

L'ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE DELLE REGIONI LITORANEE: LA NUOVA GEOGRAFIA DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE

Eraldo LEARDI

Professor a la Universitat de Gènova

Il tema sul quale intendo appuntare qualche momento di attenzione fissa il suo svolgimento entro limiti concettuali assai precisi: negli spazi litoranei del mondo sviluppato si sono innestati alcuni fra i più importanti processi di organizzazione territoriale dell'era contemporanea; il Mediterraneo è sempre meno marginale rispetto all'Europa e la sua importanza deve essere valutata in funzione di parametri in buona parte nuovi. Si pone dunque in premessa l'esistenza di uno spazio speciale, composto da due ambienti profondamente diversi, nei quali si instaurano forme integrate di occupazione e di utilizzazione delle risorse, con vistosi fenomeni di concentrazione nella sezione terrestre, strutture portuali e impianti di vario genere lungo la costa, dove la destinazione ad uso turistico e residenziale è sempre più diffusa, dove si aprono le nuove prospettive offerte dall'off shore. L'analisi viene poi ristretta alla parte occidentale del Mediterraneo, avendo riguardo soprattutto agli sviluppi particolarmente intensi di cui essa è stata protagonista, e mostrando uno specifico interesse per il netto contrasto tra la sezione settentrionale, tanto povera di risorse energetiche e di materie prime quanto ricca di tecnologie, e la sezione meridionale caratterizzata da condizioni diametralmente opposte.

Il quadro geografico di riferimento è ovviamente assai vasto ed è rappresentato dalle realtà politiche ed economiche nelle quali le regioni litoranee definiscono i loro ambiti territoriali. Questi variano nel tempo per l'intervento di fatti che attivano nuove forme di organizzazione dello spazio, attraverso molteplici processi interagenti entro confini per la loro stessa natura mobili.

E' noto quanto il tema della regionalizzazione, qui adombrato, sia discusso sul piano teorico e quanto controverso su quello pratico; in questa sede non si intende tuttavia andare oltre il tentativo di evidenziare la radice storica dei maggiori processi in atto, ponendo a confronto modelli di organizzazione prodotti da crescita economica recente e modelli in via di formazione per effetto delle trasformazioni economiche in atto. L'impegno resta ugualmente arduo e mentre costringe ad assumere solo gli elementi essenziali, a soffermarsi sulle caratteristiche strutturali da cui derivano i principali problemi, senza indugiare in particolari di fatti generalmente noti, limita l'analisi diacronica ad un breve periodo, il quale può peraltro dare risposte sufficientemente complete quando sia ricco di rivoluzionarie novità. Poiché gli ultimi trent'anni lo sono stati davvero, un utile punto di avvio può essere collocato agli inizi degli anni Cinquanta.

In quel momento, la Spagna si caratterizza per una situazione di fondamentale immobilismo. L'attività primaria conserva nel suo complesso un notevole rilievo (47,5% degli attivi); gli impegni per la ricostruzione e l'accumulazione frenano ancora, ma non impediscono, l'azione volta a proteggere un'industria appena nascente o che si va ricostituendo; il nord --con il paese dei Baschi-- e il sud --limitatamente alle aree di Barcellona e di Valencia-- si pongono in vivo contrasto con il centro --fatta eccezione per Madrid-- e soprattutto il centro-ovest, terribilmente depressi.

In Italia, i maggiori progressi risultano distribuiti in una lunga fascia subalpina e in un triangolo ligure-padano il cui vertice genovese

segna la massima concentrazione industriale litoranea. Nuclei di sviluppo, talora abbastanza rilevanti, sono attivi in varie parti della costa occidentale: in Toscana, attorno a Roma, nel Golfo di Napoli, in alcune città della Sicilia, a Cagliari. L'agricoltura della penisola e delle isole è abbastanza prospera quasi solo in pochi lembi di pianura costiera, le cui colture di pregio trovano un mercato sufficientemente facile e vasto. In queste condizioni, il Mezzogiorno italiano raccoglie più di un terzo della popolazione (37%), ma produce solo un quinto del reddito nazionale.

Nell'attività economica del Mezzogiorno francese conserva buona rilevanza l'agricoltura, entra in un periodo difficile il commercio marittimo, a lungo incentrato sui traffici con le colonie dell'Africa settentrionale e dell'Estremo Oriente. Non mancano numerose industrie di trasformazione, soprattutto nell'area di Marsiglia; i ritardi nei confronti del Nord sono tuttavia vistosi e vengono imputati alla mancanza di materie prime e principalmente di carbone. Il turismo, benché in fase di netta ripresa dopo la crisi bellica, continua ad essere un fenomeno tipicamente elitario.

I paesi del Maghreb non sono ancora usciti dal periodo coloniale e presentano un'economia dualista, qualificata da un settore moderno opposto ad uno tradizionale e con forti differenze regionali. Sottoimpiego e povertà sono i segni più comuni della condizione di vita della campagna, dove i coloni hanno impiantato aziende di dimensioni rilevanti, dalle quali proviene la quasi totalità dei prodotti esportati: vino, cereali, olio, primizie e frutta. L'industria è in gran parte rappresentata da attività estrattive a debole potenziale industrializzante.

Si può qui trarre una prima conclusione e porre una premessa: le profonde differenziazioni rilevabili tra i vari paesi e al loro stesso interno sono il risultato di un lungo processo durante il quale comuni meccanismi di sviluppo proiettano i loro effetti su realtà profondamente diverse per attitudini naturali e condizioni politiche, economiche, sociali; ogni paese fa un uso particolare delle proprie risorse e l'assetto del territorio altro non è che la concretizzazione storica di quelle complesse strutture.

