

GIUSEPPE GIORDANO

L'EVOLUZIONE DELLO STATO NAZIONALE
E IL NUOVO SPAZIO TRANSFRONTALIERO:
LA REGIONE DELLE ALPI MARITTIME (ALPAZUR)

1. - Introduzione

Da tempo l'Italia sta discutendo un nuovo assetto istituzionale e in diverse regioni si discute sui confini che risalgono al secolo scorso. Tuttavia in alcune parti dell'Europa questi discorsi furono affrontati e risolti oltre 30 anni fa, come dimostrano le riforme del governo locale in Gran Bretagna, Francia, Germania. Oggi d'altro canto è oggetto di studio un fenomeno di portata maggiore, cioè la profonda trasformazione che sta conoscendo il territorio che è attraversato da un confine di Stato¹.

In alcuni casi il processo si manifesta dal basso, cioè con i comportamenti non coordinati di amministrazioni, di Stati o di organizzazioni private, come nel caso che qui esamino, o al confine franco- spagnolo tanto a nord (Biarritz- San Sebastian) che a sud (Catalogna- Languedoc-Roussillon). Soprattutto al nord e ad est la formazione di nuove aggregazioni è appoggiata dalle iniziative in particolare del governo tedesco attraverso il movimento delle Euroregioni. Non bisogna, però, dimenticare che il fenomeno è ormai in atto da quasi 40 anni se in questo

¹ Per quanto riguarda l'Europa v. tra l'altro G. F. LIZZA, *Integrazione e regionalizzazione nella CEE*, Milano, F. Angeli, 1991 e dello stesso a. *Territorio e potere*, Torino, Utet, 1996.

si vogliono far rientrare la *Regio Genevensis* e la *Regio Bastiensis*.

Ritengo, quindi, opportuno esaminare il carattere e le funzioni dello spazio attraversato da un confine internazionale², sia dove gli Stati confinanti hanno fatto parte dello stesso blocco sia dove il confine fino a pochi anni fa era rafforzato da una divisione ideologica. L'interesse è anche determinato dal fatto che ci troviamo di fronte a regioni periferiche secondo la teoria geografica classica³.

2. - Crisi dello Stato o nuova organizzazione territoriale?

L'emergere di una nuova organizzazione territoriale nasce dalla sinergia di quattro processi in atto da tempo. Dalla fine della guerra si è avviata l'integrazione economica della CEE prima e della UE dopo, che ha assai influito sulla localizzazione delle attività produttive e in questo quadro molta importanza ha avuto ed ancora ha la politica di sviluppo regionale della Comunità. La realizzazione del mercato unico ha drasticamente diminuito il ruolo delle frontiere interne alla Comunità stessa, riducendo in alcuni casi la perifericità di alcune aree, accentuata, però, nel caso di altre regioni, come la Liguria, il Pica orientale o il basso Piemonte, in funzione della politica dei trasporti nei vari Stati.

In effetti si tratta di processi che a volte hanno tra loro risultati contrastanti. Lo sviluppo della rete europea ferroviaria ad alta velocità tende a rafforzare le reti o gli assi già ben serviti e a ridurre l'effetto della distanza e quindi ha mutato i termini della localizzazione delle attività produttive. D'altro canto la globalizzazione delle economie di mercato è un processo contrassegnato da cambiamenti strutturali quali la diffusione di nuove tecnologie; la loro applicazione a una gamma

² A tale riguardo ho completato le ricerche per quanto riguarda l'Europa, che a breve pubblicherò.

³ A. VALLEGA, *La regione, sistema territoriale sostenibile*, Milano, Mursia, 1995.

sempre più ampia di settori produttivi per opera di imprese multinazionali; la localizzazione dei processi produttivi e dei consumi dispersa su scala planetaria; l'internazionalizzazione dei flussi finanziari, soprattutto la concentrazione intorno a tre poli (eurooccidentale, nordamericano e orientale asiatico)⁴.

Si pensi, inoltre, alle sempre nuove tecnologie per il trasporto delle informazioni che contribuiscono a contrarre ulteriormente lo spazio cui bisogna aggiungere l'emergere di potenze regionali, cioè di paesi che hanno sufficienti risorse per imporsi come guida di una determinata area. Su questo territorio l'economia e il commercio sono organizzati in funzione degli interessi prevalenti dello Stato-guida.

Tale processo comporta molti svantaggi tra cui la polarizzazione sociale ed una crescente ineguaglianza, specialmente nelle aree metropolitane, e l'indebolimento del legame fra imprenditori e comunità, fra progresso tecnico e qualità della vita. Tra l'altro Dahrendorf sottolinea lo "strano assortimento di posti di lavoro mal pagati nel terziario" e il numero sempre minore di persone molto ricche⁵, fenomeno che mette in pericolo la società civile nel mondo industrializzato e favorisce una spinta autoritaristica.

In questo quadro si inserisce la crisi dello stato nazionale e la revisione del *welfare* senza dubbio accentua il fenomeno che si concretizza da un lato nella disgregazione di stati federali (ex Urss, Jugoslavia, Cecoslovacchia), nel lento logoramento dei rapporti federali (Canada e Belgio) e dell'altro nella creazione di nuove federazioni (Ucraina in Europa ma è localizzata anche in altri continenti). Infine da alcuni decenni paesi come Francia, Spagna e Italia hanno in diversa misura limato il proprio centralismo.

Non bisogna dimenticare anche che le multinazionali non sono più legate al paese d'origine, sancendo così la formazione di un mercato mondiale globale al cui funzionamento gli Stati-nazione sono di intralcio. Quindi le nuove realtà geo-politiche

⁴ M. FERRERA (a cura di), *Stato sociale e mercato mondiale*, Torino, Ed. Fondazione G. Agnelli, 1993.

⁵ R. DAHRENDORF, *Quadrare il cerchio*, Roma-Bari, Laterza, 1995.

supereranno le frontiere nazionali per affermarsi come entità autonome (in America San Diego/ Tjuana, in Asia Hong Kong/ Cina Meridionale)⁶, ma, secondo altri lo Stato-nazione potrebbe evolvere sotto gli stimoli di strutture sovranazionali quali l'Unione Europea. La discrepanza tra la crescente europeizzazione e internazionalizzazione delle forze economiche e il persistere di realtà politiche nazionali ha molto a che vedere con la natura in prevalenza tecnocratica dell'integrazione europea⁷.

A fronte della crisi dello Stato-Nazione si assiste alla formazione di "tribù globali" che hanno creato reti transnazionali che consentono il trasferimento rapido ed efficace di informazioni, capitali, beni e servizi a costi bassissimi. Le scelte della globalizzazione sono prese dai massimi dirigenti delle multinazionali, che nell'assenza giuridica e morale determinata anche dalla crisi dello Stato sono oggi l'unico potere che agisca sul piano planetario, e passano sovente sulla testa dei singoli Stati.

L'attività politica rimane in larga misura nazionale e si svolge di solito come se le unità nazionali fossero economicamente più indipendenti di quanto in effetti non siano. È pur vero che sia i simboli che il denaro pubblico sono ancora in gran parte nelle mani dei singoli governi e ciò contribuisce a determinare l'orientamento delle aspettative dei cittadini, ma è anche un problema di sfasamento temporale nella percezione del cambiamento da parte delle élites politiche e ancora di più dell'opinione pubblica.

Secondo la Kriegel esistono due tipi di Stati: quelli che derivano dalle monarchie dell'*Ancien Régime* e quelli usciti dall'Impero Germanico e Austriaco. Il modello repubblicano, qual'è rappresentato dalla tradizione francese, incontra tre difficoltà riguardo all'esigenza democratica: la dottrina della sovranità, che - ereditata da Bodin - fonda la politica sulla volontà, personale o generale; la dottrina della cittadinanza, che si poggia sulla competenza e non sulla coscienza, favorendo

⁶ K. OHMAE, *La fine dello Stato-nazione. L'emergere delle economie regionali*, Milano, Boldini & Castoldi, 1995.

⁷ L. TSOUKALIS, *La nuova economia europea*, Bologna, Il Mulino, 1994, p. 318.

l'elitismo e l'esclusione ; l'oblio della natura, da cui derivano i diritti dell'uomo, a favore della convenzione che istituisce il contratto sociale⁸.

