

FRANCESCA SORRENTINI

BACINO DEL MEDITERRANEO.
DIPENDENZA E SQUILIBRI TERRITORIALI

L'area del Mediterraneo costituisce, da tempo, una tematica di particolare interesse scientifico, sicché i suoi diffusi problemi di inquinamento, dipendenza e squilibrio territoriale divengono di frequente oggetto di dibattito a vari livelli ed in sedi diverse.

Il mondo mediterraneo, in cui vivono 250 milioni di persone, rappresenta un insieme di etnie e culture differenti in rapida trasformazione: l'area settentrionale si distingue per i redditi più elevati ed una struttura demografica più matura; quella meridionale, invece, per caratteristiche diametralmente opposte.

Tuttavia, nel complesso, si notano aspetti e peculiarità tali da riconoscere per il Bacino una marcata originalità ed una evidente unità interna se comparato ad altri ambiti geografici.

La «questione mediterranea» ha caratterizzato il Seminario sul tema: *Bacino del Mediterraneo. Dipendenza e squilibri territoriali*, svoltosi presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" nel novembre del 1990, nell'ambito delle attività didattiche e scientifiche afferenti ai corsi di Demografia e di Geografia urbana ed organizzazione territoriale.

Ha preso parte all'incontro, oltre a numerosi studenti e docenti dell'Ateneo Federiciano, tra i relatori, il prof. A. Fadloullah, docente di Geografia della popolazione e di Geografia urbana e rurale presso l'Università di Rabat, studioso del mondo arabo ed in particolare della realtà sociale ed economica del Marocco.

La giornata di studio, coordinata dal prof. C. Formica ed articolata in cinque relazioni tenute dai proff. N. Castiello, F. Citarella, A. Fadloullah, A. Pane e dalla dott.ssa F. Sorrentini, si è conclusa con il contributo del prof. F. Lucarelli, preside della Facoltà e studioso dei problemi del Terzo Mondo.

Ha introdotto i lavori C. Formica il quale, dopo una breve ma articolato *excursus* storico sui principali avvenimenti che in passato resero il Mediterraneo egemone sul piano sociale, culturale ed economico, ha posto in evidenza i maggiori problemi che da tempo interessano gran parte dei paesi mediterranei: reddito tra i meno elevati d'Europa per le nazioni della fronte settentrionale, decisamente basso per quelli nord-africani, anche se tra i più alti dell'Africa, carenza delle risorse in rapporto alla popolazione e scarso interscambio commerciale.

Il relatore si è soffermato sulle cause lontane e recenti dell'attuale condizione di sottosviluppo di questi stati (crollo dell'Impero romano, conquista araba e turca, scoperta dell'America, agricoltura di sussistenza, limitato impiego del fattore tecnologico, ritardo del rinnovamento sociale). Infine ha mostrato perplessità circa il mantenimento dell'attuale equilibrio, basato su una economia precaria, i cui limiti sono evidenziati dalle trasformazioni demografiche e sociali, in atto da tempo nell'area, che nei prossimi anni saranno ancora più rapide per il diverso rapporto instauratosi tra i paesi mediterranei e quelli della Comunità Economica Europea. Sarà necessario adottare un modello di sviluppo in grado di assicurare la presenza dei vari settori produttivi che impieghino le risorse disponibili nella prospettiva di promuovere una «comunità mediterranea» che non sia solo politica ma anche economica.

Interesse ha suscitato la relazione di Citarella (*Lo scenario economico-politico europeo ed il Bacino del Mediterraneo*) incentrata sulle difficoltà che le economie dei popoli mediterranei incontrano, nell'attuale fase di assestamento, per affrontare le tendenze internazionali nuove ed imprevedute. Ha quindi esaminato i recenti avvenimenti, tra cui l'unificazione della Germania, la crisi politica dei regimi comunisti, la volontà dichiarata dei paesi del cosiddetto «socialismo reale» di avviare profonde riforme al loro interno, orientando l'attività economica verso il mercato, ed ha rimarcato come la strategia di partenza dei rapporti tra la Comunità Economica Europea ed il Mediterraneo sia stata modificata: la forte spinta ad investire risorse e ad impegnare capacità imprenditoriali nell'Europa orientale rischiano di creare i presupposti per una tendenza all'emarginazione dell'Europa periferica e di tutta l'area mediterranea.

