

Il Mezzogiorno italiano nel contesto mediterraneo tra identità, storia e potenzialità

BARBARA DELLE DONNE*

Abstract

Like any complex system, Mediterranean Area is characterized by a large amount of elements, which testifies to the unity of its features and highlights its differences. Here the social and urban fabric of the South Italian was formed, influenced first by the centralizing power of the monarchy and then by the formation of medium-sized cities.

The dense network of southern cities is testimony to the great human and cultural heritage, which is the result of historical and political events, social and cultural influences. Each of these towns has its own identity: it is a vital and dynamic organization, expression of a human group that has chosen to settle here its social and political structures, economic and productive systems, cultural and artistic forms.

Keywords: mediterranean region, southern Italy urban network, identity

1. *Esiste un'identità mediterranea?*

Se definire il concetto di “cultura” è cosa ardua a causa dei suoi numerosi significati - ogni comunità ha una propria cultura che, attraverso storie e leggende, specifica l'identità di luoghi e persone -, altrettanto difficile è la definizione del concetto di “identità” poiché, derivando da specifiche contrapposizioni create dalla cultura, porta ad una caratterizzazione dei rapporti basata sulle differenze e sulle peculiarità. Al contrario di quanto accadeva in passato, quando per valutare la cultura esteriore dell'altro si partiva dall'interno, oggi si tende ad osservare l'interno dall'esterno,

* Università degli Studi di Napoli “Federico II”, barbara.delledonne@unina.it

per cui cultura ed identità vengono valutate relativamente a ciò che appare come esterno ed autonomo, in termini di differenza, secondo un atteggiamento che rimette in discussione tutte le relazioni precedentemente stabilite (Dalby, 1998).

Le due conflittuali tendenze culturali che hanno condotto a questa riflessione sono relative, sinteticamente, ai concetti di globalizzazione e di identità. Il generale fenomeno di globalizzazione, che concerne vari aspetti del mondo contemporaneo - innanzitutto l'economia, ma anche i modi di vita, gli scambi di merci, la circolazione delle informazioni - si riferisce all'avvicinamento, da un punto di vista geografico, degli spazi e dei soggetti che in esso operano superando l'attrito della distanza. Il delinarsi dell'idea ormai generalmente diffusa di "villaggio globale", per quanto nella sua accezione comune vada ad indicare la possibilità che ogni singolo contesto territoriale ha di configurarsi come sistema aperto, più o meno interrelato con realtà geograficamente molto lontane, non deve far perdere di vista l'importanza che comunque conservano le piccole ma numerose identità locali. Esse sono il prodotto di lunghi processi di sedimentazione storica e di interazione tra eventi antropici e naturali che, nell'espressione intelligibile delle esperienze maturate dalla collettività, costituiscono l'insieme permanente dei caratteri sociali e culturali, evolutisi nel corso del tempo.

Al "villaggio globale" va, dunque, contrapponendosi il "*milieu* locale" (Governa-Emanuel, 1997) in cui la difesa del particolare diventa la tutela di valori peculiari e di ricchezze specifiche; i luoghi dell'agire umano acquisiscono in tal senso importanti significati perché depositari di valori attraverso i quali diventa possibile comprendere pratiche culturali, spiegare trasformazioni sociali ed economiche, considerare la cultura come il mezzo con cui gli individui e le comunità comprendono loro stessi e costruiscono la propria identità.

Il Mediterraneo è attualmente oggetto di attenzione scientifica e politica in ambito nazionale ed internazionale, perché considerato dall'Unione Europea un'area politicamente ed economicamente strategica oltre che un campo privilegiato di intervento ambientale. Quest'attenzione è

cresciuta soprattutto negli ultimi anni, da quando cioè nella regione mediterranea, all'interno della quale l'Italia e il Mezzogiorno occupano una posizione di rilievo, sono venuti a delinearci nuovi scenari economici e politici poco uniformi e rassicuranti. I nazionalismi sembrano prevalere sullo spirito di collaborazione, le economie appaiono sempre più differenziate tra le diverse sponde, le identità locali sembrano perdersi in un processo di omologazione che insegue i modelli dei Paesi europei più avanzati, i separatismi sembrano vincere sui propositi di unione sia all'interno dell'Europa che del Mediterraneo.

L'idea di un'identità mediterranea rappresenta l'espressione di una cultura comune a popoli, città e patrimoni che per secoli si sono incontrati, scontrati e confrontati, attraverso una trama di reiterate e mutue relazioni geografiche, in cui le differenze e le somiglianze derivano dalla prossimità di gruppi umani ad un mare comune. È per questo motivo che i caratteri più profondi di tale identità sono da rintracciare non tanto nella morfologia dei luoghi o nella storia, quanto nel senso di comune appartenenza delle diverse comunità ad un mare che, incrocio di flussi marittimi e terrestri, nel tempo ha alimentato in ogni città la stessa attitudine all'apertura verso le altre ed ha incoraggiato l'assimilazione di pratiche e culture di popoli diversi in uno spirito di integrazione (Amodio, 2001).

Ponte naturale tra terre ricche di cultura, sarebbe lecito affermare che, per certi aspetti, il Mediterraneo potrebbe costituire una unità geografica che lega genti diverse in interazione tra loro: è accaduto infatti che, pure quando le differenze etniche, religiose ed economiche sono apparse fortemente accentuate, si siano rivelate, al di là delle apparenze più evidenti, affinità inaspettate, origini comuni e quotidiani scambi materiali e immateriali. Parimenti, va ribadita la difficoltà, permanente ed oggettiva, di attestare l'esistenza di una unità umana e culturale, in considerazione dei particolarismi, delle differenze demografiche ed economiche tra le sponde, dei contrasti di usi e costumi. Le differenze, poi, sono andate accentuandosi in anni recenti, specie da quando una parte dei Paesi mediterranei ha assunto modelli di sviluppo e di struttura tipicamente europei.

Come ogni composito organismo, il Mediterraneo è caratterizzato da una fitta serie di elementi, che se da una parte testimonia l'unitarietà dei suoi tratti, dall'altra ne sottolinea le diversità e le fratture.

L'unità del Mediterraneo è evidente nelle sue componenti morfologiche e naturali: il clima temperato e la vegetazione a macchia, il paesaggio marino e le catene montuose che corrono parallele alla costa sono tratti peculiari di questo bacino. Accanto ad essi, il rapido incremento demografico della fascia costiera e lo sviluppo del turismo di massa si sono tradotti in dinamismo economico ma hanno anche scatenato una crisi ambientale, per la quale ulteriori elementi unificanti, purtroppo, sono diventati oggi l'inquinamento delle acque costiere, l'impoverimento delle risorse idriche e il generale degrado dei paesaggi. Il terzo elemento di unità è offerto al Mediterraneo dalla sua lunga storia: nei secoli, le relazioni intramediterranee (Amin, 1989) hanno rafforzato l'unità del bacino tanto da caratterizzarlo, in passato, di una compattezza che assolutamente gli sfugge nel presente. L'impronta fortemente unitaria conferita al Mediterraneo al tempo dei Romani - quando l'intero bacino, insieme all'Europa nord-occidentale e ai bassopiani danubiani, era territorio imperiale - affondava le proprie radici nel potere politico centralizzato e nel forte sviluppo urbano, nell'estesa trasformazione rurale e nell'articolato sistema transcontinentale di trasporti che, insieme, legavano ogni parte della regione alla capitale: essa, ubicata strategicamente al centro del Mediterraneo, ha perpetuato una lunga tradizione di vita urbana che ancor oggi è uno degli aspetti più peculiari della geografia di questa parte del mondo.

L'unità della regione mediterranea è ravvisabile, infine, nei tratti della sua economia: i paesaggi rurali ricchi di oliveti, vigneti e pascoli per ovini e caprini testimoniano quanto sia ancora importante e propulsivo il ruolo delle attività rurali; il dinamismo delle città come centri di commerci, servizi e cultura, nel tradire l'assenza di tangibili trasformazioni seguite alla Rivoluzione industriale, racconta lo sviluppo del settore dei servizi - soprattutto del turismo di massa -, l'esistenza di una forte economia informale e l'importanza della componente migratoria per molti Paesi.

A questi elementi di coesione ne vanno contrapposti altri che, invece, hanno costituito motivi di frattura nel Mediterraneo, soprattutto a partire dall’Era moderna. L’appartenenza fisica a tre diversi continenti ha consolidato nel tempo l’immagine, e dunque la considerazione, dei Paesi mediterranei come parti delle rispettive terre invece che come gruppo unitario e identitario. A ciò si aggiunga anche l’eterogeneità religiosa ed etnica: le quattro principali confessioni - la Chiesa cattolica e quella ortodossa, l’Ebraismo e l’Islam - e la frammentazione politica in una ventina di Stati e in una moltitudine di lingue e dialetti acuiscono le divisioni, aggravando la percezione, pericolosa e distorta, del Mediterraneo come di una regione in cui due mondi differenti vanno nettamente a contrapporsi (King, 1998).

Alcune di queste interpretazioni si sovrappongono, altre sono antitetiche: ciò è inevitabile, poiché è difficile individuare con esattezza caratteri di unitarietà o frammentazione in una regione tanto articolata e complessa come questa mediterranea. Per esempio, potrebbe considerarsi un paradosso che un “mare interno” unisca e separi Europa, Africa ed Asia, svolgendo contemporaneamente il duplice e contrastante ruolo di ponte e di frontiera. Di fatto, però, l’unità spaziale del Mediterraneo, nonostante la sua compattezza fisica, diffusamente definita dal clima, e nonostante il suo paniere storico ricco di incontri tra popolazioni costiere, tra popolazioni poste al di là delle catene montuose e dei deserti del mondo antico, è compromessa dal fatto che mette a contatto tre diversi continenti giustappo- nendo tre altrettanto differenti modelli di vita (King-Cori-Vallega, 2000).

Intraprendere il difficile cammino della riscoperta del valore dell’identità nel Mediterraneo significa, dunque, avviare una profonda riflessione sulle vicende che nel tempo sono state costruite sul dialogo ma anche sul conflitto tra luoghi e popoli, che si sono fusi ma anche contrapposti ad altri luoghi e popoli, come raramente accaduto nel resto del mondo. Le somiglianze e le reciproche relazioni che continuamente si vogliono cogliere quando si fa riferimento a questo mare fanno perdere di vista talvolta l’antagonismo e le differenze che pure lo caratterizzano; trattando di identità mediterranea, infatti, come evitare di pensare ai cruenti scontri

che per millenni hanno avuto luogo proprio in questo bacino? Lo stesso Novecento sembra aver disfatto, separato e distinto da un'estremità all'altra di questo mare persino ciò che la storia aveva unito e fuso fortemente. Ispirarsi ad una dimensione mediterranea che travalica le appartenenze nazionali equivale ad unire i popoli, salvaguardando una soggettività che, rifiutando di cedere il passo all'universalità, resiste al totalitarismo e conserva una prospettiva globale della realtà [01].

Se d'identità mediterranea è ammissibile ragionare, si potrebbe affermare che essa sia andata formandosi nel tempo e che, in relativo distacco ma sempre all'interno di un contesto di prossimità geografica, si sia costituita come un caos affascinante di diversità, consentendo di trarre un ordine particolare, unico nella sua varietà di culture contigue e diverse, ricco di civiltà e di storia. Si sarebbe così andata a delineare la personalità propria dei popoli mediterranei, con caratteristiche tipiche delle comunità rivierasche le quali, riferendosi a disposizioni ed attitudini similari, le accomunerebbero, in modo più ampio, in un'unica personalità mediterranea, uguale soltanto a se stessa. Essa è stata costruita nel tempo da questo mare che ha fatto la storia dei popoli litorali: qui si sono intrecciati viaggi e rotte tra diverse sponde attraverso i secoli; qui sono state vissute vicende di mercanti, pirati, avventurieri, esploratori, conquistatori e condottieri. Avvenimenti legati ad un lontano passato il cui mito offusca il ruolo che il Mediterraneo svolge o potrebbe svolgere attualmente, risonante soltanto di un'eco che pone queste domande: il Mediterraneo è un mare di transito, una serie di località di soggiorno? È un luogo di incontro tra popoli e culture diverse? È una frattura geografica e psicologica tra civiltà, un oceano di divisioni?