I concetti di Stato e nazione sono modelli culturali che si sono sviluppati storicamente, subendo costanti trasformazioni nel corso della storia europea e a ciò si aggiunga la distinzione tra nazione culturale e nazione Stato.

Secondo alcuni si può considerare lo Stato come una rete di comunicazione, poiché in cambio di un contributo sotto forma di imposte, ogni membro della comunità riceve il diritto di interagire con gli altri membri utilizzando l'infrastruttura della rete⁹. I vantaggi per il singolo di appartenere alla struttura che costituisce lo Stato dipenderanno dalle economie di scala nel trattamento dell'informazione, ma oggi si assiste ad una netta inversione nella tendenza all'accentramento di tale trattamento.

La nazione è una "comunità immaginata" tra le numerose comunità di questo tipo¹⁰, ma le società sviluppate partecipano a un scambio *cross-cultural*. Le comunità ecumeniche si stanno espandendo sulla base di tutti i sistemi culturali : religione, arte e scienza per non parlare dell'economia e anche della politica, ma nello stesso tempo tendenze nazionali e nazionalistiche si stanno manifestando in molte parti del mondo con forza accresciuta. Nazione e democrazia rappresentavano due facce della stessa medaglia, lo Stato nazionale si rivelò la cornice più opportuna e l'elemento garante per la democrazia e il parlamentarismo¹¹. Dopo Hiroshima si procedette a una ridefinizione della sovranità statale : la sovranità degli Stati europei era tutt'al più un'emanazione della grande potenza cui essi facevano capo, quindi al tradizionale diritto di autodeterminazione degli Stati nazionali si sovrappose la politica del bipolarismo.

⁸ B. KRIEGEL *La politique de la raison*, Lausanne, Payot, 1995.

⁹ M. SCHWIND, *Allgemeine Staatsgeographie*, Berlin - New York, De Gruyter, 1972.

¹⁰ B. ANDERSON, *Imagined communities. Reflections on the origin and spread of nationalism*, London, 1987.

¹¹ H. SCHULZE, *Aquile e leoni. Stato e nazione in Europa*, Roma-Bari, Laterza, 1995.

I grandi fenomeni transnazionali (esplosione demografica, pressione sull'ambiente e crescente integrazione economica del Nord) stanno mutando la concezione di nazione-stato¹². Il contrasto più evidente appare quello tra nazionalismo politico e cosmopolitismo economico. Ma, nonostante le sfide planetarie spingano l'umanità alla ricerca di nuove strutture politiche, sovranazionali e subnazionali, dovranno essere ancora i governi delle singole nazioni a preparare i rispettivi popoli al XXI secolo.

L'osservazione empirica dimostra che lo spazio rimane uno degli aspetti fondamentali della realtà sociale in quanto mezzo e fine di gran parte delle azioni umane essendo la società anche un sistema di luoghi¹³. L'idea di società si è esaurita, almeno quella di un sistema integrato, di ordine istituito, le cui leggi, norme e valori sono interiorizzate dagli individui: una concezione coerente ed unificante del mondo sociale, congruente con lo sviluppo delle società nazionali ed industriali¹⁴. Il fallimento della tesi dell'omogeneizzazione culturale diventa evidente: Shils, sulle tracce di Weber, individua la centralità del sistema culturale per il processo di simbolizzazione del territorio inteso in senso fisico e il centro della società unitamente al sistema istituzionale¹⁵.

A cominciare dal bisogno di spazi economici più ampi e dai problemi della difesa, della lotta contro il crimine e dell'organizzazione di reti di comunicazione fino ad arrivare alle questioni ambientali, le istituzioni statali appaiono ormai troppo limitate. Lo Stato nazionale, che nel secolo scorso si era dimostrato indispensabile sia come contenitore della nascente società industriale che come meccanismo atto a regolare i conflitti che in essa si sviluppavano, e che rappresentava oltretutto l'unica cornice possibile per le istituzioni e costituzioni democratiche, oggi non è più in grado di soddisfare, da solo, le esigenze dell'umanità.

¹² P. KENNEDY, *The rise and the fall of great Powers*, 1994.

¹³ J. AGNEW (a cura di), *Place and politics*, Boston, Allen and Unwin, 1987.

¹⁴ T. DUBET, *Sociologie de l'expérience*, Parigi, Seuil, 1994.

¹⁵ E. SHILS, *Center and periphery*, Univ. Of Chicago Press, Chicago, 1970; (a cura di) J. GOTTMAN, *Centre and pepriphery*, Sage Beverly Hills, 1980.

L'erosione delle funzioni dello Stato, che le circostanze danno l'impressione di poter ormai ridurre a beneficio dei privati e del locale, porta a ritenere che un nuovo equilibrio possa essere ristabilito al superiore livello della collaborazione interstatale. L'esecutivo moderno è affetto da un'ambivalenza costitutiva, poiché è per principio subordinato al popolo o ai suoi rappresentanti di cui è il semplice esecutore, mentre di fatto il più delle volte ne è diventato il signore. È imprescindibile quindi la forza dell'esecutivo, ma è essenziale per questa necessità mascherarsi¹⁶.

Il localismo riemerge perché nella società postmoderna è venuta meno la soggettività individuale, nonché i sistemi di significato complessivi: il soggetto umano è quasi scomparso e con esso si è eclissato il sociale. Vi è anche la riscoperta che le economie nazionali non sono che reti di economie locali e da ciò trae origine anche la nozione di "sviluppo locale" in antitesi ai grandi fenomeni di sviluppo centralizzato¹⁷ e di distretto.

Lo Stato nazionale ha perduto parte della sua importanza, ma non è ancora superfluo, perché finora nulla ha potuto sostituire molte delle sue strutture politiche e giuridiche, dall'ordinamento costituzionale e legislativo fino all'organizzazione amministrativa¹⁸.

Appare, comunque, ormai chiaro che Mitrany aveva ragione circa l'inadeguatezza di ogni quadro regionale predeterminato per contenere e gestire l'interdipendenza. Problemi dell'energia, l'inflazione, l'ordine monetario ed il protezionismo sembrano richiedere risposte provenienti non solo da istanze superiori allo stato-nazione", ma anche oltre l'Europa¹⁹.

Malgrado gli sforzi per mantenere il controllo geografico a livello nazionale, l'integrazione dell'economia mondiale e le

¹⁶ H. C. MANSFIELD Jr, *Le prince apprivoisé*, Parigi, Fayard, 1994.

¹⁷ L. TOMASI, *L'appartenenza territoriale tra ecologia e cultura*, in "Le diversità regionali in Europa. Il ruolo delle loro culture nella costruzione dell'Unione Europea", Trento, 1993.

¹⁸ H. SCHULZE, *Aquile e leoni*. Stato e nazione in Europa, Roma-Bari, Laterza, 1995.

¹⁹ E. B. HAAS, *Turbulent field and the theory of regional integration*, in *International Organization*, 30, 1976, pp.173-212.

tendenze sociali portano verso lo sfruttamento delle frontiere nazionali e verso la revisione del ruolo dello Stato. Secondo Castells, un campo complesso e variegato di spazi altamente segmentati e iperspecializzati sembra emergere dalla trasformazione del modello produttivo. Mentre i centri decisionali, finanziari e di informazione tendono a concentrarsi, c'è anche una propensione alla dispersione delle unità di produzione e dei complessi di ricerca e sviluppo in spazi suburbani e regioni intermedie, soprattutto in aree prima non industrializzate.

La tutela degli interessi nazionali torna a imporsi sulle solidarietà obbligate dal bipolarismo, più prepotentemente nei Paesi affrancatisi dal dominio sovietico, ma al contempo il dovere di intervento umanitario si è affermato e sta prevalendo sull'integrità territoriale. Un nuovo diritto delle genti va così imponendosi in modo pragmatico nell'incontrollabile interazione di fattori transnazionali.