Però la CEE non può risolvere da sola tutti i problemi dei paesi rivieraschi, non solo perché quelli nord-africani hanno bisogno di aumentare la produzione alimentare, ma in quanto il mercato della CEE, anche se in espansione, non riesce ad assorbire tutti i prodotti delle nazioni in via di sviluppo che si affacciano al Mediterraneo. Tali considerazioni hanno fornito l'opportunità all'oratore di richiamare l'attenzione sui Programmi Integrati Mediterranei (*PIM*) i quali, promuovendo l'intersettorialità nei modelli di sviluppo, hanno introdotto principi di grande portata innovativa e sicuramente aprono nuovi orizzonti nella pianificazione e propongono, un

diverso approccio all'analisi territoriale: il concetto di un'uniforme politica regionale applicata a differenti situazioni ha dimostrato i suoi limiti.

A. Pane, demografo (*Caratteristiche demografiche dell'area mediterranea*), ha analizzato l'evoluzione della struttura demografica degli stati del Mediterraneo, evidenziando le recenti trasformazioni che hanno accentuato la profonda contrapposizione tra le popolazioni della riva del nord e sud: le prime, sicuramente più avanzate dal punto di vista economico e sociale, sono oggi caratterizzate da un costante invecchiamento, come testimonia la crescente incidenza degli anziani sulla popolazione complessiva. Ciò dimostra non solo che è in atto una caduta della fecondità al di sotto del livello di sostituzione, ma che, allo stesso modo, non si notano segni di una inversione di tendenza o di arresto di questo fenomeno soprattutto in Italia, Spagna, Portogallo e Grecia.

Per contro, soprattutto negli stati sud-orientali, ad eccezione dell'Egitto, si osserva un costante incremento demografico: il tasso di natalità oscilla tra il 39 ed il 48‰ e quello di mortalità tra il 15 ed il 24‰, cosicché la struttura per età appare molto giovane, in quanto coloro che sono al di sotto dei quindici anni costituiscono il 50% del totale. Sulla base di tali dati i problemi collegati alle situazioni demografiche appaiono così diversi, sebbene alcuni di questi paesi (Tunisia ed Egitto) operino in un regime di pianificazione familiare. Egli ha, infatti, rammentato il problema del fabbisogno alimentare, ma anche la pressione sul sistema scolastico e sanitario nonché sul mercato del lavoro, questioni che trovano ulteriori ostacoli nei principi religiosi e culturali. La netta divisione dei ruoli tra i due sessi e la conseguente scarsa partecipazione femminile al lavoro extradomestico condizionano, e non poco, la transizione demografica che queste nazioni stanno vivendo. Viceversa, l'inserimento della donna, in una misura più incisiva, all'interno della società araba potrebbe, con molta probabilità, influire sulla situazione sociale, nonché demografica dei popoli mediterranei.

La strategia industriale mediterranea è stato l'argomento della relazione di N. Castiello, il quale ha analizzato gli squilibri economici tra l'Europa del Nord ed il Bacino del Mediterraneo. Riallacciandosi a quanto detto da F. Citarella e C. Formica, ha messo in evidenza come la Rivoluzione industriale abbia contribuito allo spostamento del baricentro economico del Bacino del Mediterraneo verso l'Europa settentrionale, accentuando le disparità regionali. Il relatore ha poi distinto due fasi della strategia industriale: la prima è stata caratterizzata per lo più dallo sfruttamento di giacimenti petroliferi da parte di grandi compagnie straniere che agivano sulla base di concessioni, senza però coinvolgere minimamente gli stati produttori; la seconda fase ha mostrato un'attenuazione delle forme di intervento diretto, a vantaggio di una progressiva industrializzazione dei paesi mediterranei in via di sviluppo, che hanno avuto la possibilità di

localizzare i principali distretti di produzione in prossimità delle fonti di materie prime, di energia e di mano d'opera.

Ha poi richiamato l'attenzione sui principali avvenimenti che hanno determinato un'inversione di tendenza del fenomeno di osmosi dell'industrializzazione. Egli si è riferito agli *shocks* petroliferi del 1973 e del 1978, in seguito ai quali la gran parte delle aziende ha attuato un processo di riorganizzazione strutturale, con conseguente decentramento delle lavorazioni a forte intensità di mano d'opera nelle aree con offerta di lavoro esuberante, ed alla crisi dell'acciaio che ha contribuito a rilanciare le antiche regioni industriali. La situazione dell'industria mediterranea, alle soglie del 2000, appare ancora dipendente sul piano tecnologico e funzionale da quella centro-europea che, invece, è riuscita ad inserirsi a pieno titolo nell'internazionalizzazione della produzione.

Nella relazione (*I caratteri geografici dell'urbanizzazione nel Bacino del Mediterraneo*), svolta dalla scrivente, si è affrontata la questione dell'urbanizzazione dell'area mediterranea ed in particolare i movimenti di popolazione all'interno di ciascun paese, il rapporto tra le città e la campagna, nonché il ruolo economico che le prime assumono nei diversi stati del Mediterraneo.