A queste domande prova a rispondere la storia. Certamente, nel breve periodo, non è possibile attestare l'esistenza né di una autoidentità mediterranea, riconosciuta dalle coscienze collettive, né di una identità nettamente contrapposta ad altre limitrofe. Il tema della mediterraneità si scompone di sentimenti nazionalistici di singoli popoli che, solo per limitati periodi della propria storia, hanno identificato in questa peculiarità il fattore connotante delle contese egemonistiche con altre nazioni. Sul

lungo periodo, però, forse è possibile leggere una *koinè* mediterranea che, saldando le popolazioni delle due sponde in un processo dialettico, prima commerciale e culturale, poi politico e diplomatico, esiste da oltre un millennio –dalla talassocrazia minoica ai contatti punico-etruschi, dalla crisi ellenistica alla caduta dell’Impero romano. La stessa *querelle* storiografica sugli elementi di frattura o continuità è stata articolata di fatto intorno ad un preciso quesito: l’unità culturale del Mediterraneo terminò nel 476 d.C. o si protrasse fino alla grande espansione araba?

Questo dibattito acquisisce una straordinaria importanza perché ad esso è sottesa la questione, complessa ed attualissima, della nascita dell’Europa e della sua natura storico-culturale: postulando l’idea di un’Europa che sia nata dal volontario o forzoso abbandono di qualsiasi prospettiva mediterranea, si fa dell’Occidente una realtà lontana e addirittura opposta a quell’antico contesto unitario. In tale ottica, la civiltà europea continentale, cristiana e cattolica, latinofona e germanofila, si contrappone nettamente alle altre innumerevoli culture del Mediterraneo, che si trasformano nell’avversario per antonomasia: da qui la percezione di una identità mediterranea che diventa il presupposto irrinunciabile per l’affermazione di una identità europea.

Secondo Foucault (1997), sulle due grandi sponde del Mediterraneo, uomini e istituzioni si riconobbero, fino all’Umanesimo, in uno schema di autorappresentazione fondato sulla percezione di una identità culturale e politica mediterranea, ovvero sulla rivendicazione della continuità rispetto al retaggio classico. La scoperta dell’America, che in Età moderna allentò i fitti scambi commerciali e culturali fino ad allora intrattenuti dalle due rive, fece precipitare il Mediterraneo, con la sua composita civiltà turco-franco-bizantina, in una condizione di inarrestabile decadenza economica mentre l’Europa si proiettava verso i grandi oceani; l’accesso alla modernità si sarebbe allora limitato a nazioni capaci di allentare i tradizionali legami con questo mare chiuso per partecipare alla crescita di un’Europa atlantica. Secondo Braudel (1985), invece, è errato presentare una prospettiva simile, perché in pieno Seicento il Mediterraneo era ancora il fulcro dell’economia

e ancora viva era la testimonianza della solida continuità di un'integrazione economica e culturale tra gli Stati che vi si affacciavano.

Probabilmente, dunque, il problema di una identità mediterranea andrebbe impostato nei termini dell'unitarietà economica e politica: pur se difficilmente riconoscibili comuni modelli di sviluppo, possono essere indicati come mediterranei quei popoli e quelle civiltà che hanno orientato la propria crescita verso l'interscambio politico e culturale all'interno di questo mare; ciò fornisce nuovi presupposti anche per una diversa idea dell'identità dell'intera Europa dove, dal Seicento fino alla vigilia dei due grandi conflitti mondiali, la maggior parte degli Stati ha scorto nella nuova vocazione mediterranea, sia pure con modalità e tempi diversi, il motore principale della propria espansione. La storia ha raccontato che anche nazioni apparentemente legate ad una logica continentale hanno intravisto nel Mediterraneo un'area di imperialistica espansione ma soprattutto differenti canoni identitari in base ai quali riorganizzare il proprio sviluppo: l'Impero Asburgico e la Prussia alla fine del Settecento riscoprirono le proprie radici mediterranee; nell'Ottocento le classi dirigenti russa e francese si proiettarono verso questo mare; nel Novecento lo Stato tedesco ritrovò l'antico asse di alleanza nei Balcani e con la Turchia, proponendosi come artefice di una modernizzazione dell'area ottomana e giungendo a progettare ferrovie e linee commerciali tra l'Iraq e il Mare del Nord.

Anche se originate da aspirazioni espansionistiche, queste relazioni geopolitiche, che in un passato più o meno recente hanno saldato l'Europa al Mediterraneo, costituiscono oggi l'indispensabile volano per il tentativo di rilancio di una "mediterraneità europea", in nome della quale le forze politiche ed intellettuali del Vecchio continente possano aprirsi dialetticamente alle altre civiltà di questo bacino, riscoprendo in esse *partner* e alleati preziosi, culturalmente e commercialmente, molto più vicini di quanto non siano le Americhe o l'Estremo Oriente.

Questa linea di condotta diventa oggi imprescindibile poiché tale prospettiva trova conferma nella compresenza di un gran numero di Paesi all'interno di queste due sponde geopolitiche: in Spagna come in Francia,

in Italia come nei Balcani, vivono culture di matrice fortemente mediterranea ma che oggi giocano l'importante ruolo di "cerniera" nel processo di unificazione europea, attraverso il quale inducono gli altri attori europei ad esaltare le proprie radici mediterranee, spesso sopite, indirizzandosi verso politiche d'integrazione ed esperienze di multiculturalismo (Martelli, 1990).

Se davvero si vuol intendere questo mare come un'area di dialogo e di scambi in cui garantire a lungo termine stabilità economica e sociale, si rendono necessari per la politica mediterranea dell'Unione Europea progetti che si basino concretamente sulla cooperazione tra Nord e Sud, soprattutto nel campo della cultura. Non è possibile, infatti, garantire il successo delle iniziative comunitarie e colmare lo squilibrio esistente tra i Paesi delle due sponde preoccupandosi soltanto degli aspetti economici e commerciali: del resto, nonostante l'incremento dell'impegno finanziario della parte europea, continua a crescere nei Paesi dell'altra riva un inquietante movimento fortemente antioccidentale, che testimonia l'insoddisfazione e la distorta interpretazione che un certo tipo di politica può generare in milioni di persone che, in teoria o nelle intenzioni, dovrebbero esserne i destinatari favoriti. Solo una politica globale può risolvere il grande divario Nord-Sud, che deve essere sanato col coinvolgimento di tutta la società civile e delle sue infrastrutture: in tal senso, la politica europea nei confronti del Mediterraneo sta allontanandosi da quella vetusta impostazione limitatamente legata a relazioni di tipo coloniale quali uniche forme di contatto che l'Europa conosceva.

Questa prospettiva fu sancita nel 1995 dalla Conferenza Euromediterranea di Barcellona, alla quale presero parte i rappresentanti di 27 Paesi (15 dell'Unione Europea e 12 della riva sud, ad eccezione della Libia). Nell'approfondire questioni legate all'inviolabilità dei confini, al rispetto dell'integrità territoriale, alla solidarietà economica e finanziaria, alla tolleranza tra culture e religioni, per la prima volta il rapporto tra le due rive del Mediterraneo fu considerato articolatamente, in riferimento sia allo squilibrio economico e sociale che all'urgenza di avviare un processo di

integrazione regionale attraverso nuovi strumenti operativi in materia di cooperazione.

Gli interventi parziali e settoriali hanno ceduto il passo ad una politica d'integrazione nello spazio europeo dei Paesi della sponda meridionale; i concetti tradizionali di aiuto e cooperazione con i Paesi non comunitari di questo bacino hanno lasciato spazio ad accordi di "partenariato euro-mediterraneo" che si esprime in merito a tre direttive principali, relative a politica e sicurezza, economia e finanza, società e cultura. Attraverso questo partenariato la regione del Mediterraneo può assumere una personalità particolare fondata su interessi, aspettative e retaggio comuni, senza per questo privare delle proprie identità particolari la parte europea, quella araba o quella mediorientale (Bignante-Giaccaria, 2006). È in questa articolata e spesso conflittuale dialettica tra popoli che è andata delineandosi la formazione del tessuto sociale ed urbano del Mezzogiorno italiano: dei suoi centri, variamente distribuiti tra aree litorali ed interne, gli insediamenti sorti sulla costa sono quelli che rispecchiano con maggiore evidenza i caratteri mediterranei finora rilevati.

2. La dilatazione urbana del Mezzogiorno nel contesto mediterraneo

Negli spazi del Mediterraneo, le relazioni sociali tra i gruppi umani furono agevolate da fattori diversi fortemente aggreganti: i luoghi aperti della socializzazione favoriti dal clima, le tradizioni comunitarie, la produzione intellettuale e le istituzioni locali alimentarono quella interdipendenza tra campagne e centri urbani, tra reti di città e borghi che costituì l'elemento caratterizzante della geografia mediterranea. Prima ancora che gli organismi statali e nazionali disegnarono nella regione precisi ritagli amministrativi, nell'Europa mediterranea furono le diverse forze territoriali - comunità e municipi, aggregazioni sovralocali e regioni - a farsi portavoce dei luoghi, delle identità culturali e di quelle politiche; acquisirono vigore e forza culture e politiche territoriali fortemente coese e assolutamente capaci di gestire la modernizzazione della vita sociale ed economica [02].

Secondo Sismondi (1996) se la vita è agire di comunità e il vero

motore della storia, la città è la sede principale delle decisioni rilevanti. Il modello italiano più importante dell'agire di comunità fu il Comune: lo stesso ad essere anche l'elemento che maggiormente ha determinato la differenza interna allo sviluppo storico italiano tra l'area centro-settentrionale del Paese e l'area meridionale.

Nel Mezzogiorno, l'avvicinarsi al potere di numerose dinastie regnanti certamente ostacolò, e con successo, la costituzione di ogni forma di autonomia politica, ma di fatto l'aspirazione all'indipendenza non fu mai veramente sentita, come del resto testimonia la completa assenza di qualsiasi sperimentale tentativo di leghe o associazioni tra città che continuarono a scegliere di vivere in maniera atomistica.

L'embrionale organizzazione comunale che si diffuse scarsamente nel Mezzogiorno nel Basso Medioevo fu in gran parte il prodotto dell'azione unitaria e costruttiva delle Monarchie: gli stessi ducati campani - Napoli, Gaeta, Amalfi, Sorrento - non rappresentarono un modello di sviluppo comunale né costituirono i primi esempi di repubbliche italiane nel Medioevo, per il carattere dinastico e assolutistico del potere che li caratterizzò; piuttosto, si delinearono come potentati e dinastie locali a base principalmente fondiaria, pur segnati da una vivace fisionomia marinara e commerciale. Quanto ai rapporti con la campagna, essi non riuscirono né ebbero l'intenzione di sottomettere il territorio feudale circostante: a caratterizzare nettamente il Mezzogiorno in quel periodo furono elementi fortemente ancorati al predominio dei ceti feudali, ad un rapporto città-campagna favorevole alla campagna, alla caratterizzazione rurale di gran parte dei centri abitati meridionali e ad un'economia signorile che costituiva l'ossatura fondamentale di questa società (Galasso, 1965).