Secondo alcuni è sbagliato dare per scontato che i concetti di Stato-nazione e di integrazione europea siano in antitesi, mentre si tratta di concetti complementari. Il processo di integrazione europea si è avviato soltanto perché considerato in grado di superare la crisi profonda nella quale si trovava lo Stato-nazione dopo la Seconda guerra mondiale. I governi accettarono solo strumentalmente di rinunciare a parte della sovranità per mantenere la loro legittimazione, e per conquistare, attraverso il benessere economico, il consenso popolare in pericolo²⁰. Milward, in particolare, sostiene che "sostituire al concetto Stato-nazione quello di comunità sarebbe distruggere quest'ultimo, ma limitare il processo di integrazione sarebbe indebolire lo Stato-nazione". Secondo alcuni sociologi il problema dell'identità nelle società moderne va oltre il destino individuale per coinvolgere necessariamente il fondamento etico dell'obbligazione sociale. Le società contemporanee trovano il loro fondamento giustificativo non solo nel giudizio dell'individuo stabilmente appartenente a una determinata classe sociale, bensì dell'individuo mobile

²⁰ A. S. MILLWARD, *The European rescue of the Nation-State*, Londra, Routledge, 1993.

e aperto, caratterizzato da "lealtà sovrapposte" e da mète di vita differenziate, che giustifica e definisce la sua identità in termini di spontaneità e creatività personale²¹.

È necessario osservare che l'individuo nella società contemporanea deve in continuazione ridefinirsi a seconda del mutare delle condizioni strutturali della società complessa, determinata da una tecnologia produttiva in rapida evoluzione. L'identità in queste condizioni non è più un dato fisso, bensì un processo problematico che va di continuo rianalizzato e ricompreso nel quadro di una società in movimento. Ciò diviene essenziale non solo al livello individuale, ma anche a quello della società globale, tenuto conto dei flussi migratori. L'identità mette dunque in crisi gli etnocentrismi esclusivi e richiede la capacità di appartenere flessibilmente e partecipare all'esperienza umana nel suo significato più ampio.

Sarebbe importante lottare contro la disintegrazione sociale e risaldare anche la coscienza di cittadinanza più della definizione "culturale" dei gruppi sociali. Si stanno comunque manifestando nuove forme di spiritualità, di solidarietà e di collaborazione sociale, politica ed economica, che avranno un ruolo rilevante nel determinare la prosperità della società dell'avvenire²².

Le società post-industriali, che mettono in rilievo la qualità della vita piuttosto che gli interessi economici, creano quindi le condizioni per lo sviluppo di differenti tipi di politica nazionalistica ed etnica, amplificata dalle interrelazioni tra la domanda di soddisfazione di nuovi valori, dall'azione dei partiti che finalizzano le loro argomentazioni ai risultati elettorali.

3. - Le Euroregioni

In Europa il delinarsi di assetti territoriali a cavallo di frontiere nazionali si avvia circa 40 anni fa soprattutto tra Francia,

²¹ F. FERRAROTTI, *Homo sapiens*, Napoli, Liguori, 1995.

²² J. KOTKIN, *Tribes - How race, religion and identity determine success in the new global economy*, New York, Random House, 1992.

Svizzera e Germania, da un lato intorno al lago di Ginevra e dall'altro lungo l'asse renano Basilea- Strasburgo dando luogo a strutture amministrative molto efficienti che assommano poteri piuttosto importanti. Si pensi che le imposte dovute dai lavoratori francesi attivi in Svizzera sono devolute direttamente ai comuni d'origine di questi ultimi senza alcun intervento dello Stato francese.

Il fenomeno ha, poi, interessato il confine franco- spagnolo dove può intervenire indubbiamente a favore la comunità di

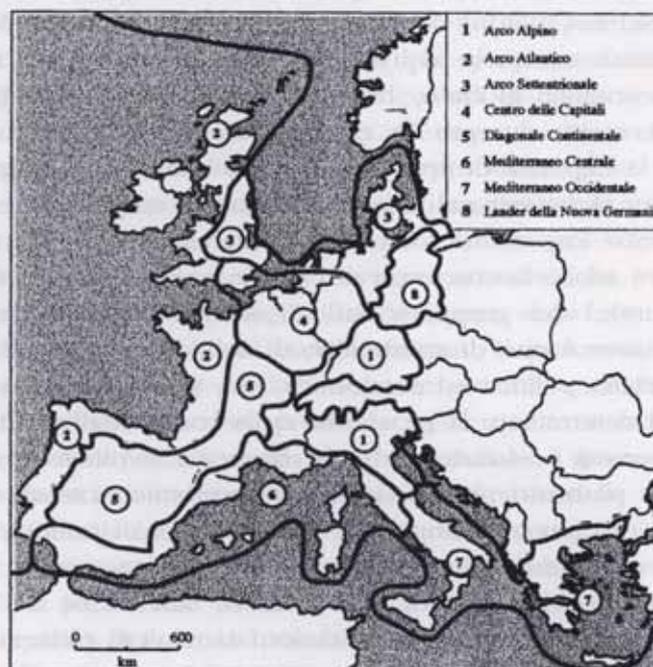


Fig. 1 -Le macro-regioni definite nella relazione "Europa 2000" della Commissione Europea.

cultura, a nord basca e a sud catalana. Si aggiunga che accanto a forti movimenti di lavoratori agricoli in determinati periodi dell'anno si verifica la formazione di uno spazio turistico tanto dalla costa catalana a quella del Linguadoc- Roussillon quanto sul litorale settentrionale. Molto vasto è il fenomeno lungo la frontiera tedesca con Paesi Bassi e Belgio, ma oggi il tentativo della Germania di favorire l'emergere di queste euroregioni nell'Europa orientale è visto dalle popolazioni slave come la

possibilità per i Tedeschi di recuperare i territori perduti nel corso dell'ultimo conflitto mondiale.

Resta, tuttavia, il fatto che a livello di istituzioni europee si manifestano concetti piuttosto stravaganti in merito ad una partizione regionale del territorio come si può osservare dalla fig.1 che si riferisce ad una proposta della Commissione Europea. Ad esempio si può molto discutere in merito alla macro - regione 1 (Arco alpino) che comprende tanto le aree tedesche centrale, poste a nord dell'arco alpino, quanto la pianura padana e porzioni dell'appennino tosco-emiliano o in merito alla macro - regione n° 7 (Mediterraneo Occidentale) che comprende Sicilia e Mezzogiorno, ma non la Sardegna, e la Grecia.

4. - La regione delle Alpi del Mare

Per quanto riguarda l'Italia da tempo esistono progetti o realtà che si collegano al fenomeno ricordato lungo tutto l'arco alpino, mentre oggi l'Unione Europea si preoccupa di incentivare anche regioni i cui territori sono tra di loro separati da tratti di mare. Nell'ambito di questo articolo ho scelto di occuparmi di un territorio nel nord ovest italiano, dove vecchi progetti sono stati attualmente superati dalla realtà quotidiana e cioè una nuova organizzazione tra Liguria occidentale, basso Piemonte e parte della Regione di Provenza- Alpi Marittime (PACA). Si ricordi che nel Ponente ligure solo nel 1927 il regime fascista aveva creato la provincia di Savona sottraendo ad Imperia l'Albenganese ed alcuni comuni rivieraschi a Genova. Nel 1943 N. Lamboglia e N. Calvini, tra gli altri, avevano messo in evidenza una certa unità storica tra Cuneo e Ventimiglia e si era avviato il dibattito per una ristrutturazione della partizione amministrativa lungo il confine italo- francese²³.

La fine della guerra e le iniziali, pesanti richieste di revisione confinaria avanzate dal generale De Gaulle non posero gran-

²³ N. LAMBOGLIA, *Le unità storico-amministrative della Liguria occidentale*, Collana Nizzarda, Bordighera 1943 e N. CALVINI, *Relazioni medievali tra Genova e la Liguria occidentale (secoli X- XIII)*, Bordighera 1950.

de ostacolo all'idea di una nuova provincia alpina che avrebbe dovuto comprendere anche Nizza²⁴. Si può considerare strumento base del progetto la mozione della Camera di Commercio di Oneglia che era stata ripresa da V. Agnesi, secondo cui la provincia doveva estendersi anche a Torino, mentre la Camera di Commercio e la Deput. Provinciale di Savona, insieme ad alcuni comuni imperiesi, si dichiararono a favore di Genova²⁵.

