



BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA

Serie 14 – 2019

Vol. 2 – n. 1

ISSN 1121-7820



COMITATO SCIENTIFICO

Franco Adamo, Università del Piemonte Orientale, Italia
Vittorio Amato, Università di Napoli Federico II, Italia
Gianfranco Battisti, Università degli Studi di Trieste, Italia
Giuliano Bellezza, Università di Roma La Sapienza, Italia
Edoardo Boria, Sapienza Università di Roma, Italia
Giuseppe Campione, Università di Messina, Italia
Laura Cassi, Università degli Studi di Firenze, Italia
Federico Cugurullo, Trinity College Dublin, Irlanda
Fiorella Dallari, Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, Italia
Giuseppe Dematteis, Politecnico di Torino, Italia
Gino De Vecchis, Università di Roma La Sapienza, Italia
Francesco Dramis, Università degli Studi Roma Tre, Italia
Paolo Roberto Federici, Università di Pisa, Italia
Carmen García Martínez, Universidad de Castilla-La Mancha, Albacete, Spagna
Maria Gemma Grillotti, Università Campus Bio-Medico di Roma, Italia
Luc Gwiazdzinski, Université Grenoble Alpes, Grenoble, Francia
Piergiorgio Landini, Università G. D'Annunzio Chieti Pescara, Italia
Jean-Pierre Lozato-Giotart, Université Paris Sorbonne Nouvelle, Francia
Elio Manzi, Università degli Studi di Palermo, Italia
Maria Mautone, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia
Jean Nogué, Universitat de Girona, Spagna
Elvidio Lupia Palmieri, Università di Roma La Sapienza, Italia
Bas Pedroli, Wageningen University & Research, Paesi Bassi
Mariagiovanna Riitano, Università degli Studi di Salerno, Italia
Michael Samers, University of Kentucky, USA
Paola Sereno, Università degli Studi di Torino, Italia
Claudio Smiraglia, Università degli Studi di Milano, Italia
Olivier Soubeyran, Institut Géographie Alpine, Grenoble, Francia
Marcello Tanca, Università degli Studi di Cagliari, Italia
Maria Tinacci Mossello, Università degli Studi di Firenze, Italia
Maria Chiara Zerbi, Università degli Studi di Milano, Italia

COMITATO EDITORIALE

Direttore scientifico

Margherita Azzari, Università degli Studi di Firenze

Vicedirettori

Marco Maggioli, Università Iulm, Milano

Marina Fuschi, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Redazione

Paola Zamperlin, Caporedattore, Università degli Studi di Firenze

Arianna Antonielli, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Camillo Berti, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Fabrizio Ferrari, Redattore, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Cecilia Maria Roberta Luschi e Laura Aiello, Progetto grafico di copertina, Università degli Studi di Firenze

BOLLETTINO DELLA SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA

Fondato nel 1868



SERIE XIV - VOLUME 2

FASCICOLO 1

GIUGNO 2019

Pubblicato dalla

**SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA
VILLA CELIMONTANA • ROMA^{ONLVS}**

SEMESTRALE

Bollettino della Società Geografica Italiana

Published by

Firenze University Press – University of Florence, Italy

Via Cittadella, 7 - 50144 Florence - Italy

<http://www.fupress.com/bsgi>

Direttore Responsabile: **Margherita Azzari**, University of Florence, Italy

Immagine di copertina: rielaborazione grafica da Mappamondo di Ferdinand Verbiest, 1674, Stampa xilografica (86x120 cm), Società Geografica Italiana, Fondo orientale della (Inv. 15).

Copyright © 2019 **Authors**. The authors retain all rights to the original work without any restrictions.

Open Access. This issue is distributed under the terms of the [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY-4.0\)](#) which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made. The Creative Commons Public Domain Dedication (CC0 1.0) waiver applies to the data made available in this issue, unless otherwise stated.



Citation: L. Simonetti (2019) Geografia dell'automazione industriale. L'impatto dell'uso dei robot sulle localizzazioni manifatturiere. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 3-13. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.800

Copyright: © 2019 L. Simonetti. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Geografia dell'automazione industriale. L'impatto dell'uso dei robot sulle localizzazioni manifatturiere

Geography of the industrial automation. The impact of robotics on manufacturing locations

LUCIA SIMONETTI

Dipartimento di Scienze Politiche, Università degli Studi di Napoli "Federico II", Napoli, Italia

E-mail: lucia.simonetti@unina.it

Abstract. Progress in technology are critical in changing spatial patterns and locational decisions of industrial production. Especially robotics is a key element of the industry 4.0 with disruptive potentialities, such as to generate spatial leapfrogging phenomena, in which a drastic change in technology allows the emergence of new locations of economic activities and new innovation hubs. The aim of this work is to understand how industrial robots may affect the location of production and change the international fragmentation of production and GVCs in the future. Results shows opposite trends. Robotics seems to be able to slow down (at least in some industrial sectors) the pace of offshoring, but it does not seem to be able to lead to the reshoring of activities to developed economies. And while labour-cost differentials still remain a key feature in firms' decisions of where to locate manufactures, especially of goods with a high labour content, demand factors, such as the size and growth of local markets, are progressively becoming major determinants.

Keywords: robot, global value chains, offshoring, reshoring, emerging economies.

Riassunto. I progressi tecnologici sono determinanti nel modellare le traiettorie spaziali e le decisioni localizzative della produzione industriale. La robotica, in particolare, elemento chiave dell'industria 4.0, possiede potenzialità dirompenti, tali da poter generare fenomeni di *spatial leapfrogging*, ovvero processi in cui un drastico mutamento nella tecnologia consente l'emergere di nuove localizzazioni di attività economiche e di nuovi poli di innovazione. Obiettivo di questo lavoro è comprendere gli effetti dell'automazione industriale sulle catene globali del valore e sulla geografia della produzione. I risultati lasciano intravedere tendenze dicotomiche. La robotica sembra poter rallentare (perlomeno in alcuni settori industriali) il ritmo delle delocalizzazioni, ma non sembra invece essere in grado di innescare veri e propri fenomeni di *reshoring* nelle economie avanzate. I differenziali nei costi del lavoro restano dunque importanti, anche se non più discriminanti, nelle decisioni di localizzazione, specialmente delle produzioni altamente *labour intensive*, mentre al contempo vanno acquisendo sempre maggiore rilievo fattori inerenti alla domanda, come la dimensione e il trend di crescita dei mercati locali.

Parole chiave: robot, catene globali del valore, delocalizzazioni, rilocalizzazioni, economie emergenti.

1. Introduzione. I robot nella geografia

La *New Digital Economy* (NDE), fondata sulla manifattura avanzata, sulla robotica e l'automazione industriale, sull'intelligenza artificiale e sull'analisi dei big data, fa intravedere due percorsi dicotomici per il futuro delle catene globali del valore. Da un lato, infatti, essa ha la possibilità di estendere in maniera estrema la frammentazione organizzativa e geografica della produzione, ivi comprese attività geograficamente radicate, collocate nei segmenti più remunerativi, quali, ad esempio, design, ricerca e sviluppo e altre funzioni ad alta intensità di conoscenza e innovazione. Dall'altro, le sue potenzialità potrebbero facilitare fenomeni completamente opposti, portando a ricompattare e accorciare le *global value chains*.

La crescente presenza di robot dedicati alla produzione manifatturiera costituisce sicuramente uno degli aspetti più affascinanti dei cambiamenti digitali in atto, probabilmente anche per il ruolo ricoperto nell'immaginario collettivo. La robotica è uno dei perni dell'Industria 4.0, la quarta rivoluzione industriale incentrata sulla fabbrica interamente automatizzata e interconnessa. Al riguardo, l'aspetto più indagato dalla geografia concerne quasi esclusivamente le possibili ricadute occupazionali (Bissel, Del Casino 2017)¹, sebbene i potenziali esiti della più organica applicazione di un'automazione avanzata dell'industria manifatturiera siano ben più ampi e aprano, di fatto, nuove prospettive di studio per la geografia economica.

L'OECD (2018) stima, infatti, che i costi dei robot diminuiranno del 20%, mentre la loro performance migliorerà di circa il 5% durante il prossimo decennio. Alimentato dal continuo calo dei prezzi e dalla crescente efficienza, l'incremento dell'uso di robot industriali avrà

effetti dirompenti sull'organizzazione della produzione manifatturiera. Le implicazioni possono essere tali da generare fenomeni di *spatial leapfrogging*, veri e propri "salti di qualità dei territori" ovvero processi in cui un dirompente mutamento nella tecnologia consente l'emergere di nuove localizzazioni di attività economiche e di nuovi poli di innovazione. L'entità e la tipologia degli impatti di questa nuova rivoluzione digitale sulla competizione internazionale dipenderanno in modo cruciale dal ritmo dei cambiamenti, dai tempi in cui tali cambiamenti investiranno i diversi Paesi e dalla capacità delle imprese e dei governi di gestirli attraverso politiche industriali mirate.

Obiettivo di questo lavoro è comprendere gli effetti dell'automazione sulla geografia manifatturiera. Nella prima parte dell'elaborato si presentano i principali dati sulla produzione dei robot, cercando anche di comprendere, attraverso l'analisi dei brevetti, quali siano i Paesi che beneficiano maggiormente delle ondate di innovazione *robot-driven*. Successivamente si passa ad indagare le economie e i settori industriali maggiormente coinvolti dalla robotica. Infine, si cerca di delineare la tipologia di alterazioni che la robotica potrà portare alle *global value chains*, con particolare attenzione alle dinamiche tra Paesi sviluppati e Paesi in via di sviluppo e alla possibile fine dell'era d'oro delle delocalizzazioni.

È opportuno precisare che il lavoro si riferisce ai soli robot industriali, così come vengono intesi dalla International Organization for Standardization (ISO), che, nella sua norma 8373 del 1994 (accettata dall'Italia nel 2002), definisce il robot industriale come "un manipolatore governato automaticamente, riprogrammabile e multiscopo, programmabile in tre o più gradi di libertà, che può essere sia fisso sul posto sia mobile, per l'uso in applicazioni di automazione industriale".

2. La geografia della produzione e dell'innovazione

Un elemento chiave nella distribuzione geografica dei profitti generati dall'innovazione tecnologica è costituito dal ritorno ottenuto nei luoghi in cui si controlla la conoscenza e le macchine in cui essa è incorporata. Nel caso della robotica, dunque, tali benefici ricadranno presumibilmente sui paesi e le aziende che producono robot e/o nei paesi e le aziende dove i robot vengono progettati.

La distribuzione territoriale dell'industria dei robot si presenta molto concentrata (Fig. 1). Secondo i dati rilasciati dalla Federazione Internazionale di Robotica (2016), quattro Paesi soltanto (Cina, Germania, Giappone e Repubblica di Corea) rappresentano oltre l'80% del-

¹ Le implicazioni della robotica sul mercato del lavoro lasciano intravedere sostanzialmente due scenari contrapposti. Il primo, ottimistico e positivista, prospetta una fiorente era di occupazione *robot-driven*, in cui nuovi e più qualificati posti di lavoro saranno creati nelle attività di progettazione, design, manutenzione, riparazione dei robot. L'altro scenario, decisamente più pessimista, delinea invece una situazione opposta, di *robot-driven unemployment*, una sorta di nuova disoccupazione digitale. I robot possono essere, infatti, considerati come ausiliari rispetto ad una manodopera altamente qualificata (robot collaborativi), ma anche come sostituti diretti di una manodopera poco qualificata che svolge mansioni routinarie, con effetti potenzialmente dirompenti sull'occupazione. La discussione in letteratura è del tutto aperta. Solo per citare alcuni lavori più recenti, gli economisti Acemoglu e Restrepo (2017) hanno riscontrato un impatto negativo dei robot sull'occupazione e salari, Frey e Osborne (2013) suggeriscono che negli USA potenzialmente il 47% dell'occupazione potrebbe essere, nei prossimi anni, minacciato dall'automazione, mentre si esprimono in senso contrario Graetz e Michaels (2015), che prevedono solo effetti marginali.

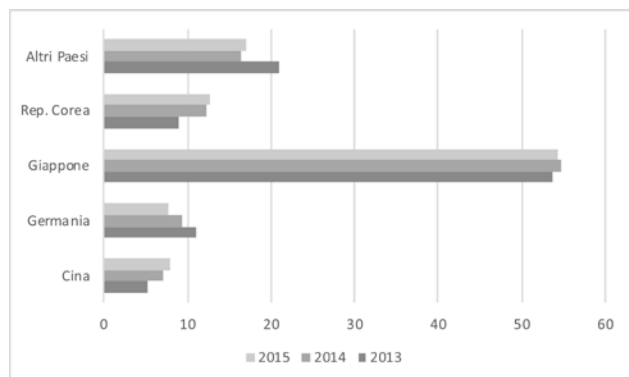


Figura 1. Produzione di robot industriali, economie selezionate (% sul totale delle unità globalmente prodotte). Fonte: elaborazione su dati IFR (2016).

la produzione globale di robot industriali. La leadership è detenuta dal Giappone, che produce oltre la metà dei robot al mondo, anche se la sua quota è andata diminuendo nel tempo a vantaggio di Paesi come la Repubblica di Corea (12%) e la Cina, che con il suo 8% ha ormai raggiunto la Germania. Sono giapponesi tre delle prime quattro aziende produttrici mondiali di robot (per un totale del 73% della produzione di queste quattro imprese) e nove delle prime dieci (62%). Del 17% dei dati di produzione non disaggregati dall'IFR, la percentuale più rilevante appartiene sicuramente agli Stati Uniti (UNCTAD 2017).

Mentre tutti i robot industriali prodotti in Cina sono destinati al mercato interno, Germania e Giappone hanno esportato nel 2015 oltre i tre quarti della loro produzione. Nello stesso anno la Repubblica di Corea ha esportato circa un quinto della sua produzione, ma ha importato più del doppio delle unità esportate.

Né i dati relativi a singoli Paesi, né i dati specifici a livello di impresa possono tuttavia fornire un quadro accurato e completo dei luoghi in cui si concentrano effettivamente i benefici economici della produzione. La maggior parte dei fornitori di robot possiede infatti stabilimenti in diversi Paesi. Al contempo, un determinato fornitore potrebbe essere di proprietà di un produttore straniero².

Per comprendere come si diffondano geograficamente le ricadute positive è opportuno, pertanto, cercare i luoghi dove l'innovazione si realizza. Qui, infatti, si concentreranno presumibilmente anche i benefici dell'innovazione stessa.

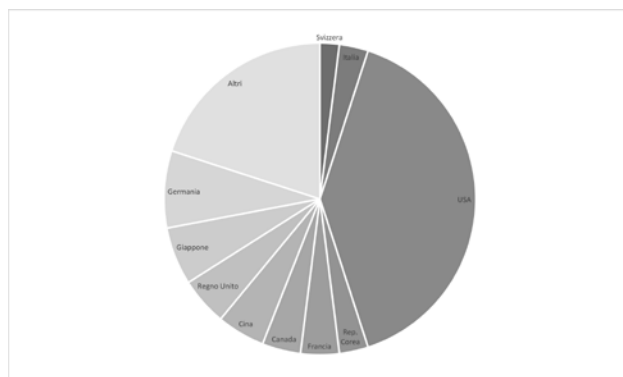


Figura 2. Principali localizzazioni geografiche di aziende produttrici di robot industriali (%). Fonte: Keisner et al. 2016.

Un primo modo è sicuramente lo studio della localizzazione dei cluster di robotica, gruppi geograficamente vicini di aziende e istituzioni interconnesse, pubbliche e private, che operano sulla frontiera dei settori ad alta intensità di conoscenza.

Oltre il 70% di tali cluster si trova nei Paesi sviluppati, principalmente negli Stati Uniti e in Europa (Fig. 2). Negli Stati Uniti si distinguono, tra gli altri, i cluster di Boston, della Silicon Valley e di Pittsburgh. In Europa quelli di Monaco di Baviera in Germania, della regione dell'Île-de France in Francia, di Odense in Danimarca, di Zurigo in Svizzera e di Robotdalen in Svezia.

In Asia spiccano i cluster di Osaka e di Nagoya in Giappone, mentre le economie emergenti della Cina e della Repubblica di Corea, pur con una quota tutto sommato modesta (rispettivamente il 5% e il 3% del totale dei cluster mondiali), mostrano un trend in decisa crescita. Si possono qui citare i cluster di Shanghai e la provincia di Liaoning per la Cina e di Bucheon per la Repubblica di Corea.

Questa peculiare geografia dell'innovazione, concentrata prevalentemente nelle economie avanzate, con diramazioni importanti nelle economie emergenti asiatiche, è confermata anche dall'analisi dei brevetti legati alla robotica, che consente di notare come gli inventori siano tendenzialmente situati nei cluster principali. Si tratta, d'altra parte, di un risultato ampiamente confermato dalla letteratura geografica sul tema (Lazzeroni 2004), che ha dimostrato come la localizzazione degli spillover da ricerca sia strettamente collegata alla preesistente concentrazione di strutture scientifiche e tecnologiche in determinate aree.

Il criterio di analisi basato sul *priority country*, che attribuisce il brevetto al Paese dove ha sede l'ufficio presso il quale è stata fatta la prima domanda, è probabilmente quello più utile al fine di comprendere i princi-

² È il caso, ad esempio, del produttore tedesco di robot KUKA, tra i maggiori fornitori di robot al mondo, acquistato nel 2016 dalla società cinese Midea.

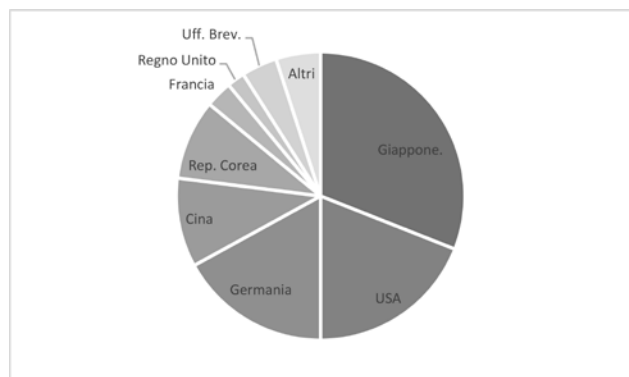


Figura 3. Distribuzione dei brevetti per *priority country* (robotica e sistemi autonomi). Fonte: IPO International Property Office, 2014.

pali pattern dell'innovazione, in quanto normalmente la prima domanda viene presentata laddove effettivamente l'invenzione ha avuto origine (Fig. 3)³.

Se nelle prime fasi della robotica le richieste di brevetti provenivano soprattutto dagli Stati Uniti, dall'Europa e, più tardi, dal Giappone, all'inizio degli anni 2000 sono andati emergendo nuovi *players*. Dapprima si è affermata la Repubblica di Corea e più recentemente la Cina; quest'ultima, oltre ad aver avuto un rilevante aumento dei brevetti nella robotica, ospita anche alcune delle più dinamiche aziende produttrici di robot, come DJI (Drone Company) e Siasun e Estun, che, grazie alle loro economie di scala, hanno potuto ribassare notevolmente i prezzi.

Nel periodo più recente, i Paesi con il più alto numero di depositi di brevetti sono Giappone, Cina, Repubblica di Corea, Stati Uniti e Germania. Ad un livello decisamente più basso si collocano Francia e Regno Unito. Nei dati non disaggregati sono ricompresi Paesi come l'Australia, il Brasile, un certo numero di Paesi dell'Europa orientale, la Federazione Russa e il Sud Africa, che mostrano una recente dinamica di brevettazione (Keisner et al. 2016).

A livello settoriale, sono le aziende automobilistiche ed elettroniche a detenere la maggior parte dei brevetti relativi alla robotica, ma si delineano altri attori provenienti da nuovi settori, come le tecnologie mediche. Il *top applicant* a livello mondiale è la giapponese Toyota (Fig. 4).

Delle prime mille istituzioni che detengono brevetti nel settore della robotica, ben 524 ricadono in Cina (Fig. 5). Degno di nota, in particolare, è l'ampio e crescente

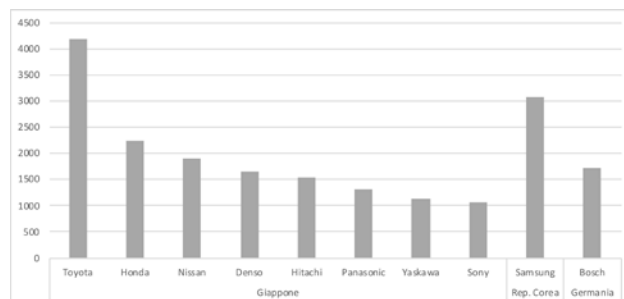


Figura 4. Prime aziende depositarie di brevetti sulla robotica, dal 1995 in poi. Fonte: Keisner et al. 2016.

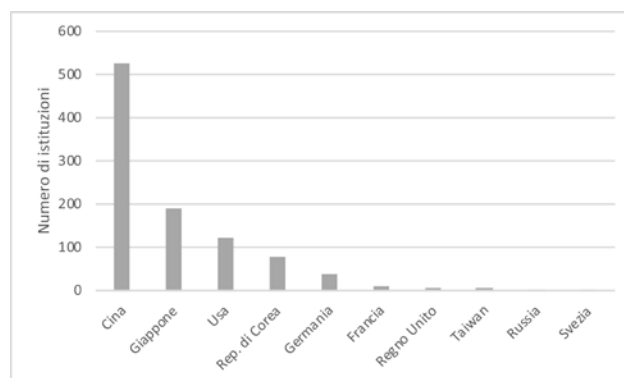


Figura 5. Paesi sede delle prime istituzioni per numero di brevetti. Fonte: Clarivatic Analytics 2018.

stock di brevetti di proprietà di prestigiose università del paese, tra cui figurano la Shanghai Jiao Tong University, la Chinese Academy of Sciences e la Zhejiang University.

Occorre tuttavia sottolineare che non tutti i brevetti possono essere classificati come di "invenzione" ed essere pertanto utilizzabili come *proxy* di una vera e propria innovazione. In alcuni Paesi, infatti, i governi incoraggiano l'innovazione attraverso misure di sostegno finanziario di vario tipo, subordinate in particolare alla presentazione di brevetti. A tal proposito, l'UNCTAD (2017) introduce un *caveat* proprio rispetto alla situazione cinese, caratterizzata da una dinamica di brevettazione molto accelerata, probabilmente viziata dagli incentivi governativi⁴.

Per arginare questa possibile crepa nell'analisi e risalire effettivamente ai luoghi dove si realizza la prima innovazione, è possibile ricorrere al criterio del "brevetto di origine", esaminando le citazioni di un brevetto da parte di altri brevetti ad esso successivi (*forward cita-*

³ Questo criterio non risulta utile nell'analisi dei brevetti presentati da brevettanti di Paesi più piccoli, che tendono a rivolgersi non all'ufficio nazionale, bensì direttamente a strutture come l'EPO (European Patent Office).

⁴ È ragionevole ritenere che il gap della Cina in tale ambito potrebbe comunque colmarsi in tempi brevi, considerati gli ingenti investimenti in ricerca e sviluppo del Paese, che hanno di recente superato il 2% del Pil.

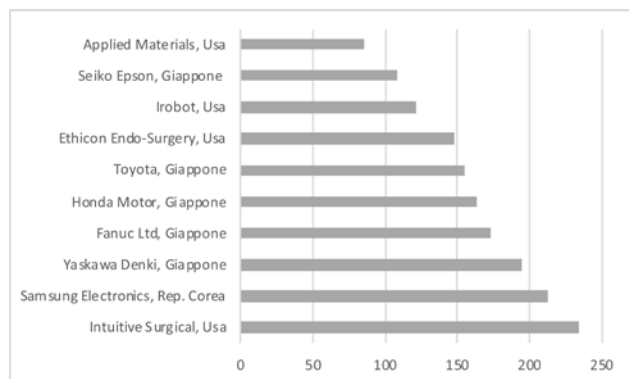


Figura 6. Aziende con i brevetti più citati nel settore della robotica. Fonte: Clarivatic Analytics 2018.

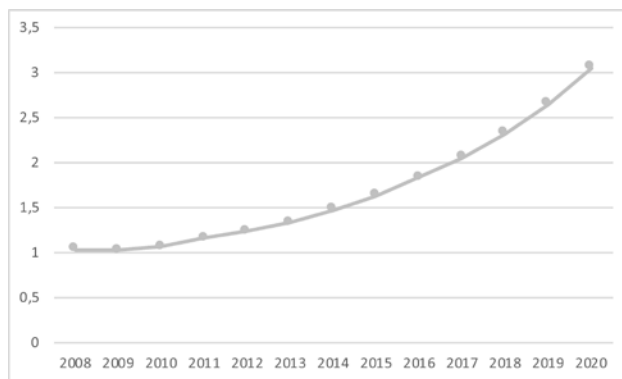


Figura 7. Stock di robot operativi a livello mondiale, 2008-2016 e stime fino al 2020 (milioni di unità). Fonte: IFR 2017.

tions). Si tratta di un indicatore affidabile della qualità ed importanza di un brevetto, perché i brevetti molto citati sono sicuramente quelli che detengono un maggiore impatto sulla performance a lungo termine delle imprese.

Come mostra la fig. 6, anche questa metodologia di indagine va a confermare le traiettorie dell'innovazione già descritte in precedenza. La metà delle prime dieci aziende che detengono i brevetti più citati nel settore della robotica sono infatti giapponesi, quattro sono statunitensi e una coreana, mentre non compaiono aziende cinesi.

3. La geografia dell'uso

Se, dunque, le traiettorie geografiche dell'innovazione nella robotica si concentrano in pochi Paesi, che sono quelli più efficacemente posizionati al fine di ottenere i maggiori vantaggi da una crescente digitalizzazione della manifattura, per delineare uno scenario più accurato è necessario altresì comprendere dove i robot industriali trovano maggior utilizzo, e in quali settori.

Nonostante la crescente attenzione che circonda il potenziale dell'automazione, attualmente l'uso di robot industriali è piuttosto limitato, con uno stock di robot operativi a livello globale pari a soli 1,8 milioni nel 2016 (Fig. 7). Il dato interessante è costituito tuttavia dal rapido trend di incremento. Lo stock è infatti raddoppiato dal 2008 e si stima che entro il 2020 saranno al lavoro oltre 3 milioni di robot industriali (IFR 2017).

Nel 2016, il valore delle vendite di robot è aumentato del 18%, raggiungendo i 13,1 miliardi di dollari. Va notato che le cifre sopra citate generalmente non comprendono i costi dei software, delle unità periferiche e dei sistemi ingegneristici, includendo i quali il valore di mercato dei sistemi robotici potrebbe triplicare.

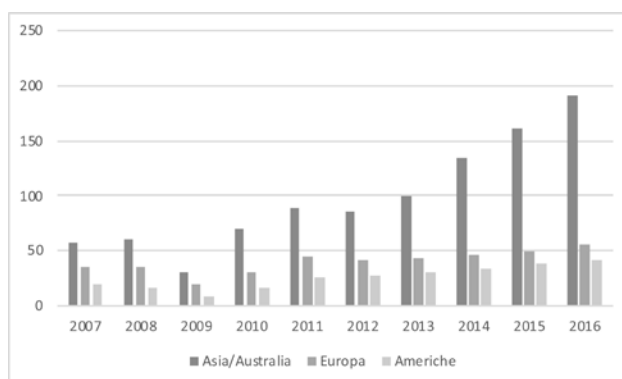


Figura 8. Vendite di robot industriali per regione (in migliaia). Fonte: IFR 2017.

A livello regionale, con un totale di 190.492 unità vendute nel 2016, l'Asia rappresenta il mercato più forte al mondo, in crescita continua dal 2007. Il secondo mercato è rappresentato dall'Europa, dove i robot venduti si attestano sulle 56.000 unità (Fig. 8).

Il 74% dei robot viene venduto in soli cinque Paesi: Cina, che rappresenta il maggior mercato mondiale, Repubblica di Corea, Giappone, Stati Uniti e Germania.

Al fine di comprendere le disuguaglianze nel grado di automazione dell'industria manifatturiera nei diversi Paesi si può utilizzare l'indice di densità robotica, rappresentato dal numero di robot per addetti. I dati rilasciati dall'IFR per il 2018 mostrano un'automazione della produzione manifatturiera in aumento in tutto il mondo, con una densità globale media di 74 unità robotizzate per 10.000 dipendenti (erano 66 nel 2015).

La densità di robot è più alta nei Paesi sviluppati e nei Paesi in via di sviluppo a stadi maturi di industrializzazione. I 10 Paesi più automatizzati al mondo sono Repubblica di Corea, Singapore, Germania, Giappone,

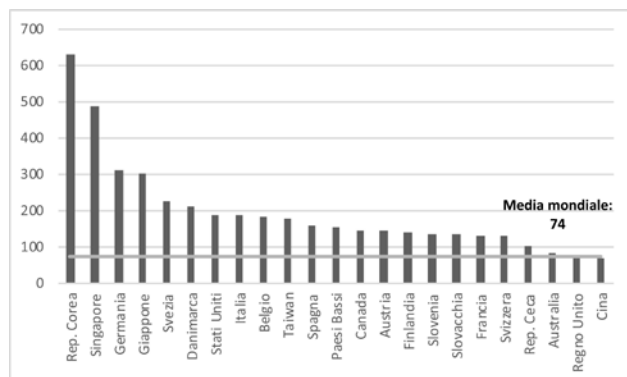


Figura 9. Densità robotica (numero di robot per 10.000 addetti) nell'industria manifatturiera. Fonte: World Robotics 2017.

Svezia, Danimarca, Stati Uniti, Italia, Belgio e Taiwan (Fig. 9).

A livello settoriale si riscontra un uso di robot maggiormente concentrato nell'industria automobilistica e in quella elettrica ed elettronica (Fig. 10).

Questa tipologia di distribuzione, peraltro più elevata nei Paesi in via di sviluppo, suggerisce che non sempre ciò che è tecnicamente fattibile è anche economicamente conveniente. Il dispiegamento di robot nel settore tessile, abbigliamento e pelletteria è infatti il più basso tra tutti i settori manifatturieri (in Cina, ad esempio, i robot impiegati nelle manifatture tessili rappresentano solo l'1% di tutto lo stock di robot industriali), anche se le sue caratteristiche, *labour intensive* e con un elevato tasso di attività routinarie, lo collocano tra i primi per fattibilità tecnica della robotizzazione.

La concentrazione in settori come l'*automotive* e l'elettronica mostra anche come le traiettorie della robotizzazione abbiano lasciato in gran parte inalterata, almeno per ora, la possibilità tipica delle economie *latecomer* di avviare le fasi iniziali dell'industrializzazione attraverso il trasferimento di grandi masse di lavoratori dal settore primario al secondario e la localizzazione di attività produttive ad alta intensità di manodopera basate sui tradizionali vantaggi in termini di costo del lavoro (UNCTAD 2017).

Se la robotica non sembra dunque dover invalidare il tradizionale ruolo della manifattura nello sviluppo economico dei *least developed countries*, i principali problemi riguardano al momento le economie in via di sviluppo (UNCTAD 2017), per le quali esiste il rischio di stimolare ulteriormente un processo di deindustrializzazione prematura (UNCTAD 2016; Unido 2017), con una diminuzione delle quote di valore aggiunto e dell'occupazione manifatturiera ad un livello di reddito pro capite sensibilmente inferiore rispetto a quello in cui tali

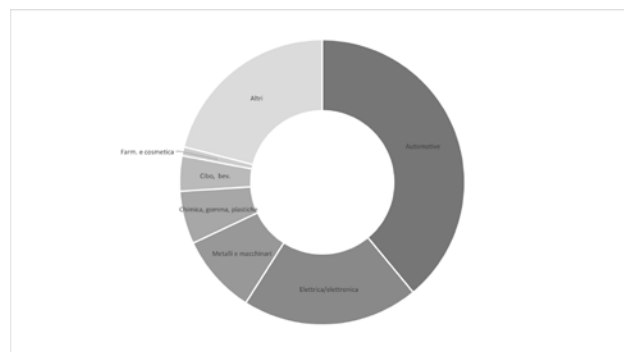


Figura 10. Ripartizione delle vendite globali di robot per settori. Fonte: Keisner et al. 2016.

fenomeni si sono verificati nelle economie sviluppate.

A questa deindustrializzazione anticipata non è estranea la peculiare divisione internazionale del lavoro basata su catene del valore frazionate globalmente⁵. Attraverso le *global value chains*, molti Paesi in via di sviluppo hanno avuto l'occasione per collegarsi alle reti produttive globali e ai network relazionali, riuscendo a raggiungere mercati più grandi e lontani e beneficiando di effetti di spillover grazie alle esternalità generate dal know how tecnologico e dai canali commerciali delle imprese leader. Per ottenere la maggiore utilità da questo processo, occorre riuscire ad intraprendere un percorso di *upgrading*, al fine di riuscire ad agganciarsi agli anelli più remunerativi e a maggior valore aggiunto della

⁵ In questo modello molte economie emergenti si sono specializzate nella produzione di singole componenti, comunemente quelle a maggiore intensità di lavoro, senza dover necessariamente sviluppare una rete produttiva completa. I Paesi con un'elevata intensità di lavoro specializzato o di capitale esportano invece prodotti intermedi (beni strumentali) e servizi (progettazione, ricerca e sviluppo). Nel corso del tempo, i Paesi possono spostarsi in diverse parti della catena del valore secondo i propri vantaggi comparati. Un utile contributo alla comprensione di questo modello di sviluppo di tipo *export-driven* è fornito dal paradigma delle "anatre volanti" (*Flying Geese*), proposto dall'economista Kaname Akamatsu negli anni Trenta del XX secolo. Il modello descrive il processo di industrializzazione di un'economia emergente, nello specifico il Giappone (in seguito è stato applicato anche alle Tigri asiatiche), come una successione di fasi in cui l'importazione di beni dalle economie più avanzate genera un miglioramento delle capacità produttive e delle competenze, che si può tradurre in nuove traiettorie di sviluppo a vantaggio non solo del singolo Paese, ma della intera area geografica in cui esso è localizzato. Si tratta di un modello in cui l'industrializzazione procede in maniera ordinata, mutando le gerarchie pregresse e generando il riposizionamento delle strutture economiche regionali, in virtù di nuove dinamiche industriali e commerciali (quali ad esempio investimenti diretti esteri o rapporti di committenza e fornitura). L'analogia è con la configurazione a V tipica del volo delle anatre, in cui l'anatra guida cede quote di produzione a minor valore aggiunto ai Paesi più in basso nella gerarchia, in un modello che, all'evolvere dei vantaggi comparati stessi, si riproduce tra i Paesi (le anatre) dei livelli inferiori posizionati a chiusura della formazione.

catena, in cui le maggiori barriere all'entrata riducono il rischio di subire la concorrenza di fornitori con costi del lavoro più bassi e di restare intrappolati in una situazione di dipendenza (*lock in*) rispetto ad un grande committente.

Si tratta di un percorso non sempre agevole, perché la stessa competizione globale implica la necessità di specializzarsi in tempi ridotti per acquisire rapidamente vantaggi comparati. Ai tempi dell'automazione, la difficoltà nel conseguire un *upgrading* settoriale è ancora più forte, per evidenti motivi inerenti alla natura stessa della robotica industriale, altamente *capital e skill intensive*. Questo può dunque limitare le opportunità di industrializzazione a settori manifatturieri a basso reddito e meno dinamici (in termini di crescita della produttività), ostacolando il *catch-up* e incidendo negativamente sulla produttività e sulla crescita del reddito pro capite dei Paesi in via di sviluppo.

Esiste, tuttavia, anche la possibilità che le economie emergenti specializzate nella produzione *labour intensive* e a basso costo possano beneficiare di effetti positivi dal punto di vista commerciale. Questo potrebbe avvenire se la concentrazione di robot nei settori manifatturieri *high skilled* e ad alta intensità salariale si traducesse, almeno parzialmente, in un declino globale dei prezzi di tali beni. Si potrebbe così invertire il calo tendenziale del prezzo globale dei prodotti ad alta intensità di lavoro rispetto a quelli dei prodotti *skill intensive* e delle materie prime verificatosi negli ultimi due decenni.

4. Offshoring, reshoring, backshoring ... possibili dinamiche nella produzione e nell'innovazione nell'era della robotica

Negli ultimi decenni, la produzione si è organizzata in catene lunghe e complesse per assicurarsi le migliori localizzazioni sulla base dei vantaggi comparati dei diversi Paesi. Tale struttura ha consentito guadagni notevoli in termini di produttività, efficienza ed economie di scala. Allo stesso tempo, tuttavia, ha reso le aziende più esposte a rischi elevati in caso di shock e meno reattive rispetto ai cambiamenti della domanda. A questa perdita di flessibilità, che incide anche sui tempi di consegna e commercializzazione dei manufatti, si sono spesso sommati problemi inerenti alla qualità dei beni prodotti all'estero. Inoltre, nel delocalizzare attività innovative nei Paesi emergenti, le imprese si trovano spesso a scontrarsi con una tutela della proprietà intellettuale più approssimativa, e quindi con il rischio che i fornitori locali, acquisendo know how nell'ambito del processo produttivo, possano diventare concorrenti.

Questi fattori, uniti ad un cambiamento del clima politico e ad una frenata del processo di globalizzazione, stanno contribuendo a dare grande risonanza al tema del rimpatrio delle produzioni, variamente definito come *reshoring* o *backshoring*⁶. Sebbene siano spesso utilizzati come sinonimi, i due termini vanno intesi in realtà come aventi una scala geografica differente. Il *reshoring* ha infatti un significato più ampio (De Backer et al. 2017), includendo sia strategie di rientro in patria (*backshoring*) sia eventuali rilocalizzazioni in Paesi stranieri ma più prossimi rispetto al luogo di origine dell'impresa delocalizzante (*nearshoring*).

L'ulteriore automazione dei processi industriali può certamente rafforzare tali tendenze, attraverso un insieme di elementi. Innanzitutto, significativi investimenti in robotica (con i robot che continuano a diventare più economici e performanti) andranno a modificare le dotazioni relative ai fattori di produzione, riducendo l'importanza del costo del lavoro nei costi di produzione totali⁷. In secondo luogo, i robot possono ridurre la scala delle economie, consentendo di produrre un'ampia varietà di lotti più piccoli ad un costo inferiore, con un grande guadagno in termini di flessibilità.

Il recente incremento del costo del lavoro nelle economie emergenti, soprattutto asiatiche, sta rendendo più sfumata la distinzione tra i vantaggi salariali dei Paesi *low cost* e quelli delle economie sviluppate. Nelle decisioni di localizzazione stanno diventando sempre più importanti, dunque, i fattori legati alla domanda⁸.

In tal senso, la riconfigurazione delle catene del valore con centri di produzione più localizzati e anche,

⁶ Almeno per il momento, sembra trattarsi di una risonanza non del tutto giustificata dall'entità reale del fenomeno. Ciò è dovuto probabilmente anche al fatto che, contrariamente a quanto è successo con le delocalizzazioni e le pressioni politiche conseguenti, le aziende che riportano a casa le loro produzioni non temono di rendere note tali scelte, che anzi generano una pubblicità positiva.

⁷ Un esempio può chiarire meglio questa affermazione. L'azienda *Rethink Robotics*, con sede a Boston, negli Stati Uniti, produce un robot chiamato *Baxter*, in grado di comprendere e svolgere una serie di attività di routine della catena di montaggio. *Baxter* costa 22.000 dollari Usa e ha una vita media di 3 anni, per un totale di circa 6.500 ore di lavoro, il che equivale a un salario approssimativo 3,38 dollari l'ora (Unctad 2017), contro gli oltre ventisette di un impiegato alla manifattura. Dopo *Baxter*, l'azienda ha già messo in commercio *Sawyer*, che con un ingombro minore promette prestazioni ancora superiori, con un ulteriore guadagno di produttività che si traduce in un'ulteriore diminuzione del peso del costo del lavoro sui costi totali di produzione.

⁸ I salari, infatti, non rappresentano soltanto un costo di produzione da ridurre per guadagnare maggiore competitività, ma sono anche un driver fondamentale per la domanda aggregata e la principale fonte di reddito per l'acquisto di beni di consumo. La classe media in particolare, che rappresenta il principale segmento di consumatori di beni manufatti, sta aumentando ovunque nel mondo in via di sviluppo, con numeri di gran lunga maggiori in Asia, in cui dovrebbe concentrarsi, entro il 2025, il 60% della classe media globale.

in una certa misura, la duplicazione dei centri stessi, aumenterà la reattività dell'offerta in presenza di una domanda volatile. Il dibattito sull'economia circolare si inserisce bene in queste nuove strategie. In un modello in cui il consumatore diviene sempre più il motore della catena del valore, cresce la domanda di prodotti sostenibili e aumenta la consapevolezza degli effetti negativi dei flussi di trasporto di prodotti intermedi e finali all'interno delle *global value chains*.

Sulla base di questo insieme di elementi, alcuni autori (Markowsky 2012) prevedono che la NDE sarà caratterizzata da reti collegate di "fabbriche virtuali distribuite" di dimensioni contenute, situate vicino ai consumatori, in un modello simile a quello *farm to table*. In questa visione, le produzioni migreranno più vicino ai mercati finali, i costi di trasporto e le emissioni di CO₂ saranno inferiori, le scorte di magazzino si ridurranno.

Tutti questi fenomeni potrebbero stravolgere completamente il posizionamento delle diverse economie nelle catene del valore, assecondando così un fenomeno già osservato negli anni successivi alla crisi economica. L'esistenza di nicchie di possibili convenienze localizzative in tutte le regioni del mondo potrà infatti favorire una produzione (regionale) più vicina ai mercati (regionali), incoraggiando le imprese a ristrutturare le loro attività globali (De Backer et al. 2017) e restituendo alla collocazione (o ricollocazione) delle attività produttive nelle economie OECD una nuova attrattività.

Per comprendere più a fondo le traiettorie localizzative delle imprese nella NDE bisogna anche chiedersi in che misura l'innovazione sarà geograficamente collegata alla produzione.

Nei decenni passati, la globalizzazione accelerata dell'economia ha consentito, in molti settori industriali (tra cui l'elettronica e l'*automotive*, ovvero i due settori maggiormente esposti alla robotizzazione), la separazione tra ricerca e sviluppo e produzione, favorendo la creazione di clusters di innovazione da una parte e clusters di produzione dall'altra. La digitalizzazione del lavoro e dei prodotti e servizi contribuisce ad allentare ancora di più i vincoli alla co-localizzazione e fornisce alle imprese, indipendentemente dalla loro dimensione, nuovi modi per ottimizzare la localizzazione delle diverse funzioni lungo la catena del valore.

Esiste tuttavia un altro aspetto, fortemente sostenuto dalla letteratura geografica (Audretsch, Feldman 1996; Feldman 2002; Malecki 2008), che non va ignorato e che attiene all'esistenza di un forte legame spaziale tra innovazione e produzione. Con la crescente importanza di prodotti più personalizzati, le performance aziendali dipendono infatti sempre più anche dalla velocità dell'innovazione. Non si tratta solo di identificare e sod-

disfare le esigenze locali, ma anche di adattare attività delicate, quali la ricerca e lo sviluppo o la progettazione, a condizioni fluttuanti. La prossimità tra innovazione e produzione, e in generale anche la presenza di una catena di approvvigionamento corta, diviene dunque un elemento chiave per abbreviare i tempi di consegna e massimizzare gli effetti di feedback tra produzione e ricerca e sviluppo, proteggendo al contempo in maniera più efficace la proprietà intellettuale⁹. Questo processo può innescare un cambiamento, nelle industrie con un elevato livello di modularità nella catena del valore, dalla struttura "*innovate here/produce there*" ad un'altra del tipo "*innovate here/produce here*" (Bonvillian 2012). In tale contesto, considerato che lo scambio di know how avviene anche e soprattutto per prossimità geografica, stabilire le proprie divisioni di R&S in luoghi che possano essere catalizzatori di conoscenza costituisce sicuramente un fattore chiave per il successo.

Tale assunto non vale solo per le economie di più antica industrializzazione. Di fatto, Paesi come la Cina, il Brasile e il Vietnam hanno da tempo cominciato ad attuare politiche di sostegno agli investimenti in R&S in combinazione con il settore manifatturiero. Queste e altre economie emergenti cercheranno sicuramente di sfruttare le nuove esigenze di co-localizzazione di innovazione e produzione in modo tale da generare un effetto spillover all'interno delle proprie frontiere.

È probabile che saranno proprio le politiche industriali a fare la differenza, cambiando drasticamente, attraverso il sistema di incentivazione, le convenienze localizzative. Per ottenere i migliori risultati in termini di recupero di competitività manifatturiera, una politica industriale lungimirante dovrebbe infatti avere caratteri di sistema e saper armonizzare operatività e investimenti produttivi e infrastrutturali ai diversi livelli territoriali, prevedendo al contempo un crescente coinvolgimento degli *hub* della ricerca e della conoscenza pubblici e privati in grandi progetti di sviluppo basati sulle peculiarità socio-culturali ed economiche locali.

5. Conclusioni

Le dinamiche congiunte della globalizzazione e delle tecnologie emergenti sono destinate a rimodellare il futuro della geografia della produzione mondiale.

A partire dagli anni successivi alla crisi economico-finanziaria, il clima politico ed economico è profonda-

⁹ In tal senso si rivela importante anche la concentrazione spaziale di produzione e servizi, essendo questi ultimi sempre più utilizzati per personalizzare i prodotti.

Tabella 1. Portata dell'impatto futuro della robotica su alcuni comparti industriali Fonte: adattamento da UNCTAD (2017).

Settore	Uso di robot
Trasporti	Alto
Industria elettrica ed elettronica	Alto
Farmaceutica	Alto
Tessile, abbigliamento, prodotti in pelle	Basso
Plastica e metalli	Alto
Industria alimentare	Basso
Prodotti in legno e carta	Basso

mente mutato. In particolare, si è registrato un aumento notevole delle misure protezionistiche e dei dazi commerciali e un parallelo rallentamento delle liberalizzazioni e della stipula di accordi di libero scambio. La contemporanea tendenza ad una regionalizzazione delle catene globali del valore, seguita ad un riposizionamento delle economie già *cost saving*, soprattutto asiatiche, ha spinto molti autori a parlare della fine dell'epoca d'oro della globalizzazione.

La *New Digital Economy* può incidere su queste dinamiche in maniera dicotomica. Se da un lato, infatti, essa possiede il potenziale per frammentare ulteriormente le produzioni¹⁰, dall'altro potrebbe erodere i vantaggi comparati dei Paesi emergenti e in via di sviluppo, favorendo così un avvicinamento delle manifatture ai Paesi OECD. La crescente automazione, sia nelle economie sviluppate che in quelle emergenti¹¹, sta al tempo stesso (UNCTAD 2017) promuovendo la formazione di sistemi di produzione e catene di valore regionali (cooperazione Sud-Sud).

Molto dipende, ovviamente, dai settori industriali coinvolti. La concentrazione di robot nell'*automotive* e nell'elettronica dimostra quanto sia alta la posta in gioco, poiché forti investimenti in robot potrebbero rendere queste attività molto esposte al *reshoring*. In altri settori, invece (come ad esempio il tessile e la moda), i robot non hanno ancora fatto grandi incursioni e non si prevede che possano farne a breve (UNCTAD 2017).

¹⁰ In realtà le analisi più accreditate (Unctad 2017) prevedono che la nuova ondata di frammentazione si concentrerà prevalentemente sui servizi, producendo una ulteriore redistribuzione di compiti tra Paesi sviluppati, emergenti e in via di sviluppo.

¹¹ Le economie emergenti stanno fortemente puntando sull'automazione per compensare l'aumento dei salari, migliorare la qualità dei prodotti e posizionarsi nelle attività a maggior valore aggiunto della catena del valore. Solo per citare qualche esempio, la Corea nel 2014 ha varato il *Second Five Year Master Plan for the intelligent robot industry*. La Cina, attraverso il suo *Action Plan "Made in China 2025"*, ambisce a trasformarsi da un'economia *manufacturing-driven* ad una *innovation-driven*, con la robotica come fattore chiave di sviluppo, mentre la Thailandia incoraggia l'uso delle tecnologie avanzate attraverso il programma "Thailand 4.0"

In effetti, la possibilità di dispiegare robot nella produzione industriale dipende essenzialmente da fattori di natura tecnico-economica e geografico-localizzativa.

Innanzitutto, almeno per il momento, non tutte le funzioni sono facilmente automatizzabili. Inoltre, alcune di esse possono essere sostituite solo da sistemi di robotica molto avanzati con una vasta gamma di funzioni, ancora troppo costosi. Anche in questo caso, si tratta di un fattore modificabile nel tempo, poiché robot industriali più performanti dovrebbero essere in grado di automatizzare, a un costo inferiore, un numero crescente di funzioni.

La localizzazione geografica costituisce un altro elemento importante, poiché nelle industrie situate nelle economie emergenti il punto di flessione, ovvero il momento in cui i robot diventano più convenienti in termini di costi rispetto al lavoro umano, si colloca, *ceteris paribus*, più avanti nel tempo¹².

I risultati di un recente lavoro dell'OECD (2018) mostrano, relativamente agli anni 2010-2014 (cioè un periodo caratterizzato da un rapido incremento degli investimenti in robotica) un'associazione negativa tra adozione di robot industriali nelle economie sviluppate e crescita dell'*offshoring*. In particolare, una crescita del 10% dello stock di robot sembra portare a una decrescita delle delocalizzazioni dello 0,54%.

È interessante notare che questa associazione negativa si rafforza con l'aumentare dell'intensità di lavoro delle industrie, suggerendo che la robotica contribuisce ad ostacolare la delocalizzazione di attività particolarmente *labour intensive* e a mantenere le attività di produzione nelle economie sviluppate, aiutando a compensare il maggiore costo del lavoro.

Secondo lo stesso studio, gli investimenti in robot non sembrano invece possedere un potenziale abbastanza dirompente da innescare veri e propri fenomeni di *reshoring*, riportando nelle economie sviluppate attività già delocalizzate. Inoltre, i casi di riavvicinamento, essendo caratterizzati da rilevanti investimenti in capitale, hanno inciso solo marginalmente sulla creazione di posti di lavoro (che peraltro si sono concentrati in attività altamente qualificate, come argomentano De Backer et al. 2016). Ciò significa che il numero di posti di lavoro che "ritornano" insieme alle produzioni automatizzate non sarà mai pari a quelli precedentemente delocalizzati.

Nelle economie più mature, inoltre, mancano le reti di fornitura che alcuni Paesi in via di sviluppo hanno costruito per poter completare le attività di assemblaggio. E mentre il differenziale di costo del lavoro rimane importante, anche se non più discriminante, nelle deci-

¹² L'Unctad (2017) stima che il punto di flessione si raggiunge quando i robot arrivano a costare il 15% in meno all'ora rispetto al lavoro umano.

sioni di localizzazione, fattori inerenti alla domanda, come la dimensione e il trend di crescita dei mercati locali, stanno via via acquisendo maggiore rilevanza.

Di conseguenza, l'era delle delocalizzazioni non sembra ancora finita, ed è probabile che nei prossimi decenni conviveranno tendenze differenti. Anziché *reshoring* o *backshoring*, sembra ormai più opportuno parlare di *right* o *best shoring* (Carmel et al. 2007; Joubioux et al. 2016). La scelta della migliore localizzazione farà sì che molte aziende che nei decenni passati hanno spostato la produzione in Paesi emergenti, come la Cina, vi resteranno per poter accedere alla crescente domanda locale. Sembra pertanto altamente improbabile il rimpatrio di produzioni di manufatti ad alta intensità di manodopera destinati ai mercati in rapida crescita dei grandi Paesi in via di sviluppo che hanno saputo sviluppare network di produzione nazionali.

È verosimilmente troppo presto per comprendere la reale entità di tali cambiamenti. Gli investimenti in robot sono cresciuti in modo significativo ma soltanto recentemente, e ci si può aspettare che i potenziali impatti vengano a manifestarsi solo negli anni a venire.

I dati disponibili sono ancora incompleti e danno conto dello stock di robot esistente ma non delle loro performance, in continua evoluzione. Inoltre, i robot industriali rappresentano solo una parte della più ampia rivoluzione digitale attualmente in atto. Tecnologie come *Internet of Things* o l'intelligenza artificiale sono attività complementari in cui le aziende dovranno comunque investire per avvantaggiarsi in modo ottimale dei propri investimenti in robotica, amplificando in tal modo i benefici dell'automazione. Nonostante tali limiti, è indubbio tuttavia che la crescente automazione della produzione manifatturiera stia aprendo nuove, interessanti prospettive di studio alla geografia economica.

Riferimenti bibliografici

- Acemoglu, D., Restrepo, P. (2018). Robots and Jobs: Evidence from US Labor Markets. *NBER Working Paper*, 23 (285), 1-62.
- Audretsch, D.B., P. Feldman, M. P. (1996). R&D Spillovers and the Geography of Innovation and Production. *The American Economic Review*, 86 (3), 630-640.
- Bissel, D., Del Casino, V.J (2017). Whither labor geography and the rise of the robots? *Social and Cultural Geography*, 18 (3), 435-442.
- Bonvillian, W. (2012). Reinventing American Manufacturing: The Role of Innovation. *Innovations*, 7 (3), 97-125.
- Carmel, E., Abbot, P. (2007). Why Nearshore Means that Distance Matters. *Communications of the ACM*, 50 (10), 40-46.
- De Backer, K., Menon, C., Desnoyers-James, I., Moussié, L. (2016). Reshoring: myth or reality? *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, 27, OECD Publishing, Paris.
- Feldman, M. P., Massard, N. (2002). *Institutions and Systems in the Geography of Innovation*. Springer, NY.
- Frey, C., Osborne, M. (2013). The future of employment: how susceptible are jobs to computerisation? *Oxford working Papers*, Oxford Martin Programme on Technology and Employment.
- Graetz, G., Michaels, G. (2015). Robots at work. *CEP Discussion Paper*, 1335, 2-56.
- International Federation of Robotics (IFR) (2017). *The impact of robots on productivity, employment and jobs*. Positioning Paper.
- International Federation of Robotics (IFR) (2018). *Robot density rises globally*. Press release, <https://ifr.org/free-downloads>.
- International Property Office (IPO) (2014). *Eight great technologies. Robotics and autonomous systems a patent overview*. Report.
- Joubioux, C., Vanpoucke, E. (2016). Towards right-shoring: a framework for off-and re-shoring decision making. *Operations Management Research*, 9 (3-4), 117-132.
- Keisner, A., Raffo, J., Wunsch-Vincent, S. (2016). *Robotics: breakthrough technologies, innovation, intellectual property*. World Intellectual Property Organization (WIPO) Report.
- Lazzeroni, M. (2004). *Geografia della conoscenza e dell'innovazione tecnologica*. Milano, FrancoAngeli.
- Malecki, E. J. (2008). The Economic Geography of Innovation. *Economic Geography*, 84 (2), 239-240.
- Markowsky, E. (May 10, 2012). Welcome to the Virtual Factory: American Manufacturing in the 21st Century. *ILP Institute Insider*, <http://ilp.mit.edu/newsstory.jsp?id=18006>
- OECD (2018). *Industrial robotics and the global organisation of production*. OECD Science, Technology and Industry Working Papers.
- OECD (2017). *The Future of Global Value Chains: Business as usual or A New Normal*, OECD STI Policy Paper, 2017, 41.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2016). *Robots and industrialization in developing countries*. Policy Brief.

UNCTAD (2016). *Trade and Development Report 2016*.

UNCTAD (2017). *The «new» digital economy and development*. Technical Notes In ICT for Development, 8.

UNCTAD (2017). *World Investment Report 2017*, https://UNCTAD.org/en/PublicationsLibrary/wir2017_en.pdf.

United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) (2017). *Industrial Development Report. Demand for Manufacturing: Driving Inclusive and Sustainable Industrial Development*.

United Nations (UN) (2018). *World Situation and Economics Prospects 2018*. New York.

World Bank (2016). *World Development Report 2016: Digital Dividends*. Washington, D.C.

World Robotics (2018). *World Robotics 2017. Industrial Robot*, <https://ifr.org/free-downloads>.



Citation: M. Tadini (2019) A Geographical Overview of the Suez Canal Freight Flows: an Impact on the Mediterranean Sea and the Genoa port. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 15-30. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.220

Copyright: © 2019 M. Tadini. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

A Geographical Overview of the Suez Canal Freight Flows: an Impact on the Mediterranean Sea and the Genoa port

Un'interpretazione geografica dei flussi mercantili del Canale di Suez: l'impatto sul Mar Mediterraneo e sul porto di Genova

MARCELLO TADINI

Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa, Università del Piemonte Orientale

E-mail: marcello.tadini@uniupo.it

Abstract. The Suez Canal, that connects the Mediterranean to the Red Sea across the Isthmus of Suez, is one of the world's most critical waterways. Today it represents a strategic world's choke point. Maritime choke points are a major issue today in the global economy and in shipments of goods, particularly oil and container.

This paper, using the typical approach of the transport geography, aims to highlight the geo-political and geo-economic relevance of the Suez Canal starting from its construction until its recent expansion. In particular, the paper considers the canal's impact on the Mediterranean's new centrality in global seaborne trade.

Main freight flows crossing the Suez Canal northbound/southbound underline the importance of the Northern Mediterranean and Italian ports that perform gateway functions.

The main goal of the paper is to describe, as Panaro suggested (2015), how the new infrastructure of the Suez Canal is extremely important for the Northern Italy gateway ports in particular focusing on the Genoa port (which is the target of a significant share of traffic coming from/directed to Suez).

Keywords: The Suez Canal, freight flows, maritime routes, the Mediterranean Sea, the Genoa port.

Riassunto. Il canale di Suez, che collega il Mediterraneo al Mar Rosso attraverso l'istmo di Suez, è una delle vie d'acqua più critica del mondo. Attualmente si configura come un passaggio strategico globale. I punti di strozzatura marittimi rappresentano una questione di rilievo oggi nell'economia globale e nelle spedizioni di merci, in particolare di petrolio e container.

Questo lavoro, utilizzando l'approccio tipico della geografia dei trasporti, si propone di evidenziare la rilevanza geo-politica e geo-economica del Canale di Suez a partire dalla sua costruzione fino alla sua recente espansione. In particolare, considera gli effetti del canale sulla nuova centralità del Mediterraneo negli scambi marittimi globali.

I principali flussi di merci che attraversano il Canale di Suez in entrambe le direzioni sottolineano l'importanza dei porti del Mediterraneo settentrionale e italiani che svolgono funzioni di gateway.

