

ADRIANA GALVANI

DA BOLOGNA A SEOUL, A PYEONGYANG

Introduzione. – Il geografo non è forse più un esploratore, ma in ogni percorso ha sicuramente sempre qualcosa da scoprire, soprattutto se il viaggio è compiuto con spirito di avventura e di adattamento ed è finalizzato non solo a conoscere nuovi territori e diverse organizzazioni di vita, ma a penetrare nell'esistenza più intima delle comunità di accoglienza. E' proprio il senso di vita quotidiana quello che non viene afferrato dalle documentazioni, pur eccezionali e esaustive, dei mezzi audiovisivi. E' quella vita che viene colta immergendosi tra i ritmi di vita comune della popolazione, quale può essere vissuta spingendosi nelle campagne, nelle montagne, prendendo in città la metropolitana piuttosto che il taxi, mangiando nei ristoranti decentrati, evitando i grandi alberghi per fruire, quando possibile, di alloggi privati. Evidentemente non molti sono propensi a ciò, perché chi ha soldi per viaggiare ha denaro anche per la vita comoda, a meno che non si tratti di *back-packers*. Non occorre comunque divenire vagabondi, anche se il vero senso dell'avventura nasce proprio da un certo spirito selvaggio. Quel che occorre è il desiderio di avvicinarsi agli altri, sebbene non sia cosa facile, data la diffidenza verso il non-conosciuto che ciascuno di noi possiede, oltre alla mancanza di tempo adeguato, ai problemi di lingua, ai differenti usi che conducono spesso a incomprensioni, soprattutto tra gente di paesi molto lontani.

Il problema dell'autenticità dell'esperienza è stato messo in luce da MacCannel (1976), al cui lavoro hanno fatto seguito molti approfondimenti, tra i quali quello di Eco (1986) sulla complessità e sull'ambiguità del percepimento della soddisfazione da parte del visitatore, finché Wang (1999) ne ha tratto una sintesi in cui la varietà delle interpretazioni viene riassunta in una triplice tipologia riconducibile alle formulazioni di «oggettiva autenticità», «autenticità costruita» e «autenticità esistenziale». La prima si riferisce agli avvenimenti originali, la seconda è proiettata piuttosto forzatamente dagli operatori negli oggetti o dai turisti stessi nelle loro esperienze, la terza è quella che proviene dalla partecipazione, quindi più da uno stato d'animo che dai fatti stessi.

Risulta esemplificativa in proposito la riconversione dell'indirizzo pianificatorio che era stato adottato negli anni Cinquanta dalle autorità di Singapore per esaltare le attrattive della città. I pianificatori di fine secolo hanno preso coscienza del fatto che nel turismo post-moderno i «residenti sono visti progressivamente come il nucleo del prodotto turistico» (Simmons, 1994, p. 98). I responsabili di Singapore dunque, dopo aver rinnovato Chinatown, hanno fatto un passo indietro di nuovo verso la tradizione, pubblicizzando come «vibrante» l'originale atmosfera del sito, promettendo una «lively street life»

(Henderson, 2000, p. 533). Infatti sono stati capovolti, a metà degli anni Ottanta, gli obiettivi di ristrutturazione del vecchio centro di piccolo commercio, abitato dai cinesi, dopo che nel 1947 era apparso un documento che denunciava le terribili condizioni di affollamento di alloggi di pochi metri, abitati da famiglie di sette-otto persone, con un solo servizio igienico e una sola cucina per parecchie unità. Dopo il recupero edilizio, il *Report* della Tourism Task Force del 1984 (Wong, 1984) riconobbe che il piano di rinnovamento aveva cancellato siti storici col rischio di far perdere agli occhi dei visitatori il particolare patrimonio originale. Nel rapporto appaiono queste parole: «nel nostro sforzo di costruire una moderna metropoli abbiamo rimosso aspetti della mistica orientale e l'attrazione rappresentata dai vecchi edifici, dalle attività originali e dai mestieri che affollano i lati delle strade» (p. 6). Il programma che appare nel progetto *Tourism 21* della STPB (Singapore Tourist Promotion Board, 1998) tende a esaltare la diversità delle forme, dei colori e delle scene del popolo della strada, rinforzata dal concetto romantico occidentale del pittoresco.

