amin, Massey e Thrift, 2000) ecc. - sono a oggi piuttosto rari.

In secondo luogo, occorre osservare e analizzare i processi d'inclusione ed esclusione che possono essere innescati. Quali parti della città e quali porzioni di popolazione vengono interessati da questi processi e quali esclusi? Come la città, nel suo complesso, reagisce all'innesto di nuove tecnologie? Questo secondo filone d'indagine è rappresentato dai numerosi e fertili studi sulla giustizia spaziale (su tutti si veda Soja, 2009) che negli ultimi anni hanno animato il dibattito internazionale. Attraverso questa lente potrebbero essere osservati e analizzati, per esempio, i processi di segmentazione e frammentazione sociale provocati dall'introduzione di nuove tecnologie che impediscono uno sviluppo urbano realmente sostenibile.

Riferimenti bibliografici

Amin A., Massey D., Thrift N. (2000), *Cities for the many not for the few*, Bristol: Policy Press.

Begg I. (ed) (2002), *Urban competitiveness: policies for dynamics cities*, Cambridge: Polity Press.

Caragliu A., Del Bo C., Nijkamp P. (2009), Smart cities in Europe. Paper presented at the conference III Central European Conference in Regional Science, held in Amsterdam.

Cittalia (2011), *Smart cities nel mondo*, Roma: Cittalia e Fondazione Anci Ricerche.

Commissione Europea (2007), Piano strategico europeo per le tecnologie energetiche COM (2007) 723, Brussels.

Commissione Europea (2009), A technology roadmap on investing in the development of low-carbon technologies SEC (2009) 1295, Brussels.

Harvey D. (1989), From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism, *Geografiska Annaler*, 71b, 1: 3-17.

Hollands R. G. (2008), Will the real smart city please stand up?, *City*, 12, 3: 303-320.

Peck J., Tickell A. (2002), Neo-liberalising space, *Antipode*, 34, 3: 380-404.

Sassen S. (2011), Who needs to become 'smart' in tomorrow's cities, keynote speech at the LIFT Conference.

Short J. R., et al (2000), From world cities to gateway cities: extending the boundaries of globalization theory, *City*, 4, 3: 317-340.

Soja E. W. (2009), *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*, London, New York: Verso.

Istituzioni, regioni e crisi economica nazionale¹

di

Riccardo Cappellin, Università di Roma Tor Vergata

La necessità di trovare una soluzione alla crisi economica attuale mostra il nesso stretto tra sviluppo economico, istituzioni e politiche di investimento. Il tema del congresso dell' AISRe: "Istituzioni e network territoriali e sistema paese", tenutosi all'Università di Roma "Tor Vergata" il 13-15 settembre 2012, ci porta a sottolineare che gli studi regionali sono utili allo sviluppo delle istituzioni regionali e locali, perché consentono la conoscenza delle trasformazioni recenti, sottolineano problemi emergenti che spesso sono diversi da quelli tradizionali, individuano politiche di intervento più efficaci come anche le scelte politiche sbagliate o inutili, stimolano l'amministrazione pubblica italiana ad adeguarsi agli standard di altri paesi europei, permettono di valutare i risultati conseguiti e non ultimo fanno aumentare la fiducia dei cittadini nelle stesse istituzioni regionali e locali, la cui credibilità è stata gravemente compromessa dagli errori e abusi compiuti da molti politici regionali e locali negli ultimi anni.

Le analisi e le politiche regionali hanno accompagnato l'evoluzione delle fasi di sviluppo industriale ed economico delle regioni italiane come anche dei paesi e delle regioni europei, dal "capitalismo industriale" della grande impresa fordista degli anni '60, al "capitalismo delle piccole e medie imprese" esportatrici dei distretti produttivi degli anni '80, al "capitalismo dei servizi e dell'industria High Tech" degli anni 2000. Peraltro, nell'attuale ulteriore fase del "capitalismo finanziario", la crisi finanziaria delle banche e dei debiti pubblici negli ultimi 5 anni sono una nuova sfida per le teorie e modelli delle Scienze Regionali. Mentre le Scienze Regionali si occupano della crescita economica nel medio e lungo termine e dell'organizzazione del territorio, le teorie e i modelli della macro-economia tradizionale si interessano della stabilizzazione dell'economia nel breve termine ed è quindi necessario integrare le analisi e politiche di breve periodo o di emergenza fiscale e finanziaria con le politiche di sviluppo, di investimento e di innovazione nel medio e lungo periodo. È importante che i responsabili delle istituzioni regionali e locali e nazionali conoscano di più le teorie e i modelli dell'economia regionale, che hanno implicazioni per le politiche economiche ben diverse dalle teorie e dai modelli macro-economici e sono in grado di spiegare in modo efficace i fattori che determinano lo sviluppo economico delle economie moderne nazionali e regionali.

Invece, nelle analisi e politiche macroeconomiche europee e nazionali, manca un'esplicita considerazione dell'interazione tra i diversi attori economici e quindi un'analisi rigorosa delle relazioni tra politica monetaria ed economia reale o delle relazioni complesse all'interno del processo che collega in sequenza offerta di moneta, credito alle imprese, investimenti privati, innovazione di prodotto e processo e infine sviluppo dell'economia reale. Il risultato inevitabile delle politiche macroeconomiche seguite nell'ultimo anno sono stati una diminuzione del PIL del 2,6% nel secondo trimestre del 2012 rispetto al 2011 (fonte: Istat,

¹Sintesi dell'intervento di apertura del XXXIII Congresso AISRe

Conti Economici Trimestrali) e un aumento e non una diminuzione del rapporto debito pubblico/PIL. Non solo la capacità di spesa delle famiglie italiane è diminuita del 3,7%, facendo registrare il calo tendenziale più marcato dal 2000, ma soprattutto gli investimenti fissi lordi sono crollati in quest'ultimo anno del 9%. Inoltre, l'OCSE stima (cfr. Looking to 2060: Long-term growth prospects for the world, <http://stats.oecd.org>) che l'Italia è cresciuta nel periodo 1995-2011 solo dell'1%, meno di Francia (1,7%) e Germania (1,4%), e prevede che crescerà solo dell'1,3% nel periodo 2011-2030, meno di tutti i paesi europei, Grecia inclusa.

