

PERSONALIA

Roberto Mainardi

Nato a Vigevano il 6 ottobre 1942, Roberto Mainardi è vissuto quasi sempre a Milano, dove è mancato, durante il sonno, nella notte fra il 9 e il 10 febbraio 1999. Per più di trent'anni aveva prestato la sua opera di studioso e di docente presso l'Istituto di Geografia umana dell'Università degli Studi di Milano, presso la cui facoltà letteraria si era laureato, sotto la guida di Lucio Gambi, alla fine degli anni Sessanta.

Una breve presentazione dei suoi interessi e dei suoi punti di riferimento teorici e metodologici, da lui stesso redatta per una pagina *web*, può far comprendere quale sia stato il filo conduttore della sua attività scientifica e della sua operosità didattica: «disciplina trasversale, orientata alla narrazione descrittiva (come la storia) e alla rappresentazione cartografica, la geografia trae forza dalla sua debolezza epistemologica e può rendere atto delle novità più radicali (mutamenti del sistema geopolitico mondiale, globalizzazione dei mercati, crisi dello Stato nazionale...)» per collocarle nel contesto del noto e del quotidiano, giocando tra le diverse scale dei fenomeni socio-territoriali e l'intreccio di «durate» nel tempo storico».

Opera scientifica e operosità didattica fondate dunque su una concezione della geografia quale disciplina scientifica tesa alla conoscenza della Terra tramite l'uso di tutti gli strumenti intellettuali possibili, indipendentemente dalle discipline accademiche cui, per consuetudine, tali strumenti sono attribuiti. Mainardi, del resto, era studioso dalle letture continue e vastissime, che spaziavano in campi tra loro apparentemente assai lontani; ma, attraverso una efficientissima e personalissima capacità di sintesi, egli è sempre riuscito a

integrare reciprocamente la grande massa di informazioni apparentemente eterogenee e disorganiche in progetti e quadri conoscitivi dalla grande efficacia euristica, i quali, tramite suo, sono sempre apparsi capaci di interpretare la realtà geografica in maniera assai penetrante e del tutto convincente.

Roberto Mainardi, dunque, ha sempre orientato i suoi interessi scientifici verso temi di grande attualità, e sovente d'avanguardia, per quanto concerne sia l'oggetto di studio sia le metodologie di ricerca, ma anche i problemi dibattuti e le aspettative concrete della società italiana: l'urbanizzazione metropolitana negli anni Sessanta, allorché il fenomeno si stava affermando anche nel nostro paese; la compartimentazione regionale e la maglia amministrativa negli anni Settanta, in concomitanza con il dibattito e la realizzazione dell'istituto regionale; le telecomunicazioni e l'informazione negli anni Ottanta, con il consolidarsi di tali fenomeni innovativi anche presso di noi; le tecnologie informatiche e la telematica negli anni Novanta, con la vieppiù tumultuosa affermazione di questo nuovo modo di lavorare e di vivere anche in Italia.

Frutto dei primi anni del suo lavoro sono stati dunque i lavori quantitativi (*La rete urbana dell'Italia settentrionale*, 1968; *La base economica dei comuni urbani dell'Italia settentrionale*, 1970) e i saggi concernenti le problematiche urbane e regionali, apparsi nelle raccolte da lui curate (*Le grandi città italiane*, 1971; *Città e regione in Europa*, 1973; *L'Italia delle regioni*, 1979; *Grandi città e aree metropolitane*, 1982).

L'attenzione alle novità lo ha spinto, più tardi, ad adottare con decisione e sagacia, nello studio, nella didattica e nell'attività pubblicistica, i nuovi strumenti di indagine, di scrittura e di comunicazione

resi via via disponibili: a suo parere, infatti, «le nuove tecnologie informatiche e telematiche, utilizzate finora soprattutto dai geografi in uniforme e dagli ingegneri del territorio delle multinazionali, si aprono a partire dal 1994-1995, con affascinanti opportunità di ampia diffusione delle idee e lavoro cooperativo e di gruppo, superando la frizione della distanza».

Il continuo e profondo interesse per l'attualità non ha però impedito, ma, al contrario, ha sollecitato l'attenzione del Mainardi per i processi di formazione delle realtà geografiche contemporanee attuati dalle collettività che, nel corso del passato, le hanno costruite secondo le proprie esigenze vitali e capacità tecniche, imponendo ad esse gli assetti territoriali rispondenti a tali esigenze e capacità; né ha trascurato i processi di formazione delle identità collettive su base territoriale, culturale, sociale, economica.

La Lombardia è stata il naturale terreno d'elezione di questi studi, avendo ad essa dedicato una serie di penetranti saggi geostorici (apparsi negli anni Ottanta nella collana *Lombardia, il territorio, l'ambiente, il paesaggio*); ma saggi di questo tenore non sono mancati neppure per altre regioni italiane (Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Molise, Campania). Senza dimenticare la Padania, a suo avviso la denominazione geografica più idonea, nonostante che apparisse in quel momento sospetta, per designare un ambito territoriale sovra-regionale realmente esistente nel nostro paese (*L'Italia delle regioni. Il Nord e la Padania*, 1998).

Questa grande e indiscussa capacità di lettura, interpretazione, connessione dei fenomeni costituenti la superficie terrestre e degli eventi che sono – al contempo – espressione e condizione dell'azione umana nello spazio, gli ha consentito di dedicarsi, negli anni più recenti, alla stesura di alcune importanti sintesi informative e metodiche, confluite in dispense o manuali ad uso universitario. In essi, infatti, egli

mette a fuoco con competenza scientifica, precisione contenutistica e chiarezza espositiva l'evoluzione più recente degli assetti demografici, geoeconomici e geopolitici del mondo contemporaneo e dell'Europa in particolare (*La nuova geografia dell'Europa*, 1991; *Le grandi regioni dello spazio mondiale*, 1992; *L'Europa germanica*, 1992), ma affronta anche temi di carattere generale (*Geografia regionale*, 1994; *Geografia generale*, 1995) o settoriale (*Geografia delle comunicazioni*, 1996).

Questi lavori mostrano dunque la grande versatilità di Mainardi, seguace di quella tradizione della geografia contemporanea che propugnava come necessaria la profonda integrazione reciproca tra i filoni di studio della geografia generale e della geografia regionale, sola in grado di consentire risultati culturalmente molto significativi e scientificamente ineccepibili. La sua ispirazione teorico-metodologica, del resto, fu sempre legata alla geografia sociale e culturale francese del secondo dopoguerra: una corrente epistemologica che, non dimenticando i suggerimenti della contemporanea geografia tedesca e americana, aveva superato la sua nativa avversione per la generalizzazione teorica e metodologica.

L'opera scientifica di Roberto Mainardi si è dunque applicata, negli ultimi due lustri, a un continuo e infaticabile andirivieni, per così dire, fra studi regionali e studi settoriali, cui sono seguiti ben riusciti tentativi di sintesi e di sistemazione organica, entro quadri teorici generali e coerenti, dei fatti e dei fenomeni geografici via via rilevati.

Un altro campo editoriale ha goduto della sua vivace operosità: la partecipazione alla stesura di numerose enciclopedie, di articoli per periodici e riviste, di atlanti, di libri di testo per le scuole medie. Opere nelle quali è apparsa evidente la spiccata propensione per una divulgazione documentata ed efficace, basata su una prosa e un lessico piani, precisi, limpidi.

La grande attenzione prestata alla

manualistica, inoltre, ci rammenta la passione per la didattica che lo ha sempre animato, guidando il suo rapporto con gli studenti: nelle lezioni, negli esami, nella preparazione e nella discussione delle tesi di laurea, nei colloqui con gli allievi. Schiere di studenti, a conclusione della loro carriera universitaria, hanno trovato in lui una guida paziente e disponibile, un attento e puntuale lettore di tesi, un relatore sempre preparato, competente e aggiornato; tale disponibilità e cortesia essi hanno sempre ripagato con profonda stima e spesso con sincero affetto. Alcuni fra loro sono poi divenuti suoi collaboratori nella didattica universitaria, o hanno preso parte a molte delle sue imprese editoriali, soprattutto per la stesura delle opere di carattere divulgativo.

Anche nei momenti di maggiore affaticamento che ne hanno preceduto la scomparsa, non ha mai voluto rinunciare, neppure temporaneamente, alla didattica: i contatti con i colleghi, gli allievi, gli studenti, erano per lui più vitali della stessa salute materiale.

Se la geografia italiana ha perso uno specialista preparato e apprezzato, dal canto suo la geografia milanese non potrà più trarre il beneficio che da tempo ha tratto dal rigore appassionato, dalla disincantata lucidità, dall'ironica bonomia con i quali Roberto Mainardi ha affrontato la disciplina, dedicando ad essa trent'anni della sua vita, ogni giorno.

Guglielmo Scaramellini

CONGRESSI E CONVEGNI

Alcune note sulle attività del Congresso Internazionale UGI di Seoul

L'agosto 2000 ha visto svolgersi il 29° Congresso Internazionale UGI di Seoul, a cui si sono affiancati sia pre- e post-congressi, sia pre- e post-escursioni.

I pregressi hanno avuto luogo in località significative, come Kyongju, sito

della dinastia imperiale Silla con numerose testimonianze archeologiche, o l'isola subtropicale di Cheju, prima meta turistica del paese. In questa si è svolto infatti il convegno del Gruppo del Turismo Sostenibile (10-13 agosto), che si è aperto con un lavoro presentato dall'organizzatore del Convegno, Sangcheol Kwon dell'Università di Cheju, riguardante l'insostenibilità di un progetto di sviluppo, pensato da investitori stranieri, che coinvolgerebbe un'area protetta per il suo sito eccezionale, che contorna la bocca di due vulcani gemelli. La discussione verte sulla trasformazione in parco di divertimento o sul mantenimento delle caratteristiche naturali per un turismo ecologico del doppio vulcano di Songak, che rappresenta una rarità.

Non molto numerosi i partecipanti, una trentina, di cui solo due italiani, A. Montanari e A. Galvani. Sette le sessioni i cui temi erano: turismo e sviluppo sostenibile in Cheju; problemi di turismo e sviluppo sostenibile; sviluppo turistico nelle economie in transizione; turismo dei grandi eventi; risorse naturali e informazioni ai visitatori; comportamento turistico e terre; sostenibilità dell'industria turistica; regioni e luoghi del turismo; e i cui coordinatori sono stati: A. Lew dell'Università del Nord Arizona, A. Williams di Exeter, B. Prideaux dell'Università di Queensland, R. Preston Whyte dell'Università del Natal, M. Jansen-Verbeke dell'Università Cattolica di Lovanio, Thandi Mahaye di Zululand nel Sudafrica, N. Carr di Hertfordshire, A.M. d'Hauteserre di Waikato in Nuova Zelanda.