Certamente, la città che con il suo primato funzionale incise profondamente sullo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia fu Napoli, la capitale del Regno. La prima delle funzioni a concentrarsi in essa fu quella di mercato: di consumo, basato sullo sfruttamento e sul drenaggio di risorse di periferia, e finanziario, motivo della mobilitazione a Napoli di capitali privati locali e stranieri. Rispetto all'attività manifatturiera, questa fun-

zione fu limitata nei due secoli di dominazione spagnola per poi essere successivamente risolta con le commesse statali. La seconda funzione fu quella politico-amministrativa: la condizione di capitale del Regno non si tradusse soltanto nella presenza stabile della Corte in città e nello sviluppo dell'apparato burocratico, ma anche nella proficua promozione di professioni legate alla macchina statale, per le quali Napoli offriva una formazione ed una preparazione estremamente qualificate. La capitale fu poi l'unico soggetto-città dotato di potenzialità di contrattazione e di *partnership* con la Corona: questi suoi insiti privilegi, oltre a farne il soggetto politico principale agli occhi della Monarchia, con l'insieme di immunità e prerogative che ne potevano derivare, si tradussero anche nello sviluppo di servizi primari, come l'annona o l'assistenza, che a Napoli funzionavano meglio che altrove. Fu la Monarchia spagnola, dunque, a favorire largamente lo sviluppo delle funzioni della capitale, demandando al Ministero napoletano le decisioni politico-amministrative e affidando ai Seggi il governo metropolitano (Musi, 1991).

Territorialmente, il primato di Napoli, quale capitale del Regno, ostacolò fortemente lo sviluppo degli altri centri urbani della regione, impedendo di fatto alla città di acquisire funzioni di riferimento per la propria periferia provinciale, ad eccezione di una provincia, il Principato Citra, che, col suo spiccato policentrismo, riuscì a creare un tessuto interconnettivo fittissimo, formato da una miriade di piccoli e medi centri attorno ai quali orbitavano decine e decine di terre minori. Nell'ambito dell'articolata tipologia dello stato giuridico dei centri urbani, in Campania si distinsero altre due città: Avellino, per due secoli e mezzo fulcro dello "stato feudale" dei Caracciolo, fino all'eversione della feudalità, e Benevento, centro pontificio legato al Regno di Napoli da saldi rapporti economici, sociali e politici.

Le città della Calabria, invece, svolsero limitate funzioni economiche e sociali nell'ambito della regione: centri come Cosenza, Catanzaro, Reggio, Crotona, Monteleone furono sedi di attività legate al commercio, ad attività professionali e alla manifattura, anche se il controllo delle fun-

zioni economiche urbane più importanti continuava ad essere detenuto dai baroni e da mercanti forestieri. La congiuntura positiva del Cinquecento sollecitò lo sviluppo e l'accentramento di funzioni urbane, come dimostra il fatto che Catanzaro, Seminara e Reggio - rapidamente ripresi dalle numerose devastazioni barbaresche - conobbero una crescita sul piano amministrativo con l'istituzione di una Udienza provinciale anche nella parte meridionale della regione, tradizionalmente dipendente da quella cosentina (Galasso, 1994).

In Puglia, fu Bari a svolgere nel proprio territorio il fondamentale ruolo di *trâit-d'union* con i mercati esterni alla provincia e al Regno, fungendo al contempo da mercato di consumo per una parte delle derrate che venivano trasportate entro le mura cittadine e da sede di produzione di merci, manufatti e servizi da distribuire poi nel territorio circostante (Massafra-Tateo, 1991). Fin dal Basso Medioevo, le relazioni tra il mercato internazionale ed i centri meridionali della regione - centri di consumo, di cultura e prodotti di lusso (Visceglia, 1988), come Brindisi e la Terra d'Otranto - incisero profondamente sulla fisionomia urbana pugliese, la cui identità fortemente radicata perdurò anche dopo il processo di "provincializzazione" e di "periferizzazione" che investì il Mezzogiorno durante la crisi del Seicento.

Anche la Sicilia, come il Regno di Napoli, fu chiamata ad espletare importanti funzioni nella comunità imperiale, all'epoca del passaggio dagli Aragonesi agli Asburgo: la sua posizione geografica conferiva all'Isola il ruolo di roccaforte del Mediterraneo e di prima difesa dell'impero dalle minacce provenienti da sud; inoltre, per la sua grande riserva cerealicola, la Sicilia costituì la fonte principale di approvvigionamento di gran parte dei domini della Corona. Ma qui la formazione storica della regione fu sensibilmente differente da quella che caratterizzava il Mezzogiorno: al monocentrismo di Napoli si contrappose il policentrismo regionale siciliano. Nel corso del Cinquecento, la popolazione dell'Isola andò concentrandosi in prevalenza nelle città che, insieme, formarono un'area regionale caratterizzata da un tasso di urbanizzazione tra i più elevati dell'Europa

dell'epoca (la stessa che un secolo più tardi generò le tensioni sfociate in feroci rivolte). Inoltre, da un punto di vista funzionale, centri come Palermo, Messina, Trapani, Siracusa, Nicosia, Modica, Enna, Catania svolsero complesse ed articolate funzioni di carattere amministrativo, civile, religioso, commerciale e produttivo. Palermo e Messina, in particolare, costituirono due importanti modelli di organizzazione economica e territoriale: protagoniste di una forte crescita demografica tra il XVI e il XVII secolo, entrambe rivendicarono in quel periodo il controllo funzionale dell'Isola, l'una, Palermo, in qualità di centro con le più importanti funzioni politico-amministrative e come sede del potere feudale in Sicilia, controllato qui dalla nobiltà del latifondo cerealicolo, l'altra, Messina, come gelosa custode dei privilegi conquistati da una borghesia mercantile trasformatasi nel tempo in un autonomo patriziato urbano (Ligresti, 1984).

La geografia urbana del Mezzogiorno, caratterizzata come si è visto da un *continuum* città-campagna e da un'assenza di città medie e di poli di attrazione cittadina diversi da Napoli, subì, dunque, forti cambiamenti proprio nel XVI secolo: in quegli anni, cominciarono non solo ad essere patite le conseguenze della grande crisi demografica che produsse un ingente calo di popolazione nei territori meridionali, ma soprattutto ebbe inizio il processo secondo cui molti dei centri di pianura e di collina cominciarono ad assumere quella sterile fisionomia di dormitori contadini che li caratterizzò a lungo (Galasso, 1982).

Anche se nel Mezzogiorno peninsulare la netta subordinazione alla capitale inibì qualsiasi forma di sviluppo delle città meridionali, generando un sistema urbano macrocefalo dominato da una concentrazione urbana e funzionale principale e caratterizzato da un ripetitivo isomorfismo delle città di provincia (Di Ciommo, 1988), in questa parte d'Italia è possibile identificare differenti tipologie di città sviluppatesi in Età moderna. Le prime furono caratterizzate da un numero relativamente elevato di funzioni urbane come, per esempio, città pugliesi e siciliane che, oltre a intrattenere intensi rapporti commerciali con centri stranieri, entrando a far parte di circuiti economici più ampi, svolsero anche un ruolo di coordinazione

territoriale, rappresentando spesso il centro gravitazionale del loro *hinterland*. Caratterizzate da un alto livello di funzioni urbane furono anche altre città, residenze di oligarchie municipali, sedi di funzioni amministrative periferiche, religiose e militari, il cui studio si è rivelato importante oltre che per comprendere il rapporto tra città e ceti sociali anche per focalizzare lo sviluppo diacronico delle funzioni urbane. Una terza tipologia è rappresentata dalle città che nella formazione urbana furono intimamente influenzate da funzioni economiche specifiche, come nel caso delle città agricolo-pastorali o protoindustriali (tessili, alimentari). Infine, le città dotate di casali con ruolo autonomo, definito e relativamente integrato, nelle quali molto ben specificato fu il legame tra l'agricoltura e l'artigianato.

Nella storia del Mezzogiorno non si costituirono mai identità cittadine tanto forti da condizionare e qualificare lo spazio regionale. Le uniche eccezioni furono rappresentate da alcune aree della Campania e della Sicilia, caratterizzate da una maggiore vivacità urbana: da un lato, il primato di Napoli rappresentò il più potente fattore di identità della Campania che condizionò le dinamiche stesse di sviluppo degli altri centri urbani; dall'altro, il policentrismo urbano fu il fattore che maggiormente caratterizzò lo sviluppo regionale siciliano perché legato a un complesso di funzioni tra loro interconnesse, anche se non necessariamente integrate.

In generale, il sistema urbano meridionale dell'Età moderna fu fortemente influenzato nel proprio sviluppo dal tipo di rapporto che legò le città allo Stato nel corso dei secoli, per cui più complesse socialmente ed istituzionalmente si mostrarono le città che beneficiarono nel tempo di concessioni e privilegi di diversa natura: economica - relativamente al potere di gestione e di sfruttamento della proprietà fondiaria, come Altamura, Cosenza, San Severo -; fiscale, relativamente a esenzioni ed agevolazioni tariffarie nell'esercizio dei traffici mercantili, come Barletta e tutti i porti del litorale adriatico; politica, relativamente a prerogative nell'ambito del potere municipale e alle potestà di carattere pubblico, quali ad esempio il diritto di battere moneta, come Cosenza, Catanzaro, Capua, Gaeta; religiosa, relativamente all'insediamento di sedi episcopali.

L'importanza dell'influenza che la concessione di tali privilegi ebbe sull'evoluzione del sistema urbano meridionale è tutta racchiusa nel fatto che questi andarono molto spesso a confluire in un *corpus* di leggi e di valori municipali, capaci di conferire dignità di città agli agglomerati e di distinguerli dai borghi, dai casali e dai villaggi minori del Regno (Di Ciommo, 1988). Qui, il rapporto tra Stato e città fu fortemente condizionato dalla caratterizzazione prevalentemente fiscale dei soggetti urbani: nella politica finanziaria degli spagnoli nel Regno di Napoli non c'era spazio per le piccole e medie città, inadatte al difficile governo politico del territorio; per tale motivo, soltanto alla capitale era riconosciuto un ruolo di *partnership* con la Corona.

I caratteri del Mezzogiorno urbano in Età moderna furono, dunque, essenzialmente legati al netto dualismo tra monocentrismo peninsulare meridionale e policentrismo insulare siciliano, oltre che alla cronica assenza di un sistema di città come parte di un più articolato sistema urbano italiano. I reticoli, le *insulae* a più intensa urbanizzazione che si formarono nel XV secolo attraverso la legittimazione giuridica, la ridefinizione delle funzioni e il rinnovato rapporto con lo Stato costituirono di fatto gli organismi più importanti del sistema del Meridione e trovarono conferme del proprio *status* urbano, oltre che rinnovamenti e riequilibri, nel periodo compreso tra l'età napoleonica e la ristrutturazione amministrativa della prima metà dell'Ottocento (Musi, 2000).

Se il periodo compreso tra il Basso Medioevo e il Seicento fu il momento in cui venne a determinarsi la trama del tessuto insediativo meridionale e ad avviarsi l'urbanizzazione di un certo numero di centri, fu nei primi anni dell'Ottocento che si articolò una embrionale rete urbana meridionale.

Sempre meno legate a vincoli feudali, le attività urbane andarono sviluppandosi in concomitanza delle maggiori concentrazioni di popolazione; inizialmente, l'impulso dell'articolazione delle attività derivò dalle innovazioni apportate dai Francesi ma in seguito il processo si propagò attraverso una riorganizzazione amministrativa ed economica del Regno,

mirata innanzitutto ad un decongestionamento della capitale con relativo decentramento funzionale di tribunali, scuole, ospedali ed attività responsabili di appesantire la già difficile situazione napoletana. Improvvisamente, alcune città, fino a quel momento prive della pur minima funzionalità in nome della politica di accentramento perseguita dai governi, videro aumentare notevolmente il proprio ruolo locale e regionale: la domanda urbana diede nuovo impulso alla produzione agricola; le attività manifatturiere e tessili furono articolate nei due settori tradizionali dell'autoconsumo e della protoindustria, da un lato, e in quello più moderno legato all'industria meccanizzata, introdotta dai Francesi e poi ampliata dai Borbone, dall'altro.