All'inizio del 1946 si approntò un progetto di zona franca intemelia che avrebbe compreso Ventimiglia e Mentone, ma suscitò molte apprensioni nella stampa ponentina e genovese che nello stesso periodo stava affrontando i propositi secessionistici dello Spezzino. In sostanza, però, vi era stato un certo riconoscimento anche da parte della Commissione della Costituente che, sotto il titolo "I movimenti autonomisti delle regioni di confine", indicava: "Questi territori sono costituiti.....e dalla cosiddetta Zona Intemelia, rappresentata dalla zona compresa tra i comuni di Briga e Tenda". L'esigenza del particolarismo, d'altronde, era sentita anche su un piano europeo ed è tra l'altro da ricordare l'adesione a una Federazione delle Genti Alpine, che avrebbe coordinato i gruppi autonomisti delle zone di confine²⁶.

Forse sull'onda della formazione del MEC, l'idea fu abbandonata, per lungo tempo non se ne fece più cenno e solo sul finire degli anni '70 la Regione promosse un importante progetto che coinvolgeva l'intero nord- ovest italiano con una visione ben più vasta del progetto integrato dei porti liguri: Siliport. Si trattava del primo schema di macro programmazione, che offriva a tutto il paese la possibilità di inserirsi nei principali flussi continentali. Piemonte, Liguria e Lombardia dovevano sviluppare le reti dei trasporti secondo una logica comune, superiore a quella dei propri interessi particolaristici. Tra l'altro

²⁴ Non si dimentichi che esistono documenti che provano come inizialmente il generale avesse chiesto di portare il confine alla porte di Genova.

²⁵ T. O DE NEGRI, *La Liguria e il problema regionale*, in Boll. Ligustico, 1949, p.121.

²⁶ A. GASSER, *L'autonomie comunale et la reconstruction de l'Europe*, Neuchâtel, 1946.

questa è la prima opera che esprime in forma completa l'idea della nuova regione economica.

Per vicende di carattere politico il progetto non ebbe seguito e nello stesso periodo, mentre si completava la deindustrializzazione di tutto il Ponente ligure, Genova inclusa, si avviava una accentuata ristrutturazione dell'assetto regionale in Francia dove, dopo la decadenza di Marsiglia, si accentuava quella di Nizza, che aveva tentato di affrancarsi dalla dipendenza della prima.

Solo negli anni '80 l'idea di una regione transfrontaliera fu ripresa a Savona, mentre Imperia e Cuneo, prima isolatamente e poi insieme, tentavano un dialogo con Nizza. All'inizio dell'82 fu firmato un accordo a Marsiglia per la formazione

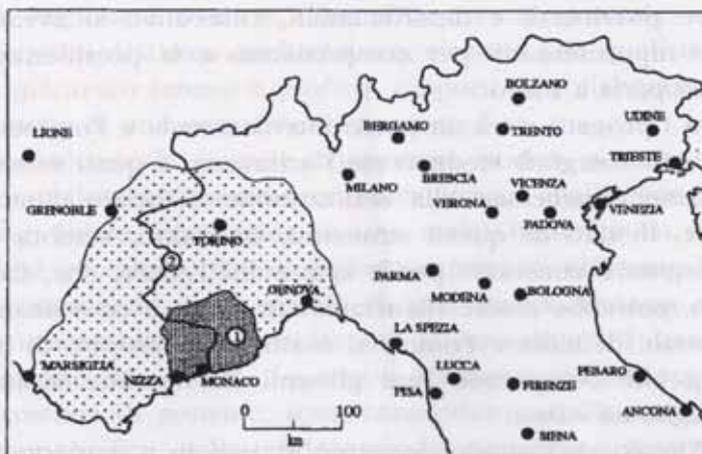


Fig. 2 - I limiti della regione franco-italiana: 1 Alpazur; 2 Macroregione.

della Comunità delle Alpi occidentali (COTRAO) che comprende Piemonte, Liguria, Val d'Aosta, le regioni Rhône-Alpes e Provence-Côte d'Azur, i cantoni di Ginevra, Vaud e Vallese ad essa è affiancata una Commissione Mista che si è avvalsa di un Comitato Tecnico Permanente, al quale fanno capo i Gruppi di Lavoro Territoriali (a) Valle d'Aosta - Alta e Bassa Savoia; b) Torino - Bassa Savoia e Hautes Alpes; c) Cuneo-Imperia-Alpes Maritimes). La superficie è di circa 118.000 kmq; la popolazione, di oltre 16 milioni di abitanti. Si pensava in futuro di aggrandire anche il Principato di Monaco.

Nel 1986 fu formata una consulta transfrontaliera tra la provincia di Imperia, Cuneo e il dipartimento di Nizza, che raggruppa i tre comprensori in un organismo giuridicamente riconosciuto, nel contesto della Convenzione Quadro di Madrid (1980) sulla cooperazione transfrontaliera, documento usato come base giuridica di intervento.

Con gli accordi di Madrid, infatti, le zone di frontiera possono allacciare rapporti diretti senza aver bisogno della continua intermediazione dei governi centrali. Tuttavia, prima che lo strumento di collaborazione diventi operativo occorre l'avallo del Ministero degli Esteri, mentre Nizza non ha bisogno di passare attraverso Marsiglia o Parigi, avendo maggiore autonomia. Il parlamento delle Alpi Marittime sarà costituito dalle assemblee provinciali e dipartimentali, l'esecutivo si avvarrà di quattro rappresentanti per comprensorio e la presidenza sarà stata ricoperta a turno.

Tra i progetti c'era un parco internazionale e l'ingresso nei PIM (Piani Integrati Mediterranei) attraverso i quali ottenere i finanziamenti necessari alla realizzazione di opere d'interesse comune. Il varo di questi strumenti, tra l'altro, sembra poter far risorgere il consorzio per le acque del Tanaro, che, da anni inattivo, potrebbe essere rilanciato. Attraverso il coordinamento ministeriale di Italia e Francia si è attivato il gruppo di lavoro Interreg che comprende tutti gli enti del confine alpino da Ventimiglia ad Aosta.

All'inizio dell'attuale decennio si riprese a parlare di Al-pazur, cioè di una regione franco-italiana, ma non è molto chiaro quale sia l'effettivo intento del dibattito. Infatti, a livello politico il progetto è stato portato avanti da alcuni esponenti politici del Ponente soprattutto in relazione alla formazione della cosiddetta "provincia lunga", poiché si riteneva fondamentale che in via preliminare tornasse ad Imperia il territorio che nel 1927 era stato dato alla provincia di Savona²⁷.

²⁷ Nei casi più estremi, sulla scorta di ipotetici territori delle tribù liguri, si è arrivati a proporre di portare il confine della provincia di Imperia a Spotorno.

Nel 1994 era stato costituito tra le Camere di commercio di Cuneo, Imperia e Nizza il Consorzio delle Alpi del Mare per promuovere sinergicamente gli interscambi tra le regioni interessate e alla fine del 1995 era stato redatto uno studio per le ricadute economiche di un collegamento veloce tra le regioni frontaliere (Mercantour). Infine, il sen. Guglieri aveva presentato nel luglio '95 un progetto di legge per una Regione delle Alpi Azzurre, che riprende la richiesta dell'estensione della provincia di Imperia a Ceriale, include le province di Imperia, Savona e Cuneo e prevede la revisione dell'art. 132 della Costituzione.

Prendendo atto di queste iniziative la giunta regionale ligure ha indicato nel proprio programma: "...vanno richiamate le prospettive di collaborazione internazionale, in particolare, con la Regione Provence- Côte d'Azur e, in generale, con le altre Regioni dell'arco mediterraneo, rispetto alle quali la Liguria ha già avuto intensi e proficui rapporti di collaborazione in vista anche di una crescente integrazione".

Considerate le vicende di carattere storico, si tratta ora di vedere quale realtà socio-economica trova l'analisi geografica. Nel caso ligure, l'immagine di una realtà frammentata sembra prevalere su quella di una regione capace di utilizzare le sue varie componenti come tasselli di una nuova strategia di sviluppo suscettibile di generare tra le singole parti una forte integrazione dinamica²⁸. Le aree a economia diffusa, tra cui la zona costiera di ponente, sono caratterizzate dalla maggior tenuta demografica, dalla tendenziale integrazione a sistema delle loro caratteristiche produttive più rilevanti. È quanto si verifica nel Ponente ligure per quel che concerne il comparto agroalimentare e turistico²⁹.