Sono stati sottolineati i problemi che attualmente investono le aree urbane, caratterizzate dalla smisurata crescita demografica che porta alla espansione di congestionate e poco uniformi agglomerazioni metropolitane. La politica di rinnovamento comporta la necessità di conservare le preesistenze storico-architettoniche, seguendo criteri di razionalità, relazionalità ed economicità, spesso disattesi dall'adozione di piani urbanistici poco elastici.

Pertanto, è opportuno integrare la realtà mediterranea con le armature urbane più forti, puntando non tanto ad un'omogeneizzazione dei tessuti, quanto alla creazione di una struttura dinamica composta di parti le quali traggano vantaggio dalla loro diversità, sì da stabilire un rapporto funzionale di natura complementare che renda il sistema continentale capace di assorbire la città mediterranea, destinandole una gamma di attività e di ruoli consoni alle sue tradizioni. Questo tipo di integrazione presuppone da un lato un nuovo modo di concepire l'insediamento urbano, non più come un organismo rigidamente chiuso entro i suoi confini amministrativi e, dall'altro, la scomparsa del gigantismo urbano a vantaggio di centri minori, nei quali è possibile fruire di servizi ed attrezzature produttive che le grandi zone metropolitane possono offrire solo a prezzo del degrado delle risorse fisiche, ambientali e culturali.

A. Fadlollah, nella sua relazione, ha posto l'accento sui problemi di squilibrio del Maghreb, ed in particolare del Marocco, inquadrando il ruolo di questa regione nell'ambito della cooperazione e dello sviluppo tra i paesi del Mediterraneo e quelli della CEE. Ha sottolineato come questa prospet-

tiva sia ancora attuale per le evidenti basi storiche ed economiche comuni: l'area maghrebina tenta di affrontare il problema della crescita mediante il perseguimento di un'indipendenza che non escluda il rapporto con gli altri popoli. Questa tendenza all'unificazione si è manifestata soprattutto nel periodo della decolonizzazione in risposta alla politica che mirava ad accentuare le differenze tra questi stati. Tuttavia la conquista dell'indipendenza, la conciliazione tra le nazioni è stata messa nuovamente in crisi a causa dei differenti obiettivi e dei relativi strumenti legislativi adottati: dalla fine del 1963 i governi hanno compiuto notevoli sforzi per stabilire accordi e rendere possibili forme di integrazione, compromesse, però, dall'eccessiva settorialità degli interventi attuati. Inoltre i tentativi di realizzare uno sviluppo unitario testimoniano la precisa volontà di questi popoli di modificare schemi ormai superati rispetto alle altre regioni mediterranee.

Della città ha rilevato i cambiamenti principali, dilungandosi sul processo di assimilazione del modello europeo che ha attecchito sul tessuto urbano del Maghreb. Basta ricordare l'organicità e la rigorosa distribuzione delle funzioni tradizionali che lasciano il posto ad una realtà frazionata in entità disgiunte, la cui crescita è avvenuta in modo spontaneo, prima con l'aggiunta di quartieri coloniali, poi di *bidonvilles*. Ha ricordato, infatti, che già negli anni Trenta i «quartieri europei» rappresentavano la meta ambita dalla gran parte della classe media la quale, seguendo un processo di *filtering-down*, gradualmente si è spostata lasciando le zone di origine in uno stato di degrado. A tale proposito ha riportato come esempi, anche con il supporto di diapositive, città del Marocco in cui si riscontra la contrapposizione tra «megalopoli atlantica», che raggiunge quasi i cinque milioni di abitanti, ed i centri minori dell'interno. La grande concentrazione urbana sulla fascia litoranea ha sviluppato un'alternanza tra i più svariati usi del suolo (grandi e medi insediamenti umani, campi militari, impianti di acquacoltura ed attrezzature balneari), accentuando così i contrasti. In particolare ha fatto riferimento al caso di Rabat-Salè che, più di Casablanca, esercita un forte richiamo per le popolazioni rurali. Nel suburbio di questa conurbazione si sono ormai stabilmente insediate cospicue masse contadine e di inattivi. Ha infine citato il caso della metropoli di Casablanca ed ha posto in evidenza come dal 1981, soprattutto con l'istituzione di un'entità territoriale (*Wilaja*), per la prima volta un piano sia stato concretamente realizzato per porre così rimedio alle disfunzioni esistenti: squilibrio del mercato fondiario, disorganizzazione delle funzioni urbane, crescita smisurata e disordinata della domanda di trasporto pubblico, dispersione delle attività industriali.