Il Gruppo è attualmente formato, per la maggior parte, da giovani, essendosi ormai ritirata quella parte dei maestri che lo ha fondato e ha fatto scuola, tra cui l'indimenticabile Barbier di Aix-en-Provence.

Questi ultimi hanno certamente lasciato il rimpianto di una vera e propria «geografia del turismo», in quanto le nuove generazioni sembrano puntare alla sociologia, al behaviorismo, che sarebbero interessanti se fossero arricchiti da considerazioni di più approfondito carattere psicologico, le

quali hanno peraltro prodotto ottimi risultati nell'Associazione Italiana di Psicologia del Turismo, sodalizio che appare prolifico di studi e foriero di nuovi indirizzi e del quale piace ricordare, per la sua vivacità e originalità, l'ultimo incontro di Gorizia, del 1999.

Tra i contributi positivi merita un cenno, pur con qualche riserva, il contributo della d'Hauteserre, che è riuscita a trovare forme di sostenibilità in un luogo che ci appare l'emblema dell'opposto: Montecarlo; quello di M. Jansen su Bruges e quello frutto della collaborazione di un ricercatore slovacco con A. William, il quale esplora le nuove tendenze turistiche, con implicazioni politiche di una spaventosa corruzione, che si rivelano al di là della caduta cortina con l'Est. Ha fatto invece pensare di avere sprecato un così lungo viaggio e una tanto buona occasione N. Carr, che ha presentato un lavoro, basato su interviste fatte a ragazzini in vacanza, per indagare su quanto di più essi bevano fuori casa.

Due le giornate di escursioni, di una mezza e di una intera giornata, per visitare le attrazioni e le strutture turistiche dell'isola vulcanica che – assieme alle isole minori, di cui sette abitate e 54 disabitate – si estende per 1.827 km², ossia per l'1,9% del territorio nazionale, ed è collegata al continente tramite una fittissima rete di voli aerei (la capitale è raggiungibile in meno di un'ora). Il suo sviluppo turistico inizia nei primi anni Sessanta per iniziativa del governo centrale – teso ad introitare valuta pregiata, dato che non esisteva ancora una domanda interna – attraverso un piano di sviluppo di strade, telecomunicazioni e approvvigionamento elettrico; si espande in grande scala dagli anni Settanta. Tuttavia, dato l'enorme ammontare degli investimenti richiesti, fu necessario ancora nel 1989 elargire facilitazioni governative, soprattutto nella concessione dei suoli. Al governo centrale si è sempre opposta una corrente ambientalista locale, che ha contrastato i progetti di costruzioni di alberghi di lusso per sostenere l'impiego di mano-

dopera isolana e ha cercato di fermare gli attacchi ai siti sacri, tra cui principalmente quello al monte Halla, attuati tramite la costruzione di sentieri per il trekking e di vie ferrate, causa principale del sensibile deterioramento ambientale.

Si tratta di un turismo lontano dalle nostre abitudini, in quanto poche e ristrette sono le spiagge – la maggiore si estende per 2.100 m² – che svolgono un ruolo marginale rispetto al verde, in cui predominano i campi da golf, i giardini botanici – che esaltano le innumerevoli specie di orchidee – e l'attrazione culturale dei villaggi antichi di origine mongola. Il sole non è tanto amato, dato che ancora le donne si riparano con gli ombrellini non solo in città, ma pure quando sono con i piedi nell'acqua, mentre in spiaggia non si sta sulla sdraio, ma si preferiscono tavolini e ripari vicino al bar.

Le spiagge, del resto, sono assai repulsive per la prevalente formazione vulcanica dell'isola, la temperatura dell'acqua e per la costante presenza del vento, che oltre a soffiare a una velocità media annua di 4,7 m/s (a differenza dei 2,5 m/s di Seoul) provoca tifoni più di due volte l'anno.

La composizione vulcanica favorisce però formazioni originali, che costituiscono una delle attrattive dell'isola, come Topdong e Manjang – la galleria lavica più lunga del mondo, con i suoi 13.422 m di lunghezza e i 7 di altezza – e il cono ormai verde di Abu Orum. Altre attrazioni sono date dal giardino Bonsai e dall'orto botanico di Yomiji, il più bello dell'Asia con 2.000 specie di piante rare e 1.700 specie di fiori, all'interno di una magnifica e grandiosa costruzione in vetro, su cui svetta una torre di osservazione. Il Songup Village, patrimonio nazionale, conserva invece testimonianze dell'antica dinastia Chosun.

Caratteristica tradizione dell'isola è data dalle donne che esercitano la pesca subacquea, pratica che risale al XVII secolo. Da allora la popolazione femminile è divenuta elemento portante anche dell'economia

agricola, ottenendo una completa parità dei sessi.

Un'altra dote dell'isola è la completa mancanza di ladri e mendicanti, originata dalla antica struttura democratica della suddivisione delle terre, in cui tutti erano piccoli proprietari, a differenza del continente, dove gli agricoltori erano servi dei nobili. Sull'isola, inoltre, le possibilità di sostentamento sono differenziate, per ciò che possono offrire la caccia e la pesca: di conseguenza, si dice che manchino a Cheju anche i cancelli e i portoni. Qualche raro caso di devianza viene imputato a quanti provengono dalla terraferma.

Tali caratteristiche del turismo non impediscono che, oltre agli enormi complessi alberghieri presenti, sia prevista da parte dei maggiori gruppi finanziari mondiali la costruzione di altre possenti strutture all'interno di nuovi villaggi internazionali, dotate di ascensori che porteranno i turisti direttamente dai promontori rocciosi al mare.

Si tratta, in fondo, di una sorta di vacanza che attrae più i giapponesi che gli occidentali, infatti quelli frequentano la Corea anche per ragioni di convenienza economica. La cucina coreana basta da sola ad attirarli, mentre non attira noi; inoltre il cibo, sebbene sia caro per gli europei, è molto economico per chi proviene dal Sol Levante ed è comoda la via per arrivarvi, dato che l'aliscafo collega il porto di Pusan con Fukuoka in sole 2 ore. E' prevista anche la costruzione di un tunnel, per il forte pendolarismo e per le numerose ragioni economiche che tengono uniti i due paesi.

Alla fine delle due escursioni si è svolto un breve incontro in cui gli esperti locali hanno richiesto ai partecipanti al Convegno di esprimere le loro impressioni sulle potenzialità future dell'isola, in merito soprattutto alle possibilità di espansione previste dagli investitori stranieri. Gli interrogati non sono riusciti a evidenziare o, quanto meno a intuire, grosse potenzialità, dato che l'isola appariva ai loro occhi qua-

si spopolata e vi serpeggiava ancora un retaggio della crisi economica che da poco ha scosso l'Oriente. L'alta stagione, peraltro, si limita a 40 giorni al massimo – con la fase discendente che comincia subito dopo i primi di agosto – e non fa registrare un tasso di occupazione superiore all'80%.

Adriana Galvani

Immigrazione e territorio

Su questo tema si è tenuto, il 14 e il 15 dicembre 2000, presso le università di Udine e di Trieste e in collaborazione con la sezione regionale dell'AIIG, un convegno internazionale in memoria di Giorgio Valussi. Promotrice dell'iniziativa è stata G. Bellencin Meneghel, che ha inteso così offrire un tributo al suo maestro e a un grande geografo italiano.

La figura umana e professionale di Valussi è stata ricordata, nel corso del convegno, dai presidenti dell'AGEI, L. Lago, e dell'AIIG, P. Persi; dai colleghi dell'Università di Trieste, P. Nodari, G. Battisti e C. Donato, nonché da altre personalità accademiche.

Da questi interventi è emersa la personalità di uno studioso rigoroso e dagli interessi poliedrici, animato da profondo senso critico, che ha dato un contributo significativo alla disciplina sviluppando temi e approcci nuovi e originali, ancor oggi attuali: di ciò danno testimonianza oltre 400 pubblicazioni di elevato valore scientifico.

Tra i temi trattati da Valussi, non manca quello della migrazione, che riguardo alla terra friulana era soprattutto in uscita, e di cui egli si occupò curando, tra l'altro, gli atti del convegno di Piancavallo, dal titolo *Italiani in movimento*.

Oggi il flusso migratorio ha modalità, direzioni e proporzioni diverse rispetto al passato. Da qui l'idea del convegno, il cui stesso titolo ha voluto riaffermare l'importanza dell'approccio geografico per la comprensione del fenomeno e delle sue

conseguenze spaziali, e nel quale sono state poste a confronto realtà diverse, per epoche e caratteristiche dei flussi e per le modalità di risposta da parte del territorio e delle istituzioni: quella Svizzera, paese di lunga tradizione di accoglienza; quella della Germania, dove la migrazione ha assunto nel tempo connotazioni diverse; quella di Spagna e Italia, paesi in cui si è manifestata solo di recente, ma ha acquisito presto rilevanza per entità numerica, e difficoltà di gestione del flusso, anche dal punto di vista giuridico e dell'ordine pubblico.

La prima sezione si è aperta con l'invito della coordinatrice, M.C. Giuliani Balestrino ad affrontare senza preclusioni le problematiche, spesso nuove rispetto al passato, che il fenomeno pone: gli immigrati giungono spesso senza qualificazione professionale, non richiesti, in territori privi di adeguate strutture di accoglienza, e il rischio di comportamenti illegali si fa alto.

R. Geipel (Università di Monaco di Baviera) ha poi ripercorso gli straordinari movimenti di popolazione che negli ultimi cinquant'anni hanno interessato l'area tedesca, prima per motivi geopolitici, poi economici, per finire con la più recente ondata di *Spätaussiedler* e di profughi. Gli immigrati giunti nel paese sono stati ben 30 milioni, con conseguenze ragguardevoli sul piano territoriale; intanto, sul fronte legislativo sono stati varati il nuovo diritto di asilo (1993) e di cittadinanza (gennaio 2000). Oggi la quota di stranieri ammonta al 9% della popolazione ed è destinata ad aumentare; questo fatto può essere una risposta al processo di invecchiamento e alla carenza di manodopera, ma fa anche emergere molteplici problemi. Geipel si interroga sui possibili approcci: da una politica di *laissez-faire*, quale quella di fatto adottata nel paese, a una in favore dell'omogeneità etnica e volta alla concentrazione degli stranieri, a una orientata verso la loro acculturazione e tendente a favorirne la dispersione intraurbana, per la quale il relatore propende.