Questo rifiuto di una meccanica trasposizione spaziale di scelte economiche in tutto conformi ad un modello generale, non esime certo dall'assumere un punto di riferimento comune, nel periodo di cui ci occupiamo rappresentato da una rivoluzione industriale favorita dal basso costo delle fonti energetiche, dalle nuove tecniche di trasformazione, dalle grandi serie produttive e dall'aumento dei redditi. Tutto si svolge lungo la linea di una stretta complementarità degli scambi tra paesi dominanti e paesi emergenti, attivante un processo di crescita economica che si addensa nelle aree litoranee, con poli industriali incentrati sulle trasformazioni di base e fenomeni di intensa urbanizzazione. Quando la crisi delle materie prime crea le premesse per un sostanziale mutamento, il Mediterraneo, dove paesi industrializzati e paesi emergenti si trovano a più immediato contatto, sembra uscire dalla posizione di marginalità, cui l'avevano relegato sia il modello espansivo imperniato sulle grosse concentrazioni produttive, commerciali e finanziarie dell'Europa centro-settentrionale, sia la temporanea chiusura del Canale di Suez. I nuovi termini della divisione internazionale del lavoro lo riportano in primo piano; appare infatti subito rilevante il ruolo che esso può assumere per il decentramento di attività produttive dai paesi industrializzati a quelli emergenti e per le conseguenze delle politiche da questi adottate al fine di valorizzare le loro risorse.

I segni dei vari momenti acquistano più immediata evidenza nelle vicende dell'industria, fino all'ultimo conflitto mondiale rimasta ristretta in piccole aree attorno ai porti principali e con più forte rilievo solo in alcune parti del Mediterraneo settentrionale.

In Spagna gli anni '50 portano a conclusione una politica fondamentalmente autarchica, che ha privilegiato le industrie degli armamenti, la siderurgia e le costruzioni navali. Nel 1959 vengono liberalizzati gli investimenti stranieri e in dieci anni, o poco più, il paese raggiunge un posto di rilievo nel mondo industrializzato. L'intervento dello Stato continua ad essere rivolto essenzialmente verso l'interno e mira soprattutto a creare una struttura di base; gli investimenti stranieri assumono invece una grande importanza dal punto di vista dell'integrazione dell'economia spagnola con il resto del Mediterraneo e dell'Europa. Lungo la costa mediterranea acquistano crescente vigore alcune regioni industriali. La maggiore si organizza attorno a Barcellona e si articola lungo i fiumi e le grandi vie di comunicazione che su di essa convergono, concentrando in piccolo spazio (il 12% del territorio) i tre quarti dei posti di lavoro disponibili nell'intera regione. Un'altra area di sviluppo guadagna spicco nella Valencia, tra Castellon de la Plana e Alicante; anche la Murcia e l'Andalusia attivano poli di industrializzazione, pur modesta, a Cartagena e Malaga. Una più ricca gamma di industrie meccaniche, alcune grandi raffinerie, quale quella di Tarragona, l'industria petrolchimica e il centro siderurgico di Sagunto testimoniano gli indirizzi e l'ampiezza di uno sviluppo che non aveva ancora espresso tutte le sue potenzialità quando la nuova divisione internazionale del lavoro e la crisi energetica del 1973 crearono una situazione imprevedibilmente difficile.

Nel Mezzogiorno francese massicci interventi pubblici, miranti ad un migliore equilibrio territoriale, aiutano a costruire un panorama industriale più ampio e vario. In particolare, nella regione Linguadoca-Rossiglione, dove le industrie agro-alimentari conservano discreta rilevanza (soprattutto a Perpignano), gli incrementi, più che alle tradizionali lavorazioni tessili, delle confezioni e del cuoio (Nimes) o alla presenza delle raffinerie di uranio (Narbonne), si legano all'avvio di nuove attività ricche di dinamismo, quali sono essere il settore nucleare, l'elettronica, la produzione di acciai speciali, plastica e medicinali (Montpellier). Raffinerie, stabilimenti petrolchimici e siderurgici danno vita al nuovo paesaggio industriale della Provenza; soprattutto alle Bocche del Rodano. L'Etang de Berre, destinato alla petrolchimica, e il Golfo di Fos, qualificato dalla siderurgia, si pongono come poli di un grande sviluppo che in realtà non ha sin qui mantenuto le promesse. Non sono ancora sorte le industrie regionali capaci di sostentarle in misura adeguata; ne risultano in declino altre nate dal commercio marittimo; incontrano difficoltà i cantieri navali; la stessa siderurgia, a seguito della concorrenza esercitata dai nuovi centri di produzione sorti in altri paesi mediterranei, deve ridimensionare le proprie prospettive di sviluppo. Interessante, soprattutto come scelta di attività compatibili con le altre destinazioni d'uso del territorio, appare invece l'indirizzo che va affermandosi sulla Costa Azzurra, dove si registra un particolare incremento delle lavorazioni ad alto contenuto tecnologico.

In Italia, alla fine dell'ultimo conflitto lo sviluppo industriale è ancora fortemente concentrato nel triangolo Milano-Torino-Genova. Su questa base, in presenza di un mercato di consumo sufficientemente ricco, con una disponibilità crescente di manodopera locale progressivamente liberata dall'agricoltura o facilmente richiamabile da altre regioni, profittando della nuova divisione del lavoro a scala europea, che lascia ampi spazi alle iniziative assumibili dalla media e piccola industria, specialmente nei settori ad alta intensità di lavoro, prende avvio il cosiddetto "miracolo industriale" italiano. Esso esprime la sua massima forza negli anni '50 e accentua sempre più il distacco fra Nord e Sud; un divario che, in quegli inizi, è dell'ordine di uno a tre, a sfavore del Sud, in termini di prodotto lordo, nei confronti dell'Italia nord-occidentale, di uno a due rispetto alla parte nord-orientale e a quella centrale.

In queste condizioni, mentre la parte dichiarata non "depressa" conta soprattutto sul rafforzamento dei processi in atto ed è pronta ad innes-

carne di nuovi, lo Stato avvia una serie di interventi, che si ispirano alle teorie economiche in voga sul momento e trovano giustificazione nei successi assai parziali via via raggiunti.