Non è certo una diminuzione dell'1% o del 2% dei tassi di interesse a breve che può spingere una grande impresa industriale a decidere se investire su una nuova produzione o a investire in un nuovo progetto di R&S o che fa uscire un paese da una profonda recessione. L'enorme liquidità depositata dalle banche italiane presso la BCE e l'enorme eccesso della domanda sull'offerta di obbligazioni societarie emesse recentemente dalle grandi imprese italiane sui mercati internazionali dimostrano che la ragione dei bassi investimenti non è la carenza di risorse finanziarie, ma l'incertezza economica, finanziaria ed anche sociale e politica, creata da politiche macro-economiche errate assieme all'assenza di una visione di medio e lungo periodo nelle grandi imprese private dell'industria e dei servizi. Sinteticamente, non bastano le politiche macro-economiche, come la riduzione dei tassi di interesse o quella dei deficit e debiti pubblici, per rilanciare la crescita e diminuire l'attuale enorme disoccupazione, soprattutto tra i giovani, ma ci vuole una nuova capacità di governance o di coordinamento da parte delle istituzioni e quindi nuove politiche regionali e nazionali, nei campi della industria, della salute, dell'ambiente, della cultura e del turismo. Dal lato dell'offerta, non c'è crescita della produttività e della competitività internazionale senza innovazione e senza investimenti privati e pubblici sia materiali che immateriali. Inoltre, dal lato della domanda, non c'è crescita del PIL senza crescita della domanda interna e senza crescita degli investimenti fissi lordi privati e pubblici.

Infatti, nei primi due trimestri del 2012 il PIL è diminuito del 6% rispetto ai primi due trimestri del 2007, la spesa delle famiglie del 3,8% e gli investimenti fissi lordi del 20% (fonte: Istat, Conti Economici Trimestrali). Nel periodo 2007-2012 la quota degli investimenti sul PIL è diminuita dal 21% al 18% del PIL e il crollo degli investimenti è stato il principale fattore della diminuzione del PIL. Per riavviare la crescita dell'economia italiana è necessario aumentare, tramite appropriate politiche industriali nazionali e regionali, gli investimenti fissi lordi delle imprese italiane del 15% su base annua. Questo permetterebbe un aumento del PIL pari al 2,7%, mentre le previsioni attuali sono per una continua diminuzione del PIL italiano anche nei prossimi anni. In realtà l'effetto positivo potrebbe essere anche maggiore, dato che anche i consumi privati aumenterebbero per l'effetto del moltiplicatore dei redditi.

Un aumento del 15% degli investimenti fissi lordi è pari a 45,00 miliardi di euro annuali e permetterebbe di fare ritornare la quota degli investimenti sul PIL al valore esistente nel 2007. Questo aumento degli investimenti equivale a meno di 1/5 dei 255 miliardi di euro arrivati dalla Bce tra dicembre 2011 e marzo 2012 alle banche italiane ad un tasso di appena l'1% (fonte: Repubblica, 15 luglio 2012) oppure ad appena il doppio dei 22,75 miliardi di euro che la Fiat aveva come liquidità a fine giugno 2012 (fonte: Sole 24 Ore, 9 ottobre 2012) oppure ad appena otto volte la domanda di 5,5 miliardi di euro per un

bond (Isin XS0827692269) da 1 miliardo offerto dall'ENEL ad un tasso dell'5% (fonte: Financial Times, 5 settembre 2012). In questa prospettiva, grande è la responsabilità non solo delle maggiori imprese industriali e dei servizi italiane, del Governo e del sistema delle banche (ad esempio: se la BEI e la Cassa Depositi e Prestiti emettessero dei “project bonds” sui mercati internazionali), ma anche delle Regioni e dei Comuni cui spetta un ruolo insostituibile nel promuovere e facilitare gli investimenti di maggiori dimensioni nei singoli territori.

Le ricerche presentate al congresso dell'AIRe e le analisi nei rapporti annuali nazionali dei centri ricerca partecipanti alla tavola rotonda conclusiva del congresso indicano nuove opportunità di investimento privato e pubblico in: innovazione, ricerca e sviluppo soprattutto nelle “reti di imprese” grandi e piccole in settori innovativi, istruzione permanente, nuova occupazione di giovani qualificati, ritorno al lavoro di donne e lavoratori anziani, risparmio energetico, protezione da disastri naturali, soddisfazione di nuovi bisogni alimentari, turismo, attività culturali e del tempo libero, attività che promuovono la socializzazione, servizi sociali, sport, salute e sanità, trasporti regionali e periurbani e riduzione della congestione, attività non profit e del volontariato complementari a quelle di mercato, edilizia popolare, efficienza degli uffici delle amministrazioni, lotta al crimine organizzato, alla corruzione e alla evasione fiscale, ecc.. Peralto per lanciare questi progetti di investimento non sono sufficienti le politiche fiscali e le politiche monetarie, ma sono necessarie politiche industriali e regionali.