W. Leimgruber (Università di Friburgo)

ha delineato, per la Svizzera, il quadro di un movimento iniziato sul finire dell'Ottocento e incrementatosi dopo il secondo conflitto mondiale, per la forte richiesta di manodopera. Le difficoltà di rapporto con gli immigrati, specialmente con quanti provenivano da paesi molto diversi sotto il profilo culturale e sociale, hanno portato alla nascita di movimenti popolari contro l'*'inforestieramento'*; tuttavia, la percentuale di stranieri è rimasta in Svizzera molto elevata (circa il 19%). Leimgruber ha ricordato, inoltre, come la legislazione in vigore, ispirata al cosiddetto modello dei tre cerchi, abbia privilegiato l'ingresso di persone provenienti dal primo di essi, lo spazio economico europeo. Dopo essersi soffermato sulla diversa distribuzione degli immigrati nei cantoni, ha concluso la sua relazione considerando il problema delle naturalizzazioni, finora molto limitate non esistendo lo *ius soli*.

J.M. Serrano (Università di Murcia) ha parlato della Spagna, un paese che per molti versi ha avuto sorti simili all'Italia, essendosi trasformato da terra di emigrazione in area di accoglienza. Dei movimenti migratori ha ripercorso le tappe principali e i motivi scatenanti, rilevando la recente straordinaria crescita numerica degli immigrati di origine africana – passati da meno del 2% nel 1975 al 23% nel 1997 (in stragrande maggioranza marocchini) – e la diminuzione di quelli provenienti dal continente americano – dal 30% a poco meno del 20%. Serrano ne ha mostrato quindi la diseguale distribuzione spaziale; e ha concluso con alcune riflessioni sulle attuali dinamiche dell'immigrazione, in rapido incremento e, di fatto, incontrollata, ponendo in evidenza come sia urgente una politica di pianificazione.

Nella seconda giornata l'analisi si è focalizzata sull'Italia, paese segnato di recente da rilevanti flussi immigratori clandestini. La relazione di G. Cicolini, ispettore del Ministero della Pubblica Istruzione, si è focalizzata sulle problematiche di accoglienza e sulle esperienze didattiche

possibili per una piena integrazione scolastica dei bambini immigrati, nel rispetto dell'interculturalità. Dalle riflessioni di C. Brusa è emerso invece il contributo che il geografo può dare alla comprensione del fenomeno migratorio: se sarà chiamato a pronunciarsi sul contesto legislativo, si interesserà soprattutto al suo riscontro territoriale; si occuperà della Geografia della cittadinanza (e delle esclusioni), perché i diritti di cittadinanza si collocano in contesti territoriali ben determinati, che, come ognuno di noi sa bene, possono essere assai diversi. Riflette Brusa che è diversa l'applicabilità di una data legge in un territorio rispetto a un altro; al contempo, le varie politiche non sono mai estraniabili dagli elementi territoriali. Per questo il geografo, con la sua conoscenza del territorio e delle sue peculiarità, conquista a buon diritto un ruolo importante tra le discipline che si occupano del fenomeno migratorio.

Sono stati quindi presi in esame tre diversi contesti regionali: la Toscana, interessata in passato solo da immigrazione interna, la Puglia e il Friuli-Venezia Giulia, terre a lungo caratterizzate da fenomeni di esodo e oggi «porte» di ingresso per gli immigrati.

Secondo O. Amoruso, ogni migrante si colloca in uno spazio personale formato da due diverse componenti: lo spazio geografico (si pensi ai luoghi delle radici, del viaggio, della speranza) e quello relazionale. Focalizzare l'attenzione su quest'ultimo significa restituire importanza alla rete delle relazioni parentali, fondamentali sia nei luoghi di origine sia in quelli di arrivo. Nella seconda parte del suo intervento, Amoruso ha presentato il caso della Puglia: una terra che è soprattutto la prima tappa di un itinerario migratorio di raggio più lungo, dove lo straniero trova solo lavori instabili e dequalificati, dove sembrano non esserci conflitti con la società locale (ma solo per mancanza di un reale confronto tra le due parti), dove c'è carenza di politiche e di interventi

coordinati e continuativi.

Se lo sguardo si focalizza sulla Toscana, sostiene P. Doccioli, bisogna *in primis* riconoscere la strutturazione in almeno otto o nove sistemi. Il processo di integrazione degli immigrati si profila, perciò, diverso in ognuna di queste realtà; esso deve poi confrontarsi con l'evoluzione del sistema di protezione sociale – da logiche di *government* (secondo il modello *top-down*) a modelli di *governance* (*bottom-up*) – e con il fatto che i toscani non potevano sviluppare una cultura dell'accoglienza fondata sull'esperienza, non avendo una tradizione migratoria, anche se in molte zone c'era una frequentazione dello straniero. Oggi gli immigrati sono oltre il 3% della popolazione, ma con tendenza alla concentrazione spaziale (il 35% vive in provincia di Firenze, il 60% nell'area metropolitana). I livelli di integrazione risultano molto bassi per alcune comunità, come quelle nomadi; in altre, ad una elevata integrazione economica se ne accompagna una bassa sul piano culturale: è il caso dei cinesi, comunità chiuse e strutturate, emergenti sul fronte economico e in grado di creare un distretto etnico; gli extracomunitari europei hanno invece, in genere, bassa integrazione economica, ma miglior assimilazione culturale. Come in altre parti d'Italia, è poi evidente la diversificazione etnica del mercato del lavoro, per tipo di occupazione e luogo in cui si esercita.

La terza sezione, tenutasi presso l'Università di Trieste, è stata interamente dedicata all'esame del fenomeno migratorio nel Friuli-Venezia Giulia. D'altra parte, nel contesto italiano, questa regione si caratterizza come una di quelle in cui il cambiamento è stato più evidente: così, come già accennato, da terra di emigrazione, pur all'interno delle sue diversità (almeno tra la zona friulana e quella giuliana), si è riconvertita in area di accoglienza. La sua collocazione geografica, di confine con i paesi dell'Europa centro-orientale, e la sua recente prosperità economica la rendono,

poi, particolarmente attrattiva. C. Donato e D. Umek hanno tenuto la relazione generale, esaminando le caratteristiche del movimento migratorio nei suoi diversi aspetti e mettendo in luce i problemi emergenti. Non va dimenticato, a questo proposito, che il Friuli-Venezia Giulia ha accolto in forma significativa anche i profughi del conflitto in ex Jugoslavia.

L'intervento di F. Krasna e M. Tracanna si è invece focalizzato sul rapporto tra immigrazione e mercato del lavoro, mentre G. Battisti ha tracciato un quadro delle dinamiche evolutive in corso nel tessuto urbano di Trieste a seguito della nuova immigrazione, mostrando la progressiva conquista di spazio da parte di alcune comunità. Con M. Pascolini l'analisi si è spostata sui diversi tipi di immigrazione in Friuli a partire dal secondo dopoguerra, confrontati anche con le problematiche legate al precedente flusso in uscita.

Dal convegno è emersa la complessità del fenomeno migratorio. Tra i nodi significativi, vi è quello del difficile rapporto tra immigrati e comunità locale: gli incontri-scontri tra culture (anche nella loro manifestazione di vita quotidiana) e i loro riflessi sull'organizzazione sociale e territoriale. Si profila su questo un dibattito acceso, che investe pure il sistema scolastico: essendo la scuola luogo deputato alla diffusione della cultura dell'accoglienza, ci si deve chiedere in che misura stia maturando esperienze e a quali traguardi sia arrivata, come è emerso dall'intervento di P. Persi. Cercando di evitare, come ha sostenuto C. Brusa, la dicotomia tra la «super-maestra», che si impegna con ogni mezzo per l'integrazione dei bambini immigrati, e «il vuoto» normalmente presente al di fuori della scuola (che è poi ciò che emerge dalla ricerca ISMU, *Allievi in classe, stranieri in città*). Per questo sono nati, come ha messo in evidenza G. Cicolini, i mediatori culturali e di comunità, che dovrebbero favorire un processo di integrazione-interazione; tanto più necessario se davvero, come ha sostenuto

G. Battisti, l'Italia sarà sempre meno Stato e nazione. L'ondata migratoria porterà probabilmente modificazioni anche in ambito demografico, come ha ricordato P. Nodari. Già adesso essa lascia chiare tracce sul territorio: lo si vede a Trieste, dove i negozi cinesi invadono aree sempre più estese, come ha mostrato ancora G. Battisti; ma quasi ovunque si osserva una graduale acquisizione degli spazi da parte di comunità alloctone. Di conseguenza, suoni, profumi e colori evocano sempre più spesso altri mondi, altre culture e probabilmente, come in molte città europee, anche da noi nasceranno presto quartieri cinesi, arabi, o turchi.

E allora bisognerebbe chiedersi se si realizzerà quel *melting pot* che anche negli Stati Uniti non sembra essersi compiuto fino in fondo; o se, piuttosto, quelle degli immigrati resteranno comunità a sé stanti, viste solo come potenziali turbatrici dello *status quo* e con le quali i rapporti rimarranno estemporanei, legati a un meccanismo di domanda-offerta di lavoro (quando presente), ma sterili sotto il profilo della scoperta e dell'arricchimento culturale reciproco. Per lo meno, ci si dovrebbe interrogare sia sul ruolo degli immigrati nel contesto economico locale e nazionale, considerandone la capacità di occupare spazi di lavoro lasciati liberi, sia sulle problematiche legate al loro sfruttamento; sulla condizione, spesso di inferiorità, delle lavoratrici, come ha notato M.L. Gentileschi; sul problema della devianza, ricordato da Gianfranco Colonnello, funzionario della Regione Friuli-Venezia Giulia.