La crescita demografica ed il fermento economico trasformarono il volto di tutti quei centri che, avendo vissuto fino ad allora all'interno delle proprie mura in maniera sempre più compatta a causa dell'impossibilità di espandersi verso l'esterno, conobbero con l'eversione della feudalità un notevole sviluppo topografico verso direttrici corrispondenti ai principali assi viari. Le città collinari cominciarono ad estendersi in direzione delle aree più pianeggianti: i terreni ad esse adiacenti, anche quelli più fertili, acquisirono valore economico perché edificabili, e la struttura urbana, ancora circolare o ellittica nel Settecento, si caratterizzò di forme disordinate, imposte dalla natura dei siti o, più frequentemente, dalle esigenze economiche.

Tralasciando Napoli, nei primi anni dell'Ottocento la seconda città per numero di abitanti era Bari, avvantaggiata nel proprio sviluppo da una posizione centrale sia rispetto all'ampia e fertile conca retrostante, di cui la città costituiva il naturale e immediato sbocco sul mare e nella quale era possibile un intensivo sfruttamento agricolo, sia rispetto al litorale, nell'ottica di una proficua funzione mercantile. In effetti, dopo un lungo periodo di decadenza nel XVI e XVII secolo in cui prevalsero le vicine località di Trani e Molfetta, Bari fu riscoperta e valorizzata sia dai Borbone, che ne potenziarono il porto, le attività commerciali dei prodotti del ricco entroterra e l'artigianato, sia dai Francesi, che ne migliorarono la viabili-

tà attraverso la realizzazione di un fitto reticolo di vie di comunicazione. Allo sviluppo economico, corrispose un'inevitabile crescita demografica: la nuova richiesta di spazi da occupare e edificare restò però insoluta dall'autorità centrale che non concesse alla città di espandersi al di là delle proprie mura, entro le quali fu, dunque, costretta a restare, subendo un'involuzione urbanistica ed un peggioramento della qualità della vita.

Generalmente, la Puglia fu caratterizzata dalla concentrazione in grosse sedi agricole, imputabile sia alla ingombrante presenza del sistema feudale, che in molte aree aveva ostacolato il costituirsi di una proprietà contadina, sia alla copiosa presenza di manodopera bracciantile, che imponeva ai contadini la residenza accentrata per il reclutamento giornaliero nelle piazze dei centri e per le consegne obbligatorie dei prodotti agricoli o dei tributi (Monheim, 1972). Anche dopo l'abolizione dei diritti feudali, la terra continuò ad essere sfruttata da una classe borghese assenteista che difficilmente si impegnò a reinvestire i profitti ottenuti in attività produttive. Le altre agglomerazioni seguirono modelli di sviluppo differenti da questo: nella sola Capitanata, soggetta allo stretto controllo dei feudatari per la sua importante funzione legata alla transumanza, centri come Foggia, Lucera, San Severo e Cerignola svolsero anche funzioni amministrative e giudiziarie di rilievo, oltre che commerciali, come dimostrano le numerose fiere che si svolgevano.

Molto diversa la situazione della Calabria caratterizzata da un insediamento frammentario e di piccole dimensioni, dettato soprattutto dalla sua stessa accidentata morfologia, in cui emersero comunque alcune città. Cosenza, uno dei pochi centri a riversarsi al di fuori delle mura già prima dell'Ottocento, fu residenza nobiliare e sede di attività commerciali e funzioni culturali, alimentate dalla vivace presenza di un centro autoctono di studi umanistici e filosofici, sorto già alla fine del Quattrocento, che aveva dato prestigio alla città, favorendo lo sviluppo di una stampa periodica, di numerose tipografie e la nascita di un teatro (Teti, 1982); la città restava, tuttavia, chiusa in se stessa, isolata sia rispetto alla capitale che rispetto al proprio contado estremamente povero e ignorante. Catanzaro era cresciuta

in seguito alla notevole immigrazione dalle campagne e in virtù dei privilegi che avevano permesso lo sviluppo dei propri setifici ma, scossa dai terremoti e isolata dalla presenza di due sole strade rotabili, si sviluppò poco e soltanto grazie alla funzione giudiziaria e agli istituti parauniversitari per farmacisti e notai.

Ancora diverso è l'esempio offerto dalla città di Potenza che, isolata e periodicamente terremotata, conobbe lo sfruttamento della propria, povera terra da parte di una classe dirigente dedita più che altro al subaffitto delle proprietà di nobili residenti a Napoli a stranieri che regolavano patti capestro con i contadini locali (Pedio, 1982).

Al momento dell'Unità d'Italia, l'arretratezza del Paese sembrava essere una condizione generalizzata, tanto che l'economia delle regioni appartenenti al neonato Regno non mostravano squilibri particolarmente gravi e penalizzanti. Certamente evidente era la superiorità del Nord rispetto al Sud ma il divario non era grande al punto tale da escludere il Mezzogiorno da concrete prospettive di sviluppo; anzi, in alcuni settori produttivi, agricoli e industriali, le regioni meridionali sembravano addirittura avvantaggiate, grazie a quella percentuale di occupati nelle attività industriali, indicata dai primi censimenti, maggiore rispetto a quelle settentrionali. Pur volendo tenere conto delle dubbie modalità con cui furono raccolti i dati, non si può negare che comunque anche nel settore industriale vi era una sostanziale omogeneità nazionale seppure in termini di arretratezza e sviluppo labile. Le differenze maggiori, mai colmate e trascurate, semmai, cominciarono a delinarsi nei primi anni del Novecento, quando i centri del Settentrione si ritrovarono a contatto con realtà più avanzate e con le società più progredite della vicina Europa centro-occidentale.

Di ciò risentirono fortemente i sistemi urbani delle due aree italiane: agli albori del XX secolo, nelle regioni settentrionali, la popolazione urbana costituiva quote elevate di quella complessiva, era concentrata in un cospicuo numero di città di grandi e medie dimensioni, distribuite abbastanza uniformemente nella Pianura Padana e disposte lungo allineamenti che di lì a poco andarono a costituire le linee di diffusione dello sviluppo.

Nel Mezzogiorno, al contrario, poche erano le grandi città per altro dotate di un livello di funzionalità inferiore a quelle settentrionali e appartenenti ad una rete urbana intermedia alquanto debole; inoltre, le città di medie dimensioni erano ubicate in aree lontane tra loro e attraversate da vetusti assi viari.

Oltre a Napoli che, smarrito il ruolo di capitale, stentò a costruirsi rapidamente una nuova identità, anche altre città, che prima del 1861 pure erano contraddistinte da precisi compiti sociali, non riuscirono ad adeguarsi alla nuova condizione, finendo con lo svilupparsi non tanto grazie a moti autopropulsivi quanto piuttosto ad attività burocratico-amministrative che vi furono praticamente reimpiantate.

All'inizio del XX secolo, dunque, se la crescita demografica per le città settentrionali significò accentrimento di operai, capitali ed attività manifatturiere, per quelle meridionali si tradusse, nella maggior parte dei casi, in congestione senza sviluppo, attorno ad un centro storico degradato e abbandonato, con il primigenio costituirsi di quartieri popolari ed il successivo diffondersi di un'edilizia medio-borghese destinata ai ceti impiegatizi. Ne derivò una netta frattura tra il territorio e la città: l'assenza pressoché totale di strutture preunitarie fu acuita dal successivo radicale stravolgimento legato alla realizzazione di infrastrutture autostradali che, trascurando le trasversali interne, affollarono le pianure costiere generando caos e congestione e aggravando l'emarginazione delle vaste aree interne le quali, prive di rilevanti organismi urbani a livello funzionale –ad eccezione di Benevento, Avellino, Potenza e Matera-, furono costrette a gravitare su Napoli e Bari se non addirittura, in certi casi, su Roma (Sommella, 2008). Dunque, l'estensione delle città in aree sempre più vaste e un tempo rurali finì col riprodurre in forme nuove l'antica contrapposizione sociale tra città e campagna: con l'unica differenza che, in questi anni, non fu più la campagna ad urbanizzarsi ma la città a ruralizzarsi espandendosi. L'esteso territorio non metropolitano che caratterizzò il Mezzogiorno è l'indicatore che con più precisione rivela la diffusa assenza dei valori urbani legati alle funzioni tipiche delle città moderne, nonostante la presenza di centri

urbani di medie e grandi dimensioni che intanto pure si erano sviluppati (Leone, 1989).

All'indomani dei due conflitti mondiali, l'esodo rurale e lo spopolamento montano contribuirono con forza all'aumento della popolazione urbana che sconvolse in pochi anni le antiche fisionomie edilizie e architettoniche delle città medio-grandi, trasformate nei loro assetti da opere realizzate secondo criteri dettati spesso dall'abusivismo o dal profitto immediato, e delle città piccole che tentarono con maggiore successo di conservare la forma, rivelatrice delle proprie origini rurali (Sbordone, 1994). La situazione economica che parallelamente si venne a delineare nel Mezzogiorno in quegli anni assunse caratteri tipici di una fase di transizione: lontano dall'essere definito "industrializzato" ma certamente nemmeno più "agricolo", il Meridione d'Italia plasmò in quegli anni la propria, attuale fisionomia urbana in disarticolate trame regionali variamente distinte in reti polarizzate, trame deboli, reti policentriche ed aree interne non urbanizzate.

La Campania, dominata dall'area metropolitana di Napoli, è la sola regione del Mezzogiorno dotata di un'armatura urbana polarizzata, caratterizzata dal predominio di un unico sistema metropolitano e dalla debolezza del tessuto di dimensione intermedia. La vasta area che si è venuta a formare, inglobando gran parte delle città medie, ruota attorno al fulcro principale di Napoli, accompagnato da due fasce di comuni suburbani, vesuviani e flegrei, tre poli di secondo livello, Caserta, Avellino, Salerno, anch'essi caratterizzati da corone in forte crescita demografica.

Trame deboli del tessuto urbano meridionale sono presenti in regioni come la Basilicata e la Calabria, prive di una vera e propria armatura urbana, con assenza di un fulcro polarizzante e con una rete di città di dimensioni intermedie molto labile e sgranata: esse rappresentano sistemi insediativi che gravitano attorno a pochi centri, troppo isolati e distanti tra loro per esercitare una qualsiasi azione polarizzante. Nel Potentino una gran quantità di risorse finanziarie oltre che alcune iniziative industriali post-terremoto mirano a rafforzare l'influenza regionale di Potenza; in Ca-

labria, dove l'apice della dipendenza funzionale è rappresentato da Reggio Calabria, le cui funzioni sono ridotte ad un modesto controllo di flussi di merci in transito, soltanto Cosenza e Catanzaro registrano una crescita fortemente polarizzata e incentrata sul capoluogo.

L'armatura urbana alquanto sviluppata formata da una pluralità di nuclei vitali e dinamici, invece, è la caratteristica delle reti policentriche presenti in Sicilia e in Puglia.