L'obiettivo principale dell'articolo è quello di descrivere, come suggerito da Panaro (2015), come la nuova infrastruttura del Canale sia decisamente rilevante per i porti di accesso del Nord Italia, in particolare concentrandosi su quello di Genova (caratterizzato da significativi traffici da/per Suez).

Parole chiave: Canale di Suez, flussi mercantili, rotte marittime, Mar Mediterraneo, porto di Genova.

1. Introduction

The current year (2019) marks the 150th anniversary of the Suez Canal inauguration: this event represents an opportunity for some considerations on the role of this waterway.

The paper provides an overview of the emerging transport geography of sea freight passing through the Suez Canal.

As Ulmann and Mayer (1954, 311) wrote, “transportation is a measure of the relations between areas and is therefore an essential part of geography”.

Yet shifting from “transport” to “transport geography”, in literature there are many definitions of what transport geography could (or should) do (Dobruszkes 2012).

Transport geography is a widening field and transport geographers have been working in two major directions (Hoyle, Knowles 1998; Knowles et al. 2008).

On the one hand, focusing on transport networks, facilities and services themselves; on the other hand, they have studied the impact of transports on societies, economy and environment (Dobruszkes 2012).

In the present work, we have chosen to rely on the following definition of transport geography:

Transport geography is a sub-discipline of geography concerned about movements of freight, people and information. It seeks to link spatial constraints and attributes with the origin, the destination, the extent, the nature and the purpose of movements (Rodrigue et al. 2006, 5).

Within this mainstream vision, transport geography should analyse the cross interactions between “spaces” and “transports”; this is relevant from the local to the global level. In other words, transport geographers should analyse how the milieu produces and constraints transports and how transports affect the milieu they serve or they go through (Dobruszkes 2012).

This means that transport geography examines the movement of people, goods, and information within or across different regions. In other words, it analyses the

traffic flows that reflect the economic relations and connections between areas (Ulmann, Mayer 1954).

Transport flows are also used as a proxy to “read the world” namely to estimate the interactions at different geographical scales. The analysis of flows between regions implies the use of the so-called network approach (Black 2003).

Therefore, it is possible to identify three core dimensions of transport geography: flows, nodes/locations and networks (Hesse, Rodrigue 2004). Nevertheless, transport geography also studies the different modes of transportation such as road, rail, aviation and ships. Of course, we focused the attention on maritime transportation, considered in its last evolutionary step, “trans-industrial” (Vallega 1997).

It is at the core of the global freight distribution in terms of ability to carry goods over long distances and at low costs; maritime transportation has become a truly global entity with routes that span across hemispheres, forwarding raw materials, parts and finished goods (Rodrigue, Browne 2008).

The actual configuration of the maritime transport has led to the progressive transformation of the harbour spaces and their hinterland. Besides, it is important to underline the existence of a strong link between infrastructures (like canals and ports), international trade, territorial structures and geo-political dynamics (Sellari 2013).

For the methodological reasons explained above, in the first part of the paper the attention is focused on the role of choke points and on the evolution of the Suez Canal as a maritime choke point of a global relevance (Bencardino, Giordano 2017; Greco, Cresta 2018).

In fact, the paper aims to highlight the geo-political and geo-economic relevance of the Suez Canal from its construction (1869) until its recent expansion (2015).

Using the methodological approach of transport geography, it is possible to underline, first of all, the strategic importance of the Suez Canal in the global maritime trade and its impact on the centrality of the Mediterranean Sea.

Then, the second part of the article highlights how the freight traffic crossing the Suez Canal can affect the Northern Mediterranean ports that are located mainly in Northern Italy.

The final goal is to describe how the new infrastructure of the channel is definitely important for the gateway functions of the Northern Italy ports.

In particular, the research is focused on the Genoa harbour, considered the gateway port for North-western Italy. To this end, the paper analyses its network of commercial connections and the share of freight flows that passes through the Suez Canal.

The paper aims to stimulate the interest for the system of maritime and harbour relations with the Suez Canal still understudied at the level of Northern Italy. The recent developments of the so-called “Silk Road” require further analysis taking into account the relevance of flows along the East-West global trade route and the weight of the Northern Italy ports and the Genoa one in particular.

2. The strategic role of maritime canals and the history of the Suez Canal

The Suez Canal is one of the world’s most critical waterways. Connecting the Mediterranean to the Red Sea across the Isthmus of Suez, it is an artificial waterway, being the longest canal in the world without locks. Actually, it represents a strategic world’s choke point.

Choke points are a common concept in transport geography, as they refer to locations that limit the capacity of circulation and cannot be easily bypassed. This implies that any alternative to a choke point involves a detour or use of an alternative that implies significant costs and delays (Rodrigue 2004). They can represent a resource the usefulness of which depends on the characteristics of the flows that cross them. For this reason, in order to understand the relevance of choke points, it seems necessary to use the typical approach of the geography of flows.

Three core concepts thus define a choke point as a resource (Lewis 1992, Rodrigue 2004):

- *physical characteristics*: a choke point is a location that forces traffic to converge and, by virtue of its physical characteristics (namely depth, width or navigability), limits movements;
- *usage*: the value of a choke point is proportional to its degree of usage and the availability of alternatives; representing a limit for the circulation, it will be characterised necessarily by a threshold value;
- *access*: as a valuable resource, some degree of control must be established to ensure access to the choke point; this requires agreements to regulate use and settle disputes if access becomes contested; tolls can also be levied if the choke point falls within a well-defined jurisdiction to control access to infrastructures.

Sea transportation, as the dominant purveyor of international freight distribution, operates over a global maritime space. This space has its own constraints, however, such as the profile of continental masses.

International shipping lanes are forced to go through specific locations such as passages, straits and

canals. Considering the characteristics of seaborne flows, maritime choke points are particularly prevalent (Rodrigue 2004).

There are two major types of choke points where ships engaged into global and local trades converge: natural straits and manmade canals. On the one hand, straits were given to seafarers by nature. On the other hand, artificial waterways, built with or without locks according to the local topographical conditions, were or will be added to the world-shipping network in order to offer other significant shortcuts on interoceanic or regional routes (Charlier et al. 2015). With the increase of world trade and maritime circulation, many choke points have become extremely valuable resources and represent some of the most important strategic locations in the world (Rodrigue 2004).

For these reasons, choke points are a prominent issue today in the global economy and shipments of goods, particularly oil and container. In particular, the artificial choke points play a relevant role in seaborne trade: they shorten navigation time for freight between seaports and contribute to reduce transport costs (David, Paila 2016).

The current requirements of sea transport, characterized by a growing traffic and larger ships, challenge the maritime canals, highlighting the need for continuous infrastructural improvements. This issue concerns in particular the only two interoceanic canals, through the Suez and Panama isthmuses, that can be defined “primary” (Lewis 1992). In this regard, considering the Suez Canal, it is appropriate to describe briefly its evolution from construction to actual days.

The desire to link the Mediterranean Sea with a waterway to the Red Sea is very old indeed. Already forty centuries ago, the Egyptian Pharaohs tried to create small canals from a branch of the Nile through the multiple northern lakes to the Gulf of Suez (IADC 2003). Nevertheless, it was necessary to wait until the mid of the XIX century for the construction of the Canal. De Lesseps won a concession from Pasha Mohammed Saïd to exploit the canal, for 99 years from its opening, in exchange for 15% of the profits. In 1858 he established the “Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez” with American, British and French support (IADC 2003).

The works on the Suez Canal started in 1859. The water levels of the two seas (Mediterranean and Red Sea) to join were equivalent, so it was possible to realize the waterway without locks.

The construction of the canal provoked tensions because of geo-political strategies. The British opposed the realization, which strengthened French influence in

the region located on the route to India. They halted the works on several occasions (Arab World Institute 2018). On 17th November 1869, Empress Eugénie inaugurated the canal.

With the formal opening of the Suez Canal in 1869, Egypt became a strategic thus an indispensable link in the world trade (Ogen 2008). The opening of the Suez Canal marked a turning point in the history of Egypt as well as Egypt's relationship with the Western world. The Suez Canal greatly revolutionized the trade route from Europe to Asia.

We can say that, immediately after the opening, the canal became the focus of Franco-British rivalries (Sellari 2013). Disputes continued in the following years until 1888 when, in order to settle disputes among the world powers, the Convention of Constantinople affirmed the neutrality of the canal, declaring it "free of commerce or of war, without distinction of flag" (Arab World Institute 2018).

This situation of conflict (between the British who wanted to maintain the control over the canal and the French that had geopolitical interests in the area), in spite of some agreements and treaties, lasted until the independence of Egypt (1953) and the Suez Canal's nationalization (1956) which decreed the end of the foreign presence. From the late 1940s through the 1970s, wars in the Middle East made its use more difficult. The Suez Canal was closed twice because of two conflicts: Suez Crisis (1956-1957 with the nationalization of the Canal) and Six Day War with Israel (1967-1975). During this second period, the longer route around the Cape of Good Hope was resumed. After several interventions by the United Nations, finally in 1975 the canal waters were once again cleared and opened to all nations (IADC 2003).

3. The Suez Canal's expansions and recent doubling

As mentioned above, the Suez waterway permanently transformed international shipping by allowing vessels to skip the transit around the southern tip of Africa.

When the canal opened, it was 164 km long, 58 meters wide (minimum) and with a depth of 8 meters. Consequently, there was almost immediately a need to broaden and deepen the canal and in 1875 the work was therefore begun. Partially this is the result of the expansion in shipbuilding (IADC 2003).

In 1956, the Suez Canal was 175 km long, the width was 60 meters (at 11m depth) and the water depth was 14 meters. After the nationalization, Nasser decided to improve the infrastructure and so in 1967 (before the

war with Israel) the width increases to 89 meters and the depth to 15,5 meters, which made the canal suitable for ships up to 70.000 tons (Suez Canal Authority 2017).

Once re-opened (1975), the efforts to improve the canal were re-energised. The first phase of development works started in 1975 and ended on 16th December 1980. It represented a big move on the way forward, concerning the canal dimensions and revenues (Suez Canal Authority 2017).

During the nineties, other works of improvement allowed the increase of canal's length, depth (22,5 m) and width and consequently the tonnage of vessels in transit.

Further interventions of strengthening at the beginning of the Millennium extended the overall length (that reached 193 km), the bypass areas, the width (225m at 11m depth) and the maximum depth (24 m) of the Canal that, in 2010, reached the ability to accommodate ships weighing 240.000 tons. Over the years, with the increase in the quantities transported by sea, larger vessels have been built; the various canal expansion programs are derived from the need to accommodate these bigger ships (Cresta 2017). The channel has demonstrated a good ability to adapt to the needs arising from changes in the construction of ships (Cresta 2017).

Anyway, the biggest challenge begins after the 2010. The Canal was not wide enough to allow two-way passages of ships, although there were several passing bays and areas where ships may pass each other in the Bitter Lakes and between Qantarah and Ismailia (Fig. 1).

The Suez Canal has enjoyed increased traffic in recent years, with roughly 50 ships passing through its waters every day. However, the canal was still hampered by its narrow width and shallow depth, which were insufficient to accommodate two-way traffic from modern tanker ships (Akhter Hossain 2018). The idea of the "New Suez Canal project" dates back to the reign of President Sadat, particularly at the end of 1970s (Kenawy 2016). However only in 2013 the project of \$8,6 billion expansion started.

On 5th August 2014, Egyptian President el-Sisi and the Suez Canal Authority (SCA) unveiled new plans for an additional lane to allow the transit of ships in both directions over a greater length of the canal (Fig. 1). The execution of the project was scheduled to end in 36 months, but this duration was tremendously cut short to 12 months. The new Suez Canal (completed on 6th August 2015) reinforces Egypt's role as a major hub for global commerce.

According to the plan (Fig. 2), the New Canal reaches 72 km in length. This includes digging for 35 km with a depth of 24 m and a width of 320 m, the deepening



Figure 1. The Suez Canal. Source: Smith, Fisher in Encyclopædia Britannica, 2015.



Figure 2. The Suez Canal's doubling. Source: United States Geological Survey, 2015.

and widening of the western bypasses in the Great Bitter Lakes area (27 km in length) and the Al-Ballah western bypass (10 km in length) (Suez Canal Authority 2017).

The creation of a new canal, parallel to the existing one, doubling the longest possible parts of the waterway, allows to maximize the benefit from the previous configuration in order to facilitate traffic in the two directions and to minimize the waiting time for transiting ships. This will increase the numerical capacity of the waterway, anticipating the world trade forecasts (Suez Canal Authority 2017).

Due to the potential increase in volume of world trade, the choice of Egypt was strategic to shorten both the transit and waiting time for vessels, which shall result in reducing the cost of the trip, thus attracting more ships that use the canal. All this contributes to raise the Suez Canal classification and to increase its competitiveness along the global East-West maritime route (Suez Canal Authority 2017).

In detail, the new infrastructure of the Suez Canal allows:

- an average reduction in travel times estimated at 11 hours per transit in both directions;
- an increase in daily transit capacity up to 97 ships (from the previous average of 49);
- no limits to megaships.

Considering the ship size capacity (in terms of tonnage), after the enlargement the canal can accommodate

up to 62% of world tanker fleet, 92% of bulk ships fleet, 100% of container ships fleet and all other kinds of ships (Suez Canal Authority 2017).

Building the second lane was necessary in order to increase the capacity of the Suez Canal, especially for southbound convoy that had to wait until northbound convoy passes through the waterway. The new solution cuts the transit time of the southbound vessels from 18 to 11 hours, thus, reducing their waiting time and the total cost of their entire trip (Suez Canal Authority 2017).

In February 2016, a new 8,5 kilometres long and 18,5 metres deep access channel was opened, linking the East Port Said directly to the Mediterranean Sea. This new channel provides a 24-hour access to East Port Said, eliminating the need for vessels heading for the Suez Canal Container Terminal to wait for up to 8 hours between convoys of ships transiting the Suez Canal.

The second lane reduces waiting time for transiting ships, facilitates traffic in two directions and increases the numerical capacity of the waterway. The drop in waiting times reduces fuel expenditures and costs for ship owners, attracting more ships (including mega-car-goes vessels) to the waterway (Van Bemmelen et al. 2016).

The increased predictability in the timeliness of the transit in the Suez Canal, the strengthening of local transshipment hubs and the choice to avoid increasing the Canal's fares (after the enlargement) will be three elements which will contribute to maintain the high level of Canal's competitiveness (Baccelli et al. 2015).

The project's objective was to maintain the strategic role of the Canal preserved within the geo-political panorama linked to international trade thus emphasizing the importance of Egypt among all major world markets (Baccelli et al. 2015).

As the shortest link between the East and the West, the Suez Canal is an important international navigation canal connecting the Mediterranean Sea at Port Said and the Red Sea at Suez, due to its unique geographical position (Van Bemmelen et al. 2016).

That is why the New Suez Canal project was initiated so that the importance and the significance of the Suez Canal as the biggest and the most important waterway in the world can be maintained.

It is also essential to note that the project was undertaken to carry out the aim of the Egyptian's government to raise the national economy (Van Bemmelen et al. 2016).

In this regard, the so-called "Suez Canal Corridor Area Project" (SCZone) plays a fundamental role. It represents a huge investment plan (located in the area around the Canal, to be completed in 2050) aimed at

the implementation of a regional development strategy through the expansion of the existing ports, the improvement of the logistic facilities and the creation of new industrial areas and research centres (Cresta 2017).

4. The world maritime traffic

Now that the evolution of the Suez Canal has been described, a brief overview of the characteristics of maritime traffic with its recent development and the flows deriving from it is to be introduced.

The aim is to depict the actual seaborne trade scenario in order to better understand the global role of the Suez Canal.

As markets became increasingly globalized, shipping volumes soared. From the 1950s to the latest global economic crisis, the growth rate of international trade has been almost consistently twice as big as that of economic activity as a whole (Maribus 2010).

The main reason behind the massive increase in shipping was the growth in world trade because of the redefined global production network.

Maritime shipping covers most of the movement of goods over long distances. This will continue to be the case in the coming years (ITF 2019). Marine industry is an essential link in international trade, with ocean-going vessels representing the most efficient, and often the only method of transporting large volumes of basic commodities and finished products (Gardiner 1992). We live in a global economy that simply could not function if it were not for seaborne trade: without maritime shipping, inter-continental trade would become impossible (IMO 2009). Maritime transport has played and continues to play a vital role in boosting international trade flows through cost reductions and technological improvements.

We can observe that in the last decades ships increased in size, became large, fast and highly specialized: these innovations have helped to fuel the growth of maritime freight traffic. However, an overriding importance may be attributed to containerization, resulting in the greatest transportation revolution of the 20th century (Maribus 2010) as an essential element of globalization processes (Fremont, Soppè 2005).

Because of the factors described above, the volume of maritime traffic increased significantly over the recent decades. Fig. 3 shows this trend of rapid growth in seaborne trade. The maritime transport volumes grew by 4% in 2017, the fastest rate since 2012, while 10,7 billion tonnes were transported by sea that year.

If all commercial goods are taken into account it is clear that there is a relatively small number of princi-

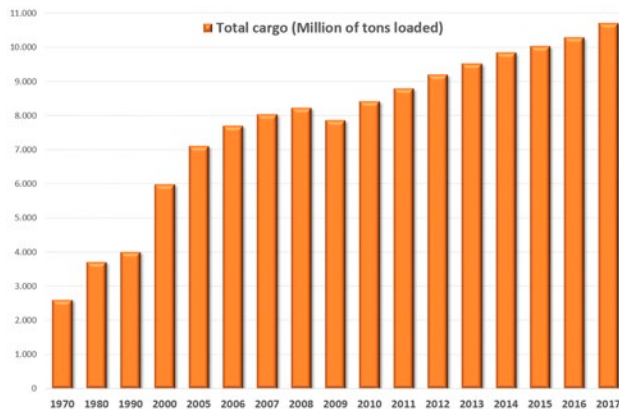


Figure 3. World seaborne trade (selected years). Source: author's elaboration of UNCTAD data, 2018.

pal transport routes, and these pass through only a few areas of the oceans (Maribus 2010).

As shown in the fig. 4, the geography of maritime flows highlights the leading influence of Asia, as 42% (4,4 billion tonnes) of world maritime trade in 2017 originated in Asia and 61% (6,5 billion tonnes) was destined to the region. Other relevant regions, ranked in descending order, were Europe (respectively 1,8 and 2,1 billion tonnes), the Americas (respectively 2,3 and 1,4 billion tonnes), with a significant weight of Northern America (respectively 0,9 and 0,8 billion tonnes). These are the regions mainly involved in seaborne trade: consequently, the busiest areas are the approaches to the ports of East Asia, Europe and the United States (Maribus 2010).

The Suez Canal is a choke point with a central position along the East-West trade route that connects the

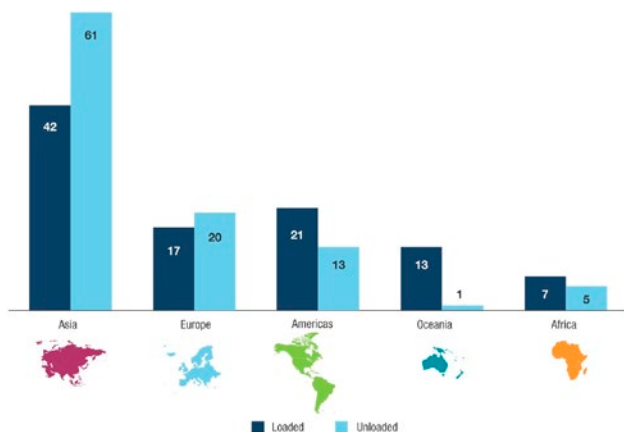


Figure 4. World seaborne trade, by region (global share), in 2017. Source: UNCTAD, 2018.

Far East ports with those in Europe and North America (East coast).

Considering the world maritime trade forecasts and the canal's strategic role, the Egyptian choice to expand the channel sounds like removing bottlenecks and representing a formidable challenge to the future seaborne trade evolution.

5. The Suez Canal traffic and main routes

Considering the evolution of the Suez Canal traffic statistics, we can observe that in 1870 the quantity of ships passed through the canal reached the number of 485, in 1950 the number grew to 11.750 ships (82 million net tonnage), in 1960 the growth reached 18.750 ships (185 million net tonnage) while in 1966 the number amounted to 21.250 ships (274 million net tonnage) (Panama Canal Company 1971).

After the canal's closure in 1967, it was necessary to wait until 1980 to reach that level again. Fig. 5 shows the evolution of the Suez Canal traffic (in terms of ships number and of net tonnage) from 1975 (the year of re-opening) until 2018. Nowadays (2018), about 0,98 billion tons of goods passed through the canal, nearly 9% of all global maritime trade (Suez Canal Authority 2019).

Similar to the Panama Canal, the Suez Canal experienced increasing capacity constraints and excessive wait times in recent years, which made the expansion project necessary. Between 2000 and 2014, the annual amount of cargo passing through the Suez Canal increased from 368 million tons to 822 million tons.

Average wait times for vessels transiting the canal were as high as 8 to 11 hours and were often unpredictable. Unpredictable wait times were especially troublesome for container ships, which accounted for more than 50% of Suez Canal traffic (Baccelli et al. 2015).

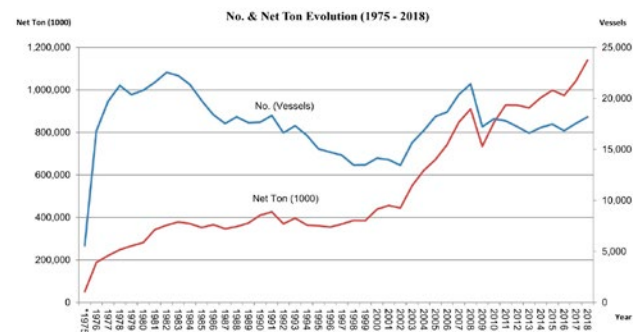


Figure 5. Vessels traffic and net tonnage evolution of the Suez Canal. Source: Suez Canal Authority, 2019.

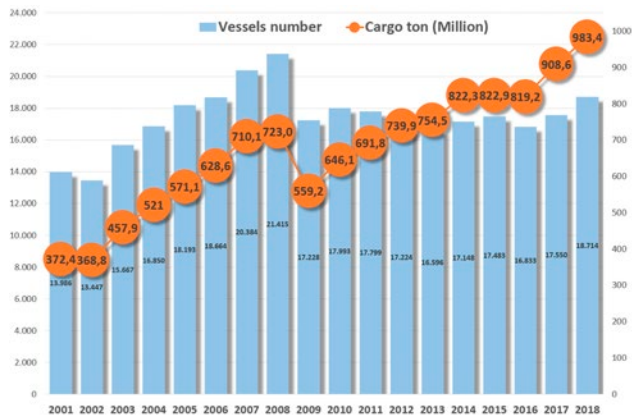


Figure 6. Vessels traffic and cargo tonnage of the Suez Canal (2001-2018). Source: author's elaboration of Assoporti and Suez Canal Authority data, various years.

The present paragraph analyses the evolution of Canal traffic statistics highlighting the impact of the New Suez Canal realization. After the enlargement, traffic through the Canal has increased in double figures (SRM, Alex Bank 2018).

In 2014 (the last year before the enlargement), the daily average of transits was 47,0 ships and transiting net tonnage was 2.637,7 thousand tons. In 2018 the daily average of transits increased to 49,8 ships and that of net tonnage went up to 3.122,6 thousand tons.

The impact of the new Suez Canal is clear, in particular considering the trend of cargo tonnage through the lanes: 822 million tons in 2014 that become 983 in 2018, with an increase by 19,6%. In general, the most recent dynamics (2001-2018) of freight traffic (Fig. 6) show that the first period (2001-2008) is characterized by an increase in the number of ships transited and the goods transported (by the same proportion). In the second period (2009-2015), it is possible to highlight a new tendency: the number of vessels decrease significantly in 2009 (-19,6% on behalf of 2008 data) and remain almost the same until 2014 and, on the other hand, the cargo flows increased in a considerable way (+47%).

The reason for this trend can be the impact of global economic crisis but also the phenomenon of the so-called “naval gigantism”, meaning fewer ships but of larger dimensions. In fact, after 2009, the cargo tonnage increased in a significant way: +75,8% in 2018.

The last three years (after the inauguration of the new Canal) show a similar trend but with a slight increase in number of vessels (+7%) due to the enhancements in traffic regulation and the reduction of transit times.

The dynamic shown in fig. 5 seems to confirm this trend because of the increase registered in the net ton-

nage (that consider not only the goods transported but also the ship net weight). In ten years (2009-2018), net tonnage increased by 55,2%.

Besides, it is important to analyse the ships and cargo traffic by type. Containerships, tankers and bulk carriers are the most common type of vessel passing through the Suez Canal. Measured in numbers of ships, containerships constitute about 31% of all the vessels and transport 55% of goods while oil tankers are respectively 26% and 18% and bulk carriers percentage is respectively 21% and 12% (based on 2018 data). The types of vessels that will take greater advantage from the new Canal will be the containerships (Panaro 2015).

Considering the statistics on the cargo type (Fig. 7), it is possible to underline the relevance of containerized cargo (that amounts to 53,5% of total cargo ton) and of oil and oil products (20,5%): together they account for about three quarters of the total traffic in the last decade (2009-2018).

In more detail, analysing the different direction of cargo typology, the major northbound cargoes consist of (in order of weight) containerized cargo, crude petroleum and petroleum products, liquid natural gas, oilseeds and vegetable oils, chemicals, coal, fabricated metals, fertilizers, machinery and parts, ores and metals. Southbound traffic consists of containerized cargo, crude petroleum and petroleum products, cereals, ores and metals, fabricated metals, fertilizers, chemicals, liquid natural gas, coal, oilseeds and vegetable oils, machinery and parts.

The nature of traffic has greatly altered during times, especially because of the enormous growth in shipments of crude oil and petroleum products from the Persian Gulf since 1950. In 1913, the oil in northbound traffic amounted to 295.700 metric tons, whereas in 1966 it amounted to 168.700.000 metric tons. The closure of

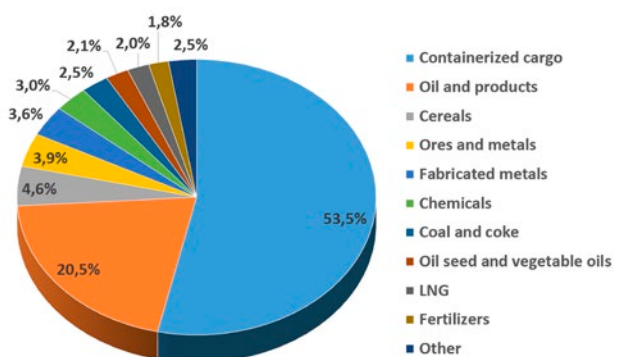


Figure 7. The Suez Canal traffic by cargo type (2009-2018). Source: author's elaboration of Suez Canal Authority data, various years.

the canal from 1967 to 1975 led large oil tankers to use the route around the Cape of Good Hope and prompted the development of the Sumed pipeline from Suez to Alexandria, which opened in 1977. Since 1975, the increased size of tankers (the largest of which cannot use the canal) and the development of sources of crude oil in areas outside of the canal route (e.g. Algeria, Libya, Nigeria, the North Sea and Mexico) have partially reduced the canal's importance in the international oil trade (Smith, Fisher 2015).

Anyway, in 2018 the oil and relative products amounted to 235.510.000 tons. A more recent feature has been the strong growth of containerships traffic through the canal (Cresta 2017). These flows originated from Southern Asia (India), Eastern Asia (China) and South-Eastern Asia (Singapore, Malaysia) and destined to the Mediterranean area and Northern Europe.

Speaking of origins/destinations and trade routes, it seems very interesting to analyse the characteristics of the commercial flows that have crossed the Suez Canal in recent years. The geographic interpretation of data allows us to highlight some useful observations (Figg. 8-9). In detail, we consider the cargo ton data by direction in the last ten years (2009-2018), mainly for two reasons:

- to verify the effect of global financial and economic crisis and its overcoming;
- to highlight the impact of the Suez Canal on the main East-West world routes.

North-South traffic has increased by 6,8% (this category accounts for 51,0% of the overall traffic of goods in the canal during the period in exam). The traffic in the opposite direction registered a similar annual growth (+6,6%). Along the North-South direction of the canal, South East Asia is still the main destination for transiting goods, accounting for 27,2% of the total (with an increase of 6,9% in 2009-2018). The Red Sea (26,3%) and the Arabian Gulf (19,2%) areas are relevant destinations of southbound flows. In particular the latter registered a significant +7,6% in 2009-2018.

In the opposite direction, the region of North West Europe holds the first place with a 32,6% share, followed by the East/South-east Mediterranean with a 23,5% share and by the North Mediterranean with a 19,9% share. The entire Mediterranean Sea stands for a 52,4% share. It is important to underline that flows destined to America are not residual (8,3%).

A look at the origin of goods reveals the dominant position of North West Europe along the North-South direction with its 24%, followed by the North Mediterranean (17,6%) and the Black Sea (17,6%). The former has increased by 8,5% and the latter has arisen by 9,7%. The entire Mediterranean Sea stands for a 44,1% share.

In the opposite direction the South East Asia leads the ranking with 36,1% (with an increase by 8,3% in 2009-2018), followed by the Gulf with 31,3% (with an increase by 11,5% in 2009-2018). Moreover, in this case the share of flows originated in America is significant and accounts for 8,2% (with an increase by 24,3% in 2009-2018). All origins and destinations are characterized by positive trends (with the only exception of the Far East as origin of northbound traffic): this means a progressive recovery after the big fall in 2009. The flows data illustrated in figg. 8 and 9 highlight the strategic importance of the Suez Canal as an international hub along the global routes.

In this respect, Notteboom e Rodrigue (2011) point out that in the last few years new challenges arose for



Figure 8. Growth of southbound cargo traffic through Suez by markets of origin and destination (annual average variation 2009-2018 and total market share). Source: author's elaboration of Suez Canal Authority data, various years.



Figure 9. Growth of northbound cargo traffic through Suez by markets of origin and destination (annual average variation 2009-2018 and total market share). Source: author's elaboration of Suez Canal Authority data, various years.

the Suez Canal as an intersection of the traffics between East and West. The building of the new Canal allows faster transit times along the intercontinental East-West connection between Asia, the Middle East, Europe and the East coast of the United States (Baccelli et al. 2015).

In fact, we observe an increase in number of vessels passing through the Canal and above all in goods transported, further reinforcing the importance of Suez within the geo-political panorama linked to international trade.

6. The role of the Suez Canal for the Mediterranean Sea

The Euro-Mediterranean's most important geostrategic point is for sure the Suez Canal (along with three natural straits: Gibraltar, Bosphorus and Dardanelles). Indeed, it represents the shortest seaway from East Asia and the Middle East to Europe as well as for some African states to Europe (Gaiser, Hribar 2012).

In order to understand the actual Mediterranean strategic relevance, it is important to look back in the last decades and consider the evolution of the global maritime traffic.

During the eighties and nineties the increase in international trade, accelerated by liberalization and opening of markets, has been the key driver of the expansion of containerization. In the late eighties, some countries such as the Asian Tigers began to emerge hence promoting the development of container traffic thanks to the type of production and the intensity of the flows. A model dominated by the old industrialized countries (North America, Japan, Western Europe) has undergone a transformation in a model that sees the ports with the largest share of container traffic mainly located in Asia (Guerrero, Rodrigue 2014).

In the nineties, a large increase of ships coming from Eastern Asia and directed to the US East coast significantly contributed to the saturation of the Panama Canal by encouraging the use of the Pendulum routes (Far East – Mediterranean and Northern Europe – North America) which, along the Suez-Gibraltar axis, provide a round and a return following the same route (Fig. 10). On these routes, the Far East is connected to the East Coast of the United States by crossing the Mediterranean (Amato, Galeota Lanza 2016).

As Foschi recalls (2003), in the eighties, the Mediterranean was considered a market apart that was separately connected to Asia, North America and Northern Europe. The liner shipping companies who normally worked on the main routes between the Far East and North America or Northern Europe also deployed ships

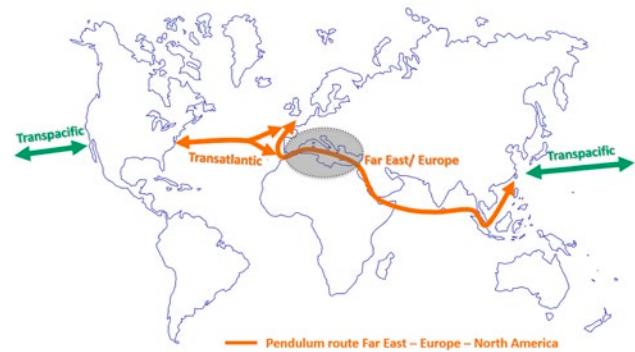


Figure 10. The major East-West global container routes. Source: author's elaboration.

dedicated specifically to services with the Mediterranean. The physical routes and the organizational inefficiency or the excessive distance from the optimal route resulted in real physical-economic barriers for the big ships in transit (Foschi 2003).

The evolution in containerized cargo and its exponential growth determined a radical change in one strategic area: the Mediterranean Sea. In fact, during the nineties, the biggest container shipping companies decided to incorporate the Mediterranean in the oceanic routes, because of a number of contributory causes, intrinsic to the world linear shipping industry and international commerce (Foschi 2003; Landini 2017).

The global transformation of maritime container traffic was destined to produce significant effects on the southern Europe ports (Sellari 2014).

In 1995, the transpacific route ruled the market, controlling 53% of the global traffic, while the Europe–Far East, which connected the European markets to the Chinese manufacturing sites through the Suez Canal and the Mediterranean, absorbed only 27% of the market (Fardella, Prodi 2017).

Twenty-three years later, the distance between these two routes dropped in favour of the Europe–Far East one that today controls 41% of global traffic in the face of 46% of the transpacific route (UNCTAD 2018; Deandreis 2018).

In 2018, the Far East-Europe was the second biggest trade lane (behind the transpacific), accounting for 25 million of TEUs traffic. As a result of this growth, the Mediterranean basin and its ports recovered their own “centrality”, thanks to the transit of (almost) all mother vessels via the route Suez (Deandreis 2018). This new centrality of the Mediterranean emerged due to the parallel impact of three concurrent factors (Fardella, Prodi 2017):

- the expansion of the Suez Canal in August 2015 that doubles the daily capacity of cargo transit, reducing

at the same time the waiting time and the transit costs;

- the emerging “naval gigantism” or the strategic use by the main shipping companies of huge vessels (between 13.000 and 22.000 TEUs) that can only be hosted by the Suez Canal¹;
- the acceleration of global alliances made by shipping companies to strengthen their economies of scale.

These three concurrent phenomena are progressively reinforcing the competitive advantage of the Europe-Far East route, making it even more convenient than the transpacific route for the Chinese cargo directed towards the North-Eastern coast of the USA. These processes provide the Mediterranean with an unprecedented “centrality” within both of the China’s most important trade segments with Europe and the USA (Fardella, Prodi 2017).

Because of this evolving scenario, the container traffic in the Mediterranean has grown sixfold over the last 20 years (+500%) and the top 30 Mediterranean ports have handled 53 million TEUs (this figure amounted to 9 million in 1995) (SRM 2018).

More generally, it is important to underline that in the last years (between 2001 and 2018), the volume of freight traffic that crossed the Suez Canal jumped by 164%, with the Mediterranean controlling almost 9% of the global trade.

This transformation, propelled by the epoch-making growth of the Chinese market, seems to be having a virtuous impact on commercial, infrastructural and logistical dynamics in the Mediterranean. In 2001, the Mediterranean ports managed to attract a mere 34% of the goods that passed through the Suez Canal. All the rest left the *Mare Nostrum* through Gibraltar and was absorbed by Northern European ports such as Rotterdam and Hamburg (Fardella, Prodi 2017). However, today (2018), 64% of the same traffic remains in the Mediterranean Sea.

7. The role of the Suez Canal for the North Italy ports: the case of Genoa

In literature arose the question of whether it is still necessary to identify sub-areas within the Mediterranean or whether the global nature of maritime transport makes this distinction superfluous. Some peculiarities of these sub-regions suggest that it is still necessary for

them to be treated as distinct areas, although on the way towards integration. By distinguishing these different areas, it is possible to give a clearer analysis of the aspects that influence their development and of the critical factors to be taken into consideration in planning activities (Foschi 2003). In this paper, we are interested in a specific sub-area: the Northern Mediterranean.

As mentioned above, main cargo flows northbound/southbound through the Suez Canal underline the importance of this zone. In particular, during the period of 2009-2018, the ports of this sub-area have a 17,6% share of the southbound traffic and a 19,9% share of the northbound traffic..

A typical characteristic of the Northern Mediterranean is the presence of important gateway ports (Fig. 11) (Notteboom 2009; 2010). These ports are nodes with a connected hinterland that is rich in production and consumption and constitute the international access/exit points for the regions supporting them (Foschi 2003).

If they have suitable physical, technical and infrastructural characteristics, the large ocean-going ships with international traffic can call at these ports. Otherwise, both on the East-West route and the North-South route, they can serve small ocean ships performing regional and interregional cabotage services (short sea shipping) or carry out feeder services in a hub and spokes system (Foschi 2003).

In the Northern Mediterranean, the ports situated along the Tyrrhenian coast (Savona, Genoa, La Spezia and Leghorn) are predominantly involved in gateway functions (Portopia 2017) and form a multi-port gateway region (the so-called Ligurian Range) (Notteboom 2009; 2010).



Figure 11. The European container port system. Source: author's elaboration of Notteboom 2009.

¹ The Suez Canal has no restrictions on the passage of container ships (unlike Panama). Average vessel size via Suez reached 9.100 TEUs in September 2018; the highest value ever-achieved (SRM, Alex Bank 2018).

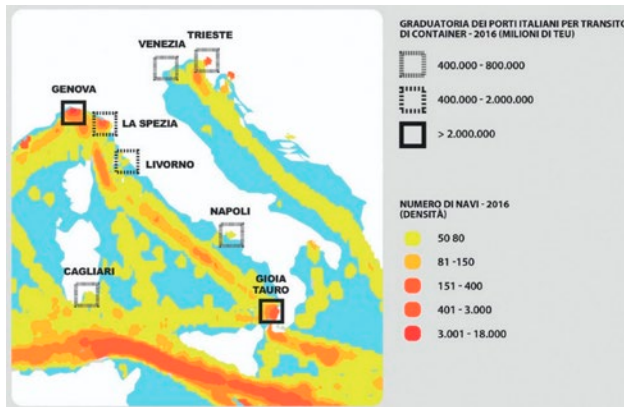


Figure 12. The containership density and the main container ports in Italy. Source: Panaro, Ferrara 2018.

Italy is one of the European countries that could benefit more from the new Suez Canal because of the strategic position at the centre of the Mediterranean and the growing importance of trade between the Far East and North America (Deandreis 2015). As shown in fig. 12, the main flows from Suez (or directed to) pass through the Sicily Strait but a part of them is attracted by the Northern Tyrrhenian ports.

In detail, these ports have some specific advantages (illustrated in fig. 11):

- savings of no less than five days in reaching the Northern range European ports for freight arriving from the East;
- configuration as the Southern terminals of Rhine-Alps European corridor;
- potential customer base extending from Northern Italy to Switzerland, Austria and Bavaria.

On the other hand, it is necessary to consider some critical factors such as the difficulty of rail transit, the optimization of intermodal processes and the physical barrier constituted by the Alps (Foschi 2003).

Anyway, in the last years, the Northern Italy ports (and the Ligurian ones in particular) are growing, the reform of ports governance has shown the first positive consequences and there is a renewed awareness of a potential key role for Italy in the new geo-economic scenario (SRM 2018).

The final goal of this paper is to describe, as Panaro suggested (2015), how the new infrastructure of the Suez Canal is considerable for the Northern Italy gateway ports.

As written above, typical gateway ports are points of entry or exit for continental markets and they are preferably well-connected to large industrial and population centers. Mediterranean examples include the Northern

Italy ports, which can be seen as a cluster of gateways (Wolters 2016).

The expanded Suez Canal can transport more vessels, allow passage for larger megaships and reduce trip's time and costs. These factors represent a new opportunity for global shipping ports, for the gateway ones in particular because of their connections with several inland logistics hub (Wolters 2016).

We focused our attention on the Genoa port, located in Northern Italy. It lies along a 22 km coastline, has 21 private operating terminals, equipped to receive vessels for all types of goods: containerized cargo, perishable products, metals, forest products, dry bulk and oil products. The present structure has emerged in 1997 with the opening of a new western part, the Voltri Terminal Europa (VTE) dedicated to container handling.

Genoa is the first Italian container port in 2018 (2,6 million of TEUs) and the second port for total cargo (54,2 million of tons) behind Trieste (62,7 million of tons). It plays the role of a gateway port, as a terminal for import-export container flows serving the companies of North-Western Italy (Torbianelli, Borgogna 2012). Genoa is the greatest gateway port in Italy for deep-sea containerized traffic (with direct connections), regarding both the number of monthly ship departures and the freight volumes (Lupi et al. 2019).

Deep-sea traffic originated from Asia and directed to Europe passes necessarily through the Suez Canal. Therefore, the Genoa port is the target of a large share of traffic from Suez (Baccelli et al. 2015). In 2014 (the year before the Suez Canal doubling), the Genoa port had a 7% of market share on the trade lane Far East-Mediterranean and an average vessel capacity of 10.000 TEUs (ITF 2015).

In the last years, the growth of the Genoa port is an effect of the ever-greater importance taken by the Mediterranean in the global scenario of freight by sea. A relevance that goes along with the increase in trades to and from the Far East, through the Suez Canal, whose doubling (in August 2015) favoured this path (Corva 2019).

In this regard, the paper investigates the recent dynamics of the Genoa port using the traffic statistics in order to evaluate the role of goods flows passing through Suez.

The analysis of the freight flows from/to the Suez Canal in the last ten years (2009-2018) underlines some interesting facts (Table 1).

First of all, "the Suez's share" accounts for 21,6% of total cargo traffic and for 47,5% of the containers handled. Therefore, it looks definitely relevant.

In ten years, the Genoa port handled almost 108 million tons of traffic passed through the Suez Canal. In

Table 1. Genoa port: share of traffic (per type) coming from/directed to the Suez Canal (2009-2018). Source: author's elaboration of data of the Port System Authority of Western Ligurian Sea, various years.

	Container traffic		Liquid bulk		Conventional cargo		Total cargo	
	tons	%	tons	%	tons	%	tons	%
2009	7.408.440	48,8	552.890	2,7	268.953	3,7	8.230.283	17,7
2010	9.032.756	51,2	702.285	3,6	255.158	3,3	10.026.086	20,1
2011	9.650.797	51,0	793.458	4,4	229.201	2,9	10.711.951	21,6
2012	9.490.454	46,0	568.180	3,3	209.613	2,8	10.268.247	20,7
2013	8.524.206	44,0	774.956	4,6	298.052	3,9	9.632.954	20,1
2014	10.040.088	46,4	528.769	3,1	302.429	3,8	11.085.510	22,0
2015	10.598.395	48,5	546.434	3,5	279.342	3,4	11.724.651	23,7
2016	10.810.943	48,3	442.816	3,0	252.319	3,0	11.506.078	23,4
2017	12.124.247	47,0	330.052	2,2	179.807	2,0	12.634.106	23,6
2018	11.459.173	45,2	453.672	2,9	230.843	2,5	12.143.688	22,7
Total	99.139.499	47,5	5.693.512	3,3	2.505.717	3,1	107.963.554	21,6

detail, considering the typology of goods traded, containerized cargo represents 91,8% of total goods traded via Suez.

The evolution of total cargo traffic related to Suez registered an increase by 67,2% from 2009 to 2018.

Similarly, there was a significant boost in container traffic related to Suez (+54,7%) and an annual growth of 2,7% after the expansion of the Suez Canal (2015). In particular, the rise of freight flows concerns the years 2009-2011 and 2013-2017. The data of 2018, on the other hand, fell by 5.5%.

In the period of 2009-2018 the Genoa container terminals (VTE, Sech, Spinelli, Messina, San Giorgio) handled a total of 9,4 million of TEUs passed through Suez.

Liquid bulk and conventional cargo shares are residual (respectively 3,3% and 3,1%). These have undergone a

decrease in the last four years, even if in 2018 the trend switched to the opposite.

The analysis of the geographic distribution of the flows allows to underline how the Far East's traffic results to be prominent. In fact, it is possible to highlight that in the last ten years (2009-2018) the flows from/to the Eastern Asia reached the 66% of the total traffic through Suez and, in particular, container flows represented the 68% of the total containerized cargo.

Therefore, the distribution of the major ports connected with Genoa (cargo traffic and container) appears to be coherent with the data exposed above (Fig. 13). Indeed, they are mainly located in the Far East or in the Asian context (with the Middle East growing fast).

Conclusions

The expansion of the Canal will positively affect naval traffic and trade, representing an opportunity for enterprises and for shipping companies. The former will have a chance to count on more rapid freight flows and therefore on better processes of internationalization, the latter will be able to streamline routes and logistic systems (Baccelli et al. 2015).

In relative terms, the main beneficiaries will be long-range flows (China-Mediterranean-East Coast of the United States) of containerized cargo. All this will increase the centrality of the Mediterranean Sea and of the Northern Italy gateway ports.

Genoa is the main gateway port of Italy. The data illustrated in the previous paragraph show that the traffic passing through the Suez Canal, in particular the

**Figure 13.** Major ports connected with the Genoa port through the Suez Canal (cargo and container traffic). Source: author's elaboration of Port System Authority of Western Ligurian Sea data, various years.

container flows, is very significant for the Genoa port. In addition, the recent expansion of the canal has positively influenced the amount of freight handled in port. The growth in cargo traffic and forecasts of a further increase in the coming years are, at the least in part, due to the impact of the new Suez Canal.

Outlining the future scenario and development opportunities for Genoa seems inevitable to consider the current investment framework represented by the “Belt and Road Initiative” (BRI) launched in 2013 by China.

The BRI is an infrastructural investment program that aims to develop connectivity and collaboration between China and seventy countries, creating an integrated Eurasian economic area. Through transport corridors (by land and by sea), it will allow China to diversify trade routes and to intensify existing relations with the EU.

It should be highlighted that the choice of China is to orient part of the investments of the BRI program precisely on the maritime route that passes through the Suez Canal and Mediterranean.

In this regard, the key project for Genoa is the relocation of the port breakwater included in the memorandum signed in Rome by Chinese President Xi Jinping on 23rd March 2019.

This realization would allow the port to host larger container ships (in line with the tendency to the naval gigantism described above), to increase the volume of containerized cargo handled and to improve its role of a gateway node.

This infrastructural option (supported by China) is the result of the recognition of Genoa as a terminal of the Silk Road for Western Europe (together with Trieste for Eastern Europe).

The choice of Beijing to focus on two Italian ports is based on economic, strategic and geographical evaluations.

Considering the current distribution of freight in Europe as well as the growth of the route Europe-Far East via Suez, the position of the two Italian ports is strategic. In fact, both are connected with European Corridors: Genoa with the Rhine-Alps one and Trieste with the Baltic-Adriatic one (Romei 2017).

For these reasons, the two ports are much closer to the center of Europe than other Italian ports but also European ports (in which China has already invested, see Greece with Piraeus and Spain with Valencia).

All with obvious geo-political effects facing the importance of the Chinese choice to aim at conquering the European market thanks to Genoa's strategic positioning.

Therefore, the path of strengthening the China-Italy route via Genoa seems to be traced as well as the conse-

quent empowerment of the role of the Ligurian capital.

The future challenge for Genoa is to enhance its function as a gateway port to Central-western Europe by subtracting market shares to the North European ports.

References

- Akhter Hossain, K. (2018). Suez Canal: The Modern Maritime Wonder. *International Journal of Scientific Research in Environmental Science and Toxicology*, 3 (3), 1-10.
- Amato, V., Galeota Lanza, G. (2016). The Mediterranean as a Hub of Maritime Trade and the Role of the New Suez Canal. *Sfera Politicii*, 2, 86-102.
- Arab World Institute (2018). *The epic of the Suez Canal. From the Pharaohs to the 21st Century*. Paris, Press kit.
- Assoporti (2018). *Canale di Suez. Transito navi, tonnellate di merci e numero contenitori*. Roma, Associazione dei Porti Italiani. Retrieved from <http://www.assoporti.it/it/autoritasistemaportuale/statistiche/statistiche-mondiali/transiti-canale-di-suez/>
- Bacelli, O., Buonfanti, A., Ferrara, O., Zucchetti R. (2015). *The new Suez Canal: economic impact on Mediterranean maritime trade*. Naples, Permanent Observatory on Maritime Transports and Logistics.
- Bencardino, F., Giordano, A. (2017) (a cura di). *Ampliamento del Canale di Suez: possibili benefici per il sistema Italia e politiche per una loro massimizzazione*. Ricerche e Studi (28). Roma, Società Geografica Italiana.
- Black, W. (2003). *Transportation: A Geographical Analysis*. New York, Guilford Press.
- Charlier, J., De Meyer, C., Paelinck, H. (2015). Introduction. In Charlier J. et al. *Interoceanic Canals and World Seaborne Trade: Past, Present and Future*. Brussels, Royal Academy for Overseas Sciences, 5-9.
- Corva, L. (2019), *Strategie di attracco*. IL Magazine - Il Sole24Ore. Milano, 18 marzo 2019, 48-53.
- Cresta, A. (2017). Il Canale di Suez: dalla progettualità agli impatti territoriali. In Bencardino, F., Giordano, A. (2017) (a cura di). *Ampliamento del Canale di Suez: possibili benefici per il sistema Italia e politiche per una loro massimizzazione*. Ricerche e Studi (28). Roma, Società Geografica Italiana, 33-53.
- Dávid, A., Pálla, P. (2016). The strategic maritime canals and straits. *Perner's Contacts*, 11 (2), 5-10.
- Deandreis, M. (2015). The New Suez Canal. Presentation of the special report *The New Suez Canal: Econom-*

- ic Impact on Mediterranean Maritime Trade*. Cairo, 29th November 2015.
- Deandreis, M. (2018). The role of ports and the Maritime sector. Presented at the *Second Italian Arab Business Forum*. Rome, 17th October 2018.
- Dobruszkes, F. (2012). Stimulating or frustrating research? Transport geography and (un)available data. *Belgeo - Revue belge de géographie* (on-line), 1-2, 1-15.
- Fardella, E., Prodi, G. (2017). The Belt and Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective. *China & World Economy*, 25 (5), 125-138.
- Foschi, A.D. (2003). *The maritime container transport structure in the Mediterranean and Italy*, Dipartimento di Scienze Economiche – Università di Pisa, Discussion Paper n. 24.
- Fremont, A., Soppè, M. (2005). Transport maritime conteneurisé et mondialisation. *Annales de géographie*, 642 (2), 187-200.
- Gaiser, L., Hribar, D. (2012). Euro-Mediterranean Region: Resurged Geopolitical Importance. *International Journal of Euro-Mediterranean Studies*, 5 (1), 57-69.
- Gardiner, R. (Ed.) (1992). *The Shipping Revolution*. London, Conway.
- Greco, I., Cresta, A. (2018). La geopolitica dei mari e la “Guerra” dei canali e dei nuovi passaggi marittimi e terrestri. In Fuschi M. (a cura di). *Barriere/Barriers*. Memorie geografiche NS 16, 125-132.
- Guerrero, D., Rodrigue, J-P. (2014). The waves of containerization: shifts in global maritime transportation. *Journal of Transport Geography*, 34, 151-164.
- Hesse, M., Rodrigue J-P. (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 12, 71-184.
- Hoyle, B., Knowles, R. (1998), Transport geography: an introduction. In Hoyle, B., Knowles, R. *Modern Transport Geography*, Chichester, Wiley, 1-12.
- International Association of Dredging Companies (IADC) (2003). The Suez Canal - Camels, Sand and Water. *Terra et Aqua, International Journal on Public Works, Ports & Waterways Developments*, 93, 24-25.
- International Maritime Organization (2009). *International Shipping and World Trade. Fact and Figures*. London, Maritime Knowledge Centre.
- International Transport Forum (2015). *The Impact of Mega-Ships*. Paris, OECD Publishing.
- International Transport Forum (2019). *ITF Transport Outlook 2019*. Paris, OECD Publishing.
- Kenawy, E. M. (2016). The economic impacts of the new Suez Canal. In IEMed. *Mediterranean Yearbook 2016*. Barcelona, IEMed, 282-288.
- Knowles, R.D., Shaw, J., Docherty, I. (2008). Introducing Transport Geographies. In Knowles, R.D., Shaw, J., Docherty, I. (Eds.). *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, Blackwell, 3-9.
- Landini, P. (2017). Sviluppo dei traffici intermodali e centralità del Mediterraneo. Presented at *Economia del mare e rilevanza della portualità*. Ortona, 24th February 2017.
- Lewis, A. (1992). The Role of Choke Points in the Ocean Context. *GeoJournal*, 26 (4), 503-509.
- Lupi, M., Pratelli, A., Licandro, C., Farina, A. (2019), The evolution of deep sea container routes: the Italian case. *Transport Problems*, 14 (1), 69-80.
- Maribus (2010). *World Ocean Review 2010*. Hamburg, Maribus.
- Notteboom, T. (2009). *An economic analysis of the European port system: report for the European Sea Ports Organization (ESPO)*. Antwerp, ITMMA – University of Antwerp.
- Notteboom, T. (2010). Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update. *Journal of Transport Geography*, 18 (4), 567-583.
- Notteboom, T., Rodrigue, J-P. (2011). Challenges to and challengers of the Suez Canal. *Port technology international: the review of advanced technologies for ports and terminals world-wide*, 51, 14-17.
- Ogen, O. (2008). The economic lifeline of British global Empire: a reconsideration of the historical dynamics of the Suez Canal, 1869-1956. *The Journal of International Social Research*, 1 (5), 523-533.
- Panama Canal Company (1971). *Panama and Suez Canals. General Comparative Statistics*. Panama.
- Panaro, A. (2015). The new Suez Canal. Presented at the Conference *Shipping and the law*. Naples, 15th October 2015.
- Panaro, A., Ferrara, O. (2018). Gli investimenti cinesi, la nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dell'Italia. *Orizzonte Cina*, 9 (1), 8-14.
- Port System Authority of Western Ligurian Sea (from 2009 to 2018). *Port of Genoa – Traffic statistics*. Genoa, Port Sys-

- tem Authority of Western Ligurian Sea. Retrieved from <http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche.aspx>
- Portopia (2017). *European Port Industry Sustainability Report 2017*. Brussel, Vrije Universiteit. Retrieved from <http://www.portopia.eu/wp-content/uploads/2017/11/FINAL-Sustainability-Report-2017.pdf>
- Rodrigue, J-P. (2004). Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de géographie du Québec*, 48 (135), 357-374.
- Rodrigue, J-P., Browne, M. (2008). International Maritime Freight Movements. In Knowles, R.D., Shaw, J., Docherty, I. (Eds.). *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, Blackwell, 156-178.
- Rodrigue, J-P., Comtois, C., Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. New York, Routledge.
- Romei, F. (2017). Il Canale di Suez: dalla progettualità agli impatti territoriali. In Bencardino, F., Giordano, A. (2017) (a cura di). *Ampliamento del Canale di Suez: possibili benefici per il sistema Italia e politiche per una loro massimizzazione*. Ricerche e Studi (28). Roma, Società Geografica Italiana, 109-139.
- Sellari, P. (2013). *Geopolitica dei trasporti*. Bari, Editori Laterza.
- Sellari, P. (2014). Il Mediterraneo nella geopolitica dei traffici marittimi. *Gnosis – Rivista Italiana di Intelligence*, 3, 99-105.
- Smith, C.G., Fisher, W.B. (2015). Suez Canal. In *Encyclopaedia Britannica*. Retrieved from www.britannica.com/topic/Suez-Canal
- SRM (2018). *Italian Maritime Economy – 5th Annual Report, China, Energy corridors, ports and new routes: geomaps of a changing Mediterranean*. Naples, Permanent Observatory on Maritime Transports and Logistics.
- SRM, Alex Bank (2018). *The Suez Canal after the expansion. Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone*. Naples, Permanent Observatory on Maritime Transports and Logistics.
- Suez Canal Authority (2017). *New Suez Canal*. Ismailia, Suez Canal Authority. Retrieved from www.suezcanal.gov.eg
- Suez Canal Authority (2019). *Suez Canal Traffic Statistics. Annual Report 2018*. Ismailia, Suez Canal Authority. Retrieved from www.suezcanal.gov.eg
- Suez Canal Authority (from 2009 to 2018). *Suez Canal Traffic Statistics. Annual Reports*. Ismailia, Suez Canal Authority. Retrieved from www.suezcanal.gov.eg
- Torbianelli, V.A., Borgogna, F. (2012). La geografia dei flussi economici nei porti italiani 2003-2010 e le disparità regionali. *XXXIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali*, Roma, 13-15 settembre 2012.
- Ullman, E., Mayer H. (1954). Transportation Geography. In James, P., Lones C. (Eds.), *American Geography: Inventory and Prospect*. Syracuse, Syracuse University Press, 311-332.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2018). *Review of Maritime Transport 2018*. Geneva, United Nations.
- United States Geological Survey (USGS) (2015). *Suez Canal Expansion*. Retrieved from <https://eros.usgs.gov/views-news/suez-canal-expansion>
- Vallega, A. (1997). *Geografia delle strategie marittime*. Milano, Mursia.
- Van Bemmelen, B., Dhont, W., Farouk Eid, O., Nagel, M., Willems, K. (2016). Challenge in logistics, New Suez Canal Project. *Terra et Aqua, International Journal on Public Works, Ports & Waterways Developments*, 143, 5-13.
- Wolters, M. (2016). *New Suez Canal creates opportunity for Mediterranean hubs*. Los Angeles, CBRE Research, 6th May 2016.



Citation: P. Savi (2019) Trasformazioni recenti della geografia della produzione: il *reshoring* e la sua diffusione nel contesto italiano. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 31-42. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.801

Copyright: © 2019 P. Savi. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Trasformazioni recenti della geografia della produzione: il *reshoring* e la sua diffusione nel contesto italiano

The Changing Geography of Manufacturing: Reshoring to Italy

PAOLA SAVI

Dipartimento Culture e Civiltà, Università di Verona
E-mail: paola.savi@univr.it

Abstract. Manufacturing reshoring, or the company decision to bring offshoring production back to the home country, has recently received a great attention in developed countries as a possible way to re-industrialization. The paper investigates the main features, the drivers and the possible impact of reshoring as well as its spreading to Italy, as they emerge from extant literature and empirical evidence. A short focus on a group of Italian industrial districts will be proposed at the end of the paper. Up to now, available empirical evidence doesn't support strong conclusions about the positive impact of reshoring on developed countries, particularly regarding job creation. Anyway, these limitations could open to future empirical research in Economic Geography, particularly regarding the role of reshoring in local production systems.