Le conclusioni dell'incontro seminariale sono state svolte da F. Lucarelli, il quale ha ribadito la necessità di modificare la logica dell'integrazione economica e territoriale tra i paesi del Mediterraneo, al fine di realizzare

un modello di crescita che si basi principalmente sulla cooperazione internazionale, il cui conseguimento esige la definizione ed il potenziamento dei rapporti, da un lato, tra la Comunità Economica Europea e le nazioni del Mediterraneo e, dall'altro, tra le zone del sottosviluppo e quelle in via di sviluppo, attraverso una politica che offra aiuti mirati. La possibilità di ottenere risultati in tale direzione è subordinata alla risoluzione di problemi di natura varia e complessa, tra cui la minore partecipazione dei paesi in via di sviluppo al commercio mondiale, il deterioramento del termine di scambio, che implica una riforma del sistema monetario internazionale, e la forte pressione demografica nei maggiori centri urbani.

In sintesi, l'incontro si è dimostrato ricco di notevoli spunti di riflessioni e di confronto, dai quali emerge l'importanza di realizzare un serio patto di cooperazione allo sviluppo, in particolare tra paesi europei e dell'Africa settentrionale, allo scopo di trovare benefici reciproci: gli stati africani rafforzeranno le loro basi economiche e quelli europei potranno contenere all'origine, attraverso misure efficaci, i flussi emigratori.

RECENSIONI

P. BAROZZI, *Lineamenti dello sviluppo urbano di Genova*, Genova, Edizioni Culturali Internazionali, 1988, pp. 327.

Lo scopo dell'A. è quello di tracciare l'evoluzione della città di Genova, partendo dalle origini fino ad arrivare ai nostri giorni. Attraverso un'attendibile, anche se scarna, documentazione si è identificato nel *castellaro* (IV sec. a.C.) il primitivo insediamento, la cui funzione principale era essenzialmente difensiva, benché soddisfacesse, altresì, alle esigenze economiche della popolazione dedita soprattutto all'agricoltura ed alla pastorizia. Solo più tardi, con la dominazione bizantina nell'età alto medievale, fu possibile ridestare l'inclinazione commerciale e marinaresca della città, non stimolata sufficientemente all'epoca dei Romani, che consideravano la Liguria come luogo di passaggio per la Provenza.

Successivamente, con i Longobardi e con i Franchi, la città cominciò ad espandersi, sia pure con lentezza, dotandosi di una cinta muraria entro la quale vi erano ampi spazi non edificati, destinati ad accogliere case-torri di altezze inconsuete.

Nel XIII secolo Genova rappresentava una delle più grandi potenze economiche, tanto da costituire un punto di riferimento per una gran quantità di stranieri che venivano accolti dalla popolazione genovese con spirito di tolleranza e di cosmopolitismo.

La conseguente necessità di reperire nuove aree abitative, anche per scopi difensivi, comportò nell'età barocca la costruzione di una nuova cinta muraria (1632) che si sviluppò lungo linee difensive naturali lontane dal centro abitato.

Il lungo periodo che va dalle edificazioni delle *mura nuove* alla fine del Settecento corrisponde, in buona sostanza, alla fase di lenta decadenza della Repubblica genovese e delle attività portuali, mercantili e finanziarie. Solo verso la metà dell'Ottocento si manifestarono i primi segni di una trasformazione della città, dettati dalle necessità poste dall'industrializzazione, da nuovi collegamenti interurbani e dal bisogno di nuovi alloggi. Nel primo Novecento la parte occidentale di Genova risultava completamente industrializzata, il centro si caratterizzava per lo sviluppo dell'attività terziaria, mentre a Levante non prevaleva alcuna funzione economica oltre a quella residenziale. Con la seconda guerra mondiale la città subì gravi distruzioni, ma la ricostruzione fu immediata, benché in modo irrazionale: impianti fortemente inquinanti si localizzarono al centro di aree abitate, obbligando i genovesi a trasferirsi verso le aree più periferiche. Dai dati statistici si registra una crescita della popolazione fino al 1965 e poi una diminuzione negli anni più recenti.

In conclusione l'A. dedica un capitolo all'analisi delle condizioni attuali e dei gravi problemi di Genova, cercando di ipotizzare anche possibili soluzioni per il futuro. Nelle ultime pagine particolare attenzione è assegnata al porto, che conserva un ruolo essenziale per lo sviluppo della città con la quale, sia pure a fasi alterne, è sempre stato indissolubilmente legato. Ribadisce l'importanza di esso, in quanto costituisce un *ganglio*, cioè un punto di saldatura tra il traffico marittimo e terrestre, e sottolinea gli aspetti negativi e positivi, tra cui non ultimo l'ampliamento delle rotte commerciali medio-brevi che offrono buone prospettive affinché la struttura portuale recuperi una posizione di rilievo nel Mediterraneo.