La Corea. – Un'opportunità di conoscenza di un mondo diverso è stata offerta ai geografi dal recente congresso UGI di Seoul. Di questa città abbiamo imparato a conoscere tanti aspetti grazie alle Olimpiadi, a manifestazioni internazionali di vario genere, alle importazioni crescenti di prodotti coreani ad alta tecnologia; ma quello che mi ha colpito maggiormente è stato ciò che non può apparire dai suddetti eventi, ovvero il comportamento delle persone. In una città gigantesca, di dieci milioni di abitanti, dal traffico intensissimo, dalla elevatissima tecnologia, esiste un ordine, un silenzio, un rispetto per gli altri che riesce a stupire, nonostante sia risaputo che gli orientali sono, per formazione, molto discreti.

Quello del paese del Daehan-Minkuk è un popolo che ha ottenuto solo in tempi recenti il benessere e lo dimostra con orgoglio, sfoggiando tutti i simboli del moderno consumismo: auto nuove, l'immane cellulare, abitazioni accoglienti... E' una popolazione che dispiega sui bambini una profusione di consumi che rivela non una ostentazione di *status-symbol*, ma un profondo amore per i piccoli, che si manifesta anche in una dolcezza squisita nei loro confronti, tanto da commuovere. Mitissime sono tutte le persone in genere, specialmente le donne, la cui delicatezza risplende nella pelle dalla trasparenza di maiolica, nei modi di fare tranquilli, nei corpi esili e affusolati, nei bellissimi capelli, portati generalmente lunghi.

Nonostante i ritmi della grande città che costringe a lunghi tragitti e a lunghe permanenze fuori casa, non si vede mai alcuno che non sia ordinato, pulito, anche durante i periodi di inclemenza dei monsoni; tutti i giovani, poi, vestono all'ultima moda occidentale, in particolare le ragazze, attentissime ai suggerimenti degli stilisti internazionali.

Si viaggia su autobus e metropolitane perfettamente puliti; gli autisti portano i guanti bianchi e non toccano il denaro per il percorso, che viene depositato dal viaggiatore direttamente in una cassetta da cui proviene automaticamente anche il resto. In attesa del metrò, ci si dispone in file ordinate in corrispondenza di segnali fissi sui marciapiedi, all'altezza dei quali si aprono, secondo un perfetto schema, le porte dei treni. L'attenzione e il rispetto reciproco, tra viaggiatori in discesa e in salita dai mezzi pubblici, è qualcosa che noi italiani, in particolare, siamo ancora ben lontani dal dimostrare.

Lo stesso rispetto per la persona che si ha di fronte, si nota nel semplice ma cordiale inchino con il quale gli orientali sono soliti salutarsi e ossequiarsi, la cui profondità, che contempla più gradi di variabilità, ha un significato che solo loro sono in grado di cogliere. Un orientale non si alza quando è a tavola con altri commensali se questi non hanno terminato e manifestato l'intenzione di alzarsi pure loro; verrebbe giudicato un

atto di profonda mancanza di rispetto quello stesso comportamento che in Occidente viene contemplato come prassi ovvia.

Ma ciò che più colpisce l'occidentale è il vedere che, sebbene tutti possiedano un telefonino e lo usino tantissimo, non se ne sente nessuno squillare e non si sente nessuno parlare, tanta è la discrezione con cui si usa. L'esaltazione di questo riguardo verso gli altri traspare anche dalla disponibilità che i coreani dimostrano nei confronti degli stranieri. E' accaduto che a me, ferma, perplessa, di fronte a cartelli e indicazioni difficilmente comprensibili per qualunque straniero, i locali si avvicinassero per offrire il loro aiuto, anche senza esserne stati richiesti, per il solo aver visto la titubanza nell'espressione della turista. E' accaduto persino che qualcuno si sia offerto di accompagnare il turista inesperto o di «cederlo» a un altro passeggero che proseguiva sullo stesso percorso, allorché il primo che aveva prestato aiuto doveva scendere; o che qualcuno rischiasse di perdere il proprio treno o il proprio autobus per guidare uno straniero, senza mostrare disappunto o fretta. Addirittura una signora, rientrando in tarda serata dal lavoro, ha accompagnato una straniera, che si era persa camminando nel centro, nonostante dovesse andare in tutt'altra direzione. Il fatto che le donne camminino di notte da sole, in questo paese è assolutamente normale; non solo nessuno se ne stupisce, ma non comporta alcun rischio, in quanto la capitale è da considerarsi la città più sicura del mondo.