In particolare, la dimensione finanziaria e la dimensione tecnologica delle politiche industriali e d'investimento sono strettamente legate alla dimensione territoriale. Innanzitutto, è necessario promuovere lo sviluppo delle grandi imprese nazionali e gli investimenti pubblico-privati. Ma è anche opportuno che vi sia un maggiore equilibrio tra gli obiettivi e il potere dei manager delle grandi imprese e gli interessi nazionali e assicurare un forte radicamento territoriale delle grandi imprese e della loro filiera produttiva. In secondo luogo, è necessario promuovere la competitività basata sull'innovazione delle piccole e medie imprese industriali, che è strettamente legata con lo sviluppo delle relazioni a rete nei sistemi produttivi locali. In terzo luogo, sono necessarie politiche di sviluppo nelle grandi aree urbane e regionali, che sono i luoghi ove si concentra la gran parte della popolazione, delle imprese e della produzione non solo industriale ma anche dei servizi. In queste aree si sviluppano quasi in modo endogeneo nuove produzioni, si concentra la domanda di servizi collettivi a rete e sono emersi nuovi modelli di vita e cambiamenti nei bisogni dei cittadini/utenti, che possono essere opportunità strategiche di sviluppo per nuove produzioni locali e nazionali.

Secondo un approccio di multi-level governance da un lato è necessario un programma di sviluppo europeo a medio termine, che integri la politica monetaria (BCE) e la politica dei bilanci pubblici (Commissione Europea) e dall'altro sono necessari progetti strategici territoriali e un programma di sviluppo nazionale articolato a scala regionale. Non c'è crescita degli investimenti senza progetti, competenze tecniche e organizzative e forme di “governance” o coordinamento delle istituzioni pubbliche e intermedie nelle diverse regioni e aree urbane, dato che gli investimenti necessari in una società post-industriale come quella italiana sono di natura complessa e devono soddisfare non bisogni individuali ma bisogni collettivi e frammentati, che solo se vengono aggregati su un dato territorio specifi-

co possono attivare l'offerta o gli investimenti delle imprese private o pubbliche. Le città e le regioni sono più vicine alle persone e alle imprese e possono meglio dei governi nazionali aggregare i bisogni e le capacità locali delle persone e delle imprese e stimolare i consumi e gli investimenti. Pertanto una strategia di sviluppo economico nazionale non può realizzarsi senza un ruolo attivo delle città e delle regioni nella proposta e organizzazione di grandi progetti e la responsabilità non può essere lasciata solo ai governi nazionali, cui spetta invece la verifica delle compatibilità finanziarie e macroeconomiche.

L'integrazione tra Analisi Multicriteri e Sistemi Informativi Geografici a supporto delle procedure di valutazione

di

Valentina Ferretti, Politecnico di Torino

La valutazione della sostenibilità degli interventi di trasformazione del territorio è ormai un tema non eludibile e di centrale importanza nel dibattito culturale, scientifico e politico. In tale contesto, i problemi decisionali sono tipicamente caratterizzati dal coinvolgere una componente spaziale (individuazione di aree idonee ad ospitare discariche, Valutazione Ambientale Strategica di piani regolatori, etc.), dal richiedere più di un criterio di valutazione e dal perseguire più di un obiettivo (protezione dell'ambiente, ma anche crescita economica e giustizia sociale, ossia sviluppo sostenibile).

Al fine di gestire la crescente complessità in tale contesto di analisi è necessario garantire, da un lato, un approccio sistemico e di tipo non lineare e, dall'altro, un'integrazione di metodi e discipline.

Questo ha stimolato, in fase operativa, l'integrazione delle funzioni spaziali tipiche dei Geographic Information Systems (GIS) con quelle di Analisi Multicriteri (AMC) tipiche dei Decision Support Systems (DSS; Burstein e Holsapple, 2008), sviluppando una piattaforma ideale per l'analisi, la strutturazione e la risoluzione di problemi inerenti alla gestione dell'ambiente e del territorio (Geneletti, 2000).

La cosiddetta Analisi Multicriteri Spaziale (Malczewski, 1999) costituisce uno strumento di analisi e valutazione recentemente sviluppato in campo internazionale ma ancora scarsamente sperimentato a livello nazionale e rappresenta inoltre una delle più recenti evoluzioni delle procedure di valutazione nell'ambito degli interventi di trasformazione territoriale.

Permettendo, infatti, di affiancare ai dati ambientali anche informazioni di carattere economico e sociale, di confrontarli, di garantire una partecipazione attiva degli attori coinvolti all'interno del processo decisionale, di generare alternative e di rappresentare l'esito finale secondo mappe tematiche specifiche, l'Analisi Multicriteri spaziale garantisce un supporto rilevante nello sviluppo dei processi decisionali e si dimostra essere di particolare interesse soprattutto all'interno delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Incidenza Ecologica (VIE), per le quali il confronto tra diversi interventi alternativi, vero e proprio fulcro della valutazione, costituisce paradossalmente ancora la parte meno sviluppata all'interno del processo valutativo. In tale contesto, le tecniche di Analisi Multicriteri spaziale si inseriscono nella fase di valutazione ex- ante quali tecniche capaci di supportare i Decision Makers nel raggiungimento di un più alto grado di efficacia ed efficienza nelle scelte relative alle trasformazioni ed al governo del territorio.

Il valore aggiunto fornito dall'approccio di Analisi Multicriteri spaziale è legato dunque soprattutto all'esplicita considerazione della dimensione spaziale dei problemi decisionali, caratteristica intrinseca alle questioni relative alle trasformazioni territoriali.

Obiettivo del presente contributo è quello di esplorare strumenti di lavoro innovativi in grado di aiutare la comprensione dei fenomeni complessi relativi alle trasformazioni del territorio e, in particolare, di evidenziare il contributo dell'Analisi Multicriteri spaziale a supporto delle procedure di valutazione e di pianificazione territoriale, indagandone altresì limiti e potenzialità.

(i) L'approccio metodologico

Un modello di Analisi Multicriteri spaziale può essere definito come una procedura finalizzata all'identificazione ed al confronto di soluzioni ad un problema decisionale spaziale semi-strutturato, sulla base di una combinazione di fattori che possono essere, almeno parzialmente, rappresentati da mappe (Malczewski, 2006).