Certo è alla fine degli anni '60 la politica meridionalista in Italia prende coscienza di molteplici errori. Ci si accorge di aver troppo spesso ignorato i problemi del mercato, tenendo così lontana la piccola e media impresa e consentendo l'insediamento solo a grandissime aziende statali o multinazionali con un mercato precostituito, oppure ad aziende di dimensione minima destinate a soddisfare la modesta domanda locale. Lo sviluppo risulta in massima parte localizzato sulle coste o nelle grandi agglomerazioni; l'assenza di una industrializzazione indotta fa spesso parlare di "cattedrali nel deserto". Questo avviene mentre nell'Italia nord-orientale e centrale, soprattutto grazie alla legge dello sviluppo cumulativo, si tesse spontaneamente e sempre più fitta la trama di una miriade di piccole e medie imprese, altamente competitive in settori qualificati ad elevato assorbimento di manodopera: abbigliamento, maglieria, calzature, mobilio, meccanica leggera. L'immagine tradizionale di un'Italia settentrionale, nel suo complesso evoluta, contrapposta ad un'Italia meridionale e insulare, in grandissima parte depressa, lascia dunque il posto ad un'immagine più complessa e articolata, dove è dato distinguere tre Italie: la prima, costituita dal "Triangolo industriale", facente capo a Milano, Torino, Genova, con una buona metà della popolazione attiva addetta all'industria; la seconda, comprendente l'Italia nord-orientale e quella centrale, dove la percentuale si aggira rispettivamente sul 40% e sul 38%; la terza, con il Mezzogiorno e le isole, rimasta mediamente su 26% circa. Qui l'asse Roma-Latina e il distretto industriale campano distribuito tra Caserta, Napoli, Salerno, entrambi già cospicui e sufficientemente organici, ma tuttora insufficienti a soddisfare la domanda occupazionale, poi le arce industriali cresciute nella conurbazione dello Stretto di Messina, a Catania e Palermo e le più recenti incentrate sulla chimica ad Augusta, Siracusa, Ragusa, infine i grandi complessi chimici, petrolchimici e cartari delle aree di Cagliari, Sassari, Porto Torres, rappresentano le articolazioni fondamentali di un nuovo assetto industriale che ha scarsamente corrisposto ai fini assegnatigli, soprattutto là dove si è pensato alla petrolchimica e alla siderurgia come ad attività motrici; esse hanno infatti espresso effetti indotti troppo modesti per provocare concentrazione demografica, per generare economie esterne, per diffondere su un ampio intorno effetti occupazionali e reddituali di adeguata portata sociale.

Le differenze avvertibili fra la "periferia" europea e la "periferia" nordafricana derivano fondamentalmente dalla distorsione prodotta dal colonialismo, perché i tre paesi del Maghreb si sono trovati a poter fornire al mercato europeo solo quanto l'applicazione del modo di produzione capitalistica ha loro lasciato, cioè pochi prodotti dell'agricoltura e del sottosuolo. Essi avviano la nuova fase della loro storia con obiettivi fondamentali comuni, quali la modernizzazione dell'agricoltura e una più intensa e differenziata industrializzazione, ma applicano tosto politiche economiche divergenti. In Marocco, seguendo ad un tempo i dettami del liberismo e del protezionismo, si fanno interventi a favore di industrie del tipo sostitutivo delle importazioni e per la "marocanisation" della proprietà delle imprese. Si sfruttano soprattutto i fosfati; cresce il numero delle località e la varietà dei settori industriali interessati dallo sviluppo. In Algeria, si opera all'interno di un quadro strettamente dirigista e, pur facendo leva principalmente sugli idrocarburi, si procede in modo più equilibrato, anche territorialmente. Petrolio e gas naturale offrono fonti di energia e materia prima a basso prezzo, rappresentano più della metà del valore delle esportazioni, consentono vasti investimenti; si assiste così a un forte incremento di unità industriali, che danno

vita ad un sistema produttivo simile a quelli dei paesi capitalisti sviluppati. In Tunisia, dove si pone maggiore impegno nel settore agricolo, gli incentivi alle industrie trainanti si fanno cospicui solo dopo il 1970. L'impianto siderurgico di Menzel-Bourguiba è un po' il fiore all'occhiello di questa politica.

Un elemento comune negli sviluppi delle regioni litoranee è costituito dalla formazione di importanti aree industriali periportuali, in tutto o in gran parte costituite da attività di prima trasformazione, che impongono nuovi indirizzi alle più tradizionali funzioni di molti porti, stabilendo nuove gerarchie.

In base al movimento globale delle merci, Barcellona scende al quarto posto tra i porti spagnoli, viene dopo gli altri (Bilbao, Algesiras, Tarra-gona) che negli ultimi anni hanno maggiormente profittato dell'incremento delle rinfuse e specialmente del petrolio; il suo segno distintivo resta quello di una forte incidenza del traffico commerciale per un entroterra prevalentemente catalano.

Nel Mezzogiorno francese la qualificazione industriale del porto di Marsiglia-Fos spinge il totale delle merci sbarcate e imbarcate oltre i 100 milioni di tonnellate, di cui 90 costituito dalle sole rinfuse liquide. Riacquistano qualche rilievo alcuni porti regionali come Sète; Nizza mostra a sua volta di poter conquistare anche un più ampio entroterra italiano.

In Italia, Genova, che in anni non molto lontani aveva registrato movimenti quantitativamente assai prossimi a quelli di Marsiglia, si attesta su cifre ben più modeste (quasi lametà nel 1979), ma la differenza è dovuta in larghissima parte al petrolio. Savona, La Spezia e Livorno rafforzano la loro duplice funzione di porti commerciali e industriali, con una discreta penetrazione nell'entroterra. A sud di Livorno tutti i porti conservano invece un'importanza essenzialmente regionale. Qui lo sviluppo dei traffici poggia su un'industrializzazione avviata in tempi relativamente lontani solo a Napoli; più in generale derivata dal recente sviluppo della siderurgia costiera (Piombino e ancora Napoli) e della raffinazione del petrolio (Augusta e Gela).