Una delle ragioni fondamentali di questi citati comportamenti è da far risalire all'etica confuciana e a quella buddista, che impongono un severo autocontrollo, esercitato continuamente anche in solitudine, che fa sì che mai si urli, ci si arrabbi, ci si senta sconsolati. Ritroviamo questo concetto anche nelle parole di Schellenbaum (1995, p. 132): «nei paesi di religione buddista troviamo un amore per l'altro particolarmente umile, caloroso, radicato nella vitalizzazione del proprio cuore». Tutto questo non si pone in contrasto con una vita dai ritmi moderni della più accelerata industrializzazione, che ha portato il paese ai vertici delle esportazioni nel giro di appena vent'anni e che, grazie a tale disciplina, li porterà sicuramente anche più lontano. Quanto incomprensibili diventano in quell'ottica i nostri rumori, il nostro caos quotidiano, il nostro nervosismo.

Seoul. – Il cuore della città metropolitana si estende in profondità nel dedalo più incredibile di due piani interrati, ubicati sotto il centro congressi: un'incredibile serie di negozi, ristoranti, banche, un cinema con dieci sale dotate di tecnologia all'avanguardia, come quella delle poltrone reclinanti o ondulanti per seguire il ritmo delle avventure sullo schermo; il tutto esaltato dal bailamme di un'elevatissima affluenza che inevitabilmente sconvolge chi vi penetra.

Purtroppo questa industrializzazione rapida, questa disciplina, questo benessere diffuso, si pagano con un'uniformità forse eccessiva, che appare in particolare nei quartieri residenziali moderni, composti da grattacieli uniformi, ripetuti a blocchi, per cui non esistono piazze, le strade non hanno nome, esiste solo il nome della zona e il numero dell'edificio, che spicca in gigantografia dall'alto dei numerosi piani. Inoltre pure gli agglomerati si ripetono uguali a se stessi, può cambiare appena il colore, ma manca anche la varietà di disposizione che appare almeno nei più moderni quartieri nordamericani. Tutto questo rappresenta la conseguenza dell'esodo della popolazione rurale e della rapida industrializzazione che a partire dagli anni Sessanta ha portato a un incremento medio giornaliero di 835 persone per un arco di 15 anni, richiedente ogni giorno la costruzione di 209 alloggi, la predisposizione di 17 autobus della portata di 50 passeggeri e di 235 tonnellate di acqua, più lo smaltimento di 1.253 kg di rifiuti. Il modello è forse più vicino a quello delle nuove aree residenziali dell'America Meridionale, tanto che potremmo

parlare di una «Lego City». Varietà di colore e di attrattive appaiono invece nei piccoli centri urbani, caratterizzati da edifici di minore grandezza con facciate completamente ricoperte di giganteschi cartelloni pubblicitari, di tutti i colori, illuminati o meno, che trasmettono un clima di continua festa, come nelle cittadine occidentali in occasione della processione del santo patrono.

Il disgelo delle Coree. – Il particolare momento politico che stanno vivendo nell'anno 2000 le due Coree ha offerto materia interessante agli studi politici e alla cronaca, nella prospettiva di una possibile riunificazione. Dopo i primi incontri primaverili dei rispettivi presidenti si è fatta strada una serie di iniziative che se non porteranno alla riconciliazione politica, condurranno perlomeno alla congiunzione fisica del Nord e del Sud. E' stata infatti approvata e iniziata la costruzione del tratto mancante di ferrovia tra i due paesi, otto chilometri in tutto, che dovrebbe terminare nei primi mesi del nuovo anno. Resta tuttavia molto difficile il contatto e l'accesso sia per i coreani sia per gli stranieri. Un'iniziativa umanitaria è stata lanciata durante l'estate per fare incontrare famiglie dei rispettivi paesi che avessero membri dall'una e dall'altra parte. L'idea è stata sostenuta dalla Croce Rossa Internazionale, ma è stata rigidamente controllata dai governi, soprattutto da quello della Corea del Nord. Dalle voci che correavano tra gli alti rappresentanti ufficiali di Seoul risultava che il governo del Konghwa-guk avesse permesso di muoversi solo a coloro che avevano sempre dimostrato di essere in linea con le opinioni comuniste di Kim Jong I e Kim Jong II e che fossero o dipendenti dello Stato o artisti e studiosi di fama riconosciuta, quindi più facilmente controllabili. Dato che la separazione risale a cinquant'anni fa, si è ovviamente trattato di un incontro di sole persone anziane, la più vecchia delle quali aveva 106 anni. Molte altre erano invalide o inferme. Tutte comunque erano estremamente emozionare, di un'emozione che sembravano sostenere a fatica, tanto da far dubitare dei vantaggi di un riavvicinamento così tardivo. Gli ospiti del Nord sono arrivati a Seoul accolti con ammirabile, ma dignitosa cordialità anche dai non parenti con mazzi di fiori e lacrime. Le famiglie così riunite, con le donne vestite dei migliori abiti tradizionali, si sono recate al pranzo organizzato dalla Croce Rossa nel palazzo dei Congressi, sotto il controllo rigidissimo delle forze di sicurezza che avevano installato i migliori sistemi di allarme. La visita si sarebbe protratta poi per alcuni giorni con gli ospiti in albergo e non nelle case dei familiari ritrovati.