Keywords: Reshoring, Offshoring, Italian manufacturing system.

Riassunto. Il recente fenomeno del *reshoring*, ovvero del rientro in sede domestica di attività produttive precedentemente delocalizzate in paesi a basso costo del lavoro, sta suscitando un notevole interesse nell'ambito del tema più generale della reindustrializzazione dei paesi economicamente avanzati. Prendendo come riferimento la letteratura esistente e le evidenze empiriche disponibili saranno analizzati, in particolare, le caratteristiche, le cause e i possibili effetti del fenomeno, nonché la sua diffusione nel contesto italiano, con un breve focus su alcuni distretti industriali italiani. Le scarse evidenze empiriche al momento disponibili non consentono di pervenire a conclusioni certe riguardo gli effetti del *reshoring* sui territori di vecchia industrializzazione, in particolare in merito alla capacità di generare nuova occupazione. Per questi motivi, tuttavia, nel contesto italiano aprono la via a nuovi ambiti di ricerca per la Geografia economica, soprattutto a scala dei sistemi produttivi locali.

Parole chiave: Reshoring; Delocalizzazione; Industria italiana.

1. Introduzione

A partire dagli anni '90 del secolo scorso, l'internazionalizzazione delle imprese, la frammentazione su scala globale delle catene produttive, il protagonismo di molte economie emergenti e, successivamente, la lunga fase di recessione seguita alla crisi finanziaria del 2008 hanno ridisegnato la geografia mondiale della produzione. Mentre i paesi di antica industrializzazione hanno perso peso, i paesi emergenti, soprattutto gli asiatici, hanno aumentato la loro quota sul totale della produzione industriale mondiale: la Cina, da sola, è passata dall'8,3% del 2000 al 32,8% del 2014, spiazzando gli Stati Uniti, la cui quota, nello stesso arco temporale, si è ridotta dal 24,8% al 15,6% (Centro Studi Confindustria, 2015). Nelle economie avanzate, delocalizzazione e crisi, unite alla crescente automazione dei processi produttivi, hanno ridotto il contributo del settore manifatturiero nella composizione del Pil e dell'occupazione, aprendo spesso la via a scenari di deindustrializzazione.

L'Italia ha partecipato a questi processi con le sue specificità. Nel nostro paese, lo spostamento, totale o parziale, di attività produttive all'estero ha coinvolto grandi imprese e, dalla metà degli anni '90, anche molti distretti industriali, i quali hanno perso segmenti di filiere produttive storicamente ancorate ai rispettivi territori. Sul finire della prima decade del 2000, la crisi mondiale ha colpito, sebbene con diversa intensità, gli stessi distretti e le regioni più ricche ed economicamente più dinamiche del paese. A livello di produzione globale, la quota dell'Italia è scesa dal 4,1% del 2000 al 2,5% del 2014 (Centro Studi Confindustria 2015).

Da circa un decennio ci sono però indizi non solo di un rallentamento dei flussi di delocalizzazione e degli investimenti all'estero, ma anche di un ritorno delle produzioni nei paesi di origine delle imprese delocalizzanti (UNCTAD 2013; Eurofound 2016). I primi segnali sono arrivati dagli Stati Uniti dove grandi multinazionali – come Apple, General Electric, Ford, Google – e medie imprese meno note hanno riportato in patria alcune produzioni precedentemente delocalizzate (The Economist 2013; Reshoring Initiative 2016). Evidenze empiriche simili si sono riscontrate nell'Unione Europea, principalmente in Italia e in Germania (Kinkel, Maloca 2009; Fratocchi et al. 2014; 2016).

Il rientro delle imprese, definito nella letteratura internazionale *reshoring* o *backshoring*, ha suscitato l'interesse di studiosi, media, associazioni di categoria, istituzioni e ha contribuito a riaccendere il dibattito sul tema dell'industria e sulla sua capacità di generare ricchezza per le economie e i territori. Almeno fino alla recente crisi, da più parti si riteneva che la delocalizza-

zione fosse una scelta obbligata per le imprese per mantenere la competitività in un contesto internazionale in profondo mutamento e che la deindustrializzazione fosse l'esito inevitabile della transizione verso un'economia post-industriale. La perdita di occupazione nella manifattura sarebbe stata compensata dalla creazione di posti di lavoro qualificati nelle attività di concezione, progettazione e gestione della produzione e nei servizi.

Negli ultimi anni si è invece preso atto che, anche nei paesi avanzati, l'industria rimane motore della crescita economica per la sua capacità di generare reddito e occupazione e per le ricadute sugli altri settori. Il manifatturiero crea posti di lavoro qualificati e ben retribuiti, la ricerca è realizzata soprattutto in ambito industriale, dall'industria si generano guadagni di produttività che si diffondono nel resto del sistema produttivo, grazie alle innovazioni incorporate nei beni utilizzati negli altri settori; l'industria sostiene inoltre le esportazioni (Confindustria 2015). La prossimità spaziale tra produzione e progettazione consente di realizzare prodotti più competitivi, posto che la prima non è una fase meramente esecutiva e sempre scindibile dalla seconda (Bettiol et al. 2017).

Per queste ragioni, il *reshoring* viene visto come una possibile strategia per contrastare il declino industriale dei paesi economicamente avanzati, da incentivare attraverso specifiche politiche industriali, sia nazionali che sovranazionali.

Partendo da queste premesse, l'articolo analizza le caratteristiche, le cause e alcuni possibili effetti del *reshoring*, nonché la diffusione e le peculiarità che assume nel contesto italiano. Essendo il fenomeno ancora in divenire e di difficile misurazione nonostante il numero di pubblicazioni sul tema sia in costante aumento a partire dal 2010, come nella maggior parte degli studi finora prodotti, la metodologia adottata è di tipo esplorativo e si avvale di più fonti, accademiche e non. In particolare: pubblicazioni accademiche, rapporti di società di consulenza aziendale, stampa economica e generalista, rapporti e documenti di istituzioni e organizzazioni internazionali e locali, testimonianze di imprenditori e rappresentanti di associazioni di categoria, blog, siti internet delle imprese.

A conclusione del lavoro, uno dei metodi utilizzati per individuare segnali indiretti di *reshoring* – l'analisi dei flussi import – viene applicato a un numero selezionato di distretti industriali.

2. Il reshoring: definizioni e caratteristiche

I termini più diffusi per definire il rientro delle produzioni da paesi a basso costo del lavoro ai paesi d'origi-

ne delle imprese delocalizzanti sono *backshoring* e *reshoring*¹.

Nella letteratura accademica², il termine *back-shoring* è stato introdotto dai ricercatori del Fraunhofer Institute di Karlsruhe nell'ambito delle indagini sulle attività di internazionalizzazione delle imprese tedesche per definire operazioni di "re-concentration of parts of production from own foreign locations as well as from foreign suppliers to the domestic production site of the company" (Kinkel, Maloca 2009, 155).

In una serie di articoli usciti su riviste scientifiche americane dopo il 2010, per descrivere le strategie di rientro delle produzioni collegate a precedenti operazioni di *offshoring*, nel contesto della più generale teoria dell'impresa, si utilizza invece il termine *reshoring* (Ellram et al. 2013). A seconda del modello di *governance* adottato con la delocalizzazione, Gray et al. (2013, 28) individuano più tipologie di rientro: 1) la produzione precedentemente svolta in una struttura estera controllata dall'azienda delocalizzante viene rilocalizzata in sede domestica a) all'interno di una struttura di proprietà dell'impresa stessa (*in-house reshoring*) o b) affidata a fornitori nazionali³ (*reshoring for outsourcing*); 2) la produzione precedentemente affidata a fornitori stranieri viene rilocalizzata in sede domestica c) in una struttura di proprietà dell'azienda delocalizzante (*reshoring for insourcing*) o d) trasferita da un fornitore straniero a uno nazionale (*outsourced reshoring*).

Sebbene *backshoring* e *reshoring* siano considerati generalmente sinonimi, secondo alcuni autori i due termini non sarebbero intercambiabili: il *backshoring* si configurerebbe infatti come una strategia all'interno del più generale fenomeno del *reshoring*. In altre parole, il "ritorno" includerebbe movimenti di diverso raggio geografico che non si escludono a vicenda: non solo produzioni delocalizzate che rientrano in patria (*back-shoring*) ma anche rilocalizzazioni (*near-shoring*) in paesi stra-

nieri ma vicini rispetto al paese di origine dell'impresa delocalizzante (De Backer et al. 2016). Strategie di "avvicinamento" sono state effettivamente messe in atto da imprese statunitensi che hanno spostato le attività produttive, o parte di esse, dalla Cina al Messico (Goel et al. 2008; Sirkin et al. 2014) e da imprese comunitarie che hanno rilocalizzato alcune attività dall'Asia verso paesi relativamente vicini, come Marocco, Turchia o Europa dell'Est (Fratocchi et al. 2014).

Come sintesi della disamina precedente, si può riportare la definizione operativa di (*back*)-*reshoring* delle attività produttive proposta da Fratocchi: "una strategia d'impresa – deliberata e volontaria – orientata alla ri-localizzazione domestica (parziale o totale) di attività svolte all'estero (direttamente o presso fornitori) per fronteggiare la domanda locale, regionale o globale" (Fratocchi et al. 2014, 428-429).

A prescindere dalla terminologia adottata, è evidente che le operazioni di rientro delle imprese dell'ultimo decennio sono collegate a precedenti decisioni di delocalizzazione e quindi si distinguono sia dalle forme di disinvestimento estero da sempre praticate dalle multinazionali, che non prevedono la prosecuzione in sede domestica dell'attività precedentemente svolta all'estero, sia da nuovi investimenti manifatturieri realizzati fino dall'inizio nel paese di origine dell'impresa anziché in un paese straniero (Barbieri, Fratocchi 2017).

3. I fattori all'origine del reshoring

Le cause del *reshoring*, pur essendo numerose, possono essere ricondotte a due filoni interpretativi: a) il *reshoring* come risposta o adattamento a mutate condizioni del contesto economico, politico e tecnologico in cui avevano preso forma i flussi di delocalizzazione (Tab. 1) e b) il *reshoring* come correzione di precedenti strategie di *offshoring*. Sebbene la maggior parte degli studi aderisca al primo filone, i due ordini di motivazioni non si escludono a vicenda (Bals et al. 2015; Fratocchi et al. 2016).

Quasi tutte le analisi concordano sul fatto che vi sia un nesso tra la recente crisi economica e le rilocalizzazioni. La crisi finanziaria mondiale, infatti, ha disincentivato gli investimenti diretti esteri, che risultano in declino dopo il 2008 (www.unctad.org), e ha imposto un controllo più rigido sui costi di produzione (Dachs et al. 2012; Ricciardi et al. 2015). Per queste ragioni, diverse imprese hanno internalizzato lavorazioni precedentemente fatte eseguire esternamente o, in alternativa, accorciato le *supply chain* ricorrendo a fornitori di prossimità piuttosto che internazionali (Centro Studi Confindustria 2011).

¹ Oltre a *reshoring* e *backshoring* (scritti con e senza trattino), si trovano: *backreshoring*, *inshoring*, *reverse offshoring*, *onshoring*, *reverse globalization* e, nelle pubblicazioni in lingua italiana, ritorno o rientro delle imprese o delle produzioni, rilocalizzazione, contro-delocalizzazione, delocalizzazione di ritorno. In questo articolo si preferisce utilizzare il termine *reshoring*, essendo il più diffuso nell'ambito scientifico, alternandolo con le espressioni italiane.

² La letteratura accademica relativa al *reshoring* si colloca prevalentemente nelle discipline di *International business* e *Operation Management*. Rassegne esaurienti della letteratura internazionale e nazionale si trovano in: Ricciardi et al. (2015), Fratocchi et al. (2016), Barbieri et al. (2017; 2018). Per un'analisi di dettaglio della letteratura accademica su riviste internazionali referate, si rimanda, in particolare, a Stentoft et al. (2016).

³ Gli autori utilizzano l'espressione "... U.S.-based suppliers" (Gray et al. 2013, 28) poiché le loro considerazioni si riferiscono agli Stati Uniti. Ho tradotto con "fornitori nazionali" perché le quattro tipologie sono generalizzabili.

Tabella 1. I fattori che hanno indotto il *reshoring*: un quadro di sintesi.

Fattori	Motivazioni
Crisi economica	Impatto sulle operazioni all'estero Controllo dei costi di produzione Riduzione differenziale salariale tra paesi di origine e destinazione dei flussi di delocalizzazione
Costi (diretti e indiretti)	Aumento costi di trasporto (soprattutto trasporto navale) Aumento costi di coordinamento di <i>supply chain</i> molto estese Aumento costi indiretti nei paesi di delocalizzazione (scarsa qualità delle lavorazioni, normative ambientali più rigide, scioperi e rivendicazioni, normative a tutela del lavoratore ...) Dazi sulle reimportazioni
Logistica (fattori non di costo)	Difficoltà di controllare <i>supply chain</i> molto estese Allungamento dei tempi di consegna dei prodotti/semilavorati Effetto "made in" - "country of origin" Vicinanza al cliente
Vantaggi in sede domestica	Reti locali, prossimità tra funzioni di ricerca e produzione Produttività più elevata e debole dinamica salariale Controllo proprietà intellettuale Incentivi, sussidi alle imprese che rientrano Riduzione costi dell'energia
Tecnologie Industria 4.0	Riduzione costi di produzione (compreso costo del lavoro) Personalizzazione del prodotto e produzione in piccoli lotti

Secondo le evidenze empiriche, inoltre, i rientri si sarebbero intensificati negli anni successivi alla crisi (Barbieri, Fratocchi 2017).

All'origine del *reshoring* vi sarebbero dei cambiamenti nei costi di produzione su scala globale che hanno mutato le convenienze localizzative delle imprese occidentali, in particolare la diminuzione dei differenziali salariali tra i paesi economicamente avanzati e i paesi a basso costo del lavoro dell'Asia (Goel et al. 2008; Needham 2014; Sirkin et al. 2011, 2014; The Economist 2013; World Economic Forum 2012; Wu, Zhang 2013) e dell'Est europeo (Eurofound 2016).

Secondo l'International Labour Organization, in Asia i salari reali sono cresciuti mediamente del 7,5% l'anno tra il 2000 e il 2008 (Needham 2014)⁴. Nei paesi economicamente avanzati, al contrario, i salari hanno registrato una dinamica molto debole, la conflittualità è scesa e sono aumentate la produttività, anche per effetto dell'automazione e della robotizzazione dei processi produttivi, e la flessibilità. Inoltre, la lunga fase di recessione, in un contesto di disoccupazione crescente, ha di

fatto costretto i lavoratori ad accettare posti e condizioni di lavoro precari e mal retribuiti.

A rendere meno convenienti le operazioni di offshoring in paesi lontani avrebbe contribuito anche l'aumento dei costi di trasporto, per effetto della continua oscillazione dei prezzi del petrolio che ha portato a dei picchi di crescita, soprattutto nella prima parte del 2000 (Goel et al. 2008; Dachs, Zanker 2015). In un modello caratterizzato dalla frammentazione delle catene produttive su scala globale, l'aumento del prezzo del petrolio incide infatti non solo sui costi di trasporto dei prodotti finali ma anche sui costi di trasferimento delle materie prime e dei semilavorati (Goel et al. 2008). In alcuni paesi occidentali, invece, la diminuzione del costo dell'energia ha reso di nuovo conveniente produrre in sede domestica. Il caso più evidente sono gli Stati Uniti, come conseguenza dello sfruttamento dello *shale gas & oil* (De Backer et al. 2016).

Molte imprese hanno deciso di rientrare anche per ragioni di ordine logistico, in primo luogo i problemi di coordinamento di *supply chain* sempre più estese a scala globale e dei relativi tempi di approvvigionamento (Ellram et al. 2013). Il fattore tempo è determinante soprattutto per beni con un ciclo di vita breve e soggetti a repentini cambiamenti della domanda, come la moda, per la quale è fondamentale la prossimità dei produttori rispetto ai fornitori e ai mercati finali (Needham 2014).

Un'altra motivazione ricorrente, richiamata soprattutto dalle imprese italiane del sistema moda che hanno riportato in patria la produzione, è relativa alla qualità dei

⁴ In Cina il costo del lavoro è aumentato del 10% l'anno nel periodo 2000-2005 e del 19% nel 2005-2010 per effetto sia della crescita dei salari che dei bonus elargiti ai lavoratori, mentre sono diventati frequenti scioperi e rivendicazioni salariali. Nel 2008 è stata varata una nuova normativa sul lavoro che ha introdotto tutele fino a quel momento inesistenti per i lavoratori. La crescita salariale è stata più elevata di quella media nazionale nelle regioni costiere, dove sono aumentati anche i costi dell'energia e dei terreni a uso industriale (Sirkin et al. 2011; Zhang, Bao, 2015).

prodotti e all'effetto "made in", ovvero al valore aggiunto che acquistano le produzioni quando incorporano qualità, design, saperi. Per molte aziende, la scelta di puntare sul *made in Italy*, sul fattore reputazione e sull'immagine è diventata quindi una strategia che ha permesso loro di superare la crisi economica e di distinguersi dai competitori (Fratocchi et al. 2014). Al rilancio dei prodotti di qualità, come quelli italiani, hanno contribuito indirettamente anche i nuovi modelli di consumo che si stanno diffondendo nei paesi emergenti stessi dove la nuova classe media richiede il vero *made in Italy*, ovvero beni prodotti nel paese di origine (Ricciardi et al. 2015).

Per contrastare la deindustrializzazione e incoraggiare il ritorno delle imprese che hanno delocalizzato, alcuni paesi hanno predisposto specifiche politiche industriali. Negli Stati Uniti, l'ex Amministrazione Obama ha posto tra gli obiettivi prioritari la reindustrializzazione e il rientro delle produzioni dopo decenni di delocalizzazione produttiva che hanno smantellato l'industria americana, assieme a milioni di posti di lavoro, mettendo in campo un sistema di incentivi non solo fiscali per indurre le imprese a rientrare e per rendere più attrattivo e competitivo il contesto nazionale (The White House 2012).

L'Unione Europea ha individuato nel *reshoring* una delle strategie con cui perseguire l'obiettivo della reindustrializzazione dei paesi membri che prevede di portare la quota di Pil del settore secondario, attualmente al 15,2%, al 20% entro il 2020 (Comitato Economico e Sociale Europeo 2014). Non sono mancate, inoltre, iniziative da parte di singoli governi europei, in Francia, Germania e Regno Unito.

Alcuni studi sottolineano, infine, il collegamento tra rientro delle produzioni e impatto delle recenti tecnologie legate alla quarta rivoluzione industriale (Anderson 2013) e all'Industria 4.0, nesso che potrebbe rafforzarsi con la diffusione di queste tecnologie nei sistemi produttivi, grazie anche alle politiche industriali varate da molti governi, tra cui quello italiano con il Piano Industria 4.0, poi Impresa 4.0.

Vanno ricordate anche le motivazioni che sono riconducibili a rischi connessi con le precedenti decisioni di delocalizzazione. Su di essi ha focalizzato l'attenzione Kinkel (2012; 2014), secondo il quale la maggior parte dei casi di *backshoring* sarebbero delle correzioni a breve termine (4 o 5 anni) di precedenti errori di valutazione che avevano fatto optare per l'*offshoring*, piuttosto che reazioni a mutamenti del contesto competitivo che implicano trend di lungo periodo. Come accennato, questa tesi raccoglie meno consensi, sebbene sia stata ripresa in studi recenti (Di Mauro et al. 2018). Spesso si propende a dare scarso peso alle ragioni di ordine psicologico, anche perché gli imprenditori stessi tendono

a sottostimare o a non ammettere errori di valutazione (Fratocchi et al. 2016).

4. La misurazione del fenomeno

Dall'esame della letteratura sul *reshoring* è evidente la difficoltà di definire una metodologia in grado di misurarne le dimensioni, la diffusione geografica e gli effetti. È possibile tuttavia individuare alcuni percorsi metodologici.

Il più praticato consiste nella raccolta di casi di *reshoring* da più fonti: pubblicazioni accademiche, stampa economica e generalista, rapporti di società di consulenza aziendale (Boston Consulting Group, A.T. Kearney, KPMG ...), rapporti e documenti di organizzazioni internazionali (UNCTAD, Unione Europea ...), e di istituzioni locali, testimonianze dirette di singoli imprenditori e rappresentanti delle associazioni di categoria, blog, siti internet delle imprese e altro. Queste evidenze, che vanno verificate soprattutto nel caso di notizie apparse sui media e sui blog, sebbene non consentano di generalizzare i risultati, permettono di "contare" i casi di *reshoring* e, come passaggio ulteriore, di costruire delle banche dati, organizzando le informazioni per paese di delocalizzazione e di rientro, settore produttivo, dimensione aziendale, motivazione, modalità e anno di rientro. Il limite principale di questo metodo è il rischio di rilevare soprattutto i casi di imprese di grandi dimensioni o conosciute, tralasciando altre che non ricevono l'attenzione dei media e degli studiosi stessi. Si consideri inoltre che, almeno in Europa, molte imprese volontariamente non rendono pubbliche le loro decisioni o previsioni di rientro in patria.

Con questa metodologia sono state realizzate le banche dati che consentono una stima, seppure approssimativa, del fenomeno a scala internazionale: la banca dati del gruppo di ricerca Uni-CLUB Mo-Re *Back-reshoring*⁵, al momento la fonte di informazioni più dettagliata per valutare non solo le dimensioni ma anche le caratteristiche del *reshoring* a scala mondiale; lo European Reshoring Monitor di Eurofound⁶, per i paesi europei, che però raccoglie i dati solo a partire dal 2014; i data base

⁵ Gruppo di ricerca diretto dal prof. Fratocchi che coinvolge docenti di Management delle Università di Catania, L'Aquila, Udine, Bologna e Modena & Reggio Emilia.

⁶ Il database, in fase di costruzione e in continuo aggiornamento, è stato realizzato nel contesto di un'iniziativa svolta su incarico della Commissione europea nell'ambito del progetto pilota "The Future of Manufacturing in Europe (2015-2018)". Alla sua costruzione partecipa anche il gruppo Uni-CLUB (<https://reshoring.eurofound.europa.eu/>).

della Reshoring Initiative⁷ e della società di consulenza ATKearny, per gli Stati Uniti.

Ricercatori, istituti di ricerca pubblici e privati, società di consulenza, camere di commercio, associazioni di categoria hanno cercato di quantificare il *reshoring* anche attraverso indagini su campioni di imprese. In questo caso, la possibilità di generalizzare i risultati dipende, oltre che dalla metodologia statistica utilizzata, dall'ampiezza del campione non solo in termini di numero di aziende ma anche di dimensione spaziale. Accanto a studi che prendono in esame campioni non statisticamente significativi di poche decine di imprese, vi sono indagini strutturate come quelle del Fraunhofer Institute di Karlsruhe che hanno coinvolto oltre 3.000 imprese europee (Dachs, Zanker 2015).

Una terza opzione è quella di procedere indirettamente, analizzando l'andamento di alcuni indicatori, come gli investimenti diretti esteri, l'occupazione e soprattutto i flussi del commercio internazionale, in particolare dei beni intermedi (ILO 2015; De Backer 2016). Un'inversione di tendenza nella dinamica di questi indicatori può essere il segnale indiretto di fenomeni di rientro delle produzioni. In altri termini, si riprendono, leggendoli da un'altra prospettiva, gli stessi indicatori con cui, nei decenni scorsi, si cercava di quantificare la presenza della delocalizzazione produttiva e dei quali sono stati segnalati i limiti (Savi 2004). Per questi indicatori non è possibile infatti stabilire un nesso causa-effetto, poiché sul loro andamento incidono molti fattori. Ad esempio, è difficile stabilire se la contrazione degli investimenti diretti esteri che si è registrata a livello mondiale dopo il 2007 sia dovuta alla crisi economica globale o al *reshoring*. Allo stesso modo, la diminuzione degli scambi di beni intermedi degli ultimi anni può indicare sia un rallentamento dei processi di *off-shoring* che l'esistenza di operazioni di *reshoring* (ILO, 2015).

5. Il *reshoring* nel contesto italiano

Il data base del gruppo di ricerca Uni-CLUB More Back-*reshoring*, riporta, per il periodo 2010-2015, 728 operazioni di *reshoring* nel mondo: l'Europa, con 376, e il Nord America, con 329, sono quasi equivalenti. L'Italia sarebbe uno dei paesi più coinvolti, con 121 rilocalizzazioni, posizionandosi dopo gli Stati Uniti (Barbieri, Fratocchi 2017). Lo European Reshoring Monitor di Euro-

found, per il periodo 2014-2018 (settembre), ha censito 235 operazioni di imprese europee, 38 delle quali realizzate da imprese italiane⁸.

Per gli Stati Uniti, la Reshoring Initiative calcolava, al 1° gennaio 2016, 458 operazioni di rientro, a cui si aggiungevano 208 casi definiti "Kept From Offshoring (KFO)", ovvero imprese che hanno dichiarato di non avere intenzione di spostare linee produttive all'estero (Reshoring Initiative, 2016). Nell'arco di due anni (1° gennaio 2018), le operazioni di *reshoring* sono diventate 946 e quelle di KFO 315⁹. La banca dati di A.T. Kearney, per gli Stati Uniti, ha censito 848 operazioni di *reshoring* nel periodo 2011-2017, con un trend in deciso calo nel 2016-2017, rispetto al picco del 2013-2014¹⁰.

Nel caso dell'Italia, protagoniste delle operazioni di rientro sono le regioni dalle quali sono partiti, negli scorsi decenni, i flussi più consistenti di delocalizzazioni: Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia. In linea con le evidenze relative agli altri paesi europei, le imprese italiane ritornano soprattutto dalla Cina (33,9%) e dall'Est europeo (24,7%); va segnalata, tuttavia, anche una percentuale significativa di rientri (22,3%) dall'Europa occidentale. Il *reshoring* è praticato prevalentemente da aziende di grandi e di medie dimensioni, poche sono le piccole e le micro imprese (Barbieri, Fratocchi 2017).

Riguardo ai settori merceologici, il 41,4% delle imprese rientrate appartiene al comparto abbigliamento-calzature, percentuale che aumenta se si considerano anche le operazioni di *nearshoring*. Questi dati differenziano l'Italia rispetto agli Stati Uniti e ad altri paesi europei ma sono coerenti con i percorsi di delocalizzazione delle imprese nazionali, dal momento che il sistema moda è stato il principale protagonista di queste strategie. Le motivazioni che spingono le imprese italiane a riportare la produzione in sede domestica sono riconducibili soprattutto all'effetto "made in", all'esigenza di mantenere una elevata qualità del prodotto e la vicinanza con il cliente piuttosto che a fattori di costo, come il costo del lavoro (Barbieri, Fratocchi, 2017).

Un altro dato significativo è la forma di governance adottata con la delocalizzazione e successivamente con il *reshoring*: l'Italia ha delocalizzato soprattutto attraverso la subfornitura internazionale e ha mantenuto questa forma di controllo delle catene di produzione anche con le operazioni di *reshoring* (Barbieri, Fratocchi 2017).

Altri studi condotti su campioni di imprese italiane, pur non essendo generalizzabili, confermano alcuni dei

⁷ Organizzazione non profit statunitense creata nel 2010 da un ex imprenditore, Harry Moser, che, oltre a monitorare il fenomeno del *reshoring*, organizza iniziative per sensibilizzare gli imprenditori sui temi del rientro e assiste le imprese americane nelle scelte localizzative (www.reshorennow.org).

⁸ reshoring.eurofound.europa.eu/

⁹ www.reshorennow.org/companies-reshoring/

¹⁰ www.atkearney.com/operations-performance-transformation/us-reshoring-index

Tabella 2. Imprese italiane protagoniste di operazioni di *reshoring*.

Sistema moda	Aku, And Camice, Belfe, Bellwood, Benetton, Bottega Veneta, Calzedonia (Falconeri), Ciak Roncato, Cucinelli, Ferragamo, Fitwell, Furla, Gaudi, Geox (Diadora), GTA Moda, Gucci, Gufo, Hella SvB, Icaab, Manifatture Daddato, Masters, Nannini, Piquadro, Prada, Project Officina Creativa, Seventy, Tod's, Zegna
Occhialeria	Marcolin, Marchon, Safilo, Thema Optical
Mobile-arredamento	Natuzzi, Snaidero
Elettrodomestici	Pasell, Polti, Whirlpool Europa
Meccanica	Argo Tractors, Bolzoni, Carraro, Global Garden Products, Lamborghini, Omera
Elettromeccanica	Delta Engineering, Fiamm, Gruppo Felm, Wayel
Altri	Artsana (prodotti sanitari e per l'infanzia); Azimut (cantieristica di lusso); Beghelli (elettroilluminazione); Generale Conserve (alimentare), Masters (bastoncini da sci e trekking)

risultati emersi dalle analisi del gruppo Uni-CLUB Mo-Re. Una ricerca realizzata dallo Studio Pambianco e da Deutsche Bank su un campione di 45 imprese del settore abbigliamento-calzature-pelletteria, monitorate in un arco temporale di 3 anni (2010-2013), mette in evidenza che sono soprattutto le aziende di fascia alta a puntare sull'Italia. Le griffe del lusso italiane che rientrano, come le imprese straniere che decidono di produrre in Italia, compensano infatti i costi di produzione più elevati con i vantaggi derivanti dalla qualità dei prodotti e dal fattore immagine e reputazione. Il fenomeno investe solo parzialmente le imprese di fascia media e bassa, per le quali l'Italia continua ad avere costi troppo elevati rispetto ai margini di profitto (Testoni 2014).

Risultati diversi emergono dal Secondo Osservatorio PwC sul Reshoring il quale ha monitorato, nel periodo 2008-2014, 57 imprese del comparto moda, suddivise tra imprese committenti proprietarie di un marchio e imprese della filiera produttiva. La percentuale di aziende che producono meno del 25% del totale della produzione in Italia è passata dal 30% del 2004 a oltre il 50% del 2014, mentre è diminuita la percentuale di imprese del campione che producono in Italia più del 75% (dal 44 al 22%). La Cina è il principale paese di destinazione delle produzioni delle aziende intervistate, in crescita anche Turchia e Nord Africa. Nello stesso arco di tempo, il sistema moda ha perso oltre 97.000 addetti e più di 8.000 imprese, mentre il fatturato è passato da 54,7 a 52,3 miliardi di euro (PwC 2015).

La tabella 2 riporta alcuni casi noti di imprese che hanno effettuato operazioni di *reshoring* tra il 2010 e il 2018¹¹: come si vede, sono molte le imprese del sistema moda, in particolare i gruppi del lusso dell'abbigliamento e della pelletteria che puntano sulla qualità del made in Italy.

Per molte aziende italiane, il rientro si inserisce nel più ampio contesto delle strategie di internazionalizzazione che vedono coesistere, anche in una stessa impresa, il mantenimento di fasi produttive precedentemente delocalizzate all'estero, il *reshoring* e l'*offshoring* di secondo livello, ovvero nuove delocalizzazioni verso paesi più lontani o comunque con un differenziale salariale ancora ampio rispetto all'Italia¹². In alcuni casi il *reshoring* si è dimostrato una breve parentesi, forse frutto di operazioni mal calibrate, che si è conclusa nel giro di pochi anni¹³.

L'Italia, oltre che destinataria delle strategie di *reshoring* di imprese nazionali, è anche interessata da operazioni di *nearshoring* di imprese europee, soprattutto marchi francesi del lusso, che vedono nelle competenze e capacità delle imprese italiane, soprattutto artigiane, dei fattori di competitività (Ricciardi et al. 2015).

Molte imprese che hanno optato per il *reshoring* si trovano nei distretti industriali, soprattutto della filiera della moda, e indirettamente segnalano la presenza del fenomeno in queste realtà che sono tuttora un punto di forza del nostro sistema economico-territoriale: il distretto dell'occhialeria di Belluno (Marcolin, Marchon, Safilo, Thema Optical), ad esempio, oppure lo sportsy-

¹² La veronese Calzedonia, nel 2013, ha aperto il terzo stabilimento in Serbia e nel 2018 un nuovo impianto in Etiopia, pur avendo riportato la produzione del marchio Falconeri, acquisito nel 2009, in provincia di Trento. L'obiettivo è quello di continuare a produrre all'estero i capi per i quali il fattore prezzo è decisivo (le calze e l'intimo dei marchi Calzedonia, Tezenis, Intimissimi) e di realizzare in Italia i capi di Falconeri, prodotti con filati pregiati.

¹³ Il caso più clamoroso è stato quello Benetton che, nel 2016, ha riportato parte della produzione dalla Croazia nel Trevigiano, vicino al suo quartier generale, per produrre in serie limitata capi di maglieria di alta gamma (chiamati TV 31100) realizzati con filati pregiati, in lana e cotone, completamente senza cuciture e prodotti, a detta dell'azienda, con telai altamente automatizzati di ultima generazione (www.benetton-group.com). Visto lo scarso successo del prodotto sul mercato, a giugno 2018 la produzione dei maglioni TV 31100 è stata interrotta e i telai spostati in Croazia.

¹¹ Le informazioni, aggiornate a settembre 2018, sono ricavate da più fonti, in particolare: la Banca dati del Sole24Ore, Intesa Sanpaolo (2016; 2017), lo European Reshoring Monitor.

stem di Montebelluna nel Trevigiano (Aku, Diadora, Fitwell, Gufo)¹⁴. A parte i singoli casi, è però difficile stimare la diffusione del *reshoring* nei distretti industriali e se vi sia un comportamento differenziato tra imprese distrettuali e non, essendo poche, al momento, le ricerche relative a queste realtà.

Una prima indagine sulla diffusione del *reshoring* in un campione di imprese distrettuali¹⁵ è stata realizzata dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo, la quale, da qualche anno, riserva anche uno spazio a questo tema nel suo rapporto annuale sui distretti italiani, monitorando l'andamento di alcuni casi significativi (Intesa Sanpaolo 2016; 2017).

I ricercatori di Intesa Sanpaolo (Foresti et al. 2015) hanno provato inoltre a riscontrare indirettamente la presenza di fenomeni di *reshoring* nei distretti industriali analizzando l'evoluzione dei flussi provinciali di interscambio commerciale per i settori di specializzazione di ogni distretto, considerando che la presenza di importazioni negli stessi settori è dovuta in gran parte all'acquisto di componenti. Ne è risultato che, mentre fino al 2006 è cresciuto il peso dei paesi emergenti nei flussi di importazione, negli anni successivi, con maggiore evidenza dopo il 2012, questa tendenza si è progressivamente ridimensionata, soprattutto nei distretti del sistema moda, a conferma almeno di un rallentamento dei processi di delocalizzazione.

Di seguito questo metodo viene applicato a scala di singolo distretto. A questo scopo si analizzerà l'andamento dei flussi di importazione di alcuni settori del sistema moda in un numero selezionato di province in cui questi stessi settori, storicamente, si presentano organizzati sul modello distrettuale, in particolare¹⁶:

¹⁴ Diadora, azienda storica del distretto montebellunese ora del Gruppo Geox, nel 2015 ha riaperto la manovita di Caerano San Marco e un capannone dismesso per produrre una linea di sneaker in edizione limitata che, una volta esaurite nei negozi, diventeranno oggetti da collezione. L'obiettivo, come dichiarato dall'amministratore delegato Enrico Moretti Polegato, è di arrivare entro 3 anni a coprire il 7-10% della produzione trasversalmente su tutte le linee di prodotto. Il resto della produzione rimarrà comunque delocalizzato in Cina, Thailandia e Vietnam. Al momento l'impatto occupazionale di questa operazione è modesto (6 addetti) (www.pambianconews.com/2015/06/10/diadora-rivole-in-italia-il-10-della-produzione-179623/).

¹⁵ La ricerca, condotta tra la fine del 2012 e gli inizi del 2013 presso 173 imprese capofila di 18 distretti specializzati nel sistema moda, nel sistema casa e nella meccanica, metteva in evidenza l'intenzione del 12,7% di imprese di riportare in Italia parte della produzione delocalizzata per esigenze soprattutto di qualità. Una quota quasi analoga di imprese dichiarava però l'intenzione di spostare all'estero le lavorazioni a minore valore aggiunto (Foresti et al. 2015).

¹⁶ Questa operazione è giustificata dal fatto che, là dove le filiere produttive presentano un'organizzazione distrettuale, la scala provinciale costituisce una buona approssimazione dei distretti stessi. Per i settori si è fatto riferimento alle classificazioni ATECO2007. Nello specifico:

- il calzaturiero nelle province di Verona, Treviso e Padova-Venezia dove sono localizzati rispettivamente il distretto calzaturiero veronese, lo sportssystem di Montebelluna e la calzatura della Riviera del Brenta;
- la pelletteria-calzature nelle province di Firenze, Arezzo e Siena, dove si individuano più filiere distrettuali;
- l'abbigliamento e la maglieria nella provincia di Modena, dove si trova il distretto di Carpi.

Il periodo preso in esame copre gli anni dal 1991 al 2017, posto che in molti distretti la delocalizzazione produttiva diventa evidente a partire dagli anni '90; per quanto riguarda la provenienza delle importazioni sono state considerate le aree dove maggiormente si sono diretti i flussi di delocalizzazione delle imprese distrettuali: Est europeo, Sud-est asiatico e Cina.

I distretti calzaturieri veneti sono stati protagonisti di una prima ondata di delocalizzazioni verso l'Est europeo (Romania in primis) che è partita agli inizi degli anni '90 e ha raggiunto l'apice nella prima metà dei 2000, evidente nella crescita delle importazioni di calzature, pur con notevoli differenze tra distretti sotto il profilo dimensionale (Figg. 1, 2 e 3). Nel periodo successivo l'andamento delle importazioni evidenzia un rallentamento del processo di delocalizzazione che per alcuni distretti, come quello veronese, si manifesta prima della crisi economica del 2008 e sembra assumere carattere irreversibile. Montebelluna e Riviera del Brenta vedono invece una ripresa dei flussi di importazioni negli anni successivi al 2008.

Le importazioni dalla Cina e dal Sud-est asiatico, i cui valori sono scarsamente significativi per il distretto veronese, per Montebelluna e per la Riviera del Brenta registrano una crescita sostenuta negli anni 2005-2015, seguita da una flessione negli anni successivi: un abbandono della delocalizzazione in Cina a favore di strategie di *nearshoring*, ovvero di avvicinamento verso l'Est europeo, piuttosto che di rientro in Italia?

Nei distretti toscani della pelletteria e delle calzature (Fig. 4), dopo il 2008 crolla il flusso di importazioni dalla Cina, che risultava molto sostenuto nella prima metà del 2000, mentre aumenta quello dall'Est europeo.

L'abbigliamento-maglieria di Carpi, agli inizi del 2000, registra un'impennata dei flussi dalla Cina segui-

Distretto della calzatura veronese (provincia di Verona; codice ATECO2007 CB152); Distretto della calzatura sportiva di Montebelluna (provincia di Treviso; codice ATECO2007 CB152); Distretto delle calzature del Brenta (province di Padova e Venezia; codice ATECO2007 CB152); Distretti toscani della pelletteria e calzature (province di Firenze, Arezzo, Siena; codici ATECO2007 CB151, CB152); Distretto della maglieria e dell'abbigliamento di Carpi (provincia di Modena; codice ATECO2007 CB141, CB143).

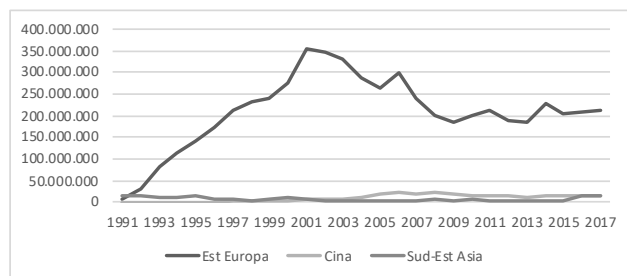


Figura 1. Importazioni di calzature. Provincia di Verona (valori in euro). Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati www.coeweb.istat.it

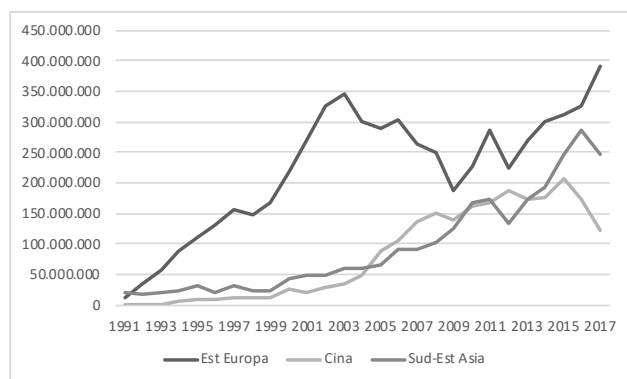


Figura 2. Importazioni di calzature. Provincia di Treviso (valori in euro). Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati www.coeweb.istat.it

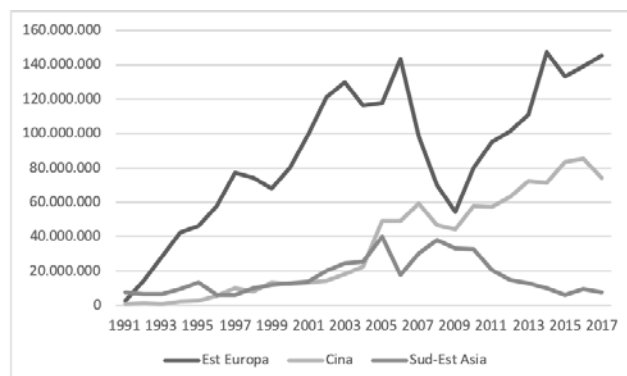


Figura 3. Importazioni di calzature. Province di Padova e Venezia (valori in euro). Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati www.coeweb.istat.it

ta da una battuta d'arresto solo negli anni della crisi e sembra invece più orientato a lasciare l'Est europeo per il Sud-est asiatico (Fig. 5).

Sebbene pochi esempi non esauriscano la complessità della realtà distrettuale, sono comunque esemplificativi sia perché questi sistemi produttivi locali, negli scorsi

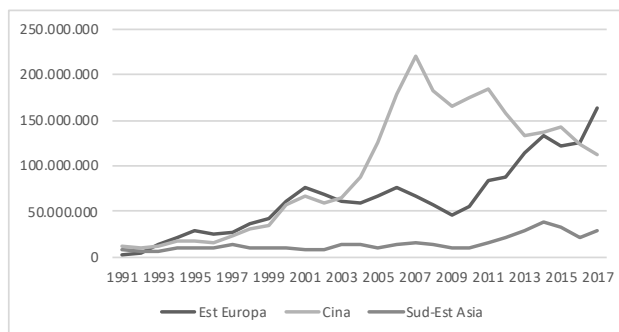


Figura 4. Importazioni di calzature e pelletteria. Province di Firenze, Arezzo e Siena (valori in euro). Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati www.coeweb.istat.it

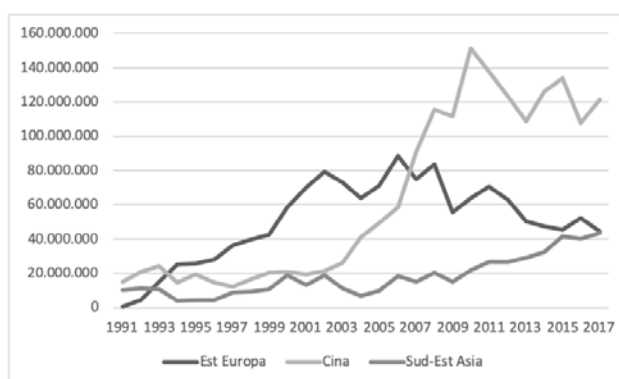


Figura 5. Importazioni di abbigliamento e maglieria. Provincia di Modena (valori in euro). Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati www.coeweb.istat.it

decenni, sono stati protagonisti di sostenuti processi di delocalizzazione produttiva sia perché appartengono a realtà in cui si sono registrati diversi casi di rientro in sede domestica.

6. Osservazioni conclusive

Secondo quanto emerge dall'analisi della letteratura e dalle seppur limitate evidenze empiriche, il *reshoring* più che un'inversione di tendenza rispetto alla delocalizzazione produttiva o un segnale di rallentamento, non ancora dimostrato, della globalizzazione andrebbe letto come un'ulteriore fase del processo di internazionalizzazione delle imprese, il quale include più opzioni localizzative che possono variare nel tempo, in relazione alle trasformazioni dello scenario economico, politico e tecnologico in cui le imprese operano. Il rientro coesiste infatti con il mantenimento delle produzioni delocaliz-

zate all'estero, con il *nearreshoring* e anche con l'*offshoring* di secondo livello (Fratocchi et al. 2014), che vede nuove operazioni di delocalizzazione verso destinazioni dove il costo del lavoro è più basso rispetto ai paesi di recente industrializzazione, Cina inclusa.

È difficile valutare se il *reshoring* potrà contribuire alla reindustrializzazione dei territori precedentemente segnati dalla delocalizzazione e dalla crisi economica, non solo perché il fenomeno non è ancora definito nelle dimensioni ma anche perché non si dispone di analisi qualitative e di dettaglio a scale territoriali più piccole. Al momento i dati disponibili non consentono di delineare ipotesi attendibili soprattutto sulla capacità del *reshoring* di creare nuovi posti di lavoro nei paesi occidentali. In ogni caso, il *reshoring* non consentirà di ritornare ai livelli di occupazione industriale precedenti la delocalizzazione e la crisi economica, sia perché molti beni che non richiedono competenze specialistiche continueranno a essere prodotti in paesi a basso costo del lavoro, sia perché le recenti tecnologie digitali, che stanno trasformando l'organizzazione della produzione, sono comunque a bassa intensità di lavoro. Alcuni autori, tuttavia, ritengono che, se nell'immediato l'automazione comporterà una perdita di posti di lavoro, nel lungo periodo l'occupazione potrebbe aumentare per effetto della crescente competitività e si potrebbe generare una domanda di ingegneri e lavoratori qualificati (Luthje 2015).

Le tecnologie di Industria 4.0 potrebbero contribuire inoltre a cambiare le convenienze localizzative delle imprese, riducendo i vantaggi legati alla delocalizzazione in paesi a basso costo del lavoro, incentivando quindi il *reshoring*. Questo perché, nelle aziende digitali, il lavoro incide in misura minore sulla struttura dei costi di produzione, mentre diventa strategica la prossimità ai clienti e ai consumatori, per seguire da vicino i cambiamenti della domanda e per la personalizzazione del prodotto (Carrus et al. 2014). La diffusione della manifattura digitale potrebbe rilanciare la competitività proprio delle piccole imprese, dal momento che le sue tecniche di produzione consentono di realizzare prodotti di qualità con costi e investimenti inferiori rispetto alla manifattura tradizionale. La personalizzazione estrema del prodotto che la fabbricazione digitale, grazie alla stampa in 3D, è in grado di assicurare valorizzerebbe inoltre la flessibilità, la creatività e la capacità di produrre su piccola scala, che sono caratteristiche peculiari della piccola impresa e dell'artigianato (Micelli 2011).

In concreto, però, il nesso tra i due fenomeni non è ancora dimostrato, anche perché le risultanze empiriche sono tuttora poche, come hanno segnalato recentemente alcuni ricercatori tedeschi (Müller et al. 2017). Indipen-

dentemente dal rapporto con il *reshoring*, comunque, all'Industria 4.0 viene attribuita una capacità autonoma di indurre la rinascita dell'industria e quasi tutti i paesi ad economia avanzata puntano sulle nuove tecnologie per contrastare la deindustrializzazione e rilanciare la competitività dei propri sistemi produttivi.

Quali azioni potrebbero incentivare le rilocalizzazioni? In Italia, a differenza che negli altri paesi occidentali, al momento non esiste un sistema di incentivi finalizzati a sostenere la rilocalizzazione delle produzioni, tuttavia alcune norme contenute nelle ultime Leggi di stabilità potrebbero avere un impatto indiretto su un processo che è comunque in atto. Dal 2014, la delocalizzazione di attività d'impresa in paesi extracomunitari che comporti una riduzione del personale del 50% fa perdere il diritto ai contributi pubblici (L. 147/2013, comma 60, articolo unico). Strumenti per incentivare i rientri e l'attrazione di nuove imprese sono stati predisposti anche da alcune regioni, come Piemonte e Lombardia.

Ulteriori iniziative sono state messe in campo da altri attori. Tre queste vi sono gli accordi stipulati tra banche e confindustrie territoriali per incentivare il rientro di imprese che avevano precedentemente delocalizzato e per sostenere gli investimenti degli imprenditori nei rispettivi territori. I primi accordi sono stati firmati nel settembre 2015 da Antonveneta-MPS con le Confindustrie di Padova e Vicenza e con Unindustria di Treviso¹⁷.

Rimangono infine da indagare altri aspetti del *reshoring*: oltre al ruolo del fenomeno nei distretti industriali a cui si è già accennato, un tema finora poco analizzato è il rapporto tra *reshoring* e spazi produttivi dismessi. Secondo Industrial Reality Group, uno dei più grandi operatori immobiliari nel settore degli immobili commerciali, negli Stati Uniti il *reshoring* sta determinando una ripresa del mercato immobiliare per quanto riguarda fabbricati/magazzini industriali dismessi. Non solo imprese che rientrano, ma anche start-up, imprese innovative e imprese straniere che investono per essere vicine al mercato americano. In Italia il *reshoring* potrebbe forse riportare alcune attività produttive nelle città, segnate da diverse ondate di deindustrializzazione, o favorire il riutilizzo dei capannoni industriali dismessi di cui sono disseminate ampie aree della "campagna urbanizzata".

Riferimenti bibliografici

Anderson, C. (2013). *Makers. Il ritorno dei produttori. Per una nuova rivoluzione industriale*. Milano, Rizzoli Etas.

¹⁷ www.confindustria.it

- Bals, L., Daum, A., Tate, W.L. (2015). From Offshoring to Rightshoring: Focus on the Backshoring Phenomenon. *AIB Insights*, 15 (4), 3-8.
- Barbieri, P., Fratocchi, L. (2017). Le peculiarità del reshoring manifatturiero in Italia: un'analisi basata su dati secondary. *L'Industria*, 38 (3), 317-339.
- Barbieri, P., Ciabuschi, F., Fratocchi, L., Vignoli, M. (2017). Manufacturing Reshoring Explained: An Interpretative Framework of Ten Years of Research. Vecchi, A. (a cura di), *Reshoring of Manufacturing. Drivers, Opportunities, and Challenges*. Cham, Springer, 3-37.
- Barbieri, P., Ciabuschi, F., Fratocchi, L., Vignoli, M. (2018). What do we know about manufacturing reshoring? *Journal of Global Operations and Strategic Sourcing*, 11 (1), 79-122. DOI: <https://doi.org/10.1108/JGOOS-02-2017-0004>.
- Bettiol, M. (2015). *Raccontare il Made in Italy*, Padova, Marsilio.
- Carrus, P.P., Marras, F., Pinna, R. (2014). Manifattura: quale futuro? La fabbricazione digitale XXVI Convegno annuale di Sinergie Manifattura: quale futuro?, 13-14 novembre 2014, Università di Cassino e del Lazio meridionale, *Sinergie Referred Electronic Conference Proceedings*, 183-196. DOI:10.7433/SRECP.2014.11.
- Centro Studi Confindustria (2011). Effetti della crisi, materie prime e rilancio manifatturiero. Le strategie di sviluppo delle imprese italiane. *Scenari industriali*, 2.
- Centro Studi Confindustria (2015). Produzione e commercio: come cambia la globalizzazione la manifattura italiana riparte su buone basi. *Scenari industriali*, 6, www.camera.it/temi/ap/2015/11/06/OCD177-1587.pdf.
- Comitato Economico e Sociale Europeo (2014). *Riportare le industrie nell'UE nel quadro del processo di reindustrializzazione*, Parere CCEMI/120 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A52013IE6859>.
- Confindustria Servizi Innovativi e Tecnologici (2015). *Fabbrica 4.0 La rivoluzione della manifattura digitale*. Milano, Il Sole24Ore, 21-34.
- Dachs, B., Borowiecki, M., Kinkel, S., Schmall, T.C. (2012). The Off-shoring of Production Activities in European Manufacturing, *MPRA Paper*, 42973 <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/42973/>.
- Dachs, B. and Zanker, C. (2015). Backshoring of Production Activities in European Manufacturing. *MPRA Paper*, 63868. <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/63868/>.
- De Backer, J.K., et al. (2016). Reshoring: Myth or Reality? *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, 27, Parigi, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5jm56frbm38s-en>.
- Di Mauro, C., Fratocchi, L., Orzes, G., Sartor, M. (2018). Offshoring and backshoring: A multiple case study analysis. *Journal of Purchasing and Supply Chain Management*, 24, 108-134.
- Ellram, L.M., Tate, W.L., Petersen, K.J. (2013). Off-shoring and Reshoring: An update on the manufacturing location decision. *Journal of Supply Chain Management*, 49 (2), 14-22.
- Eurofound, (2016). *ERM annual report 2016: Globalisation slowdown?* Luxembourg Publication Office of the European Union.
- Foresti, G., Guelpa, F. e Trenti, S. (2015). Distretti in trasformazione: l'impatto delle nuove traiettorie di internazionalizzazione sulle filiere produttive. *Microimpresa*, 39, 67-105.
- Fratocchi, L., Ancarani, A., Barbieri, P., Di Mauro, C., Nassimbeni, G., Sartor, M., Vignoli, M., Zanoni, A. (2014). Il back-reshoring manifatturiero nei processi di internazionalizzazione: inquadramento teorico ed evidenze empiriche". XXVI Convegno annuale di Sinergie Manifattura: quale futuro? 13-14 novembre 2014, Università di Cassino e del Lazio meridionale, *Sinergie Referred Electronic Conference Proceedings*, 423-440.
- Fratocchi, L., Ancarani, A., Barbieri, P., Di Mauro, C., Nassimbeni, G., Sartor, M., Vignoli, M., Zanoni, A. (2016). Motivations of manufacturing reshoring: an interpretative framework, *International Journal of Physycal Distribution & Logistics Mangement*, 46 (2), 98-127.
- Goel, A., Moussavi, N., Srivatsan, V. N. (2008). Time to Rethink Off-shoring? *McKinsey Quarterly*, 14, 1-5.
- Gray, J.V., Skowronski, K., Esenduran, J., Rungtusanatham, M. (2013). The Reshoring Phenomenon: What Supply Chain Academics Ought to know and Should Do. *Journal of Supply Chain Management*, 49(2), 27-33.
- ILO (2015). *Re-shoring in Europe: Trends and Policy Issues*, ILO Research Department Briefing, September.
- Intesa Sanpaolo, Direzione Studi e Ricerche (2016). *Economia e finanza dei distretti industriali*, Rapporto annuale, 9.
- Intesa Sanpaolo, Direzione Studi e Ricerche (2017). *Economia e finanza dei distretti industriali*, Rapporto annuale, 10.

- Kinkel, S. and Maloca, S. (2009). Drivers and antecedents of manufacturing off-shoring and backshoring – A German perspective. *Journal of Purchasing & Supply Management*, 15 (3), 154-165.
- Kinkel, S. (2012). Trends in Production Relocation and Back-Shoring Activities: Changing Patterns in the Course of the Global Economic Crisis. *International Journal of Operations and Production Management*, 32(6), 696-720.
- Kinkel, S. (2014). Future and Impact of Backshoring – Some Conclusions from 15 Years of Research on German Practises. *Journal of Purchasing and Supply Management*, 20(1), 63-65.
- Luthjje, T. (2015). The Development of Global Production. *Modern Economy*, 6, 310-315.
- Micelli, S. (2011). *Futuro artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Venezia, Marsilio.
- Müller, J., Dotzauer, V. and Voigt, K-I (2017). Industry 4.0 and its Impact on Reshoring Decisions of German Manufacturing Enterprises, in Bode, C. et al. (a cura di) *Supply Management Research*, Wiesbaden, Springer, 165-179.
- Needham, C. (2014). *Reshoring of EU manufacturing*, European Parliamentary Service, www.europarl.europa.eu/EPRS/140791REV1-Reshoring-of-EU-manufacturing-FINAL.pdf
- Pambianco (2015). Diadora rivuole in Italia il 10% della produzione”, Pambianconews, www.pambianconews.com/2015/06/10/diadora-rivuole-in-italia-il-10-della-produzione-179623/
- PwC (2015). Reshoring: keep calm and go back home, 7^o Luxury Summit, *Il vero lusso è il “made in Italy”*, 10 giugno.
- Reshoring Initiative (2016). *Reshoring Initiative Data Report: Reshoring and FDI Boost US Manufacturing in 2015*, reshorenow.org/blog/reshoring-initiative-data-report-reshoring-and-fdi-boost-us-manufacturing-in-2015/
- Ricciardi, A., Pastore, P., Russo, A., Tommaso, S. (2015). *Strategie di back-reshoring in Italia: vantaggi competitivi per le aziende, opportunità di sviluppo per il Paese*, IPE Working Paper, 5 (16).
- Savi, P. (2004). Delocalizzazione internazionale e competitività del territorio nella Marca trevigiana, in Marangoni, GD. (a cura di). *Nuove tecnologie, organizzazione d'impresa e sistema produttivo locale*, Milano, Angeli, 97-132.
- Sirkin, H.L., Zinser, M., Hohner, D. (2011). Made in America, Again. Why Manufacturing Will Return to the U.S. *Boston Consulting Group Focus*, The Boston Consulting Group Inc., 8.
- Sirkin, H.L., Zinser, M., Rose, J. (2014). *The Shifting Economics of Global Manufacturing. How Cost Competitiveness is Changing Worldwide*, The Boston Consulting Group Inc.
- Stentoft, J., Olhager, J., Heikkila, J., Thoms, L. (2016). Manufacturing backshoring: a systematic literature review. *Operations Management Research*, Special Issue on “Reshoring: A Supply Chain Innovation Perspective” DOI: 10.1007/s12063-016-0111-2.
- Testoni, L. (2014). Delocalizzazione addio. Ma non per tutti. *Pambianco Magazine*, 20.
- The Economist (2013). *Reshoring manufacturing* (special report), 19 gennaio.
- The White House (12 gennaio 2012). *Blueprint for an America Built to Last*, Washington D.C., The White House, obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/blueprint_for_an_america_built_to_last.pdf
- UNCTAD (2013). *World investment report 2013*, Geneva UNCTAD.
- World Economic Forum (2012). *The Future of Manufacturing, Opportunities to Drive Economic Growth*, Geneva.
- Wu, X., Zhang, F. (2013). Home or Overseas? An Analysis of Sourcing Strategies Under Competition. *Management Science*, 60 (5), 1223-1240.
- Zhang, W., Bao, S. (2015). Created unequal: China's regional pay inequality and its relationship with megatrend organization. *Applied Geography*, 61, 81-93.