La struttura portuale del Maghreb porta il segno di un'economia coloniale basata sullo sfruttamento delle risorse minerarie e sulla diffusione delle colture atte ad alimentare l'esportazione verso la Francia. Il traffico marittimo resta distribuito in numerosi scali regionali, né può dirsi che la loro graduatoria sia stata profondamente modificata dalla nascita di grandi impianti destinati alle produzioni di base e alla lavorazione dei minerali. Oltre ai porti del petrolio algerino, acquistano qualche maggiore rilievo, non solo per il tonnellaggio delle merci imbarcate, ma anche per la loro varietà, quelli di Algeri e Tunisi.

Mentre in varie sue parti vanno progressivamente accentuandosi i fenomeni di polarizzazione delle attività portuali e industriali, la costa viene acquisita per tratti sempre maggiori a una funzione turistica che, attirando forti capitali nazionali e stranieri, localizzatisi sotto forma di attrezzature per la residenza e lo svago, sconvolge modi di vita, identità culturali e sociali. Sappiamo che le sue origini presentano spesso affinità di caratteri e che il seguito accentua invece profonde differenze di ordine quantitativo e qualitativo: si inquadra in tessuti urbani variamente congestionati, si accompagna ad attività industriali non sempre compatibili, si estende a territori disegualmente ricchi di altre risorse, interessa correnti qualificate da diversa propensione alla spesa. Lo sviluppo, spesso ispirato da criteri speculativi e non orientato razionalmente, determina quasi ovunque un'urbanizzazione selvaggia, che altera profondamente l'organizzazione del territorio. Gli effetti appaiono ovviamente maggiori quando la componente turistica contende le destinazioni d'uso agli impianti portuali e industriali, come avviene lungo la costa catalana, attorno ai Golfi del Leone, Ligure, di Napoli.

In larga parte estranee a questi processi, non mancano nel Mediterraneo le grandi città con una struttura industriale assai debole e nelle quali la forte rilevanza della attività terziarie (commerciali, direzionali, amministrative) definisce il carattere improduttivo e sostanzialmente parassitario espresso nella formula della "crescita senza sviluppo", tanto frequente nei paesi depressi.

Naturalmente tutto ciò ha comportato forti spostamenti di popolazione, in conseguenza dei quali già durante il periodo 1951-1971 gli abitanti dei comuni litoranei del bacino mediterraneo aumentarono del 26%, mentre la media degli stati costieri fu nel complesso pari solo al 4%. In queste variazioni ha avuto pure qualche peso l'andamento del movimento naturale, sul quale incidono significative differenze rilevabili nelle strutture demografiche delle regioni costiere e di quelle dell'entroterra; l'aumento della popolazione sulle fasce litoranee è stato comunque prevalentemente garantito dal movimento interno alle singole regioni; fatta una qualche eccezione quasi solo per il Mezzogiorno francese, dove hanno avuto grande peso anche gli immigrati stranieri e i coloni rimpatriati dall'Africa del Nord nel periodo 1963-64.

Causa ed effetto al tempo stesso dei movimenti di popolazione evidenziati, la decadenza delle attività agricole tradizionali è stata pressoché generale. Le produzioni cerealicole restano notevoli quasi soltanto in Sicilia, nella Maremma, nelle province catalane di Lérida e Tarragona, che si qualificano tuttora per il loro carattere agricolo pastorale. Si registrano diffuse produzioni dell'uliveto e soprattutto abbandono della sua cura in molte aree di vecchio impianto, coinvolte dallo sfollamento demografico. Resiste meglio la cultura della vite, che segna anzi alcuni forti incrementi nella Bassa Linguadoca e in altre regione più piccole, come la depressione presso i Mauri. Crescono progressivamente le superfici destinate all'orto e al frutteto irrigati: in Spagna, nel Maresme e nelle splendide huertas di molti lembi mediterranei; in Francia, nella pianura di Hyères, nel Rossiglione, presso la Durance e il Basso Rodano (compresa qualche area strappata al deserto in Camargue e Grau); in Liguria, nella piana del Centa e nel Chiavarese; nella piana dell'Arno, nei dintorni di Roma, ai piedi del Vesuvio e dell'Etna, nella conca di Palermo, attorno a Gela. La floricoltura rafforza la sua presenza in aree tradizionali, quali la parte occidentale della provincia di Imperia e la Costa Azzurra; acquista crescente rilevanza nel Maresme, in Versilia, nella provincia di Roma. Esempi particolari vengono dalle isole. La Sicilia ha trovato largo spazio per le colture in serra, accanto alle tradizionali produzioni mediterranee di cereali, vino e olio. La Corsica ha accentuato un forte dualismo fra grandi e medie aziende capitalistiche --sufficientemente prospere, estesesi anche su nuove aree acquisite a varie colture specializzate nei terreni meno acclivi-- e piccole proprietà a conduzione familiare, generalmente povere. In Sardegna il prodotto lordo garantito dall'agricoltura negli ultimi trent'anni si è ridotto in termini reali di circa il 50%, ma zootecnia, ortofrutti-coltura e la stessa viticoltura conservano una sufficiente dinamicità.

Nel Maghreb, il paese che ha tentato la politica più innovativa è stato notoriamente la Tunisia. Qui, dopo l'acquisto dell'indipendenza, la frutticoltura secca ed irrigata, l'orticoltura, le colture industriali e foraggere hanno avuto notevole sviluppo. L'hanno favorito importanti modifiche della proprietà fondiaria, l'ampliamento delle aree irrigate, l'evoluzione delle tecniche e l'incremento del credito. In Algeria il programma di redistribuzione delle terre è stato meno radicale e comunque procede più lentamente; in Marocco si è mantenuta al riguardo un'estrema cautela e i programmi previsti sono stati attuati solo in piccola parte.