L'esigenza di integrare il dominio dell'analisi decisionale con quello dell'analisi spaziale deriva dal fatto che nella realtà non solo i criteri di valutazione ed i rispettivi attributi, che servono a misurarli, variano nello spazio e devono essere rappresentati attraverso map layers georeferenziati, ma anche le alternative decisionali da ordinare sono geograficamente definite, cioè rappresentabili attraverso "primitive geometriche" (ovvero elementi puntuali, lineari o areali) a cui sono associati i valori dei criteri di valutazione (Lapucci e Petri, 2009).

È stato infatti stimato che l'80% dei dati sui quali si basa l'attività decisionale sia di natura geografica (Worrall, 1991), evidenziando dunque la necessità e la potenzialità per un approccio integrato-sistemico, che sappia superare le debolezze e sfruttare in modo strategico la sinergia derivante dall'integrazione di sistemi GIS e tecniche di Analisi Multicriteri.

La pianificazione, intesa come processo di scelta e distribuzione di risorse finalizzato al raggiungimento di obiettivi e alla progettazione del futuro, rappresenta una tipologia specifica di attività decisionale. Per tale ragione, Sharifi e Rodriguez (2002) pongono l'accento sull'importanza del confronto tra i momenti della pianificazione e le fasi del processo decisionale proposte da Simon (1960) (Fig. 1).

La struttura presentata in Figura 1 evidenzia come vi sia un flusso di attività dalla fase di intelligence a quella di design a quella di choice e come le diverse fasi del processo decisionale comportino il contributo metodologico sia dei sistemi GIS, sia delle tecniche di Analisi Multicriteri.

In particolare, la fase di intelligence si riferisce alla strutturazione del problema, durante la quale viene descritto il sistema in esame e vengono individuati gli obiettivi da perseguire. Uno o più criteri, o attributi, vengono quindi selezionati al fine di descrivere il grado di raggiungimento di ciascun obiettivo (Keeney, 1992).

La fase di design si fonda sulla raccolta ed elaborazione dei dati ed ha per obiettivo lo sviluppo della struttura multicriteri dell'analisi attraverso la definizione delle relazioni tra gli obiettivi, gli attributi e le preferenze del Decision Maker (Malczewski, 1999). Un ruolo fondamentale in questa fase metodologica è rivestito dalle operazioni di standardizzazio-

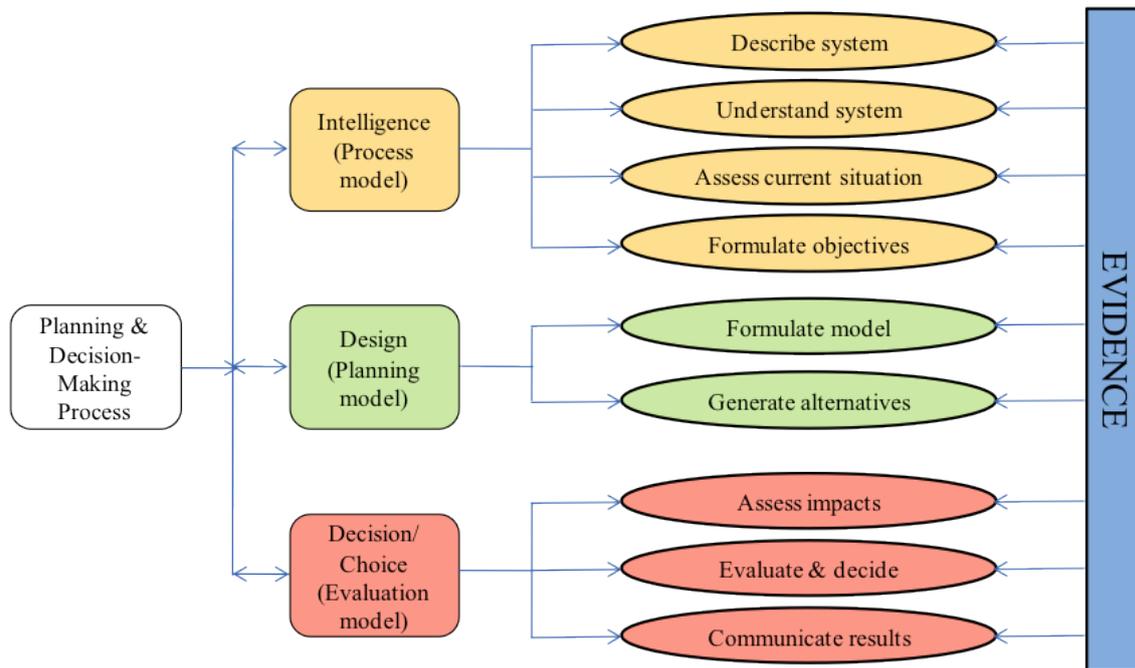


Figura 1: Il processo di decision-making a supporto della pianificazione (Fonte: elaborazione da Sharifi e Rodriguez, 2002)

ne e pesatura dei fattori considerati al fine di, rispettivamente, rendere le informazioni comparabili e determinarne l'importanza relativa. Infine, durante la fase di choice le alternative vengono valutate ed è utile sviluppare un'analisi di sensitività, al fine di testare la robustezza del modello e ricavare opportune raccomandazioni.

Il termine "evidenza" in Figura 1 si riferisce all'insieme totale dei dati e delle informazioni che il decisore ha a disposizione. L'evidenza può basarsi su fatti, valori, conoscenze o esperienze e rappresenta una risorsa chiave in tutte le fasi del processo decisionale. Una parte considerevole del supporto alla decisione è, infatti, rappresentata dalla raccolta, dalla valutazione e dall'organizzazione di questi dati in forme utili per l'analisi.