L'opinione pubblica dei sud-coreani in merito al processo di riunificazione rivela una sorta di scetticismo, non in riferimento alla realizzabilità politica, ma riguardo alla questione economica. Troppo recente infatti è il processo di industrializzazione della Repubblica della Corea e troppo povero è il Nord con le sue gravi carenze alimentari di base, per consentire uno sforzo di tale portata; a ciò si aggiungano poi i recenti fallimenti delle più grosse imprese meccaniche, come quella localizzata nella parte meridionale della penisola ma di proprietà di un «comunista» del Nord, il quale possiede un impero industriale che annovera tutti i simboli del più sfrenato consumismo, tra cui catene di supermercati, cinema, mezzi di trasporto e apparecchiature elettroniche.

I sud-coreani, dunque, pensano che solo la Germania si sia potuta permettere un lusso così costoso, perché pochi paesi come la RFT potevano vantare un attivo tanto elevato. L'assorbimento in quel caso è stato infatti abbastanza indolore e attualmente sono maggiori i problemi di adattamento psicologico rispetto a quelli di ordine economico. Una dimostrazione di tanta ricchezza venne offerta a quel tempo tramite un benvenuto in denaro, che ogni abitante della RDT riceveva presso le banche nel momento in cui metteva piede per la prima volta all'Ovest. Trovandomi a Berlino proprio nei giorni della caduta del muro, alla quale io stessa ho contribuito – grazie a picconi e martelli

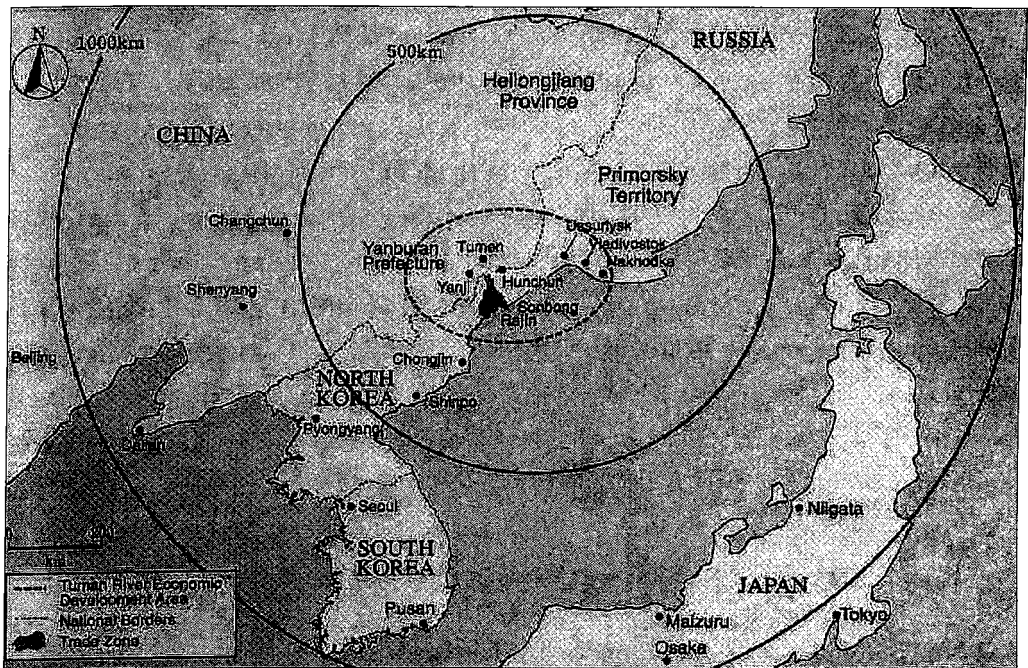


Fig. 1 – *Tumen River Development Area (TREDA)*

che venivano offerti in prestito a chi si recava sul luogo – ricordo le code davanti alle banche per ritirare quel piccolo dono, che veniva immediatamente speso nei supermercati per acquistare innanzitutto beni alimentari e televisori.

La divisione del paese. – Il confine tra le due Coree corre sul 38° parallelo, che è stato anche il teatro di guerra tra i diversi regimi. Tra i due governi esiste un'area cuscinetto neutrale che viene chiamata DMZ: zona demilitarizzata. Per mantenere tale barriera sono stati anche tagliati i binari ferroviari, che solo ora, in vista della pace verranno ricostruiti per gli otto chilometri mancanti.