Spopolamento dell'entroterra e intensa urbanizzazione dei litorali male si confanno alla costruzione di più ordinati assetti territoriali, strutturati su reti urbane sufficientemente organiche. Il riscontro è generale e trova conferma anche in quel settore nord-occidentale del Mediterraneo che rappresenta la parte più matura, ma anche quella più fortemente dinamica, dell'intero bacino.

La rete urbana della Catalogna aveva acquisito una forma piramidale, che da una base fatta di piccoli comuni si restringeva attraverso vari ordini di centri sempre meglio dotati di servizi. Tutta questa costruzione è crollata nel volgere di pochi decenni, quando l'urbanizzazione, l'esodo rurale e il miglioramento dei trasporti hanno indotto un aumento considerevole del ruolo di Barcellona e dei capoluoghi regionali a danno dei centri intermedi. Occorre frenare la tendenza al gigantismo dell'area di Barcellona, evitare il macrocefalismo dei capoluoghi di regione e provincia, estendere l'urbanizzazione all'intera Catalogna suscitando la formazione di nuovi centri funzionali.

Divisa dal Rodano in due regioni chiaramente distinte, percorsa da fremiti di rinnovamento di intensità e segno diversi, la parte mediterranea della Francia ha fatto sin qui scarsi progressi sulla strada della sua unità. In Linguadoca-Rossiglione l'organizzazione del territorio è caratterizzata dalla presenza lungo un unico asse di comunicazione di un numero abbastanza elevato di città medie con scarsi legami gerarchici. Alès, Montpellier, Nîmes, Béziers, Narbonne e Perpignano hanno la loro piccola area di influenza e il territorio risulta così piuttosto frazionato; resta lenta, benché progrediente e sicura, l'acquisizione delle funzioni di capitale regionale da parte di Montpellier, soprattutto in virtù del rafforzamento delle sue attività terziarie superiori. Provenza e Costa Azzurra riconoscono i loro due capoluoghi naturali in Marsiglia e Nizza. Marsiglia gode il vantaggio di non soffrire la concorrenza di grandi città vicine e tuttavia la sua area di attrazione non è molto vasta; essa sconta infatti le conseguenze del tradizionale orientamento della sua economia, rivolta al mare e sollecitata ad investire negli affari marittimi o coloniali anziché nelle imprese agricole o industriali dei dintorni. Per questo, nel momento stesso in cui le si assegna il ruolo di metropoli di equilibrio, si appalesa necessario intervenire in modo che il suo sviluppo la conduca innanzitutto a conquistare una dimensione regionale, in un territorio in cui si stabilisca un organico sistema di città di vario ordine e grandezza. In questa visione, si tende a favorire un aumento moderato del suo agglomerato e di quello di Tolone, mentre si cerca di accentuare l'azione a favore di Aix (grande incrocio di strade), con cui costituisce un solo organismo metropolitano e con cui divide l'università. La Costa Azzurra ha raggiunto una notevole autonomia per quanto riguarda le attrezzature terziarie, nella misura in cui Nizza ha progressivamente acquisito quelle di livello superiore, tanto da diventare una piccola metropoli. Oggi essa rappresenta il cuore di una conurbazione lineare snodantesi per un centinaio di chilometri lungo il litorale, e i cui elementi principali sono Fréjus, Cannes, Grasse, Antibes, Monaco e Mentone; l'entroterra, montuoso, è pressoché deserto.

Anche in Liguria l'antica struttura funzionale, fondamentale circoscritta agli ambiti dei bacini idrografici e poggiante su centri litoranei di ordine più elevato, appare sconvolta. Solo i maggiori bacini a cavallo dei versanti liguri e padani, la cui asta principale è stata interessata da notevoli iniziative industriali, conservano una più organica gerarchia di centri, in chiara connessione funzionale con le aree fortemente urbanizzate della costa. Siamo all'interno di una regione dove l'azione polarizzante del capoluogo è contrastata, oltre che dall'esistenza e sovrapposizione di più tessuti funzionali, da una certa frantumazione dell'unità ligure, dovuta all'integrazione di settori costieri più o meno periferici con aree dell'entroterra soggette ad attrazioni diverse.

Catalogna, Mezzogiorno francese e Liguria, con il suo entroterra padano, mostrano in nuce uno sviluppo megalopolitano, che nella immaginifica definizione del Gottman si va concretizzando sul litorale in una "teniapoli" distesa da Barcellona a Pisa. La previsione appare indubbiamente suggestiva, e diciamo pure arditamente se teniamo presente che i rapporti tra le varie parti non sono e presumibilmente non saranno per ancora lunga tempo tali da configurare una sufficiente organicità. Vero è che in questo settore del Mediterraneo il processo di urbanizzazione, sollecitato da comuni fattori di sviluppo, ha determinato effetti assai diversi nei rapporti fra costa e entroterra; essi si presentano infatti a volta a volta fruttuosi, indifferenti, squilibranti, e le nuove reti urbane sono ben lontane dall'aver assunto un assetto sufficientemente vitale.

Nell'Italia meridionale e insulare la crescita urbana interessa singoli punti e accentua antichi squilibri. Alcune città raggiungono dimensioni demiche e politiche metropolitane, ma restano prive di un sano dinamismo economico; solo Roma e Napoli esprimono più chiari effetti di direzione e di guida, in virtù del terziario superiore di cui appaiono oggi sempre meglio dotate.

In Spagna si formano due grandi aree metropolitane, quella di Barcellona, già ricordata, e l'altra di Valencia; si qualificano come aree metropolitane medie quelle di Alicante, Murcia, Granada, Malaga; risulta particolarmente ricca la presenza di città medie in Catalogna e piccole in Valencia.

Nel Marocco la deruralizzazione e lo spopolamento montano del Riff, dell'Alto Atlante e dell'antiatlante sostengono la crescita di una rete urbana che si fa via via più eterogenea, più ramificata e complessa, con una qualificazione funzionale sempre chiaramente dominata dal terziario primitivo.