Nel periodo 1981-91 la Liguria ha perso 32.248 addetti, registrando per la prima volta un calo anche nel commercio, mentre la pubblica amministrazione ha nella regione un peso nettamente spropositato rispetto alla popolazione. Secondo un rapporto Federindustria-Ilres già a metà degli anni Ottanta l'in-

²⁸ M. PALUMBO, *Le regioni dall'Unità ad oggi*, Torino, Ed. Einaudi, 1994.

²⁹ M. PALUMBO, *Op. cit.*

dice di industrializzazione vede la Liguria precedere solo Sardegna, Lazio, Sicilia e Calabria. Si tenga presente che il fenomeno segue ad un decremento della popolazione attiva tra il 1981 e il 1991³⁰.

Il processo di modificazione delle strutture economiche è continuato deciso fino ad oggi interessando sempre più anche il terziario, essendosi fortemente ridotto il peso ad es. del settore assicurativo. Si sono verificati, infatti, molti spostamenti di sedi direzionali verso Milano e Torino e la tendenza non sembra arrestarsi.

Vista dall'interno, la rottura delle vecchie convenienze localizzative ha teso a frammentare l'economia regionale tanto che si è creata una struttura compartimentata. I rapporti di carattere economico negli ultimi decenni hanno accentuato processi centrifughi, spesso alternativi rispetto ad una maggiore integrazione e lo squilibrio che ne è derivato è stato rafforzato anche dallo sviluppo industriale diseguale e dal sistema infrastrutturale regionale. La situazione, infine, si aggrava ulteriormente considerando che le aree turistiche, localizzate in sostanza solo lungo la costa, tendono ad assumere sempre più una connotazione di sviluppo autonomo.

Mentre le vicende politiche dal lato francese e da quello italiano, a livello nazionale e locale, hanno avuto il loro corso, l'evoluzione dell'economia ha compiuto un lungo cammino verso rapporti sempre più stretti alla ricerca di tutte le sinergie possibili. Con la fine degli anni '80 si assiste ad un duplice fenomeno.

Da un lato vi è una crescente tendenza all'acquisto di seconde case da parte di Italiani nella Costa Azzurra e dall'altro la saturazione di nuovi siti in Francia in posizioni attraenti. Dall'altro vi è uno spostamento di Francesi che comprano la loro prima casa in Liguria (area Ventimiglia- Bordighera), ma è bene ricordare che nel Cuneese, e in particolare nell'area di Limone e Vernante, gli acquisti di seconde case risalgono agli anni Sessanta.

³⁰ D. GAVINELLI E V. ZUNINO, *Analisi della distribuzione e delle variazioni della popolazione attiva ligure nei diversi settori economici*, in a cura di D. RUOCCO, *La popolazione della Liguria dal 1971 al 1991*, Genova, 1997.

Non bisogna dimenticare che pur tra limiti molteplici era stata nuovamente aperta al traffico la ferrovia Cuneo- Ventimiglia, che ebbe molto presto un ruolo al servizio di quest'area tanto per i Francesi che per gli Italiani³¹.

Inoltre, già nel secolo scorso e fino agli anni Venti le donne delle valli monregalesi scendevano in gennaio in Liguria per la raccolta delle olive cui si aggiungevano altre provenienti dal Savonese (sciascelline, di Sassello). Altresì esiste una lunga tradizione nella migrazione dalla Liguria di ponente verso il porto di Marsiglia da parte degli uomini per impiegarci come scaricatori quando l'agricoltura ligure non dava abbastanza di che vivere. Nel dopoguerra, d'altronde, il fenomeno del frontalierato era ripreso piuttosto vivace e tale si è mantenuto fino ad oggi ed origina in particolare da comuni della provincia di Imperia. Molte le migrazioni di Francesi nell'area di Ventimiglia nel XVIII sec. e in particolare durante la Rivoluzione.

L'industria del Ponente Ligure, e in parte anche del basso Piemonte, è stata interessata sempre più dal passaggio di proprietà da parte di imprenditori stranieri. Nei decenni scorsi vari grandi gruppi francesi, tra cui la Bsn, hanno acquisito il controllo di alcune vecchie società operanti in provincia di Imperia nell'alimentare come Agnesi e Isnardi e vi sono partecipazioni in altre aziende.

Oltre all'alimentare l'economia francese si è interessata al settore vetrario che tanto in provincia di Savona quanto in quella di Cuneo ha antiche tradizioni artigianali, come testimoniano gli acquisti di aziende che si stanno succedendo ormai da molti anni. L'ultimo in ordine di tempo è stato quello della vetreria Valbormida di Carcare tramite la Vetr. I. di Dego di cui è diventato un reparto produttivo, che in tal modo potrà operare con migliori condizioni di flessibilità. Ciò consente di consolidare la posizione di mercato senza creare pericolose situazioni di sovracapacità produttiva.

³¹ G. LUCARNO, *Sulla gestione delle linee ferroviarie di confine. La ferrovia Limone- Ventimiglia. Aspetti politici ed economici*, in "Studi e Ricerche di Geografia", 2, 1992.

In parte riesce ad essere attiva la realtà delle piccole aziende, che non occupano aree che possano attrarre l'interesse della speculazione edilizia, che ancora oggi è molto viva, nonostante le leggi nazionali e regionali che in teoria dovrebbero salvaguardare il territorio. Al fine di dare un supporto a questo settore, che non trova gli strumenti finanziari necessari presso le banche nazionali una finanziaria regionale di Marsiglia e una ligure hanno messo a punto una rete transfrontaliera fra le piccole aziende del dipartimento delle Alpi marittime e quelle del Ponente ligure verso la fine del 1995. In particolare sono stati individuati due settori, quello elettronico e quello alimentare che presentano segnali di particolare vivacità e interessanti prospettive di collaborazione fra le piccole imprese che agiscono nella zona transfrontaliera italo-francese³².

Dal 1992/93 sono in una crisi assai pesante il turismo e il settore edile, che in anni non lontani hanno funzionato come serbatoi occupazionali, mentre a bloccare i programmi d'espansione industriale c'è la difficoltà delle aziende ad allargare la loro attività su nuove aree³³. Molti grandi alberghi sono stati chiusi ed altri trasformati in residences, fatto quest'ultimo che ha portato all'eliminazione di posti di lavoro e al drastico abbassamento della qualità complessiva dell'offerta turistica³⁴. Per quanto riguarda l'edilizia si è passati da 10.000 addetti negli anni '70 a 3.000 unità nel 1993.

Non si può trascurare l'importanza dell'artigianato, anche se il settore attraversa una grave crisi, come indica la scomparsa del settore cartario, le difficoltà della ceramica e della terracotta, il forte ridimensionamento della lavorazione del legno,

³² Ancora nel '90 la CEE non aveva inserito Imperia tra le province di frontiera per le quali sono previsti 800 milioni di ECU di cui fruiva Cuneo tra le altre in Italia, tra cui Sassari.

³³ Così ad es. è fermo il piano presentato dalla Agnesi per utilizzare un'area di 7.000 mq, attualmente dismessa, confinante con lo stabilimento. Si tratta di un piano che mira a risolvere il problema dello stoccaggio della merce.

³⁴ G. M. UGOLINI, *Turismo, valori ambientali e organizzazione del territorio: il caso della Liguria*, Studi dell'Ist. Di Geogr. Econ e dei trasporti, Genova, 1996.

la pressoché totale scomparsa della cantieristica minore da diporto. In ogni modo si ebbe alla fine del 1991 un patto tra confederazioni artigianali di tutte le province liguri per dar vita ad un'agenzia dell'artigianato ligure a Nizza, che curasse in particolare l'esportazione in quel grosso bacino. Aperta a pubblici e a privati, questa struttura rappresenterebbe un supporto tecnico e legale e nello stesso tempo un ufficio di rappresentanza in grado di operare senza intermediari esterni.