Sono iniziati nella primavera del 2000 i primi dialoghi tra i due presidenti dopo cinquant'anni di assoluta incomunicabilità e dopo una guerra violenta, durata tre anni, che ha avuto pesanti ripercussioni sull'intero mondo.

La Corea del Nord si sta aprendo al Sud e all'Occidente semplicemente perché costretta dalla profonda crisi alimentare e industriale che l'attanaglia, provocata dal collasso dei suoi *partners* economici, i quali invece di finanziarla come in passato, hanno cominciato a richiederle il rimborso dei debiti; pertanto essa fa ora marcia indietro e, per procurarsi capitali stranieri e tecnologia, fa proprio il modello della politica delle «porte aperte», adottata dalla Cina fin dal 1978 con la «reinvenzione del capitalismo» (Adda, 2000, p. 59), applicato alle aree delimitate delle ZES («zone economiche speciali»). Adda (*ibidem*, p. 95), a tal proposito, sostiene che attualmente la persistenza di un regime comunista è dovuta in gran parte all'attuazione di politiche di apertura all'economia di mercato. La Corea di Pyeongyang ha tratto dalla Cina i suggerimenti di apertura per creare i casi emuli dell'«area di sviluppo del fiume Tumen» (fig. 1) e della «zona di libera economia e commercio di Rajin-Sonbong», designate già nel 1991, concedendo per di più l'attribuzione di porto franco alla città di Chongjin.