Altre problematiche, che il convegno non ha potuto sviscerare, emergono: resta da chiedersi, per esempio, quale debba essere l'atteggiamento degli Stati verso la migrazione illegale o indesiderata, finora spesso ambiguo, almeno in pratica. E viene da domandarsi se sia possibile portare avanti una «(non) politica delle porte sempre e comunque aperte» o se vada deciso un controllo dei flussi. Salvo poi interrogarsi, in quest'ultimo caso, sui termini in

cui esso dovrebbe essere realizzato: se attraverso la protezione «spinata» dei confini nazionali (come ci ha insegnato la storia di paesi a noi vicini, dove essa serviva a contenere l'uscita) o, più realisticamente, con altre strategie, magari di aiuto economico, di trasferimento di tecnologia e di conoscenze ai paesi poveri. E sorge spontaneo chiedersi, ancora, se la questione debba essere affrontata dai singoli Stati o se, piuttosto, vadano pensate strategie comuni almeno tra i paesi membri dell'Unione Europea.

Infine, bisogna riconoscere che negli studi finora approntati sul tema, in genere, l'angolatura è stata quella del paese accogliente; sarebbe interessante, perciò, considerare anche la prospettiva di chi è giunto. Ed esaminare, come ha suggerito P. Faggi, in che modo le diverse territorialità dei paesi di origine si ripresentano nei paesi di arrivo. Si tratterebbe, tra l'altro, di un campo di studio specificatamente geografico, ancora quasi tutto da sviluppare. Si potrebbe così scoprire, in questo rapporto tra rete etnica e territorialità, è questa l'opinione di P. Doccioli, che il comportamento di una stessa etnia non è il medesimo in contesti territoriali diversi.

Daniela Lombardi

Mobilità, traffico urbano e qualità della vita

Dalla fine degli anni Ottanta, un piccolo gruppo di geografi italiani, guidato da B. Cori, si è dedicato alla ricerca di una nuova «categoria spaziale» capace di indagare i molteplici riflessi negativi del traffico sulla qualità della vita, quali l'occupazione dello spazio, la degradazione dei comportamenti, l'inquinamento acustico e atmosferico ecc., promuovendo il passaggio da uno studio monotematico a una visione sistemica dell'insieme coordinato e potente di minacce alla sostenibilità urbana derivanti dalla mobilità. Dalla ricerca su sei città «medie» italiane (Parma, Lucca,

Pisa, Caserta, Avellino e la «medio-grande» Verona), si è passati poi ad un progetto di lavoro più ampio e ambizioso, dove all'indagine dei singoli casi di studio (città «grandi» come Bologna, Bari e Catania) si sono affiancate analisi settoriali sulla nocività degli inquinanti e sugli strumenti di gestione e pianificazione del traffico urbano. Di particolare rilievo è la centralità assegnata ai modelli qualitativi nello studio del rapporto causa-effetto che lega il traffico alle varie forme di malessere presenti nell'ambiente urbano; questa ottica *comportamentale* richiede al geografo di impiegare la propria sensibilità per esaminare dall'interno i legami sottili e complessi, a volte aleatori, che uniscono gli uomini ai loro luoghi di vita, di mettere l'accento sui significati e i valori delle rappresentazioni e delle esperienze individuali e collettive, nonché di chiarire la dialettica esistente tra le politiche del traffico promosse dai decisori e i *desiderata* delle singole categorie di fruitori (residenti, turisti, lavoratori, studenti ecc.).

Con il passare degli anni, dunque, quel piccolo gruppo di «pionieri» si è trasformato in un nutrito drappello di studiosi e le tematiche inerenti la mobilità sembrano oggi avviate verso una fase più matura di riflessione sistematica, come ha mostrato l'organizzazione (a cura di B. Cardinale), del convegno *Mobilità, traffico urbano e qualità della vita. Politiche e dinamiche territoriali*, tenutosi presso l'Università di Teramo il 24 novembre 2000.

La relazione introduttiva di B. Cori ha richiamato l'attenzione su alcuni segnali preoccupanti presenti nelle politiche del traffico in Italia. Indubbiamente, non mancano significativi passi avanti: per esempio, per il periodo 2000-2005 si prevede un incremento della rete metropolitana pari al 31,1% (da 122 a 160 km); inoltre, nel 2010 dovrebbe avvenire l'estinzione del parco macchine non catalizzato e un drastico abbattimento delle emissioni di anidride carbonica attraverso la *carbon tax*, in vigore dal 1998 (come ha ricordato

C. Bizzarri nel suo intervento). Nel complesso, però, sembra prevalere l'attenzione più per i progetti che per i risultati e, soprattutto, appare chiaro che non si è verificato un rovesciamento della gerarchia degli obiettivi: l'imperativo non è risparmiare, ma aumentare la dotazione infrastrutturale. A volte, l'allontanamento delle politiche urbane italiane dalle *best practices* europee è così evidente da prospettare un vero e proprio «percorso del gambero», come quello descritto da O. Amoroso per la città di Bari. L'amministrazione comunale del capoluogo pugliese poco si interessa di monitorare e ancor meno di risolvere gli effetti della caotica circolazione privata: infatti, i dati di flusso del «piano urbano del traffico» risalgono al 1988, le centraline per il rilevamento dell'inquinamento atmosferico sono disattivate e palese è la mancanza di sensibilità verso iniziative nazionali come quella della *Città senz'auto*.

Nel complesso, in controtendenza con le raccomandazioni dell'UE, nel nostro paese vi è la propensione all'incremento dell'offerta più che alla limitazione della domanda; riguardo a quest'ultimo versante, appare evidente lo scarso peso assegnato all'applicazione severa delle norme esistenti (uno dei «bastoni» consigliati da Cori): infatti, una recente ricerca CENSIS-ACI evidenzia che l'80% del campione intervistato supera i limiti di velocità, ma meno del 10% ha subito una sanzione per il proprio comportamento; allo stesso modo, il 57% parcheggia in divieto di sosta, ma l'infrazione viene contestata solo al 28%. Sembra poi paradossale che proprio l'incremento di quelle attività urbane volte a garantire un miglioramento della qualità della vita (come la pubblica sicurezza, la raccolta di rifiuti urbani ecc.) contribuisca ad incrementare i flussi di traffico, rendendo la città invivibile. Si tratta di un problema di logistica che, fino a questo momento, come hanno evidenziato E. Lemmi e G. Spinelli, è stato completamente trascurato dai decisori, che

poco si interessano del processo di localizzazione e di gestione di tali attività, importantissimo nel cammino verso la sostenibilità.

I contributi dedicati ai centri storici dei capoluoghi provinciali abruzzesi (B. Cardinale), di Firenze (M. Meini) e di Verona (E. Bullado) hanno messo in luce l'importanza di indagare il comportamento dei *city users*, la difficoltà di dar vita a sistemi di trasporto alternativi efficienti ed eco-compatibili per raggiungere il CBD (a scapito della vitalità economica dello stesso, minacciata anche dall'avvento della grande distribuzione commerciale nelle aree periferiche dotate di buona accessibilità e ampi parcheggi) e la necessità di creare una stretta interconnessione tra la politica dei trasporti urbani e la pianificazione a scala vasta: la mobilità, infatti, trova origine in ampie aree di gravitazione, il che induce a studiare l'assetto di interi sistemi regionali (le Marche nel contributo di G. Massimi e l'Abruzzo in quello di C. Lefebvre e M. La Nave).

Il rapporto traffico-politiche urbane solleva poi non pochi problemi di giustizia socio-spaziale. Ogni rimedio può rivelarsi iniquo per alcune categorie di utenti: è nota, per esempio, l'avversione dei commercianti nei confronti della pedonalizzazione del *core* urbano, rea di allontanare i potenziali consumatori dai luoghi di offerta; a sua volta, tale pedonalizzazione si ripercuote negativamente sui quartieri periferici, che vedono aumentare il traffico sulle loro grandi arterie e diminuire il valore delle abitazioni a causa della congestione e dell'inquinamento. Il *car pricing* e il *road pricing* discriminano gli abitanti in base al censo, la creazione di corsie preferenziali per una categoria di fruitori (per esempio i ciclisti) non è gradita ad un'altra (gli automobilisti), e via dicendo. Nel suo intervento, D. Lombardi ha focalizzato l'attenzione su una nicchia di utenti deboli, i bambini, per i quali la città è uno «spazio nemico», sottolineando l'importanza di alcune esperienze pilota,

come quella del comune di Fano, che ha promosso la diffusione di una efficace cartellonistica stradale per consentire ai piccoli studenti di andare a scuola da soli, di «riprendersi la città». Spesso, l'efficienza dei trasporti a scala globale può far coppia con l'iniquità socio-spaziale a scala locale: come ha evidenziato C. Brusa, la concentrazione di 22 milioni di passeggeri e di 80 voli nazionali e 80 internazionali a Malpensa ha creato non pochi conflitti nel territorio varesino. In questo caso, è evidente che le valenze transnazionali dello scalo non rispettano il tessuto di significanti e significati della popolazione autoctona, che ha diritto di orientare liberamente la crescita futura del *milieu* locale.

Il contributo di P. Rognini, che ha indagato il rapporto tra inquinamento da polveri e salute presentando gli interessanti risultati delle indagini epidemiologiche compiute in due scuole di Livorno, evidenzia la centralità che il geografo può avere nell'ambito di tali tematiche, come più volte ha anche ribadito P. Landini, presidente delle due sessioni di lavoro, ricordando le sue esperienze nel campo della pianificazione in Abruzzo. Una centralità che sorprenderebbe l'opinione pubblica la quale, come ha sottolineato nel suo saluto il Rettore dell'Università teramana, L. Russi, considera la geografia come una disciplina nozionistica, non idonea a fornire un contributo alla risoluzione delle problematiche territoriali del mondo contemporaneo, come quelle legate alla mobilità urbana.

L'augurio è che questo incontro possa essere ricordato come la prima di una lunga serie di giornate geografiche di studio dedicate al rapporto traffico-qualità della vita, trasformandosi in un appuntamento abituale, per esempio con cadenza biennale, teso a promuovere il confronto tra studiosi di diversa estrazione e la presentazione di tali tematiche a una più ampia platea di studenti, di studiosi e di pubbliche autorità.

Antonella Rinella

MOSTRE

Utopie. La quête de la société idéale en Occident

Tenutasi a Parigi tra il 4 aprile e il 9 luglio 2000 nel Site François Mitterrand della Bibliothèque Nationale de France e dal 14 ottobre 2000 al 27 gennaio 2001 presso la New York Public Library, questa mostra rappresenta un riuscito tentativo di delineare la storia e gli sviluppi di un concetto – quello di Utopia – a partire dalle fonti bibliche, fino ad arrivare alle sue costruzioni nei sogni e negli incubi del Novecento. Opere filosofiche, codici miniati, disegni e rappresentazioni cartografiche, costituiscono il materiale di questa esposizione che, grazie alla collaborazione delle due importanti biblioteche, ha mostrato un vasto repertorio di documenti di interesse geografico, molti dei quali conservati nel Site Richelieu della BNF stessa.