Anche le banche stanno mettendo in atto una strategia comune alla zona. Nel 1990 la Cassa di Risparmio di Savona ha aperto filiali a S. Remo e ad Arma di Taggia, mentre la privata Azzoaglio di Ceva apriva a Pieve di Teco e sono stati autorizzati sportelli del Crédit Agricole ad Albenga e a Savona³⁵. Inoltre, la gamma di servizi comuni si va sempre più espandendo. Ad esempio fino ad alcuni anni fa i medici e paramedici francesi erano soprattutto concentrati in una breve fascia compresa tra Ventimiglia e San Remo, mentre oggi il fenomeno si è intensificato e si è diffuso a tutta la provincia di Savona. Infine, è prassi consolidata per molti cittadini italiani rivolgersi ai presidi sanitari specializzati di Lione, Marsiglia, Nizza e Montpellier.

Oggi si cercano di perseguire obiettivi più limitati quali il Transbic Liguria, che fu messo a punto nel 1992, il primo bic (*business innovation center*) transfrontaliero articolato in due *workshop*, uno in Italia (Ventimiglia) e l'altro in Francia (a Mentone). Sul versante italiano è prevista la concentrazione di una decina di imprese manifatturiere e di servizi finalizzati, in gran parte, alla floricoltura (laboratori di analisi e certificazione) per far fronte all'agguerrito know how sviluppato negli ultimi anni nei Paesi Bassi.

A Mentone, invece, è progettata la creazione di un *workshop* (anche qui una decina di imprese) incentrato sui servizi di biotecnologia alimentare, ricerca e telematica, la cui ricaduta occupazionale inizialmente dovrebbe aggirarsi sulle 150

³⁵ G. GIORDANO, *Problemi geografici nella riallocazione delle attività antropiche nel territorio ligure*, in *Soggetti economici, soggetti politici, gerarchie territoriali*, Bologna, Pàtron, 1988.

unità ed il decollo era previsto per l'inizio del '93. Nei primi mesi del 1997 il Bic Liguria ha stipulato un accordo di cooperazione con il centro di Sophia Antipolis Côte d'Azur in cui le due parti includono tra l'altro lo scambio di programmi di sviluppo e informazioni commerciali e l'impulso a iniziative di partenariato fra aziende operanti nelle due zone di attività.

Problema essenziale è certamente quello dei trasporti, che rende assai problematico lo spostamento di merci e di persone lungo la costa tanto per ferrovia che per strada quanto verso l'interno ed è indubbio che una migliore rete di trasporti favorirebbe una maggiore integrazione. Tale situazione, che sembra addirittura aggravarsi esaminando i grandi progetti nazionali, è appesantita dalla mancanza di un raccordo tra gli enti territoriali interessati. Solo da parte francese nel corso dell'ultimo decennio si è manifestata una certa preoccupazione a concertare la gestione del territorio su una scala più ampia. Recentemente, infatti, la Camera di Commercio di Nizza ha acquisito il 10 p.c. della società che gestisce l'aeroporto di Villanova d'Albenga e nel corso del 1994 si è giunti ad un accordo per la comune gestione degli scali di Nizza, Villanova e Genova.

A Ventimiglia nel 1986 era stato aperto l'Autoporto Riviera dei Fiori su 8 ha, che ha raggiunto nel 1991 il maggior traffico, e le ferrovie avevano costruito lo scalo del Roya su 30 ha. Vi è stata una lunga e sterile discussione tra le Camere di Commercio liguri-piemontesi e Nizza circa la trasformazione di tale scalo in interporto logistico, è fallita l'ipotesi di coordinamento con l'area merci delle Fs ed è stata chiusa gran parte degli uffici di almeno 40 case di spedizione. Il parco delle ferrovie è sottoutilizzato per il mancato raddoppio della Genova-Ventimiglia e la ritardata elettrificazione della linea con Cuneo.

In secondo luogo è interessante ricordare che nell'estate '97 la SNCF ha proposto alle Fs un collegamento tra Frejus e la Riviera dei Fiori con l'obiettivo di consolidare i collegamenti passeggeri legati al turismo, ma anche all'intenso traffico dei lavoratori frontalieri. Il "Treno azzurro", inizialmente solo estivo, dovrebbe avere come capolinea Albenga e le corse dovrebbero essere cadenzate nell'arco di un'ora al massimo. Un

vertice misto nel 1997 ha permesso di individuare alcuni punti fissi della strategia a più breve scadenza: l'adeguamento della Statale 20 e dell'Aurelia nelle interconnessioni verso la Francia e il trasferimento delle platee di lavaggio dei vagoni dal parco ferroviario del Nervia a quello del Roya.

Un progetto, quest'ultimo, che interessa moltissimo i Francesi, i quali a Nizza dispongono di spazi assai ristretti. Infine, per la viabilità di frontiera è allo studio un by-pass che, sempre a Ventimiglia, colleghi l'Aurelia allo snodo autostradale per rendere più scorrevole la circolazione e per impedire il dirottamento in città del traffico turistico proveniente dalla Francia. Per quanto riguarda il colle di Tenda i tecnici dell'Anas ritengono che si possa migliorare l'attuale struttura senza affrontare grossi costi e la costruzione di un nuovo tunnel è dilazionata nel futuro.

A differenza di quanto accade in altre regioni transfrontaliere (o euroregioni) i problemi tributari, relativi alla tassazione dei guadagni dei lavoratori italiani frontalieri in Francia sono rimasti a lungo oggetto di contenzioso. Solo nel marzo 1996 la Commissione tributaria di primo grado di Sanremo ha confermato il regime di esonero da imposizione Irpef anche ai contribuenti residenti in Italia che svolgano attività di lavoro dipendente nella zona di frontiera francese nonostante la convenzione Italia-Francia dell'ottobre 1989, ratificata con legge del gennaio 1992. Infatti, in questo caso il lavoro possiede i requisiti della continuità e della esclusività.

Tuttavia, oggi la collaborazione più stretta forse è in atto con la provincia di Cuneo che, in particolare, non si mostrò interessata ad un nuovo discorso territoriale, poiché fino agli anni 80 fruiva della congiuntura favorevole dell'industria automobilistica³⁶. Esistevano solo richieste per rompere l'isolamento nei trasporti, da attuarsi in sostanza nei tempi e nei modi imposti dagli interessi torinesi e in quel periodo, tra l'altro, il governo italiano espresse un tentativo di programmazione territoriale con le proiezioni territoriali del Progetto '80.

³⁶ A. VALLEGA, *Il Cuneese: un territorio di nuova industrializzazione*, Genova, Bozzi, 1972.

L'economia del Cuneese ormai sembra dedicarsi a leadership in settori di mercato ad alta tecnologia tanto nel Fossanese che nel Monregalese, dove è stata collocata anche una sede universitaria distaccata di Torino ed altre se ne dovrebbero aprire. Tuttavia, come esiste il tentativo di una provincia lunga da parte di Imperia così nel 1994 si è a lungo parlato di un distacco di Alba-Bra dalla provincia di Cuneo, ma già dall'88 l'Unione Industriali si è dichiarata a favore dell'integrazione con la provincia francese delle Alpi Marittime. Bisogna mettere in risalto che per il comprensorio Alba-Bra mancano elementi per definire l'area come omogenea e va inteso quindi come spazio-programma, che risente in particolare l'influenza di Torino³⁷.

Mentre in provincia di Savona la disoccupazione supera il 20%, nella zona di Alba-Bra, dove tra l'altro è attivo un settore alimentare articolato su imprese medio-piccole, si scende al 5%. Qui si producono anche macchine e impianti speciali per l'automazione dei processi di lavorazione e di confezionamento, non solo per il settore alimentare, ma anche per quello farmaceutico e della cosmetica³⁸. Cuneo nel 1996 era una delle province piemontesi a più alta crescita economica, dopo essersi affrancata dalla tradizionale preminenza dell'agricoltura e aver aperto con decisione all'industria e al terziario avanzato. Si verifica una crescente difficoltà a trovare manodopera specializzata tanto che il tasso complessivo di disoccupazione è del 6%, con notevoli differenze tra le varie circoscrizioni: Alba 4,7%, Fossano 8%. Tra i diversi settori è l'alimentare - con una consistente quota di produzione assicurata dalla Ferrero - a mantenere la preminenza assoluta. Nel dolciario, oltre al gruppo citato che è uno dei maggiori a scala mondiale (14.500 addetti), sono presenti anche altre realtà, che sono decisamente proiettate verso l'esterno (Carrù, Fossano) e secondo una ricerca dell'Università Cattolica di Milano e della Montedison la provincia è al primo posto in Italia per le esportazioni. Seguo-

³⁷ F. GREGOLI, *Il comprensorio è un'area omogenea? L'esempio piemontese di Alba-Bra*, in Boll. Soc. Geogr. It., 1-6, 1978.