Il lavoro di Barozzi costituisce un'opera utile per comprendere i problemi della città di oggi.

FRANCESCO CITARELLA

INUSUD (a cura di), *Portualità e sviluppo del territorio: esempi di intervento integrato*, Pomezia, Estramed, 1988, pp. 190 (allegato un volume di cartografia tematica in 47 tav.).

G. DI GIANDOMENICO-C. ANGELONE (a cura di), *Porti turistici e navigazione da diporto*, Milano, Giuffrè, 1988, pp. 144.

La dotazione di approdi turistici e di strutture ricettive per la navigazione da diporto lungo le coste italiane, allo stato attuale, risulta sul piano quantitativo e qualitativo insufficiente a soddisfare le esigenze connesse con la diffusione del fenomeno. I risultati dell'indagine intrapresa dall'INSUD (*Nuove iniziative per il Sud s.p.a.*), raccolti in due volumi, mirano a verificare la consistenza e le potenzialità di sviluppo di tali approdi al servizio degli *Itinerari Turistico-Culturali (I.T.C.)* per il Mezzogiorno (Delibera CIPE 13.5.1982).

Nel primo volume sono inseriti alcune indagini e studi propedeutici, che intendono individuare un gruppo di possibili siti prioritari sui quali realizzare interventi, che contemperino gli obiettivi generali annunciati nel progetto *I.T.C.*

Nella prima fase della ricerca si è proceduto ad una classificazione dei porti esistenti, indicando lunghi tratti di costa (1. dalla foce del Sele a Sapri; 2. da Amantea a Reggio Calabria; 3. da Capo Spartivento a Capo Rizzuto; 4. da Sibari a Gallipoli; 5. da S. Maria di Leuca ad Egnazia; 6. dal Lago di Lesina a Pescara), articolata su otto livelli e basata sulle capacità portuali, sulla sicurezza e sul grado di infrastrutturazione.

Si è partiti da una preliminare stima dell'offerta di posti barca lungo i diversi tratti di costa e dalle caratteristiche dell'attuale domanda di portualità, per estendere l'analisi alle componenti storiche, territoriali, turistiche, economiche, ambientali e marine delle aree indagate.

La valutazione, sul piano quantitativo e qualitativo, ha posto in evidenza una serie di carenze in termini di dotazione di servizi accessori delle attuali strutture portuali: basti ricordare che nel Mezzogiorno continentale risultano localizzati 131 approdi con 14.400 posti barca, contro una stima del fabbisogno valutata in circa 125.000 posti in periodi di punta e di 71.000 come domanda stanziale.

La logica che sottende questo tipo di ricerca ipotizza un sistema portuale che possa contemperare esigenze connesse con l'attività diportistica da mare con la fruizione delle risorse storico-artistiche ed ambientali dei territori. L'individuazione del sottosistema di approdi turistici per la nautica da diporto non viene considerata, dunque, come un semplice progetto di adeguamento dell'offerta di posti barca, ma si inserisce nella più vasta strategia volta alla conoscenza e valorizzazione delle risorse economico-culturali. Sulla base delle potenzialità riscontrate, è stata formulata un'ipotesi di sviluppo globale di porti, approdi e ricoveri per il turismo nautico.

Nella seconda fase si è condotta un'indagine sulle componenti fisico-territoriali e socio-economiche dei tratti di costa che insistono su undici siti definiti *prioritari*: caratteristiche geologiche e geognostiche, allo scopo di acquisire dati concernenti la natura e la qualità dei terreni; moto ondoso per l'individuazione della forma, tipologia e dimensionamento delle opere di difesa; i fondali antistanti i siti prescelti; la fattibilità di configurazioni portuali ecc.

Infine, attraverso un'accurata analisi, corredata da un supporto cartografico contenuto nel secondo volume, si è proceduto ad individuare ed esaminare tre aree in particolare (S. Marina di Policastro, Catanzaro Lido ed Otranto), considerate le più funzionali sia sul piano territoriale che marittimo, in relazione alle quali sono stati approntati tre distinti interventi integrati.