Alcuni dei vertici di queste strutture, in particolare Palermo e Messina, si configurano come aree urbanizzate dotate di una buona diffusione di servizi sia verso le famiglie che verso le imprese: per questo la rete urbana siciliana risulta abbastanza ben strutturata grazie alla presenza di un cospicuo numero di città di dimensioni medie che però pure tendono a localizzarsi verso la costa, alimentando una polarizzazione litoranea che finisce per squilibrare il territorio. Palermo è un'area fortemente polarizzata con deboli direttrici di sviluppo che tendono ad est, fino a Cefalù, e ad ovest, fino al golfo di Castellammare; Catania ha, invece, una struttura urbana più articolata e policentrica, in cui la città principale prevale leggermente sui comuni della cintura caratterizzati, soprattutto sul versante etneo, da una discreta ma vivace formazione di un'area strutturata policentrica in direzione di Siracusa, da un lato, e di Taormina-Messina, dall'altro; in direzione di Caltanissetta e dell'area compresa tra Ragusa e Vittoria, nella Sicilia sud-occidentale, sta emergendo una struttura urbana policentrica.

Infine, la Puglia è la regione che nel Mezzogiorno vanta il tessuto urbano più equilibrato, sia in relazione alla dimensione dei centri che alla loro distribuzione territoriale, nel quale spicca l'area barese, notevolmente rafforzata negli ultimi due decenni da un processo di urbanizzazione che ha inglobato centri di recente industrializzazione, come Modugno, Valenzano, Capurso, Triggiano, e centri a carattere residenziale, come Mola di Bari. A nord, lungo la costa si è formata una nuova direttrice urbana che interessa Bisceglie, Trani e Barletta indicati come "poli portanti una struttura insediativa a carattere politico, sostenuta da grandi assi infrastrutturali stradali e ferroviari innervata da una rete viaria locale piuttosto regolare

che collega i centri della fascia urbana costiera con quelli dell'immediato entroterra" (SVIMEZ, 1987).

La trama urbana del Mezzogiorno nel suo complesso, dunque, si caratterizza di una scarsa compattezza e di un costante squilibrio, imputabili alle alte concentrazioni demografiche lungo il perimetro costiero diametralmente opposte ai fenomeni di spopolamento delle aree interne (Coppola-Viganoni, 1992).

Nel corso dell'ultimo secolo, i 7.500 chilometri di coste italiane sono stati oggetto di radicali trasformazioni da parte dell'uomo che ha trasferito su di essi abitazioni, industrie e infrastrutture di ogni genere; in particolare, l'osservazione e lo studio dei principali modelli di distribuzione della popolazione in un'area vasta e complessa come quella rappresentata dalle fasce costiere del Mezzogiorno d'Italia consente di delineare appieno il netto contrasto tra l'isolamento delle aree interne e l'affollamento di quelle litorali.

Caratteristica dei centri del Mezzogiorno è la loro distribuzione variamente determinata dalle dialettiche "mare-terra" e "montagna-pianura" e strettamente legata alla particolare morfologia del territorio: su una superficie totale di 12 milioni di ettari, i 7 milioni occupati dalla montagna fanno di essa un elemento fortemente caratterizzante il Meridione e particolarmente condizionante la storia e la geografia degli insediamenti. L'unica evidente eccezione è la Puglia: morfologicamente atipica rispetto al resto del Mezzogiorno, prevalentemente collinare e montuoso, è la sola regione quasi interamente pianeggiante che, con i suoi 785 chilometri di costa, presenta il più ampio sviluppo costiero tra le regioni meridionali e, dunque, il più assiduo contatto con il mare (Leone, 1988).

Particolare è anche rispetto al resto d'Italia il rapporto che nel tempo si è instaurato tra città e campagna, tra contesti urbani e piccoli centri del Meridione. Se, infatti, il Nord e il Centro sono caratterizzati da una consolidata e fittissima distribuzione di insediamenti minori con una precisa identità culturale e strettamente legati al proprio territorio agricolo, nel Mezzogiorno i centri abitati sono stati a lungo definiti "da un particola-

re isolamento topo-geografico e da un forte addensamento demografico, con dislocazioni prevalentemente interne, ai margini o sui dossi di colline e montagne, lungo valli trasversali o longitudinali e intorno a conche, a notevole distanza l'uno dell'altro e con vasti spazi vuoti di ogni forma o di tipo di abitato" (Galasso, 1982, p. 63).

A mutare profondamente il paesaggio meridionale è stato senza dubbio il processo insediativo degli ultimi decenni: all'emigrazione degli anni Cinquanta e Sessanta, che sottrasse popolazione ad ampie aree dell'entroterra a favore delle città del Nord e di quelle costiere del Sud, seguì negli anni Settanta un riassetto insediativo di cui beneficiò notevolmente il mercato residenziale meridionale. Furono soprattutto gli anelli più esterni delle città metropolitane, in particolare quelle delle isole, e i comuni della fascia costiera, le aree maggiormente interessate dall'espansione edilizia che, pur notevolmente superiore a quella del Nord-Est e del Centro, non ha comunque colmato le aree vuote, anzi ha accentuato la congestione urbana sia delle grandi città che delle aree costiere, ove negli anni Cinquanta, sorsero attività industriali e commerciali e, negli anni Settanta, attività turistiche e edilizie per le seconde case (Coppola-Viganoni, 1992). Le peculiarità del Mezzogiorno vanno, dunque, rintracciate piuttosto che tra poli e campagne vuote, tra territori urbanizzati ed aree non urbanizzate: se nei primi anni Ottanta il quadro territoriale urbano appariva molto diversificato - da una parte, regioni come la Puglia, la Campania e la Sicilia con grandi aree urbane, dall'altra regioni come la Calabria e la Basilicata che, senza città, hanno patito l'assenza del *milieu* urbano e del suo ruolo propulsivo sui processi di trasformazione del territorio -, oggi la rete urbana del Mezzogiorno sembra riassetarsi sia grazie all'espansione di centri minori sia alla crescita funzionale di città (Crotona e Vibo Valentia, per esempio) che contribuiscono ad un generale riequilibrio.

Generalmente, i processi di sviluppo più interessanti hanno avuto luogo in aree pianeggianti o costiere (l'area di Napoli-Caserta che prosegue l'asse industriale di espansione tirrenico-meridionale di Roma; l'area di Foggia e quella barese; l'area della Sicilia orientale) ove le città-porto sono

andate configurandosi come poli di riferimento demografico e funzionale. Le attività portuali che, come sbocchi ai mercati nazionali ed internazionali, costituiscono un forte sostegno all'economia meridionale, traggono origine dal passato ed ispirazione da quella dialettica "mare-terra" che, in tal senso, non soltanto diviene un elemento portante per la valorizzazione di centri costieri "minori" (dunque, non prettamente urbani) ma racchiude in sé anche la storia delle numerose comunità che, avvertendo con forza il richiamo del mare per le molteplici opportunità che esso poteva offrire, si sono spostate sulle coste ed hanno creato così nuove e preziose identità.

3. *La mediterraneità: un'occasione per il Mezzogiorno e per l'Italia*

Il vigoroso impianto insediativo capace di influenzare il contesto regionale che negli ultimi anni è andato a caratterizzare il Mezzogiorno è il frutto di un lungo retaggio sociale e politico, culturale e religioso che, nel corso dei secoli, ha arricchito di valori umani ed urbani alcune delle più importanti città meridionali: ognuna è fortemente connotata da tratti specificamente appartenenti all'area geografica in cui è sorta, sia che si tratti delle aree interne del Mezzogiorno che delle linee di costa dell'Italia meridionale, importanti per storia e civiltà e lambite dalle acque di un mare altrettanto rilevante per gli stessi motivi.

Queste città hanno costruito nel tempo la propria identità, sovrapponendosi, utilizzando e rivisitando quanto lasciato dalle civiltà urbane precedenti, ed hanno così dato vita ad un processo di sedimentazione, articolato e complesso, non ancora terminato. La stratificazione di tracce sovrapposte affida a ciascuna città una identità che nella storia ha subito processi di coesione politica e sociale, che hanno accelerato lo scambio e la circolazione di modelli culturali comuni nel tentativo di favorire la formazione di una *koinè* urbana mediterranea.

A causa dei recenti processi di globalizzazione, questo complesso patrimonio di identità sta conoscendo oggi un momento di difficoltà: attualmente, richiamare l'attenzione sui rapporti tra città e sul problema dell'alienazione urbana significa riferirsi a temi di respiro globale nei qua-

li diventa difficile rintracciare coincidenze univoche destinate a diventare modelli o paradigmi, capaci di rispettare, comunque, il tradizionale concetto di identità.

Eppure, le città costiere mediterranee, che si connotano di forma e funzioni molto diverse da quelle dettate in passato dalla storia, recano ancora in sé insostituibili valori identitari, tanto più importanti in un momento in cui sembra evidente che alcune delle componenti storiche delle città mediterranee siano come “frammentate” e “disperse” a causa dell’incalzante ritmo di processi globali. Vivere, riscoprire e valorizzare questi contesti urbani ed umani assume straordinaria rilevanza: è nei luoghi, nei propri luoghi, che gli individui e le comunità sono abituati a riconoscersi e identificarsi; è nei propri spazi che essi rimpinguano quel ricco universo di simboli e valori che ne costituisce l’identità. È nell’intrinseco significato del verbo “abitare”, inteso come “continuare ad avere”, “avere consuetudine con i luoghi”, che le città mediterranee possono riscoprire la propria natura, il motivo per il quale sono sorte o sono state fondate [03]: per essere, cioè, i luoghi dell’abitare e del lavorare, ovvero del vivere, preziosi scrigni di tesori identitari da tutelare e riscoprire al contempo.

Partire da questo ingente patrimonio per ravvisare proprio nel contesto meridionale italiano i presupposti per rintracciare un fulcro attorno a cui tanto è stato realizzato in passato, ragionando così nei più ampi termini di identità mediterranea, significa però anche scontrarsi con una realtà connotata da storiche carenze che, di fatto, riducono sensibilmente il suo potenziale d’attrazione; il quale, invece, potrebbe trovare nella posizione geografica privilegiata, nella costituzione di una importante piattaforma logistica del Mediterraneo (con la sua portualità e le sue infrastrutture di trasporto), nello straordinario patrimonio ambientale e culturale, nella creatività dei propri abitanti, nella capacità innovativa di alcune sue strutture di ricerca, i propri punti di forza da sviluppare e contrapporre con vigore alle problematiche presenti, da sempre identificative del Mezzogiorno e legate alla debolezza delle infrastrutture, al basso livello di specializzazione dei servizi, alla scarsa propensione alla cooperazione locale, alla precarietà

istituzionale, all'illegalità diffusa.

Va preso atto che il Mezzogiorno d'Italia non è più quel magnifico insieme di straordinari paesaggi e terre rigogliose in cui tutto sembrava elargito con facilità e generosa abbondanza; piuttosto, fu questo un mito alimentato, fino alla metà dell'Ottocento, da viaggiatori frettolosi ed osservatori superficiali che, propendendo a magnificarne le qualità paesaggistiche, scorgevano la fecondità soltanto apparente delle fasce costiere, terrazzate e trasformate in verdeggianti oasi di colture mediterranee da generazioni di contadini costretti per secoli a condizioni di vita di estreme povertà ed arretratezza. Sfatato il mito dell'opulenza del Mezzogiorno, dal secondo dopoguerra se ne diffuse un altro che, ignorando ottusamente le sedimentazioni storiche e le condizioni naturali che rendono il Sud dell'Italia una regione tutt'altro che omogenea, ha perpetrato il terribile errore di considerarlo come uno spazio indifferenziato sul piano fisico ed umano e, dunque, di applicare provvedimenti di natura globale a microcosmi incapaci di reagire allo stesso modo a sollecitazioni di natura esogena. È stata probabilmente la scarsa conoscenza del territorio a dettare questi errori di valutazione che si pongono, ormai da tempo, alla base degli esigui successi conseguiti dagli interventi di sviluppo sociale ed economico promossi, con enorme spreco di risorse finanziarie, da istituzioni pubbliche e da enti privati (Formica, 1983). Agire a scala locale sembra essere oggi l'ipotesi d'intervento più accreditata, dal momento che pare maggiormente auspicabile l'avvento di una politica meridionalistica che si inquadri nel contesto nazionale ed europeo ma nel rispetto delle identità locali. Come affermano Fusco Girard, Baykan e Nijkamp (2011), una possibile strada da percorrere sarebbe quella legata al tentativo di rendere più resilienti le città meridionali e le piccole realtà locali, considerando come inscindibili le questioni ambientale, urbana e culturale, per non accelerarne il declino sotto la spinta di turbolenze esterne ed interne, oltre che per conferire loro capacità competitiva. Un concetto mutuato dalla natura, la resilienza, che, applicato agli organismi urbani meridionali, può divenire abilità virtuosa perché intesa come capacità di conservare nel tempo la propria identità,

nonostante le pressioni del cambiamento, rintracciando nelle insite caratteristiche strutturali delle valide risorse per rendersi attivi e competitivi nel più ampio contesto mediterraneo. Portualità ed uso turistico delle coste, componente migratoria e patrimonio culturale sono alcuni dei temi su cui val la pena di ragionare, seppur brevemente, perché costituiscono aspetti che la mediterraneità inevitabilmente comporta, in nome dello storico, ancestrale rapporto che lega le città ed i centri a questo mare.