³⁸ Tra l'altro una di queste società ha rilevato nel 1993 un'azienda meccanica nel Savonese.

no pressoché appaiati il tessile-abbigliamento e il metalmeccanico: in riferimento al primo grande risalto ha il gruppo Miroglio, che in passato aveva investito molto all'estero (Europa orientale in particolare).

Per quanto riguarda la carenza di manodopera si tenga presente che ormai vi è un ricorso crescente ai lavoratori extracomunitari e che sovente le imprese, senza esito, cercano sul mercato del lavoro del Ponente ligure. L'industria cuneese trova addirittura sbocchi verso la Savoia, regione in cui la localizzazione è favorita al massimo, rispetto alla forte burocratizzazione delle regioni italiane.

Un po' per tradizione e un po' per il cambio favorevole i Francesi frequentano sempre più numerosi il mercato settimanale di Cuneo e le stazioni turistiche tanto d'inverno che d'estate. Anche in questa provincia medici e paramedici francesi aprono sempre più di frequente studi ed è in costruzione a Santena un grande ospedale per iniziativa di privati francesi.

Sia per la saturazione del mercato immobiliare francese sia per la disponibilità sul versante italiano, si assiste da alcuni anni ad una marcata crescita di acquisti di abitazioni rurali e talvolta di interi nuclei in tutta la provincia di Cuneo. Di certo bisognerebbe valutare se non si tratta di persone che hanno antenati italiani o di emigranti che, acquisita la cittadinanza francese e terminata la vita lavorativa, tornano ai luoghi d'origine.

Grande valenza ha poi il turismo, tanto in montagna che in collina, i cui centri hanno tratto negli ultimi anni grande profitto della debolezza della lira e dalla vicinanza dell'aeroporto di Cuneo-Levaldigi. A ulteriore prova di un'area economica omogenea è da osservare che i Francesi sono quasi in tutti i centri turistici primi tra gli stranieri quanto meno nelle zone di montagna, a Cuneo e a Mondovì. D'altro lato è un discorso che può essere esteso ai turisti italiani, che in genere provengono da Savona, Genova e dal Piemonte meridionale (Alessandria soprattutto e in parte Asti).

Si pensa anche alla realizzazione di pacchetti vacanze tra Costa Azzurra, Riviera ligure di Ponente e Cuneese. A questo proposito si ricordi che la CEE aveva previsto fondi per la creazione di aree turistiche transfrontaliere e gli enti francesi aveva-

no tentato un approccio con gli omologhi italiani già nel 1990. In quell'anno, inoltre, la Regione PACA aveva interessato Limone e Vernante al progetto di un nuovo centro turistico in territorio di Tenda, che mirasse ad integrare le aree sciabili in quota.

I trasporti in particolare limitano lo sviluppo della provincia e l'integrazione del Cuneese con il PACA e il Ponente ligure. Il problema nasce soprattutto dall'esigenza di uno sbocco al mare che si cerca tanto a livello nazionale che regionale. A questo riguardo all'inizio degli anni '80 si discusse di un traforo in località Carretto sulle alture di Cairo Montenotte che, unitamente ad alcune varianti, dovrebbe permettere di adeguare la direttrice stradale Savona-Alba alle crescenti esigenze del traffico. L'iniziativa risale al 1939 ma fu abbandonata per l'aggravarsi della crisi mondiale e nel dopoguerra il progetto fu nuovamente presentato all'Anas che però non lo fece proprio.

Altro elemento di forte interesse è la futura superstrada Cuneo-Asti. Si sono già stabilite le modalità di costruzione di tale arteria che avrebbe dovuto essere realizzata dalla Satap entro la fine del 1990 ed unirà comunque l'intera area delle Alpi Marittime al sistema autostradale padano. L'amministrazione regionale, inoltre, a partire dal 1989 puntava ad un collegamento viario internazionale in grado di congiungere la Spagna e il Midi francese all'Italia orientale e ai Balcani.

Nel 1988 l'Unione Industriale aveva svolto uno studio "Cuneo verso il 2000" in cui l'intervento cruciale è l'asse est-ovest, imperniato sul collegamento rapido con il Midi francese, mediante un tunnel sotto le Alpi. Stranamente la Regione Liguria è contraria tanto al tunnel del Mercantour, di cui ormai si discute da un ventennio, quanto ad un nuovo traforo sotto il Colle di Tenda ed anzi l'attuale vicepresidente ha dichiarato che Francia e Italia hanno un numero sufficiente di valichi stradali e autostradali. Secondo la società Autostrade d'altronde il Mercantour rappresenta una razionalizzazione del collegamento tra Barcellona, Genova, Torino, Milano, i principali poli dell'Europa del Sud, con un'opportuna proiezione al quadrante orientale europeo.

D'altro canto Imperia e Cuneo hanno sempre in atto il problema della statale 28, la cui realizzazione è determinante

per gli scambi turistico-commerciali, il miglioramento della linea ferroviaria che unisce gli estremi attraverso la Ventimiglia-Limone e il varo di scuole specializzate in scienze forestali (Ormea e Nava).

Bisogna sottolineare che anche da parte francese si è andata sempre più avvertendo la necessità di una nuova organizzazione territoriale, anche se in effetti l'iniziativa era soprattutto sentita da Nizza. Questa città, che ancora all'inizio degli anni Cinquanta era un borgo provenzale, è oggi il quinto centro urbano francese e mal sopporta la subordinazione a Marsiglia, che - pur essendo stata molto ridimensionata sul piano economico - esprime pur sempre personaggi politici di livello nazionale.

Il Nizzardo, e in particolare il suo retroterra (*baut-pays*), ha risentito di più riequilibri territoriali, prima nel 1860 e poi nel 1947, quando i principali assi di comunicazione, che in precedenza si sviluppavano nel senso dei meridiani, hanno assunto una direzione nord-sud, facendo capo soprattutto a Marsiglia³⁹.

L'economia dell'area compresa tra Cannes, la valle della Tinée e il confine franco-italiano ha conosciuto dal dopoguerra un'evoluzione abbastanza interessante e legami crescenti con le regioni contermini. In particolare nel 1996 c'è stato un aumento del 3 % nel numero di imprese tra Mentone e Marsiglia, ma l'incremento è stato del 26,5% nella zona nizzarda e del 23,5% nel Var. Mentre l'area di Marsiglia, dopo il successo dell'industrializzazione del porto di Fos, ha registrato un accentuato declino economico, nel Nizzardo si sono insediate medie e piccole aziende a tecnologia avanzata.

Tra l'altro già da tempo in campo forestale esistono legami tra i centri piemontesi e l'area di ricerca di Valbonne nell'ambito del polo tecnologico di Sophia-Antipolis. La Camera di Commercio di Nizza guarda con molto interesse al di là del confine, poiché lo sviluppo del polo ha ormai occupato tutto il territorio disponibile tanto che è stato necessario attrezzare due aree lungo la Val Roya sull'asse colle di Tenda-Limone.

³⁹ J.P. LOZATO GIOTART, *Hauts-pays maralpins et voies de communication, quel avenir?*, in *Un espace à percevoir: les Alpes d'Azur*, La Documentation Française, vol. 1, Parigi, 1995.

Un certo interesse ha anche l'agricoltura, poiché iniziative comuni con l'agricoltura ligure potrebbero creare sinergie tali da sostenere agevolmente le concorrenze di altre aree, anche extracomunitarie. L'impegno della Regione PACA sul fronte del settore olivicolo è intenso anche grazie a un piano sostenuto dall'Unione Europea che prevede, tra l'altro, la messa a dimora di almeno 100.000 piantine di olivo l'anno e incentivi consistenti agli agricoltori⁴⁰.