La navigazione da diporto e lo sviluppo infrastrutturale del sistema portuale per fini turistici costituiscono, secondo Di Giandomenico e Angelone, ambiti di notevole interesse anche per le materie legislative, benché, in sostanza, non esista una disciplina organica della materia, né la vecchia normativa appare esauriente rispetto alle attuali problematiche funzionali, sociali ed ambientali connesse con lo sviluppo della navigazione da diporto. Oggi, infatti, il mare rappresenta un elemento importante nell'ambito delle questioni ambientali, offrendo le proprie utilità anche in termini di opportunità di svago e di ricreazione, per cui la legislazione marittima avrebbe il compito di disciplinare ulteriori aspetti, oltre a quelli esclusivamente commerciali e militari.

Al fine di una maggiore comprensione del problema, gli AA. hanno ritenuto necessario compiere una distinzione tra la normativa sugli approdi turistici e quella sulla nautica da diporto: la prima fa riferimento alle norme generali contenute nel codice della navigazione e del T.U. del 1885 sui porti, dai quali si dipana un sistema normativo secondario; la seconda si basa su una serie di leggi che segnano l'inizio di un processo di adattamento alle mutevoli esigenze.

Pertanto, emerge la necessità di elaborare un nuovo codice (Di Giandomenico) che sia in grado, da un lato, di garantire una maggior funzionalità dei porti turistici ed un loro più opportuno inserimento nei contesti urbani ed ambientali e, dall'altro, di instaurare una disciplina più puntuale, nonché una definizione dei limiti di applicazione delle norme generali.

Nel vigente codice della navigazione, come evidenzia Fanara, le previsioni in ordine alla navigazione da diporto sono alquanto insufficienti e per lo più sono state abrogate dalla normativa speciale; la scelta del legislatore di regolare con leggi speciali la materia in esame si collega, del resto, alla fattispecie del diporto che, privo

di caratteristiche professionali o produttive, esige una disciplina più snella e dinamica. In tale ottica, dunque, si avverte l'esigenza di una maggiore specificazione delle relazioni tra legislazione del codice e quella speciale.

Dopo un'ampia ed articolata trattazione, nel contributo di Tullio sulle contrastanti opinioni dottrinarie, frutto dell'assenza di una normativa specifica in merito a questioni di natura terminologica e di attribuzione di competenze in materia marittima, tra Stato, Regione e Comuni, si esaminano (Cavallo) i profili pubblicistici della gestione dei porti turistici, ponendo in risalto la necessità di rivedere, in alcuni casi, le attuali formule organizzative.

Il successivo contributo (Angelone) si sofferma sull'analisi del rapporto concessorio nella costruzione di porti turistici approfondendo alcuni elementi quali la determinazione del canone, la durata della concessione ed il momento della devoluzione allo Stato delle opere costruite dal concessionario.

Non meno importante è il problema dello sviluppo e della programmazione delle infrastrutture portuali turistiche compatibilmente con i programmi di tutela ambientale e con le scelte ubicazionali, considerata la costante espansione della nautica da diporto.

Altro aspetto interessante, trattato nella parte finale, riguarda il ruolo che la nautica da diporto può svolgere nel rafforzamento dell'economia turistica con particolare riferimento alle regioni meridionali. In relazione a ciò Pace sottolinea alcuni aspetti prioritari, dei quali bisogna tener conto per evitare il rischio di obsolescenza del prodotto turistico: diversificazione dell'offerta dei servizi, continuità nel processo di innovazione degli stessi e destinazione di una parte delle attrezzature al turismo esterno.

I lavori in esame appaiono di grande utilità per chi abbia interesse a studiare le relazioni esistenti tra portualità e sviluppo del territorio che non possono essere appieno valutate se non si considera l'apparato normativo che regola gli approdi turistici e la navigazione da diporto.

FRANCESCO CITARELLA

A. TELLESCHI, *Turismo verde e spazio rurale in Toscana*, Pisa, RETS Ed., 1992, p. 181.

Il paesaggio agrario italiano ha subito progressive trasformazioni in seguito allo spopolamento delle campagne che si è accompagnato allo sviluppo economico postbellico e all'abbandono di ogni attività agricola in alcune zone. In conseguenza dell'esodo dei contadini molte terre collinari e montane sono cadute in uno stato di desolazione e larga parte del patrimonio agricolo è andato perduto; i terreni un tempo utilizzati e poi dismessi sono stati soggetti a fenomeni di dissesto, diventando aree a rischio per frane, dilavamento e disordine idrogeologico.

L'urbanesimo ha provocato d'altronde un peggioramento dei livelli di vivibilità delle città, afflitte da problemi di inquinamento atmosferico ed acustico. Esso ha

interessato la quasi totalità delle nazioni progredite, dove si è capita la gravità di una tale situazione e si sono cercate soluzioni per migliorare la qualità della vita e per offrire agli abitanti possibilità di svago in aree verdi vicine e lontane. È cresciuto quindi il bisogno di evasione e di ritorno al contatto con la natura in ambienti più salubri e incontaminati.