L'esposizione è divisa in quattro sezioni: *Le fonti*, *Gli altri mondi*, *La storia*, *Sogni e incubi*.

Il punto di partenza è il 1516, anno della pubblicazione dell'opera di Tommaso Moro. Nata come gioco retorico, spazio immaginario e nello stesso tempo progettato da realizzare, l'utopia si lega ben presto alla letteratura di viaggio in un periodo di *curiositas* – come nota R. Schaer, curatore del primo saggio del catalogo – in cui le esplorazioni e la scoperta del Nuovo Mondo forniscono un'ottima base geografica per la costruzione di questa nuova idea. L'utopia tuttavia tende ad andare oltre, a distaccarsi dalla sfera del materiale per arrivare oltre la superficie terrestre, verso il centro della Terra, verso la luna, o verso il sole: si delinea come l'esperienza dell'alterità.

Nonostante la sua natura di «non-luogo», essa rappresenta pur sempre uno spazio, ed è suscettibile di rappresentazione. Nella rassegna delle forme e figure dell'isola di Utopia, la mostra parte dalle fonti.

E la prima, la più antica, è proprio l'Eden, un giardino che ha le caratteristiche di luogo ideale ma che rappresenta paradossalmente un'entità reale, presente sulla Terra. Si cerca di ricostruirne la geografia e si tenta *in primis* di collocarlo. L'esposizione tiene in considerazione una serie di documenti di varia natura a partire dal mondo greco. D. Lecoq e R. Schaer nel catalogo li analizzano, a partire dall'Età dell'oro in Esiodo e Ovidio fino ad alcune rappresentazioni del XVIII secolo: un famoso esempio della tradizione medievale è il *Mappamondo di Ebstorf*, che pone l'Eden a oriente. In alcuni documenti l'utopia si configura come isola: un'isola archetipica, mondo chiuso, come nel mappamondo del *Liber Floridus* di Lambert de Saint-Omer. In altri, a partire da Onorio di Autun e da Isidoro da Siviglia, il Paradiso Terrestre appare come terraferma e si situa di norma nelle regioni dell'Asia più vicine all'Europa, conciliando interpretazioni della *Genesi* e nuove scoperte. Nell'esposizione appare una carta del 1724 di Pierre Moullart Sanson che colloca l'Eden in Armenia: la fonte è il benedettino Calmet che posiziona il giardino tra Tigri ed Eufrate, secondo la tradizione affidata nel medioevo ai commentari della *Genesi*. Di poco anteriore la carta estrapolata dal *Traité de la Situation du Paradis Terrestre* di Pierre-Daniel Huet, in cui il Paradiso figura alla confluenza di Tigri ed Eufrate, in prossimità del Golfo Persico.

Altra fonte dell'utopia è il regno del Prete Gianni, riprodotto in una carta di Ortelio del 1579. Si tratta di uno spazio di localizzazione incerta che compare per la prima volta in Ottone di Frisinga, il quale descrive un regno ideale della cristianità, terra senza lussuria e senza menzogna. Regno d'abbondanza governato da un sovrano che è insieme re e prete, esso viene localizzato da Ortelio in Africa ed identificato con l'Abissinia. La soluzione di Ortelio non è condivisa da Mercatore nel mappamondo del 1569, dove compare un ampio *cartouche* che delinea l'origine e la

genealogia del regno, distinguendo il Prete Gianni dell'Asia dal Prete *Giam*, collocato in Africa. Il regno asiatico a cui si fa riferimento in questo documento si impone come un'entità politica reale, più che biblico-leggendaria: partendo dai territori di *Nayam* il regno – dice l'autore – si è espanso in tutto l'Oriente a danno dei mongoli, finché non verrà assorbito dall'impero dei tartari.

Utopia è anche ricerca. Ricerca di una Terra Promessa, di una Gerusalemme Celeste, di un Paese della Cuccagna, e ovviamente di nuove terre. In questo modo si può spiegare il nome della seconda sezione, *D'autres terres*, dedicata alle utopie legate alla scoperta del Nuovo Mondo e alle realtà immaginarie.

Le nuove terre, scrive J. Colin Davis, vennero percepite essenzialmente secondo uno schema concettuale antico: realtà oniriche, terre ideali ma anche terre da incubo, desertiche, piene di insidie. Vi si concentravano esperienze, paure, speranze del passato. Queste scoperte sono indissolubilmente legate alla nascita e alla diffusione del genere utopico (Moro scrisse il testo di lì a poco) e si inseriscono a pieno nello spirito rinascimentale. La nuova morale e la riscoperta dei classici interpretati secondo una nuova ottica permettevano di vedere con chiarezza la cecità dei secoli precedenti e la contaminazione che aveva caratterizzato la diffusione e l'interpretazione di molti testi antichi. Ne discendeva fiducia, ma anche pessimismo. Il Nuovo Mondo diventava la terra vergine in cui edificare una realtà perfetta.

Nella mostra compaiono una serie di figure del periodo: basti come esempio la carta attribuita ai fratelli Colombo, dove il Paradiso Terrestre è collocato al largo del Catai; altro documento di rilievo è il *Globo verde* di J. Schöner, datato circa 1506, la prima rappresentazione che indica le terre scoperte da Colombo con il toponimo America.

Punto di arrivo di queste figure è la carta di Utopia eseguita da Abramo Orte-

lio tra il 1595 e il 1596 seguendo la descrizione dell'opera di Moro. L'isola della società ideale, fatta di uomini che senza il soccorso divino cercano di adattarsi a un mondo imperfetto, è rappresentata con una certa libertà rispetto allo schema di Moro.

Basandosi sulle convenzioni geografiche del periodo e non risparmiando nei dettagli topografici, Ortelio raffigura un'isola prospera con 54 città, come in Moro, ma la forma allungata non è quella voluta dalla fonte, la mezza luna. I toponimi si collegano all'espressione u-topia / non-luogo: vi troviamo le città di Fuoridalmondo, Nessunacittà, Senzaterza; tra i fiumi: Senzapesci, Senzacqua.

Utopia è anche ricerca di forme ideali. R. Eaton nel catalogo nota come Moro si soffermi sul paesaggio urbano dell'isola partendo dal presupposto che l'ambiente riflette il comportamento dei cittadini, idea ben radicata nella cultura rinascimentale. Le città di Utopia hanno tutte la stessa pianta, le stesse dimensioni, lo stesso aspetto e sono ripartite su tutto il territorio. Il tema della città ideale, dunque, vi si scorge chiaramente. E su questo tema si sviluppa in parte il prosieguo della mostra, la quale propone una serie di documenti che partono dal *De Architectura* di Vitruvio e arrivano a Le Corbusier e F.L. Wright.

L'architettura rinascimentale diventa una vera e propria scienza; i progetti di città vengono visti come uno strumento per liberare dalle costrizioni naturali imposte in un sito. Un quadro spaziale urbano che meglio possa adattarsi alla realtà sociale del momento sfocia ancora una volta nell'utopia. E Sforzinda, la città ideale del Filarete minuziosamente descritta nel trattato terminato nel 1464, costituisce il primo esempio di questo tentativo. Il modello ideale per la città è il cerchio; archetipo culturale simbolo della perfezione, questa geometria caratterizza anche le prime realizzazioni: è il caso della roccaforte veneziana di Palmanova, di

cui è esposta la carta tratta dal *Civitates Orbis Terrarum* di Braun-Hogenberg del 1598. Il Vecchio Mondo tuttavia lasciava pochi margini d'azione per l'opera degli architetti. L'esposizione mostra come il Nuovo Mondo si rivelasse la sede ideale per i nuovi sperimentalismi rinascimentali in campo urbanistico: più che un paradiso da importare, esso veniva percepito come una pagina bianca da riempire con delle idee del Vecchio Continente. Ma se il cerchio dominava le rappresentazioni e le realizzazioni dell'Europa, il modello geometrico più seguito nella politica coloniale ispanica era il quadrato: modello dei Greci e dei Romani, questa forma ben si prestava a pianificazioni a lungo termine.

Attraverso un *excursus* storico dalla Rivoluzione fino all'alba del XX secolo, sezione della mostra che noi tralasciamo in quanto di minore interesse per le problematiche geografiche, si arriva all'ultima sezione: *Sogni e incubi, utopia e contro-utopia nel XX secolo*. In questa sezione l'utopia diventa viaggio nel tempo, ma anche un problema di espressione artistica – è il caso delle avanguardie – oltre che forte fiducia nella tecnologia. Utopia qui è anche sinonimo più che mai di società ideale, tentativo di vita comunitaria, e allo stesso tempo igienismo, eugenismo, totalitarismo. Agli inizi del XX secolo, cosa che in questa sede più interessa, è infine ricerca di una forma urbana ideale. Affronta l'argomento R. Eaton, nell'ultimo saggio del catalogo, portando numerosi esempi, tra i quali i progetti di Le Corbusier e Wright.

Del primo appare in esposizione la pianta della *Ville Radieuse* del 1935, utopia di un mondo senza distinzioni di classe, sistema urbano verticale, tentativo di realizzazione di una città sana, confortevole, felice. Dell'architetto statunitense la città di Broadacre, progetto del 1932, la città nuova adatta a una società di automobili e aerei.

Marco Petrella

GEOGRAFIA STORICA

Un esempio di ricerca di geografia storica

Gli scritti di geografia storica in Italia sono stati oggetto di varie indagini critiche, le quali hanno messo in luce come, fin dai primi anni del Novecento, la curva di tendenza di questa branca degli studi storico-geografici sia stata dapprima – fino agli anni Cinquanta – in ascesa, per poi avere un momento di stasi, interrotto – a partire dalla seconda metà del decennio successivo – da una certa ripresa (tra l'altro, nel 1972 viene istituita la prima cattedra di Geografia storica in Italia).

All'inizio degli anni Novanta, tuttavia, la geografia storica italiana vive il suo momento peggiore; essa è coltivata da un numero di studiosi talmente esiguo e occupa un interstizio così piccolo all'interno del *corpus* geografico da apparire, come aveva scritto P. Sereno, «una sorta di passatempo per signorine di buona famiglia o, al più, un settore di ricerca dove compiere rapide e occasionali incursioni ai soli fini della carriera accademica».