L'analisi della letteratura (Ferretti, 2012a) ha inoltre messo in luce l'eterogeneità dei settori in cui i modelli di Analisi Multicriteri spaziale trovano applicazione. Negli ultimi anni il numero di pubblicazioni sul tema è infatti aumentato sensibilmente, spaziando dalla pianificazione urbana e regionale all'ambiente e all'ecologia, all'idrologia e alla gestione della risorsa acqua, al settore dei trasporti, a quello della localizzazione delle infrastrutture indesiderate, ecc. Tale trasversalità del metodo evidenzia la flessibilità dell'approccio metodologico, nonché la vitalità dell'interesse scientifico verso lo stesso approccio da parte dei diversi settori disciplinari.

Limiti	Potenzialità
Necessità di elaborazioni preliminari sui dati prima di poterli adoperare nei software propri dell'Analisi Multicriteri spaziale	Capacità di supportare un processo decisionale trasparente, partecipato e ripercorribile
Disponibilità e accessibilità dei dati spaziali (raramente di tipo pubblico e comunque dispersi tra i vari enti)	Utilizzo di un'interfaccia grafica (mappe)
Presenza di soggettività nella valutazione	Unione di dati spaziali e giudizi/preferenze in un GIS
Scala di applicazione del modello	Integrazione di dati ambientali con aspetti economici e sociali
	Raggiungimento di una maggiore efficacia ed efficienza del processo decisionale
	Ambiente flessibile di problem-solving
	Strutturazione logica delle attività del processo decisionale
	Strumento innovativo
	Possibilità di implementazione 3D
	Supporto significativo sia per la valutazione, sia per la pianificazione

Tabella I: L'Analisi Multicriteri spaziale: limiti e potenzialità

(ii) Limiti e potenzialità

L'integrazione tra Sistemi Informativi Geografici e metodi di Analisi Multicriteri costituisce dunque un campo di ricerca estremamente promettente a supporto delle procedure valutative in campo ambientale. L'approccio integrato di Analisi Multicriteri spaziale oltre a rappresentare uno strumento di analisi innovativo, consente di strutturare procedure per la realizzazione di scelte partecipate e consapevoli tramite la costruzione di veri e propri laboratori creativi, in cui è lo stesso processo decisionale, ovvero il percorso che conduce alla decisione, a generare apprendimento, ovvero capitale sociale e valore aggiunto. La Tabella 1 propone a conclusione del contributo un primo bilancio, aperto e provvisorio, al fine di evidenziare limiti e potenzialità dell'approccio integrato alla base dell'Analisi Multicriteri spaziale (Ferretti, 2012b).

Trattandosi di strumenti in grado di fornire risposte a problematiche valutative reali, i modelli di Analisi Multicriteri spaziale risultano di grande interesse per gli attuali attori del territorio, ovvero pianificatori, decision makers, policy makers e operatori di VIA e VAS. Garantendo infatti un processo razionale e ripercorribile di analisi e generazione di opzioni alternative spazialmente definite, essi possono fornire un supporto molto utile ad un settore decisamente ampio ed eterogeneo di problematiche decisionali, spaziando dalla redazione di Piani Regolatori comunali, alla fase di pianificazione strategica per la macrolocalizzazione di infrastrutture ed interventi di trasformazione del territorio, all'ottimizzazione della distribuzione di diversi usi del suolo. Come evidenziato in Tabella 1,

particolare attenzione va prestata alla scala di applicazione dei modelli la quale risulta fortemente influenzata dalla qualità dei dati spaziali disponibili. Attualmente la maggior parte delle pubblicazioni (Ferretti, 2012a) fa infatti riferimento alla scala sovracomunale. In conclusione, è utile sottolineare che l'uso pratico ed il successo degli strumenti di Analisi Multicriteri spaziali dipende fortemente da alcuni fattori fondamentali quali l'accessibilità del sistema, il coinvolgimento degli utilizzatori finali nello sviluppo del modello, lo sviluppo di un sistema flessibile, adattabile ed aggiornabile e l'adozione di un'interfaccia intuitiva che richieda limitati tempi di apprendimento per l'utilizzo del sistema.

Riferimenti bibliografici

Burstein F., Holsapple W.C. (eds) (2008), *Handbook on Decision Support Systems*, Berlin: Springer-Verlag.

Ferretti V. (2012a), Integrating Multicriteria Analysis and Geographic Information Systems: an updated survey and classification of the literature, *International Journal of Geomatics and Spatial Analysis* (in corso di pubblicazione).

Ferretti V. (2012b), Verso la valutazione integrata di scenari strategici in ambito spaziale. I modelli MC-SDSS, Torino: Celid.

Geneletti D. (2000), GIS, dati telerilevati e Sistemi di Supporto alla Decisione applicati alla Valutazione di Impatto Ambientale, *Geomedia*, 6.

Keeney R.L. (1992), *Value-focused thinking: a path to creative decision making*, Cambridge: Harvard University Press.

Lapucci A., Petri M. (2009), La sinergia di strumenti fra strumenti di intelligenza artificiale e procedure di aiuto alle decisioni multi criteri per la valutazione del rischio, atti della XXX Conferenza Scientifica Annuale AISRe, Federalismo, integrazione europea e crescita regionale, 9-11 Settembre, Firenze, Italia.

Malczewski J. (1999), *GIS and Multicriteria Decision Analysis*, New York: John Wiley and Sons.

Malczewski J. (2006), GIS-based multicriteria decision analysis: a survey of the literature, *International Journal of Geographical Information Science*, 20, 7: 703-726.

Sharifi M.A., Rodriguez E. (2002), Design and development of a planning support system for policy formulation in water resource rehabilitation, *Journal of Hydroinformatics*, 4,3: 157-175.

Simon H.A. (1960), *The new science of management decision*. New York: Harper and Row.

Worrall L. (1991), *Spatial Analysis and Spatial Policy using Geographic Information Systems*. London: Belhaven Press.