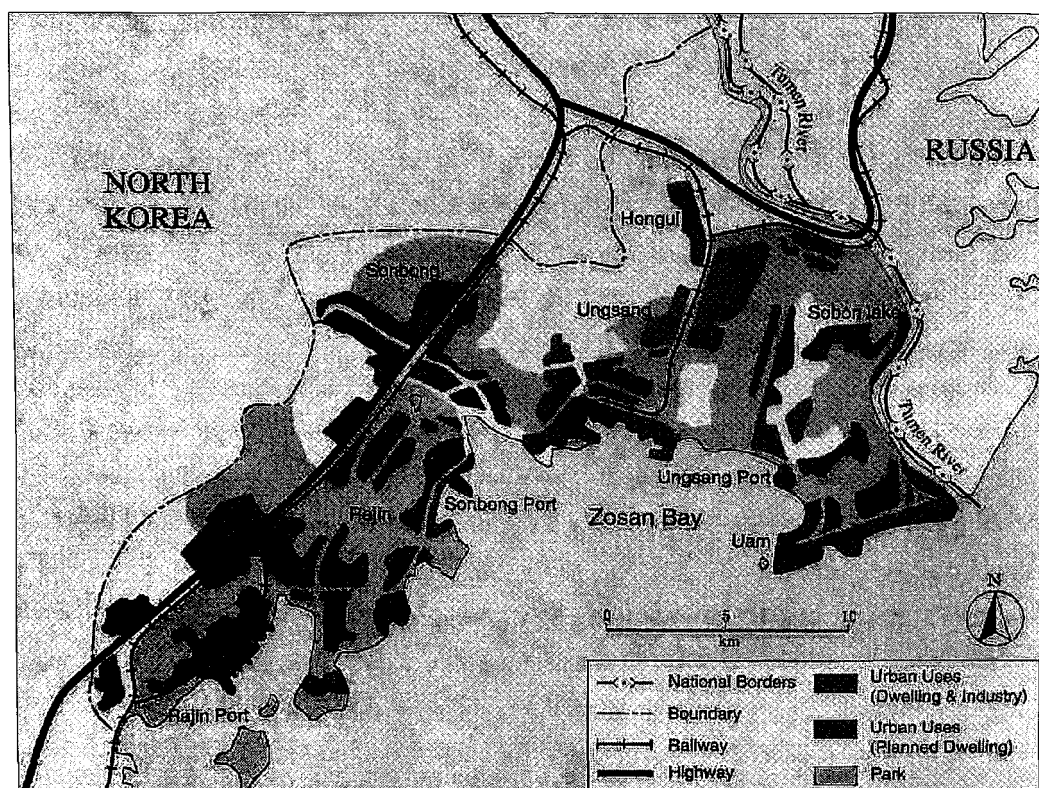


Fig. 2 – Piano generale dell'area Rajin-Sonbong

Le zone di libera economia sono basate sui seguenti principi: lo sviluppo economico si fonderà su capitali stranieri attraverso *joint ventures* e *joint operations*; le attività economiche saranno lasciate al meccanismo di libero mercato; la zona di Rajin-Sonbong avrà globale autonomia; agli investimenti stranieri sarà riservato un trattamento di favore (Kwon, 1997). Al fine di attirare finanziamenti, lo Stato è disposto a cambiare le leggi riguardo agli investimenti degli stranieri e ad aprirsi persino agli investimenti della controparte connazionale, garantendo in cambio la non nazionalizzazione. E' giunto a tal punto che offre esenzioni finanziarie più favorevoli rispetto ai paesi contermini. C'è bisogno però anche di cambiamenti politici, in quanto la politica di chiusura ha ostacolato finora il funzionamento dei porti coreani.

Rajin-Sonbong (fig. 2) è più simile alle zone speciali cinesi; vi si vogliono introdurre industrie di microprocessori e facilitare le comunicazioni tramite avanzamenti nel sistema dei trasporti. Per la sua posizione geografica e sfruttando il processo di globalizzazione, Rajin mira a divenire in breve tempo una metropoli di sviluppo avanzato con funzione di cardine per il transito internazionale dei cargo, con industrie *export-oriented*, una raffineria di due milioni di tonnellate, un sito turistico pure internazionale e un centro finanziario mondiale. A progetto completato, nel 2010, l'attuale popolazione passerebbe da 140 mila a un milione con relativo «Central Business District» e «Development Promotion Center» e la città assumerebbe la veste di *outpost* aperto al mondo.

Questa area si differenzia dalla più ampia pianificazione del Tumen, perché quest'ultima è inserita in un progetto multinazionale gestito dall'UNDP a cui partecipano, oltre

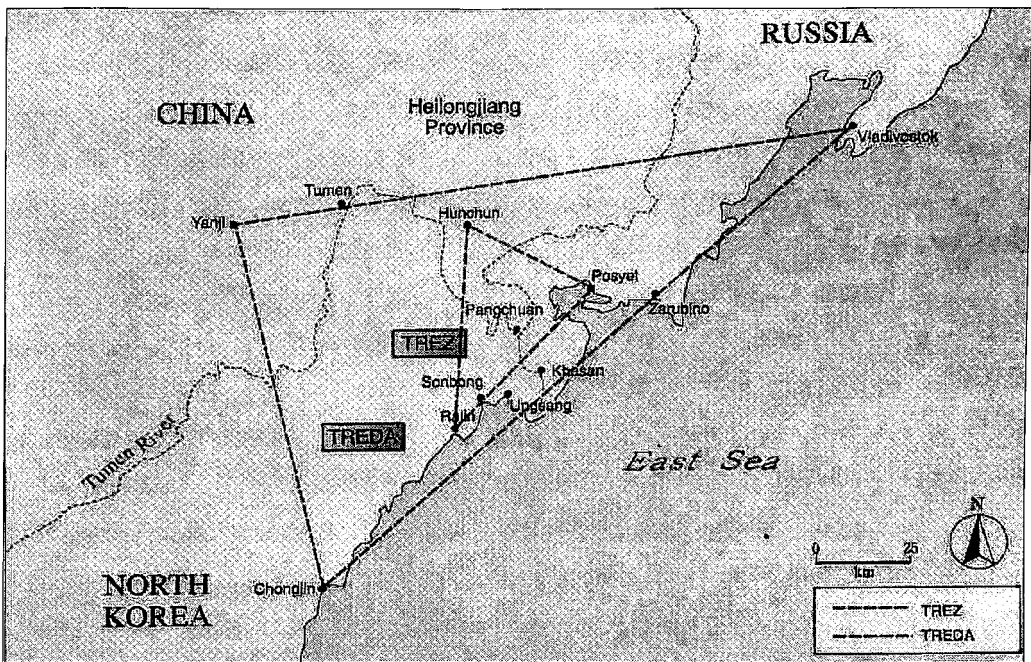


Fig. 3 – Piccolo e grande delta del Fiume Tumen

alle due Coree, Cina, Russia, Mongolia e Giappone (quest'ultimo come osservatore, assieme a Finlandia, a World Bank e Asia Development Bank), secondo l'ipotesi di far combaciare le differenti specializzazioni di ciascuno. Il progetto ha dimostrato tutta la sua efficienza, testimoniata dalla definizione che le è stata attribuita di «Rotterdam del Far East» e di «golden delta» (fig. 3). Il delta del Tumen si trova al crocevia tra Russia, Cina e Corea del Nord, tutte coinvolte in progetti di industrie leggere *export oriented*; ma ciascuno dei tre paesi intende dirigere il programma a proprio vantaggio, aggravando le già forti difficoltà di comunicazione che rallentano il decollo, per il quale non si sono ancora trovati i trenta miliardi di dollari necessari per il delinearsi del piano sui venti anni di realizzazione, dal 1990 al 2010, fatto che costituisce l'ostacolo maggiore.