Citation: M. D'Errico (2019) Khartoum. L'invenzione di una capitale (1898-1910). *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 43-58. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.802

Copyright: © 2019 M. D'Errico. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Khartoum. L'invenzione di una capitale (1898-1910)

Khartoum. The Invention of a Capital (1898-1910)

MARINA D'ERRICO

Ricercatore indipendente

Email: marina11derrico@gmail.com

Abstract. The city of Khartoum, the capital of present-day Sudan, strategically located at the crossroads of the crossings of the African continent, along the north-south and east-west routes, was rebuilt ex novo by the British, at the turn of the 19th-20th century. Founded in 1820 in the context of Turkish-Egyptian Egypt, it grew rapidly in the central decades of the 1800s, it was then sacked and partially destroyed after 1885 during the years of the Mahdist revolt. Following the British re-occupation of Sudan, the city was rebuilt on the basis of an urban plan devised by an excellent team.

The project represented a real laboratory, in which the theme of the urban and progressive utopia of doctors and urban planners was confronted with the white man's civilizing mission, but the interpretation of the design of the city appears anything but easy to read. From a careful analysis of the papers developed and of the literature, it is possible to advance the hypothesis that the matrix of the plan is of a military nature and that the urban structure, based on a series of diagonal road axes, has been designed to guarantee the safety of the settlers with respect to local populations through a spatial organization that, although developed horizontally (unlike other colonial cities located in an elevated position), offered the maximum visibility and facilitated the operations of intervention by the British army.

Keywords: Africa, Khartoum, urban planning.

Riassunto. La città di Khartoum, capitale dell'attuale Sudan, situata in posizione strategica all'incrocio degli itinerari di attraversamento del continente africano lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest, venne ricostruita ex novo dagli inglesi, a cavallo tra i secc. XIX-XX. Fondata nel 1820 nel contesto dell'Egitto turco-egiziano, crebbe rapidamente nei decenni centrali dell'800, fu poi saccheggiata e parzialmente distrutta dopo il 1885 durante gli anni della rivolta mahdista. A seguito della rioccupazione britannica del Sudan, la città fu ricostruita in base a un piano urbanistico messo a punto da un team d'eccellenza.

Il progetto costituì un vero e proprio laboratorio, in cui il tema dell'utopia urbana e progressista di medici e urbanisti si confrontò con la missione civilizzatrice dell'uomo bianco, ma l'interpretazione del disegno della città appare tutt'altro che di facile lettura. Da un'attenta analisi delle carte elaborate e della letteratura, si può avanzare l'ipotesi che la matrice del piano sia di natura militare e che la struttura urbana, basata su una serie di assi stradali diagonali, sia stata pensata per garantire la sicurezza dei coloni nei riguardi delle popolazioni locali attraverso un'organizzazione spaziale che, pur svilup-

pata in orizzontale (a differenza di altre città coloniali situate in posizione sopraelevata), offrì il massimo di visibilità e facilitasse le operazioni d'intervento da parte dell'esercito britannico.

Parole chiave: Africa, Khartoum, urbanistica.

1. Introduzione

Che cosa sta alla base dell'invenzione di una capitale? Il quesito è pertinente nel caso della Khartoum ricostruita dai Britannici all'indomani della riconquista. Una città ideale, dove nasce il grande Nilo, da pianificare partendo da zero. Un *team* progettuale d'eccellenza: H.H. Kitchener, il vero ispiratore del piano, capo supremo dell'armata egiziana (*Sirdar*), formatosi alla Royal Engineering Society con una solida esperienza di cartografo alle spalle, avendo, da giovane ufficiale, eseguito il rilievo di tutta la Palestina; il Lieutenant-Colonel G.F. Gorringe, anch'egli uscito dalla Royal Engineering Society; il giovane McLean, futuro ideatore del progetto per Gerusalemme. L'utopia urbana e progressista di medici e urbanisti, tra Ottocento e Novecento, alle prese con la missione civilizzatrice dell'uomo bianco, sembra riunire a Khartoum tutte le condizioni necessarie e sufficienti per realizzarsi in un progetto di facile lettura. Il piano, invece, ha dato origine a ipotesi e a congetture le più disparate.

Che cosa sta realmente alla base dell'invenzione di questa capitale? Meglio: quali erano i reali obiettivi dei committenti? Perché è questo il dato incognito, pur nella vasta letteratura, che mette in imbarazzo lo storico e che finisce, in buona sostanza, con l'opacizzare un progetto che avrebbe dovuto essere, invece, perfettamente trasparente. Forse le linee di questa città trasmettono un messaggio che negli accordi diplomatici non poteva essere scritto perché *top secret*. Può essere una capitale il catalizzatore di un potere ancora da costituirsi? Siamo di fronte ad uno spazio pensato per assicurare il controllo ma anche il passaggio, il meno cruento possibile, a una trasformazione politica che i committenti volevano segretamente realizzare?

Sulla base di questi interrogativi, la ricerca è stata condotta confrontando il piano originale con la relazione tecnica che lo accompagnava, inquadrandolo nell'ambito degli avvenimenti storici e del dibattito dell'epoca sul pensare la città, vagliando le interpretazioni e le testimonianze più vicine, cronologicamente, ai fatti. Ne è emersa un'ipotesi che, se non ha la pretesa di essere assolutamente plausibile, è tuttavia logicamente congruente e che ci fa riflettere sulla relazione di causa-

effetto, troppo spesso data per scontata, tra modernità e progresso.

2. Turkiyya: la matrice coloniale

Io vi nominai Chartum come città, ma però dovete figurarvi in essa niuna cosa di città europea. La dissi città per la sua grandezza, ma del resto il suo aspetto è brutto e deforme; e se fosse in Europa sarebbe un ammasso di tuguri, che non si degnerebbe nemmeno di uno sguardo. Non havvi in essa né ordine, né simmetria: le strade sono bitorzolute e piene di andirivieni, onde è d'uopo farle e rifarle più volte prima di esserne pratico, e spesso tocca a chi è ancora inesperto di essa, di rimanere chiuso come in un labirinto [...] Le case sono di fango e di quadrella cotte al sole, e oltre il triste e desolante aspetto che hanno, sono basse, con meschino tetto, pur di fango e di stuoie[...] (Filippi 2008, 219-228).

Così descrive Khartoum il missionario comboniano di Verona, Alessandro Dal Bosco, in una lettera al suo superiore in data 27 ottobre 1858.

La città era stata fondata solo pochi anni prima, nel 1820, quando l'armata egiziana, varcate le frontiere meridionali, aveva conquistato il Sultanato Funj di Sennar, la sua capitale. L'Egitto, all'epoca, era provincia dell'Impero Ottomano; il Sudan con gli attuali confini non esisteva ancora: vi erano il regno di Nubia e i sultanati del Darfour e di Sennar, a sud dei quali la regione era abitata da tribù locali. Secondo il diritto internazionale, questo immenso territorio, era una *res nullius* e, a occupazione avvenuta, diventò colonia di un'altra colonia, l'Egitto, passando, quindi, per la proprietà transitiva, sotto la sovranità turca.

La lingua di terra alla confluenza del Nilo Bianco e del Nilo Azzurro, con l'isola di Tuti nel mezzo, ospitava solo qualche comunità di agricoltori-pescatori, ma la sua posizione strategica indusse l'armata turco-egiziana a installarvi il quartiere generale dopo un primo infruttuoso tentativo di insediarsi a Sennar, devastata dalle epidemie.

Il primo governatore turco-egiziano, Ali Khurshid Agha Pascià, a partire dal 1830, vi costruì una moschea, un ospedale, due caserme e il palazzo del governatore¹ là dove oggi esiste il Palazzo della Repubblica; edifici già presenti all'epoca in cui Padre Dal Bosco arrivò a Khartoum.

Sulla scorta delle mappe, disegnate a memoria, da Joseph Pons d'Arnaud nel 1840 e da Guillaume Lejean a partire dal 1860, Bushra El Tayed Babiker (2003, 13) ha ricostruito il profilo della capitale distinguendo tre quar-

¹ Un disegno del palazzo, datato 1834, è visibile oggi al Republican Palace Museum di Khartoum.

tieri principali, disposti in fasce parallele dalla sponda meridionale del Nilo Azzurro a nord. La popolazione vi era distribuita secondo il gradiente di avvicinamento al Nilo: i coloni nei pressi del fiume, i nativi all'estremo opposto, anticipando un modello urbano che la colonizzazione europea ci renderà familiare. La grande piazza del mercato, circa mille metri quadrati, occupava l'aerea che corrisponde ad Abbas Square, nel piano britannico e, oggi, alla zona intorno alla Grande Moschea. Segno questo che, da piazzaforte militare in tempo di guerra, Khartoum era diventata, in tempo di pace, il grande centro del colonialismo mercantile turco-egiziano, la sua posizione strategica essendo il requisito necessario della prima come del secondo.

Ai margini meridionali del Sahara e alla confluenza di Nilo Bianco e Azzurro, la città era la tappa obbligatoria delle carovane che percorrevano due fra le direttrici maggiori di tutto il continente: il corridoio nilotico nord-sud, e l'asse est-ovest, tra Atlantico e Mar Rosso. Khartoum attirava uomini e merci. Europei, turchi, circassi, egiziani, siriani, copti, greci e armeni, arrivati con l'armata egiziana, vi si stabilirono definitivamente. Pellegrini come i *Fellata*, di ritorno dall'*Hajj* alla Mecca, vi facevano sosta e molti di loro finivano col restarci, dando alla capitale quella che è ancor oggi, con i rifugiati, una caratteristica saliente della sua crescita. Nel 1840 Khartoum contava già trentamila abitanti (El-Bushara 1976, 33). Crocevia tra l'Africa musulmana, per lo più, ma non solo, di lingua araba (Raimbaud 2012, 21-24) e l'Africa animista, la capitale accolse presto anche le missioni e le scuole cattoliche come quelle, appunto, dei comboniani di Verona.

Schiavi, oro, indaco, piume di struzzo, avorio e gomma arabica arrivavano al grande mercato di Khartoum. Il commercio di buona parte di questi prodotti era gravato da monopoli di stato la cui progressiva abolizione, dal 1840 in poi, diede nuovo impulso alla crescita urbana, che raggiunse nel 1882 settantamila abitanti (Shuqayr 2012, 115). Una variopinta umanità, intellettuali e giornalisti, esploratori e missionari, pellegrini e mercenari, lestofanti e avventurieri, afflù nella città, il cui bazar non aveva niente da invidiare a quello del Cairo come conferma Joseph H. Churi che nel 1853, nel suo viaggio verso Kordofan, Darfur e Niger, fece, come altri, tappa nella capitale sudanese². Per chi voleva avventurarsi nelle sconosciute profondità dell'"Africa Nera", Khartoum non era solo l'ultima base di rifornimento ma, grazie all'installazione del telegrafo e del ser-

vizio postale gestito dalla società privata italiana Posta Europea³, alla fine degli anni Sessanta dell'Ottocento, era anche l'ultimo caposaldo delle comunicazioni con il resto del mondo.

Cosmopolita, poliglotta, multi etnica e multi religiosa, la capitale sudanese finì col risvegliare l'interesse delle potenze europee, la cui rappresentanza diplomatica in Sudan era piuttosto pasticciata⁴, divenendo un centro d'intrigo internazionale.

Nonostante l'impressione generale di squallore e di miseria che poteva suscitare nel viaggiatore occidentale, la Khartoum turco-egiziana era una città ben più complessa di un insieme di miserabili tuguri: una città araba del deserto⁵, se se ne considera la morfologia urbana e la tipologia abitativa. Un labirinto, per citare Padre Dal Bosco, di strade tortuose improvvisamente sbarrate dai muri di recinzione delle abitazioni - tutte chiuse all'esterno e rivolte sul cortile-patio interno, come ancor oggi sull'isola di Tuti - era il sistema escogitato dagli uomini per preservare il loro habitat dall'invasione del deserto e dalle tempeste di sabbia, gli *haboobs*.

Nella stagione estiva (da marzo/aprile fino alla fine di luglio) la temperatura oscilla tra i 45°C e i 47°C, il tasso di umidità scende al 13%. L'instabilità degli strati più bassi dell'atmosfera, causata dal forte calore, genera gli *haboobs*. Nei mesi invernali la temperatura varia fra i 32°C e i 38°C. La stagione delle piogge (metà luglio-metà settembre) è il periodo delle piene del Nilo che, all'epoca, sommergevano parte del centro cittadino, soprattutto sulla riva destra del Nilo Bianco, a ovest di Khartoum, limitando l'espansione urbana in quella direzione (El-Bushara 1976, 21-22).

La città si estende nella piana alluvionale del Nilo su un deposito argilloso di spessore variabile, fino a trenta metri, che, secondo il tasso di umidità, si dilata e si contrae causando profonde fenditure del suolo (El-Bushara 1976, 21-22). Il rischio di crolli frequenti determinò una tipologia edilizia di costruzioni basse, di un solo piano, in materiali leggeri come i tradizionali mattoni di fango crudo.

Nel 1882 occorsero due avvenimenti che avranno ripercussioni durevoli sulla vita di Khartoum e sul significato della sua ricostruzione: la rivoluzione mahdista

³ La società privata Posta Europea, che già assicurava un ottimo servizio postale in Egitto, fu in seguito nazionalizzata, ma continuò a essere diretta dal suo ex proprietario, il bolognese Giacomo Muzzi (Hill 1959, 129-131).

⁴ Nell'ultimo decennio di vita della *Turkiyya* c'erano solo due consolati a Khartoum: quello greco, che badava a tutelare gli interessi della cospicua comunità greca in Sudan, e quello austro-ungarico che rappresentava anche gli interessi britannici e tedeschi (Moore-Harrel 2001, 21).

⁵ Per il rapporto tra l'architettura di Khartoum e il deserto, si veda il brillante saggio di Norberg-Schulz 1997 (116-125).

² "The bazaar of Khartoum is not to be despised. You find all there that you do in the bazaar at Cairo, though in smaller quantities" (Churi 1853, 130).

in Sudan, che mise fine al dominio turco-egiziano⁶ e l'occupazione militare britannica dell'Egitto in seguito all'insurrezione nazionalista del colonnello Arabi che poteva minacciare gli interessi britannici sul Canale⁷. Quando, dopo tre anni di vittorie militari, le truppe del Mahdi si appressarono alla capitale sudanese, il Kedivè d'Egitto, Tawfiq, chiese l'intervento degli inglesi che già occupavano il suo paese. Il premier liberale Gladstone, contrario all'intervento⁸, sotto la pressione dell'ala imperialista del governo e di una virulenta campagna di stampa, si decise, infine, a inviare una spedizione per organizzare l'evacuazione di militari e civili da Khartoum (Strachey 1918, 257-262). Su proposta degli imperialisti, la missione fu affidata al generale Gordon che aveva già una volta amministrato il Sudan su mandato personale del Kedivè d'Egitto. Invece di organizzare l'evacuazione, Gordon preparò la resistenza⁹. Khartoum, dopo un lungo e drammatico assedio, seguito giorno per giorno dalla stampa inglese, cadde il 25 gennaio 1885 nelle mani dei Dervisci e Gordon fu trucidato.

La sua morte fu uno shock per l'opinione pubblica britannica. Le polemiche sul mancato soccorso infuorarono e finirono col travolgere Gladstone, che dovette dimettersi¹⁰.

⁶ Muhammad Ahmad Ibn Abd Allah Al-Mahdi, capo religioso, il 29 giugno 1881 si auto-proclamò Mahdi (salvatore) e cominciò la sua missione di purificazione dell'Islam. I suoi discepoli, i Dervisci, chiamarono il popolo sudanese a brandire le armi contro il regime turco-egiziano. Sulla rivoluzione e sullo stato mahdisti la letteratura è vasta: Wingate 1891, ma anche la 2ª edizione con introduzione di Holt 1968; Holt 1970 e Nicoll 2004, che fa riferimento a fonti originali.

⁷ L'occupazione militare dell'Egitto fu determinata da una serie di circostanze impreviste (Wesseling 1991) ed anche da errori diplomatici, come risulta dal resoconto di Evelyn Baring Lord Cromer, console generale britannico al Cairo (Baring Lord Cromer 1908, I, 254-331; ma se ne veda il reprint, 2001, I, 254-331). Governato *de facto* dalla Gran Bretagna, l'Egitto rimase, *de iure*, provincia dell'Impero Ottomano fino al 1914, alla vigilia della prima guerra mondiale, quando, essendosi la Turchia schierata a fianco delle potenze della Triplice Alleanza, gli Inglesi dovettero, gioco forza, riconoscere il Protettorato sull'Egitto.

⁸ Gladstone che, tra l'altro, aveva imperniato la sua campagna elettorale sul disimpegno dall'Egitto, dichiarò, infatti, alla Camera dei Comuni: "Yes, those people are struggling to be free, and they are rightly struggling to be free" (Strachey 1918, 65).

⁹ Cromer, console britannico al Cairo, che, dotato di poteri molto ampi, fu il vero protagonista politico del dominio inglese in Egitto, ebbe a scrivere: "Looking back at what occurred after a space of many years, two points are to my mind clear. The first is that no Englishman should have been sent to Khartoum. The second is that, if any one had to be sent, General Gordon was not the right man to send" (Baring Lord Cromer 1908, I, 428).

¹⁰ Cristiano fervente e difensore dei diseredati, Gordon si batté a lungo per l'abolizione della schiavitù. Conosciuto in tutto il mondo per le sue imprese e idolatrato in patria, fu il classico eroe vittoriano. Della sua tragica fine si appropriarono Salisbury e l'opposizione conservatrice che fecero di Gladstone l'oggetto di una vera campagna di linciaggio morale (Sebe 2009, 87).

Da quel momento in poi, per l'Inghilterra vittoriana, Khartoum cessò di essere una semplice pedina con cui si giocava sullo scacchiere internazionale lo *scramble* dell'Africa per diventare una ferita profonda nell'orgoglio della nazione¹¹.

2. Rioccupazione e ricostruzione

Il Mahdi aveva scelto la vicina Omdurman come capitale: Khartoum, emblema dell'odiosa tirannia turco-egiziana, fu abbandonata e i suoi palazzi demoliti per rifornire di materiali edili la nuova capitale, come già avevano fatto i turco-egiziani a Sennar.

Quando gli italiani, sconfitti ad Adua nel 1896, chiesero a Londra una manovra diversiva per alleggerire la pressione ai confini etiopici, gli inglesi colsero al volo l'occasione che aspettavano da più di dieci anni e imposero all'Egitto di allestire una spedizione che ufficialmente doveva raggiungere l'avamposto di Dongola, ma il cui segreto intento era poi di muovere alla riconquista del Sudan. Il 12 marzo 1896 un contingente egiziano di diciottomila uomini comandati da ufficiali britannici si mise in marcia verso Dongola. La versione diplomatica fu che si trattava di un'iniziativa egiziana condotta con l'avallo della Sublime Porta e con l'apporto tecnico britannico. Grazie alla nuova figura del corrispondente di guerra, nata durante il conflitto di Crimea, l'opinione pubblica britannica seguì la spedizione con il fiato sospeso; trasformò immediatamente la lunga marcia attraverso uno dei deserti più caldi del pianeta in una sorta di *Chanson de Geste* e promosse Kitchener, comandante supremo (*Sirdar*) delle truppe egiziane, a eroe nazionale ancor prima dello scontro con il nemico e della vittoria finale.

¹¹ Vale qui la pena di ricordare che nel 1883 escono a Londra due testi che avranno come effetto quello di orientare le simpatie della *upper class* britannica verso l'imperialismo nascente. Il primo è il libro di F. Galton, *Inquires into human faculty and its development*, che fornirà le basi ideologiche e la giustificazione scientifica delle teorie eugenetiche e del darwinismo sociale e, nello stesso tempo, la risposta al malessere dell'élite vittoriana che si sentiva minacciata dalla progressiva proletarizzazione della popolazione urbana, conseguenza della rivoluzione industriale. Galton, tra l'altro, auspicava l'intervento dello stato per pilotare lo sviluppo demografico, per esempio disciplinando i matrimoni, al fine di garantire la continuità e la riproduzione dei gruppi sociali migliori. Idee che informarono presto la politica demografica nelle colonie anche di altri paesi, quali per esempio l'Italia. Per l'Africa Orientale Italiana, cfr. Podestà 2009, 111-135 e meglio ancora Podestà 2011, 205-231. Il secondo è il testo di J.R. Seeley, docente di Storia Moderna a Cambridge, *The Expansion of England*, vero sussulto dell'*English Pride*, di cui furono tirate ben cinquecentomila copie. A differenza del razzismo francese che sottolineava più il gap culturale tra colonizzatori e colonizzati, quello britannico insisteva sulla differenza genetica, cfr. Njoh 2007, IX. Chamberlain stesso ebbe a dichiarare: "The British race is the greatest of the governing races that the world has ever seen" (Royle 1985, 145).

Al seguito del corpo di spedizione c'erano George Warrington Steevens, corrispondente del Daily Mail, che pubblicava regolarmente i suoi dispacci dal fronte, e il giovane Churchill che, non avendo esitato a far ricorso alle amicizie altolocate della madre per essere arruolato nel leggendario 21° Lancieri, mandava i suoi rapporti al *Morning Post* per quindici sterline la colonna (Warner 1985, 90). Quando nel 1898 Steevens pubblicò *With Kitchener to Khartoum*, il libro fu un vero best-seller: 237.812 copie vendute in meno di due anni. L'editore era Blackwood che, imperialista convinto e abile uomo d'affari, aveva fiutato subito lo *scoop*. "Questa volta faremo centro", aveva scritto a Christine Steevens (Sebe 2009, 86).

Omdurman cadde all'alba del 2 settembre 1898. Kitchener, nominato governatore generale del Sudan, intraprese immediatamente la ricostruzione di Khartoum, scelta come nuova capitale per tre fattori: la posizione strategica del sito; il fatto che la città, ridotta a un cumulo di rovine, non presentava problemi di sventramenti, di conservazione e d'integrazione della città vecchia, la Medina, nella nuova, come quelli che dovrà affrontare Lyautey a Rabat pochi anni dopo; il contrasto schiacciante con l'araba Omdurman, la "tana di conigli" (McLean 2011, 591), sull'altra sponda del Nilo Bianco.

L'innesto del modello urbano occidentale ai Trofici, condotto in condizioni eccezionalmente asettiche, da "laboratorio", raggiunse la ribalta internazionale della conferenza del Royal Institute of British Architects (RIBA) a Londra del 1910. Per dare solo un'idea delle proporzioni dell'avvenimento e della risonanza dell'"esperimento Khartoum", basterà qui ricordare che alla conferenza (la prima di una serie interrotta solo dalla guerra) parteciparono architetti e ingegneri tra i più famosi dell'epoca a livello mondiale. Al tavolo degli oratori sfilarono il francese Hénard con una comunicazione su "Les Villes de l'Avenir", i tedeschi Brinckmann, Stübgen ed Eberstadt che aveva partecipato al concorso per la Grande Berlino, l'americano Burnham, estensore del piano di Chicago, gli inglesi Unwin, Howard e McLean, che illustrò il piano di Khartoum; mentre, nella mostra organizzata in contemporanea dalla Royal Academy, erano presentati, tra gli altri, i piani di Berlage per Amsterdam e quelli di Otto Wagner per Vienna (Whyte 2011).

Dagli atti della conferenza emergono due opposti schieramenti. Da un lato i sostenitori della pianificazione assiale, di tradizione *École des Beaux Arts*, appassionatamente difesa dall'inglese Charles Reilly e dalla Scuola di Chicago con Daniel Burnham. Sul fronte opposto i seguaci di Camillo Sitte, come il tedesco Rudolph Eberstadt, gli anglosassoni Raymond Unwin ed Ebenezer Howard, naturalmente, che, pur riconoscendo l'importanza dei progressi tecnici, si battevano per una città a

misura d'uomo in cui arte e tecnica, edificio e paesaggio coabitassero armoniosamente per la felicità ed il benessere degli abitanti. La pianificazione assiale che organizza lo spazio invertendo i termini del rapporto figura-sfondo e che prima disegna le strade, con inevitabili sventramenti, demolizioni ed espropri, e poi inserisce le abitazioni nello sfondo che ne resta, non presuppone forse un potere dispotico? "Con la nostra democrazia noi non corriamo questi rischi", aveva risposto Burnham a chi gli aveva mosso quest'obiezione (Whyte 2011, VII).

3. La carta: la viabilità

Il progetto originale (Fig. 1), secondo parecchi commentatori, avrebbe parecchie somiglianze con il coevo piano di Chicago.

Nella sua relazione tecnica, McLean spiega che, nello schema ortogonale (Fig. 2) del piano, gli assi paralleli al fiume intersecano quelli perpendicolari ad angolo retto formando dei rettangoli, ognuno dei quali è suddiviso, al suo interno, dalle diagonali e da tre strade che corrono parallele alle *avenues* principali sulle ordinate come sulle ascisse¹². Obiettivo del progetto: assicurare a Khartoum le condizioni necessarie per il futuro che l'aspetta, quello di essere la più grande città d'Africa al centro di un mercato del cotone fiorente come quello del Lancashire¹³. Il sistema viario è, infatti, imponente non solo per il numero ma anche per la larghezza delle strade che, per le *avenues* principali, varia fra i centottanta e i centoventi piedi (circa cinquantaquattro e trentasei metri) e risulta anche molto costoso. Già la sola pavimentazione aveva posto, infatti, problemi finanziari¹⁴. Cardini del sistema ortogonale (Fig. 3) sono sette arterie principali: tre corrono parallele al Nilo – Khedive Avenue, Abbas Avenue e Sultan Avenue – e quattro, invece, perpendicolari al

¹² "Running parallel to the embankment are three main avenues, named Khedive Avenue, Abbas Avenue, and Sultan Avenue, while at right angles to the river there are four – namely, Kitchener Avenue, Melik Avenue, Victoria Avenue, and Mohamed Ali Avenue. The general scheme of planning is that the main avenues running parallel to the river intersect those running at right angles, forming rectangles approximately 500 yards square. These rectangles are subdivided by three streets running each way parallel to the main avenues, and by the diagonal streets connecting the intersections of the main avenues" (McLean 2011, 586).

¹³ "...but some day Khartoum will be the largest town of Africa and the centre of an enormous cotton trade, for the Sudan is capable of supplying most of the cotton that Lancashire can take; and the town has been planned with an eye to such future development" (McLean 2011, 585).

¹⁴ "Owing to the expense which would be involved in constructing and maintaining such an enormous area of street surface, only the middle third of the main avenues and streets are macadamised at present" (McLean 2011, 587).

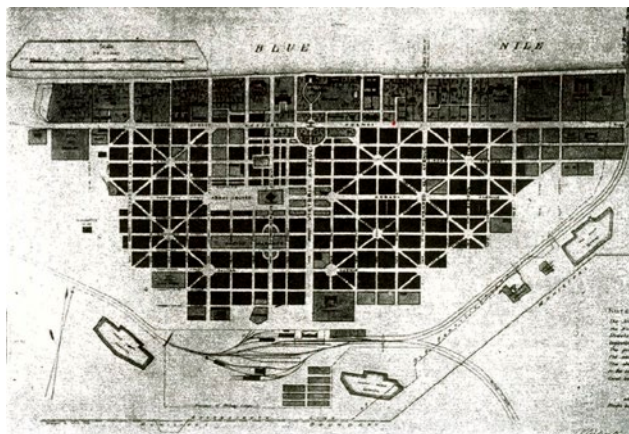


Figura 1. Riproduzione del progetto di Kitchener presentato alla Conferenza di Londra, 1910.

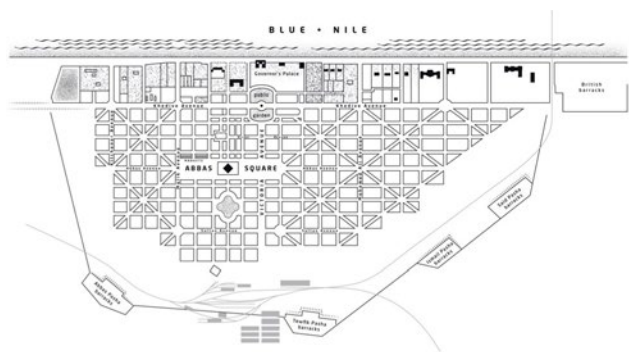


Figura 2. Tavola A. Piano di Khartoum (1904) elaborato dall'autore, con l'aggiunta della ferrovia, sulla base di un disegno di Norberg-Schulz 1997, e del progetto del 1910.



Figura 3. Tavola B. Evidenziazione del sistema viario ortogonale e ricostruzione del nome delle strade sulla scorta della relazione tecnica di McLean.

fiume - Kitchener Avenue, Melik Avenue, Victoria Avenue e Mohamed Ali Avenue.

La carta rivela, però, alcune incongruenze. La prima è il susseguirsi regolare d'incroci concepiti sul modello

conosciuto come “zampa di corvo”, cioè di una piazza centrale, in questo caso di forma circolare, da cui si dipartono tre, o più, grandi viali alberati verso direzioni diverse. Che gli incroci non migliorassero la viabilità ma anzi la ostacolassero, era fatto noto già agli architetti della generazione precedente. Sia Ildefonso Cerdà¹⁵ sia Camillo Sitte (Sitte 1996, 100-104) si erano presi la briga di calcolare i punti d'intersezione e di conflitto in un incrocio di quattro strade. Sitte, in particolare, aveva calcolato anche la progressione geometrica dei punti d'intersezione delle traiettorie: cinquantaquattro in un crocchio di quattro strade, centosessanta se ne aggiunge anche solo una quinta.

Senza semafori né codice della strada, in un'epoca in cui i veicoli erano a trazione animale, più lenti e ingombranti delle automobili, l'attraversamento di un incrocio era pericoloso per i pedoni e complicato per i veicoli che s'intasavano in lunghe code d'attesa nelle strade contigue. Haussmann aveva risolto il problema a Parigi con statue e obelischi al centro della piazza che imponevano alla circolazione un senso rotatorio.

La letteratura urbanistica sugli incroci è troppo ampia e nutrita, dalla seconda metà dell'Ottocento in poi, per pensare seriamente che la Royal Engineering la ignorasse. Quello che sembrerebbe, a prima vista, un errore progettuale nello schema di Khartoum, è che i punti d'intersezione tra le diagonali e le ortogonali maggiori coincidono esattamente (Fig. 2). La conseguenza è che da ciascuna zampa di corvo si dipartono non tre ma ben otto strade e dunque le intersezioni possibili, calcolate da Sitte, si moltiplicano vertiginosamente. Non si vede come McLean¹⁶ potesse ragionevolmente sostenere che le diagonali accelerassero le comunicazioni tra un punto e l'altro della città, sempre che non pensasse a uno squadrone di cavalleria che tutto calpesta e travolge al suo passaggio. Burnham stesso a Chicago aveva cercato di evitare, ove possibile, il sovrapporsi delle intersezioni.

Un'altra contraddizione ci mostra la carta: in prossimità dell'incrocio, le strade vi convergono tagliando i quartieri a triangolo. Gli edifici che ne stanno al

¹⁵ “Pour donner une idée de la complexité des mouvements au Carrefour de quatre rues, supposons que de chaque rue débouchent simultanément quatre groups. Le premier est composé de trois piétons, le second de trois piétons chargés, le troisième de trois cavaliers et le quatrième de trois véhicules à roues. Supposons en outre que chaque élément de ces groups prenne une direction différente : l'un suit son chemin tout droit, l'autre tourne à droite et le dernier tourne à gauche. Cette hypothèse, qui n'a rien d'in vraisemblable, nous donne pour résultat la somme énorme de deux cent croisements” (Cerdà 1979, 153).

¹⁶ “The diagonal streets are undoubtedly a useful direct communication between various points, but at the crossing they form awkward building plots, which are somewhat inconvenient in the business quarter of the town” (McLean 2011, 586).

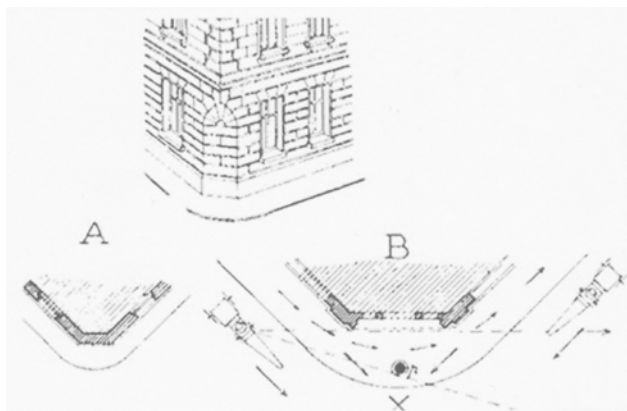


Figura 4. *Pan coupé*. Fonte: Hénard 1982.

vertice s'incuneano, nella maggior parte dei casi, ad angolo acuto nella piazza circolare. I veicoli, che debbano imboccare la via immediatamente contigua, sono quindi costretti a compiere una virata di 135 gradi che richiede, a sua volta, una serie di manovre lunghe e complicate. Inoltre nessun abitante può affacciarsi sulla piazza, nessuna bottega può aprirvi le sue porte: quale attrattiva potrebbe, a questo punto, offrire il crocevia a chi volesse passeggiare per la città? Sono questi probabilmente gli "awkward building plots" di cui parla McLean, fonte di qualche problema nei quartieri commerciali. Argomento noto che era, anzi, uno dei nodi centrali nella polemica tra le due scuole di pensiero che si affrontavano tra XIX e XX secolo sul tema della città: deve essere la piazza una semplice operazione d'ingegneria viaria? Uno spazio sottratto all'abitazione, alla riunione, al commercio, alla passeggiata e all'incontro, come temeva Sitte?

La soluzione fu trovata da Eugène Hénard che nei suoi *Etudes sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme* e nel piano per la risistemazione della Place de l'Opéra nel 1906 a Parigi, propose l'invenzione del *carrefour à sens giratoire* e la raccomandazione del *pan coupé* (Fig. 4)¹⁷.

¹⁷ Ai veicoli va imposto un senso unico rotatorio. Gli spigoli ad angolo acuto degli edifici che si affacciano sulla Place de l'Opéra sono tagliati secondo il modello del *pan coupé*, in modo da usufruire di una terza facciata che, rivolta sul *carrefour*, assecondi il flusso del traffico eliminando i punti di conflitto, e d'altra parte offra una vetrina importante ai commerci, ai grandi magazzini, alle abitazioni. L'essere umano si sarà così riappropriato di questo spazio cittadino coniugando funzionalità e bellezza. L'idea di Hénard diede luogo a tutta una serie di sperimentazioni la prima delle quali fu il Columbus Circle di New York mentre, nello stesso 1906, Adolf Loos scandalizzerà la Vienna benpensante edificando nella Michaelerplatz, in un *pan coupé* proprio di fronte al palazzo imperiale, la facciata, rivoluzionaria nella sua austera nudità, dell'atelier di alta sartoria Goldman&Salatsch.

Se Khartoum era destinata a diventare il centro di un grande mercato del cotone, è almeno sorprendente che a Kitcheners, Gorrings e McLean, sia sfuggita l'opportunità offerta dai numerosi incroci di otto strade per aprirvi gli accessi a fondaci e magazzini.

La documentazione storiografica fornisce però un elemento in più. Dice McLean nella sua relazione: "[...] and the most striking feature of the plan is the diagonal streets, which appear to have been introduced primarily for military purposes. Each crossing of these diagonals commands a considerable portion of the city. [...]" (McLean 2011, 586).

Alla base del progetto della città, c'erano, dunque, dei non meglio identificati obiettivi militari che ne condizionavano evidentemente il tracciato viario, incroci compresi.

La carta non cessa di incuriosirci: la rete stradale si ramifica e si apre verso l'esterno. Dove vanno tutte queste strade? A nord esse si arrestano contro la linea continua degli edifici governativi i cui giardini bordano il Nilo Azzurro: la città, allora come oggi, volge le spalle al fiume. A ovest esse si bloccano improvvisamente sull'orlo di una fascia di terra che ogni anno era inondata dal Nilo Bianco, le cui acque si ritiravano molto lentamente, trasformando i terreni, di difficile drenaggio, in acquitrini. A sud e a est, al di là del perimetro municipale, esistevano, all'epoca, solo modesti insediamenti rurali sparsi. Le comunicazioni con i vicini e popolosi insediamenti di Omdurman e di Khartoum Nord erano assicurate solo da battelli fluviali. L'unico ponte che il progetto ci mostra è, infatti, quello costruito dalla Cleveland Bridge & Engineering Company e ultimato nel 1909, a nord-est, sul Nilo Azzurro per la ferrovia. La scarsità di ponti è un elemento che ancor oggi sorprende in una città che, come Khartoum, si estende alla confluenza di due fiumi. Quando nel 1912 si pensò di collegare alla città l'imbarcadere della Punta di Mogran, a nord-ovest, curiosamente il progetto fu realizzato con l'ampliamento del troncone ferroviario (Sarsfield-Hall 1975, 103) piuttosto che utilizzando le strade che già vi si dirigevano.

Queste strade non sono state pensate per uscire dalla città. Sarsfield-Hall, membro del Sudan Civil Service, che terminò la sua lunga carriera come governatore della provincia di Khartoum, scrive, nelle sue memorie, che il piano di Khartoum è costituito da una serie di rettangoli che riproducono l'immagine dell'Union Jack. Un certo numero di strade – fra cui le diagonali – si dirama dal punto centrale di ogni rettangolo, dove potevano essere installate postazioni di mitragliatrici¹⁸. La testimonianza

¹⁸ "[...] its most striking features being wide thoroughfares and also subsidiary diagonal streets contained in rectangles which divided the town

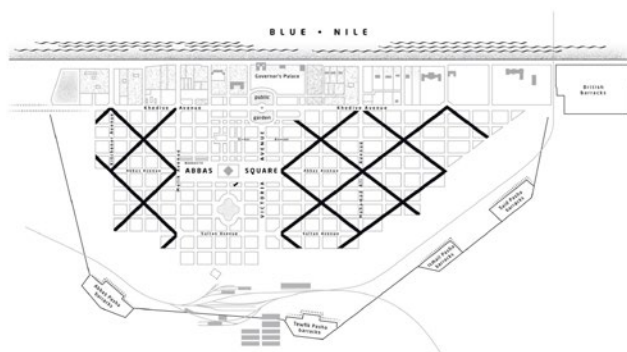


Figura 5. Tavola C. Illustrazione delle diagonali ricostruite dall'autore sulla base del progetto del 1910.

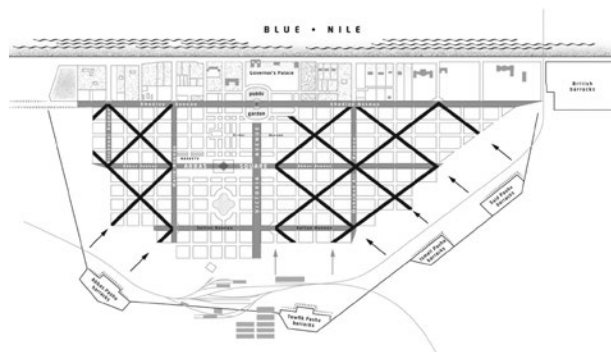


Figura 6. Tavola D. I due sistemi viari sovrapposti. Illustrazione dell'autore.

di Sarsfield-Hall e la relazione tecnica di McLean hanno un aspetto in comune: entrambe zupano su un particolare – le diagonali, o il centro di ciascun rettangolo – distogliendo l'attenzione del lettore dalla visione d'insieme. Se, invece, facciamo un passo indietro e allontaniamo il nostro ipotetico obiettivo fotografico, andiamo incontro ad alcune interessanti scoperte. La prima è che le diagonali sono, in realtà, gli assi di un secondo sistema viario (Fig. 5) – di cui la relazione tecnica non parla e l'ex governatore provinciale neppure – sovrapposto al primo, ma ruotato di circa 45°, che, presidiato dalle caserme, stringe in due ali tutto il grande, e più importante, settore centrale della città, delimitato a nord dal palazzo del governatore e a sud dallo snodo ferroviario, caratterizzato da una successione di spazi aperti: i giardini, Abbas Square, il mercato e l'area retrostante lasciata libera in vista della futura espansione edilizia. La seconda è che i due sistemi sono concepiti come due *quadrillages* urbani e militari sovrapposti che diventano perfettamente leggibili se rovesciamo l'ottica con cui abbiamo, finora, considerato la carta: le strade non escono dalla città, ma piuttosto vi entrano (Fig. 6). In un baleno le truppe, dalle caserme, potevano raggiungere il Palazzo del Governatore, gli edifici governativi adiacenti e Abbas Square che, se del caso, poteva egregiamente assolvere le funzioni di una vera e propria piazza d'armi. Sarsfield-Hall, inoltre, focalizza la nostra attenzione sul dispositivo d'intervento – le mitragliatrici agli incroci – ma lascia in ombra il suo necessario presupposto: un sistema di controllo preventivo che, tuttavia, deve nascondersi nelle pieghe del progetto, se di un piano militare si tratta. Infatti, se si osserva la fig. 7, ingrandimento del settore est della capitale, si scopre – oltre alla

vaga rassomiglianza con un frattale (da qui la leggenda dell'Union Jack?) – che le caserme “guardano” nella città. È proprio lungo le diagonali (Fig. 5) che la visuale arriva fino a Khedive Avenue, Abbas Avenue e Sultan Avenue e, contemporaneamente, alla fascia degli edifici governativi, alla Grande Moschea e ad Abbas Square. Anzi, a ben pensarci, la funzione principale delle diagonali sembra essere proprio quella di dare la visuale alle caserme, poiché, per quanto riguarda la movimentazione delle truppe, il sistema ortogonale nord-sud era più che sufficiente. E là dove non arriva l'occhio dalle caserme, arriva la visuale dai treni in movimento. È la famosa ferrovia fatta costruire da Kitchener ai soldati per il trasporto delle truppe, durante l'epica marcia nel deserto immortalata da Steevens. Da Wadi Halfa, essa arrivò a Khartoum il 31 dicembre 1899. Il treno e il suo utilizzo per il trasporto delle truppe avevano consentito la spedizione da Dongola a Khartoum nel biennio 1896-1898. L'invenzione dei treni blindati in servizio di pattuglia dovuta proprio a Kitchener¹⁹, inviato due anni dopo in Sud Africa, assegnerà la vittoria agli inglesi sui boeri che fino a quel momento li avevano tenuti in scacco con una guerra di guerriglia. È dunque dai treni che l'occhio fruga tutta la capitale: nessun angolo è segreto, nessun riparo possibile. La sicurezza riposa sull'onnipotenza dello sguardo: uno sguardo che muove in molteplici direzioni e da angolature diverse e punta al Palazzo con gli edifici adiacenti, in asse con lo snodo ferroviario. Una maglia di corridoi ottici, al contempo linee di tiro incrociato e di movimentazione delle truppe, che impone, però, scelte di pianificazione precise: che i punti d'intersezione dei

in a series of Union Jack containing a number of streets radiating from central points in each rectangle at which machine guns could be set up commanding them” (Sarsfield-Hall 1975, 102).

¹⁹ Arthur 1920, 6. Un'altra invenzione di Kitchener fu quella dei primi campi di concentramento della storia dove fu internata la popolazione civile (118.000 bianchi e 43.000 neri nel 1901) durante la guerra in Sud Africa e dove morirono circa 4.000 donne e 22.000 bambini (Arthur 1920, 12).

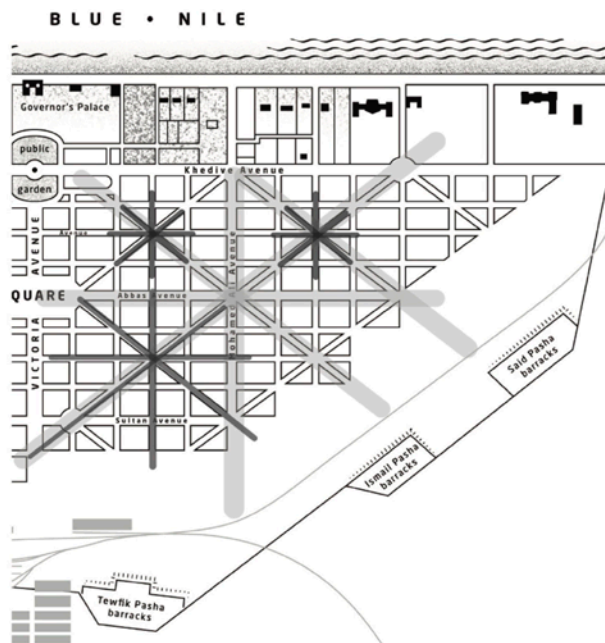


Figura 7. Ingrandimento e dettaglio del settore est del progetto.

due sistemi viari coincidano, anche a discapito del traffico urbano; che gli angoli restino acuti, anche se scomodi, antiestetici e commercialmente improduttivi; che gli ornamenti, statue o fontane che siano, non impediscano la visuale delle piazze.

4. Progettare per la sicurezza: la difesa contro il nemico interno

La sicurezza dei coloni nei riguardi delle popolazioni native che, sebbene respinte al di fuori del circuito urbano, in città si recavano tutti i giorni, era l'obiettivo principale dei pianificatori dell'era coloniale. A differenza, tuttavia, di Brazzaville, Bamako o Freetown dove gli insediamenti europei – quartiere generale e residenze – si trovavano in posizione sopraelevata e godevano quindi di aria più fresca e di un vantaggioso punto d'osservazione sulla città, a Khartoum, il terreno ha un profilo piatto. Lo schema, adottato in altre capitali coloniali dell'Africa sub-sahariana, non era proponibile per la capitale sudanese se non altro per un problema di quote altimetriche. Era necessario formulare, quindi, un'organizzazione spaziale completamente nuova che, pur sviluppata in orizzontale, garantisse il massimo di visibilità e facilitasse le operazioni di rastrellamento e d'intervento. La ferrovia, gli incroci, le diagonali, e la criticata

ampiezza delle strade²⁰ fornivano la struttura per uno spazio aperto ma anche diviso, che consentiva il controllo di tutti ma anche di ciascuno: un *Panopticon* rovesciato come Bentham l'aveva immaginato per l'amministrazione trasparente dello stato.

Il principio filosofico e sociale – l'osservazione che educa, redime e guarisce – secondo cui, posto sotto sorveglianza continua, l'individuo è costretto ad assumere comportamenti virtuosi e finisce con l'introyiettarli, aveva costituito la base ideologica di tutto il sistema educativo-correzionale²¹ dell'Inghilterra vittoriana ed era stato a lungo dibattuto sulla stampa anglosassone²². Il modello del *Panopticon* era stato sperimentato e applicato soprattutto, ma non solo, nel mondo anglosassone, a manicomi, penitenziari, ospedali, fabbriche, convitti e a tutte le comunità in cui gli internati dovessero essere portati a quegli standard comportamentali socialmente accettabili che, per

²⁰ "I have heard the width of the streets somewhat criticised [...] the awful temperature that the walls stand in during the day, sometimes over 150° Fahrenheit in the sun, [...] the heat is radiated off at night often ten and even twelve feet away, and, consequently, it is absolutely necessary that the streets should be of sufficient width to allow a passage of cool air to moderate the radiated heat" (Stanton 2011, 600).

²¹ Nel 1829 apre le sue porte l'Eastern State Penitentiary, in Pennsylvania (dove tra l'altro soggiornò anche Al Capone) disegnato dall'inglese John Haviland su pianta radiale con torre centrale da cui si dipartivano sette corridoi di celle ognuna delle quali fornita anche di un lucernaio chiamato, non a caso, *Eye of God*. La pubblicazione del libro *What Asylums Were, Are and Ought to Be* di W.A.F. Browne nel 1837, portò alla ribalta dei giornali le spaventevoli condizioni di detenzione dei malati di mente in Inghilterra e la reazione della parte più sensibile dell'opinione pubblica britannica indusse il Parlamento, con il *Lunacy Act* del 1845, a istituire i *Commissioners in Lunacy* che dovevano redigere un rapporto annuale. Il principio dell'osservazione fu sostenuto da quanti credevano nella riabilitazione e nel reinserimento di criminali e malati di mente nella società e si battevano contro le punizioni corporali. Il modello del *Panopticon* di Bentham (relegato per anni nella posizione d'ideologo delle carceri e solo recentemente riscoperto grazie agli studi di M. Foucault e di altri, come C. Laval, di cui si veda il bel saggio, postfazione al *Panopticon, De l'utilité du Panoptique*) fu applicato a carceri e manicomi. Il primo esempio fu il Charles Flower County Asylum aperto nel 1842 cui seguirono un'altra ventina di ospedali psichiatrici sullo stesso modello (Piddock 2007).

³⁸ Kitchener, per parte sua, si era spinto più in là, quando aveva affermato di credere alla missione civilizzatrice della polizia, il cui compito istituzionale è quello, appunto, della sorveglianza e della repressione. Si era espresso in questi termini all'università di Cambridge, nel suo discorso, per la colletta del Gordon College, agli studenti, che lo avevano accolto cantando "for he's a jolly good fellow!" e avevano gettato nel fiume gelido un docente che aveva osato prendere la parola contro il massacro dei Dervisci. Lepisodio è riportato da Magnus 1958, 144.

²² Kitchener, per parte sua, si era spinto più in là, quando aveva affermato di credere alla missione civilizzatrice della polizia, il cui compito istituzionale è quello, appunto, della sorveglianza e della repressione. Si era espresso in questi termini all'università di Cambridge, nel suo discorso, per la colletta del Gordon College, agli studenti, che lo avevano accolto cantando "for he's a jolly good fellow!" e avevano gettato nel fiume gelido un docente che aveva osato prendere la parola contro il massacro dei Dervisci. Lepisodio è riportato da Magnus 1958, 144.

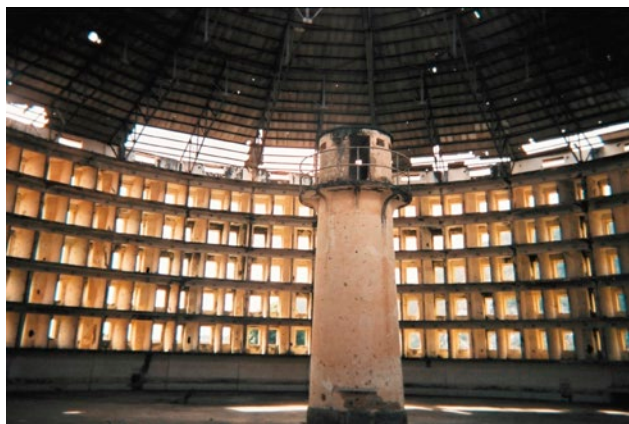


Figura 8. J. Jebb, Milbank Prison, 1842. Le celle, sulla circonferenza, erano dotate di due finestre, con vetri opachi, esattamente opposte l'una all'altra: una verso l'esterno e l'altra verso l'interno. Il gioco di luce tra le due finestre proiettava l'ombra del detenuto sul vetro interno, rendendolo perfettamente visibile al sorvegliante (ne bastava solo uno) che si trovava nella torre centrale. A causa dell'opacità dei vetri, i detenuti, invece, non potevano vedere la torre. Fonte: www.citiessquared.blogspot.fr.

complezione mentale o estrazione sociale, non erano in grado di raggiungere da soli. In particolare la *Royal Engineering*, aveva una lunga esperienza in questo campo: il Capitano Joshua Jebb, *royal engineer*, aveva, già nel 1842, progettato il penitenziario a pianta radiale di Petonville, Millbank (Fig. 8), il più moderno della Gran Bretagna, che applicava alla lettera i dettami del Panopticon.

5. Distribuzione della popolazione

Nella nuova Khartoum del 1910 ci sono quindicimila abitanti e di questi un quarto sono gli europei. Il grosso della popolazione civile era formato dagli egiziani e dai discendenti di turchi, albanesi, circassi, armeni e libanesi (Jackson 1954, 26), arrivati al seguito dell'armata egiziana e distribuiti in tre classi di quartieri distinte, dislocate lungo il sistema ortogonale nord-sud a partire da Khedive Avenue (McLean 2011, 577). Infatti, la fascia di terra a nord, tra la sponda del Nilo e Khedive Avenue, era proprietà del governo e ospitava il Palazzo del Governatore, i grandi alberghi, il Gordon College, il Khartoum Civil Hospital, il Circolo Nautico, l'English Pharmacy, aperta nel 1906, la chiesa copta e quella anglicana, le residenze degli ufficiali britannici di più alto grado con i loro giardini, le caserme britanniche, curiosamente decentrate a est, e la casa del sudanese Sayyid Ali al-Mirghani, subito di là da Khedive avenue (Jackson 1954, 21).

Man mano che ci si allontana dal Palazzo del Governatore, verso Sud, i giardini si rarefanno, gli spazi si riducono, le *amenities* e le *facilities* scompaiono, e, parallelamente, il livello socio-economico dei residenti si abbassa, secondo il modello britannico²³. La distribuzione della popolazione per fasce di reddito, non era stata, tuttavia, imposta a Khartoum dalla legge del mercato del suolo – il governo aveva venduto, infatti, i lotti a prezzi modici – ma era piuttosto il risultato di una serie di ordinanze²⁴ di cui la prima, la *Town Lands Ordinance* del 1899, specificava, per le prime due classi, il prezzo minimo degli edifici da costruirvi, i materiali da utilizzarvi e alcuni adempimenti edilizi particolari la cui inosservanza comportava l'esproprio. Le abitazioni dovevano, per esempio, essere costruite in pietra, calccestruzzo o fango cotto, tutti materiali più costosi delle tradizionali quadrella di fango crudo citate da Padre Dal Bosco. L'imposizione di materiali edilizi non tradizionali era prassi comune nelle città coloniali e serviva spesso a incrementare la produzione industriale della madrepatria²⁵. “Voglio scale di marmo, porte, finestre”,²⁶ scriveva Kitchener a Wingate. Solo alla vigilia della Seconda guerra mondiale l'inadeguatezza ai climi africani dei materiali importati dall'Europa impose l'esigenza di fondare un'architettura tropicale.

I ceti meno abbienti si stabilirono, quindi, a sud di Abbas Avenue, nei quartieri della terza classe, esente da queste obbligazioni. I sudanesi, invece, continuarono a vivere nella più economica Omdurman, che già contava 60.000 residenti, e a Khartoum Nord, sulla riva settentrionale del Nilo Azzurro, in un insediamento di circa 23.000 abitanti (McLean 2011, 577), nei pressi di alcune caserme egiziane, formatosi spontaneamente pochi anni prima (McLean 2011, 585). Nel piano di Kitchener i nuovi quartieri residenziali per gli autoctoni sono collocati a sud, oltre il confine municipale (McLean 2011, 585).

La segregazione residenziale dei nativi non fu una prerogativa solo del colonialismo britannico e, tra l'altro, Khartoum l'aveva già sperimentata durante la *Turkiyya*. La novità fu che trovò, nell'Ottocento, una giustificazione sanitaria. Nel tentativo di far fronte comune contro le epidemie, nelle nuove periferie industriali europee, e contro spaventevoli malattie sconosciute, nei domini

²³ Per la “geografia sociale” di Londra, le sue origini ed il suo sviluppo, cfr. Olsen 1986.

²⁴ Per tutta la normativa relativa alla registrazione delle proprietà ed alla vendita dei lotti appartenenti al governo coloniale, cfr. Warburg 1971, 155-167 e El-Mahdi 1979, 1-7.

²⁵ Comunque a Khartoum non si arrivò al caso limite di Freetown, dove le autorità coloniali importarono le case prefabbricate in legno, complete di caminetti, prodotte in Inghilterra (Njoh 2007, 70).

²⁶ Citato da Warburg 1971, 3.

d'oltremare, medici e architetti cominciarono a lavorare in stretta collaborazione²⁷, mentre vedevano la luce gli Istituti di Medicina Tropicale e d'Igiene. La medicina e l'urbanistica, due discipline per loro stessa natura destinate a intervenire nella sfera del privato, potevano servire, però, anche come strumenti di controllo. Presentata come l'unica profilassi possibile per circoscrivere i focolai epidemici, che si manifestavano soprattutto nelle comunità indigene, la segregazione residenziale dei nativi, tradotta in *apartheid*²⁸ nelle *settler colonies*²⁹, finì con l'essere accettata anche dalla parte più sensibile dell'opinione pubblica nella madrepatria.

Lo schema anti-malaria, per esempio, messo a punto un po' dovunque nei domini africani, giustificò l'allontanamento dei nativi dai loro insediamenti originari³⁰ e, nel caso dell'*apartheid*, regolamentò l'accesso degli indigeni alla città. La medicina dell'epoca aveva individuato nei bambini neri fra zero e cinque anni i portatori del contagio e stabilito che l'anofele, aiutata dal vento, potesse coprire fino a due chilometri. Questa fu dunque la distanza di sicurezza tra quartieri europei e quelli indigeni applicata con l'autorevolezza del dato scientifico che pochi si sarebbero azzardati a contestare.

Abbiamo pianificato Khartoum secondo un "practical scheme on sanitary lines" dichiara Kitchener alla Conferenza di Londra (Kitchener 2011, 596), mentre la distribuzione dei nativi in tre villaggi lontani non solo dai quartieri europei ma anche l'uno dall'altro, risponde più a una logica militare che alle necessità della prevenzione sanitaria. Per assorbire il costante incremento della

popolazione indigena, la relazione McLean, infatti, prevede la costruzione di un terzo insediamento a est, nella località di Buri, in vicinanza delle caserme britanniche, quando sarebbe stato più economico ampliare i due già esistenti.