Tutto ciò nonostante un sensibile fermento teorico, tra l'altro alimentato dalla polemica tra chi considera la geografia storica quale ricostruzione della geografia del passato attraverso sezioni orizzontali o sincroniche e quanti privilegiano invece l'approccio diacronico, e intendono seguire i mutamenti geografici nel tempo, cercando altresì di comprendere con lo sguardo rivolto al passato l'origine degli attuali problemi territoriali.

Oggi la situazione degli studi storico-geografici, e della geografia storica in particolare, appare alquanto migliorata; e tale miglioramento forse non sarebbe stato così evidente senza il nascere (nel 1992) e il prosperare del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, il quale sia con il proprio notiziario («Geostorie»), sia con l'organizzazione di convegni e giornate di studio, sia con la pubblicazione di numerosi

volumi ha svolto un'opera che ha consentito di ampliare notevolmente la diffusione delle ricerche di storia della geografia, di cartografia storica, di storia delle esplorazioni e di geografia storica, nonché di elevare il loro livello scientifico. Il 1992 può essere considerato un momento di svolta positiva anche perché il congresso geografico nazionale, tenutosi in quell'anno a Genova, ebbe un'intera sezione intitolata a discipline storico-geografiche.

Come accennato, un certo numero di studiosi, anche nei momenti più bui per la geografia storica, ha continuato a dedicarsi ad essa in maniera quasi esclusiva; per esempio L. Scotoni, dei cui risultati scientifici il «Bollettino» (1983, pp. 166-168; 1990, pp. 416-417; 1992, pp. 758-759; 1994, pp. 604-604) si è già occupato.

L'ultimo lavoro di L. Scotoni – uno studio sugli aspetti geografici ed economici dello Stato di Zagarolo (un territorio autonomo dello Stato della Chiesa), basato su una relazione inedita del 1637 e apparso in Z. Mari, M.T. Petrarà e M. Sperandio (a cura di), *Il Lazio tra antichità e medioevo. Studi in memoria di Jean Coste* (Roma, Edizioni Quasar, 1999, pp. 579-598) – rappresenta un buon esempio di come si possa utilmente fare ricerca nel campo della geografia storica.

In apertura, viene tratteggiata la figura dell'autore del manoscritto, tale Andrea Carone, un artista proveniente dal Regno di Napoli; viene quindi presentata la storia dallo Stato di Zagarolo (località che dista una trentina di km da Roma, a sud-est della città, presso la via Casilina) e vengono illustrati i caratteri intrinseci ed estrinseci del manoscritto, del quale è andata perduta la carta allegata; presumibilmente una pianta in grande scala, che Scotoni riesce a ricostruire sulla base delle informazioni desunte dal manoscritto stesso.

Così si ricavano i confini e l'estensione del territorio esaminato, mentre da altre copiose notizie disperse nell'opera del Carone non solo viene ottenuto il quadro dell'idrografia e localizzate le mole e le

ferriere mosse dalla forza idrica attive nella prima metà del Seicento; ma affiora anche il contesto (la presenza di acque stagnanti) che favorisce la propagazione, avvenuta in quegli anni, della malaria.

Come sempre, Scotoni presta notevole attenzione alla toponomastica, identificando la posizioni di ben 55 nomi di luogo scomparsi, e alla ricostruzione dei caratteri floristici e forestali del passato.

Anche gli aspetti geomorfologici che destano l'attenzione dell'estensore del manoscritto vengono attentamente vagliati: in particolare, inquieta il fatto che una fossa, formatasi probabilmente «per suberosione dei calcari secondari sottostanti al tufo e per conseguente sprofondamento del banco tufaceo superficiale», sia oggi una discarica a cielo aperto.

Per il profilo relativo all'economia e al popolamento, al fine di fornire una descrizione il più possibile completa, Scotoni si serve – come è sua consuetudine metodologica – dell'ausilio di altri documenti dell'epoca: specialmente i dati del primo censimento pontificio (quasi coevo, del 1656) e del catasto (redatto nel 1651) della Terra di Galliciano, che si estendeva su circa un terzo dello Stato di Zagarolo: in tal modo vengono dedotte esaurienti notizie sulla densità di popolazione, sull'immigrazione, sulle dimore, sulle proprietà, sull'agricoltura e sull'allevamento, queste ultime principali attività produttive e quasi uniche risorse della popolazione.

In un'altra carta, Scotoni ricostruisce la viabilità dello Stato, distinguendo quella basata su elementi certi da quella parzialmente fondata su ipotesi. Nell'ultima parte del lavoro delinea invece le strutture sociali, contrassegnate dalla subordinazione al signore feudale e da una rigida gerarchia, in fondo alla quale si collocano le categorie degli «hortolani» e dei «bovattieri».

Anche da questo scritto di Scotoni traspare una concezione della geografia storica in linea con il pensiero di A. Sestini, che egli considera uno dei suoi maestri. Il punto di partenza è che tutta la geografia

va considerata una scienza storica, considerando che i fatti studiati non sono universali, bensì singoli fatti che si collocano in un determinato momento o periodo, oltre che in uno spazio terrestre definito. Pertanto, non esistono fatti propriamente geografici o storici; e se si pensa che il mondo è in continuo cambiamento, anche le ricerche di geografia attuale diventeranno di geografia storica (forse già lo sono al momento della loro pubblicazione, in conseguenza delle trasformazioni nel frattempo avvenute). Dal punto di vista metodologico, il lavoro preso per esempio rientra tra quelli che affrontano la geografia del passato con un approccio «simultaneo», che presti attenzione affinché tutti gli elementi fisici e umani presi in esame – e che compongono il quadro descrittivo – riguardino il medesimo, determinato momento.

Ricerche di questo tipo possono incorrere nel pericolo di soggiacere al gusto della mera erudizione, ma questo pericolo L. Scotoni conosce e sa ben controllare, in quanto altri suoi studi hanno tratto origine proprio dal ritrovamento di manoscritti inediti; conseguenza questa, più che di circostanze fortunate, della incessante ricerca d'archivio, eseguita con acribia e competenza. Peraltro, l'autore non è certo nuovo neanche a studi sui territori autonomi dello Stato Ecclesiastico, di cui ha ampiamente trattato in una monografia pubblicata nel 1982.

Marcello Ricci

ASIA

Il programma TRACECA nella geopolitica del Caucaso meridionale

Il TRACECA, acronimo di *Transport Corridor Europe Caucasus Asia*, è un programma dell'Unione Europea rivolto al ripristino e all'adeguamento agli *standards* europei delle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali dei NIS (*New Independent*

States) del Caucaso meridionale (Armenia, Azerbaigian, Georgia) e dell'Asia centrale (Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan) e, più di recente, di Bulgaria, Moldavia, Mongolia, Romania e Ucraina. Nella fattispecie, il TRACECA realizza studi di fattibilità e reperisce presso le istituzioni finanziarie internazionali i fondi necessari alla realizzazione degli interventi. Il TRACECA si inserisce poi operativamente nel più ampio progetto intercontinentale – ancora in buona misura teorico nella sua formulazione complessiva – del *Silk Road Revival Project*, che intende riproporre il tracciato dell'antica direttrice commerciale nota come Grande Via della Seta quale asse di trasporto per il traffico contemporaneo Europa-Estremo Oriente. Tale direttrice connetterebbe i principali *terminals* europei e asiatici attraverso una rete infrastrutturale priva di soluzioni di continuità, che interesserebbe l'Europa orientale, il Mar Nero, il Caucaso, il Mar Caspio e l'Asia centrale.

Il primo a sottolineare – con notevole lungimiranza – l'importanza economica e geopolitica di un asse di trasporto eurasiatico, alla luce di un ripensamento complessivo dei rapporti tra Occidente e Oriente imposto dalla incipiente fine della guerra fredda, fu nel settembre del 1990 l'allora ministro degli Esteri dell'Unione Sovietica E. Ševardnadze, alla conferenza internazionale di Vladivostok *The Asian Region of the Pacific Ocean. Dialogue, Security and Collaboration*. A partire da quel momento l'idea ha cominciato a prendere corpo in campo internazionale, soprattutto sotto l'impulso delle nuove realtà geopolitiche e geoeconomiche che si andavano delineando all'indomani della dissoluzione dell'URSS e che rendevano l'ipotesi di un'arteria di collegamento fra Europa occidentale ed Estremo Oriente – non più separati dallo spazio sovietico – economicamente allettante e politicamente attuabile.

Nel 1993 si tiene a Bruxelles una conferenza internazionale dei paesi dell'Unio-

ne Europea e dei NIS del Caucaso meridionale e dell'Asia centrale. In quell'occasione vengono gettate le basi del TRACECA, che viene a configurarsi, nella sua prima formulazione, come espressione della strategia europea verso quelle regioni. Quattro gli obiettivi principali del programma: sostenere l'indipendenza politica ed economica dei NIS interessati rafforzando il loro collegamento con i mercati europei e mondiali; incoraggiare la cooperazione regionale tra i NIS; attrarre finanziamenti da parte delle principali istituzioni finanziarie internazionali; collegare fisicamente la direttrice TRACECA alle reti di trasporto europeo (Trans-European Networks, TENs).

Dopo quella di Bruxelles, si sono svolte numerose altre conferenze del TRACECA (nel 1995 ad Almaty e a Vienna; nel 1996 a Venezia e ad Atene; nel 1997 a Tbilisi e ad Helsinki; nel 1998 a Baku), che ne hanno meglio definito le linee concrete d'azione e hanno visto crescere l'interesse internazionale verso il progetto. Di particolare importanza quella di Helsinki, che ha riconosciuto la regione del Mar Nero quale parte integrante della Pan European Transport Area (PETRA) e ha posto le basi operative per un collegamento logistico tra le reti TENs e l'asse TRACECA; così come quella di Baku, intitolata *TRACECA. Restoration of the Historic Silk Route Conference*, cui hanno partecipato 32 paesi e 13 organizzazioni internazionali e che ha condotto alla stipulazione di un accordo multilaterale di base (*Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe Caucasus Asia*) sui seguenti obiettivi: promuovere lo sviluppo delle relazioni economiche, commerciali e di trasporto tra Europa, Mar Nero, Caucaso, Mar Caspio e Asia; assicurare l'accesso al mercato globale delle reti di trasporto stradali, ferroviarie e di navigazione; garantire condizioni di sicurezza del traffico e di salvaguardia ambientale; armonizzare le politiche e le normative in materia di trasporto;

creare un equo contesto competitivo per le operazioni di trasporto.