Il processo di industrializzazione ha favorito questa evoluzione, inserendo nel modello di vita urbano la codificazione dei tempi lavorativo e libero tra loro distinti, e quello destinato alla ricreazione e allo svago diventa importante da organizzare e da sfruttare per i viaggi. Nasce perciò l'industria del "far vacanza", che raggiunge in breve una forte specializzazione, offrendo opportunità alle più svariate esigenze dei turisti e creando bisogni ed interessi nuovi per trascorrere i periodi liberi dal lavoro nel modo più proficuo e salutare.

Dalla fine degli anni sessanta si sviluppa una certa attenzione "turistica" per le zone interne della Penisola, anche al fine di superare la stagionalità che ne caratterizza i flussi. In una prima fase l'interesse è connesso alla seconda casa: molti di coloro che hanno lasciato le campagne per la città vi fanno ritorno e ristrutturano, con i risparmi, le proprietà di famiglia, che utilizzano poi per le vacanze estive o per soggiorni infrasettimanali. Ciò ha determinato un miglioramento delle strutture abitative delle località interne, ma ha inciso poco sul paesaggio agricolo, perché la campagna e gli abitati non avevano alcuna forza attrattiva per nuovi investimenti nel settore agricolo. Dalla presenza di villeggianti traevano beneficio solo i proprietari di negozi al dettaglio e quei contadini che vendevano qualche prodotto direttamente invece che portare tutto sui mercati, mentre la residua popolazione rurale, costretta a lavori onerosi e meno gratificanti, nella fortuna dei compaesani vedeva ulteriori motivi di esodo.

Il progetto che parve allora essere vincente fu quello dell'agriturismo, in quanto sembrava rispondesse al bisogno dei cittadini di ritrovare un contatto con l'ambiente naturale e alla necessità di arrestare la fuga dall'entroterra, creando opportunità di lavoro. Quest'esperienza si è realizzata dapprima nei paesi mitteleuropei (Francia, Germania), dove esistevano consolidate tradizioni agricole e un maggiore interesse nella popolazione di rivisitare e riscoprire la cultura contadina. Se da un lato l'industria agrituristica era una nuova fetta del mercato turistico, dall'altro incentivava il recupero e la rivitalizzazione di complessi edilizi, adattandoli alle esigenze di accogliimento, e la riutilizzazione agricola di parte delle terre. I turisti potenziali rappresentavano clienti ai quali smerciare i prodotti che in parte venivano utilizzati dai ristoranti che riproponevano ricette tradizionali e ingredienti locali, il tutto all'insegna di una vacanza sana e naturale.

L'idea ebbe successo e venne promossa da diverse istituzioni pubbliche che davano finanziamenti per favorire la rinascita delle aree interne. Anche l'Italia si organizzò in questo senso soprattutto nelle regioni che per tradizione sono più legate alla cultura contadina: la Toscana e il Trentino Alto Adige. Va precisato che esse sono anche le aree in cui si riscontra il più elevato flusso di turisti stranieri per la maggioranza tedeschi e dell'Europa settentrionale in genere, che sono i maggiori consumatori di strutture agrituristiche. La CEE ha poi incrementato la crescita del

settore, finanziando programmi che prevedessero un recupero delle aree rurali. In particolare per quanto riguarda l'Italia sono stati utilizzati fondi specifici PIM (Progetti Integrati Mediterranei), la cui finalità è di aiutare la ripresa economica delle aree interne dell'Europa mediterranea non solo per mezzo della rivitalizzazione di centri storici di interesse culturale o artistico, ma con l'integrazione di questi nello sviluppo delle aree agricole, ricostruendo in tal modo l'immagine rigogliosa un tempo tipica dell'interno. L'agriturismo dovrebbe avere il doppio vantaggio di incentivare le economie agricole locali, arrestando gli esodi che hanno caratterizzato il periodo postbellico, e di creare un indotto legato al turismo che costituirebbe una fonte di guadagno nelle intenzioni integrativa, ma che nella realtà diventa spesso primaria.

Le conseguenze del binomio agricoltura e turismo sono evidenti sul piano economico ed anche su quello del paesaggio. Alla desolazione e all'abbandono dell'entroterra si sostituiscono piccole aree che vanno pian piano riscoprendo il prestigio e la ricchezza di un tempo. I vigneti, gli uliveti, gli alberi da frutta, le coltivazioni di cereali e di ortaggi ritornano come immagini attuali.