In Algeria si sono precisati quattro grandi insiemi: la regione di Orano, con un tasso di crescita inferiore alla media nazionale; l'Est algerino, con forti contrasti fra città litoranee a crescita debole e città ai piedi degli altipiani a crescita elevata; l'Algeria centrale, la regione a più alto tasso di crescita; il Sahara, dove la crescita è assai modesta. Si cerca ora di frenare lo sviluppo di Algeri, favorendo quello di un insieme urbano ad Ovest (il triangolo Costantina-Skikda-Annaba) e di un altro ad Est (l'allineamento Orano, Arzew, Mostaganem).

Anche in Tunisia si è rafforzato il peso di gran parte del litorale, ma il primato demografico della capitale si è via via accentuato a spese delle altre città.

Le scarse e disorganiche indicazioni sin qui date hanno voluto sottolineare innanzitutto il fatto che negli ultimi decenni una congiuntura economica analoga ha legato in una comune vicenda territori a lungo profondamente divisi. Andando al fondo dei vari processi, si scoprirebbe che la crescita si è spesso scontrata con strutture ostili al rinnovamento e che le rendite di posizione hanno sorretto forme di rigido conservatorismo; basti aver evidenziato la profonda trasformazione funzionale che ha investito numerose strutture, sconvolgendo l'organizzazione territoriale di ogni paese e più accentuatamente quella delle sue regioni litoranee. Le industrie di base hanno sovente trasformato piccoli e grandi scali marittimi; la rendita fondiaria ha costituito la molla della crescita di molte città ed ha accompagnato lo sviluppo rapidissimo di attrezzature per il turismo, legate allo sfruttamento delle risorse naturali; a fronte di vasti terreni agricoli abbandonati nell'entroterra, si sono moltiplicate le colture specializzate nella pianure costiere, talora sottratte alla palude e alla malaria.

In Italia, mentre la sezione settentrionale attrezza una rete urbana litoranea sufficientemente organica e ne irrobustisce i rapporti di interdipendenza con un entroterra padano particolarmente ricco, penisola

e isole vedono dilatarsi poche agglomerazioni che rafforzano antichi squilibri e ne creano di nuovi.

Nella Francia mediterranea bonifica e irrigazione, introduzione di colture specializzate, sviluppo turistico e rapidi processi di industrializzazione, effetto in larga misura di interventi programmati, in una regione quasi refrattaria a tale tipo di attività, come tante altre del Mediterraneo, aumentano il distacco tra le regioni litoranee e il loro immediato entroterra ancora profondamente depresso.

Anche in Spagna i forti mutamenti che si verificano negli ultimi vent'anni accentuano, pur modificandoli, gli squilibri regionali. L'opposizione classica tra la Spagna centrale e quella delle periferie litoranee tende ad attenuarsi a favore di un contrasto tra la Spagna del Nord-Est e il resto del paese. Si sviluppa una serie di arce (catalogna e Valencia su fronte del Mediterraneo e poi Madrid e i Paesi Baschi) tra cui si intensificano le relazioni e gli investimenti, con vantaggi per la crescita economica e demografica; il resto è quasi tutto periferia, fatta qualche eccezione per la Galizia e l'Andalusia atlantica.

Le isole, quelle maggiori di Italia, Francia e Spagna, superando in parte antichi ritardi nei processi di diffusione delle innovazioni, si sono aperte ai mercati agricoli, agli impianti industriali, alla valorizzazione turistica spesso operata da capitali internazionali, con effetti più diffusi nelle Baleari, relativamente più modesti e limitati ad alcune aree in Sicilia, Sardegna e Corsica.

Messi di fronte agli stessi problemi al momento della loro indipendenza, ma con diverse potenzialità, i tre paesi del Maghreb, perseguendo politiche economiche spesso divergenti e maturando gli sviluppi precedentemente evidenziati, si distinguono sempre più per i tassi di incremento del prodotto interno lordo via via conseguiti: più elevati in Algeria; più modesti, al confronto, e più variabili, perché soggetti alle oscillazioni della produzione agricola, in Tunisia; chiaramente inferiori ad entrambe in Marocco. Sono fenomeni ad essi comuni la crescente congestione dell'asse litoraneo determinata da attività non sempre chiaramente compatibili e situazioni di crisi economico-sociale prodotte da una sovrapposizione troppo rapida e meccanica di modi di produzione estranei alla realtà preesistente.

Nel suo complesso, il quadro dello sviluppo in atto nel Mediterraneo occidentale non potrebbe essere più eterogeneo; vecchi e nuovi squilibri si confondono in un insieme magmatico, dove processi comuni subiscono i contraccolpi di congiunture diverse. Attorno ad uno specchio d'acqua relativamente modesto, si distribuisce dunque un insieme geografico molto vario, con aree di concentrazione e di sviluppo che si alternano ad aree di profonda depressione, con tutta una serie di paesi che ripropongono il problema delle aree periferiche nazionali, sulle quali i singoli governi tentano di intervenire in funzione di riequilibrio, con politiche economiche e strategie territoriali più o meno appropriate. Il loro esito consolida assetti nettamente diversi, nei quali elementi eterogenei e tra loro apparentemente indipendenti (si pensi alle strutture istituzionali amministrative, ai regimi dei suoli, ai sistemi fiscali, alle organizzazioni del credito e del risparmio, alle strutture di classe, alle formazioni sociali e politiche, alle tradizioni associative, ai comportamenti sociali) presentano interrelazioni diverse, a seconda del sistema economico a cui appartengono i singoli paesi.

In tanta disparità, la possibilità di abbozzare un ragionevole scenario a breve e medio termine trova qualche sostegno nella presenza di mutamenti di carattere strutturale che appaiono irreversibili.