L'impatto del TRACECA sulla dotazione infrastrutturale dei paesi coinvolti comincia ad essere rilevante, con 300 milioni di dollari finanziati dalla Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo e 40 dalla Banca Mondiale a tutto il giugno 2000, per citare solo le istituzioni maggiormente coinvolte. A queste si affiancano la Islamic Development Bank, la Asian Development Bank (quest'ultima per impulso del governo giapponese, fortemente interessato al programma) e una serie di altri investitori privati minori. Fra i principali progetti approvati, finanziati e in parte già eseguiti si possono ricordare il ripristino delle reti ferroviarie di Kazakistan, Uzbekistan, Azerbaigian e Georgia; l'ammodernamento dei porti di Turkmenbaşı, Baku, Poti e Iljičevsk; la ristrutturazione delle reti stradali di Armenia, Azerbaigian e Georgia. Una serie di progetti di minore rilevanza economica, rivolti per lo più a migliorare lo stato delle comunicazioni transfrontaliere e ad evitare colli di bottiglia nei punti chiave dell'arteria, sono stati poi finanziati direttamente dal TRACECA con fondi dell'UE, per un valore complessivo di 47 milioni di euro.

Il TRACECA si connette poi organicamente all'altro programma dell'UE denominato INOGATE (*Interstate Oil and Gas Transport to Europe*), il cui scopo è quello di realizzare studi di fattibilità e fornire assistenza tecnica in materia di oleodotti e gasdotti tra il Mar Caspio e i mercati europei. E' evidente che il TRACECA, pur non essendo direttamente rivolto a questa tipologia di trasporto, è destinato ad avere un effetto positivo sul transito di petrolio e gas naturale verso occidente, nella misura in cui incide sull'efficienza generale delle infrastrutture e delle comunicazioni, in modo particolare di quelle marittime. Le ricadute a lungo termine del TRACECA sulle dissesate economie dei NIS coinvolti nel progetto sono evidenti: rimozione di barriere fisiche e legali all'integrazione e

alla cooperazione regionale e globale; opportunità di valorizzazione delle risorse endogene; possibilità di accesso ai mercati mondiali; creazione di favorevoli condizioni infrastrutturali e legislative per gli investimenti esteri; trasferimento di tecnologie e *know-how*; prospettive di creazione di un mercato comune dei paesi cui si rivolge il TRACECA.

Quanto affermato ha chiaramente una valenza generale, che prescinde dai notevoli divari che le realtà regionali poste lungo la direttrice della Via della Seta presentano in termini di sviluppo economico e di stabilità politica. Nel variegato contesto geografico interessato dal TRACECA, uno spazio particolare – che è geopolitico e geoeconomico, oltre che fisico – è occupato sicuramente dal Caucaso meridionale, area di transizione economica e culturale tra Occidente e Oriente, vero punto nodale del progetto. A cavallo fra Mar Nero e Mar Caspio, il Caucaso meridionale da un lato costituisce il ponte terrestre delle «vie dei Mari» previste dal TRACECA; dall'altro si trova al crocevia di due grandi arterie di comunicazione, quella est-ovest (il TRACECA, per l'appunto), e quella nord-sud, che dall'Iran prosegue verso la Russia passando per l'Armenia, e che si configura anche come un asse geopolitico alternativo e in competizione con quello di emanazione occidentale.

Nonostante le differenze culturali, religiose e di orientamento geopolitico, è possibile individuare qualche tratto comune ai tre NIS del Caucaso meridionale. All'interno dell'Unione Sovietica, Armenia, Azerbaigian e Georgia costituivano una specifica «regione economica», ma le risorse di ogni singolo paese erano gestite e coordinate dal centro e non davano luogo a particolari forme di integrazione regionale. Con la dissoluzione dell'URSS sono venuti meno i nessi economici artificialmente creati dalla logica di piano e i NIS del Caucaso meridionale sono apparsi incapaci di relazionarsi in maniera autonoma e autosufficiente a un contesto esterno dominato dall'economia di mercato. Ognuno di essi

ha sperimentato, e ancora sperimenta, le difficoltà della transizione al liberismo. La valorizzazione delle risorse endogene di questi paesi non può prescindere dall'intervento esterno, e questo è particolarmente evidente nel caso delle ingenti riserve petrolifere dell'Azerbaijan, che hanno attratto gli investimenti delle grandi compagnie occidentali.

Tutti questi fattori spingono nella stessa direzione, quella dell'integrazione in un contesto politico ed economico più ampio, ma notevoli ostacoli vi si frappongono. A una scala macro-regionale, il Caucaso meridionale rappresenta una delle arene di confronto geopolitico tra Stati Uniti e Russia, confronto al quale non assistono indifferenti Turchia e Iran: Washington – con il supporto dei governi europei e delle compagnie petrolifere occidentali – è fortemente interessata a estrarre il greggio del Mar Caspio e a veicolarlo verso occidente attraverso rotte alternative a quella russa. Mosca è impegnata invece a riaffermare la propria influenza politica ed economica sullo spazio ex sovietico. Ankara, alleato dell'Occidente e avamposto orientale della Nato, persegue anche una propria politica regionale cui non sembrano del tutto estranee tentazioni panturaniche. Teheran guarda infine con apprensione alla crescente influenza statunitense e turca nell'area e si rivolge verso nord, rinsaldando i legami con la confinante – e tendenzialmente filo-russa – Armenia.

A una scala locale, il Caucaso meridionale si configura come una regione di conflitti etnici irrisolti e latenti: Nagorno Karabagh, Abcasia e Ossezia meridionale sono i luoghi di una «geografia delle crisi» ben lungi – soprattutto le prime due – dall'essere rimosse, mentre la repubblica autonoma musulmana dell'Agiaistan e la provincia a popolamento armeno di Samtskhe-Javakheti costituiscono entità territoriali refrattarie al controllo di Tbilisi, suscettibili di generare preoccupazioni. In conseguenza del conflitto del Nagorno Karabagh, i rapporti tra Armenia e Azer-

baigian – e di riflesso tra Armenia e Turchia – sono a dir poco conflittuali e la circolazione commerciale sulla tratta Ankara-Erevan-Baku è resa impossibile dalla chiusura delle frontiere.

Eppure una pacificazione equa e condivisa del Caucaso meridionale potrebbe costituire un grande fattore di sviluppo economico e sociale per una regione dalle notevoli potenzialità, strategicamente collocata nella geografia economica dell'Eurasia. Se le vie diplomatiche sono lunghe e tortuose, fatte di timidi avanzamenti e scoraggianti arretramenti, quelle economiche possono però sortire effetti più rapidi e duraturi e fungere da stimolo per un percorso di assestamento politico. Sono di questo avviso il presidente georgiano E. Ševardnadze, grande sostenitore del TRACECA, e il direttore dell'Istituto di Studi Orientali di Erevan, N. Hovhanissian, analista politico e consigliere presidenziale per gli affari esteri, che ravvisano nell'integrazione dei tre paesi del Caucaso meridionale in un contesto economico internazionale un valido strumento di stabilizzazione politica regionale. In quest'ottica, il progetto TRACECA, con il suo respiro intercontinentale, potrebbe agevolare un processo di normalizzazione della tormentata regione, consentendo la circolazione delle idee accanto a quella delle merci, creando quelle condizioni di *confidence* indispensabili per un dialogo costruttivo tra fazioni contrapposte, restringendo il divario tra posizioni apparentemente inconciliabili, ma soprattutto rendendo evidenti i vantaggi che una politica di cooperazione e di apertura presenta rispetto alle scelte dettate dal nazionalismo. Qualche timido segnale in questa direzione si è già registrato: la partecipazione della delegazione armena alla Conferenza di Baku del 1998 è stata salutata dagli analisti e dai diplomatici come un evento politico di rilievo non marginale, che lascia intravedere una sia pur minima disponibilità di Erevan a discutere di temi economici con il politicamente ostile Azerbaijan. E' inoltre auspicabile che la

recentissima ammissione dei tre paesi del Caucaso meridionale nel Consiglio d'Europa, deliberata dall'assemblea parlamentare nonostante la finora mancata risoluzione dei conflitti che ancora destabilizzano la regione, possa favorire la *confidence building* e la disponibilità delle parti a un confronto aperto ed equilibrato.

Luca Zarrilli

VARIE

L'impegno dell'ONU per la normalizzazione della toponomastica

Il 6 e 7 luglio 2000 si è svolto a Firenze, nella sede dell'Istituto Geografico Militare, un incontro della Divisione romano-ellenica del Gruppo degli Esperti delle Nazioni Unite sui Nomi Geografici (UNGEGN).

L'Organizzazione delle Nazioni Unite è impegnata da tempo nella complessa opera di normalizzazione internazionale dei nomi geografici, riconosciuta come un elemento essenziale per lo sviluppo socio-economico, per gli scambi culturali, nonché per gli interventi di protezione civile e di mantenimento della pace nel mondo. L'istituzione del Gruppo di Esperti, composto dai delegati ufficiali dei paesi riconosciuti dall'ONU, risponde alla necessità di coinvolgere direttamente gli Stati membri in questa difficile opera. Al Gruppo di Esperti è stato dunque affidato il compito di affrontare e risolvere sul piano geografico-linguistico le problematiche internazionali inerenti la toponomastica e di predisporre materiali di lavoro da sottoporre all'esame e all'approvazione dell'assemblea plenaria dei delegati ufficiali dei paesi riconosciuti in occasione delle conferenze delle Nazioni Unite per la normalizzazione dei nomi geografici, che si tengono ogni cinque anni.

Gli esperti operano all'interno delle 22 divisioni geografico-linguistiche nelle quali è articolata l'assemblea plenaria. Tali divi-

sioni sono le seguenti: dell'Africa centrale, dell'Africa orientale, dell'Africa meridionale, dell'Africa occidentale, arabica, dell'Asia orientale (esclusa la Cina), dell'Asia sud-orientale e Pacifico sud-orientale, dell'Asia sud-occidentale (esclusi i paesi della Divisione arabica), baltica, celtica, cinese, di lingua olandese e tedesca, dell'Europa centro-orientale e sud-orientale, dell'Europa orientale e dell'Asia settentrionale e centrale, mediterranea orientale (esclusi i paesi della Divisione arabica), francofona, indiana, dell'America Latina, nordica, romano-ellenica (di cui fa parte l'Italia), del Regno Unito, degli Stati Uniti d'America e del Canada.