Per la sua posizione, l'Italia costituisce naturalmente una piattaforma logistica da potenziare e valorizzare attraverso l'attivazione di efficaci relazioni con gli altri Paesi del Mediterraneo. Il fatto d'essere attraversata da tre principali direttrici di traffico (una est-ovest, dai Balcani alla penisola iberica, un'altra est-ovest che va dall'Estremo Oriente all'Europa occidentale attraverso il Canale di Suez ed il Mediterraneo, un'altra nord-sud che procede dal Nord Africa e dai Paesi del Vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale) rappresenta un vantaggio competitivo tanto più favorevole perché inquadrato in un ambito di traffici mondiali in dinamica evoluzione, sia per la continua crescita degli scambi con l'Est che per l'istituzione dell'Area di Libero Scambio nell'area euro-mediterranea.¹ Ruolo ancor più significativo all'interno di un simile contesto potrebbe essere svolto dal Mezzogiorno, strategicamente collocato al centro del Mediterraneo, ponte di congiunzione ideale tra l'Europa allargata e i Paesi della riva sud e, dunque, in posizione baricentrica per gli scambi internazionali tra tre continenti. Africa, Asia ed Europa sono di fatto "più vicine" se si attraversano i porti italiani meridionali: è provato, infatti, che per navigare dall'Estremo Oriente al Centro Europa, si impiegano quattro giorni in meno se si transita per i nostri porti, piuttosto che passare per Gibilterra e da lì procedere fino a Rotterdam ed Amburgo. È in quest'ottica, dunque, che il settore della logistica dovrebbe costituire per il nostro Paese, ed in particolare per il Sud d'Italia, un'area di investimento molto importante per divenire una voce cospicua dell'economia nazionale ed un motore di

1. Secondo gli obiettivi enunciati nella Conferenza di Barcellona del 1995, doveva entrare in vigore nel 2010.

sviluppo per il Mezzogiorno, seguendo una serie di strategie integrate e multimodali che intervengano, nel medio e lungo periodo (10-20 anni), sulle infrastrutture e sui servizi, sugli aspetti normativi, gestionali e tecnologici, al fine di costituire un nuovo sistema della mobilità e della logistica, integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per qualità e livelli di servizi, accessibile al territorio. Di fatto, è proprio la carente dotazione infrastrutturale a rappresentare il principale ostacolo allo sviluppo dell'area in termini logistici e ad intralciare la percezione del Mezzogiorno come spazio sociale ed economico comune. Perciò, tra le strategie indicate per potenziare il ruolo del Sud Italia nel Mediterraneo ci sarebbero: la connessione delle reti di trasporto alla rete transeuropea che assicurino l'interoperabilità e lo sviluppo di corridoi nazionali collegati a quelli europei, con assoluta priorità alla nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari; il potenziamento delle piattaforme logistiche attraverso il rafforzamento di collegamenti ferroviari e svincoli autostradali e la creazione di *terminal* intermodali dotati di tecnologie informatiche e telematiche; il buon funzionamento dei servizi nelle aree a ridosso dei porti, attualmente sature perché troppo vicine alle aree urbane e metropolitane; la realizzazione di un sistema integrato di porti, interporti e aeroporti, funzionalizzati per direttrici di traffico e specializzazioni merceologiche; lo sviluppo del trasporto ferroviario; l'introduzione di nuovi collegamenti diretti marittimi ed aerei, cofinanziando la fase di *start-up* con i Paesi Mediterranei e, in particolare, con quelli della riva sud [04]. Lo stesso Quadro Strategico Nazionale 2007/13 ha individuato come prioritaria la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo, con carattere d'urgenza in particolare per il Mezzogiorno e definendo tempi realistici per la progettazione e l'attivazione, tenendo conto dei vincoli, della sostenibilità gestionale e finanziaria, ed impegnandosi a monitorare continuamente l'attività di realizzazione [05].

È evidente che, ove si possano ravvisare opportunità di imponente sviluppo economico, certe potenzialità vadano assolutamente sfruttate ed esaltate. Così è stato rilevato nel caso dei principali porti meridionali (Na-

poli, Salerno, Bari, Taranto) per i quali l'opportunità è chiara: il Sud Italia dovrebbe mirare a costituire una "porta per il Mediterraneo", cavalcando il momento favorevole in cui si prospetta un florido sviluppo dei traffici in questo bacino, pur tenendo conto di tutte le esternalità negative che ciò andrà ad implicare in termini di congestione ed inquinamento.

V'è occasione, però, nel Mezzogiorno di valutare la portualità anche in altra maniera, in considerazione di quella trama di città e di centri che, pur non potendo partecipare per taglia urbana e funzionale alle prospettive di sviluppo appena citate, possiedono ogni potenzialità per rendersi nodi di economia relazionale. Si consideri preliminarmente che il patrimonio identitario e la competitività sono gli elementi fondamentali dai quali dipende il potenziale di rigenerazione di una città: infatti, da una parte, la cultura costituisce l'anello di congiunzione tra passato, presente e futuro, delineandosi nei termini della sopracitata resilienza, dall'altra, la competitività si lega alla creatività ed alla capacità di produrre ricchezza e sviluppo, impiegando proficuamente le risorse di cui si dispone. Si tratta, cioè, di mettere in moto un'economia basata sulla circolarizzazione dei processi produttivi (Fusco Girard, 2011), nella quale la portualità si renda base ottimale per la promozione della cultura, del turismo e dell'ecologia.

In questo momento assume notevole importanza la riscoperta delle relazioni esistenti tra le specificità locali e gli elementi ambientali e culturali della geografia mediterranea: in questo senso, anche i centri costieri del Mezzogiorno d'Italia potrebbero dirsi caratterizzati da una particolare identità, da una "espressione socio-culturale strutturata" costituita dalla cultura popolare che, nell'epoca della globalizzazione, sarebbe opportuno riconoscere e recuperare (Valadier, 2001), poiché questa potrebbe costituire un elemento catalizzatore del rilancio socio-economico della comunità di cui è espressione, oltre che un mezzo per la rinascita sociale ed economica di intere regioni. In questo senso, le emergenze del patrimonio culturale vanno inserite in processi di riterritorializzazione che oggi caratterizzano la società postindustriale, ovvero processi di riappropriazione del territorio da parte di comunità per le quali il patrimonio artistico e naturale saranno

strumenti di organizzazione ed evoluzione dinamiche del proprio spazio e dei propri luoghi. La cultura delle comunità del Mediterraneo può essere considerata, dunque, il segno della loro identità, il carattere della loro unicità, l'insieme degli elementi di distinzione rispetto alle altre; a questa cultura le comunità umane conferiscono significato e valore di risorsa locale per qualsiasi finalizzazione - economica e turistica, sociale e didattica - si voglia attribuire.

La fitta trama di insediamenti che caratterizza il Mezzogiorno (e la Penisola intera) testimonia lo straordinario patrimonio umano e culturale, frutto di vicende storiche, di strutture politiche e sociali, di stimoli intellettuali che, nel tempo, ne hanno influenzato la distribuzione e la forma. Ognuno dei centri presenti sul territorio è un organismo vitale e dinamico, perché espressione dell'identità di un gruppo umano che, sfruttate le opportunità offerte dalla natura e superatine talvolta i vincoli, ha scelto quel sito per insediarsi le proprie strutture sociali e politiche, i propri sistemi economici e produttivi, le proprie forme culturali e artistiche.

Certamente, nel corso del tempo i rapporti tra gruppi umani e territorio sono andati allentandosi, a causa dei moderni livelli di vita che hanno condotto ad una progressiva perdita delle identità locali: per questo motivo, oggi, soffermarsi sulla forma e sulla funzione di questi centri e sul rapporto che li ha legati al territorio e agli altri significa non soltanto tentare di recuperare in essi la testimonianza di una memoria storica collettiva, ma anche considerarli come il volano per una forma di sviluppo, che associ il rispetto per il patrimonio umano e culturale presente a concrete opportunità di espansione in termini economici e sociali.

Anche il turismo concorre a divenire una risorsa baricentrica nella strategia di sviluppo del Mezzogiorno: negli ultimi anni, questa regione ha visto appunto crescere la domanda di turismo balneare e nautico, potendo contare su chilometri di coste ad elevato valore paesaggistico ed ambientale. In essi, le aree portuali andrebbero adeguatamente valorizzate: spesso i confini degli antichi tessuti urbani coincidono con i porti nei quali sono ancora presenti tracce di archeologia industriale, come vecchi magazzini-

ni, silos, moli, fari che contribuiscono a definire identità locali che non devono essere occultate o soffocate da strutture alberghiere, residenziali, commerciali, di svago, quanto piuttosto direttamente connesse con altri luoghi del medesimo tessuto (vie, piazze, siti storici ed artistici, musei, aree sacre). La finalità è legata all'offerta di un'occasione combinata di contatto, fruizione, apprendimento che viene proposta al turista attraverso un modello di approccio "lento", che non si consumi e svanisca nel ridotto arco di tempo in cui egli soggiorna (o, peggio, transita) ma che, traducendosi in esperienza, concorra alla circolazione di valori culturali tramandati e da tramandare.

La possibilità che tale offerta sia reticolare è ancora lontana dal realizzarsi, dal momento che attualmente il Mezzogiorno costiero è un sistema caratterizzato da isolate punte di eccellenza (Taormina, Capri, Ischia tra le poche altre) che al turista non è dato percepire come parti di un più ampio contesto integrato a livello macroregionale, incapace com'è di sfruttare tutte le proprie risorse che, al contrario, potrebbero tradursi in offerta complementare di tipo museale, religiosa, artistica, folkloristica, residenziale. Eppure, questa è forse l'unica area del Mediterraneo in cui è possibile praticare qualsiasi forma di turismo, addirittura quello invernale. Per incrementare lo sviluppo occorrerebbe, dunque, procedere ad un profondo potenziamento della logistica turistica, ponendo attenzione soprattutto alle interconnessioni tra i centri, migliorando ogni genere di collegamento (regionale, nazionale, internazionale), accrescendo, contestualmente, la percezione della complementarietà dell'offerta turistica del Mezzogiorno. Sarebbe interessante, per esempio, promuovere la sua immagine attraverso un marchio, un *brand* "Southern Italy", meglio se diffuso in rete con *link* al portale nazionale del turismo, che si riferisca ad un distretto articolato in differenti segmenti (mare, arte, cultura, terme, affari, agriturismo) e che coinvolga sia la parte peninsulare che quella insulare, sia a scala regionale che locale (SVIMEZ, 2006).