Inoltre, molti floricoltori imperiesi, i cui terreni sono stati occupati dalla speculazione edilizia, hanno acquisito aziende agricole in territorio francese e vale la pena ricordare che in passato gli operatori albeganesi del settore si sono spesso serviti dell'aeroporto di Nizza per le esportazioni. Infine, non bisogna dimenticare l'estensione della viticoltura. A riprova delle interrelazioni crescenti esistono rapporti molto stretti tra la Chambre de Métiers e la Confartigianato e tra le organizzazioni di categoria degli agricoltori e la Chambre d'Agriculture.

Il commercio, che in passato registrava soprattutto un flusso dalla Francia verso l'Italia, presenta oggi un maggiore equilibrio e comunque una crescita marcata. All'inizio degli anni 90 si registravano 2.000 presenze italiane al giorno nella grande distribuzione di Nizza, che, oltre ad avere aperto una filiale a Torino, progettava l'apertura di ipermercati ad Albenga e a Genova. Per quanto riguarda la Liguria, le auto in prevalenza provenivano da Imperia, ma anche da Savona e da Genova. Nizza svolge da anni un ruolo importante anche per quanto riguarda la vendita di libri per tutta la Liguria, Genova inclusa.

Grande rilievo ha ovviamente il turismo, che, pur tra oscillazioni più o meno accentuate, ha mantenuto a livello regionale un ruolo assai importante. A differenza di quanto si può credere, le strutture ricettive, come lungo il ponente ligure, sono caratterizzate dalla prevalenza di alberghi a 2 o tre stelle, ma i flussi turistici traggono particolare profitto dalle infrastrutture di trasporto, tra cui in particolare l'aeroporto di Nizza.

⁴⁰ Può essere interessante la consultazione di IRES-CEMAGREF, *Atlante delle Alpi Occidentali*, Torino-Grenoble, 1996.

Il problema degli spostamenti, tuttavia, ha anche in quest'area molta importanza. Già negli anni Ottanta gli amministratori nizzardi avevano cercato l'appoggio di quelli liguri, che da 30 anni stanno discutendo sul futuro della ferrovia nel ponente ligure, affinché la linea TGV da Barcellona proseguisse da Marsiglia per Mentone e Genova senza tuttavia avere un effettivo sostegno. Non si dimentichi, infine, che dal 1987 giunge a Nizza il TGV, che sfrutta la linea ad alta velocità da Lione a Parigi, consente il collegamento con Parigi in meno di sei ore a prezzi estremamente competitivi con l'aereo.

Alla fine di quel decennio, inoltre, fu messo a punto un progetto di programmazione territoriale (*Côte d'Azur 2000*) molto interessante, che tra l'altro interessava anche la costa ligure fino ad Imperia. Nizza, poi, da tempo ha abbandonato i progetti di espansione dello scalo marittimo in senso mercantile e sarebbe disponibile a coordinarsi con i porti di Imperia e Savona quanto meno.

Nizza ha inaugurato nel gennaio 1996 il *Parc d'activités logistiques* (Pal), su 24 ha a 15 minuti dal centro e a 5 dall'aeroporto costruito in 12 mesi secondo una filosofia progettuale analoga a quella che ha portato alla costruzione di grandi piattaforme logistiche in Nord Europa, e in particolare Garonor, vero e proprio polmone distributivo dell'area parigina. Il Pal sarà il nodo di interscambio tra i mezzi pesanti per il trasporto merci che non entreranno più nel centro urbano e i mezzi commerciali leggeri, che effettueranno la distribuzione in città e in tutta la regione. La Camera di Commercio di Nizza sarebbe intenzionata ad attuare una penetrazione commerciale sul mercato italiano offrendo (anche attraverso i suoi agenti della Eurocom e quindi del Bic Liguria) analoghi servizi di logistica al ponente ligure e al basso Piemonte. Recentemente, infine, il comune ha creato una zona franca nella area dell'Ariane, in una parte della città dove si trovano anche terreni di proprietà comunale per oltre 16 mila mq.

La DATAR, l'ente francese per la programmazione territoriale, poi, ha scelto la regione PACA come "sito pilota transfrontaliero" e quindi potrà beneficiare delle prestazioni di *mission d'assistance* operativa per i progetti e gli spazi transfrontalieri. Secondo il Dipartimento sarà necessario mettere a pun-

to strutture giuridiche adatte alla *maitrise d'ouvrage* comune tra cui la rete di parchi di attività "a statuto speciale".

5. - Conclusioni

In sintesi è chiaro come nel caso esaminato le vicende giornaliera tendano alla formazione di un tessuto economico omogeneo, che rappresenta la base essenziale per l'affermarsi di una nuova regionalizzazione. Da un lato i rispettivi capoluoghi avvertono il fenomeno come ostile e dall'altro gli Stati non riescono a regolamentare il fenomeno. In effetti si osserva in questo caso sia l'incapacità dello Stato-nazione di affrontare le problematiche di aree marginali sia gli effetti del declino di centri come Marsiglia e Genova che incontestabilmente non hanno più la capacità di organizzare il territorio loro circostante.

Il tessuto produttivo locale, secondo le conclusioni, presenta diverse complementarietà, spesso non sufficientemente valorizzate, che, come la loro articolazione, offrono molteplici possibilità di sviluppi concreti. L'ampliamento dei mercati locali al complesso dell'area costituirebbe già di per sé il punto di partenza per una crescita della struttura produttiva tale da garantire una posizione di maggior forza sul mercato europeo e internazionale.

La nuova strutturazione del NO appare ancora in fieri e può essere, quindi, prematuro definire confini a N, a O e a S. Sembra, tuttavia, potersi concludere a questo punto della ricerca che le province di Savona, Imperia, Cuneo formano il nucleo certo come, sul versante francese, il tratto di costa compreso fra Cannes e Ventimiglia⁴¹. In questo ambito spiccano, da un lato, l'area di Nizza-Sophia Antipolis dove il terziario e il quaternario si sono fortemente radicati e, dall'altro, il distretto Alba - Bra dove la struttura industriale è assai vivace e diversificata. È bene anche sottolineare che in tutta la regione in fieri l'industria alimentare è molto sviluppata e attiva in di-

⁴¹ Nel 1994, poi, è stata formata tra Nizza, Imperia e Cuneo una società che promuove l'immagine dei tre territori in Europa, ma anche della nuova realtà territoriale dell'Alpazur.

versi settori, mentre il comparto vetrario in Piemonte e in Liguria è oggi proprietà di società francesi.

Altra componente comune è il turismo, il cui potenziale nell'arco alpino offre ampie possibilità di sinergie dalla zona Brigue-Monesi al parco del Mercantour e lungo la costa, seguendo le indicazioni dell'UE, si tratta di integrare le due coste, sede di un turismo assolutamente maturo.

Qualora si volesse prefigurare una struttura amministrativa bisogna ricordare che la legge di riforma delle autonomie locali (142 8/6/90) obbliga le province a dotarsi di statuto e in questo ambito è possibile prefigurare il "distretto europeo", struttura che, allargata al dipartimento delle Alpi Marittime, potrebbe assicurare autonomia e capacità decisionali. Nel 1991 è stata messa in atto una "comunità" urbana europea tra Mentone e Ventimiglia, come avviene tra Irun e Hendaye, che ha per ora poteri abbastanza limitati. Nelle zone tra Germania e Paesi Bassi, invece, i fondi comunitari per l'integrazione delle zone di confine sono versati su un conto unico, mentre un'autorità locale - poniamo tedesca - può rappresentare la vicina comunità olandese e viceversa.

SUMMARY

Since the end of the war the Nation- State in Europe is undergoing deep changes and the basis of the covenant of society is criticised. Of course the phenomenon is partly natural in the frame of the evolution of culture and economy as political science teaches. Anyway, the a. speaks about a real crisis as the idea of nation has thoroughly changed and radical transformations are registered in world and in European economies.

The success of European Economic market, the emerging of nationalism, the fall of Berlin wall and the decline of ideologies fostered new particularism and regionalism. However, the a. underlines how since 40 years a new regional space is coming out in Europe across national borders without help from central governments. A clear example of this trend is Regio Genevensis, but now on a side a movement of Euregio is sponsored by Germany and on the other new transnational regions move from the bottom. The a. illustrates in detail economic characteristics and problems in the space between Nice, Cuneo, Imperia and Savona (Alpazur).