6. Aree di espansione e controllo

Progettare l'espansione di una città concepita sull'esigenza centripeta del controllo all'interno, se vogliamo, è una *contradictio in terminis*, ma la carta ci soccorre: le aree di espansione, nominate dalla relazione McLean, sono tutte all'interno del confine municipale, stabilito per decreto del governatore, nel 1901, e, infine, il problema della crescita urbana non sembra essere il più urgente. La Khartoum del 1910 si estendeva da est a ovest per circa due miglia e da nord a sud per circa un miglio e un quarto, dimensioni che, anche se piuttosto modeste, raddoppiavano grosso modo l'estensione dell'insediamento precedente, ma solo in termini aritmetici perché in termini di superficie edificabile la proporzione era ben inferiore. Le due aree d'espansione, una a ovest e l'altra a sud erano proprietà governativa³¹. Per la prima, benché soggetta alle piene del Nilo Bianco, la carta non mostra alcun progetto relativo a terrapieni, dighe o sistemi di drenaggio che garantissero la fruibilità del terreno per future aree abitative. La seconda è in buona parte occupata dalle caserme egiziane e dallo snodo ferroviario, che le conferiscono più l'aspetto di zona militare che quella d'insediamento residenziale. In tutti i casi, almeno nel primo ventennio dopo la rioccupazione del Sudan, Khartoum non s'ingrandì di molto, al contrario: la maggioranza dei sudanesi – vale la pena di ripeterlo – continuò a vivere nella vicina Omdurman; l'immigrazione europea, missionari cattolici compresi, fu oggetto di molte restrizioni³² e i lotti di terreno edificabile rimasero per lungo tempo invenduti³³. "Très joli, mais il n'y

²⁷ Per la situazione in Italia, in particolare, si veda Zucconi 1988.

²⁸ A Nairobi, per esempio, un'epidemia di peste bubbonica fornì l'occasione per confinare i nativi nei distretti rurali (Njoh 2007, 171).

²⁹ Secondo Njoh si possono distinguere due tipi di colonie, presenti in Africa del Sud e dell'Est: le *settler colonies* e le *colonies of occupation*. Nelle prime (Sud Africa, Zimbabwe, Namibia) i coloni s'installavano in maniera permanente e non pensavano di ritornare in patria. Acquistavano proprietà immobiliari, coltivavano la terra e promulgavano leggi. In tutti i casi facevano ogni sforzo per annientare, dislocare, usurpare e/o marginalizzare la popolazione indigena con mezzi istituzionali e non. La legge considerava i nativi come appartenenti ai distretti rurali. Potevano recarsi in città, muniti di un *pass*, per motivi di lavoro, normalmente ancillare, una volta espletato il quale, dovevano tornare ai loro villaggi o alle loro riserve. Tale politica non era solo britannica. A Leopoldville, per esempio, i nativi erano costretti a ritirarsi nei loro accantonamenti all'imbrunire con la giustificazione che l'anofele è attiva di notte. Nelle *colonies of occupation*, invece, la popolazione europea era scarsa e per lo più formata da funzionari governativi, militari, proprietari di piantagioni e uomini d'affari il cui unico scopo era di sfruttare e spedire le materie prime dalle colonie alla metropoli. In questo caso, la segregazione razziale residenziale era sufficiente a mantenere sotto controllo la popolazione indigena (Njoh 2007, 146-168).

³⁰ Solo qualche esempio: in Camerun, a Douala, o tedeschi dislocarono circa ventimila indigeni; a Mombasa un ufficiale britannico suggerì l'evacuazione di ventisette mila native dall'isola di Mombasa per fare posto a centoquarantotto europei (Njoh 2007, 146-168).

³¹ "[...] all the land immediately to the west of the city between the two rivers is Government land. All the land stretching away into the open desert to the south of the present city is also Government property, so that future extension on proper lines is assured" (McLean 2011, 585).

³² Grandin 1982, 93. Le missioni cattoliche non solo dovettero attendere qualche anno prima di poter ritornare a Khartoum, ma furono anche diffidate dallo svolgere attività di proselitismo tra i Mussulmani. Nei primi anni dopo la riconquista, un avviso pubblico ricordava che se un Sudanese veniva sorpreso a parlare con un missionario, entrambi potevano essere arrestati (Frost 1984, 69). Per l'arrivo dei missionari cristiani in Sudan vedi anche Mohamed Ahmed 1986.

³³ La registrazione della proprietà e la vendita di lotti richiesero procedure lunghe, complicate ed estenuanti. Sicuramente fu questo il settore dell'amministrazione in cui le autorità britanniche spesero la maggior parte delle loro energie. Una ridda di ordinanze, contraddittorie e per lo più inefficaci, cercava di stabilire dei parametri oggettivi di riconosci-

a pas de mouvement”³⁴ avrebbe commentato un turista francese. Mancavano, infatti, le premesse per lo sviluppo della capitale.

Se seguiamo la distinzione suggerita da A. Njoh, il Sudan andrebbe probabilmente inserito nel gruppo delle *colonies of occupation*. Tuttavia la sua storia è molto particolare. Normalmente, nel processo di colonizzazione, prima arrivano gli imprenditori, i commercianti, i missionari e, solo dopo, l'esercito a difesa degli interessi dei connazionali. Non così in Sudan dove l'esercito arriva per primo, perché, dopo la *Madya*, non c'erano né attività economiche, né cittadini britannici, nessun *man on the spot* da tutelare. La nuova colonia fu completamente militarizzata³⁵; le prime società a capitale privato arrivarono solo qualche anno dopo; un vero piano per la produzione del cotone fu varato solo nel 1913, dopo che il bilancio sudanese era andato finalmente in pari, e subito sospeso, causa gli avvenimenti bellici; l'iniziativa economica fu demandata *in toto* al governo³⁶ e condizionata dalla politica parsimoniosa di Londra.

Gli interessi economici dell'operazione Sudan, progettata anche sotto l'azione dell'ondata montante dell'imperialismo inglese³⁷, erano trascurabili (Wesse-

ling 1991, 490) in rapporto a quelli strategico-militari. Chi occupava l'Egitto, la Gran Bretagna, doveva controllare le acque dell'alto Nilo prima che ci pensassero i belgi, il cui re si era mostrato piuttosto intraprendente, e, soprattutto, i francesi che avrebbero potuto approfittare del principio dell'effettività, approvato al Congresso di Berlino proprio per iniziativa britannica, tale per cui i territori appartenevano a chi li occupava per primo. Le direttrici est-ovest dell'espansione coloniale francese, inoltre, intersecavano quelle nord-sud dell'espansione britannica.

L'annessione diretta del Sudan alla corona imperiale britannica era impensabile se non a rischio di un conflitto (scongiurato solo nel 1904 con la firma dell'*Entente Cordiale*) con la Francia che non solo deteneva ancora circa la metà delle azioni del Canale di Suez ma che si rifiutava di riconoscere l'occupazione britannica dall'Egitto (Wesseling 1991, 135). La soluzione fu il Condominium Agreement Anglo-Egiziano (Abbas 1952; Fabunmi 1960), firmato nel 1899, per il quale la nuova colonia passava sotto l'amministrazione – ma non la sovranità – congiunta di Egitto e Gran Bretagna. I governatori nominati dal Khedivè e “raccomandati” da Londra furono tutti britannici: Kitchener prima, Wingate poi, essendo l'accordo silente sulla loro nazionalità. E britannica fu pure la legislazione in vigore in Sudan per evitare che si riproducesse la *deregulation* indotta in Egitto dal regime delle antiche “Capitolazioni Ottomane” sulle attività degli stranieri³⁸, mentre l'intero bilancio sudanese, stipendi degli ufficiali e dei governatori britannici compresi, era coperto da un'indennità annuale³⁹ versata dagli Egiziani cui fu ben presto chiaro che la parità tra i due condomini non andava molto al di là dell'obbligo di far sventolare insieme le due bandiere. L'accordo alimentò il risentimento degli Egiziani che culminò nell'assassinio del premier Butros Ghali firmatario, dieci anni prima, da ministro degli esteri, del *Condominium Agreement* per parte egiziana.

mento della proprietà pregressa. In linea con l'*indirect rule*, furono istituite commissioni miste, in cui comunque gli ufficiali britannici predominavano, per esaminare i ricorsi che fioccarono da ogni parte. Nel solo 1906 essi furono 1323 (Warburg 1971, 158). Il concetto di spazio nell'Africa subsahariana era difficilmente accessibile alla mentalità occidentale: la proprietà della terra era tradizionalmente collettiva, del villaggio o della tribù, i confini, non ben definiti, variavano continuamente a causa del nomadismo, dell'agricoltura itinerante, dei conflitti tribali e delle piene del Nilo che rendevano in alcune zone e per alcuni mesi all'anno i terreni impraticabili. Si veda il brillante saggio di Pase 2011. La gerarchia militare, che amministrava il paese, avrebbe preferito trasferire la proprietà dei terreni tout court al governo, per diritto di conquista, ma poi prevalse il consiglio più lungimirante di von Slatin: creare una classe di piccoli proprietari sudanesi avrebbe rinforzato la posizione inglese. Von Slatin avrebbe infatti detto del piccolo proprietario sudanese: “is the best and cheapest intelligence agent to the Government” (Warburg 1971, 164).

³⁴ L'episodio è riferito alla Conferenza di Londra da Stanton 2011, 600.

³⁵ Nel paese vigeva la legge marziale. Anche l'amministrazione civile era in mano ai militari che solo dal 1907 cominciarono ad essere gradualmente rimpiazzati dal Sudan Civil Service, corpo scelto di giovani usciti dalle università di Cambridge e di Oxford e che, in molti casi, erano stati campioni di football o di canottaggio. Dei sudanesi si usava dire: “Blacks and Browns administered by the Blues” (Sarsfield-Hall 1975, Appendix II, IV).

³⁶ La coltivazione delle terre incolte, per esempio, fu oggetto di progetti esclusivamente governativi, eccezione fatta per il Sudan Experimental Plantation Syndicate dell'americano Leigh Hunt, arrivato in Sudan nel 1904 dopo aver ottenuto una concessione di terreno alla confluenza dei fiumi Atbara e Nilo. Sarà questa società che si occuperà del progetto di sviluppo per la piana della Gezira, dopo la prima guerra mondiale.

³⁷ “[The change in the British Policy] was in the some degree the outcome of the rapid growth of the Imperialist Spirit which about this time took England” (Baring Lord Cromer 1908, II, 83).

³⁸ Grazie al regime delle antiche “Capitolazioni Ottomane”, gli europei, in Egitto, godevano di esenzione fiscali sull'abitazione e sui commerci. Immuni dalla giurisdizione dei tribunali egiziani e giudicati dai tribunali consolari che amministravano, spesso, solo una parvenza di giustizia, si dedicavano a ogni sorta di traffici illeciti (Abbas 1952, 48; Holt 1963, 112).

³⁹ L'indennità annuale fu versata dagli Egiziani al Sudan fino al 1913 quando il deficit fu finalmente riassorbito. Wingate, interrogato da un emissario del governo Balfour sulle spese britanniche in Sudan, rispose spiritosamente che l'unica cosa che erano stati costretti a comprare era una bandiera britannica, visto che doveva sventolare insieme con quella egiziana (Wingate 1959, 129).

7. L'architettura: stupore e meraviglia

Perché Kitchener, che lesinava il centesimo, ha profuso tanto denaro su Khartoum costruendo dei palazzi grandi e sontuosi e delle abitazioni per gli ufficiali di eccellente qualità? Perché la gente andava impressionata. Così ragiona il giovane ispettore Jackson, uno dei primi sette membri del Sudan Civil Service, appena sceso dal treno nel 1907 (Jackson 1954, 22-23). La ricostruzione della capitale aveva avuto costi, non solo economici, rilevanti. Kitchener aveva fatto arrivare dall'India settemila alberi (Magnus 1958, 148) messo a lavorare cinquemila soldati a tappe forzate, soppresso le indennità aggiuntive agli ufficiali, utilizzato i treni per il trasporto di materiali edili e non di grano per le popolazioni stremate dalla carestia del 1899 (Warburg 1971, 148). Cromer stesso, dopo una visita al gigantesco cantiere, riferiva che gli ufficiali britannici erano terrorizzati dal loro capo e quelli egiziani attoniti (Magnus 1958, 147-150). Erano forse queste le ragioni per cui due battaglioni egiziani, in cui erano arruolati ufficiali e soldati sudanesi, si erano ammutinati e tumulti erano scoppiati tra gli *ansâr*, seguaci del Mahdi, di Omdurman nel gennaio 1900⁴⁰.

L'intuizione di Jackson coglieva un aspetto, quello dell'intimidazione seduttiva, proprio delle capitali coloniali, ma Khartoum esprimeva una pluralità di messaggi e la sua funzione era piuttosto originale.

Gli edifici coloniali erano, per l'epoca, di dimensioni stupefacenti e marcavano la superiorità della tecnologia britannica (come nell'assetto urbano la centrale elettrica, il tram e gli impianti di acqua corrente) ma nella solida struttura dei materiali emanavano anche il senso della permanenza: gli inglesi erano tornati e intendevano restare. Il Palazzo del Governatore (Fig. 9), là dove un tempo era stato il palazzo di Gordon (e oggi il Republican Palace), nella spettacolare – e discutibile – interpretazione britannica dello stile neo-veneziano, era dotato di due facciate, una fronte strada e una sul Nilo, visibili dai treni come dai battelli sul fiume che informavano immediatamente i viaggiatori su chi erano i nuovi *maitres du jeu*. Il Memorial Gordon College, nella lunga sequenza delle sue arcate di mattoni rosso scuro, come ricorda il poeta Douglas Sladen (Wheeler 1916, 144), luogo della memoria e del riscatto, ma anche del *White Man's Burden*, ospitava la gioventù sudanese destinata alla *Native Administration*, vale a dire a rimpiazzare i quadri medio-bassi egiziani nell'amministra-

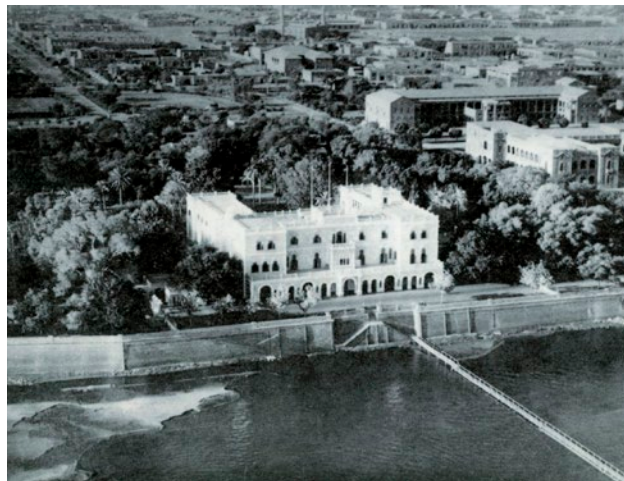


Figura 9. Il palazzo del governatore, fronte Nilo. Fonte: Sarsfield-Hall 1975.

zione del paese nel segreto intento britannico. Massiccio monito, il monumento a Gordon stava piantato all'intersezione delle due più grandi arterie, Victoria e Khedive *avenues*.

Il condomino egiziano è assente nell'architettura ufficiale di Khartoum, così come nell'interpretazione britannica della geometria assiale nell'assetto urbano. L'architettura civile, dal canto suo, applicava il modello coloniale anglosassone con grandi finestre e ariose verande, per disperdere "i miasmi" delle epidemie, alle spaziose dimore dell'establishment britannico e ribadiva la subordinazione degli Egiziani nella taglia e nella localizzazione delle loro abitazioni. Khartoum racconta quello che negli accordi diplomatici non si poteva scrivere e cioè che gli inglesi erano i veri padroni. In attesa che tal evidenza venisse alla luce, nero su bianco, anche nelle cancellerie diplomatiche, Khartoum ne preparava la transizione, il meno cruenta possibile, attraverso il lento processo di assuefazione delle coscienze indotto dalla reiterazione quotidiana dei gesti, degli spostamenti, delle abitudini e degli oggetti esperiti dall'occhio umano. Collateralmente rinsaldava i cardini delle alleanze locali imbastite dalle autorità britanniche per sfuggire al paventato accerchiamento⁴¹. Se neppure l'abitazione del più ricco dei Sudanesi poteva lontanamente competere con la casa di un semplice vicesegretario bri-

⁴⁰ Secondo Cromer, le ragioni dell'ammutinamento erano di ordine salariale: Kitchener, di sua iniziativa e senza consultarsi col Cairo, aveva abolito le indennità agli ufficiali (Magnus 1958, 150).

⁴¹ Wingate condivideva il giudizio d' inaffidabilità espresso da Kitchener sugli ufficiali egiziani. Il futuro comandante in capo delle forze armate in Egitto, John Maxwell, riferì a Wingate: "[...] the last thing he (Kitchener) said to me was to keep this in mind. The fact is they (gli ufficiali egiziani) are not to be trusted [...]" (Warburg 1971, 5). La preoccupazione costante di Wingate fu quella di tenere il più possibile separati egiziani e sudanesi nell'esercito (Daly 1982, 113).



Figura 10. Cattedrale anglicana. Fonte: Sarsfield-Hall 1975.

tannico (Daly, Hogan 2005, 233), la dimora di Sayyid'Ali al-Mirghani, nel cuore dell'enclave europea, costituiva, se non altro per la sua collocazione, un'eccezione significativa. La cattedrale anglicana (Fig. 10), voluta da Wingate, resta defilata anche se imponente nelle dimensioni, mentre i minareti della ricostruita Grande Moschea in Abbas Square sveltano nel cielo visibili da ogni angolo nel profilo piatto della capitale ancora oggi: è questo l'altare con cui i nuovi occupanti hanno stretto un patto. La ricerca storica conferma. Le istruzioni di Kitchener ai *District Commissioners* (Warburg 1971, 4-6; 95-106) sono illuminanti: l'Islam ortodosso va incoraggiato e protetto contro il Sufismo, setta eretica che aveva nutrito la rivoluzione dei Dervisci. I riti sufi furono soppressi, ma anche l'attività dei missionari fu regolamentata (Warburg 1971, 95).

Khartoum non si limitava a mettere in scena l'iconografia del potere costituito, ma partecipava in prima persona alla realizzazione di un progetto politico-diplomatico ancora di là da venire in cui il contributo dei sudanesi poteva essere risolutivo. Non senza una certa urgenza, se si prende per buono il resoconto di Jackson che ebbe modo di accorgersi, nei tre mesi di tirocinio nella capitale prima di raggiungere il lontano distretto cui era destinato, che le cose non erano poi come sembravano. La vita delle comunità britannica scorreva apparentemente spensierata tra i vari club di tennis, di croquet, di vela e tutto il repertorio della filosofia britannica del tempo libero, immortalato dagli archivi fotografici raccolti da Daly e Hogan (2005). Nei fatti, solo il palazzo del governatore aveva l'elettricità, gli ufficiali cenavano ancora a lume di candela e l'acqua del Nilo era ancora portata a dorso d'asino o da giovanissimi portatori sudanesi (Jackson 1954, 24).

8. Conclusioni

Il Sudan, de facto colonia britannica, de iure era ancora sotto la sovranità dell'Impero Ottomano. È da qui che bisogna partire per comprender appieno tutta l'originalità dell'invenzione di questa capitale. A conquista ultimata, l'esercito fu congedato e la guarnigione britannica di Khartoum ridotta a soli 250 uomini (Daly 1982, 105-129), aumentati in seguito con grande parsimonia⁴², mentre il paese, diviso in distretti, di cui alcuni grandi come l'Italia, era amministrato da un pugno di giovani ufficiali che spesso soccombevano all'alcool e alla desolazione (Frost 1984, 67). Il Mahdismo non è morto scriveva Wingate (Muddathir 1986, 90) al Cairo, chiedendo rinforzi ma senza troppo insistere pena il rischio di essere tacciato d'incompetenza professionale. Nel ventennio successivo all'occupazione, focolai d'ispirazione mahdista si accesero qua e là nel paese al ritmo di uno l'anno, senza, tuttavia, riuscire a innescare una seconda rivoluzione. Il Mahdismo era stato definitivamente sconfitto, ma era l'"immaginario profetico" (Kane, Triaud 1998, 42) che turbava i sonni di Kitchener e di Wingate, mentre gli ufficiali britannici dovevano quotidianamente confrontarsi con una civiltà e con una religione che, sebbene snobbate, erano pur sempre un'antica civiltà e una delle più grandi religioni mono-teiste del mondo.

L'*Intelligence*, intanto, riferiva che opuscoli panislamici circolavano nell'armata egiziana e tra i *Fellata*. La grande paura del gennaio 1900 aveva rivelato una cosa: che la capitale andava difesa anche dalle sue stesse truppe di occupazione. L'ipotesi che il rancore egiziano si saldasse con il malcontento sudanese, era, in realtà, piuttosto remota se lo stesso Wingate riteneva che i Sudanesi, arruolati nei battaglioni ammutinati, fossero fomentati da alcuni simpatizzanti socialisti piuttosto che dai nazionalisti egiziani. Sta di fatto che, comunque, nei primi dieci anni dopo la riconquista, vari piani furono pensati, nessuno attuato, per la difesa della capitale. Uno di questi, stilato in segreto, non prevedeva l'apporto egiziano, ma considerava la possibilità di far ricorso agli europei iscritti ai club di tiro. Quello inglese contava cento iscritti, l'italiano duecento e il greco cinquecento (Daly 1982, 111). La carta ci svela adesso anche l'ultimo enigma: le caserme britanniche, decentrate a nord-est, con una visuale a 90 gradi, presidiano il ponte sul Nilo Azzurro, tengono d'occhio il Palazzo del Governatore,

⁴² Ancora nel 1913, alla vigilia della Grande Guerra, quando la sicurezza di tutta la zona del Canale era divenuta d'importanza fondamentale, il contingente britannico a Khartoum era di soli 785 effettivi (Daly 1982, 112).

ma, soprattutto, attraverso lo spazio lasciato aperto per la ferrovia, hanno la visibilità sulle caserme egiziane poste lungo il perimetro municipale.

Stretti nella convivenza forzata con un alleato-sudito scomodo e sempre più recalcitrante di cui volevano liberarsi, occupanti di un paese appartenente, de iure, ancora all'Impero Ottomano, schiacciati nell'inferiorità numerica imposta dall'aritmetica contabile di Londra, confrontati a una civiltà di antica data, ma troppo spesso per loro incomprensibile, gli inglesi avevano una sola carta da giocare, a ben vedere le cose: attirare e sedurre il popolo dei loro soggetti che, soli, potevano, paradossalmente, farli uscire dall'*impasse*. La campagna per il reclutamento di giovani sudanesi disoccupati nei battaglioni di stanza a Khartoum; la vendita dei lotti edilizi che, suggerita a Wingate dal suo braccio destro, von Slatin, avrebbe dovuto creare un ceto di piccola borghesia sudanese filo-britannica; la formazione di quadri per la *Native Administration*; il supporto all'Islam ortodosso; le alleanze locali con alcune tribù contro altre, con certe confraternite religiose, come la *Tariqa* della Khatmiyya capeggiata da Sayyid'Ali al-Mirghani, in opposizione ad altre, furono tutti aspetti di una politica intesa ad attirare strati sempre più ampi della popolazione autoctona. Dopo l'occupazione militare, infatti, il processo di colonizzazione entrava in una seconda fase molto più delicata, quella della pacificazione che, a sua volta, richiedeva le strategie più sottili dell'organizzazione del consenso. Anche per questo Khartoum era stata inventata: ora che i Sudanesi erano stati vinti dalle armi, restava da "vincerne il cuore e la mente".

Riferimenti bibliografici

- Abbas, M. (1952). *The Sudan Question*. London, Faber and Faber.
- Arthur, G. (1920). *Life of Lord Kitchener*. London, Macmillan & Co.
- Babiker, B. (2003). *Khartoum: Past, Present and the Prospects for the Future*. Working Paper. Durham, University of Durham, Institute for Middle Eastern and Islamic Studies.
- Baring, E., Lord Cromer (2001). *Modern Egypt*. London, 1908, reprint, New York.
- Bentham, J. (2002). *Le Panoptique*. Paris, Mille et Une Nuits.
- Cerda, I. (1979). *La Théorie Générale de l'Urbanisation*. Présentée et adaptée par Antonio Lopez de Aberasturi. Préface de Françoise Choay. Paris.
- Choay, F. (1979). Préface. In Cerda, I., *La Théorie Générale de l'Urbanisation*. Présentée et adaptée par Antonio Lopez de Aberasturi. Paris, 7-10.
- Churi, J.H. (1853). *Sea Nile, the desert, and Nigritia: travels in company with Captain Peel, R.N. 1851-1852*. London.
- Collins, R.O. (1984). *The British in the Sudan*, London.
- Daly, M.W. (1982). *Empire on the Nile. The Anglo-Egyptian Sudan. 1898-1934*. Cambridge.
- Daly, M.W., Hogan, J.R. (2005). *Images of Empire. Photographic Sources for the British in the Sudan*. Leiden.
- El-Bushra, S. (1976). *An Atlas of Khartoum Conurbation*. Khartoum.
- El-Mahdi, S.M.A. (1979). *Introduction to the Land Law of the Sudan*. Khartoum.
- Fabunmi, L.A. (1960). *The Sudan in Anglo-Egyptian Relations*. London.
- Filippi, E. (2008). Don Alessandro Dal Bosco: da Verona a Khartoum e ritorno. In Brugnoli, A., Varanini, G.M. (a cura di). *Magna Verona Vale. Studi in onore di Pierpaolo Brugnoli*. Verona, 219-228.
- Frost, J.W. (1984). Memories of the Sudan Civil Service. In Collins, R., Deng, F.M. (a cura di). *The British in the Sudan. The Sweetness and the Sorrow*. London, 65-105.
- Grandin, N. (1978). Après le Mahdi: la politique coloniale chez les pasteurs arabes soudanais. *Cahiers d'études africaines*, 18 (69-70), 123-158.
- Grandin, N. (1982). *Le Soudan Nilotique et l'Administration Britannique (1898-1956)*. Leiden.
- Hénard, E. (1982). *Etudes sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*. Paris.
- Hill, R.L. (1959). *Egypt in the Sudan 1820-1881*. London.
- Holt, P.M. (1963). *A Modern History of the Sudan, From the Funj Sultanate to the Present Day*. 2^a ed., London.
- Holt, P.M. (1970). *The Mahdist State in the Sudan 1881-1898*. 2^a ed., Oxford.
- Jackson, H.C. (1954). *Sudan Days and Ways*. London.
- Kitchener, H.H. (2011). Discussion. In Whyte, W. (a cura di). *The Transactions of the Royal Institute of British Architects. Town Planning Conference*, London 10-15 October 1910. Abingdon, 596-597.
- Kane, O., Triaud, J.L. (1998). *Islam et Islamismes au Sud du Sahara*, Paris.

- Laval, C. (2002). *De l'utilité du Panoptique*, Postface. In Bentham, J. *Le Panoptique*. Paris, 59-66.
- Mohamed Ahmed, H.M. (1986). *Sudan: The Christian Design. A Study of the Missionary Factor in Sudan's Cultural and Political Integration: 1843-1986*. Leicester.
- McLean, W.H. (2011). The Planning of Khartoum and Omdurman. In Whyte, W. (a cura di). *The Transactions of the Royal Institute of British Architects. Town Planning Conference*, London 10-15 October 1910. Abingdon, 575-596.
- Magnus, P. (1958). *Kitchener. Portrait of an Imperialist*. London.
- Moore-Harrel, A. (2001). *Gordon and the Sudan: Prologue to the Mahdiyya 1877-1880*. New York.
- Muddathir, A.R. (1986). *Imperialism & Nationalism in the Sudan. A study in constitutional & political development 1899-1956*. Oxford, 1969, 2^a ediz., Khartoum.
- Nicoll, F. (2004). *The Mahdi of Sudan and the death of General Gordon*. Stroud.
- Njoh, A.J. (2007). *Planning Power. Town planning and social control in colonial Africa*. London.
- Norberg-Schulz, Ch. (1997). *Genius Loci: Paysage, ambiance, architecture*. Paris.
- Olsen, D.J. (1986). *The City as a work of Art. London, Paris, Vienna*. New Haven.
- Pase, A. (2011). *Linee sulla terra*. Roma.
- Piddock, S. (2007). *A Space of their Own. The Archaeology of Nineteenth-Century Lunatic Asylums in Britain, South Australia and Tasmania*. Adelaide.
- Podestà, G.L. (2009). Le città dell'impero. La fondazione di una nuova civiltà italiana in Africa Orientale. *Città e Storia*, 5 (1), 111-135.
- Podestà, G.L. (2011). Colonists and 'Demographic' Colonists. Family and Society in Italian Africa. *Annales de démographie historique*, 2, 205-231.
- Raimbaud, M. (2012). *Le Soudan dans tous ses états*. Paris.
- Royle, T. (1985). *The Kitchener Enigma*. London.
- Sarsfield-Hall, E.G. (1975). *From Cork to Khartoum: Memories of Southern Ireland and the Anglo-Egyptian Sudan, 1886-1936*. Kendal.
- Sebe, B. (2009). Porte-drapeaux de l'Empire: la promotion des héros coloniaux français et britanniques de la conquête de l'Afrique à la Seconde Guerre mondiale. *Synergies Royaume-Uni et Irlande*, 2, 81-92.
- Sebe, B. (2013). *Heroic imperialists in Africa. The promotion of British and French Colonial Heroes, 1870-1939*. Manchester.
- Shuqayr, N.B. (2012). *Géographie du Sudan*, trad. francese di V.A. Yagi. Paris.
- Sitte, C. (1996). *L'Art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondaments artistiques*, trad. francese di D. Wieczorek. Paris.
- Stanton, E.A. (2011). Discussion. In Whyte, W. (a cura di). *The Transactions of the Royal Institute of British Architects. Town Planning Conference*, London 10-15 October 1910. Abingdon, 597-600.
- Strachey, L. (1918). *Eminent Victorians*. London.
- Warburg, G. (1971). *The Sudan under Wingate. Administration in the Anglo-Egyptian Sudan 1899-1916*. London.
- Warner, P. (1985). *Kitchener: The Man Behind the Legend*. London.
- Wesseling, H. (1996). *Le Partage de l'Afrique, 1880-1914*. Leiden, 1991; trad. francese, Paris.
- Wheeler, H.F.B. (1916). *The Story of Lord Kitchener*. London.
- Whyte, W. (a cura di). (2011). *The Transactions of the Royal Institute of British Architects. Town Planning Conference*, London 10-15 October 1910. Abingdon.
- Wieczorek, D. (1981). *Camillo Sitte et les débuts de l'Urbanisme Moderne*. Paris.
- Wingate, R. (1959). *Wingate of the Sudan*. London.
- Wingate, F.R. (1968). *Mahdism and the Egyptian Sudan*. 2^a ed. con introduzione di P.M Holt, London.
- Zucconi, G. (1988). *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885-1942)*. Milano.



Citation: C. Favaro, F. Vallerani (2019) Paesaggi d'acqua e idrofilia. Luoghi, letteratura, percezioni tra geografia letteraria e coscienza ecologica. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 59-72. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.803

Copyright: © 2019 C. Favaro, F. Vallerani. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes, Carlotta Favaro takes responsibility for sections 2 and 4, and Francesco Vallerani for sections 1, 3, 5.

Paesaggi d'acqua e idrofilia. Luoghi, letteratura, percezioni tra geografia letteraria e coscienza ecologica

Waterscapes and hydrophilia. Places, narratives, perceptions between literary geographies and ecological awareness.

CARLOTTA FAVARO, FRANCESCO VALLERANI*

Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari, Venezia, Italia

*E-mail: ramusa@unive.it

Abstract. The main goal of this paper is to develop a further examination of the intriguing interaction between geography and literature, with a special focus concerning environmental issues. According to the methods developed within the humanistic geography, individual perceptions and emotional relationships are investigated to shed light on the involvement with everyday places and practices. Literary texts have really adequate chances to improve the conventional analysis and interpretation of both territorial disorder and people's related uneasiness. The growing needs to be aware about the environmental problems are more and more a shared urgency. It follows that ecocriticism can be identified as the proper approach to better investigate the ecological troubles affecting worldwide societies. Through such theoretical trajectory, waterscapes and water related narratives and perceptions are considered in order to clearly identify the pertinence of the concept of "hydrophilia". It could actually be defined as an ancestral perception concerning the aesthetic experience that begins with physical stimulation of the senses, that is the physiological mechanisms of sight, smell and hearing, and ends in moods, emotions and meanings. Such inborn appreciation obviously depends on human physiology and vital needs so that humans, throughout history, have always tried to settle themselves close to rivers, lakes and coastlines. The paper besides develops the fruitful relationships between environmental psychology and geography, paying special attention to the effects of waterscapes on human perceptions. Water preferences are therefore explored taking into consideration both individual and social behaviors. Ecological awareness is easily detectable when considering Italian hydrography that is a stimulating chance to deal with contemporary local writers.

Keywords: humanistic geography, ecocriticism, hydrophilia, Renzo Franzin.

Riassunto. Obiettivo principale di questo articolo è quello di indagare ulteriormente l'interazione tra geografia e letteratura, con attenzione alle questioni ambientali. Secondo la geografia umanistica, le percezioni individuali e le relazioni emotive vengono studiate per far luce sul coinvolgimento con luoghi e pratiche quotidiane. I testi letterari permettono di migliorare l'analisi e l'interpretazione convenzionali sia del disordine territoriale sia del disagio correlato alle persone. La necessità di consapevolezza dei problemi ambientali è sempre più un'urgenza condivisa. L'ecocritismo può essere iden-

tificato come approccio adeguato ad indagare meglio i problemi ecologici che colpiscono le società di tutto il mondo. Attraverso questo approccio teorico, vengono prese in considerazione narrazioni e percezioni relative ai fondali e all'acqua al fine di identificare chiaramente la pertinenza del concetto di "idrofilia". Potrebbe essere definito come una percezione ancestrale riguardante l'esperienza estetica che inizia con la stimolazione fisica dei sensi, cioè i meccanismi fisiologici della vista, dell'olfatto e dell'udito e termina con stati d'animo, emozioni e significati. Le relazioni tra psicologia ambientale e geografia sono analizzate con particolare attenzione agli effetti dei paesaggi acquatici sulle percezioni umane e prendendo in considerazione comportamenti individuali e sociali. L'idrografia italiana si mostra come un'opportunità stimolante per trattare con gli scrittori locali contemporanei.

Parole chiave: Geografia umanistica, ecocriticismo, idrofilia, Renzo Franzin.

1. Introduzione: verso un'ecologia letteraria

Un crescente interesse per le geografie letterarie sta andando di pari passo con stimolanti intersezioni metodologiche e sviluppi teorici che meritano di essere considerati prima di inoltrarsi nei promettenti e affascinanti percorsi di ricerca ancora oggi consentiti da questo interessante segmento della geografia culturale. Obiettivo di questo saggio è di avviare un ulteriore approfondimento circa gli esiti delle sinergie tra discipline geografiche e letterarie, privilegiandone le feconde potenzialità esplicative nei confronti dei temi ambientali (Scaffai 2017). Tale traiettoria non è certo nuova (Iovino 2006), anche se solo di recente si possono annoverare significativi sviluppi di questo approccio intrapresi da alcuni geografi italiani (Rossetto 2014; Varotto, Lucchetta 2014; Peterle, Visentin 2017). La ripresa del filone umanistico risponde alle nuove esigenze di leggere e interpretare le crescenti urgenze suscitate dalla crisi ambientale ricorrendo alle prospettive soggettive veicolate dai testi letterari. In questo modo si consente l'analisi critica dell'interiorità umana, valutata grazie alle relazioni emozionali con i luoghi del quotidiano. Con questa procedura si amplifica una diversa prospettiva nei confronti della realtà, e il conseguente utilizzo della scrittura ne conferma il carattere simbolico di *terra incognita*.

È ormai ben noto da decenni che, all'interno del lavoro del geografo, l'individuazione di concetti desunti dalla fenomenologia consente di affrontare il connubio che si crea tra la psiche umana e le sue manifestazioni, con uno sguardo particolare ai rapporti con la realtà fisica e sociale rinvenibile all'interno dello spazio vissuto

(Frémont 1987). Ciò permette di identificare una significativa opportunità nell'evolversi della geografia umanistica, ovvero il progressivo avvicinarsi di quest'ultima, con il supporto appunto della riflessione fenomenologica, al dibattito sul ruolo del soggetto nelle percezioni ambientali.

La legittimazione della correlazione tra geografia e psicologia, avvenuta negli anni Settanta, risente inoltre del contributo di Eric Dardel. In *L'uomo e la terra* (1986) egli muove contro il pensiero positivista, cercando un legame più solido tra le vicende umane e la geografia. Dardel, indagando le visioni soggettive che danno corpo al concetto di luogo, scandaglia i simboli e i significati sedimentati nei secolari rapporti tra essere umano e base naturale e contribuisce a precisare la struttura del pensiero geografico-umanista nel quale i soggetti vanno considerati come entità facenti parte di uno spazio, capaci di plasmarlo e modificarlo sulla base dei propri valori.

Con l'evolversi del metodo umanistico, interno alla geografia, venne inoltre rafforzandosi un nuovo approccio nell'interpretazione del reale, con significative modifiche all'idea di rappresentazione; concetto, quest'ultimo, utilizzato come strumento di indagine tanto del reale, quanto dell'interiorità umana (Lorimer 2005). Se in precedenza la rappresentazione si configurava come risultato di una visione prettamente positivista, secondo la quale l'immagine che l'uomo possedeva del mondo si caratterizzava come copia fedele della realtà, a partire dagli anni Settanta tale immagine assunse toni strettamente personali (Zanetto 1989). Il concetto di rappresentazione si connota dunque come l'esito di un accostamento tra una più profonda attenzione tanto alla psiche umana quanto alla realtà sperimentata dagli individui che permette agli stessi di tracciare una personale rappresentazione di mondo. Tale immagine sarà dunque soggetta sia agli stati psichici che agli stimoli ricevuti dalla realtà esterna, permettendo cioè agli elementi osservati di connotarsi come significati, a causa della loro dipendenza dal soggetto osservante.

Dalla riflessione appena effettuata, consegue dunque che è anche la rappresentazione del paesaggio a modificarsi. Si assiste quindi a uno spostamento interpretativo avvenuto all'interno del filone umanistico della geografia, che iniziò a considerare la rappresentazione del paesaggio non più come "espressione di una conoscenza del territorio in senso assoluto, quanto piuttosto come risultato di una visione relativa che trova nel soggetto e nella sua singolarità il proprio significato, e la cui interpretazione necessita di una lettura metaforica capace di cogliere le ambiguità e gli orientamenti dei processi che essa descrive" (De Fanis 2001, 33). Concepire quindi la rappresentazione come elemento impregnato dei valori

e delle connotazioni di una società (Cosgrove, Daniels 1989), che può essere quindi sottoposta a vari livelli di lettura e analisi, ci permette di creare una connessione tra essa e la letteratura. L'impiego di quest'ultima nella disciplina geografica, andrà dunque intesa non solo come efficace strumento per indagare molteplici aspetti della vita umana, di cui il paesaggio ne è parte centrale, ma anche come mezzo capace di portare alla luce le pieghe più nascoste del reale (Anderson 2010).

Dopo questo rapido richiamo al processo fondativo della geografia letteraria, ora è utile affrontare il ruolo della letteratura come strumento per comprendere le relazioni emotive tra uomo e spazio vissuto. Si cercherà pertanto di evidenziare il metodo di analisi scaturito dall'incontro tra la disciplina geografica e quella letteraria, senza trascurare le sinergie positive favorite da tale approccio, come nel caso di alcune proposte operative sviluppate dalle recenti linee di ricerca connesse al bio-regionalismo (Magnaghi 2010). Tali scelte hanno trovato le proprie fondamenta nella coscienza ecologica e nel recupero consapevole dell'identità dei luoghi (Iovino 2012). Per comprendere la necessità di ricorrere al mezzo letterario come strumento in grado di arricchire i tradizionali approcci analitici e interpretativi dei dissesti territoriali e dei conseguenti disagi subiti dalle popolazioni, occorre risalire alle origini della coscienza della crisi ambientale (Carson 1999). L'affacciarsi di tale crisi, come conseguenza diretta della rivoluzione industriale, cominciò a dilagare non solo nella forma degli abusi edilizi e delle più generiche esternalità negative a cui fu sottoposto il territorio, ma si caratterizzò anche come un sempre più copioso declino di qualità ecologica e di assuefazione delle coscienze. Si vennero in tal modo sedimentando le basi di una progressiva perdita di leggibilità del paesaggio (Papotti, Tomasi 2014).

L'allontanamento sia emozionale che intellettuale dalla leggibilità dei luoghi si è tradotto nella crescente incapacità di comprendere le più interne dinamiche che governano l'evoluzione dei paesaggi. Ecco che grazie alla rivalutazione dei testi letterari è stato possibile individuare una chiave di lettura dei luoghi, recuperandone inoltre il prezioso ruolo educativo. Lo scrittore dunque, inteso già tradizionalmente come testimone della realtà, risulta qui in grado di tradurre nella pagina tanto la propria esperienza soggettiva di appartenenza ai luoghi, quanto la propria adesione a una dimensione socioculturale anch'essa in relazione con l'ambiente vissuto (Bassani 2005; Calvino 2009; Zanzotto 2013). Secondo quanto scrive Fabio Lando in *Fatto e finzione. Geografia e letteratura* "sono i sentimenti, le emozioni e le intuizioni che, transcendendo stati d'animo incentrati sulla quotidianità della vita, arricchiscono le nostre visioni e la nostra

conoscenza riuscendo a trasmetterci il profondo significato, o meglio la consapevolezza, del mondo che ci circonda. [...] La consapevolezza prende forma dal (o nel) nostro quotidiano rapporto con l'ambiente, cioè dallo (o nello) *spazio vissuto* in funzione della nostra territorialità" (Lando 1993, 2-3).

2. Tra ecologia letteraria ed *ecocriticism*

Alla luce di quanto è stato delineato finora, risulta più semplice comprendere come le molteplici tipologie delle relazioni tra gruppi umani e ambiente possano avvalersi di preziose integrazioni interpretative adottando il punto di vista basato sulle dinamiche ecosistemiche, certamente incoraggiato dai processi culturali interni all'etica ambientale (Hourdequin 2015). Vi è infatti la presa di coscienza che le scelte socio-economiche e operative su cui si basa la nostra cultura collidano con ciò che invece dovrebbe essere il rapporto simbiotico tra umanità e natura; si comprende di conseguenza che la crisi ambientale è il risultato di una più vasta incapacità culturale di elaborare e diffondere un'adeguata coscienza ecologica (Goleman 2010; Ghosh 2017). Pertanto, vi è la necessità di ampliare gli orizzonti culturali interni alla società e in tal senso vi sono ampie possibilità di riavvicinare le discipline umanistiche ai percorsi interpretativi delle scienze naturali, avvalendosi inoltre di uno sguardo etico. E infatti "l'idea di un discorso congiunto di letteratura e filosofia dell'ambiente scaturisce dalla persuasione che sia possibile un uso etico-ambientale dei testi letterari (classici, vecchi e nuovi), che essi possano cioè contribuire a un'evoluzione del modo in cui ci orientiamo eticamente nel nostro rapporto con il mondo non umano. A questa idea, implicita già in decenni di esercizi creativi interpretativi, è stato dato di recente il nome di *ecocriticism*, o ecologia letteraria" (Iovino 2006, 13).

Così come accadde con il riconoscimento dello stretto rapporto tra geografia e letteratura, allo stesso modo la nozione di *ecocriticism*, sebbene già presentata negli anni Settanta del secolo scorso da William Rueckert e Joseph Meeker, fu riconosciuta come vera e propria disciplina solamente alla fine dei successivi anni Novanta (Meeker 1972; Rueckert 1978). A partire da questo periodo iniziò quindi ad affermarsi il compito dell'approccio letterario come strumento in grado di fornire una coscienza critica della relazione tra ambiente e i processi di sviluppo. Questa nuova prospettiva, che a tratti assunse le sembianze di un esplicito impegno civile, propose una linea di indagine che facesse chiarezza sulle tensioni ecologiche emergenti, apportando nuova consapevolezza e nuovi metodi interpretativi (Scaffai

2017). L'ecologia letteraria quindi, connaturandosi come una disciplina impregnata di vari ambiti di interesse, presenta vasti terreni da esplorare. Se da un lato infatti, indaga un genere letterario particolarmente legato ai temi ambientali, ovvero il *nature writing* (detto anche *environmental literature*), dall'altro scavalca ogni definizione di genere. Ogni opera letteraria ha la facoltà infatti d'essere interpretata nella prospettiva dell'*ecocriticism*, essendo quest'ultimo approccio focalizzato sui metodi che la letteratura utilizza per rappresentare sia i conflitti socio-ecologici interni alle società umane, che la complessa evoluzione dell'idea di natura.

La metodologia con cui l'*ecocriticism* si avvicina alle opere letterarie prevede due diversi percorsi di indagine, uno di tipo storico-ermeneutico e l'altro di tipo etico-pedagogico. Tale partizione interna all'analisi prevede per il primo approccio lo studio delle relazioni tra uomo e natura in un'ottica storica; vi è ovvero l'intento di portare alla luce l'adesione o l'allontanarsi dall'ideologia dominante in un determinato periodo rispetto alle tematiche ambientali. In tal modo i testi letterari presi in esame sono in grado di restituire l'evoluzione storica delle attitudini sociali nei confronti dell'idea di natura, consentendo così una più efficace interpretazione della crisi ecologica, sia a livello generale che locale. Dall'altro lato invece, l'approccio etico-pedagogico individua nel testo uno strumento d'educazione culturale e ambientale che diviene il portavoce delle dinamiche interne all'etica ambientale. I due diversi indirizzi di analisi appena citati, possono tuttavia essere intesi anche come un'unica articolazione del pensiero ecocritico in cui il testo, come si è visto, diviene il supporto e il mezzo di diffusione di una presa di coscienza ecologica. L'*ecocriticism* dunque "è diventato un discorso critico in cui le istanze della critica letteraria convergono e si condensano con quelle dell'etica ambientale, degli studi sociali ed economici, delle scienze naturali. Sempre più, cioè, l'*ecocriticism* si configura come lo strumento attraverso cui l'etica ambientale, le sue analisi e i suoi dibattiti, si esercitano criticamente sui prodotti della cultura, costituendo una sinergia etico-culturale" (Iovino 2006, 19).

Alla luce della linea teorica e ideologica delineata da Serenella Iovino, che vede nell'ecologia letteraria uno strumento di lettura della tradizione narrativa e poetica in ottica ambientale e sociologica, vale la pena menzionare l'accurato lavoro di Simon Schama, *Landscape and Memory* (1995). L'opera in questione consente infatti di cogliere il senso profondo dell'interesse degli scrittori per il racconto dei luoghi, quasi sempre animati dal complesso intrecciarsi di relazioni emotive che fanno interagire i personaggi, le vicende e gli scenari in cui si sviluppa la trama. Il paesaggio, suddiviso tra foreste,

fiumi e montagne, è inteso da Schama più come il prodotto di una cultura che come il risultato delle dinamiche geomorfologiche. La sedimentazione memoriale che trasuda dalle pagine del libro attraverso il recupero di miti e saghe ripercorse dalla classicità all'età moderna, sembra avere lo scopo di creare lo sfondo di riferimento all'interno del quale trovino collocazione gli elementi socio-culturali, storico-artistici e della tradizione orale che rendono peculiare ogni luogo. Accettando la tendenza aneddotica oltre che leggendaria dell'autore, si intraprende un viaggio cronologico che, nell'esempio specifico del capitolo sesto, "Fiumi come arterie", conduce attraverso le trame del mito fluviale da Osiride fino alle fontane rinascimentali. Si ha a che fare cioè con un'opera che incamera tanto la storia dell'umanità quanto quella personale dell'autore ed esattamente grazie a questa relazione quasi indissolubile si ha accesso agli sguardi più inattesi e profondi della storia culturale. La sua scrittura, sebbene a tratti scivoli oltre il confine della narrazione di finzione, punta a leggere il nostro pianeta considerato nella dimensione di un archivio di memoria. Per questa ragione il suo contributo, che ancora una volta, come si è visto, miscela gli ambiti disciplinari, contribuisce a concretare ciò che di emotivo dai luoghi è sempre scaturito e lo fa esplorando quasi l'intera storia umana.

3. Flussi ritrovati e idrofilia implicita

Una volta chiarito il percorso teorico a sostegno dell'ecologia letteraria, ci dedichiamo ora a identificare e sviluppare le affascinanti e ben diversificate opportunità di ricerca connesse alle relazioni tra uomo e ambienti acquatici. Come ben indicato da Stephen Daniels "water levels in academic scholarship have been rising recently; everywhere you look, there are studies of various forms of water, in wide-ranging environments and societies, across the spectrum of the arts and sciences. A range of topics from modernity to citizenship, once largely inland matters, are now on the waterfront, materially and imaginatively" (Daniels 2018, 19). Lo si potrebbe definire quasi un *watery turn* (Visentin 2018, 246) questo consolidato interesse per le molteplici morfologie idrauliche che costituiscono un rilevante aspetto della territorialità umana. Il nostro elaborato sta prendendo in considerazione proprio la coesistenza tra gli ambienti fluviali e le dinamiche all'interno dei gruppi sociali, sia come fattualità geografica ampiamente esaminata dai tradizionali discorsi scientifici (geografico *in primis*, ma anche storico, sociale, demografico, agronomico, ingegneristico), sia come spazio mentale, delle percezioni e delle relative rappresentazioni (Coates 2013; Mauch, Zeller 2008).

Anche nei paesi dotati dei più sofisticati strumenti per il controllo della complessità territoriale si possono rilevare non solo numerose criticità che coinvolgono i sistemi idrografici, sia nelle fasi di portate in eccesso che nelle opposte condizioni di deflusso minimo, ma anche un crescente impegno nel miglioramento e recupero delle secolari relazioni tra le comunità e il loro patrimonio idrografico (Ercolini 2012). Date queste elementari osservazioni, forse è opportuno esaminare la necessità di un nuovo umanesimo idraulico, individuando un possibile interfaccia di riflessioni ove affiancare alle più specifiche competenze ingegneristiche anche le discipline antropologiche e geostoriche (Cosgrove, Petts 1990).

Per meglio definire le complesse relazioni che legano gli esseri umani all'elemento idrico, è utile affidarsi a quanto da tempo elaborato dalla psicologia ambientale (Herzog 1985; White et al. 2010; Westling et al. 2014). Il supporto di questo ambito scientifico agli studi geografici è un buon esempio di quanto possa essere proficuo l'approccio interdisciplinare (Baroni 2008; Gifford 2016), con particolare riguardo alla valutazione dei paesaggi d'acqua in ambito urbano, consolidata arena per le ricerche di geografia applicata (Pitt 2018). A tal proposito è necessario estendere il percorso d'analisi, qui focalizzato sulla rilevanza dell'elemento liquido, al concetto di *biofilia*, elaborato da Edward O. Wilson (1984) e sviluppato dalle ulteriori ricerche di Roger Ulrich (1993). La predilezione dell'ambiente naturale su quello urbanizzato, ampiamente dimostrata da una pluridecennale ricerca (Herzog 1989; Zube 1991; Kaplan et al. 1998; Hartig, Staats 2006; Vries 2010), ha portato infatti alla definizione di due teorie, di carattere evoluzionistico e costruttivista. Se da un lato dunque, la ricerca sull'ambiente naturale come luogo di rigenerazione, viene indagata dal punto di vista del legame viscerale che lo collega a una strategia di sopravvivenza della specie umana, la seconda teoria di stampo costruttivista, giustifica la predilezione per determinati ambienti come risultato di una valutazione cognitiva mediata culturalmente, tanto da rafforzare il ruolo della componente culturale all'interno dell'analisi dei servizi ecosistemici forniti dai paesaggi d'acqua (Tengberg et al. 2012).

Si è osservato tuttavia che la preferenza, elaborata in fase infantile, per un ambiente differente rispetto a quella ottenuta dalla scelta effettuata da individui adulti, sarebbe giustificata dal fatto che nei primi non è ancora presente l'influenza del fattore culturale che mitigherebbe invece le scelte nei secondi. Seguendo questa ipotesi, basata su percezioni affettive dirette e non consapevoli, si è sostenuto conseguentemente che la predilezione per un contesto ambientale si pone in stretta relazione con le nostre origini ancestrali. La scelta dunque di un pae-

saggio di savana, ben dimostrata dalle ricerche sulla *Savannah Hypothesis* (Orians 1986), sarebbe giustificato dal retaggio genetico della specie umana che percepiva in esso un luogo di sicurezza e sostentamento, mentre la predilezione da parte degli individui adulti per un paesaggio di foresta sarebbe spiegabile come contaminazione culturale determinata dalle prime esperienze di vita (Appleton 1975); fattore quest'ultimo che comporta nell'adulto una preferenza per i contesti ambientali ai quali è educato (Bourassa 1990; Friedelvey 1995).

Sebbene entrambe le teorie siano supportate da basi scientifiche sperimentali, si tende a optare per quella di stampo evoluzionistico che introduce al concetto di *biofilia*, avanzato per la prima volta nel 1964 da Erich Fromm ma divenuto noto con Wilson, secondo cui si definirebbe la tendenza dell'uomo a essere attratto da tutto ciò che è vivente. Tale tipo di attrazione è stata inoltre declinata in alcuni specifici fattori di preferenza che hanno permesso di comprendere il nesso tra determinati ambienti naturali e le relative percezioni da parte dell'essere umano, siano esse retaggi che restituiscono il senso di sicurezza o che abbiano permesso la sopravvivenza (Ulrich 1983).

Sulla scia della teoria evoluzionistica, capace di giustificare le motivazioni per cui l'uomo è attratto dall'ambiente naturale come risultato del proprio retroterra genetico, si innesta anche la funzione di *restorativeness* tipica dello spazio naturale. Concetto spiegabile come l'effetto positivo che l'ambiente naturale è in grado di operare sul benessere psicologico dei soggetti. Le ricerche operate in tale contesto hanno portato alla formulazione di due teorie tra loro differenti, la prima definita *Stress Recovery Theory* (Ulrich 1983) mentre la seconda è conosciuta come *Attention Restoration Theory* (Kaplan, Kaplan 1995). Secondo la prima, il contesto naturale sarebbe in grado di restituire il benessere psicofisico abbassando lo stress psicofisiologico, con un conseguente incremento dei livelli di attenzione nei soggetti sottoposti a tale ambiente. Il fenomeno è giustificabile attraverso il processo di attrazione nei confronti della natura che scaturlisce da uno stato emozionale positivo come risposta alle esigenze originarie della nostra specie. Diversamente, dall'altro lato, è stata sviluppata la teoria dell'attenzione rigenerata come spiegazione del processo di recupero della concentrazione favorito dal contesto naturale sull'essere umano. Più nel dettaglio, l'attenzione diretta, ovvero l'impegno mentale nei confronti di un qualsiasi obiettivo quotidiano, comporta una notevole concentrazione e conseguente affaticamento. Secondo dimostrazioni sperimentali, si è notato infatti che l'esposizione al contesto naturale è in grado di diminuire notevolmente l'affaticamento mentale permetten-

do anche la rigenerazione dell'attenzione attiva grazie a cinque caratteristiche rinvenibili in gran parte degli ambienti con elevata qualità ambientale, sia di tipo naturale che culturale (Peron et al. 2002). I cinque elementi: *being-away*, *fascination*, *coherence*, *scope* e *compatibility* concorrono dunque, accanto alle due teorie sopra citate, a radicare una connessione tra l'effetto di rigenerazione assicurato dall'ambiente e la preferenza per determinate connotazioni paesaggistiche.

L'aver delineato un breve *excursus* sull'importanza del concetto di biofilia negli studi che intrecciano la psicologia ambientale con altre discipline, rende inoltre possibile instaurare la connessione tra il sentimento di benessere generato dal contesto naturale e l'elemento idrico. All'interno infatti delle teorie sopra menzionate, notevole importanza assume il ruolo dell'idrografia superficiale, capace non solo di restituire un generico senso di appartenenza alla natura, ma di suscitare anche una maggior preferenza per l'ambiente che la contiene, rispetto a quelli che ne sono privi (Herzog 1985; Karmann, Hamel 2008).

Numerosi sono gli studi che avvalorano questa ipotesi: alcuni che indagano la preferenza per i paesaggi d'acqua, altri miranti a quantificare tale predilezione attraverso la disposizione dell'uomo a monetizzare il privilegio di godere di uno scenario con la presenza dell'elemento liquido (Luttik 2000; White et al. 2010). In entrambi i casi i contributi della psicologia ambientale, e più in generale della psicomatria, hanno permesso di marcare la propensione dell'uomo nei confronti di questi paesaggi rispetto ad altri. Si tratta insomma di ulteriori conferme alla tesi già sostenuta da Wilson che distingueva nella tendenza umana alla *biofilia* una predilezione per distese d'acqua che seguissero un corso definito o che si estendessero nella vastità tipica dei laghi o dei mari come risposta, ancora una volta, alla matrice biologica e alle strategie ancestrali di sopravvivenza. Tale relazione univoca ha consolidato nel corso della storia umana la consapevolezza dell'importanza dell'elemento acquatico che, sebbene mitigata dal progressivo allontanamento della maggior parte degli esseri umani dai contesti naturali, conserva un'eco ancora viva nelle scelte inconscie degli stessi. Si spiega dunque in questo modo l'attrazione verso lo scorrere delle acque, che se è da imputare, come è stato appena sottolineato, a tendenze ancestrali che non possono essere provate in modo diretto, dall'altro lato può essere ritrovata nei meccanismi attraverso i quali l'acqua provoca più alti livelli di preferenza.

Da questi presupposti teorici derivano interessanti riflessioni che potrebbero essere sviluppate all'interno del fecondo filone della geografia medica, nonostante che l'interesse per il ruolo dei paesaggi d'acqua sia

ancora poco considerato nei processi di riqualificazione ambientale (Foley, Kistemann 2015). E in effetti in ambito anglosassone: "Geography has become more interested in bluespaces and wellbeing [...] Bluespaces' salutogenic effects seem to combine what people do around water- relax, socialise, physical activity- its sensory qualities, and wider symbolic and cultural significance." (Pitt 2018, 162). Oltre a queste interessanti ricadute nella *health geography* (Bell et al. 2018) l'importanza che assume il legame con l'elemento acquatico, identificabile come *idrofilia*, peculiare declinazione del più ampio concetto di *biofilia*, si esplica non solo nella tendenza a preferire un contesto naturale nel quale sia presente la componente idrica, ma si manifesta anche laddove vi siano scenari urbani intersecati con morfologie acquatiche (Castonguay, Evenden 2012), stimolando pertanto il recupero delle molteplici tipologie di *waterfronts* (città di mare, di lago, attraversate da fiumi o canali, ma anche fontane e le vasche nei giardini pubblici). Questa specifica preferenza per gli affacci fluviali in città, che potremmo definire come "idrofilia urbana", è un dato percettivo talmente condiviso da avviare processi di rigenerazione dei quadri insediativi in grado di innescare innegabili vantaggi economici. Si può dire che dagli anni '80 del secolo scorso la strategia del recupero dei *waterfronts* in aree industriali dismesse sia il filo conduttore che accomuna buona parte dei centri urbani solcati da corsi d'acqua. E non solo in un'ottica di promozione immobiliare, ma anche con uno sguardo sempre più attento al carattere di multifunzionalità dei corridoi fluviali, tanto che la restituzione della dicitura "città d'acqua" era ed è tra gli obiettivi più prestigiosi a cui ambisce la gran parte delle municipalità del mondo industrializzato (Daniels 2018).