A Rajin, a fine 1996, gli investimenti stranieri ammontavano a novecento milioni di dollari USA per sessantacinque progetti, nei quali le imprese straniere erano presenti soprattutto per la fornitura dei servizi. Le aspettative dei tre paesi di attirare investimenti sembrano eccessive, e il Giappone, che dovrebbe essere il maggiore finanziatore, non si è dimostrato ancora propenso.

La partecipazione ai progetti della Corea del Sud serve a prevenire un collasso della Repubblica Popolare che potrebbe ritorcersi anche sulla prima, ma serve anche alla seconda come avallo per la graduale apertura verso l'Asia intera, ampliando le proprie opportunità economiche e alleviando contestualmente l'attuale tensione. Essa agisce inoltre in una prospettiva, alquanto reale, di ridurre i costi dell'unificazione da cui i coreani si fanno spaventare, ricordando le spese sostenute dalla Germania.

E' chiaro che una distensione Nord-Sud sarebbe indispensabile all'apertura dello Stato di Pyeongyang ai paesi liberisti; le aree speciali rappresentano un simbolico perno del potenziale cambio e insieme costituiscono una tecnica di pubblicità della politica di disgelo, oltre a formare sostanzialmente una zona cuscinetto tra l'economia di mercato e

Tab. 1 – *Produzione alimentare della Corea del Nord (1985-1996)*

Anno	Produzione (mld di t)	Variazione %
1985	4,193	-
1990	4,013	-12,2
1991	4,427	10,3
1992	4,268	- 3,6
1993	3,884	- 9,0
1994	4,125	6,2
1995	3,451	-16,
1996	3,690	6,9

Fonte: Ministero della Riunificazione; 1999

quella a pianificazione centralizzata, giocando sul mantenimento dell'attuale sistema di governo, a emulazione di Shenzhen, dalla quale viene pure estrapolata l'opzione turismo.

Certamente il Nord deve cooperare e nel primo stadio almeno favorire i processi *labour-oriented*, prendendo in considerazione anche l'opzione BOT (*Build Operate Transfer*) che è stata accettata dal Vietnam, di lasciare cioè costruire alle imprese straniere le infrastrutture che esse potranno gestire fino all'ammortamento del costo, dopo di che le restituiranno al governo (Kwon e Huh, 2000, p. 503). Queste necessità di apertura dipendono dalle nuove dimensioni dell'economia, secondo quanto sostiene Ostry (1992, p. 11): «globalising world has a low tolerance for system divergence».

Un'ulteriore prospettiva contempla l'apertura della regione del Monte Kumgang, attualmente già compresa tra i nove siti turistici aperti agli stranieri, i quali tuttavia non vi giungono per problemi di sicurezza e a causa delle rigide formalità di concessione dei visti. Se un giorno questa idea dovesse funzionare, l'area potrebbe collegarsi al noto e bellissimo parco naturale di Sorak nel Sud, con vantaggio reciproco. Corridoi di flussi potrebbero essere incentivati tra il suddetto Kumgang e il Tumen sulla costa Est, mentre un altro potrebbe aprirsi a Ovest sulla costa fronteggiante Dailan in Cina. Agli osservatori esterni sembra più probabile che l'apertura possa realizzarsi sulle coste, dal momento che all'interno persisterà sicuramente la consueta rigidità, come d'altronde succede ancora in Cina. In ogni caso, come ha dimostrato Panic (1988, pp. 6-7) l'integrazione economica «spontanea» precede, non segue, l'integrazione istituzionale attraverso politiche intergovernative, anche se Agnew e Corbridge (1995, p. 143) ritrovano una distinzione tra il caso dell'Europa socialista, in cui i cambiamenti politici sono avvenuti prima delle riforme economiche e la Cina in cui gli imperativi economici hanno superato l'isolamento politico.

Le priorità allo stato attuale contemplano il rifornimento urgente di alimenti al Nord, di cui si segnalano gravi carenze che incidono anche a livello di sussistenza, e la creazione di infrastrutture, tra cui essenzialmente la connessione stradale e ferroviaria tra le due Coree, come pure il collegamento portuale tra esse.