All'incontro di Firenze, salutato dal direttore dell'Istituto Geografico Militare, M. Facciorusso, e presieduto da S. Arca, presidente della Divisione romano-ellenica e direttore della Scuola di Geodesia, Topografia e Cartografia dell'IGM, hanno partecipato esperti di Cipro, Francia, Grecia, Italia, Romania e Spagna. La delegazione italiana era composta da esperti dell'Istituto Geografico Militare (G. Orrù e M. Pampaloni) e da alcuni docenti e ricercatori (L. Cassi, C. A. Mastrelli, M. Meini, L. Stanganini e S. Toniolo).

I numerosi punti all'ordine del giorno sono stati trattati con meticolosità e, in molti casi, hanno prodotto discussioni approfondite. Di particolare interesse i risultati di un'indagine condotta sullo stato della normalizzazione nei diversi Stati membri, che mostrano innanzitutto come siano ancora pochi i paesi che si sono dotati di una *authority* per i nomi geografici, secondo quanto raccomandato fin dalla Prima Conferenza ONU del 1967. Per quanto riguarda le azioni ufficiali promosse dai singoli Stati, quasi tutti (eccetto comprensibilmente quelli di più recente istituzione, come la Moldavia) possiedono un proprio catalogo toponomastico che, impostato su supporti informatici, ha assunto la struttura di «banca dei dati toponomastici». In particolare, per l'Italia, l'IGM ha realizzato e reso disponibile tale *data*

base nel 1998, derivandola dalle tavolette della precedente serie cartografica in scala 1:25.000. In ambito internazionale si pone l'esigenza di definire e applicare *standards* concordati per la codifica dei dati e il loro scambio, aspetto su cui sta lavorando un apposito gruppo di studio.

Piuttosto buona appare anche la situazione relativa alla pubblicazione di linee guida a cui gli enti produttori di cartografia e gli editori in genere sono chiamati ad attenersi per il trattamento dei nomi geografici: molti Stati membri le hanno già pubblicate o sono in procinto di farlo; più indietro su questa strada rimane la Spagna, anche a causa delle forti pressioni autonomistiche presenti nel suo territorio, che ostacolano l'attuazione di indicazioni programmatiche gestite a livello centrale. Per quanto riguarda gli altri Stati, anche se resta molto da fare per la concreta applicazione di tali linee normative (un problema sentito soprattutto in paesi come Cipro e Grecia, con alfabeti diversi dal latino), è evidente che il primo passo da compiere in questa direzione è proprio quello di assicurare agli operatori del settore i necessari riferimenti normativi già discussi e approvati dall'UNGEGN. In Italia si è giunti alla seconda edizione delle *Toponymic Guidelines for Map and Other Editors*, delle quali è prevista un'ampia divulgazione a carattere nazionale.

Molto diversa appare la situazione per quanto riguarda la normalizzazione degli esonimi, ossia dei toponimi che non corrispondono alla versione ufficiale dello Stato in cui si trovano (per esempio, Firenze invece di Firenze oppure Londra piuttosto che London), rispetto ai quali l'ONU raccomanda una revisione aggiornata e una consistente riduzione nell'uso: questo è indubbiamente un aspetto di più complesso trattamento rispetto ai precedenti, e anche per tale motivo pochi paesi (Francia, Moldavia e Romania) sono già riusciti a portare a termine il difficile lavoro di selezione e a pubblicare elenchi ufficiali degli esonimi riconosciuti a livello nazio-

nale. Proprio sulla questione degli esonimi si è a lungo discusso nell'incontro di Firenze. S. Toniolo ha presentato il suo studio su *Gli esonimi italiani*, redatto già nel 1987 per la Quinta Conferenza delle Nazioni Unite per la normalizzazione dei nomi geografici e strutturato secondo più livelli di analisi; in particolare, vengono distinti diversi tipi di esonimi: ancora in uso, obsoleti, abbandonati, usati in opere letterarie, usati in studi storici con riferimento a entità geografiche che avevano nomi diversi nel passato. Durante la discussione che è seguita è stata confermata la validità della metodologia usata da Toniolo; si è tuttavia sottolineata l'importanza di una revisione e di un aggiornamento continui degli elenchi di esonimi considerati ufficiali, in conseguenza del costante mutamento cui vanno soggetti la lingua e i suoi riferimenti culturali e quindi anche del processo di obsolescenza che interessa i toponimi.

Al fine di diffondere il processo di normalizzazione dei nomi geografici, è stata riconosciuta l'importanza della pubblicazione di elenchi di toponimi, come quello presentato per l'Italia dal presidente S. Arca ed elaborato a partire dalla cartografia in scala 1:1.000.000; di cataloghi di nomi geografici relativi alla divisione amministrativa dei diversi Stati, come quello presentato dalla delegata francese S. Lejeune; e ancora di glossari multilingue di elementi geografici, come quello presentato dal delegato italiano M. Pampaloni. E' stata inoltre confermata la necessità di strumenti divulgativi sul lavoro della Commissione ONU ed è stata raccomandata la distribuzione, nei vari Stati membri, della versione tradotta in lingua locale del pieghevole prodotto dall'UNGEGN, la cui versione italiana è stata presentata in forma provvisoria nel corso dello stesso incontro.

Per continuare il lavoro intrapreso, anche in vista della Ottava Conferenza delle Nazioni Unite per la normalizzazione dei nomi geografici, che si terrà a Ber-

lino nel 2002, i rappresentanti della Divisione romano-ellenica hanno assunto impegni precisi e concordato un piano di lavoro comune, i cui risultati verranno sottoposti alla reciproca attenzione e alla discussione in occasione degli incontri che la Divisione ha già programmato e che si terranno a rotazione nei diversi Stati membri.

Monica Meini

Una graduatoria dei traffici portuali mondiali

Sulla base dell'annuale rapporto su *Le trafic des ports du monde*, pubblicato dal «Journal de la Marine Marchande» (Parigi, 1999, n. 4176), è possibile tracciare una sintetica geografia dei traffici portuali a scala mondiale relativa al 1998.

Il rapporto, che pure non comprende i dati di alcuni importanti porti, ha riguardato 284 scali marittimi, appartenenti a 91 distinti paesi, e offre pertanto un quadro sufficientemente completo.

Considerando la soglia di 40 milioni di t di traffico, si può elaborare la graduatoria dei 33 porti principali: otto di questi superano la soglia dei 100 milioni di t. In testa è Rotterdam (314.744 mln di t), che deve difendere il suo ormai lungo primato (spodestò New York diversi anni fa, dopo che New York aveva, diversi anni prima e a sua volta, sopravanzato Londra) nei confronti di Singapore (312.322 mln di t), che la segue da vicino. Dietro a Rotterdam e a Singapore, si trovano due porti giapponesi (Chiba e Nagoya) e Hong Kong; poi Anversa, Yokohama, Long Beach, Kaohsiung (Taiwan), Bergen e, solo all'11° posto, Marsiglia. Dei 33 porti più importanti, 15 sono europei; il primo porto italiano, Trieste (47.216 mln di t), si trova al 27° posto, Genova (44.872 mln di t) al 29°.

Dei 25 porti con un traffico maggiore di 50 milioni di t, nove sono europei, ma sono europei anche 57 porti tra gli altri 97 che hanno trattato più di 10 milioni di t.

Si possono poi costruire due altre graduatorie, relative ai traffici portuali di due importanti materie prime, il petrolio greggio e il minerale di ferro (ma per alcuni porti come, per esempio, Rotterdam, la fonte non fornisce il dettaglio di questa materia prima).

Per il petrolio greggio sono in testa soprattutto porti di sbarco, come Rotterdam (100.756 mln di t) e Marsiglia (48.326 mln di t.), che si collocano ai primi due posti; Trieste (35.693 mln di t) e Genova (12.801 mln di t) si trovano rispettivamente al quinto e al 17° posto. Non mancano, ovviamente, alcuni importanti porti di imbarco del greggio, come, per esempio, il porto britannico di Sullom Voe, quello algerino di Arzew o quello indiano di Bombay.

Per il minerale di ferro, la graduatoria vede in testa i porti australiani di Port Hedland e di Dampier (con 63.705 e 58.448 mln di t), davanti allo statunitense Duluth, al norvegese Narvik (che imbarca il minerale proveniente dal complesso minerario svedese di Kiruna), al giapponese Nagoya e al britannico Port Talbot.

Carlo Beltrame

NOTIZIE BREVI

- L'Accademia Nazionale dei Lincei ha conferito a Giuseppe Dematteis il premio «Prof. Luigi Tartufari» 2001, per avere svolto in circa quaranta anni «con originali metodologie ed idee, una intensa attività per il rinnovamento degli studi geografici italiani: attività che ha favorito un più largo contatto con le correnti europee della geografia politica ed economica». Il premio è stato consegnato il 20 giugno 2001, a Roma, nella sede dell'Accademia, dal suo presidente, E. Vesentini. Certi di interpretare il pensiero dei soci e dei lettori della nostra rivista, vogliamo far giungere all'illustre geografo le più vive felicitazioni.

- Dal 30 novembre al 2 dicembre 2000, si è svolto a Trento il convegno internazionale *Giornate dell'Acqua 2000 «Culture sull'Acqua»*, in cui sono stati presentati esperienze e progetti – didattici e non – realizzati in Italia e in altri paesi, europei e africani. E' stato presentato anche il *Manifesto dell'acqua*, nato nell'ambito della Fondazione Soares, che in Portogallo promuove azioni concrete per la diffusione e l'affermazione del principio che le risorse idriche sono un diritto di tutti.

- Il 28 giugno di quest'anno, si è spento a Roma (dove era nato nel 1923) il noto sinologo Giuliano Bertuccioli, studioso

particolarmente vicino all'ambito geografico e alla nostra Società, con la quale collaborò in più occasioni. In particolare, nei primi anni Ottanta, all'avvio delle iniziative volte a valorizzare la raccolta cartografica estremo-orientale della Società Geografica Italiana, G. Bertuccioli ne diede una prima fondamentale schedatura di riferimento. Sulla base posta da Bertuccioli si è poi potuto proseguire nell'operazione, fino a completare un catalogo esaustivo della raccolta e a predisporre iniziative pubbliche, proprio in questo anno 2001 – risultati che, malauguratamente, l'insigne studioso non ha potuto vedere realizzati.