White e il suo gruppo di ricerca, avendo posto il fulcro dell'indagine psicologica esattamente nel discriminare tra ambiente urbano e naturale e la loro relazione con l'elemento acquatico, è stato in grado di evidenziare il legame tra i due contesti attraverso una chiave di lettura rappresentata dall'acqua (2010). Utilizzare studi come quello appena citato, all'interno dei quali gli ambienti terrestri (prati, boschi, colline, etc.) esercitano una minore attrattività e fascinazione rispetto a fisionomie acquatiche, sia all'interno di paesaggi naturali che antropici, permette di far emergere il ruolo delle percezioni ancestrali che dai primordi hanno fatto in modo che l'essere umano sedimentasse nel proprio patrimonio genetico e culturale il legame pratico e affettivo con le acque.

Rimanendo sulle tracce dello studio sviluppato da White, oltre alle già note proprietà attrattive che questo elemento esercita sulle percezioni umane va indagato anche l'effetto emozionale dell'immersione dei corpi nelle acque. Procedimento che consente all'uomo di

mutare repentinamente alcune delle condizioni fisiche che lo caratterizzano come appartenente al contesto terrestre. Il passaggio da un tipo di respirazione a un'altra, il venir meno delle funzionalità dell'apparato uditivo e la conseguente possibilità di percepire i suoni solo attraverso la conduzione ossea e non ultimo, il mutamento di posizione da eretta a fluttuante, consentono infatti di impregnarsi completamente dell'elemento idrico percepito come meccanismo di purificazione e di rimando alle proprie origini ancestrali consentendo oltretutto l'abbassamento degli indicatori psicologici di stress.

Le acque, interpretate talvolta come rimando al contesto amniotico, andranno indagate tuttavia anche prendendo in analisi la loro caratterizzazione che ha comportato la predilezione per alcune di esse rispetto ad altre. Ci si riferisce ovvero al grado di intensità delle correnti dovuto al variare delle pendenze, alla combinazione con le diverse morfologie circostanti, fino all'ampliarsi della vastità della distesa liquida nei grandi laghi e nel mare. Utilizzando gli studi di Sakici (2015) si evince infatti da un lato la riduzione del livello di preferenza per distese acquatiche troppo vaste, dall'altro la preminenza di percezioni favorevoli nei confronti di ambienti che contengano nel raggio ottico l'elemento idrico, specie se abbinate a cortine arboree intercalate da prati. È questo il caso per esempio delle acque poco profonde e terse che scorrono negli alvei di ghiaie e sabbie, diramandosi, riunendosi, causando rapide e turbolenze. Tali deflussi sono accompagnati da un peculiare paesaggio sonoro che viene ritenuto come altamente rigeneratore. E a questo proposito sono numerose le citazioni letterarie evocanti le suddette morfologie idrauliche, corrispondenti agli ampi alvei fluviali della media pianura nel nordest italiano, come i deflussi intrecciati del Piave di Goffredo Parise (2004) e quelli del Tagliamento di Pier Paolo Pasolini (1978).

4. Empatie acquatiche

Il quadro teorico fin qui delineato consente di andare oltre l'ambito puramente fisiologico ed evolucionistico dell'ecologia umana e di addentrarsi in prospettive legate alle dinamiche culturali e alle diverse interpretazioni dei rapporti tra civiltà e acque superficiali. È necessario comunque tenere a mente l'importanza cruciale che in tale ottica possiede il senso del luogo, scaturito dalle riflessioni della geografia umanistica e includente le propensioni morali ed estetiche della specie umana nei confronti di determinati luoghi. Questa osservazione, alla luce delle premesse teoriche sopra citate e dei fattori biologici e culturali oltre che soggettivi scaturiti dal rapporto di ogni individuo con lo spazio vissuto, sono

forse in grado di esplicitare ulteriormente la predilezione nei confronti delle fisionomie acquatiche, con particolare riguardo al fiume.

A questo punto giova riprendere quanto elaborato verso la metà del secolo scorso da Eric Dardel (1986). Si tratta cioè di recuperare il ruolo della soggettività nei processi di radicamento dei singoli abitanti nel proprio spazio vissuto, riducendo di importanza le consuete dimensioni misurabili e promuovendo il concetto di "luogo". Questa apertura del pensiero geografico consente dunque l'analisi del luogo valutandone sia la propria materialità che le stratificazioni di significati che ne connotano le fisionomie visibili e quelle simboliche e in tal senso l'estetica dei flussi gioca un ruolo tutt'altro che secondario nel definire i caratteri del benessere che ne deriva, tanto da poter individuare in molteplici percorsi scientifici l'indubbio valore terapeutico dei paesaggi d'acqua (de Bell et al. 2017). Non a caso il paragrafo dedicato dall'autore allo spazio acquatico prende avvio esattamente da questo concetto: "laddove mancano le acque, lo spazio ha qualcosa di incompleto, di anormale; il deserto, la superficie arida degli altopiani calcarei suggeriscono naturalmente l'idea della morte" (Dardel 1986, 25). La dimensione acquatica qui va intesa tuttavia nella connotazione liquida che per contrasto fissa lo spazio circostante caratterizzato dalle rive o dalla pianura. L'elemento acqua non manca inoltre di essere indagato e percepito nella sua essenza rasserenante, in linea con quanto precedentemente attribuito al concetto di idrofilia: "Ma lo spazio acquatico è anche discreto. Ha qualcosa di riservato e di rasserenante. Si parla volentieri di *mormorio* delle acque, di bisbiglio dei ruscelli. Il canto delle acque sembra pieno di sottintesi, come la loro luminosità è piena di chiaroscuri. E lo spazio liquido si ferma, si espande nell'immobilità reale del lago. Ma il vasto silenzio delle acque non ha la stessa natura del grande silenzio della foresta; la sua immobilità non ha lo stesso valore della fissità della pianura; è una mobilità trattenuta, raccolta, un riposo conquistato dall'inquietudine" (Dardel 1986, 26).

Nel testo di Dardel ci si imbatte nella prova convincente del potere benefico delle acque superficiali, la cui indiscussa fascinazione conferma l'innata idrofilia che domina i più elementari processi cognitivi e comportamentali dell'essere umano, sia a livello individuale che sociale: "Per la loro mobilità, per il balzo scandito dal torrente o il movimento ritmato delle onde, le acque esercitano sull'uomo un'attrazione che arriva talvolta al fascino. È quasi una parola che affascina, una sostanza che ammalia; una parola discreta o chiassosa, carezzevole o minacciosa, che dà al fiume o al mare una personalità" (Dardel 1986, 26-27).

È bene però precisare che la seduzione acquatica coinvolge non solo la maggior parte delle espressioni creative, dalla letteratura all'arte, dalla musica alla fotografia, ma determina talvolta una totale adesione emozionale che si appaga nella più completa relazione tra corporeità e abbraccio liquido, conseguibile con la pratica del nuoto. È questo il caso di quanto narrato da Roger Deakin nel suo *Diario d'acqua* (2011), rievocando il suo "viaggio a nuoto attraverso la Gran Bretagna". Alla luce degli studi di psicologia ambientale, anche il peculiare racconto di viaggio di Roger Deakin rafforza con innegabile efficacia quanto è emerso dalla ricerca empirica circa l'importanza del potere rigeneratore degli ambienti acquatici. Tale opera è infatti da collocare tra le più significative espressioni di ciò che si suole da tempo definire come *New Nature Writing*, forma letteraria che ricalca i temi già introdotti da Henry David Thoreau e Ralph Waldo Emerson nel XIX secolo (Worster 1994). In essa si propone, sottolineando il ruolo dell'elemento idrico, il recupero delle più profonde relazioni emozionali tra l'ambiente e l'uomo che vive in esso.

Quello di Deakin si tratta infatti di un vero e proprio racconto di viaggio attraverso la Gran Bretagna, scegliendo il nuoto come originale e coraggiosa mobilità acquatica, in cui la narrazione autobiografica si intreccia con accurate descrizioni dei contesti ambientali, producendo uno straordinario esempio di osservazione partecipante, in cui la corporalità assume un ruolo paritario, se non prevalente, nel coinvolgimento affettivo e intellettuale. Innumerevoli sono infatti i riferimenti che potrebbero emergere per rafforzare le riflessioni sulle dinamiche psicologiche legate all'idrofilia. Bastano infatti pochi accenni per sostenere e confermare, ancora una volta, le innate preferenze nei confronti delle acque superficiali, oggi particolarmente accentuate a seguito della crescente crisi globale della qualità e quantità di tale bene prezioso. Sarà sufficiente dunque accostarsi alle prime pagine dell'opera, all'interno delle quali l'autore tramuta in parole le percezioni e le conseguenti motivazioni che hanno permesso che l'idea di una simile scelta itinerante prendesse corpo nella sua mente: "Mi andavo a mano a mano convincendo che seguendo l'acqua, scorrendo con lei, sarei riuscito a penetrare sotto la superficie delle cose, a imparare qualcosa di nuovo. Forse anche su me stesso. Nell'acqua tutte le possibilità sembravano estendersi infinitamente" (Deakin 2011, 3).

Per quanto riguarda l'atto fisico del nuotare, del galleggiare, del procedere tra argini e boschi, tra il variare delle anse e il mutare degli scenari visti dal fiume, l'autore sottolinea che: "Nuotare vuol dire rivivere l'esperienza prenatale: entrando in acqua ti trovi immerso in un mondo intensamente intimo, come se rientrassi

nel grembo materno. Queste acque amniotiche, assolutamente sicure, sono al tempo stesso terrificanti perché durante la nascita potrebbe succedere di tutto e vieni assalito da ogni sorta di forze ignote su cui non hai controllo. [...] L'immagine di un tuffo di testa dal trampolino nel vuoto richiama tutte le contraddizioni della nascita. Il nuotatore prova il terrore e la felicità del nascere" (Deakin 2011, 4). Se è vero inoltre che il nuoto viene definito da Deakin come "un rito di passaggio, un attraversamento del confine" (Deakin 2011, 4) che permette il verificarsi di una metamorfosi che introduce l'uomo in un mondo diverso, nel quale muta anche la stessa visione della realtà, è altrettanto vero che l'immersione nelle acque permette che l'elemento umano e quello naturale trovino una profonda corrispondenza e intersecazione: "Sei nella natura e parte integrante della natura, in modo ben più totale e intenso che sulla terraferma, pervaso dal senso del presente. Nelle acque libere il nuotatore è alla pari con il mondo animale che lo circonda. [...] Le acque naturali hanno sempre avuto il magico potere di curare, e sembrano poter trasmettere al bagnante i loro poteri di autorigenerazione" (Deakin 2011, 4).

Concludendo, con il rimando al viaggio a nuoto dell'autore come mezzo attraverso il quale ottenere "una prospettiva diversa rispetto al resto dell'umanità confinata a terra" (Deakin 2011, 6) è possibile notare come gli estratti appena citati consentano di reiterare i concetti teorici esposti precedentemente. La consapevolezza dunque di una totale adesione agli archetipi percettivi da parte dell'uomo e la tendenza innata all'idrofilia come assonanza alla biofilia, rendono comprensibile l'attitudine umana nei confronti dell'ambiente naturale e permettono l'emersione del retroterra genetico primordiale accostato alla più recente sedimentazione culturale di ogni individuo. Il *Waterlog* di Deakin va letto dunque come una tra le più riuscite espressioni di ciò che potremmo definire "idrofilia letteraria", innovativo strumento con cui effettuare ulteriori percorsi interpretativi in grado di restituirci più efficaci rappresentazioni del cruciale banco di prova costituito dal patrimonio idraulico.

5. Flussi quotidiani come terre incognite: narrazioni anfibie e coscienza ecologica. Il caso dell'entroterra di Venezia

Quanto accaduto dagli anni Settanta a oggi nell'ambito del riconoscimento della letteratura come opportunità interpretativa dei rapporti tra uomo e natura, consente di rafforzare il ruolo della cultura all'interno delle dinamiche ecosistemiche. Come già evidenziato in precedenza, il ruolo del testo letterario diviene uno stru-

mento quasi indispensabile per meglio comprendere le relazioni complesse tra gruppi umani e il loro contesto ambientale. La produzione di molteplici narrative all'interno di ogni cultura diventa uno strumento essenziale per la trasmissione del grado di coscienza territoriale di una specifica società. La rilevanza assunta dunque dalla letteratura, fonte e trasmissione di conoscenza ambientale, all'interno dei rapporti tra società e territorio, contribuisce a mettere in luce la funzione della cultura all'interno dei cosiddetti "servizi ecosistemici". L'attenzione rivolta al concetto di sostenibilità, che ha preso corpo a partire dagli anni Novanta del secolo scorso, ha permesso infatti di far emergere dibattiti inerenti ai servizi ambientali. Da allora si assiste al progressivo affermarsi di una più articolata lettura delle relazioni tra sviluppo umano e natura come un sistema economico quantificabile, ove i benefici offerti dagli ecosistemi potessero essere valutati in termini di servizi. Questi ultimi, sui quali si focalizzerà l'attenzione, sono da intendersi come l'insieme dei vantaggi non materiali, e difficilmente monetizzabili, provenienti dagli ecosistemi, che comprendono la sfera spirituale, le implicazioni etiche, il gusto estetico, la soddisfazione esistenziale, le opportunità ricreative e infine le relazioni sociali (Tengberg et al. 2012; Zander sen et al. 2017).

Come evidenziato nei paragrafi precedenti, l'articolato definirsi delle percezioni sociali nei confronti dei paesaggi d'acqua dipende dall'innata preferenza per l'idrografia superficiale, da cui derivano specifiche interpretazioni e successive rappresentazioni che concorrono nella costruzione della territorialità. Come presupposto generale e limitandosi al caso italiano, non ci si stancherà mai abbastanza di rammentare gli eventi che hanno portato al crescente abbandono delle vie d'acqua durante il miracolo economico e alla conseguente perdita di memoria collettiva nei confronti del loro ruolo funzionale e culturale. Questo distacco si pone in seno alle più generiche ma pur sempre drastiche connessioni tra l'alluvione cementizia (Turri 2014), verificatasi in gran parte d'Italia a partire dagli anni '60, e le catastrofi ambientali che ne sono conseguite. Rimane viva quindi la necessità di comprendere i meccanismi e ridare consapevolezza alle percezioni collettive circa l'indissolubile relazione tra il dissesto del territorio e la spasmodica urbanizzazione messa in atto dall'uomo a partire dal secondo dopoguerra (Erban 2003; Vallerani 2013).

Calarsi nel periodo storico che maggiormente ha assistito alla disgregazione dell'attenzione nei confronti del paesaggio, della natura e anche del loro stesso valore semantico, attraverso un progressivo svilimento dei luoghi, sopraffatti da una tumultuosa e disordinata ristrutturazione urbana, ci conduce ad affrontare più

da vicino la tematica fluviale e la compromissione degli equilibri idrogeologici. Dalla valle Padana ai principali bacini fluviali peninsulari come Arno, Tevere e Volturno, dall'agro Pontino all'infinito susseguirsi di deflussi minori, senza trascurare lo straordinario patrimonio lacustre, bisogna riconoscere che l'entroterra di Venezia è un caso studio emblematico, vuoi per la peculiare orditura idraulica tra fascia prealpina e litorale, lungo il quale si snoda una tra le più estese successioni di aree umide del Mediterraneo (Cavallaro 2013), vuoi per la millenaria evoluzione geostorica di un paesaggio di acque dolci sottoposto alla prassi sapiente del governo della Serenissima (Vallerani 2004). Va dunque riconosciuto come questi spazi anfibi siano elementi territoriali fondamentali non solo per i rimandi ai retaggi evolutivi della specie umana – di cui si è parlato nel terzo paragrafo – ma anche per il consistente patrimonio di elementi territoriali e culturali che si sono sedimentati nei secoli lungo le loro rive.

I danni subiti dal sistema idrografico veneto, dovuti alla rettifica dei meandri, alla riduzione delle gole, ai prelievi di ghiaie e sabbie in alveo, alla chiusura dei fossati, ma anche al rilascio di sostanze altamente inquinanti sia per i deflussi superficiali che per le falde, hanno comportato non solo la notevole riduzione della capacità di deflusso ma anche l'abbandono dei manufatti idraulici più antichi e la perdita di memoria delle tradizionali relazioni tra uomo e acque, estendendo un'amnesia fluviale sempre più profonda (Rinaldo 2009; D'Alpaos 2010). Preme sottolineare inoltre che la tendenza allo spreco ambientale, che ha preso piede negli anni del primo *boom* economico, si è protratta anche nei decenni successivi come risposta a una metamorfosi delle attitudini culturali, interpretabili forse con ancora maggiore preoccupazione poiché è nell'azione del singolo cittadino che utilizza le vie d'acqua sia naturali che artificiali come veicolo di rifiuti, dal sacchetto di plastica agli sversamenti industriali, che si esprime, nella sua immoralità, un'incoscienza acquatica ormai sedimentata e pericolosa.

Dedicare alla rete idrografica l'impegno della creazione geopoetica, cercare di precisare i vaghi confini che legano il soggetto al fascino ancestrale dei luoghi d'acqua, tradurre in scrittura le personali emozioni suscitate da memorie fluviali, senza escludere le pressanti tensioni causate dalla contaminazione e declino degli ambienti acquatici, ecco, tutto ciò costituisce in buona sintesi il contributo recente dello scrittore veneto Renzo Franzin al percorso di ecologia letteraria sviluppato per riattivare una consapevole strategia di cura dell'idrografia. Abbiamo scelto questo autore come caso emblematico in quanto la sua scrittura associa al tono letterario in sen-

so stretto un costante riferimento all'autobiografia come narrazione del suo impegno civile. Fondatore e in seguito direttore del Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua (CICA), associazione culturale fondata a Treviso il 28 marzo 1998 nel tentativo di promuovere e accrescere la sensibilità nei confronti del patrimonio ambientale, Franzin dimostrò la necessità di tornare al territorio non per sfruttarne le ultime e sfiancate risorse, valutate in un'ottica esclusivamente utilitaristica, quanto piuttosto per tentare di rimarginare la cesura creata tra gli impatti del nuovo e dominante modello di sviluppo economico e finanziario e quanto rimane da preservare nei paesaggi d'acqua.

Il lettore che si accosti dunque al suo libro *Il respiro delle acque*, concepito per raccogliere gli sparsi elaborati dell'autore e pubblicato postumo, si trova dinanzi a una figura poliedrica che attraverso il proprio impegno civile, le proprie esperienze politiche e gli studi approfonditi, dà corpo a narrazioni che con estrema delicatezza trasformano il nozionismo scientifico in un prodotto letterario (Franzin 2006). Sia con i contributi dal connotato più scientifico, rappresentati dai saggi e dagli articoli, sia con quelli letterari, Renzo Franzin è capace di stimolare e smuovere quelle emozioni che, suscitate da una scrittura asciutta e precisa, ma non priva di profonda empatia, "si provano quando si aprono il cuore e la mente alla bellezza della natura e ai limpidi ricordi dei luoghi di formazione delle identità individuali" (Da Villa 2006, 15).

Il cardine attorno al quale muovono gli scritti di carattere scientifico e letterario di Franzin è rappresentato dal ruolo dell'acqua nei paesaggi dell'entroterra di Venezia; non più l'elemento da sfruttare, ma anche come un legame vivido tra umanità e ambiente. L'opposizione natura-economia è particolarmente evidente nei contesti di pianura del nord est italiano che dall'epoca delle bonifiche all'urbanizzazione delle campagne hanno decisamente alterato l'integrità dei deflussi superficiali. Non a caso la parola chiave ricorrente nei testi di Renzo Franzin è "emergenza", la cui sfera semantica trova facile impiego nelle procedure interpretative elaborate dall'ecocritica (Iovino 2012). In effetti la sua scrittura presenta l'esplicito carattere del giornalismo d'inchiesta, rinnovando il modello geoletterario di Tina Merlin dedicato al disastro del Vajont (Merlin 2016). Le denunce delle criticità idrauliche e ambientali in terra veneta, di cui Franzin si fece portavoce, consentono infatti di definire i suoi scritti come mezzi di trasmissione di una coscienza civile, in cui il suo personale investimento affettivo va ben oltre il pur necessario nozionismo, producendo efficaci narrazioni collocabili a pieno titolo proprio tra i modi espressivi e i metodi dell'ecologia letteraria.

La scrittura e l'azione di Franzin divengono quindi strumenti di riconnessione agli spazi vissuti e contribuiscono a instillare quel sentimento di consapevole preoccupazione tra la popolazione, ponendo in tal modo le basi per una maggiore presa di coscienza e condivisione sociale circa l'urgenza delle questioni ambientali. L'incipit di uno degli articoli dell'autore non lascia infatti scampo alle illusioni: "La febbre cresce ed è destinata ancora a salire. In questo Nordest delle meraviglie, un'ansia nuova, un'altra, cresce fra le valli alpine di tutto il fronte orientale, Veneto e Friuli: intorno ai grandi fiumi si sta addensando lo sguardo preoccupato delle popolazioni rivierasche inquietate da un sentimento di perdita che l'abbondanza non ha ottuso completamente, ma che la consapevolezza non sa ancora chiarire" (Franzin 2006, 83). Dalle sue narrazioni appare quindi evidente il delicato compito di fare da intermediario tra il sapere specialistico e la necessaria diffusione di consapevolezza ambientale tra gli strati più ampi della popolazione. L'acqua dunque, interpretata e sentita dall'autore come elemento salvifico, come "elemento primigenio da cui promana la stessa idea di mondo e di civiltà" (Franzin 2006, 121), rappresenta il nucleo prevalente nella sua scrittura, aggiungendovi un palese sentimento di riconoscenza e apprezzamento nei confronti di quell'innata familiarità con i deflussi superficiali, che in precedenza abbiamo definito "idrofilia", integrando tale attitudine al supporto essenziale della memoria e dell'immaginazione.

Ma Renzo Franzin non è il solo a occuparsi del recupero di memorie idrauliche, facendone strumenti di resistenza, particolarmente necessari in terra veneta (Vallerani, Varotto 2005).

Siamo consapevoli del crescente interesse da parte della cittadinanza, e in parte degli amministratori, circa la necessità di ricucire l'antico legame con l'idrografia; l'invito a ricorrere alle fonti letterarie, pur nei limiti necessari di una scelta parziale, è la chiave di lettura per cogliere il rilevante sedimentarsi di significati e percezioni sempre più condivise. Ne consegue che da qualche decennio si assiste a un allargato riscatto anche dei segmenti fluviali minori, dei bacini artificiali creati a seguito del prelievo di inerti, dei fossati a ridosso di cinte murarie antiche, dei sistemi scolanti che connotano le piatte distese dei paesaggi della bonifica, dei siti anfibiotici attorno alle numerose risorgive della media pianura, una sorta di pulviscolare distribuzione di naturalità residuale che si trova vulnerabile e frammentata tra i territori "emergenti" dell'urbanizzazione produttiva, della dilagante residenzialità, tra le sempre più ingombranti infrastrutture commerciali e viarie. Una buona parte di questi segmenti sono stati considerati da eruditi locali,

poeti, giornalisti, ma anche da pittori e fotografi, producendo un vasto inventario di iconografie acquatiche in attesa di essere riordinate e promosse per creare una più cosciente strategia dell'abitare.

A tal riguardo, forse giova menzionare gli esiti dei lavori di un progetto europeo che ci ha visti impegnati di recente e i cui obiettivi erano proprio il recupero e il censimento di memorie idrauliche, tra cui i testi letterari sono stati inclusi tra gli elementi del patrimonio intangibile meritevoli di attenzione (Eulisse, Visentin 2018). Tracciare la densa cartografia letteraria dedicata ai fiumi e canali italiani resta ovviamente un ambizioso progetto di ricerca, che potrebbe consentire la riscoperta di una densa maglia di *terrae incognitae*, sorta di Atlantidi lineari di cui si conosceva l'esistenza, ma che restano disperse tra le maglie invadenti della città diffusa. Riteniamo infine che lo sguardo eco-critico, rafforzato grazie alle strategie applicative connesse all'immaginario bio-regionalista (Lynch et al. 2012), disponga dell'apparato metodologico più adatto per delineare altre narrazioni capaci di opporsi al pensiero unico dell'urbanistica speculativa, contestando con ragionevole fermezza l'omologante grigiore di una poco lungimirante tecnocrazia territoriale. La subdola retorica dei pesanti interventi ritenuti irrinunciabili perché "di pubblica utilità" (e il Veneto ne è una drammatica testimonianza, dal Mo.se all'autostrada Pedemontana) sta conducendo a un pericoloso travisamento dell'idea di bene comune, rivelandosi infatti poco attenta a una rigorosa e obiettiva analisi del rapporto tra costi e benefici. Ogni singolo deflusso è partecipe del sistema territoriale e come tale ha in sé il potere simbolico per rammentare quanto sia importante per una comunità considerare la costruzione del paesaggio, di ogni paesaggio, come un atto di responsabilità e rispetto per le future generazioni.

Le percezioni soggettive, la conoscenza e la coscienza territoriale oltre che il ritorno a una base più umana nelle politiche di gestione territoriale, sono fattori che si pongono in seno al più generico concetto di appartenenza culturale. Di tale appartenenza i servizi ecosistemici culturali divengono interfaccia tra i patrimoni tangibili e intangibili, tra natura e cultura, potenziando la consapevolezza dei valori offerti da un ecosistema sano, funzionante nei suoi cicli vitali e pertanto in grado di influenzare positivamente le percezioni degli abitanti.

Sebbene si sia finora accennato al patrimonio culturale in senso generico, l'attenzione va riposta al ruolo assunto dalle narrazioni letterarie nel contesto dei servizi ecosistemici. Si è già osservato in precedenza l'avvenuto riconoscimento dell'apporto letterario negli studi territoriali, evidenziandone la capacità di integrare

le analisi delle relazioni tra ambiente fisico e il lascito culturale di una società. I servizi di cui si è accennato rappresentano il valore oggettivo di un ecosistema, essendo cioè elementi che non dovrebbero essere intaccati perché restituiscono il senso profondo dell'esistenza umana sul pianeta oltre che la possibilità di sopravvivenza in esso. Il fatto dunque che i servizi culturali siano stati collocati accanto a servizi apparentemente di più immediata utilità (si pensi al cibo, all'acqua compresi nei servizi di approvvigionamento o alle dinamiche climatiche e alla qualità dell'aria dei servizi di regolazione, solo per citarne alcuni) dovrebbe far riflettere sul ruolo assolutamente non subordinato dell'elemento culturale.

I valori estetici, quelli ricreativi e più in generale le attività prodotte dall'azione umana che contribuiscono a rendere unico ogni ecosistema e che rientrano a pieno titolo negli studi sull'evoluzione dei paesaggi, sono fattori in grado di restituire il senso di appartenenza ai luoghi. Le capacità degli scrittori e dei poeti, che con la propria abilità creativa riescono a interpretare e veicolare i significati attribuiti ai luoghi da parte di una comunità, contribuiscono infatti a rendere il testo una testimonianza dei legami profondi tra società e territorio. Perciò il testo "viene inteso in quanto veicolo che va ben oltre il semplice ruolo di 'fonte dati e informazioni' per diventare elemento nodale di quei complessi sistemi simbolici connessi alle relazioni uomo/ambiente. E questo perché quei valori, percezioni o immagini, se vengono accettati e fatti propri da alcuni lettori o, e a maggior ragione, da una precisa formazione sociale, cominceranno ad influenzare le relazioni e le valutazioni nei riguardi di paesaggi, luoghi ambienti. Di conseguenza, questi ultimi assumeranno i connotati degli elementi pensati diventando così dei veri e propri 'paesaggi della mente', degli *inscapes*" (Lando 1993, 10).

Se quindi non si considera il paesaggio esclusivamente come contenitore di elementi fisici e di manufatti umani ma lo si analizza come un "testo", ecco che lo sguardo attento sarà in grado di leggervi anche i comportamenti, le abitudini, le percezioni della popolazione che lo vive e in tale ri-scoperta geografica la letteratura diventa strumento di comprensione privilegiato. In altre parole, non vi è più solo la volontà di cercare negli scrittori il paesaggio descritto in modo conforme alla realtà, in cui il testo diventa un elemento nel quale ritrovare i dettagli geo-morfologici e le peculiarità antropiche di un luogo che permettono di riconoscerlo; esso diventa piuttosto un canale diretto di rappresentazione delle più profonde percezioni umane, sviscerate dalla sensibilità degli autori e tradotte su carta dalla loro stessa sensibilità narrativa.

Riferimenti bibliografici

- Anderson, J. (2010). *Understanding Cultural Geography: Places and Traces*. New York, Routledge.
- Appleton, J. (1975). *The experience of landscape*. London, Wiley.
- Baroni, R. (2008). *Psicologia ambientale*. Bologna, il Mulino.
- Bassani, G. (2005). *Italia da salvare. Scritti civili e battaglie ambientali*. Torino, Einaudi.
- Bell, S., Foley, R., Houghton, R., Maddrell, A., Williams, A. (2018). From therapeutic landscapes to healthy spaces, places and practices: a scoping review. *Social Science and Medicine*, 196, 123-130.
- Bourassa, S.C. (1990). A paradigm for landscape aesthetics. *Environment and Behaviour*, 22 (6), 787-812.
- Calvino, I. (2009). *La speculazione edilizia*. Torino, Einaudi.
- Carson, R. (1999). *Primavera silenziosa*. Milano, Feltrinelli.
- Castonguay, S., Evenden, M. (a cura di). (2012). *Urban Rivers. Remaking Rivers, Cities and Space in Europe and North America*. Pittsburgh, Pittsburgh University Press.
- Cavallo F. (a cura di). (2014). *Wetlandia. Tradizioni, valori, turismo nelle zone umide italiane*. Padova, CEDAM.
- Coates P. (2013). *A Story of Six Rivers. History, Culture and Ecology*. London, Reaktion.
- Cosgrove, D., Daniels, S. (a cura di). (1988). *The Iconography of Landscape; Essays on the Symbolic Representation*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Cosgrove, D., Petts, G. (1990). *Water, Engineering and Landscape: Water Control and Landscape Transformation in the Modern Period*. London, Belhaven.
- D'Alpaos, L. (2010). *Fatti e misfatti di idraulica lagunare: la laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto*. Venezia, Istituto Veneto.
- Daniels, S. (2018). On the Waterfront. In Vallerani, F., Visentin, F. (a cura di). *Waterways and the Cultural Landscapes*. London, Routledge, 19-28.
- Dardel, E. (1986). *L'uomo e la terra: natura della realtà geografica*. Milano, Unicopli.
- Da Villa, E. (2006). Cultura che scava come l'acqua. In Franzin, R. *Il respiro delle acque. Racconti, articoli, saggi*. Portogruaro, Nuova Dimensione, 13-15.
- Deakin, R. (2011). *Diario d'acqua. Viaggio a nuoto attraverso la Gran Bretagna*. Torino, EDT.
- de Bell, S., Graham, H., Jarvis, S., White, P. (2017). The importance of nature in mediating social and psychological benefits associated with visit to freshwater blue space. *Landscape and Urban Planning*, 167, 118-127.
- De Fanis, M. (2001). *Geografie letterarie. Il senso del luogo nell'alto Adriatico*. Roma, Mimesis.
- Erbani, F. (2003). *L'Italia maltrattata*. Roma-Bari, Laterza.
- Ercolini, M. (a cura di). (2012). *Acqua. Luoghi, paesaggi, territori*. Roma, Aracne.
- Eulisse, E., Visentin, F. (2018). Digital applications and river heritage. The inherited landscape of Venice's historic waterways. In Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscapes*. London, Routledge, 229-243.
- Foley, R., Kistemann, T. (2015). Blue space geographies: enabling health in place. *Health & Place*, 35, 157-165.
- Franzin, R. (2006). *Il respiro delle acque. Racconti, articoli, saggi*. Portogruaro, Nuova Dimensione.
- Fremont, A. (1987). *La regione. Uno spazio per vivere*. Milano, Angeli.
- Friedeldey, A. (1995). *Recommendation on Outdoor Advertising: the Role of Psychological Perception and Aesthetic Appreciation of Outdoor Environments*. Department of Tourism and Environmental Affairs, Pretoria.
- Ghosh, A. (2017). *La grande cecità. Il cambiamento climatico e l'impensabile*. Vicenza, Neri Pozza.
- Gifford, R. (2016). *Environmental Psychology Principles and Practice*. London, Wiley.
- Goleman, D. (2010). *Intelligenza ecologica*. Milano, Rizzoli.
- Hartig, T., Staats, H. (2006). The need for psychological restoration as a determinant of environmental preferences. *Journal of Environmental Psychology*, 26 (3), 215-226.
- Herzog, T. R. (1985). A cognitive analysis of preference for waterscapes. *Journal of Environmental Psychology*, 5, 225-241.
- Herzog, T. R. (1989). A cognitive analysis of preference for urban nature. *Journal of Environmental Psychology*, 9, 27-43.
- Hourdequin, M. (2015). *Environmental Ethics*. London, Bloomsbury.
- Iovino, S. (2006). *Ecologia letteraria. Una strategia di sopravvivenza*. Milano, Edizioni Ambiente.

- Iovino, S. (2012). Restoring the imagination of place. Narrative reinhabitation and the Po valley. In Lynch, T., Glotfelty, C., Armbruster, K. (a cura di). *The Bioregional Imagination. Literature, Ecology and Place*. Athens, Georgia University Press, 100-117.
- Kaplan, S., Kaplan, R. (1995). The restorative benefits of nature: toward an integrative framework, *Journal of Environmental Psychology*, 15 (3), 169-182.
- Kaplan, S., Kaplan, R., Ryan, R. (1998). *With People in Mind: Design and Management for Everyday Nature*. Washington DC, Island Press.
- Karmanov, D., Hamel, R. (2008). Assessing the restorative potential of contemporary urban environments: beyond the nature versus urban dichotomy. *Landscape and Urban Planning*, 86, 115-125.
- Lando, F. (a cura di) (1993). *Fatto e finzione. Geografia e letteratura*. Milano, Etas.
- Lave, R. (2012). *Fields and Streams. Stream Restoration, Neoliberalism and the Future of Environmental Science*. Athens, University of Georgia Press.
- Lorimer, H. (2005). Cultural geography: the busyness of being 'more-than-representational'. *Progress in Human Geography*, 29, (1), 83-94.
- Luttik, J. (2000). The value of trees, water and open space as reflected by house prices in the Netherlands. *Landscape and Urban Planning*, 48, 161-167.
- Lynch, T., Glotfelty, C., Armbruster, K. (a cura di) (2012). *The Bioregional Imagination. Literature, Ecology and Place*. Athens, Georgia University Press, 100-117.
- Magnaghi, A. (2010). *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Torino, Bollati Boringhieri.
- Mauch, C., Zeller, T. (a cura di) (2008). *Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America*. Pittsburgh, Pittsburgh University Press.
- Meeker, J.W. (1972). *The Comedy of Survival: Studies in Literary Ecology*. New York, Scribner.
- Merlin, T. (2016). *Sulla pelle viva. Come si costruisce una catastrofe. Il caso Vajont*. Sommacampagna (VR), Cierre.
- Orians, G.H. (1986). An ecological and evolutionary approach to landscape aesthetics. In Penning-Rowsell, E.C., Lowenthal, D. (a cura di) *Landscape Meanings and Values*. London, Allen and Unwin, 1986, 3-22.
- Papotti, D., Tomasi, F. (a cura di) (2014). *La geografia del racconto. Sguardi interdisciplinari sul paesaggio urbano nella narrativa italiana contemporanea*, Bruxelles, Peter Lang.
- Pasolini, P.P. (1978). *Il sogno di una cosa*. Milano, Garzanti.
- Parise, G. (2004). *Sillabari*, Milano, Adelphi.
- Peron, E., Berto, R., Purcell, T. (2002). Restorativeness, preference and the perceived naturalness of places. *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, 3, 19-34.
- Peterle, G., Visentin, F. (2017). Performing the literary map: "Towards the river mouth" following Gianni Celati. *Cultural Geographies in Practice*, 24 (3), 473-485.
- Piovene, G. (2003). *Viaggio in Italia*. Milano, Baldini e Castoldi.
- Pitt, H. (2018). Muddying the waters: what urban waterways reveal about bluespaces and wellbeing. *Geoforum*, 92, 161-170.
- Rinaldo, A. (2009). *Il governo dell'acqua. Ambiente naturale e ambiente ricostruito*. Venezia, Marsilio.
- Rossetto, T. (2014). Theorizing maps with literature. *Progress in Human Geography*, 38 (4), 513-530.
- Rueckert, W. (1978). Literature and ecology: an experiment in ecocriticism. *Iowa Review*, 9 (1), 105-123.
- Sakici, C. (2015). Assessing landscape perceptions of urban waterscapes. *Anthropologist*, 21 (1-2), 182-196.
- Scaffai, N. (2017). *Letteratura e ecologia. Forme e temi di una relazione narrativa*. Roma, Carocci.
- Schama, S. (1995). *Landscape and Memory*. New York, Knopf.
- Tengberg, A., Fredholm, S., Eliasson, I., Knez, I., Saltzman, K., Wetterberg, O. (2012). Cultural ecosystem services provided by landscapes: assessment of heritage values and identity. *Ecosystem Services*, 2, 14-25.
- Ulrich, R. S. (1983). Aesthetic and Affective Response to Natural Environment. In Altman, I., Wohlwill J. F. (a cura di). *Behavior and the Natural Environment*. New York, Plenum, 85-125.
- Ulrich, R. S. (1993). Biophilia, biophobia, and natural landscapes. In Kellert, S.R., Wilson, E. O. (a cura di). *The biophilia hypothesis*. Washington D.C., Island Press, 73-137.
- Vallerani, F. (2004). *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*. Sommacampagna (VR), Cierre.
- Vallerani, F. (2013). *Italia Desnuda. Percorsi di resistenza nel paese del cemento*. Milano, Unicopli.
- Vallerani, F., Varotto M. (a cura di) (2005). *Il grigio oltre le siepi. Geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto*. Portogruaro, Nuova Dimensione.

- Varotto, M., Luchetta, S. (2014). Cartografie letterarie: i nomi di luogo nella narrativa di Mario Rigoni Stern. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, XIII (7), 145-163.
- Visentin, F. (2018). Liquid Conclusions. Towards a Humanistic Hydrology. In Vallerani, F., Visentin, F. (a cura di). *Waterways and the Cultural Landscapes*. London, Routledge, 244-256.
- Vries, S. de (2010). Nearby nature and human health: looking at mechanism and their implications. In Ward Thompson, C., Aspinall, P., Bell, S. (a cura di). *Innovative Approaches to Researching Landscape and Health*, Oxon (UK), Routledge, 77-96.
- Westling, E. L., Surridge, B. W. J., Sharp, L., Lerner, D. N. (2014). Making sense of landscape change: long-term perception among local residents following river restoration. *Journal of Hydrology*, 519, 2013-2023. <https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2014.09.029>
- White, M., Smith, A., Humphryes K., Pahl, S., Snelling, D., Depledge, M. (2010). Blue space: the importance of water for preference, affect and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*, 30, 482-493. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.04.004>
- Wilson, E. O. (1984). *Biophilia*. Cambridge, Harvard University Press.
- Worster, D. (1994). *Storia delle idee ecologiche*. Bologna, il Mulino.
- Zandersen, M. Lindhjem, H., Magnussen, K., Helin, J. (2017). *Assessing landscape experiences as a cultural ecosystem service in public infrastructure projects*. Copenhagen, Nordic Councils of Ministers. DOI: 10.6027/TN2017-510
- Zanetto, G. (a cura di). (1989). *Les Langages des Représentations Géographiques*. Venezia, Dipartimento di Scienze Economiche.
- Zanzotto, A. (2013). *Luoghi e paesaggi*. Milano, Bompiani.
- Zube, E.H. (1991). Environmental psychology, global issues and local landscape research. *Journal of Environmental Psychology*, 47 (7), 211-214.



Citation: M. Grava (2019) Da lago a terra bonificata (1722-1962): l'uso dei GIS per la ricostruzione dell'area palustre dell'Estanque di Belcaire d'Empordà (Catalogna). *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 73-85. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.804

Copyright: © 2019 M. Grava. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Da lago a terra bonificata (1722-1962): l'uso dei GIS per la ricostruzione dell'area palustre dell'Estanque di Belcaire d'Empordà (Catalogna)

**From Lake to land reclaimed (1722-1962): the use of GIS for
the reconstruction of the marsh area of the Estanque Belcaire
d'Empordà (Catalonia)**

MASSIMILIANO GRAVA

Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere, Università di Pisa, Italia
E-mail: massimiliano.grava@unipi.it

Abstract. The paper deals with the reconstruction of the history of the Estanque of Belcaire d'Empordà, by the integration of traditional techniques of research with modern GIS information approaches. This area, administratively part of the comarca of the Baix Empordà, is located about seven kilometres from the Costa Brava, in the northernmost area of Catalonia. Traditional geo-historical research approach – based on the collection of the sources, analysis of the documents and the elaboration of a text – has been combined with technological approach of informatics sciences. As consequence of the introduction of GIS in geohistorical research, different sources and data (produced both by historians and by public institutions) have been compared; digitisation and GIS analysis of the sources allow to bring new light on the history of the areas, increasing our knowledge both under the quantitative and the qualitative perspectives.

Keywords: Belcaire d'Empordà (Catalunya), Historical-GIS (Geographic Information System), Cartography, Metasource.

Riassunto. In questo contributo illustreremo come si sono ricostruite, affiancando a tecniche tradizionali di ricerca più moderni approcci informatici GIS, le vicende relative all'*Estanque di Belcaire d'Empordà*. Questo territorio, amministrativamente facente parte della comarca della *Baix Empordà*, si trova a circa sette chilometri dalla Costa Brava, nella zona più settentrionale della Catalogna. Alle tradizionali metodologie geostoriche (ricerca delle fonti archivistiche, elaborazione dei dati reperiti nei documenti e pubblicazione di un testo), si sono quindi aggiunte quelle derivanti dall'impiego dei sistemi informativi geografici. Conseguenza di questa introduzione dei GIS nella presente ricerca è stata quindi una crescita della conoscenza sotto il profilo quantitativo e qualitativo, ottenuta proprio grazie alla possibilità di incrociare le nostre fonti con quelle prodotte dalla pubblica amministrazione catalana.

Parole chiave: Belcaire d'Empordà (Catalogna), Historical-GIS (Geographic Information System), Cartografia, Metafonti.

1. Introduzione

L'utilizzo di applicativi GIS nell'ambito della presente ricerca ci ha dato la possibilità di porre in relazione i contenuti estrapolati della cartografia del passato con quelli odierni e di ottenere, grazie all'analisi incrociata dei diversi geodatabase, interessanti risultati. La migrazione delle fonti dall'archivio al database geografico è stata effettuata senza alcuna normalizzazione dei dati originali che sono stati digitalizzati, compresi gli errori ortografici, così come creati in origine da cartografi, periti e tecnici agrimensori (Denley 1994, 33-43; Vitali 2004, 15). Questa scelta di non normalizzare le informazioni contenute nelle fonti archivistiche è però coincisa con l'esigenza di inserire nel geodatabase una serie di campi in cui i dati fossero standardizzati e quindi interrogabili, mantenendo così distinti il "contesto linguistico *emic*, cioè interno alla fonte, formulato dagli attori della storia, da uno *etic*, esterno, formulato da chi conduce la ricerca" (Panzieri 2009, 19).

La nuova fonte immateriale che abbiamo creato non vuol quindi essere una mera riproduzione dell'originale, quanto piuttosto una nuova risorsa digitale – *metafonte* – in cui dati originari e dati da noi codificati formano parte di una stessa banca dati (Genet 1994, 3-17; Zorzi 2000, 274-291). Oltre dunque ai cambiamenti morfologici e paesaggistici del territorio oggetto di studio, ricostruiti grazie ad elaborazioni batimetriche DTM (Digital Terrain Model) dell'invaso (Fig. 1), i GIS sono stati fondamentali per ricostruire la distribuzione della proprietà; così come i trasferimenti di beni avvenuti successivamente alla bonifica dello specchio d'acqua (su questo tema si veda, a titolo esemplificativo, la vettorializzazione dei beni della Abadia de Fluvià nella fig. 2).

Il caso del lago di Belcaire d'Empordà costituisce pertanto un terreno di pratica particolarmente adatto all'elaborazione di fonti eterogenee trattate attraverso software GIS (Gerez Alum 2012; Olivier 2012). Per questo territorio è stato difatti possibile recuperare, e aggregare a un solo layer, tutta una serie di documenti cartografici, fiscali e giudiziari che, come vedremo a breve, hanno consentito di seguire dettagliatamente le vicende storiche del lago dal XVIII secolo ad oggi (Bocchi 1999, 11-38).

Le fonti digitali impiegate come base per la costruzione dei nostri livelli informativi sono state scaricate dal portale cartografico dell'ICGC (*Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya*)¹. In una prima fase, utilizzando

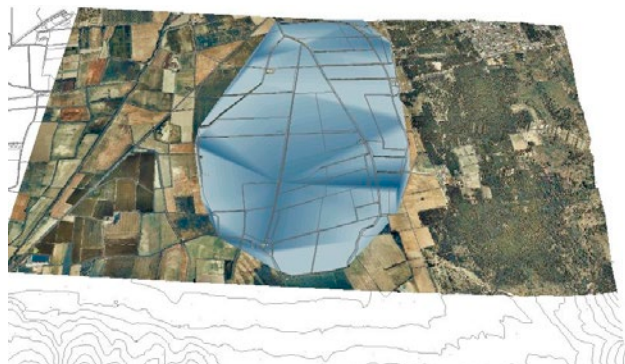


Figura 1. Sovrapposizione del modello tridimensionale dell'E-stanque, elaborato utilizzando la carta del 1722, con la cartografia dell'ICGC.

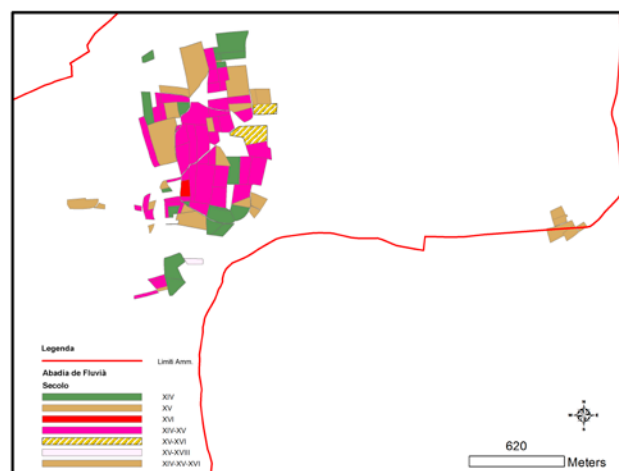


Figura 2. Beni di proprietà della Abadia de Fluvià distinti per secolo. Sulla destra quattro appezzamenti tra gli abitati di Sobrestany e Aragall.

do questa base cartografica, sono state georeferenziate le immagini archivistiche, quindi, in un secondo momento, sono stati vettorializzati gli elementi presenti nella cartografia storica e nei documenti d'archivio.

La documentazione cartografica digitalizzata – una mappa impiegata per illustrare le opere di prosciugamento del lago datata 1722 in cui furono annotati forma, estensione, profondità del lago e quelle dei canali impiegati per il prosciugamento dell'invaso (Fig. 3)², una carta elaborata per un *pleyto* (controversia giudiziaria) tra due nobili del 1834 (Fig. 4)³ e una foto aerea relativa al *Cata-*

¹ Nel caso specifico per digitalizzare nella maniera più congrua foto e mappe rinvenuti in archivio si sono impiegati file DWG e ortofoto satellitari in scala 1:5000, realizzati in datum ED50/UTM zona 31N, e scaricati dal sito del ICGC: www.icgc.cat/.

² ACA, DMP, 512.

³ Questa documentazione, essendo in realtà allegata a una proposta di ripartizione dei terreni bonificati, non può essere utilizzata per desumere il reale frazionamento dei beni, è però molto importante in quanto

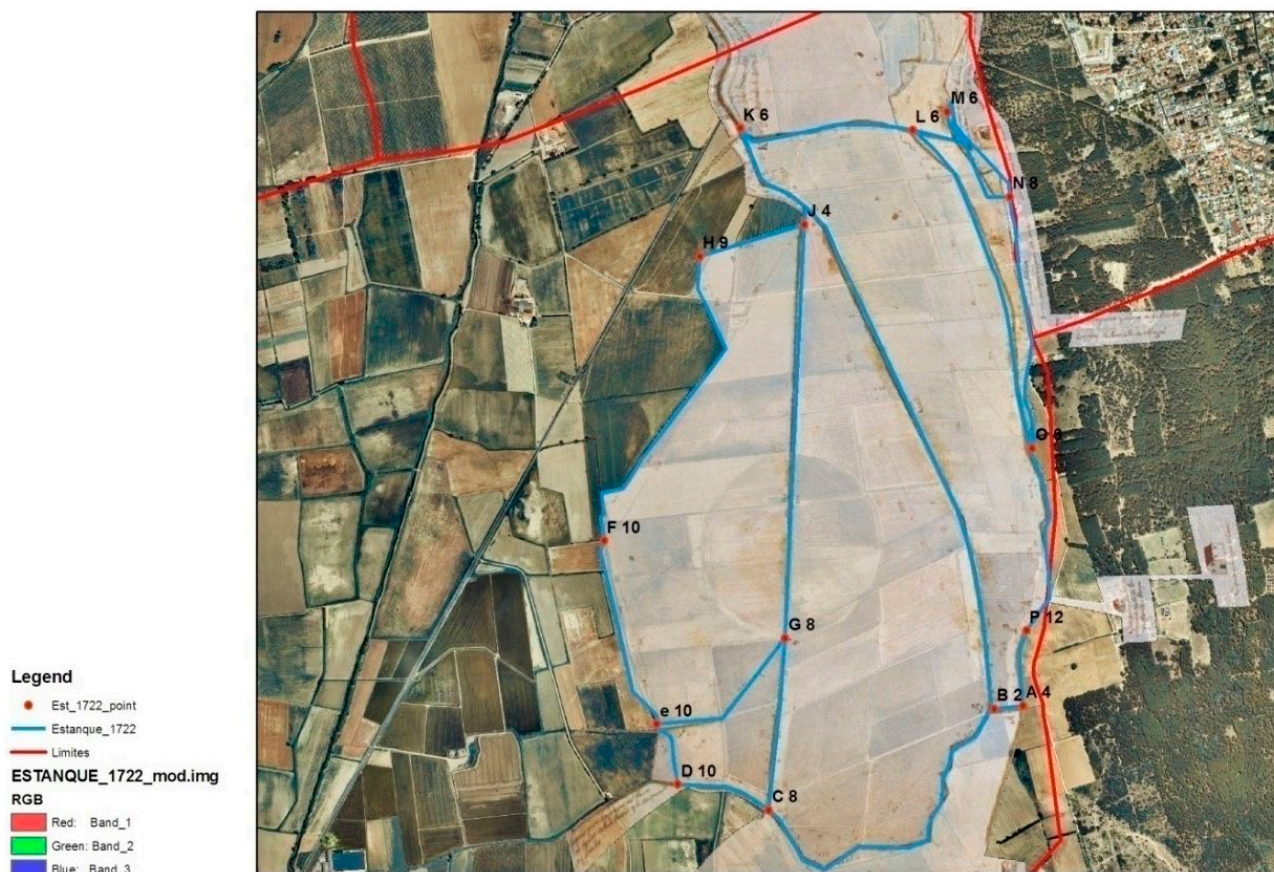


Figura 3. Risultato della georeferenziazione della carta del 1722 elaborata per la bonifica del lago.

stro Rústico del 1957 (Vallina Rodríguez, Konyushikhina 2017, 39-62; García-Pulido 2016; Fernández García 2007, 110-124; Sastre Domingo 1998, 2-18; García Juan et al. 2008; Santamaria Peña 2003) (Fig. 9) – sono documenti molto eterogenei tra loro che però hanno tutti quale denominatore comune l'area dell'Estanque di Belcaire.

2. La documentazione archivistica

La principale fonte documentale di questa ricerca è un *pleyto* del 1720 tra il marchese di *Sentmenat* e don Francisco Antonio Sotelo (rispettivamente il soggetto concessionario del lago e colui che, dopo averne reclamato la proprietà, procede nel XVIII secolo alla bonifica dell'invaso). Una copiosa messe documentaria raccolta in diverse buste che si trova archiviata per la parte testuale nel fondo *Sentmenat* della Corona d'Aragona,

mentre per quella iconografica nel fondo *Mapas y Planos* del medesimo archivio. All'interno di quella che è la busta principale, in cui si trattano le questioni relative a questa controversia, sono raccolti oltre ottanta fascicoli concernenti la causa; una documentazione testuale arrivata sino a noi come testimonianza processuale alla quale si aggiunge anche il carteggio privato dei *Sentmenat* riguardante affari privati dei marchesi connessi all'amministrazione del lago (Saguer i Hom 2015, 181-205).

Questo *pleyto* per l'attribuzione della proprietà dell'Estanque si procrastinò per più di dieci anni, anche se per la definitiva suddivisione delle terre ottenute dalla bonifica del lago fu necessario attendere oltre un secolo e un secondo procedimento giudiziario (sulla suddivisione geografica dell'area bonificata si veda la fig. 8).

La prima delle due cause ebbe dunque inizio nel 1720, quando Francisco Antonio Sotelo, sostenendo che l'*Estany de Rechs* o *de Sobrestany* fosse in realtà da ritenersi escluso dalla vendita fatta nel 1432 dal re Alfonso V d'Aragona (il Magnanimo) a Bartholomè Escaler, si appellò all'Intendente Generale e ottenne la concessio-

ci indica lo stato in cui si trovava il terreno ottenuto dopo il prosciugamento del lago del XVIII secolo.



Figura 4. Progetto di frazionamento del 1834. Fonte: ACA, DMP 310. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/contiene/120547>

ne del bacino idrico⁴. Il lago “de Rechs o sobrestany, sita por la mayoria parte dentro el termino y parroquia de S. Juan de Bodenga, alias Bellcaire” faceva infatti parte del *comtat d’Empúries* sin dal 798, quando i territori dell’*Empordà* passarono dalla dinastia del *Casal de Barcelona* a quella privata di *Empúries*⁵.

L’inaspettata morte di don Joan II (1401) e del fratello don Pere III (1402) e il conseguente annullamento del fidecommesso “sin que les subreviviesen hijos, ni

⁴ ACA, DSA, legajo 50, fasc. 2. Anteriormente a questa vendita si segnala l’importante permuta tra Hug de Cardona VI de *Empúries*, con i due figli del re Jaume II: Pere (Barcelona 1305 - Pisa 1381) e Ramon (1308-1366). Al primogenito Pere andarono i territori di «Verges, Bellcaire y la Tallada», mentre al secondogenito Ramon Berenguer le “Montañas de Prades”. Il 15 gennaio 1341 i due fratelli scambiarono tra loro le proprietà ricevute e con esse il titolo di conde de *Empúries*: di Pere I, per il periodo 1325-1341, di Ramon I per quello 1341-1364. Nel 1364 Ramon Berenguer I donò al figlio ed erede Joan I i territori d’*Empúries* (1364-1398), che rimasero della dinastia del *Casal de Barcelona* sino al 1410 quando passarono al ramo collaterale dei *Trastàmara*.

⁵ ACA, DSA, legajo 50.

Tabella 1. Elenco dei livellari dell’*Estanque de Bellcaire* per il periodo compreso tra il 1596 e il 1650.

1596	Miguel Favaren y Gabriel Clusa
1598	Antonio Pi
1603	Germynio Parts
1605	Germynio Parts y Germynio Pans
1608	Iayme Cordona
1615	Germynno Parts
1650	Francisco Bofill

descendientes algunos; per cuyo motivo se purificò [?] a favor de la Real Hazienda de los Señores Reyes de Aragon” fece sì che il *comtat* nell’occasione sia rientrato di nuovo sotto il dominio diretto della Corona d’Aragona sino appunto al 1432 (Sánchez Martínez 1995, 65-84). A margine della documentazione relativa alla alienazione dei territori dell’*Empúries* tra il Real Patrimonio e Bartholomè Escaler, al prezzo di poco superiore ai 20 fiorini d’oro aragonesi, il lago venne nella circostanza descritto sterile e non produttivo⁶. A distanza di soli dodici anni Escaler cedette quindi l’intera baronia di Verges (compresi i territori di Bellcaire e La Tallada) a Doña Blanca de Rocabertí, che a partire dall’anno 1447 iniziò a pagare la decima a Verges. Nel 1504 si registra un ulteriore passaggio di proprietà, questa volta per via ereditaria, tra Blanca e il figlio Bernardo de Rocabertí (De Fluvià i Escorsa 1983, 929-934; Barnosell i Jordà 2000). Tra il 1444 e il 1720 la baronia, che dai Rocabertí passò per via ereditaria ai *Ciutadilla* prima e ai *Sentmenat* poi, fu allivellata (Tab. 1) senza che sul lago fosse effettuato alcun intervento di bonifica.

L’impiego dell’*Estanque* è in questi anni ancora limitato a scopi quali la pesca, la raccolta di giunchi, cannicci, paglie per alimentare gli animali e, almeno in parte, la coltivazione del riso.

La chiave di volta nelle vicende riguardanti il lago si registra nel 1722 quando, con due sentenze, Sotelo prima prese possesso del lago “en virtud del establecimiento que le habia hecho el Real Patrimonio segun del acto de posesiones”, e successivamente, dopo che “se le levanta la proibicion hecha a Sotelo de trabajar en el desaguedero del Estanque de Bellcaire” avvenuta nelle prime fasi del *pleyto*, quando questi dà il via al prosciugamento del bacino⁷.

Il via definitivo alla bonifica del lago inizia pertanto con la delimitazione della superficie e con il successivo scavo dei canali emissari “para desguassarles”⁸. Uti-

⁶ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 82.

⁷ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 74.