Oltre a quella economica, culturale e turistica, anche la componente demografica ha la sua importanza. Ancora una volta la posizione geografica

dell'Italia nel contesto mediterraneo delinea per il nostro Paese condizioni di estrema particolarità anche in riferimento al ruolo svolto in tema di migrazioni. Rispetto al passato, la mobilità ha acquisito caratteri e proporzioni tali da dover essere oggi necessariamente approcciata seguendo una visione sociale ed economica globale, che venga supportata da una legislazione che non si ispiri all'emergenza ma alla pianificazione profonda riguardante anche gli sviluppi futuri. L'Italia appare "il ventre molle dell'Europa" (Fielding, 1993): gli immigrati provenienti dalle altre sponde del Mediterraneo giungono in Italia approdando a Sud, dove trovano condizioni di iniziale precarietà ed occupazione stagionale in un'economia informale; si spostano poi al Nord, si concentrano in prevalenza nelle grandi città, passano dall'agricoltura all'industria e al settore dei servizi, tendendo ad abbandonare la condizione di clandestinità con cui hanno fatto ingresso nel nostro Paese, regolarizzando in qualche modo la propria posizione.

Pensare di applicare un unico modello di regolamentazione dell'emigrazione valido per ogni Paese d'Europa è assai poco verosimile, poiché ciascuno affronta il problema nella maniera maggiormente confacente la propria storia e, soprattutto, la propria ideologia. L'ipotesi migliore sarebbe quella di ravvisare nella figura dell'immigrato le potenzialità per alimentare un costante legame tra terra d'origine e di destinazione, puntando sulle opportunità di proficue relazioni economiche e culturali che il Mediterraneo può offrire nell'ottica di uno stimolante dialogo tra culture (Pase, 1994). Più realisticamente, però, va considerato che spesso il Mediterraneo finisce col rappresentare una barriera che divide i Paesi dell'Europa cristiana dai Paesi arabi islamici, dove l'auspicato confronto si pone nei termini di inconciliabili differenze le quali, soprattutto dopo l'11 settembre, sono andate acuendosi perché addirittura rafforzate di convincimenti politici assai lontani tra loro, riguardanti la sicurezza europea e la lotta al terrorismo.

In riferimento alle politiche di cooperazione dell'Unione Europea, la questione è altrettanto delicata, perché anche in tale contesto i rapporti con questo bacino assumono un'importanza fondamentale: il Mediterraneo è contemporaneamente parte integrante dell'Europa e spazio terzo,

distinto e in qualche maniera irriducibile alle aspirazioni e alle politiche che soggiacciono al processo di integrazione europea (Farinelli, 1995). Lo stesso concetto di Paesi Terzi Mediterranei (PTM), nel corso dei sessant'anni di storia europea, ha mutato sia il proprio significato, riferendosi in principio ad alcuni, stessi Paesi europei (Spagna, Grecia, Cipro e Malta) ed ora ai Paesi arabi del Mediterraneo, sia la propria accezione geografica, indicando oggi i confini estremi dell'Unione Europea oltre i quali non sarebbe possibile un ulteriore allargamento² e finendo, dunque, con l'affiancarsi ad altre categorie di uso comune come "mondo arabo" o "Medio Oriente". Ciò pone la questione euro-mediterranea come un capitolo a sé stante delle relazioni di cooperazione dell'Unione Europea e conferma, ancora dopo quindici anni di politica estera, la definizione del Kayser (1996) di un Mediterraneo inteso come "geografia della frattura": *demografica*, dato che le due sponde di questo mare crescono con ritmi diametralmente opposti, con la parte europea coinvolta in un processo di declino demografico e quella africana ed asiatica in cui alcuni Paesi registrano i tassi di crescita demografica più elevati al mondo; *economica*, considerato che il versante europeo è voce importante del sistema economico mondiale mentre le rive meridionali e orientali stagnano in un'economia basata su un tessuto informale di microimprese, spesso a conduzione familiare; *politica*, visto che l'Unione Europea è per definizione sinonimo di unità politica e area in cui, almeno sulla carta, sono garantiti e tutelati i diritti umani, mentre il blocco dei PTM è frammentato, caratterizzato da uno scarso coordinamento tra i governi dei Paesi che ne fanno parte e, in molti casi, rappresentato come sede dell'autoritarismo orientale, sia nel caso dei regimi filo-occidentali attualmente al potere, sia, a maggior ragione, nelle vecchie teocrazie islamiche; infine, *frattura culturale*, posto che oggi si tende a identificare i caratteri culturali con quelli religiosi e, dunque, a sottolineare con maggior vigore la distanza tra la cultura europea, d'ispirazione moderna e prevalentemente giudaico-cristiana, con quella dei PTM, per lo più tradizionale ed islamica.

2. Lo statuto dell'Unione Europea prevede, infatti, che i Paesi extraeuropei non possano aspirare all'ingresso.

Attualmente, il mondo industrializzato accorda particolare attenzione all'Europa orientale non tanto per le ricadute economiche provenienti da quel grande mercato potenziale quanto per paura di un aggravamento delle tensioni. Al cospetto di un asse franco-tedesco sempre più marcato, l'area mediterranea corre il rischio di restare molto indietro: è proprio in tale contesto che l'Italia potrebbe ritagliare per se stessa un ruolo di autorevole mediazione in un'atmosfera carica di tensione (Brunetta-Rotondi, 2001, p. 84), purtroppo assai lontana da un passato in cui le differenze culturali tra le due sponde erano considerate una risorsa che rendeva possibile una mutua e proficua contaminazione.

Bibliografia

- AA.VV., *Italia: centri e periferie*, Milano, FrancoAngeli, 1986.
- AMIN S., "Conditions for autonomy in the Mediterranean region", YACHİÇAL F. (a cura di), *The Mediterranean between autonomy and dependency*, Tokyo, U.N. Univ. Press., 1989, pp. 1-24.
- AMODIO T., "Identità culturale ed autorappresentazione dei luoghi: a proposito del progetto "Villa Olimpica" di Barcellona", MAUTONE M. (a cura di), *I beni culturali. Risorse per l'organizzazione del territorio*, Bologna, Pàtron, 2001, pp. 305-320.
- ATTANASIO S., "La lettura delle componenti del territorio", ROSI M. (a cura di), *La fascia costiera della Campania, Ricerca sulle coste del Tirreno Meridionale*, CNR e MURST, Napoli, Posidonia, 1999, pp. 177-186.
- BELLI A., "Campania", CLEMENTI A. - DEMATTEIS G. - PALERMO P. C. (a cura di), *Le forme del territorio italiano. Ambienti insediativi e contesti locali*, Bari, Laterza, 1996, pp. 450-467.
- BIGNANTE E. - GIACCARIA P., "Le politiche di cooperazione allo sviluppo dell'Unione europea", BONAVERO P. - DANSERO E. - VANOLO A. (a cura di), *Geografie dell'Unione europea*, Torino, UTET, 2006, pp. 266-282.
- BRANCACCIO G., *Geografia, cartografia e storia del Mezzogiorno*, Napoli, Guida, 1991.
- BRAUDEL F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de*

- Philippe II*, Parigi, A. Colin, 1982.
- BRAUDEL F., *La Méditerranée, l'Espace et l'Histoire*, Parigi, Flammarion, 1985.
- BRUNETTA G. - ROTONDI G., "I flussi migratori dal Sud al Nord del bacino mediterraneo: il ruolo dell'Italia", CORI B. - LEMMI E. (a cura di), *La regione mediterranea, sviluppo e cambiamento*, Bologna, Pàtron, 2001, pp. 71-84.
- CAMAGNI R., "Lo spazio-tempo nel concetto di milieu innovateur", *Atti della XIV Conferenza Italiana di Scienze Regionali*, Milano, FrancoAngeli, 1993, pp. 132-147.
- CARDINI F., "L'identità mediterranea", *L'Euromediterraneo*, Palermo, Fondazione Federico II, 2(1999), pp. 9-12.
- CELANT A., *Geografia e squilibri regionali. Il Mezzogiorno d'Italia*, Roma, Edizioni Kappa, 1990.
- CONTI S., "L'acquisizione della conoscenza come processo localizzativo", *Sviluppo locale*, Torino, Rosenberg e Sellier, 4(1997), pp. 5-26.
- COPPOLA P. - VIGANONI L., "Il Mezzogiorno urbano: la complessità del ritardo", DEMATTEIS G. (a cura di), *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*, Milano, FrancoAngeli, 1992, pp. 55-90.
- CORI B., "L'urbanizzazione costiera nel Mediterraneo", *Med Picture*, Genova, Brigati, 2002, pp. 149-165.
- CORI B. - LEMMI E. (a cura di), *La regione mediterranea. Sviluppo e cambiamento*, Bologna, Pàtron, 2001.
- CORTESI G., *Urban change and the environment. The case of North-western Mediterranean*, Milano, Guerini, 1995.
- CUSIMANO G., "Agricoltura e valorizzazione in un'area a tipologia interna: la Sicilia sud- occidentale", LEONE U. (a cura di), *La rivalorizzazione territoriale in Italia: indagine geo-economica sullo sviluppo periferico*, Milano, FrancoAngeli, 1986, pp. 171-203.
- DALBY S., "Geopolitics and global security: culture, identity and the POGO syndrome", TOAL G. - DALBY S. (a cura di), *Rethinking geopolitics*, Londra, Routledge, 1998, pp. 295-313.
- DELLE DONNE B., "Dinamiche demografiche dei centri costieri dell'Italia meridionale. Un caso di studio: la Puglia", ASITA, *Atti della V Conferenza Nazionale "La qualità nell'informazione geografica"*, Rimini, ASITA, 2001, pp. 695-700.

- DEMATTEIS G., “Sistemi territoriali locali come nodi di reti. Alcune definizioni e impostazioni”, PIANO A. (a cura di), *Insegnamento, ricerca e pratica in urbanistica*, Torino, Libreria Cortina, 1993, pp. 59-68.
- DI BELLA S., “Il Commercio della Sicilia con i Paesi del bacino del Mediterraneo”, MANZI E. (a cura di), *Regione e regionalizzazione d'Europa oltre il 1993*, Napoli, Infoter, 1992, pp. 275- 280.
- DI CIOMMO E., “L'urbanizzazione del Mezzogiorno nella prima metà dell'Ottocento. Aspetti storici e problemi di ricerca”, *Storia urbana*, Milano, FrancoAngeli, 45(1988), pp. 77-102.
- DI COMITE L. - VALLERI M. A., *Urbanizzazione e contrurbanizzazione: il caso italiano*, Bari, Cacucci, 1992.
- FARINELLI F., “Per una nuova geografia del Mediterraneo”, BELLICINI L. (a cura di), *Mediterraneo. Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, Roma, Credito Fondiario, 1995, pp. 121-148.
- FIELDING., “Migrants, institutions and politics: the evolution of European migration policies”, KING R., *Mass migrations in Europe*, Londra, Belhaven, 1993, pp. 40-64.
- FOCAULT M., *Difendere le società*, Firenze, Ponte delle Grazie, 1997, pp. 28-54.
- FORMICA C., “Introduzione”, MAUTONE M. - SBORDONE L., *Città e organizzazione del territorio in Campania*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1983, pp. 3-4.
- FRALLICCIARDI A. M. - SBORDONE L., “Cambiamenti e uso del suolo nella fascia costiera campana”, CORTESI G. (a cura di), *Il cambiamento urbano nelle aree costiere del Mediterraneo*, Firenze, Pacini, 2000, n.s. 3, pp. 221-285.
- FUSCO GIRARD L., “Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana?”, SVIMEZ, *Il Nord e il Sud dell'Italia a 150 anni dall'Unità*, Bologna, il Mulino, 2011, pp. 759-779.
- FUSCO GIRARD L. - BAYKAN T. - NIJKAMP P., *Sustainable City and Creativity*, Aldershot, Ashgate, 2011.
- GALASSO G., *Mezzogiorno medievale e moderno*, Torino, Einaudi, 1965.
- GALASSO G., *L'altra Europa. Per un'antropologia storica del Mezzogiorno d'Italia*, Milano, Mondadori, 1982.
- GALASSO G., *Economia e società nella Calabria del Cinquecento*, Napoli,

Guida, 1994.