Una sola Corea ? – La Corea del Sud spera che: «l'esito positivo della cooperazione porti il Nord a modificare il suo sistema politico fino a raggiungere un vero presupposto di collaborazione. Se l'evoluzione economica lambisce il successo ne dovrebbe discendere che il sistema politico si modifichi e, allorché le due parti divise raggiungeranno un certo livello di omogeneità politica economica e sociale, ne sarà facilitato il dialogo in vista della riunificazione, necessaria per instaurare piani sistemici di sviluppo per l'intera penisola che producano effetti sinergici nel percorso unitario» (Kwon e Huh, 2000, p. 506).

La lentezza reale del processo sembra invece rispecchiare il pensiero di Harris (1997, p. 208), il quale ritiene che i regimi comunisti, nonostante tutti i problemi, non saranno eliminati permanentemente, ma saranno piuttosto sostituiti da un'economia o da un governo misto con aree di produzione e di consumo capitalistico, imprese controllate e possibilmente possedute dallo Stato, a causa della resistenza dei lavoratori dei paesi comunisti ad accettare il capitalismo nella sua interezza, con l'inevitabile miseria che la transizione procura e con le imprescindibili ingiustizie e ineguaglianze del sistema di libero mercato.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

[«BSGI» = «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma; «MSGI» = «Memorie della Società Geografica Italiana», Roma; «RGI» = «Rivista Geografica Italiana», Firenze; SGI = Società Geografica Italiana]

- ADDA S., *La mondializzazione dell'economia*, Roma, DATANEWS, 2000.
- AGNEW J. e S. CORBRIDGE, *Mastering Space*, New York, Routledge, 1995.
- COHEN E., *Rethinking the Sociology of Tourism*, in «Annals of Tourism Research», 1979, 2, pp. 18-35.
- ECO U., *Travels in Hyperreality*, Londra, Picador, 1986.
- GALVANI A., *Oltre il viaggio*, in G. ANDREOTTI (a cura di), *Geografia Culturale*, Trento, La Grafica, 1997, pp. 197-230.
- GALVANI A., *Educazione ed etica in un mondo che cambia*, in «Scuola e Didattica», Brescia, 15 maggio 2000, 17, pp. 39-40.
- GALVANI A., *La realtà del quotidiano e l'irrealtà del viaggio*, in *Atti del Convegno di Psicologia del Turismo (Gorizia, settembre 1999)*, in corso di stampa.
- HARRIS Z.S., *The Transformation of Capitalist Society*, Lanham, Maryland, Rowman & Littlefield Publ., 1997.
- HENDERSON J., *Attracting Tourists to Singapore's Chinatown: A Case Study in Conservation and Promotion*, in «Tourism Management», 2000, 5, pp. 525-534.
- KWON H. e W. HUH (a cura di), *Korea, the Land and the People*, Seoul, Organising Committee of the 29th International Geographical Congress, Kyohaksa, 2000.
- KWON K. (a cura di), *Studies on Ways to facilitate the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone*, M.A. Thesis, Seoul, Seoul University, 1997.
- MACCANNEL D., *Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings*, in «American Journal of Sociology», Chicago, 1973, 79, pp. 589-603.
- OSTRY S., *The Domestic Domain: The New International Policy Arena*, in «Transnational Cooperation», Singapore, 1992, 1, pp. 7-26.
- PANIC M., *National Management of the International Economy*, New York, St. Martin Press, 1988.
- SHELLENBAUM P., *La ferita dei non amati*, Milano, Demetra, 1995.
- SIMMONS D.G., *Community Participation in Tourism Planning*, in «Tourism Management», 1994, 2, pp. 98-108.

SINGAPORE TOURIST BOARD, *Performance of the Tourism Sector*, Singapore, 1998.

SINGAPORE TOURIST PROMOTION BOARD, *Tourism 21: Vision of a Tourism Capital*, Singapore, 1995.

WANG N., *Rethinking Authenticity in Tourism Experience*, in «Annals of Tourism Research», 1999, 2, pp. 349-370.

WONG K.C. e altri, *Report of the Tourism Task Force*, Singapore, Ministry of Trade and Industry, 1984.

FROM BOLOGNA TO SEOUL AND PYEONGYANG. – The year 2000 shows an event of great moment: the agreements for a reunification of North and South Korea, after fifty years. The Democratic People's Republic of Korea is knowing today considerable economic problems because it is obliged to give back loans received by communist partners. In order to ameliorate its situation, it is evaluating a policy of open doors, even if limited to some coastal areas. Republic of Korea (the South Korea) is encouraging international projects in the North, but it is fearing the great costs of retinification.

Università di Bologna, Dipartimento di Scienze Economiche
galvani@spbo.unibo.it