⁸ ACA, DMP, 512. Nelle note sul margine della mappa si legge: “Estaño

lizzando il GIS per la georeferenziazione della carta del 1722 e per la successiva vettorializzazione dei punti in cui s'indicano le profondità dell'Estanque si è riusciti, oltre naturalmente a misurare perimetro e area del lago e confrontarli con i dati indicati dai relatori della mappa, ad elaborare un modello digitale del terreno ricostruendo la batimetria dello specchio d'acqua. Grazie a questa ricostruzione 3D effettuata con il software ArcScene si è visto che l'invaso, in base alle misurazioni indicate dal perito che si occupò del rilievo, aveva nel suo punto più basso una profondità di poco inferiore ai due metri, un'estensione di un paio di chilometri quadrati e un perimetro di circa 5.000 metri (sulla conversione delle misure in metri si veda Alsina i Català et al. 1996). Un'area quindi all'epoca poco più che palustre che era evidentemente soggetta agli effetti meteorologici e alle capacità di scorrimento delle acque nel *rec del Molí* (principale via di deflusso delle acque prima della realizzazione dei canali emissari realizzati per la bonifica). Nello stesso 1722, a due anni dalla precedente controversia, si apre un secondo processo, il "pleyto que el Ilust. Marqués de Ciutadilla sigue contra los tutores de la hija, y heredera de Don Francisco Antonio Sotelo, y otros"⁹. Questa causa terminerà il 16 dicembre 1735 con una "concordia" tra le parti; un accordo firmato "entre Partes del Ilustre Don Antonio de Meca y Cordona, difunto Marques de Ciutadilla, con la tutora [doña Maria Teresa de Valencia y Balaguer] de la persona y bienes de doña Maria Antonia Sotelo y de Valencia, su nieta impuber"¹⁰.

Da quest'atto emergono in particolare due aspetti a nostro avviso molto interessanti. Il primo riguarda le modalità di frazionamento del lago, che alla fine, nonostante la sentenza, rimane indiviso sino alla metà del XIX secolo: "los fructos resultantes del expresado Estanque de Bellcayre, sus tierras y pertenencias, hayan y deban dividirse en doce partes iguales, de las quales las seis y media sean de dicho Ilustre Señor Marques de Ciutadilla, y de sus sucesores perpetuamente, y las restante cinco partes y media sean, deban ser de la citada Señora Doña Maia Maria Antonia Sotelo y Valencia, impuber, y de sus herederos y sucesores perpetuamente"¹¹. Il secondo elemento di interesse compare invece nel quarto articolo di questa concordia, dove si parla del mantenimento dei canali impiegati per drenare l'acqua, la destinazione d'uso delle particelle di

terreno, ma soprattutto di quella che doveva essere la conduzione agraria ad opera dei contadini livellari "ha sido pactado y convenido entre las mismas Partes, que para el gobierno, manejo, y buena conducta del referido Estanque, sus tierras y pertenencias, pueden y deban dichas Partes, y sus herederos y sucesores elegir dos Personas, una por cada parte, las cuales como Sobrestantes y Colectores deban procurar que las acequias sean limpias: que las aguas no se empantanen; que las medieras y colonos cumplan exactamente los pactos de las parcelas; que las tierras se cuiden a uso y costumbre de buen labrador, y según la calidad de la tierras de dicho Estanque [...]"¹².

La bonifica dell'Estanque iniziata nel 1722 trasforma pertanto il paesaggio di Bellcaire modificando profondamente anche l'area ad esso confinante, a seguito, come vedremo a breve, dell'immissione sul mercato terriero di elevate porzioni di suoli agricoli e degli effetti legati alla scomparsa delle acque.

Un indicatore di come questo cambiamento abbia effettivamente inciso su di una zona ben più ampia rispetto a quella municipale di Bellcaire è la vicenda del confinante villaggio di *Aragall*. Rilegate in un registro ritrovato da Rosa Congost Colomer presso l'Archivio Storico di Girona, si conservano infatti una serie di mappe di Bellcaire realizzate nel 1740 per delimitare le proprietà di alcuni Signori Diretti. Ebbene, il perito Ramon Roig, che si occupò di redigere queste carte impiegando i documenti fornitigli dagli stessi Signori che gli dettero mandato, nella copia di lavoro di questo rilievo – *Borrans* – disegnò le proprietà di questi *terratinentes* anche relativamente al vicino centro abitato *Aragall*. Questo borgo, affacciato sulla costa sud-est del lago tra gli abitati di *Sobrestany* e quello di *Torroella de Montgrí*, era posizionato, come si è visto grazie alla ricostruzione 3D dell'Estanque, in prossimità di una delle aree più profonde del lago e quindi particolarmente adatte alla pesca. Il rilievo effettuato da Roig attesta quindi l'esistenza del villaggio alla data del 1699 (anno annotato sulle carte da parte del perito) consegnandoci una testimonianza preziosa in quanto, nei secoli successivi alla bonifica dell'Estanque, *Aragall* viene definitivamente abbandonato e se ne perde traccia. Grazie ad alcuni punti presenti sia sulla cartografia storica sia su quella attuale siamo riusciti a georeferenziare anche queste mappe e ricollocare così nelle loro ubicazioni originarie case e orti di questo insediamento (Figg. 5-6).

Gli edifici, a questa data una decina, erano tutti concentrati nell'area a ridosso delle colline ed erano tutti di proprietà non signorile, mentre *orts*, *closas* (parti-

nombrado de Bellcayre, uno de los de la Baylia Real de la villa de Verges del obispado de Gerona del Principado de Catteluna con las sequias que se hizieron para desguassarle en el año 1722, conciste su superficie en 892 vessanas $\frac{7}{8}$ y 30 cañas del estilio de media tierras. [...]"

⁹ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 39.

¹⁰ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 37.

¹¹ ACA, DSA.

¹² ACA, DSA.

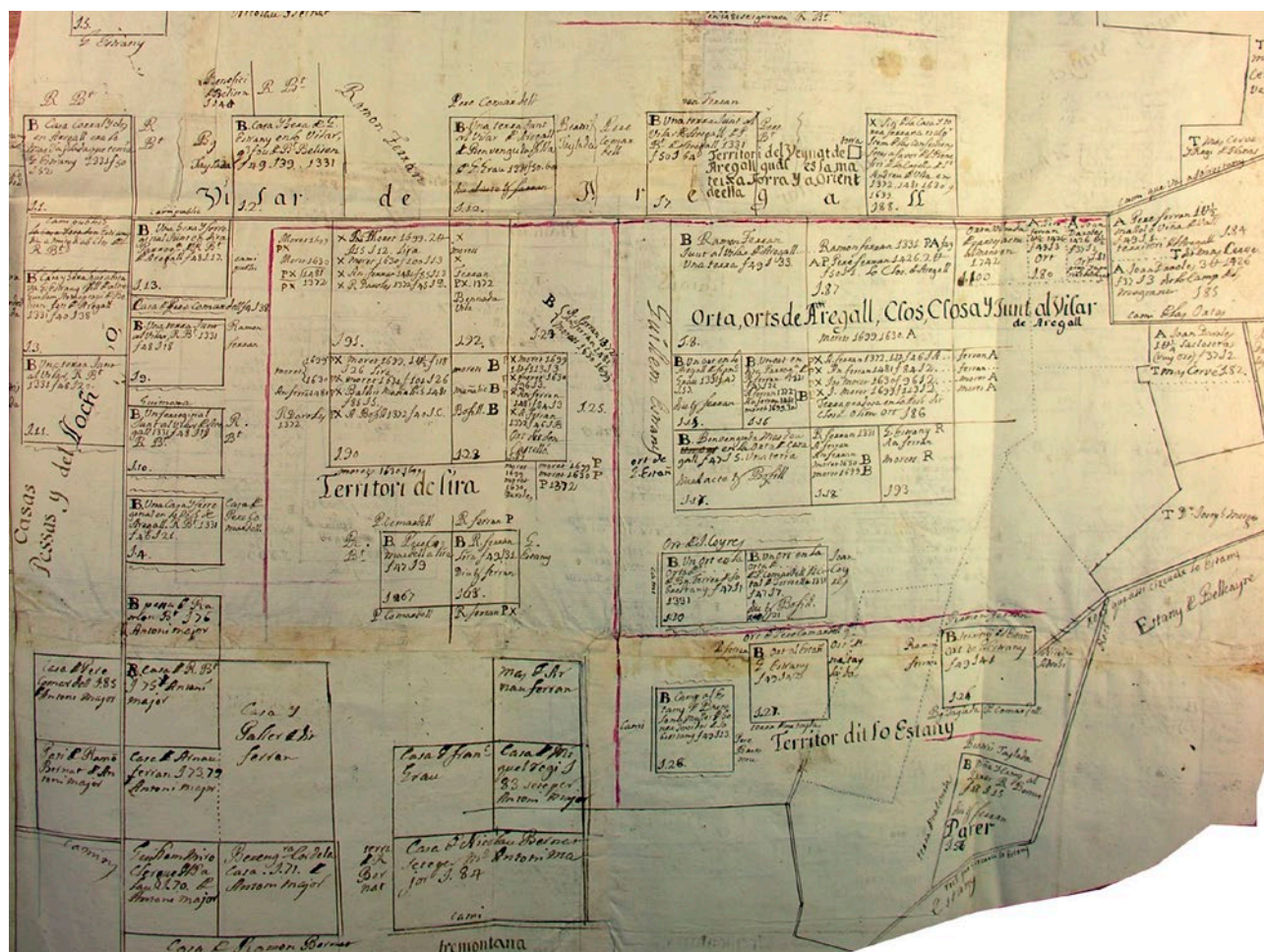


Figura 5. Mappa disegnata da Roig nel 1740 in cui sono descritte le proprietà (1699) dei Benefici di Torrella de Montgrí e di Sant Andreu de Ullà. Fonte: AHG, Notaria de Verges, protocol, 269.

celle recintate), *viñas* e l'unico *mas* si trovavano in prossimità del *Res que circuix lo Estany* ed erano indicati di proprietà del Beneficio di Torroella de Montgrí (Fig. 5). Un caseggiato a questa data ancora abitato – Soldevila i Temporal (1988) nel suo studio sosteneva invece che il villaggio fosse sparito a seguito della peste nera del XIV secolo – e di cui si perde traccia, sia nella documentazione archivistica, sia nella memoria locale, negli anni successivi alla bonifica del lago avvenuta a partire dal 1722. È quindi presumibilmente pensare che, conseguentemente al prosciugamento del bacino e con la derivante fine di attività connesse alla pesca e a quelle legate alla lavorazione di cannicci e piante giuncacee, gli abitanti di Aragall si siano trasferiti in altri territori (probabilmente le uniche tracce di questi spostamenti si potrebbero ritrovare negli stati delle anime dei centri abitati vicini).

Ulteriore fattore rilevatore dell'avvenuto cambiamento delle condizioni in cui si trovava l'area occupata dall'Estanque sono i livelli operati dopo la bonifica dai *Sentmenat*. Non più contratti a singoli soggetti dell'intera area del lago, come avveniva prima della bonifica, quanto piuttosto contratti collettivi in cui all'idea che il lago "sirve pasturar animalia, et seminandi Arroços" si sostituisce quella di un rigido e contrattualizzato controllo della coltivazione di un'area totalmente parcellizzata¹³.

Questi contratti quinquennali, il più antico che si è conservato risale al 1761, oltre a fornirci preziose informazioni su tipologia dei cereali coltivati, comune di provenienza dei livellari, nomi (solo in taluni casi) e attività lavorative dei coloni, evidenziano anche come il territo-

¹³ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 33-34.

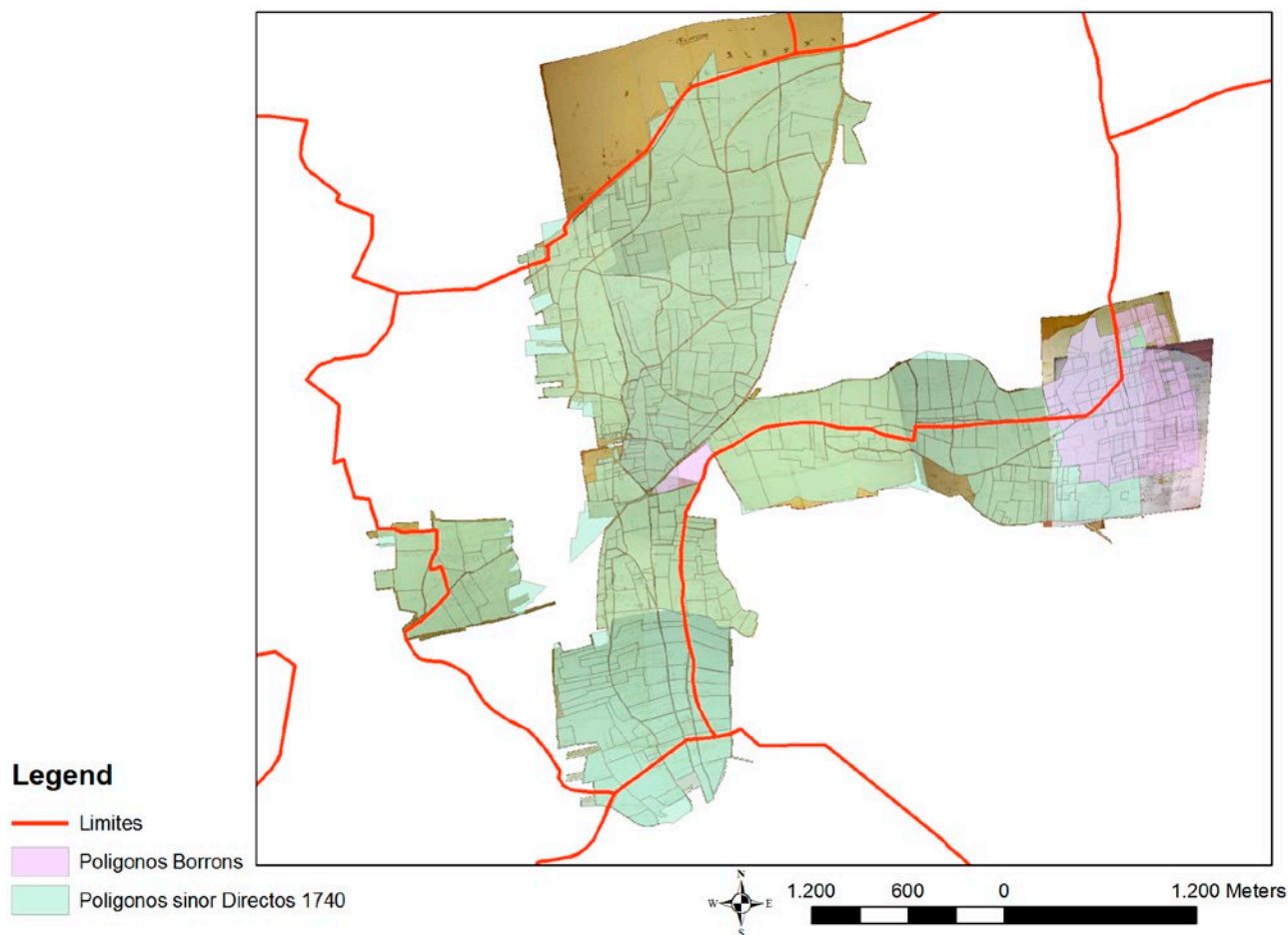


Figura 6. Risultato della vettorizzazione delle particelle catastali elaborata utilizzando le mappe realizzate dal perito Ramon Roig (1740). Sulla destra, di colore rosa, le proprietà signorili insistenti nel villaggio di Aragall.

rio prosciugato sia finalmente oggetto di un'attenta politica agraria. Nel contratto stipulato “per temps de sinch anys que començaren a correr lo dia premer del mes de mars en avant”, s’indicano complessivamente i nomi di 48 *arrendatores*, i quali, provenienti da quattro comuni oltre a Belcaire, prendono a livello una superficie complessiva di 748 *vessanas* y 69 *sellon* (la *vessana* è un’unità di misura di superficie che equivale a 2.187 m², mentre il *sellon* è un quinto di una *vessana*. Naturalmente queste unità di misura variano nel tempo e a seconda delle diverse aree geografiche)¹⁴.

Analizzando i dati di questi contratti sorprende come tra i livellari provenienti dal confinante municipio di Port de la Escala vi sia la presenza di due *negociantes* e di almeno cinque pescatori (soggetti che, data la loro attività lavorativa, non potevano certamente dedicarsi

all’agricoltura se non cambiando, e questo sembra poco verosimile, del tutto la propria occupazione)¹⁵. Il fatto che il numero di livellari contrattualizzati da *Sentmenat*, non è dato sapere se vi fossero forme di sub-affitto dei livelli, sia nella maggior parte dei casi proveniente da aree esterne a quelle municipali di Belcaire, tendenza invertita nel successivo quinquennio 1767-1772, può essere spiegato sostanzialmente in due modi (Fig. 7).

Nella prima ipotesi questo contratto non era ritenuto sufficientemente conveniente dai contadini di Belcaire che lasciavano dunque spazio a coloni forestieri, oppure, come sembra forse più plausibile ipotizzare, che vi fosse, almeno nell’immediato, un’impossibilità di locazione di questi *nuovi* spazi connessa a questioni demografiche che non potevano essere economicamente colmate attraverso forme di lavoro salariato (Tabb. 2-3).

¹⁴ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 28.

¹⁵ Per non tutti i livellari nel contratto è indicato il luogo di origine.

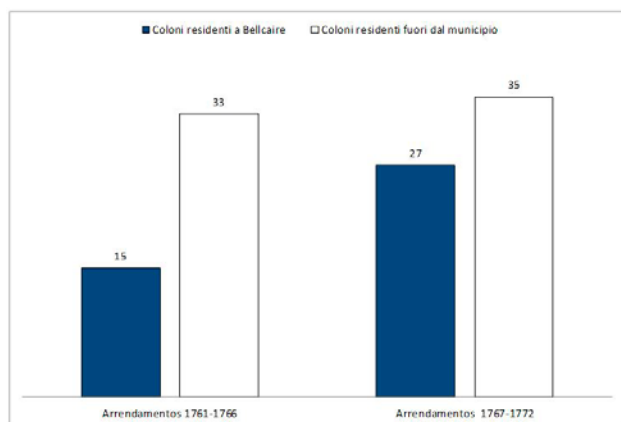


Figura 7. Grafico dei livelli suddivisi per quinquennio e per comune di residenza i coloni.

Un elemento d'estremo interesse del contratto del 1761 è poi costituito dall'insieme delle disposizioni tecniche che si riferiscono alla conduzione dei terreni. Nel contratto viene infatti stabilito che i coloni, che tenevano per sé tutti prodotti raccolti, “agen de sembrat de arros los dos primeros anys, que sera lo any 1762 y 1763 y lo any 1764 bacuò; y lo any 1765 y 1766 podran sembrar de Blat, amb la obligació los dos primeros anys en cas sian de arros de pagar tres de tot lo arros si collirà”; tutto ciò naturalmente in cambio di un canone annuo da versare al proprietario dei terreni – questo canone era un pagamento obbligatorio per “lo dret de aygua” che i contadini dovevano versare al *Sentmenat* ¹⁶. L'obbligo di coltivare riso si limitava pertanto ai primi due anni in cui il marchese doveva garantire la fornitura d'acqua, il terzo anno “queda lo dit Estany sens obligació defern alguna cullita que en esta suposició se facultative [?] als dits colonos”, mentre negli anni successivi i contadini erano obbligati “de cultivar las terras del dit Estany como es juçto [?] en el modo y costumbre de bon pagès, havent la primera cullita de donar quatre llaurones”. Tra i vincoli contrattuali di questi coloni vi era anche quello di seminare riso di buona qualità ed era inoltre vietata la pastura degli animali “que ningun del dets colonos puga far entrar ni pàsturar [?] ningun genero de bestia en la dita terra sino en los temps de batrer [?] en el cual cas solamente hi podran entrar a pasturar Euguas y caballs per bater [?]”. Evidentemente, oltre causare danni al sempre fragile equilibrio del territorio bonificato, gli animali dei coloni finivano per consumare porzioni di pascolo destinate al bestiame dei proprietari stessi.

Cresce numericamente il numero dei livellari nel periodo 1767-1772 (22,6%) e tra essi si registra un marcato aumento di residenti a Belcaire (44,4%)¹⁷. Inalterati gli obblighi contrattuali dei coloni, dei quali non si sono conservati i nomi per il quinquennio 1773-1778¹⁸.

Nel 1767 scompare uno dei due negozianti dell'Escala e compiono un *comerciant* e un colono proveniente da Verges. Anche per questo quinquennio si rinnova la rotazione nella coltivazione dei cereali. Al primo biennio di coltura di riso si alternano negli anni successivi quelle di grano e orzo; cereali nobili che, dato l'andamento dei prezzi di quest'epoca, con tutta probabilità venivano immessi sul mercato e solo in parte impiegati per auto-consumo.

La fase di agricoltura irrigua dei terreni bonificati già negli anni Venti del XIX secolo è un lontano ricordo. Il 12 giugno 1824 i due nuovi proprietari, il marchese di Ciutadilla (i Sentmenat acquisiranno il titolo di marchesi di Ciutadilla nel XVIII secolo) e l'erede di Sotelo, Felipe de Blondel “dueños por indiviso”, presentano tramite il loro incaricato Francisco Sanpons, un memoriale al presidente della Real Audiencia – il Marques de Campo Sagrado – con cui richiedono che siano presi provvedimenti contro quei contadini che portano gli animali a pasturare nell'area dell'Estanque. Il marchese di Campo Sagrado, nell'editto a stampa con cui vieta il pascolo del bestiame e la raccolta di erbe “que ninguna persona se atreva a llevarse las herbas de las tierras que integran el estanque de Belcaire, ni a entrar en ellas con sus ganados”, riprende alcune delle tesi del memoriale dandoci così notizia che: “las tierras que componian el Estanque de Belcaire las cuales despues de quitada la sembra de los arroces han quedado incultas en la mayor parte y sin rendir otro fruto per la abundancia de salabre [?] que las hierbas que han acostumbrado mis pricipales aprovechar por si, o por medio de sus arrendatarios [...]”¹⁹.

Risaltano in questo editto almeno quattro aspetti rilevanti: che a questa data non si coltiva più riso, che i terreni sono quasi del tutto incolti, che contadini di Belcaire e dei comuni vicini usano questi terreni per il pascolo degli animali; infine, che gli stessi proprietari o *sus arrendatarios* usano *las herbas* del territorio bonificato per l'allevamento del bestiame.

[...] pero este pequeño beneficio que es escaso en si, que en comparacion del que rendían las mismas tierras durante la siembra de los arroces puede decirse ninguno, se lo disminuyen malogran varios particulares tanto del pueblo de Belcaire como de otros cercanos, [...] (ACA, DSA).

¹⁷ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 70.

¹⁸ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 12 e 71.

¹⁹ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 5.

¹⁶ ACA, DSA, legajo 34, fasc. 28.

Tabella 2. Allivellamenti del 1761. Per ogni municipio si specifica l'attività originaria dei coloni.

Bellcaire	Port de la Escala	Ullà	S. Mari Desplau (Antico nome di Torrella)	Municipio non indicato
12	5 pagesos	1	1 pagès	8
1 treballador	5 treballadors			
2 pagesos	1 pescador, 1 treballador			
	2 pescadores			
	1 pescador, 1 pescador			
	1 negociant			
	1 negociant, 1 pescador			
	4 treballadors			

Tabella 3. Allivellamenti del 1767. Anche in questo caso per ogni municipio è indicata l'attività lavorativa dei coloni.

Bellcaire	Port de la Escala	Torre Forsosa	Ullà	Verges	Municipio non indicato
17	13	1	1	1	1 comerciant
4 pagesos	3 pagesos				5
6 treballadors	2 pescadores				
	1 pagès				
	1 treballador				
	2 treballador				
	3 pescadores				
	1 negociant				

Questa desolante condizione del territorio è effettivamente attestata da tutta una serie di documenti immediatamente successivi alla data di promulgazione dell'editto. In una nota del 1825 emerge infatti come il terreno effettivamente coltivato sia il 14% del totale disponibile “delas vessanas de terra viene cembrat als colnos en lo Estany del terme de Bellcaire lo any 1825. Suma 110 vs $\frac{1}{4}$ (poch mes poch menos)”, mentre, in un prospetto del 1828 in cui si specificano la tipologia dei cereali raccolti per quell'anno, si nota come a questa data il riso sia totalmente sparito, sostituito da limitate quantità di grano, orzo, segale e da leguminose. Ancora poi in un rapporto del 28 febbraio 1831 emerge che l'erede di Sotelo, Felipe Blondel “a abandonados las tierras [...] y no cuida de pagar las R.s contribuciones” (in un secondo tempo lo stesso Blondel invierà un resoconto con cui dimostra l'avvenuto pagamento delle imposte, è però rilevante la notizia che il terreno a questa data versa in uno stato di pressoché totale abbandono)²⁰. Confermano questa condizione di sostanziale aggravamento delle condizioni della superficie occupata dal lago anche le mappe che

furono disegnate nel 1834 per il definitivo frazionamento dell'Estanque. Da una di queste carte datata 25 marzo 1834 spicca come delle 932 e $\frac{7}{8}$ *vessanas*, 601,1 fossero *vessanas malas*²¹. Del totale della superficie *Sentmenat* possedeva il 60,6%, *Felipe de Miquel Blondel* il 25,3%, mentre il 14,1% erano beni che continuavano a essere di proprietà comune (Fig. 8).

Il fatto che a questa data oltre il 64% del territorio bonificato dopo il 1722 fosse costituito da *closas malas* e che la percentuale di abbandonato fosse tra i beni di *Blondel* pari al 76% contro il 59% del *Sentmenat*, ci dà conferma dei dati già indicati nel 1825 e nel 1831 (Saguer i Hom 2005; Congost 2003).

La trasposizione delle informazioni presenti nella mappa del 1834 in ambiente GIS ci ha consentito di osservare come le particelle in cui si dichiara almeno una *vessana* rovinata – 51 su un totale di 55 – si trovino geograficamente a occupare l'intera superficie bonificata (Fig. 8). Da questa nuova fase di impantanamento cartografata nella terza decade del XIX secolo, restano di fatto fuori quattro *closas* concentrate nella parte meridionale

²⁰ ACA, DSA, fascicoli 36 e 51.

²¹ ACA, DMP, 310.

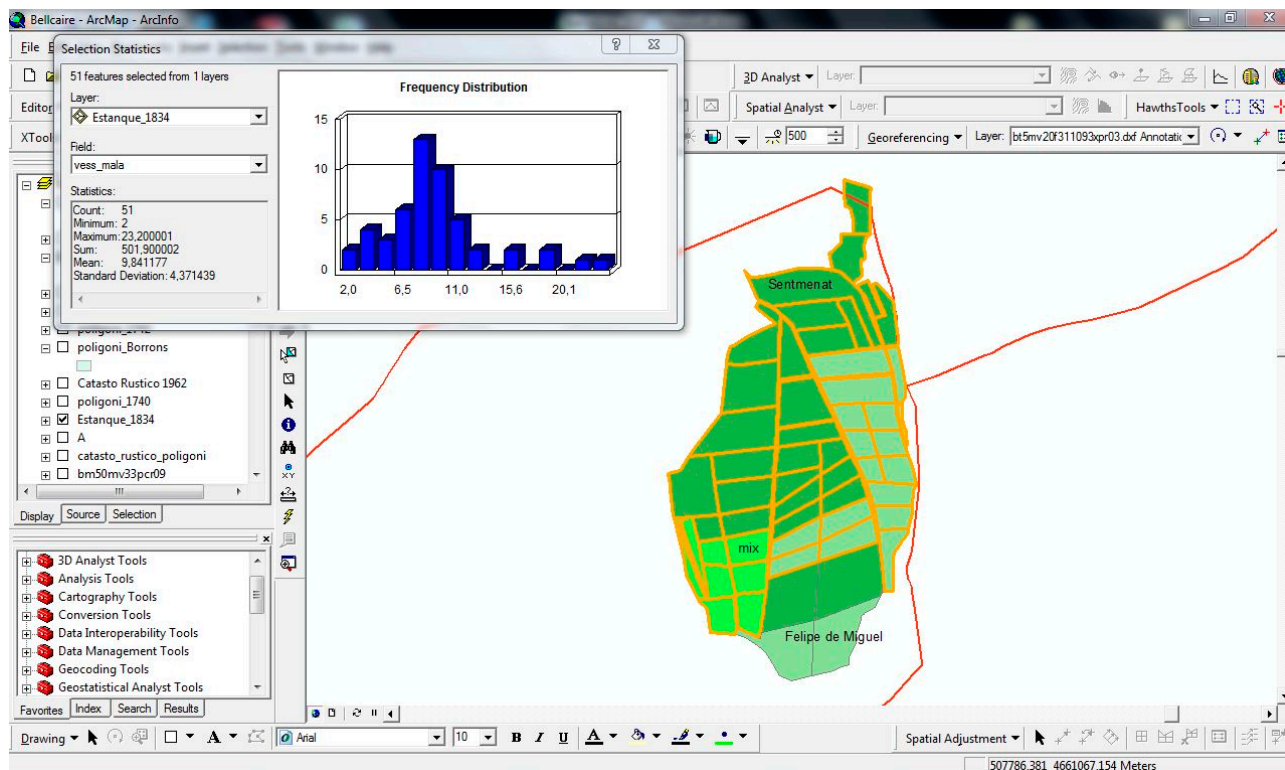


Figura 8. I poligoni con il bordo evidenziato in colore giallo sono particelle con un minimo di 2 e un massimo di 23 vessane rovinate. Nel grafico, la distribuzione di frequenza delle quindici classi di valori (asse delle ascisse) relativi alle *vessanas malas*.

della bonifica, una superficie nel complesso di poco più di 100 *vessanas*.

I motivi dell'impaludamento successivi alla bonifica del 1722 sono principalmente da ascrivere alla proibizione della *Real Audencia* del 1785 di coltivare il riso nei territori dell'Ampurdán; questa legislazione (vietare le idroculture consentiva di limitare la diffusione di malattie epidemiche) era stata di fatto sollecitata dalle stesse comunità locali dopo che la *desastrosa epidemia palúdica afectó al Urgel* (Sobrevia Calavera, 188; Bueno Marí, Jiménez Peydró 2010, 687-707). Questo intervento normativo, in un territorio come quello ottenuto dalla bonifica dell'Estanque de Bellcaire ove tutti i sistemi di canalizzazione erano funzionali alla risicoltura, comportò conseguentemente un abbandono del mantenimento dei sistemi di regimazione idrica e un pressoché totale ritorno di acque stagnanti.

L'ultimo documento referenziato è una fotografia aerea datata 1957 – *el vuelo americano* – utilizzata per la realizzazione del *Catastro Rústico* di Bellcaire (Figura 9). Contrariamente alla cartografia pre-geodetica del XVIII e XIX secolo la georeferenziazione di questa foto, usata dai tecnici per disegnare le particelle catastali, non presenta grandi problemi di deformazione. La lieve distorsione nelle zone periferiche dell'immagine dovuta alla

convessità dell'obiettivo della macchia fotografica utilizzata è stata compensata con l'uso, durante la georeferenziazione della foto, di applicativi per l'ortorettifica e di un ordine polinomiale (RMS) di secondo grado²².

Osservando i risultati della vettorializzazione delle particelle insistenti sull'antica area occupata dal lago di Bellcaire è possibile notare come nel 1962 vi si coltivassero cereali, il 63,2% dell'intera superficie, riso per lo 0,4%; mentre il 34% degli appezzamenti venivano impiegati per la produzione di erbaggi per gli animali. Rispetto all'anno 1834, data in cui il lago era costituito da oltre il 64% di *vessanas malas* (ossia spazi in cui non vi si poteva coltivare), l'area, tranne alcune zone semi incolte in cui vi era ancora presenza d'acqua stagnante, era stata totalmente messa a coltura.

3. Conclusioni

Il perno centrale nelle vicende dell'Estanque di Bellcaire ruota intorno alla data del 1722. Quell'anno, dopo

²² Per compensare forti deformazioni presenti sul supporto analogico si sono utilizzati ordini polinomiali di secondo o terzo ordine.

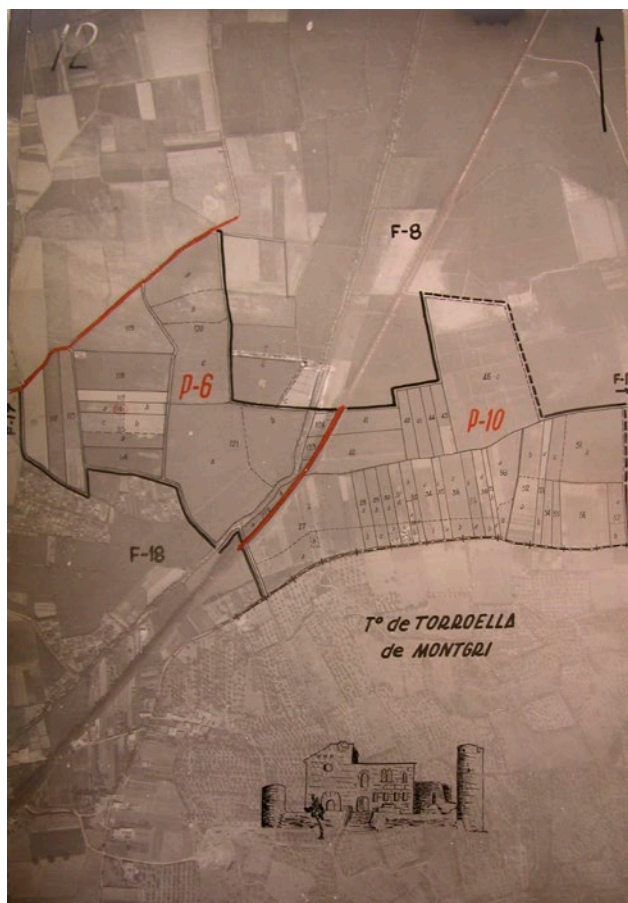


Figura 9. Foto aerea utilizzata dai geometri per la realizzazione del *Catastro Rústico* di Bellcaire. Fonte: AHG, Cadastre Rústico, 20, 6149, 6150.

l'assegnazione per via giudiziaria del lago a Francisco Antonio Sotelo, si registrano due fatti determinanti: in primo luogo inizia la bonifica dell'invaso e la trasformazione della palude in campi coltivabili, secondariamente, si apre una causa (la seconda) riguardante i diritti di proprietà del bacino idrico che si procrastinerà per oltre dieci anni e si concluderà con un frazionamento dei terreni bonificati che, almeno all'inizio, individua i due proprietari per indiviso. Nei decenni successivi il bacino essiccato e parcellizzato visse dunque una prima fase di coltivazione irrigua delle terre delimitate da canali e strade. I divieti di coltivare riso di fine XVIII inizio XIX secolo causarono però una nuova fase di profonda crisi dell'area con un conseguente ritorno di acque stagnanti, un sostanziale abbandono dei campi e una ripresa della pastorizia. Questa situazione perdura per circa un secolo (Saguer i Hom 2012, 175-192; Ricart Casadevall 2012, 149-173). Nel 1962 il *Catastro Rústico* fotografa un quadro in cui tutte le terre sono coltivate e le aree acquitrinose sono, di fatto, sparite (Camarero 2007; Feo Parrondo 2002).

Grazie all'uso dei GIS siamo dunque riusciti da un lato a seguire le altalenanti vicende di trasformazione del lago in superficie coltivabile, dall'altro a comprendere, grazie proprio alla distribuzione spaziale degli assetti della proprietà, dove, come e in che forme i due diversi proprietari decidano di allivellare i propri possedimenti. La vettorializzazione dei dati presenti nella documentazione e nella cartografia archivistica sette-ottocentesca e la successiva sovrapposizione con i layer attuali prodotti dall'ICGC, ci ha consentito di osservare come le aree in cui negli anni '30 dell'Ottocento avevamo maggiori percentuali di impa-

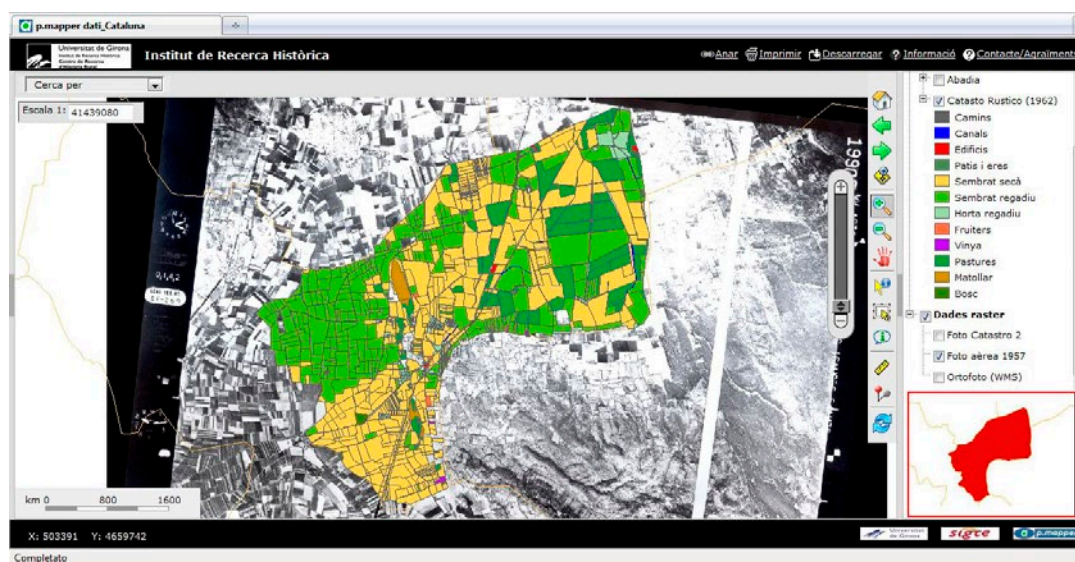


Figura 10. Screenshot del WebGIS installato sul server web della Facultat de Lletres de la Universitat de Girona.

ludamento, a meta XX secolo vi fossero coltivati cereali irrigui, mentre nei lembi più meridionali, ove ancora oggi si registra una scarsa capacità di deflusso delle acque, vi si praticassero residuali coltivazioni di riso (sui risultati della vettorializzazione dei dati del Catastro Rústico si veda la fig. 10). La georeferenziazione delle mappe del 1740 e la successiva vettorializzazione dei beni dei Signori Diretti di Bellcaire per il territorio di Aragall, è poi stata fondamentale per chiarire ubicazione e asse della proprietà di questo borgo, il quale, nei decenni successivi alla bonifica del lago, svanisce dalla documentazione.

Questo innesto delle ITC (Information Technology Communication) nel campo delle scienze umane è quindi un modesto esempio di come il lavoro del Geografo storico sia sempre più quello di uno specialista multi/esperto. Una figura che, oltre a *sporcarsi le mani in archivio e sul campo*, deve anche essere in grado di svolgere mansioni di documentarista, archivista informatico, ma anche di esperto in produzione e divulgazione di prodotti multimediali. I risultati di questa ricerca sono infatti fruibili attraverso un WebGIS (pmapper) implementato su un server dell'Universitat de Girona (nel momento in cui si sta scrivendo questo testo in fase di aggiornamento), ove le diverse serie informative prodotte sono tutte visibili e interrogabili (Fig. 10).

Ringraziamenti

Si ringraziano Maria Rosa Congost Colomer ed Enric Sagner Hom del Centre de Recerca d'Història Rural della Universitat de Girona per i fondamentali suggerimenti, i revisori anonimi per le loro preziose indicazioni e soprattutto la redazione del Bollettino della Società Geografica Italiana per aver accettato di pubblicare questo contributo.

Abbreviazioni

ACA, DMP: Archivo de la Corona de Aragón (Barcelona), Diversos, *Mapas y Planos*

ACA, DSA: Archivo de la Corona de Aragón, Diversos (Barcelona), *Fondo Sentmenat, Ampurdán*

AHG: Archivo Histórico de Girona

Riferimenti bibliografici

- Alsina i Català, C., Feliu i Monfort, G., Marquet Ferigle, L. (1996). *Diccionari de Mesures Catalanes*. Barcelona, Curial Ediciones Catalanes.
- Barnosell i Jordà, G. (2000). *Història de l'Alt Empordà, a cura di Pere Gifre i Ribas*. Girona, Diputació de Girona.
- Bocchi, F. (a cura di). (1999). Atti del Congresso internazionale Medieval Metropolises/Metropoli medievali: *Nuove metodologie per lo studio delle città. La città in quattro dimensioni*. Bologna, Grafis, 11-38.
- Bueno Marí, R., Jiménez Peydró, R. (2010). Crónicas de arroz, mosquitos y paludismo en España: el caso de la provincia de Valencia (s. XVIII-XX). *Hispania. Revista Española de Historia*, 70, 687-707.
- Camarero, C. (2007). La cartografía de los catastros españoles del siglo XVIII. In *La cartografía cadastral a Espanya (segles XVIII-XX)*, Barcelona, Edit. Institut Cartografic de Catalunya.
- Congost, R. (2003). *La Catalunya del mas, és a dir, la Catalunya Vella*. In R. Congost, G. Jovier, G. Biagioli, (a cura di). *L'organització de l'espai rural a l'Europa Mediterrània: masos, possessions, poderi*. Girona, CCG Edicions: Associació d'Història Rural de les Comarques Gironines: Centre de Recerca d'Història Rural (ILCC-Secció Vicens Vives) de la Universitat de Girona.
- De Fluvià i Escorsa, A. (1983). Los vizcondes y el vizcondado de Peralada, también llamado de Carmençó y de Verges y, finalmente, de Rocabertí. *Hidalguía*, 31, 929-934.
- Denley, P. (1994). Models, Sources and Users: Historical Database Design in the 1990s. *Historical and computing*, VI, 33-43.
- Feo Parrondo, F. (2002). *El Catastro y otras fuentes complementarias para el estudio de la propiedad rústica española (1800-1940)*. Madrid, CT: Catastro, N° 44, Dirección General del Catastro. <http://www.catastro.meh.es/documentos/publicaciones/ct/ct44/089-102.pdf>
- Fernández García, F. (2007). Catastro y fotografía aérea en España. In *La cartografía cadastral a Espanya (segles XVIII-XX)*. Edit. Institut Cartografic de Catalunya, Barcelona, 110-124.
- García Juan, L., Escalona, J., Camarero Bullón, C. (2008). *Propuesta metodológica para la reconstrucción del parcelario antiguo mediante sistemas de información geográfica*. Madrid, CT: Catastro, N° 63, Dirección General del Catastro. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2725633>.
- García-Pulido, L. J. (2016). En los albores del catastro parcelario territorial en España: los mapas topográficos de Granada y su área metropolitana (1819-1820). *Estudios Geográficos*, LXXVII, 280, 155-190.

- Genet, J. Ph. (1994). *Source, métasource, texte, histoire*. In Bocchi F., Denley P. (a cura di). *Atti del settimo congresso Internazionale Association for History & Computing. Storia & multimedia*. Bologna, Grafis, 3-17.
- Gerez Alum, P. (2012). Us i abús de l'aigua a la Girona baixmedieval. *Estudis d'història agrària*, 23, 219-229.
- Olivier, S. (2012). Agriculture irriguée et petite hydraulique en Languedoc méditerranéen (XVIIe-XIXe siècles). *Estudis d'història agrària*, 23, 137-148.
- Panzieri, M. (2009). *Storiografia digitale e metafonti per la storia del territorio tra specificità disciplinari, standard web e dinamiche della rete*. In *Fonti, metafonti e GIS per l'indagine della struttura storica del territorio*. Torino, Celid, 19-28.
- Ricart Casadevall, S. (2012). La gestió del regadiu a Catalunya, actors i reptes de futur. *Estudis d'història agrària*, 23, 149-173.
- Saguer i Hom, E. (2005). *Treball agrari i reproducció econòmica: el Baix Empordà, 1850-1880*. Girona, Universitat de Girona. Servei de Publicacions.
- Saguer i Hom, E. (2015). Canvis socials en els cortals empordanesos durant la primera meitat del segle XX. *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 46, 181-205.
- Saguer i Hom, E. (2012). Cultivar l'estany. Un assaig d'avaluació del dessecament de l'estany d'Ullastret durant la segona meitat del s. XIX. *Estudis d'història agrària*, 23, 175-192.
- Sánchez Martínez, M. (1995). *El Naixement de la fiscalitat d'Estat a Catalunya (segles XII-XIV)*. Girona, Biblioteca Universitària.
- Santamaria Peña, J. (2003). Integración de ortofotografía en sistema de información geográfica. Aplicación a la determinación de superficie catastral rústica, Tesis doctoral, Universidad de la Rioja, España. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=149>.
- Sastre Domingo, J. (1998). Recuperación de documentos cartográficos. *Topografía y Cartografía*, 84, 2-18.
- Sobrevía Calavera, A. (2004). El cultivo del arroz de secano en Cataluña (1778-1839). Una propuesta agronómica al problema del paludismo. *Asclepio*, 56, 169-196.
- Soldevila i Temporal, X. (1988). *L'Aragall: un veïnat medieval desconegut al nord del Montgrí*. Llibre de la Festa Major de Torroella de Montgrí, 5-16. <http://www.raco.cat/index.php/LlibreFestaMajor/article/view/187815>.
- Vallina Rodríguez, A. Konyushikhina, N. (2017). *Los interrogatorios de los Catastros españoles de la Edad Moderna: fuentes geohistóricas para conocer los paisajes y las sociedades*. Madrid, CT, Catastro, 39-62.
- Vitali, S. (2004). *Passato digitale. Le fonti dello storico nell'era del computer*. Milano, Bruno Mondadori, 15.
- Zorzi, A. (2000). Documenti, archivi digitali, metafonti. *Archivi & computer. Automazione e beni culturali*, X, 274-291.



Citation: D. La Foresta, S. De Falco (2019) Ricadute territoriali del decentramento universitario in area suburbana mediante analisi delle caratteristiche glocali delle università. Un approccio lefebvreriano. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 87-105. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.805

Copyright: © 2019 D. La Foresta, S. De Falco. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes, D. La Foresta responsibility for section 3, S. De Falco for section 4, and both Authors for sections 1, 2 and 5.

Ricadute territoriali del decentramento universitario in area suburbana mediante analisi delle caratteristiche glocali delle università. Un approccio lefebvreriano

A Lefebvrian approach analysis of glocal university characteristics with a focus on the territorial effects of university decentralization in suburban areas

DANIELA LA FORESTA¹, STEFANO DE FALCO²

¹ *Dipartimento di Scienze Politiche, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia*

² *IRGIT-Istituto di Ricerca sulla Geografia della Innovazione Territoriale, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia*

E-mail: daniela.laforesta@unina.it; sdefalco@unina.it

Abstract. The relationship between university and city over time has been subject to alternating phases, often also very controversial. In recent years, the theme relating to the push of the academic reality towards the territory has enriched the scientific debate making it now mature on this aspect. This paper explores the particular declination of this theme in the case of university decentralization in the suburban area, focusing critical analysis on local impacts and dynamics in relation to the glocal characteristics of the universities. The evaluation of the territorial impacts is developed in a Lefebvrian perspective, epistemologically able to hold the city as an “urban society”, therefore, rich in social contradictions that the university must internalize, negotiating them in the best way. The characteristic of mediation, proposed by Lefebvre, is emphasized in the methodological proposed approach, firstly, on the basis of a review of the literature, identifying the most critical areas of the suburban areas that need regeneration and strengthening actions, and then placing the results in relation to the glocal characteristics of the university, defined according to national and international standards. The theoretical approach has also been declined and characterized in the specific case of the eastern suburban area of Naples, site of a recent university decentralization and of a consequent establishment of Academy of the main multinationals in the high-tech sector, which lends itself to being a perfect real laboratory for analyzing the discussed phenomena and paradigms.

Keywords: university, city, suburbanization, global, local, glocal.

Riassunto. Il rapporto tra università e città è stato nel corso del tempo soggetto a fasi alterne, spesso anche molto controverse. Negli anni recenti, il tema relativo alla spinta della realtà accademica verso il territorio ha arricchito il dibattito scientifico rendendolo ormai maturo su tale aspetto. Il presente contributo approfondisce la particolare declinazione di tale tema al caso del decentramento universitario in area

suburbana, focalizzando l'analisi critica sugli impatti e sulle dinamiche locali in relazione alle caratteristiche glocali delle università. La valutazione delle ricadute territoriali è sviluppata in una prospettiva lefebvrina, epistemologicamente atta a ritenere la città come una "società urbana", pertanto, ricca di contraddizioni sociali che l'università deve interiorizzare, negoziandole nel modo migliore. La caratteristica di mediazione, proposta da Lefebvre, è enfatizzata nell'approccio metodologico seguito, dapprima, sulla base di una revisione della letteratura, individuando gli ambiti di maggiore criticità delle aree suburbane che necessitano di azioni di rigenerazione e rafforzamento, e poi ponendo i risultati trovati in relazione alle caratteristiche glocali dell'università, definite secondo standard nazionali ed internazionali. L'approccio teorico è stato, inoltre, declinato e caratterizzato al caso specifico dell'area suburbana orientale di Napoli, sede di un recente decentramento universitario e di un conseguente insediamento di Academy delle principali multinazionali del settore *high-tech*, che si presta ad essere un perfetto laboratorio reale di analisi dei fenomeni e dei paradigmi discussi.

Parole chiave: università; città; suburbanizzazione; globale; locale; glocale.

1. Introduzione. Per una rivisitazione del rapporto tra università e città

Da un punto di vista di evoluzione storica, il ruolo delle università è mutato in ragione dei cambiamenti che si sono avuti nel passaggio dalla società industriale post-bellica a quella dell'ultimo ventennio basata sulla economia della conoscenza.

Fino a che il fulcro dello sviluppo economico di tipo industriale era basato sul capitale fisico abbinato a una manodopera non qualificata, il carattere delle università era prevalentemente di indirizzo sociale e politico e la diffusione delle conoscenze ed il trasferimento tecnologico tra mondo accademico e mondo industriale risultava esiguo. Anche alla scala urbana il collegamento tra l'università e il territorio, e in particolare tra l'università e la città, risultava modesto anche perché, nell'economia fordista, il capitale fisico risultava concentrato in sedi circoscritte, quali le fabbriche, localizzate in aree periferiche distaccate dalla città (De Falco 2015).

Questo modello è stato poi soppiantato dalla nascita dei distretti industriali, i quali, a loro volta, a partire dalla metà degli anni 90' hanno subito una serie di pressioni che hanno spesso messo in discussione, sia sul piano teorico, sia sul piano empirico, la sopravvivenza della distrettualità come modello socio-economico "intrinsecamente situato" (Becattini, Rullani 1993, 26) e dunque ontologicamente territoriale (Evangelista, Cipolla 2017).

L'avvento della società digitale ha poi determinato un'evoluzione delle competenze e uno stravolgimento delle dinamiche che regolano comportamenti e mercati.

Carattere distintivo della contemporaneità è rappresentato dalla dematerializzazione dei processi che coinvolgono tanto la verticalità quanto l'orizzontalità intersettoriale: ne è scaturita una progressiva rilevanza del capitale intellettuale che contribuisce ad arricchire la dimensione valoriale delle componenti economiche attraverso l'integrazione, affatto subalterna, con i beni intangibili e simbolici.

In sostanza, pur senza eccessivamente insistere su nessi di stretta interazione tra cultura, tecnologia e innovazione, l'affermazione dei nuovi valori svincolati dall'ineluttabilità degli attributi fisici, ha prodotto effetti di propagazione ai quali sono risultati permeabili proprio quelle categorie di beni inevitabilmente immateriali (quali le differenti e varie rappresentazioni della cultura collettiva di un popolo), da sempre perimetrare attraverso una cortina di isolamento radicata su principi di estraneità alla produzione materiale e al conseguente approccio mercantile.

I fattori di circolazione dell'informazione e di diffusione delle conoscenze rappresentano valori convergenti che hanno consentito di includere nel più ampio circuito della fruibilità economicistica le risorse territoriali, amplificando e favorendo la definitiva emersione della dimensione immateriale dell'economia (La Foresta 2018).

Pertanto, in questa dimensione innovativa il ruolo delle università nell'economia è divenuto driver di competitività e sviluppo (De Falco 2015), pur trattandosi di potenzialità relative a "una dinamica *liaison* università-città poste però in una fase storica delle politiche per l'istruzione superiore molto critica dal punto di vista della disponibilità di risorse economiche, delle offerte formative, salvo rari casi" (Martinelli et al. 2016, 1), e di un processo di internazionalizzazione sempre incerto (Viesti 2016).

Negli ultimi tre decenni, la politica pubblica ha cercato di formalizzare tali orientamenti in quella che è stata definita la "terza missione" delle università, complementare e non meno importante delle altre due missioni di base, quali la didattica e la ricerca. Questa tendenza, dal percorso tutt'altro che lineare e condiviso (Pinheiro et al. 2015), a valorizzare il carattere socio-economico delle attività accademiche rivolte verso l'esterno, ha profondamente mutato il rapporto tra le università e i contesti urbani e regionali (Addie 2017; Nelles, Vorley 2010) "considerando la struttura universitaria come elemento di riqualificazione territoriale" (Martinelli et al. 2016, 8).

Alla base di tali mutazioni relazionali sono ravvisabili principalmente fattori strategici che vedono nella conoscenza l'ormai necessario driver della crescita eco-

nomica dei territori sempre più inseriti, loro malgrado, in una competizione globale.

Gli amministratori locali, quali attori del governo dei processi di sviluppo basati su nuove conoscenze e tecnologie, hanno iniziato ad intravedere nel soggetto università il partner ideale in grado di fornire competenze altamente qualificate e tecnologie di avanguardia atte ad innescare innovazioni necessarie per guidare la crescita e garantire la competitività dei territori da loro amministrati (Drucker, Goldstein 2007).

Le inerzie e le resistenze di parte dell'Accademia, legate principalmente a radicamenti ideologici relativi al carattere puro e incontaminato dal pragmatismo, che secondo alcuni costituivano indirizzi accademici inviolabili, sono state superate grazie a sempre più nitide evidenze dei benefici reciproci generabili dalla cooperazione tra università e contesto locale di riferimento (Godard 2009; Rodin 2005).

In tal senso riscontri oggettivi non sono mancati e ne sono prova a livello internazionale alcuni progetti di avanguardia che hanno riguardato contesti urbani, nati come frutto della collaborazione tra enti locali e mondo accademico, che sono stati in grado di evidenziare il ruolo delle università assurgendole ad elementi catalizzatori vitali per l'innovazione urbana e per la palingenesi di una politica locale "intelligente".

Le università, pertanto, possono potenzialmente essere ritenute "il principio generativo delle società basate sulla conoscenza" (Etzkowitz 2008, 1). Fenomeni reali, convincenti e prime teorizzazioni degli scenari in atto stanno spingendo sempre più il dibattito scientifico ad interrogarsi analiticamente sul nuovo ruolo delle università nei contesti urbani ormai inseriti in circuiti competitivi globali.

Il tema terza missione già da tempo è oggetto di interesse della comunità scientifica ad opera dei geografi, a cominciare già negli anni 80' da Corna Pellegrini e Brusa (1980) e da Dematteis al cui articolo si è riferito Varotto (2014; 2016) fino a giungere a ricerche più recenti in merito al rapporto tra geografia, politica e sviluppo locale (Dematteis 2008; 2010; Governa, 2014).

La neoliberalizzazione dentro e fuori l'università, che comporta inevitabilmente un'esposizione dell'attività accademica al giudizio altrui, e la cessione di una quota di autonomia alla collettività (Varotto 2016) possono essere ritenute il "bastone" complementare alla "carota" offerta dai nuovi ruoli di leadership urbana ed economica (Addie 2017).

Alle transizioni in corso hanno contribuito anche una progressiva minore disponibilità di fondi che ha innescato una spinta necessaria verso una crescente mercificazione e finanziarizzazione (Christopherson et al.

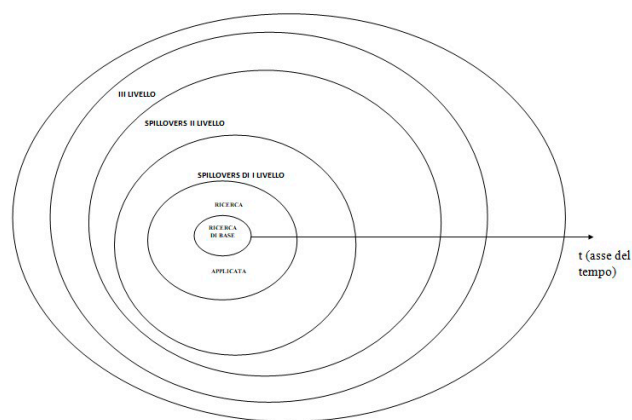


Figura 1. Schematizzazione della interazione dell'università con il territorio. Fonte: elaborazione propria.

2014; Engelen et al. 2014), pur restando sempre ben nota l'importanza della salvaguardia della "conoscenza non utile".

Scrive, infatti, Varotto (2014) citando Dematteis, "la pari dignità riconosciuta anche al sapere accademico non finalizzato ad immediate ricadute sociali – 'pur con le inevitabili miserie a cui esso dà rifugio' (Dematteis 1980, 484) – appare di grande attualità rispetto al rischio montante di una 'corsa' alla terza missione".

I lavoratori operanti in ambito della nuova economia della conoscenza e nello scenario di rapida ed esponenziale crescita delle interconnessioni tecnologiche, sono individui in grado di apportare come contributo il proprio valore aggiunto senza la necessità, come avveniva per gli operai delle fabbriche, di essere fisicamente concentrati in luoghi geografici.

Un vincolo al circolo virtuoso innescato dal rafforzamento tra università e città è, tuttavia, rappresentato dal "filtro della conoscenza" (Acs et al. 2010) ovvero una barriera tra investimenti in nuove conoscenze e relativa commercializzazione necessaria alla crescita dell'economia innovativa per lo sviluppo dei territori in apprendimento. Al fine di superare tale barriera, le università devono attrarre risorse economiche aggiuntive, non esclusivamente destinate alla ricerca teorica (Audretsch 2014), da impiegare nella intercettazione di esigenze, esplicite e latenti, del tessuto produttivo locale e nella formulazione di soluzioni ad esse relative.

Pertanto, uno schema da adottare per sviluppare e potenziare il carattere imprenditoriale accademico, in aggiunta alle caratteristiche tradizionali, è quello descritto in fig. 1, dove si nota la presenza di un nucleo, la ricerca applicata, rappresentativo della *core-mission*, totalmente incentrata sulla ricerca, e di anelli aggiunti-

vi esterni via via sempre più prossimi, sia in termini di spazio e sia di tempo (asse in figura), al tessuto urbano: gli spillovers di I livello (principalmente le imprese); gli spillovers di II livello, (gli enti e i servizi territoriali); gli spillovers di III livello (i siti culturali e ambientali); gli spillovers finali ossia i cittadini stessi.