GALDERISI A. - GARGIULO C., "Processi di internazionalizzazione ed evoluzione dei sistemi urbani: una lettura sulla struttura competitiva delle province italiane", GARGIULO C., *La città tra competizione e riqualificazione*, Collana di Studi di Urbanistica, Di.Pi.S.T.-Università degli Studi di Napoli "Federico II", 24(2002), pp. 22-29.

GAMBINO J. C., "Recupero e valorizzazione dei piccoli centri storici. Atti della tavola rotonda", *Memorie della Società Geografica*, 33(1981), Roma, 1981, pp. 273-283.

GARANO S., "La transizione urbana del Mezzogiorno tra vincoli e opportunità", TALIA M. (a cura di), *L'urbanistica nelle città del sud*, Roma, Gangemi, 1998, pp. 21-40.

GOVERNA F. - EMANUEL C., "Il milieu urbano come fattore di differenziazione e di sviluppo", DEMATTEIS G. - BONAVERO P. (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, il Mulino, 1997, pp. 299-345.

GRECO N. (a cura di), *Ripensare il Mezzogiorno*, Milano, FrancoAngeli, 1997.

GUGLIELMINO S., "Augusta: da porto naturale nell'Atlante di Marinelli a porto industriale oggi", DE BLASI A. (a cura di), *Validità e attualità dell'Atlante dei tipi geografici di Olinto Marinelli*, Catania, Università di Catania, 1988, pp. 165-169.

KAYSER B., *Il Mediterraneo, geografia della frattura*, Milano, Jaca Book, 1996.

KING R., "The Mediterranean: Europe's Rio Grande", ANDERSON M. - BORT. E. (a cura di), *The frontiers of Europe*, Londra, Cassell, 1998, pp. 109-134.

KING R. - CORI B. - VALLEGA A., *Unity, diversity and the Challenge of Sustainable Development: an introduction to the Mediterranean in Geography, Environment and Development in the Mediterranean*, Londra, Sussex Acad. Press, 2000.

IOLI GIGANTE A., "La Sicilia nel passato", DI BLASI A. (a cura di), *Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano*, Catania, *Memorie della Società Geografica*, 1983, pp. 73-76.

ISTAT, *Censimento di popolazione e abitazioni*, Roma, System Graphic, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001.

- ISTAT, *Censimento dell'Industria e dei Servizi*, Roma, System Graphic, 1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001.
- LANDINI P., "Paesaggio e trans-scalarità", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XII, 4(1999), pp. 253-267.
- LEMMI E., "Vecchi problemi e nuovi sistemi di sostenibilità ambientale nella gestione turistica degli spazi costieri mediterranei", CORI B. - LEMMI E. (a cura di), *La regione mediterranea. Sviluppo e cambiamento*, Bologna, Pàtron, 2001, pp. 125-134.
- LEONE U., "Le trasformazioni dell'Italia non metropolitana: il Mezzogiorno", LEONE U. (a cura di), *Valorizzazione e sviluppo territoriale in Italia*, Milano, FrancoAngeli, 1988, pp. 71-102.
- LEONE U., "L'evoluzione del rapporto città-territorio nel Mezzogiorno", BIONDI G. - COPPOLA P. - LEONE U. - VIGANONI L., *Ambiente, industria, città*, Torino, Giappichelli, 1989, pp. 287-306.
- LEZZI P., *Napoli, l'Europa e il Mediterraneo*, Napoli, Guida, 2007.
- LIGRESTI O., *Sicilia moderna. La città e gli uomini*, Napoli, Guida, 1984.
- MANZI E., "Sviluppo sostenibile, diversità del paesaggio, turismo e litorali mediterranei", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XII, 6(2001), pp. 447-455.
- MARTELLI F., *Le leggi, le Armi e il Principe. Studi sul pensiero di Raimondo Montecuccoli*, Bologna, Pitagora, 1990.
- MARTELLI F., "Le nuove istanze mercantili nell'età delle riforme nello Stato di Milano: il problema dell'accesso dell'economia lombarda in Mediterraneo nei modelli di sviluppo di politici e di economisti imperiali nel XVIII secolo", *Atti del V Congresso Internazionale di Studi Storici "Rapporti tra Genova, Mediterraneo, Atlantico nell'età moderna"*, Padova, Gotica, 1997, pp. 198-212.
- MASSAFRA A. - TATEO F. (a cura di), *Storia di Bari nell'antico regime*, Bari, Laterza, 1991.
- MAUTONE M. - SBORDONE L., "Le trasformazioni del sistema urbano italiano", CONZEN M. P. (a cura di), *L'evoluzione dei sistemi urbani nel mondo*, Milano, FrancoAngeli, 1986, pp. 79-111.
- MONHEIM R., "La città rurale nella struttura dell'insediamento della Sicilia centrale", *Annali del Mezzogiorno*, Catania, Università di Catania, 1972, pp. 35-62.
- MUSI A., *Mezzogiorno spagnolo. La via napoletana allo Stato moderno*,

Napoli, Guida, 1991.

MUSI A., "Storia urbana e Mezzogiorno d'Italia dal Tardo Medioevo all'Età moderna", *Medioevo Mezzogiorno Mediterraneo. Studi in onore di Mario Del Treppo*, Vol. 1, Napoli, Liguori, 2000, pp. 345-363.

PASE A., "Dialogo mediterraneo: la cultura dell'integrazione", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Roma, Serie XI, 11(1994), pp. 358-360.

PEDIO T., "Potenza, dalla fondazione al XX secolo", COLAPIETRA R. (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno*, Milano, FrancoAngeli, 1982, pp. 317-347.

POLTO C., "Recenti trasformazioni in un'area costiera della Sicilia", DI BLASI A. (a cura di), *Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano*, Catania, Università di Catania, 1983, pp. 250-261.

PREDAG M., *Mediterraneo – Un nuovo breviario*, Milano, Garzanti, 1991.

ROSSI D., "Sicilia", CLEMENTI A. - DEMATTEIS G. - PALERMO P. C. (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, Roma, Laterza, 1996, pp. 489-525.

RUGGIERO V. - SCROFANI L., "La valorizzazione territoriale delle aree interne della Sicilia Ionica", COPPOLA P. - SOMMELLA R. (a cura di), *Le aree interne nelle strategie di rivalorizzazione territoriale del Mezzogiorno*, Bologna, Pàtron, 1998, pp. 80-93.

SBORDONE L., *Città e rete urbana nel Mezzogiorno*, Napoli, Liguori, 1994.

SISMONDI J. CH. L. DE, *Storia delle Repubbliche italiane*, Torino, Bollati Boringhieri, 1996.

SOMMELLA R. (a cura di), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Milano, FrancoAngeli, 2008.

STORPÈR M., *The Regional World Territorial Development in a Global Economy*, New York, Guilford Press, 1997.

SVIMEZ, *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, Bologna, il Mulino, 1987.

SVIMEZ, *Rapporto sull'industria turistica del Mezzogiorno*, Bologna, il Mulino, 2006.

TALIA I., *Ambiente, uomini, città nell'organizzazione territoriale del Mezzogiorno*, Napoli, Liguori Editore, 2007.

TCI, *Città da scoprire. Guida ai centri minori. Italia Meridionale e insulare*, Milano, 1985.

TETI M. A., "La città di Catanzaro tra il 1860 e il 1920", COLAPIETRA R. (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno*, Milano, FrancoAngeli, 1982.

TINACCI MOSSELLO M., "Nuovi sentieri di sviluppo nel quadro della

- globalizzazione”, *Rivista Geografica Italiana*, 108(2001), pp. 385-408.
- UVERLINDEN CH., *L'eslavage dans l'Europe medievale*, Brugge, DUW, 1977.
- VALADIER P., “La mondialisation et les cultures”, *Etudes*, 145(2001), tomo 395, pp. 505-515.
- VIGANONI L. (a cura di), *Città e metropoli nell'evoluzione del Mezzogiorno*, Milano, FrancoAngeli, 1991.
- VIGANONI L., “Insediamento costiero nel Mezzogiorno: un prolungato spreco del territorio”, *Memorie geografiche*, Firenze, 1(1995), pp. 27-45.
- VISCEGLIA M. A., *Territorio, feudo e potere locale. Terra d'Otranto tra Medioevo ed età moderna*, Napoli, Guida, 1988.

Sitografia

- [01] RAVEGGI P., Le identità fluide ed inafferrabili del tempo attuale, 2003 www.mediterraneaonline.it (Accesso 23 Aprile 2012)
- [02] CSSEM, Il progetto scientifico, Centro Studi per la Storia dell'Europa Mediterranea, 2001, www.cssem.org (Accesso 23 Aprile 2012)
- [03] VADINI E., Abitare la città mediterranea in epoca post-postmoderna, 2002, www.arc-dottorati.it (Accesso 23 Aprile 2012)
- [04] GENTILE D., I traffici container, la rinnovata centralità del Mediterraneo e le nuove opportunità per l'Italia ed il Mezzogiorno, 2008, www.acam-campania.it (Accesso 23 Aprile 2012)
- [05] *Quadro Strategico Nazionale 2007/13*, 2006, www.dps.mef.gov.it/qsn/qsn.asp (Accesso 23 Aprile 2012)
- [06] DE MARCO G., L'Unione Europea e il Mediterraneo: una intesa di sviluppo socio-economico nel rispetto di antiche civiltà, www.doi.gov.mt, 2001 (Accesso 23 Aprile 2012)

Résumé

Comme tout système complexe, la Mer Méditerranée se caractérise par une grande quantité d'éléments ce qui témoigne de l'unité de ses fonctions et met l'accent sur les différences.

Ici il a formé le tissu social et urbain de l'Italien du Sud, sous l'influence d'abord par le pouvoir centralisateur de la monarchie, puis par la formation de villes de taille moyenne.

La réseau dense de villes du sud est un témoignage de l'héritage grande humain

et culturel, qui est le résultat d'événements historiques et politiques, de influences sociales et culturelles. Chacune des villes de cette région a sa propre identité: il est une organisation vivante et dynamique, expression d'un groupe humain qui a choisi de s'installer ici leurs structures sociales et politiques, ses systèmes économiques et productifs, leurs formes culturelles et artistiques.

Mot-clés: région méditerranéenne, réseau urbain dans le Sud de l'Italie, identité

Resumen

Al igual que cualquier sistema complejo, el Mar Mediterráneo se caracteriza por una gran cantidad de elementos, que da testimonio de la unidad de sus funciones y pone de relieve sus diferencias.

Aquí formó el tejido social y urbano de el sur de Italia, influenciado por primera vez por el poder centralizador de la monarquía y luego por la formación de ciudades de tamaño medio.

La densa red de ciudades del sur es el testimonio del gran patrimonio humano y cultural, que es el resultado de los acontecimientos históricos, de las estructuras políticas y sociales, y las influencias culturales. Cada uno de los pueblos de la zona tiene su propia identidad: es una organización viva y dinámica, la expresión de un grupo humano que ha decidido establecerse aquí sus estructuras sociales y políticas, sus sistemas económicos y productivos, sus formas culturales y artísticas.

Palabras clave: región del Mediterráneo, red urbana en el sur de Italia, identidad