Sono tuttora in gioco, in veste di protagonisti, le inflazioni post-Keynesiane, i rincari delle materie prime, i petrodollari, i nuovi baricentri economici, i piani di sviluppo regionali, le nascenti industrie del terzo mondo. L'orizzonte delle interdipendenze è diventato assai ampio e complesso, anche perché, per far fronte ai processi di decolonizzazione, sono state attivate nuove strategie, le quali, soprattutto attraverso l'intervento delle imprese multinazionali, hanno cercato e cercano di orientare unidirezionalmente il nuovo modello di integrazione. Si è assistito così a un'impressionante progressione dei flussi di materie prime diretti da un numero crescente di aree verso pochi punti del mondo occidentale, nei quali i ritmi di espansione delle industrie litoranee di prima trasformazione si sono fatti particolarmente vertiginosi.

Le strutture litoranee del Mediterraneo settentrionale sollecitate ad un tempo dal "manufacturing belt" della CEE e dalle nuove proiezioni di sviluppo ad esse aperte dalle nuove realtà che vanno configurandosi sugli altri versanti del Mediterraneo, sono venute a trovarsi in una posizione particolarmente critica. In gravi difficoltà nel tentativo di reggere il confronto con un'area lotaringica solida e ricca per le grandi possibilità di sviluppo polarizzate sull'asse del Reno e lungo la sezione portuale estesa tra le foci della Schelda e dell'Elba, l'Europa mediterranea sente viva la spinta a proiettare le sue relazioni verso gli opposti litorali africani e asiatici. Essa mira a realizzare una complementarità di risorse capace di alimentare una soddisfacente divisione interregionale del lavoro, vede crescere una "vocazione" alla quale risulta assai sensibile la stessa Germania Federale, che già esercita una leadership incontrastata tra le "aree forti" dell'Europa occidentale.

Sta di fatto che se il coinvolgimento dello sviluppo economico dei paesi medio-orientali e nord-africani nell'ambito degli interessi non solo europei ma mondiali è sempre più chiaramente legato a scelte politiche e strategie industriali definite dai governi nazionali e da altri centri decisionali operanti a scala internazionale, la nuova geografia dei traffici marittimo-portuali e della loro integrazione con quelli terrestri inserisce nel più generale sistema delle convenienze trasportistiche anche un mare chiuso come è il Mediterraneo. La rivoluzione si accompagna ad alcune novità intervenute nel settore dei trasporti marittimi. Cessa la crescita della portata unitaria del naviglio, si afferma anzi la tendenza a mettere in disarmo i colossi già costruiti. Cresce, al contrario, l'opportunità di ricorrere ai servizi delle navi traghetto, specie su brevi e medie distanze e in presenza di strutture tecnico-produttive dei porti inadeguate; condizioni che si riscontrano di frequente proprio nel nostro mare.

All'Europa mediterranea si offre dunque l'occasione di instaurare rapporti privilegiati con il fronte marittimo-portuale della sponda opposta e di sottrarsi così, attraverso la riqualificazione del ruolo dei suoi porti, ad una condizione di sostanziale marginalità rispetto all'economia del continente. E' ovvio che siano destinati a trarne maggiori vantaggi quei sistemi portuali per i quali la nuova funzione di terminali intercontinentali mostra di poter favorire la creazione di entroterra strettamente integrati a dimensione europea. Si tratta di costruire un'area capace di attrarre fattori e iniziative di produzione, facendo leva sui grossi vantaggi che possono essere offerti da un efficiente supporto portuale esteso da Barcellona a Livorno e avente innanzitutto il compito di ancorare a questa parte dell'Europa meridionale uno sviluppo economico fortemente calamitato dai grandi scali del Mare del Nord. Si configura così un'ipotesi di organizzazione territoriale assai complessa, che sollecita a disegnare una strategia portuale comune, senza pretendere di annullare differenze e contrasti. Gli ostacoli all'integrazione sono invero molteplici e sono rappresentati non dalle possibilità operative dei singoli scali, la cui offerta è pur tanto diversa sotto il profilo quantitativo e qualitativo, ma dalla varia intensità dello sviluppo delle aree geoeconomiche che cos-

tituiscono i loro supporti fondamentali e dalla difficoltà dei collegamenti trasversali, già disponibili o anche solo ipotizzabili fra le stesse. Forti limitazioni verranno indubbiamente imposte da un sistema di comunicazioni in cui scarseggiano e sono insufficienti gli assi idroviari e ferroviari, cioè i due tramiti più potenti e meno costosi, per cui l'entroterra di molti porti mediterranei resterà poco profondo e l'industrializzazione indotta privilegerà necessariamente le loro vicinanze; solo la prossima disponibilità dell'intero asse di comunicazione Rodano-Reno garantirà migliori opportunità alla regione del Gran Delta.

Ai paesi del Mediterraneo settentrionale si aprono in sostanza due prospettive, non necessariamente antagoniste tra loro: quella di un'area delegata a far da tramite tra l'Europa centro-occidentale e i paesi emergenti dell'Africa del Nord e dell'Asia occidentale; quella di un'integrazione sempre più profonda con il resto dell'Europa. Ne deriva la prospettiva di una nuova centralità, sulla quale pesano tuttavia le conseguenze della crisi delle risorse energetiche e le politiche messe in atto per farvi fronte. Il futuro si presenta meno oscuro per le regioni che già fruiscono di un più elevato tasso di sviluppo; appaiono invece pesantemente compromesse le scarse chances di recupero delle regioni dove ha avuto particolare peso una serie di interventi basati sui capitali in stretta correlazione con il forte consumo di energia. Su tutto si proietta lo sviluppo di un mercato nel quale una quota sempre crescente di materie prime affluisce alle aree trasformatrici senza coinvolgere i rapporti tra regioni industrializzate e regioni emergenti. Le grandi quantità di carbone e di altri minerali estratti dai territori australiani e neozelandesi, le risorse di petrolio e di minerali metalliferi del Canada, le ricchissime riserve, tecnologicamente già sfruttabili, costituite dai noduli polimetallici custoditi sui fondi dei mari, infine le ingenti quantità di petrolio estratte dai loro sottofondi, lasciano pochi dubbi sulla possibilità che i paesi dotati di un forte potere politico, di tecnologie evolute e di grandi apparati di trasformazione, conservino ancora a lungo un largo margine di manovra per sottrarsi alla dialettica dello sviluppo.