Alla fase progettuale hanno fatto riscontro troppo poche realizzazioni pratiche: in Italia, ci si è limitati spesso a strutture agrituristiche di ristorazione, perché solo in alcune regioni, anzi in poche province, si è attivato un progetto globale di agriturismo. In ogni caso il turismo verde pare essere una strada vincente per il rilancio economico dell'interno, sicché tutte le regioni stanno avviando piani di sviluppo in tal senso.

Il riconoscimento dell'importanza del fenomeno si ritrova nei numerosi lavori sull'agriturismo scritti negli ultimi anni. Nella maggioranza sono stati di esclusiva competenza di economisti o delle associazioni specifiche per il potenziamento del turismo verde, mentre l'approccio geografico è stato un po' trascurato.

Il lavoro di A. Telleschi sul turismo rurale in Toscana si propone come una seria trattazione delle problematiche dell'agriturismo e del turismo verde, e mette in giusta dimensione il ruolo ed il significato del territorio. L'ambiente rappresenta il fattore di attrazione principale per la bellezza non solo legata alle caratteristiche morfologiche, ma soprattutto alla paziente opera dell'uomo che ha creato in Toscana alcuni dei più belli e spettacolari paesaggi agricoli della penisola.

L'Autore affronta il tema in modo sistematico, ne descrive l'evoluzione indicando le tappe segnate dal legislatore nazionale e regionale, che hanno influenzato l'incremento del turismo verde ed hanno avuto maggiori riflessi nelle aree della Toscana classica (le province di Siena, Arezzo, Firenze e la fascia costiera), ma non hanno ancora rivitalizzato l'ambiente rurale delle aree meno favorite. L'analisi critica dell'iter legislativo e delle fonti statistiche è uno degli aspetti pregevoli del libro.

Lo sviluppo agrituristico è maggiore laddove è associato ad un turismo di altro genere, magari legato alle città d'arte, a centri di grande interesse storico-culturale o alla balneazione. Inoltre il fenomeno appare più radicato nelle province che per tradizione sono state il luogo privilegiato di villeggiatura prima dei ricchi signori, poi di un numero sempre più consistente di italiani e di stranieri.

Il turismo rurale ha funzionato da propulsore per la ricostituzione del "bel paesaggio" toscano, rigenerando aree colpite da esodo rurale; ha incrementato lo sfruttamento della superficie agraria per la coltivazione dell'olivo e della vite, elementi peculiari delle campagne mediterranee; ha sviluppato la coltura di altri prodotti della terra, come ortaggi, che in alcune aree hanno sostituito la produzione cerealicola, ed ha anche favorito il controllo delle terre.

Il turismo verde, precisa l'Autore, non solo ha esiti sulla circolazione della popolazione, ma anche sull'economia in quanto produce un reddito aggiuntivo per gli agricoltori, favorisce la vendita al dettaglio di parte delle derrate che sarebbe più oneroso smerciare sui mercati tradizionali.

Nel lavoro si analizzano l'offerta agrituristica in senso stretto e quella relativa al turismo rurale extralberghiero, l'entità, il tipo di domanda e i flussi che ne conseguono non solo secondo la diversa distribuzione per provincia, ma anche per fasce altimetriche.

Nell'ultimo capitolo figura una serie di prospettive e si pone l'accento sul ruolo che possono avere le autorità per la pianificazione e l'incentivazione del fenomeno non per far concorrenza alle forme tradizionali di turismo, ma per favorire uno sviluppo equilibrato di tutta la regione, anche in seguito ad una differenziazione dell'offerta agrituristica per le province che stentano a realizzare organici programmi (le province di Massa, di Pisa e di Lucca).

Un ulteriore merito dell'Autore è di aver tracciato la storia del turismo verde non solo in riferimento alla Toscana e all'Italia, ma a diversi paesi europei, per ciascuno dei quali sono state tratteggiate le modalità di intervento e le caratteristiche salienti del fenomeno. In complesso si tratta di un lavoro originale e di notevole interesse geografico, sul piano del metodo e dei contenuti, cui nulla tolgono due notazioni critiche. La prima riguarda i dati raccolti mediante un sondaggio più volte ricordato del quale si sarebbe preferito conoscere il tipo di scheda utilizzata, il numero di voci e quello delle risposte rispetto al totale delle schede inviate, per proficue comparazioni in altre regioni. La seconda è relativa a un cartogramma costruito dall'Autore, che, contrariamente a quanto egli crede, sarebbe stato utile inserire nel testo oppure limitarsi all'illustrazione del fenomeno, che è chiara anche senza riferimenti all'elaborazione grafica.

ANNALISA CEVASCO