Dinamiche turistiche e di sviluppo urbano negli insediamenti del territorio costiero calabrese

di

Giuseppe Bonavita, Università della Calabria

Osservando le tendenze di sviluppo turistico della Regione Calabria emerge, in parziale contrapposizione con un dato di generale flessione delle presenze, un sensibile aumento nella quota percentuale su base nazionale: nel 2000 la Calabria assorbiva l'1,5% del movimento turistico in Italia, nel 2010 tale quota è salita al 2,2% nonostante si registri dal 2007 un decremento in termini assoluti. Il dato attuale, dal quale si evince come oltre il 90% del movimento turistico regionale sia indirizzato esclusivamente verso le fasce costiere (SIT Regione Calabria 2012), è il risultato di un modello insediativo turistico: quello delle seconde case, che ha assunto un carattere generalizzato in un periodo relativamente recente e rispetto al quale la morfologia del territorio, ha inciso insieme ad altrettanto influenti fattori storici, economici e demografici. La configurazione attuale di gran parte del territorio costiero è il risultato di una pressione urbanizzatrice prodottasi secondo un andamento non lineare, per tutta la seconda metà del '900, sviluppatasi quindi per impulsi successivi in intervalli temporali differenti.

Tale dinamica correlata alla presenza di flussi stagionali direzionati, in origine, verso località note per le peculiari caratteristiche architettoniche e paesaggistiche, si è successivamente ridistribuita su aree scarsamente antropizzate e naturalisticamente intatte, producendo un'indistinta conurbazione di fabbricati per residenze stagionali, al cui interno, i nuclei originari, pur continuando ad evocare l'immagine di una essenzialità culturale ed architettonica riconoscibile e marcatamente identitaria, rivestono un ruolo del tutto marginale e solo nominalmente identificativo. Almeno quattro occorrenze principali hanno inciso sull'attuale configurazione dell'urbanizzato costiero regionale. La prima è intrinsecamente legata al target del prodotto turistico in Calabria: i fattori di positioning riferiti alla collocazione del prodotto nel mercato ed alla percezione dei consumatori rispetto all'offerta nazionale, delineano un segmento di domanda strutturato su un livello lowcost, che si alimenta, del movimento interno e degli spostamenti regionali a carattere prossimale, provenienti in misura maggiore da Campania, Puglia e Sicilia. Un flusso significativo giunge anche da Lazio e Lombardia, che pur non rientrando tra le regioni limitrofe, generano un periodico spostamento di utenti che mantengono legami familiari nella regione d'origine.

Il dato sulla presenza di stranieri, dal quale si rileva un deciso aumento rispetto alla distribuzione totale delle presenze (+15% rispetto al 2010), è in generale poco significativo in termini assoluti ma risulta estremamente rilevante in chiave di marketing. Il flusso generato da paesi UE, in prevalenza Germania e Francia, si direziona verso località che sono riuscite a mantenere intatto il loro carattere originario, sia per la parte storico-architettonica dell'abitato, sia per l'integrità del contesto ambientale, confermando la linea

seguita dalle politiche regionali di promozione, avviate proprio in questi paesi e incentrate prevalentemente sul carattere culturale - identitario e sulle qualità naturalistiche della regione.

Parallelamente alle strategie di promozione, l'assunzione di un modello di riqualificazione e di sviluppo delle potenzialità turistiche offerte dai circa 700 km di costa della regione, non può più prescindere dal recupero di quei fattori ambientali e paesaggistici ancora integri sui litorali di Tropea, Scilla, Praia e caratteristici di molte altre aree della Calabria. Per rispondere a tali esigenze e creare un' "identità turistica" (Regione Calabria 2010) che vada oltre la semplice riscoperta di itinerari e tradizioni, è prioritario pianificare interventi mirati alla ricentralizzazione delle funzioni ricettive e dei servizi nei centri abitati storici. Contemporaneamente, si rende necessaria una radicale trasformazione dell'esteso e scriteriato spazio urbano generato dalla produzione edilizia, che dagli anni '70 in poi, in seguito all'impennata della domanda di alloggi stagionali, ha mortificato la natura calabrese, disseminando le coste e le città e molti paesi di costruzioni informi e deturpanti (Zoppi, 2005).

Nei caratteri delle nuove conurbazioni si evidenzia così, un secondo fattore di connotazione (in negativo) dell'urbanizzato costiero calabrese: una completa discontinuità da ogni elemento formale e segnico derivabile dall'abitato antecedente, che misura nelle stratificazioni del costruito, un'insanabile deriva verso manifestazioni insediative esogene ai contesti in esame. Nella realizzazione dei nuovi edifici si è progressivamente dissolto ogni segno di continuità con il tessuto storico, risultando come unici fattori in grado di orientare lo sviluppo del costruito, la vicinanza dal mare, l'aderenza allo stereotipo dell'alloggio unifamiliare e l'economicità del manufatto. Quest'ultimo fattore, invero assai più evidente rispetto agli altri, risulta estremamente incidente nella qualificazione complessiva dello spazio urbano. Le prevedibili conseguenze si manifestano soprattutto nell'ordine di una diffusa serialità dei fabbricati e dello spazio pubblico nonché nel repentino degrado di entrambi con conseguente e successivo aggravio delle spese di gestione e manutenzione sostenute dal privato quanto dal pubblico.

In un'ottica di marketing territoriale, il complesso di tali fattori si ripercuote sul customer value percepito dal fruitore del prodotto turistico andando a penalizzare in maniera generalizzata tutto il territorio. In un periodo di congiuntura economica, si rileva che le località costiere che hanno assorbito meglio il prevedibile calo di presenze, sono rappresentate da nuclei abitati che, estendendo in epoca non recente le propaggini urbane fino alla fascia costiera, hanno perseguito, per via di peculiari condizioni morfologiche e storiche, uno sviluppo urbano integrato e limitato nel tempo, formalizzando un passaggio graduale da un tessuto insediativo di tipo storico ad una tipologia di insediamento meno segregata rispetto all'agglomerato di origine. Tale condizione pare infatti andare a vantaggio di una maggiore integrazione compositiva e tipologica dei nuovi fabbricati rispetto all'esistente, senza tralasciare l'importanza che rivestono gli scambi e l'interazione tra fruitori stagionali e residenti (Govers, 2011).