8 maig 1981

(Curs Pau Vila, de la Societat Catalana de Geografia)

Bibliografia essenziale

- ALIBONI, R., *Aggregazione e disaggregazione del Mediterraneo: i rapporti regionali e il contesto internazionale*. "Porto e aeroporto di Genova", 1976, ps. 953-960.
- CALDO, C., SANTALUCIA, F. *La città meridionale*. Firenze, La Nuova Italia Editrice, 1977, 140 ps.
- CASASSAS I SIMÓ, Ll., *Barcelona i l'espai català*. Barcellona, Curial, 1977, 324 ps.
- CASTRONOVO, V., *L'industria italiana dall'Ottocento ad oggi*. Milano, Mondadori, 1980, 410 ps. Cfr. ps. 330-331.
- CELANT, A., *Il Mezzogiorno italiano*. "Economia e territorio in Europa", Europa e Regione, Trieste, 1979, n. 8, ps. 38-134.
- COPPOLA, P., *Geografia e Mezzogiorno*. Firenze, La Nuova Italia Editrice, 1977, 192 ps.
- COTE, M., *Alger et sa place dans la hiérarchie urbaine*. "Villes en parallèle", Lab. géogr. urbaine de l'Univ. de Paris X-Nanterre, II, s.d., ps. 7-17.
- DEFFONTAINES, P., *El Mediterráneo, la tierra, el mar, los hombres*. Barcellona, Ed. Juventud, 1972, 220ps.
- GOTTMANN, J., *Verso una megalopoli della pianura padana?* "Megalopoli Mediterranea" (a cura di C. Muscarà), Milano, F. Angeli, 1978, 263 ps. Cfr. ps. 19-31.

- HOURCADE, J.C., *L'environnement, obstacle ou argument pour un nouvel ordre économique international: essai de prospective à l'échelle du Bassin méditerranéen*. "Options méditerranéennes", 1978, n. 31, ps. 57-74.
- HUETZ DE LEMPS, A., *L'Espagne*. "Géographie des Etats", Parigi, Masson, 1976, 294 ps.
- ISNARD, H., *Pays et paysages méditerranéens*. Parigi, PUF, 1973, 238 ps.
- LEARDI, E., *Liguria, Mediterraneo, Europa*. Pubbl. Ist. Sc. Geogr. Fac. Magistero Univ. Genova, XXXIII, 1980, estratto, 81 ps.
- LE LANNOU, M., *L'Europe et la Méditerranée*. "Mondes en Développement", Parigi, 1973, ps. 25-36.
- MASSI, E., *I movimenti migratori nel Mediterraneo*. "Notiziario di Geografia economica", Roma, 1980, n. 1-2, ps. 1-28.
- MUSCARÁ, C., *Europa e Mediterraneo*. "Mezzogiorno e Mediterraneo" (a cura di C. Muscará), Ist. Geogr. Univ. Venezia, 1976, ps. 7-24.
- MUSCARÁ, C., *Il Mediterraneo squilibrato*. "Una nuova frontiera ad est", fasc. spec. "Itinerari", 1973, ps. 3-34.
- NOIN, D., *L'espace français*. Parigi, Colin, 1976, 271 ps.
- SIGNOLES, P., *Les inégalités régionales entre Tunis et la Tunisie*. "Villes en parallèle... op. cit.", ps. 42-59.
- VALLEGA, A., *Armatura urbana e metropoli portuali del Mediterraneo*. Roma. Galatea Editrice, 1978, 87 ps.
- VALLEGA, A., *Il Mediterraneo, area di regionalizzazione critica*. "Regionalizzazione e trasporti marittimi nel Mediterraneo", Pubbl. Ist. Sc. Geogr. Fac. Magistero Univ. Genova, XXXI, 1977, ps. 7-56.
- VALLEGA, A., *La Regione marittimo-litoranea: nuova categoria di ricerca regionale*. "Riv. Geogr. It.", n. 87, 1980, ps. 367-385.
- WOLKOWITSCH, M., *L'industrialisation dans le monde méditerranéen: vues générales*. "Méditerranée", 1978, n. 4, ps. 3-11.

Riassunto

La regione litoranea si qualifica come uno spazio speciale nel quale si instaurano imponenti fenomeni di occupazione e utilizzazione delle risorse. Le conseguenze appaiono particolarmente vistose nel Mediterraneo occidentale, dove ai paesi sviluppati della sezione settentrionale si contrappongono vaste "periferie" meridionali. Il tentativo di interpretazione della realtà in atto spinge ad un'analisi dei processi manifestatisi nell'ultimo dopoguerra e richiama gli indirizzi di politica economica affermatasi nei vari paesi, in conseguenza della decolonizzazione e in rapporto ai mutamenti intervenuti nella divisione internazionale e regionale del lavoro. La polarizzazione litoranea appare chiaramente sorretta dalla crescita delle attività portuali, industriali e turistiche; essa è massima nelle regioni con più ricco entroterra; spesso l'urbanizzazione risulta tuttavia avulsa da ogni processo di sviluppo. Questa dinamica rafforza vecchi squilibri, ne crea dei nuovi, con aree di concentrazione che si alternano ad altre di profonda depressione. In una strategia a livello mondiale che lascia ai paesi più forti vasti margini di manovra per sottrarsi alla dialettica dello sviluppo, le prospettive migliori continuano ad essere quelle della sezione nord-occidentale, già integrata con il resto dell'Europa e predisposta a fare per essa da tramite verso i paesi emergenti dell'Africa del Nord e dell'Asia occidentale.