Come appare dai grafici in Figura 1, le località posizionate al di sopra della retta di regressione tra il rapporto abitazioni-abitanti sono quelle che meno hanno perseguito uno sviluppo integrato della città turistica, la cui dimensione ed entità caratterizzante sta annullando ogni legame con il contesto locale e paesaggistico. L'analisi dei cluster in merito al

rapporto incrementale tra i due fattori considerati, evidenzia modalità di comportamento che distinguono tra: località che rispettivamente si avviano verso una condizione urbana più consolidata; comuni strutturati quasi esclusivamente sulla residenzialità stagionale; ed altri identificati dal cluster A, che presentano uno sviluppo più equilibrato ed in parte ancora collegato con i trend demografici. Tra questi ultimi, un nutrito gruppo di località costiere, con riferimento al dato sulle presenze stagionali, pur trovandosi in un periodo di flessione del mercato, continua a mantenere buoni livelli di fruizione e di fruibilità turistica, anche per via della qualità dei servizi assicurati sul territorio da amministrazioni che riescono a gestire un modello di città nel complesso più razionale ed efficiente.

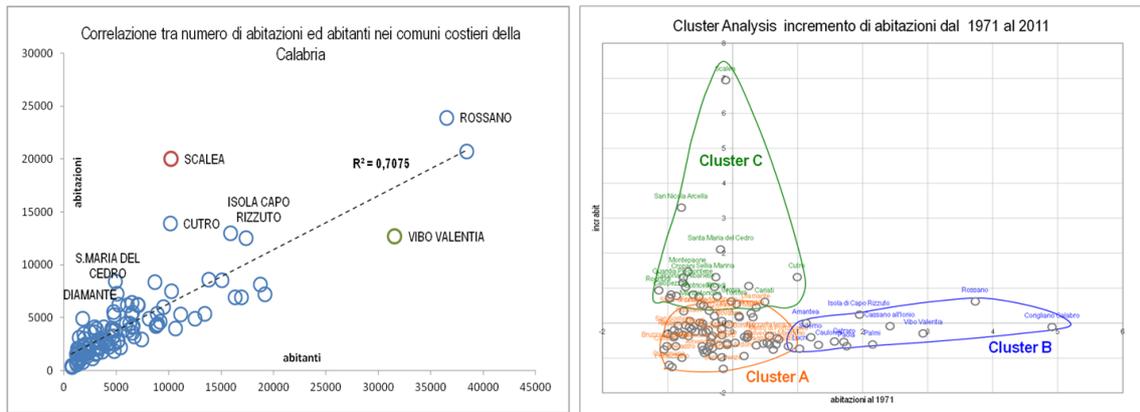


Figura 1: Dinamiche demografiche e sviluppo urbano negli insediamenti turistici del territorio costiero calabrese. (Fonte: elaborazione propria su dati ISTAT)

Perseguire, per necessità o per scelta, uno sviluppo orientato verso un'urbanizzazione organica all'impianto esistente, contrapposta alle politiche di addizione di nuovi comparti edificatori, significa anzitutto riappropriarsi di quei caratteri originari che stanno alla base dei valori del luogo, riproducendoli nella costruzione di uno spazio che è identitario in quanto proprio dei residenti e attrattivo in quanto prodotto di una testimonianza storica e culturale. L'approccio metodologico specifico presuppone un'analisi delle dinamiche interne ed esterne che a più riprese hanno agito sullo sviluppo del territorio, tuttavia preziose indicazioni possono essere ricavate dall'osservazione delle modalità attraverso le quali i turisti vivono la città ed i suoi spazi e come tali modalità si integrino (o talvolta, confliggano) con quelle della popolazione locale (Ruggiero 2012). Le conseguenti finalità progettuali, da attuarsi essenzialmente alla scala urbana e paesaggistica, dovrebbero tendere all'integrazione tra flussi urbani e turistici attraverso la condivisione di spazi funzionali e luoghi ad elevata percettività sociale e identitaria. La politica di sviluppo del turismo è sinergica con quella complessiva di sviluppo della città, gli interventi rivolti a migliorare la qualità della vita in ambito urbano, o la stessa competitività delle città, possono attrarre persone, capitali, visitatori (Law, 2002) e con ciò favorire anche uno spontaneo processo di rigenerazione il cui successo è intrinsecamente legato alla capacità di promuovere la creatività delle persone e dei luoghi (Carta, 1999).

I comuni che più hanno conseguito uno sviluppo urbano delineato strettamente sulla

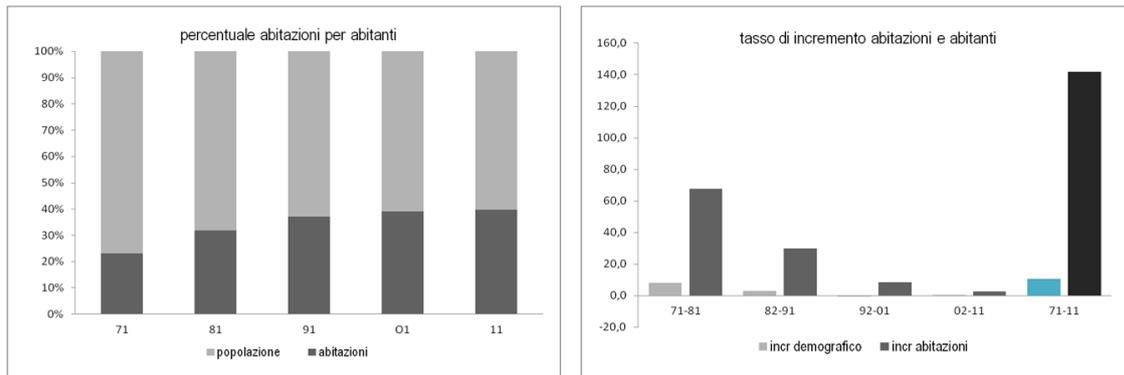


Figura 2: Serie storiche sull'andamento del rapporto tra abitanti e abitazioni nel territorio costiero calabrese. (Fonte: elaborazione propria su dati ISTAT)

funzione turistico - balneare stanno pagando il prezzo più alto della “crisi”, sia dal punto di vista economico che sul piano ambientale. Con particolare riferimento al calo della domanda complessiva di alloggi per vacanze ed alla conseguente contrazione dei canoni mensili nelle località più richieste, è divenuto impossibile sottrarre all'incuria e al disfacimento ampie porzioni di superficie ormai urbanizzata e inutilizzata per buona parte dell'anno.

Altre due condizioni hanno inciso sullo sviluppo del litorale calabrese. Oltre alla morfologia prevalentemente accidentata del territorio che ha influito significativamente sulle direttrici di espansione urbana, ciò che ha impedito la progettazione spontanea o pianificata della “transizione” tra modelli insediativi passati e recenti, pare essere stata la rapida progressione temporale degli impulsi di sviluppo urbano intercorsi dagli anni '60 ad oggi. Dall'analisi condotta sulla totalità dei comuni costieri regionali, esclusi i comuni di Reggio Calabria, Catanzaro, Crotone e Lamezia Terme, emergono due momenti estremamente indicativi per la comprensione delle trasformazioni del territorio.

Il primo momento vede lo storico e costante decremento di popolazione dovuto al parziale abbandono dei centri costieri a causa dei flussi migratori, con conseguente arresto di ogni processo di sviluppo urbano.

La seconda fase proseguita nel corso degli ultimi trent'anni, registra un incremento di oltre il 140% del numero di abitazioni edificate a fronte di una crescita demografica di residenti del solo 11% (Figura 2).

La recente e improvvisa trasformazione edificatoria delle aree ha stravolto completamente ogni rapporto consolidato tra spazio pubblico e privato, tra usi e funzioni ma ha soprattutto interrotto il basilare rapporto tra popolazione e spazio urbano, salvo osservare gli effetti sul territorio e sul paesaggio di un progressivo sviluppo del turismo di massa (Lanzani, 2003). In tali contesti si denota uno scollamento tanto più evidente quanto più si indaga nelle forme che ha assunto l'insediamento turistico rispetto al preesistente: laddove tale fenomeno appare più chiaro, e cioè intorno ai centri minori posti in prossimità delle località più note e frequentate, è possibile rilevare, man mano che ci si allontana dal nucleo originario, uno scenario che si configura sempre più come uno spazio temporaneo pensato per vivere e per durare solo pochi mesi all'anno, strutturalmente inadatto

ad ospitare qualsiasi altro tipo di residenzialità. Contemporaneamente, una conseguente maggiore disponibilità, in un numero ristretto di mete più richieste e che hanno conservato un'offerta di maggiore qualità, sta già penalizzando in maniera evidente un modello di turismo che pur sfruttando molto il territorio, per assecondare la domanda di abitazioni, non si è posto l'obiettivo di creare un "prodotto" in grado di orientare esso stesso le esigenze dell'utenza stagionale, oltre a quanto espresso dal Piano strategico di marketing turistico, questa ricerca fornisce un contributo specifico in merito a quello che è il reale problema della gestione del territorio e cioè l'assenza di una strategia per la salvaguardia e la costruzione della qualità dei luoghi.

Il quadro contemporaneo ha fatto maturare una diversa spazialità dei valori economici e sociali che ha trasformato la funzione e la percezione dei luoghi sia nel quotidiano che nell'esperienza turistica. Una differente ripartizione (su base economica ma anche culturale) della domanda sta quindi alterando più in fretta della crisi stessa alcuni processi. Il numero delle presenze stabili diviene sempre più contenuto a vantaggio di nuove forme di turismo pendolare, in luoghi che non sono più pensati per chi li abita, ma che possiedono come prerequisito fondamentale, l'accessibilità nei collegamenti e nei servizi offerti. Per assecondare le richieste di una nuova domanda bisogna ricostituire l'integrità paesaggistica e architettonica propria dei "borghi marinari", cercando di riannodare i fili di uno sviluppo urbano sviluppatosi senza alcuna memoria e formalmente segregato rispetto agli insediamenti originari.

La diffusione di modelli insediativi del tutto privi di contenuti, rappresenta infatti uno degli ostacoli maggiori alla trasformazione dell'offerta turistica in Calabria.

Riferimenti bibliografici

Regione Calabria, Assessorato al Turismo (2011), XI Rapporto sul Turismo in Calabria, KS Edizioni, Cosenza.

Zoppi S., Prefazione. In Tarditi E. (a cura di), *L'illusione turistica, contraddizioni, opportunità e paradossi del caso Calabria*, Rubettino Editore, Soveria Mannelli.

Govers R., Go F.M. (2011), "International Place Branding Yearbook 2011" *Managing Reputational Risk*, Palgrave, London.

Ruggiero L., Scrofani L. (2012), *Turismo e competitività urbana*, Franco Angeli, Milano.

Law C.M. (2002), *Urban Tourism: The Visitor Economy and the Growth of Large Cities*, Continuum Book, London.

Carta M. (1999), *L'Armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

Lanzani A. (2003), *I paesaggi italiani*, Meltemi Editore, Roma.

Regione Calabria, (2010). Piano Strategico di Marketing Turistico. Disponibile su: <http://www.consiglioregionale.calabria.it>