Il carattere urbano delle università localizzate in città di più antica fondazione si sta diffondendo, ormai, anche in altri contesti geografici dove vigeva il concetto, di matrice anglosassone, di campus universitario rurale sede della conoscenza distaccata e soprattutto indifferente al contesto urbano. Uyarra (2010) ha, infatti, censito svariate università che cercano attivamente di modellare lo sviluppo territoriale e addirittura di perseguire agende civiche.

Nell'attuale scenario ancora in transizione, è ancora ampiamente dibattuto il tema della integrazione tra le più recenti funzioni accademiche etiche e civili con quelle tradizionali legate alla dimensione internazionale della ricerca. In tal senso Goddard et al. (2013) guardano alle università come strutture impegnate nella competizione globale per il miglioramento sociale, attraverso l'acquisizione di una propria identità definibile nel rapporto con il territorio locale e con la città di appartenenza.

Lo sviluppo esponenziale dei sistemi tecnologici di trasmissione e detenzione della conoscenza, in forma digitale accessibile a tutti, ha, quindi, determinato proprio un paradigma basato sulla sintesi di conoscenza da parte dei diversi attori in gioco. Alla scala urbana tale co-creazione di valore, laddove venga operata, si traduce in sviluppo locale e in crescita economica.

2. Analisi delle caratteristiche glocali delle università

L'individuazione delle caratteristiche glocali dell'università, e la relativa analisi, risultano elementi prodromi alla riflessione critica sullo specifico caso di decentramento universitario in area suburbana.

Le università, infatti, contribuiscono al rafforzamento delle caratteristiche dell'insediamento urbano in aree (la periferia, il peri-urbano) che non hanno sviluppato la complessità propria di una città ma che rimangono appendici di essa. Tale distinguo determina importanti conseguenze metodologiche che saranno oggetto di analisi.

La ricerca ha di per sé un'anima internazionale: qualsiasi nuovo approccio che voglia rivelarsi incrementale rispetto allo stato delle scoperte non può che partire dalla revisione della letteratura di settore prodotta dall'intera comunità scientifica mondiale. Dunque, il carattere globale delle università è insito in esse, tuttavia,

come visto anche nel paragrafo precedente, gli orientamenti in corso mostrano una sempre più spiccata attenzione verso il territorio, sia in termini di netta lealtà verso il luogo attraverso una formazione dell'identità civica, e sia in termini di approccio spaziale reso evidente da investimenti in tecnopoli, in campus, consorzi di ricerca tra università locali e con partner esterni.

Questa spazialità delle università si manifesta, tuttavia, in una forma di meta-integrazione: pur essendo collegate territorialmente e politicamente alla città, e costrette ad interiorizzare una serie di contraddizioni connaturate agli aspetti sociali dell'urbano, non risultano perfettamente allineate agli interessi strategici della città stessa, che continua ad agire come entità amministrativa indipendente (Cochrane, Williams 2013).

In tal senso, la natura del nuovo rapporto tra università e città è molto profonda e va analizzata, pertanto, rispetto alla "società urbana" (Addie 2017, 1095; Dilorrenzo, Stefani 2015) piuttosto che in relazione all'urbe in quanto tale. Il radicamento della istituzione universitaria in un territorio non determina solo una ricaduta in termini di prestigio, ma un miglioramento delle condizioni sociali in di "tutela degli individui, di creazione di nuove imprese e valorizzazione del costruito" (Indovina, 1997-1998, 8), e di sviluppo della creatività locale ad opera degli studenti, che "hanno sempre e comunque una buona dose di tempo libero nonostante gli obblighi di studio" (Kemp 2013).

Lefebvre (2003) propone un approccio per analizzare forma e funzioni della città basato sulla identificazione di precise caratteristiche quali: la mediazione, la centralità e la convergenza, che possono rivelarsi fattori strategici per la comprensione del fenomeno alla scala suburbana.

Lefebvre (2003, 79-81) concettualizzava l'urbano come l'elemento mediatore tra il globale – ossia l'insieme delle relazioni, astratte ma essenziali, su cui si proiettano sia gli elementi fisici e sia quelli intangibili del tessuto urbano in termini socio-politici, mentali e strategici – e il locale, inteso come l'insieme delle diverse pratiche, dei valori e delle modalità della vita quotidiana.

L'esplosione morfologica, sociale e relazionale dell'urbano con le relative eternalità sia negative, come l'insorgere di divari e tensioni sociali, sia positive come la creazione di nuove opportunità per lo sviluppo, deve essere portata in conto nell'orientamento strategico delle università e nella loro pratica sociale nella società urbana (Schmid 2014).

Tale orientamento deve introitare:

- a) una strategia spaziale riferita alle strutture istituzionali;
- b) la definizione di principi sociali;

- c) l'implementazione di una modalità di pratica riferita ai due punti precedenti.

Pertanto, le caratteristiche di mediazione (MED), centralità (CEN) e convergenza (CON) piuttosto che essere viste come obiettivi di una nuova università urbana, vanno ritenute alla stregua di indirizzi programmatici per l'adattamento delle strategie di pianificazione e sviluppo delle sedi universitarie alle nuove geografie urbane in divenire (Addie 2017), quali, ad esempio quelle disegnate dai decentramenti universitari in area suburbana.

2.1. Mediazione

Attraverso i suoi molteplici canali istituzionali, l'università oltre ad agire come centro di produzione della conoscenza, è in grado di condizionare anche gli attori esterni al contesto universitario orientando flussi di conoscenza urbana e globale (Madden 2015).

Proprio rispetto alla unidirezionalità e alla assolutezza che ha finora caratterizzato tali flussi, la mediazione può rappresentare una caratteristica importante per la revisione critica della "conoscenza utile"¹ al contesto di sviluppo urbano condiviso. Essa consente di evidenziare il fatto che la valorizzazione della "conoscenza utile", strettamente definita, trascura il fatto che non tutta la conoscenza risiede nell'accademia, né è l'università necessariamente un sito privilegiato di competenza: in particolare, i problemi urbani circostanti esulano spesso dalla sfera di conoscenza prettamente accademica (Madden 2015).

In verità, già nel 1980 Dematteis invitava l'Università a "svestirsi il più possibile degli abiti accademici" (Dematteis 1980, 485).

Conoscenze alternative devono essere integrate secondo uno schema che Lipman (2011, 164) definisce "l'interconnessione di problemi urbani e la necessità di soluzioni sistemiche. Ciò però determina una presa di posizione volutamente parziale contro un'idea oggettiva di conoscenza, ovvero come deviazione dalla regola della neutralità della scienza" (Varotto 2017, 218). In sostanza si tratta di una declinazione all'urbano del concetto di *engagement* già teorizzato da Dematteis (1980, 487).

Come modalità di pratica, la mediazione costringe l'apertura degli spazi fisici e mentali attraverso la produzione multipla, non più confinata in un solo luogo di detenzione del sapere, il relativo confronto e la successiva responsabile e riflessiva diffusione della conoscenza urbana (Magnusson 2011, 4).

La mediazione favorisce anche un approccio spaziale (Alfaro d'Alençon et al. 2015) per la condivisione della conoscenza che trova in incubatori di imprese, spazi di *co-working* e *fablab* esempi reali ed emblematici alla stregua di fattori di meta-facilitazione delle conversazioni tra comunità e università a livello istituzionale e individuale (Weerts, Sandmann 2010).

I meccanismi istituzionali di collegamento che possono generarsi attraverso la caratteristica di mediazione possono e devono avere riverberazioni anche sulla pianificazione urbana e sociale e questo approccio risulta un elemento valoriale soprattutto nelle aree suburbane.

2.2. Centralità

Per Lefebvre, come anche sottolineato da Di Bella (2016, 444), "la centralità è elemento distintivo del fenomeno urbano, in quanto solo la città crea continuamente le condizioni dell'incontro tra cose e persone diverse in un punto qualsiasi del suo tessuto, che per questo motivo diventa centrale".

Le università hanno contribuito alle dinamiche centralizzanti del loro ambiente urbano in un duplice modo: in primo luogo, agendo esse stesse come un centro di attività, riunendo capitale, lavoro, prodotti, attività ed opportunità, e, in secondo luogo, intercettando, attraverso le azioni sviluppate nei canali istituzionali e le conoscenze trasmesse, altre centralità del contesto urbano.

Attualmente, le università stanno reagendo e generando attivamente nuove forme urbane post-metropolitane che trasbordano sia il tradizionale concetto anglosassone di campus e sia quello, più italiano, di università radicata nel nucleo urbano, facendo emergere orientamenti spaziali a favore delle aree periferiche urbane (Addie et al. 2015).

Dunque, collocare la centralità come una delle caratteristiche fondanti di una nuova università urbana significa promuovere un approccio policentrico in grado di annichilire le preesistenti divergenze centro-periferia caratterizzanti le precedenti geografie urbane (Bender 1988, 290).

Soprattutto per le aree suburbane la nuova centralità-periferica, quale valore aggiunto ossimorico, si rivela fattore antagonista della mancanza di spessore istituzionale e sociale tipico degli spazi periferici urbani (Benneworth 2013; Pendras, Dierwechter 2012).

2.3. Convergenza

Lefebvre considera il carattere monumentale quale unico luogo concepibile di vita (sociale) collettiva. I

¹ Varotto (2017) intitola un suo paragrafo: *Contro l'autoreferenzialità accademica: una geografia "socialmente utile"*.

monumenti proiettano nel territorio una concezione del mondo, incorporano un senso di trascendenza e proclamano dovere, potere, conoscenza, gioia e speranza (Lefebvre 2003, 21-22).

In relazione alla natura dell'università, il suo pensiero di una nuova università urbana deve essere in grado di negoziare tra gli elementi antitetici della principale contraddizione che la caratterizzano, in relazione al fatto di essere contemporaneamente "una istituzione monumentale che opprime e colonizza lo spazio organizzato intorno ad essa e un baluardo di emancipazione della lotta sociale" (Lefebvre 2003, 21).

La condizione valoriale di integrazione nel contesto urbano dell'università, pertanto, non può che avvenire attraverso un processo di convergenza atto a eliminare tutti gli elementi di innesco di fenomeni di proliferazione e amplificazione di differenze sociali, puntando a una democratica e giusta produzione e diffusione della conoscenza.

La modalità di pratica in tal senso, deve perseguire, quindi, obiettivi legati all'inversione dell'albero delle decisioni, attualmente organizzato in forma *top-down*, consentendo e agevolando, invece, idee e suggerimenti dal basso, in approccio *bottom-up*, e legati all'incremento della accessibilità ad ogni genere di classe sociale ed etnia.

Il decentramento in aree suburbane delle sedi universitarie sicuramente rappresenta una modalità di pratica idonea.

Guardando al contesto globale, occorre riferirsi a metriche quanto più possibile oggettive di valutazione di parte terza. Il primo passo che l'università deve muovere, al fine di assicurare una efficacia della valutazione delle attività di internazionalizzazione, è sicuramente culturale: ne è prova già nel 1980, la riflessione, ovviamente declinata all'ambito geografico, proposta da Dematteis, che "al di là di una condivisione della necessità di valutazione esterna del proprio operato" (Varotto 2016, 220) sosteneva: "bisogna una volta tanto che ci mettiamo nei panni degli altri, e che si prenda atto del fatto che la geografia è un piccolo mondo, facente parte di una ben più grande costellazione" (Dematteis 1980, 483). Superata la criticità di predisposizione culturale alla valutazione, resta comunque il tema della rilevante alea da cui sono affetti tutti i processi di valutazione. Per questo, l'invito rivolto da Varotto (2016, 220) è quello "di appoggiarsi a linee guida, più che ad indici, in grado soprattutto di orientare, prima ancora che valutare o classificare, l'attività universitaria verso il benessere della società".

La pratica attualmente più diffusa dagli atenei italiani ed europei, circa le linee guida verso cui, appunto, appoggiarsi, è quella di riferirsi all'analisi dell'*Internatio-*

nal Association of Universities (IAU) dalla quale si evincono i seguenti cinque obiettivi prioritari da raggiungere attraverso le azioni di internazionalizzazione:

OB_1: incremento della conoscenza e delle attività relative alla dimensione internazionale;

OB_2: miglioramento della qualità dell'insegnamento e dell'apprendimento;

OB_3: rafforzamento della capacità di generare nuova conoscenza;

OB_4: incremento delle relazioni tra docenti e ricercatori;

OB_5: generazione di royalties.

Tali obiettivi politici sono rintracciabili anche nelle cinque priorità della *European Universities Modernisation Agenda* (COM 2011):

1. incrementare il numero di laureati e di ricercatori per far fronte alla domanda europea di lavoratori qualificati.
2. migliorare la qualità dell'istruzione superiore.
3. rafforzare la mobilità e la cooperazione transfrontaliera.
4. far funzionare il triangolo della conoscenza facilitando il collegamento tra l'istruzione superiore, la ricerca e il mondo delle imprese.
5. migliorare la governance e la capacità di attrarre finanziamenti.

Con riferimento al contesto italiano, in tabella 1 sono riportati gli indicatori di internazionalizzazione del sistema universitario proposto dallo specifico gruppo di lavoro CRUI sull'internazionalizzazione (CRUI 2015).

La semplice osservazione degli obiettivi programmatici sulla internazionalizzazione delle università rende evidente le robuste strategie da porre in atto per il loro perseguimento che, come visto, al contempo devono ambire anche a soddisfare le esigenze di carattere locale.

Pertanto, sulla base delle linee programmatiche IAU e degli indicatori della tabella 1, la *roadmap* globale degli atenei è ardua ma allo stesso tempo cogente per le externalità positive che può ingenerare.

Tra tali impatti positivi, quello che sta risultando sempre più diffuso, pur tuttavia non occupando ancora il cuore centrale del dibattito scientifico, riguarda il contesto delle aree suburbane, che aggiunge un ulteriore elemento di complessità alla analisi proposta.

3. La suburbanizzazione delle università

Il tema "suburbano" è un universo di definizioni, paradigmi, teorizzazioni e modellistiche molto ampie, nonché di vincoli legati a specificità geografiche: ad esempio, al contrario della realtà europea, la periferia

Tabella 1. Indicatori di internazionalizzazione del sistema universitario italiano. Fonte: CRUI, 2015.

Fonte	Indicatori
del 14/2/2014 piani triennali 2013-2015	Numero di docenti di istituzioni universitarie straniere (visiting professors), cui è stato assegnato un corso ufficiale o comunque con periodi di presenza certificati di almeno tre mesi.
DM 104 del 14/2/2014 piani triennali 2013-2015	Numero di ricercatori reclutati vincitori del programma Levi Montalcini.
DM 104 del 14/2/2014 piani triennali 2013-2015	Numero di docenti reclutati vincitori di progetti finanziati dall'UE ai sensi del D.M. 1 luglio 2011 e successive modificazioni.
DM 104 del 14/2/2014 piani triennali 2013-2015	Numero di professori reclutati per chiara fama, ovvero che hanno prestato servizio per almeno 3 anni in Università o Enti di ricerca esteri in posizioni accademiche equipollenti, ovvero che sono stati beneficiari in precedenza di chiamata diretta nell'ambito del programma rientro dei cervelli.
ANVUR SUA CDS	Docenti in mobilità internazionale (mesi/uomo in entrata e in uscita).
ANVUR SUA RD_1	Numero ricercatori stranieri (affiliati a Enti/Istituzioni straniere) in visita al Dipartimento negli anni di riferimento.
ANVUR SUA RD_2	Numero docenti, ricercatori, dottorandi e assegnisti in mobilità internazionale negli anni di riferimento.
ANVUR SUA RD_3	Numero fellow di società scientifiche internazionali.
ANVUR SUA RD_4	Attribuzione a docenti, ricercatori, dottorandi e assegnisti nel periodo di riferimento di incarichi (ufficializzati formalmente e documentabili) di insegnamento presso Atenei esteri.

suburbana nei contesti anglo-americani tende a essere letta attraverso le immagini legate ad uno sviluppo a bassa densità, prevalentemente residenziale ai margini di una città, e a relativi paesaggi tentacolari legati allo stile di vita autocentrico (Beauregard 2006; Knox 2008). Il paesaggio suburbano nordamericano per antonomasia non è associato a svantaggi: il "sogno americano" può essere, infatti, incarnato in modo più chiaro nel desiderio di una casa monofamiliare suburbana distaccata dal caotico centro urbano (Anderson 2010).

In contesti differenti da quello descritto, invece, spesso l'accezione del termine suburbano è da intendersi quale sinonimo di area interna e, negli studi storico-geografici, la definizione di aree interne fa riferimento non solo alle caratteristiche geografiche e morfologiche, ma anche alla marginalità sociale, economica e funzionale dei territori rispetto alla centralità dei grandi e medi agglomerati urbani (Novembre 2015).

Nella letteratura internazionale, i concetti maggiormente applicabili al tema delle condizioni complessive di svantaggio che vanno a connotare un territorio sono quelli di marginalità socio-economica e infrastrutturale e di *territorial deprivation*, concetto molto diffuso nella letteratura anglosassone, identifica il manifestarsi contemporaneo, in contesti di scala micro-territoriale, di criticità relative a un insieme di aspetti quali il reddito, i servizi sanitari, la diffusione di fenomeni criminali e gli indici di scolarizzazione (Novembre 2015).

Osservando le dinamiche relative alla popolazione residente nelle aree nelle quali si hanno insediamenti universitari, si possono rilevare notevoli cambiamenti, in particolare legati alla crescita consistente di popolazione gio-

vanile. I primi a stabilirsi con finalità di studio nelle aree suburbane sono gli stranieri, in virtù dei prezzi convenienti degli immobili e a condizioni di integrazione favorevoli (Parsi, Tacchi 2003). Questo fenomeno di medio periodo trova fondamento in precise strategie localizzative finalizzate alla costruzione di percorsi di integrazione basati su processi insediativi, in aree suburbane, da parte di nuovi abitanti autoctoni che le scelgono per le opportunità che offrono in termini di ambienti, spazi e servizi.

Tra i giovani è, inoltre, consistente la presenza di studenti che chiedono dimore temporanee in luoghi fisicamente prossimi all'università. Questo bisogno trova risposta, da una parte, nel mercato dell'affitto, alimentando anche piccole economie locali, dall'altra, nei recenti progetti di edilizia universitaria promossi direttamente dalle università oppure da operatori privati in convenzione.

Un ulteriore fenomeno, corollario degli insediamenti universitari in area suburbana, è costituito dalla nascita di differenti attività relative alla fruizione culturale, al tempo libero, alla vita notturna. Sono per ora piccoli segni, ma costituiscono tracce significative della costruzione di un nuovo territorio che vede la convivenza di differenti popolazioni in momenti complementari rispetto a quelli propri della vita universitaria. Svariati fattori, oltre alla presenza dell'università, concorrono a mettere in moto questi fenomeni molto parcellizzati e quasi invisibili: la disponibilità di un patrimonio di aree dismesse altrettanto frammentato, molto vario dal punto di vista delle dimensioni e dei processi di svuotamento delle attività produttive, spesso anche inserito nella parte più compatta del tessuto residenziale; l'accessibilità che, grazie ad interventi indotti dall'insediamento universitario, trasformano radical-

Tabella 2. Revisione dei principali impatti in un'area suburbana. Fonte: elaborazione propria.

Impatti nell'area suburbana	Letteratura di riferimento
Rigenerazione urbana del costruito	Addie 2016; Addie 2015; Bathelt et al. 2004; Boffo, Gagliardi 2015; Benneworth et al. 2010; Couch et al. 2003; Benneworth, Charles 2005; De Falco, Polese 2015; De Leo 2015; Dotti 2007; Fedeli 2015; Fritsch, Monz 2010; Goddard 2009; Gunasekara 2006a,b; Savino 2015; Varga 2002; Westhead 1997; Whitley 2008; Youtie, Shapira 2008.
Rafforzamento identità suburbana	Addie 2015; Benneworth, Charles 2005; Fedeli 2015; Goddard 2009; Governa, Saccomanni 2004; Malmberg, Maskell 2004.
Rafforzamento economia locale	Carrillo 2006; Casaleiro 2011; Martinelli 2015; Trudeau et al. 2011; Trudeau et al. 2016; Varga 2002; Westhead 1997; Whitley 2008; Youtie, Shapira 2008.

mente l'area suburbana prima confinata e poco servita²: capannoni e piccole aree industriali vengono ristrutturati e utilizzati come loft, prestando attenzione all'accessibilità dei costi, alla versatilità degli interni (spesso abitazione e luogo di lavoro coincidono) e al carattere accogliente degli esterni di prossimità come il cortile e i servizi comuni.

Infine, ultimo fattore rilevante che concorre ad accelerare tale fenomeno è il carattere tradizionale di un quartiere periferico che mantiene alcune caratteristiche sociali e fisiche tipiche del borgo e che non si è legato ai fenomeni propri di altri quartieri vicini, associati, ad esempio, a una presenza consistente di edilizia pubblica.

La dimensione dell'abitare, quindi, per effetto della suburbanizzazione dell'università, si riconfigura, ridefinendo il carattere operaio e popolare del quale era intrisa prima di tale insediamento.

Il quadro che emerge per un'area suburbana interessata da un insediamento universitario è quello: di un territorio fortemente dinamico, in cui differenti popolazioni, tradizionali e nuove, vivono, abitano, attraversano il quartiere; di un sistema di luoghi e pratiche chiamate a disegnare una nuova identità, attraverso fenomeni di cambiamento; di nuovo radicamento, di deterritorializzazione e di perdurare delle dimensioni storiche (Cognetti 2007).

Sulla base di una revisione della letteratura si sono individuati gli ambiti di maggiore criticità delle aree suburbane che necessitano di azioni di rigenerazione e rafforzamento, i quali riguardano prevalentemente l'edilizia, l'identità del luogo e l'economia locale (tabella 2).

La prospettiva Lefebvriana, invitando a coniugare astratto e concreto – come sottolineato da Schafran (2015) – consente di ragionare in termini di impatti delle caratteristiche globali sulla parte *hard*, o strutturale, come la definisce Addie, ossia il costruito, e su quella

soft, o esperienziale (Addie 2017), ossia l'identità suburbana e l'economia locale dell'area relativa al decentramento universitario.

I concetti di mediazione, centralità e differenza possono offrire possibilità di riorientare l'orientamento strategico e gli obiettivi politici di una nuova università suburbana (Stanek 2008).

In tal senso la mediazione è fondamentale come caratteristica guida nel raccordo tra globale e locale, in considerazione del fatto che l'università non potrà mai essere radicata fino in fondo nel tessuto suburbano e non tutti i suoi attori sono coinvolti in attività del luogo (Addie 2017), tuttavia il progressivo afflusso di ricercatori stranieri (indicatore ANVUR SUA RD_1, tab. 1) induce impatti positivi sia sulla parte strutturale, la rigenerazione urbana del costruito derivante dalla evidente spinta a valorizzare le strutture ricettive, e sia sulla parte astratta, relativa al rafforzamento della economia locale.

Un indicatore di verifica degli impatti descritti è ravvisabile nel trend relativo ai valori immobiliari dell'area (Camagni 2016; Cremaschi 2001; 2008; 2009; 2010a; 2010b).

La mobilità internazionale e l'assegnazione di incarichi all'estero (indicatori ANVUR SUA RD_2 e 4) rappresentano uno strumento di esportazione della identità del luogo dell'ateneo di provenienza che la valorizza e la rafforza, con enfasi ancora maggiore quando questo è relativo ad un'area suburbana.

Infine, la disponibilità di ospitare società straniera (indicatore ANVUR SUA RD_3) induce impatti molto positivi dal punto di vista della proliferazione della economia locale, e una buona *proxy* di tale fenomeno è data dal trend del numero di start up nell'area (Etzkowitz, Leydesdorff 1997; 1999; Leydesdorff, Etzkowitz 1998; Goddard, Chatterton 1999; Chatterton, Goddard 2000; Holland 2001; Etzkowitz, 2002a, b; Lazzeroni, Piccaluga 2015).

La tabella 3 sintetizza le relazioni analizzate, sulla base della letteratura esaminata, tra alcune delle principali caratteristiche globali descritte in precedenza e gli

² Nell'esempio dell'area est di Napoli, contemporaneamente alla inaugurazione del plesso universitario, è stata anche inaugurata dalle autorità locali la nuova fermata della metropolitana prospiciente l'università, in grado di collegare il campus con il centro della città.

Tabella 3. Relazioni tra le principali caratteristiche globali e gli impatti in un'area suburbana. Fonte: elaborazione propria.

Caratteristiche globali	Rigenerazione urbana del costruito	Rafforzamento identità suburbana	Rafforzamento economia locale
ANVUR SUA RD_1	•		•
ANVUR SUA RD_2		•	
ANVUR SUA RD_3	•		
ANVUR SUA RD_4		•	

impatti generabili in aree suburbane.

Come accennato in precedenza, sussiste un problema di possibile distorsione della rappresentazione del profilo di internazionalizzazione attraverso le peculiari caratteristiche scelte, tuttavia, tra possibili metriche individuabili, queste hanno il pregio della normalizzazione alla scala nazionale, in quanto ogni Ateneo è tenuto alla compilazione dei dati SUA.

3.1. Lo scenario italiano

Nel 1969 l'università italiana venne ad essere caratterizzata dalla liberalizzazione degli accessi perdendo il suo carattere elitario e, di conseguenza, triplicando la popolazione studentesca.

Questo aumento molto rilevante pose il problema specifico di nuove sedi universitarie e fece emergere il tema più generale del rapporto tra università e città.

I modelli insediativi delle università italiane che vennero prima teorizzati e poi implementati erano basati su quattro schematizzazioni: a) l'università concentrata in una determinata zona della città; b) la dispersione nel tessuto urbano e periurbano delle sedi universitarie; c) il campus universitario extraurbano; d) l'università diffusa nel territorio.

Storicamente il modello universitario è stato ispirato a due archetipi: da una parte, la comunità dei sapienti di epoca medioevale basata su di una concezione della occupazione dello spazio casuale, non vincolato ad una peculiare area; dall'altra, la città ideale del sapere (cittadella, eremo, acropoli, arcadia, campus jeffersoniano, città degli studi, ecc.) vincolata ad uno spazio isolato, inteso come puro alienato dalle contraddizioni della vita quotidiana della città.

In alcune epoche ha prevalso un solo tipo di modello; ad esempio quello della università dispersa in epoca medioevale, oppure quello relativo al campus universitario in epoca rinascimentale, mentre dagli anni Settanta del XX secolo sono coesistiti contemporaneamente modelli differenti contrapposti.

Più recente, risulta il modello della città-università, cui esempio emblematico è rappresentato dalla città di Urbino, paradigma di un centro universitario saldamente radicato nel tessuto storico della città. Contrapposto a quest'ultimo il caso della città di Pavia nella quale, sempre verso la fine degli anni 70, si adottò un modello multipolare che prevedeva la distribuzione nell'area periurbana della città di alcune sedi universitarie, quelle tecnologiche, lasciando così comunque una connotazione universitaria al centro storico della città.

Il modello basato sul decentramento in quegli stessi anni iniziava ad essere seguito da altre città italiane anche molto differenti tra loro, come Milano, Parma, dove fu creato un polo scientifico e tecnologico nell'area esterna alla città, Cosenza e Firenze che insieme a Pisa e Siena costituisce una rete di sedi decentrate. Questo modello è tuttora presente in molte realtà. L'università in Toscana non è solo Firenze, Pisa e Siena. I tre atenei toscani vantano infatti tutta una rete di sedi decentrate in buona parte delle province, in alcuni casi dei veri e propri centri di eccellenza³.

4. Il caso dell'area di Napoli est: dalla periferia alla città globale

In conformità agli obiettivi del contributo relativi alla enfattizzazione della particolare declinazione del tema università-città al caso suburbano, si ritiene profi-

³ L'università di Firenze, oltre ai tre poli nell'area metropolitana (Sesto Fiorentino, Calenzano e Scandicci), può contare su strutture distribuite nelle vicine città. Tra le sedi distaccate, Prato è di sicuro quella storica. Qui si svolgono attività didattiche legate alle facoltà di Lettere, Scienze politiche ed Economia. Ma non solo. All'interno del polo pratese sono presenti 17 laboratori per la ricerca, che operano in settori come l'ambiente, l'arte, l'economia e il management. Altri poli importanti sono quelli di Empoli, incentrato sui temi legati all'Architettura, e di Pistoia (Turismo). Alle Scienze matematiche è dedicata invece la sede di Vinci.

L'ateneo pisano può invece contare su due grandi poli decentrati: Livorno e Lucca. Nella città labronica, viene organizzato un corso di laurea triennale in Economia e legislazione dei sistemi logistici e un corso di laurea magistrale in Informatica per l'economia e per l'azienda. A queste attività si affiancano due laboratori di ricerca. A Lucca, l'Università di Pisa organizza una serie di iniziative didattiche nei settori del turismo, dell'ingegneria chimica e dell'infermieristica. Chiudono la lista delle attività decentrate il corso di laurea in Informatica applicata di La Spezia e i master in turismo ambientale a Porto Venere.

Due i poli universitari decentrati che dipendono dall'ateneo di Siena: Arezzo e Grosseto. Nella prima città sono circa 2500 gli studenti che frequentano i corsi di laurea e i master proposti dalle facoltà di Lettere e Filosofia, Economia, Ingegneria, Medicina e Scienze matematiche (San Giovanni Valdarno). A Grosseto si svolgono invece le attività legate a Economia, Giurisprudenza, Lettere, Medicina e Scienze Matematiche. La ricerca universitaria è protagonista a Colle Val d'Elsa, dove si trova il centro dedicato allo sviluppo di materiali innovativi e di metodologie di analisi applicabili nei settori industriali, agricolo e ambientale.

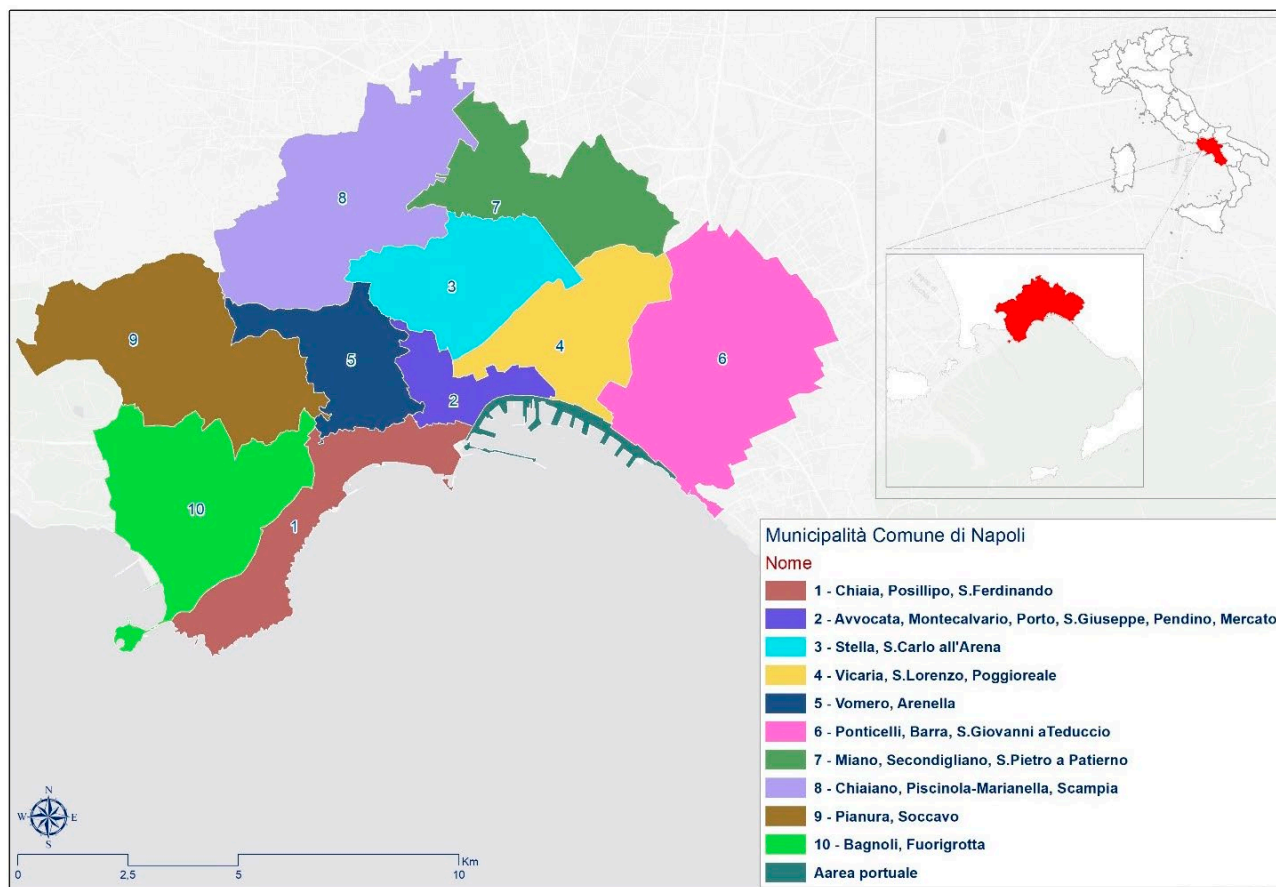


Figura 2. Le Municipalità di Napoli: 1. Chiaia, Posillipo, San Ferdinando; 2. Avvocata, Montecalvario, Mercato, Pendino, Porto, San Giuseppe; 3. Stella, San Carlo all'Arena; 4. San Lorenzo, Vicaria, Poggioreale, Zona Industriale; 5. Arenella, Vomero; 6. Ponticelli, Barra, San Giovanni a Teduccio; 7. Miano, Secondigliano, San Pietro a Patierno; 8. Piscinola Marianella, Chiaiano, Scampia; 9. Soccavo, Pianura; 10. Bagnoli, Fuorigrotta. Fonte: elaborazione propria.

cuo riportare l'evidenza empirica relativa all'area est di Napoli che si presta, in questo particolare momento storico, ad essere un perfetto laboratorio di analisi di tali fenomeni per effetto del decentramento universitario e del conseguente insediamento delle Academy delle più importanti multinazionali.

L'area, che include i centri di Ponticelli, Barra, Poggioreale e S. Giovanni a Teduccio (Fig. 2), con un totale di più di 200.000 abitanti, rappresenta una porzione significativa e organica del sistema territoriale e urbano della città metropolitana. Più di un decennio fa, vi fu prevista la realizzazione di un polo per la produzione di beni e servizi di alta qualificazione che ne incrementasse il livello di integrazione e di infrastrutturazione, attraverso lo sviluppo di diverse funzioni legate all'artigianato, all'industria, al terziario produttivo e ai servizi, secondo i modelli i più recenti localizzativi. Se, infatti, negli anni 60, il fattore fondamentale era costituito dalla

disponibilità di grandi suoli, dotati di opere di urbanizzazione primaria, collocati in aree con abbondante forza lavoro, negli ultimi anni, uscita gradualmente dal mercato la grande industria di base, si è assistito alla crescita di piccole e medie imprese e di una domanda di servizi tecnologici che ha determinato la proliferazione di insediamenti industriali isolati o frammisti a insediamenti residenziali. In particolare, oggi, la richiesta si fonda soprattutto sui servizi di alto livello tecnologico, insieme ad una buona qualità ambientale, ad un alto livello di economie esterne, al lavoro qualificato e all'accessibilità di sistemi di comunicazioni per le grandi distanze (Palmentieri 2017).

San Giovanni è un quartiere della zona est di Napoli, che in passato è stato sede della più importante industria conserviera del Mediterraneo, la Cirio, e della prima industria ferroviaria in Italia, servendo la tratta Napoli-Portici, col celebre opificio di Pietrarsa.

Nei recenti anni, il Comune di Napoli, di concerto con la Regione, ha dato vita ad una serie di progetti di rivitalizzazione dell'area, favorendo l'insediamento di nuove imprese in regime fiscale "no-tax" e, contemporaneamente, l'Università degli Studi di Napoli Federico II ha realizzato un campus universitario per l'erogazione dei servizi di didattica e di ricerca, in particolare attraverso la creazione di un centro di ricerca denominato CeSMA⁴.

Il campus è in continua espansione, tuttavia ha iniziato a erogare le sue attività di didattica e ricerca a partire dall'anno 2013.

Il circolo virtuoso della riqualificazione del quartiere suburbano di Napoli est, impulsato dalla volontà degli enti locali di concerto con la strategia universitaria di suburbanizzare alcune sedi, ha innescato, grazie alle relazioni accademiche, una serie di insediamenti ad altissimo valore aggiunto, quali quelli delle Academy di diverse multinazionali (iOS Academy di Apple nel 2016; Digita di Deloitte e Cisco Academy nel 2018)⁵ che hanno fatto guadagnare a quel luogo spesso anche le prime pagine dei quotidiani nazionali ed internazionali⁶.

Gli impatti derivanti dall'azione congiunta degli enti locali e del sistema accademico⁷ si sono, pertanto, tradotti in una serie di enormi di ricadute globali nell'area di Napoli est (De Falco 2018; De Falco et al. 2018; Addie et al. 2018), rese evidenti, per l'aspetto globale,

dal numero di attori e *stakeholders* internazionali che, a vario titolo, hanno iniziato a gravitare nell'area nella fase post insediamento universitario e, per l'aspetto locale, dall'incremento di esercizi commerciali a servizio di studenti e docenti, dalla valorizzazione degli immobili (confermata dall'aumento dei fitti immobiliari), dall'efficientamento dei servizi locali di trasporto e di sicurezza e da una intensificazione degli eventi artistici e culturali del quartiere).

L'attualità dell'insediamento universitario e della concentrazione delle Academy non consente di poter rilevare effetti di lungo ma neanche di medio periodo, tuttavia la peculiarità del caso è di per sé emblematica a testimoniare la realtà dei fenomeni descritti teoricamente.

Sulla base delle evidenze disponibili nell'area est di Napoli è possibile caratterizzarne le relative corrispondenze sia con alcune delle caratteristiche globali dell'università (tab. 4), e sia con gli impatti indotti localmente ad opera di queste ultime (tab. 5).

Le evidenze⁸ della tab. 4 confermano il carattere globale dell'area sede degli insediamenti che ben intercetta ed amplifica un *trend* crescente, precedente al fenomeno insediativo descritto, dei diplomati e laureati di quel quartiere ed in generale dei quartieri suburbani, come visibile dalle figg. 3-4, che, per dirla matematicamente, rappresentano una "buona condizione iniziale" da sfruttare nel presente e nel prossimo futuro.

Nell'area est, la gravitazione di eventi ed attività associata alla creazione di nuove imprese, soprattutto start up, incubatori e *fablab*, indotte dal campus universitario e dalla presenza delle Academy internazionali, rendono, in termini di prossimità relazionale, la periferia parte integrante della città, che anzi grazie ad essa diventa globale, mettendo in evidenza, tuttavia, ancora due dinamiche che sottolineano un dicotomico contrasto tra le più veloci dinamiche globali e quelle più lente locali.

Al fine di valutare gli impatti delle caratteristiche descritte nella tab. 3 al caso specifico dell'area est di Napoli sono stati scelti i seguenti indicatori, corrispondenti agli orientamenti principali della letteratura analizzati al paragrafo 3:

- NECA: numero di eventi culturali e artistici
- NIIS: numero di imprese innovative e startup
- VRI: valorizzazione rendite immobiliari (riferite a uso abitazione, box, esercizio commerciale e capannone industriale).

⁴ Il centro CeSMA, Centro Servizi Metrologici Avanzati, dell'Ateneo Federico II, si è insediato nell'area di San Giovanni con l'obiettivo di interagire con il territorio per la co-creazione di valore sia nel rapporto R2B, con le imprese già esistenti nell'area di afferenza e con quelle di nuovo insediamento e sia nel rapporto R2R facendo lavorare in rete i laboratori preesistenti all'interno di altre sedi universitarie con laboratori di nuova realizzazione. Il CeSMA svolge attività di misura in diversi campi in diversi campi dell'Ingegneria, della Fisica, della Chimica e della Biologia.

⁵ Ogni anno i corsi delle Academy sono di circa 400 studenti ognuno, di cui oltre il 50% è costituito da studenti stranieri (fonte: Università degli Studi di Napoli Federico II).

⁶ Alcuni esempi: The Guardian, Silicon Valley comes to Naples: Apple prepares to open Italian academy, <https://www.theguardian.com/world/2016/oct/05/apple-academy-naples-italy-san-giovanni-tim-cook>. BBC, Business Can the city of pizza reinvent itself as a tech capital? <https://www.bbc.com/news/business-45486674>. Corriere del Mezzogiorno, Cisco punta su Napoli: "Ormai è la Disneyland dell'innovazione", <https://tinyurl.com/yycxtxtt>

⁷ La valenza dell'approccio condiviso trova riscontro anche in altre realtà. Vale la pena citare, con riferimento al nuovo polo universitario decentrato barese, Martinelli et al. (2016, 7): "sembra così configurarsi la concreta possibilità della nascita di un Polo della conoscenza nella regione urbana di Bari di rilevanza nazionale. A questo ambizioso impegno delle istituzioni universitarie e di ricerca sembra corrispondere un'azione dell'amministrazione comunale che riconosce la significatività della trasformazione del proprio territorio favorendo la qualità dei nuovi insediamenti e la loro integrazione con la città esistente, evitando il rischio di creazione di nuove enclaves universitarie".

⁸ Occorre considerare anche un dato significativo ma non riportato in quanto non previsto nello schema degli indicatori CRUI proposto, relativo all'alta percentuale (superiore al 50% su dati centro Coinor, Università degli Studi di Napoli Federico II) di studenti stranieri ammessi alle Academy dell'area est.

Tabella 4. Evidenze relative alle caratteristiche glocali nell'area di Napoli est. Fonte: elaborazione propria su dati dell'Ufficio trasferimento tecnologico di Ateneo, dell'Ufficio Internazionalizzazione dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e dell'incubatore certificato dalla Regione Campania, Campanianewsteel.

Fonte Indicatori	Indicatori	Evidenze
ANVUR SUA RD_1	Numero ricercatori stranieri (affiliati a Enti/Istituzioni straniere) in visita al Dipartimento negli anni di riferimento.	L'indicatore può ritenersi valorizzato in quanto le sedi delle Academy sono oggetto frequente di richiesta di visita da parte di ricercatori stranieri.
ANVUR SUA RD_2	Numero docenti, ricercatori, dottorandi e assegnisti in mobilità internazionale negli anni di riferimento.	Il database relativo al dato di tale indicatore non consente una particolarizzazione sulla sede decentrata ¹ , tuttavia si può ritenere valorizzato tale indicatore in relazione al dato generale di Ateneo relativo al rapporto Anvur 2017.
ANVUR SUA RD_3	Numero fellow di società scientifiche internazionali.	La presenza delle Academy IoS Apple, Digita Deloitte e Cisco, consentono di ritenere valorizzato l'indicatore.
ANVUR SUA RD_4	Attribuzione a docenti, ricercatori, dottorandi e assegnisti nel periodo di riferimento di incarichi (ufficializzati formalmente e documentabili) di insegnamento presso Atenei esteri.	Il database relativo al dato di tale indicatore non consente una particolarizzazione sulla sede decentrata, tuttavia si può ritenere valorizzato tale indicatore in relazione al dato generale di Ateneo relativo al rapporto Anvur 2017.

¹ Essendo di recente costituzione la sede decentrata, sono ancora pochi i docenti assegnati esclusivamente a tale sede, mentre la maggior parte prevede una afferenza a dipartimenti e strutture della sede centrale, pur svolgendo abitualmente attività di didattica e di ricerca nel campus suburbano.

Tabella 5. Impatti relativi alle caratteristiche glocali nell'area di Napoli est. Fonte: elaborazione propria su dati dell'Ufficio trasferimento tecnologico di e su dati dell'incubatore certificato dalla Regione Campania, Campanianewsteel.

Impatti relativi alle caratteristiche glocali	Evidenze
Rigenerazione urbana del costruito	Sono stati lanciati in data successiva all'insediamento universitario: - L'incubatore CSI Napoli est del Comune di Napoli. La scelta di Napoli Est si spiega come valorizzazione ulteriore di un grosso risultato che l'amministrazione ha ottenuto proprio in quell'area, la crescita del Distretto dell'Aerospazio e dell'High Tech, fondamentale per l'assegnazione alla città dell'Expo dello Spazio 2012. - L'incubatore Campania NewSteel promosso da Città della Scienza e dall'Università degli Studi di Napoli Federico II. Rappresenta uno strumento in grado di connettere startup e spin off con opportunità di sviluppo tecnologico e di business, nonché una delle principali strutture nazionali a supporto della nascita e dello sviluppo di startup e spin off innovativi. - Spazi di co-working Napoli Est ad opera della multinazionale Regus. Tra gli elementi degni di nota va evidenziato l'intervento infrastrutturale, post insediamento del campus (nel 2014), di realizzazione della stazione metropolitana con una fermata prospiciente la sede decentrata dell'Ateneo. Negli anni successivi all'insediamento del campus universitario di Napoli est sono stati promossi insieme al
Rafforzamento identità suburbana	Comune di Napoli una serie di eventi di matrice scientifica e artistico-culturale finalizzati al coinvolgimento della popolazione locale. La strategia degli eventi si rivela un indicatore affidabile della propensione al rafforzamento della identità locale (Attanasi et al. 2013; Arcodia, Whitfordm 2006).
Rafforzamento economia locale	Una buona <i>proxy</i> a conferma del paradigma di crescita della economia locale, indotta dalle caratteristiche glocali dell'università, è data dal trend relativo al numero di startup (Lazzeroni, Piccaluga 2015) valutato negli anni successivi all'insediamento della sede decentrata.

Dall'analisi dei loro andamenti temporali nella finestra di osservazione 2008-2018 (rispettivamente figg. 5, 6 e 7 e tab. 6) si deduce che risulta evidente una discontinuità dall'anno 2016⁹ in poi attribuibile agli effetti del

decentramento universitario nell'area nell'anno 2013 e della creazione del relativo polo internazionale di formazione per l'innovazione¹⁰.

⁹ La discontinuità nel trend dei dati immobiliari relativa al quartiere di San Giovanni è messa anche in luce nella relazione annuale del Borsino Immobiliare (<http://www.youblisher.com/p/1831042-listino-ufficiale-II->

semestre-2016/; <http://www.youblisher.com/p/1620612-listino-binapoli-I-semestre-2016/>)

¹⁰ I dati sono stati confrontati con i campioni di controllo relativi agli quartieri della città per "depurare" la curva delle variazioni deterministi-

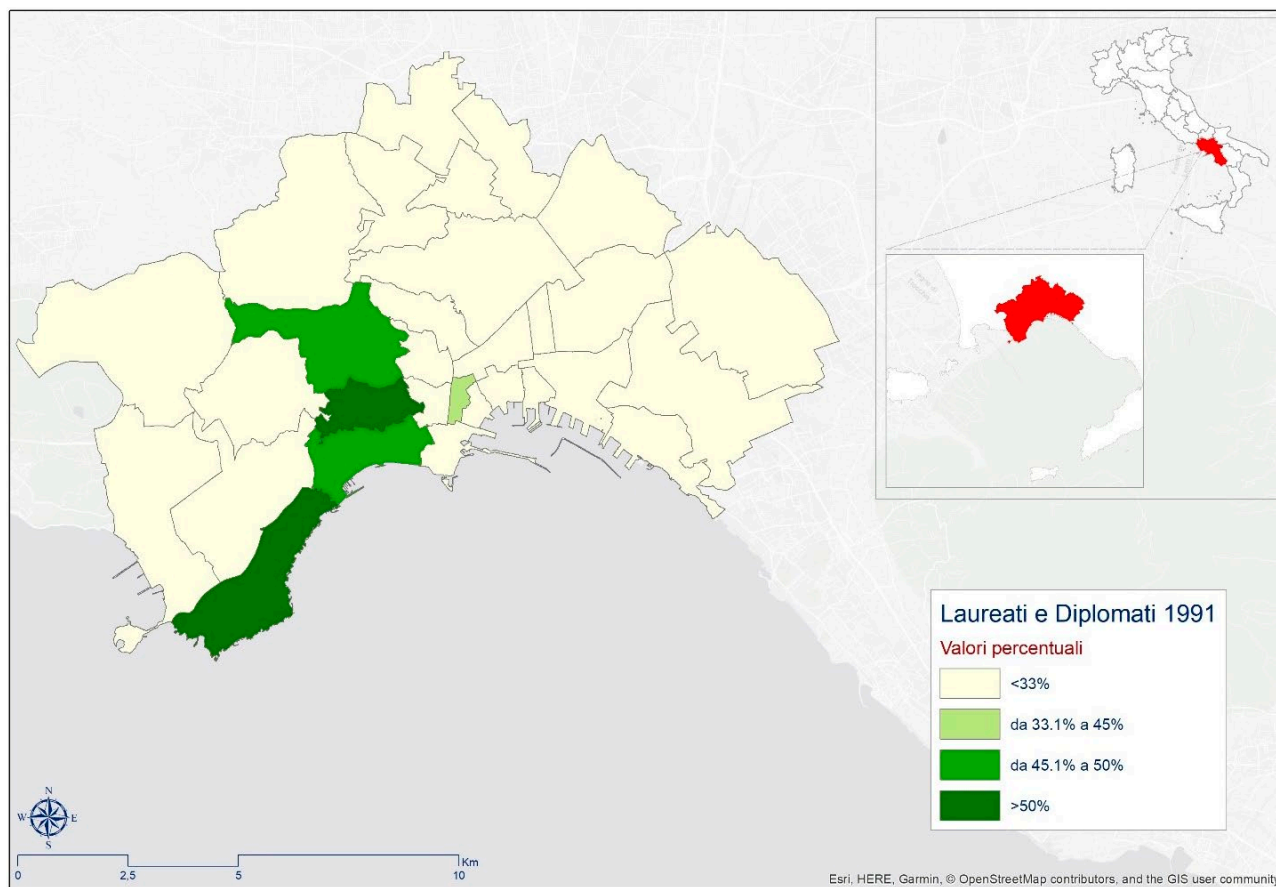


Figura 3. Distribuzione diplomati e laureati nei diversi quartieri di Napoli anno 1991. Fonte: elaborazione propria su dati Comune di Napoli.

L'isomorfismo riscontrato nei *trend* dagli indicatori analizzati, consente di caratterizzare la tab. 3 valida in un caso generale, al caso specifico riportato in tab. 7, che rappresenta, pertanto, un'evidenza reale della mediazione Lefebvriana tra globale e locale.

Le dinamiche relative alla globalizzazione dell'area risultano più veloci rispetto a quelle relative al manifestarsi degli effetti sul territorio suburbano. L'aspetto più netto dove tale contrasto si manifesta risulta essere quello della rigenerazione urbana: il primo fattore, infatti, esaltato soprattutto negli articoli dei quotidiani internazionali che frequentemente oramai scrivono in merito a tale contesto riguarda la coesistenza dello stile moderno del campus universitario e delle *locations* che ospitano le Academy e il prospiciente costruito di vecchia data e rappresentativo del tipico stile suburbano (Figg. 8-10).

5. Conclusioni

Il rapporto tra università e città non è sempre stato un rapporto idilliaco, anche per università prestigiose quali ad esempio quella di Cambridge, dove vige una forte contrapposizione resa nota dalla celebre storica dizione "Town and gown" (città e toga). Queste ricorrenti iperboli storiche sono rappresentative del più diffuso scenario caratterizzato dalla frattura, fisica e culturale, tra sedi universitarie e territorio.

Tuttavia, tale rapporto si sta evolvendo in questa era di urbanizzazione globale: i processi di massificazione hanno alimentato l'espansione del numero e dimensioni delle università nella maggior parte dei paesi e, alla scala urbana, hanno capillarizzato le sedi accademiche (Addie et al. 2015).

Le città, da parte loro, considerano sempre più le università come un prerequisito infrastrutturale essenziale per competere sia a livello locale che globale attraverso una convergenza di vita accademica e sociale, driver dello sviluppo creativo e input progettuale alla

che indotte dalla presenza del polo universitario, da quelle di variazione aleatoria.

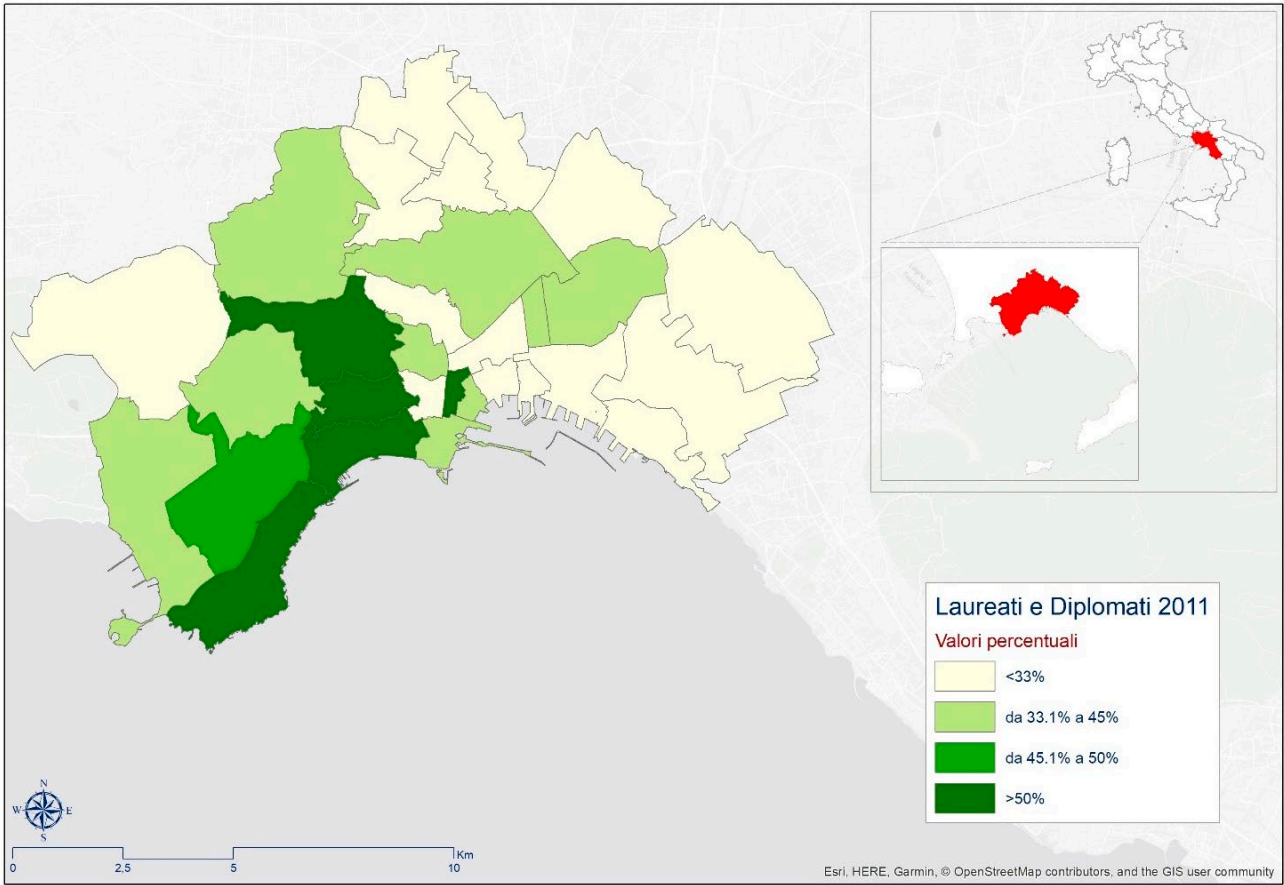


Figura 4. Distribuzione laureati nei diversi quartieri di Napoli anno 2011. Fonte: elaborazione propria su dati Comune di Napoli.

Tabella 6. Dati valori immobiliari (€/mq) area Napoli est. VMU: Valori Mercato Urbano; VLU: Valori Locazione Urbana. Fonte: elaborazione propria su dati Borsino Immobiliare.

Anno	Abitazione		Box		Esercizi commerciali		Capannoni industriali	
	VMU	VLU	VMU	VLU	VMU	VLU	VMU	VLU
2008	1700	4,1	1600	6,7	1600	6,7	750	5,0
2009	1358	3,3	1746	7,2	1746	7,28	925	7,0
2010	1750	5,0	2500	9,0	2000	9,0	1000	7,0
2011	1600	4,0	2200	7,0	2000	8,0	700	4,0
2012	1600	4,0	2200	7,0	1900	8,0	700	4,0
2013	1200	4,0	1800	5,5	1600	8,0	500	3,0
2014	1200	4,0	1800	5,5	1600	8,0	400	2,5
2015	1200	4,0	1800	5,5	1600	8,0	400	2,5
2016	1500	6,0	1900	6,0	3000	13	500	3,0
2017	1650	8,0	2000	7,5	3000	15	600	5,0
2018	1850	9,0	2000	7,5	3200	16	650	6,0

riqualificazione culturale del territorio e alla integrazione sociale, soprattutto nelle aree suburbane.
L'attività universitaria, che può essere autoreferen-

ziale, ed in passato lo è stata, necessita, tuttavia, di un ambiente intessuto di molteplici attività con le quali porsi in simbiosi. La scelta delle localizzazioni, e tutti i

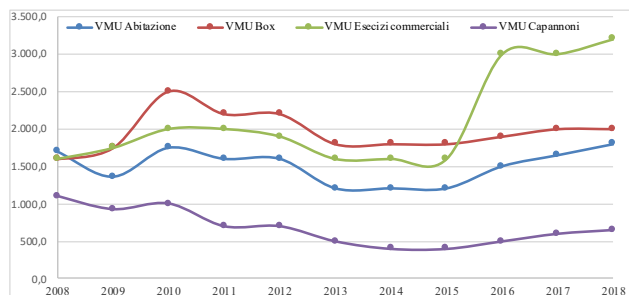


Figura 5. Trend valori immobiliari (€/mq) area Napoli est. VMU: Valori Mercato Urbano. Fonte: elaborazione propria su dati Borsino Immobiliare.

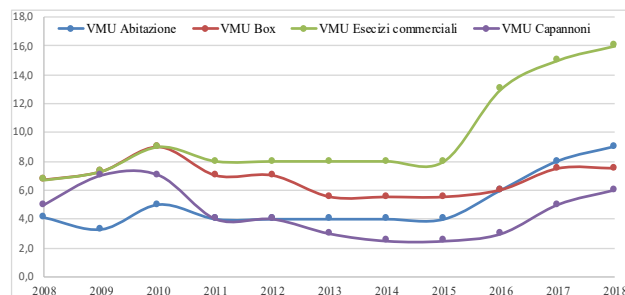


Figura 6. Trend valori immobiliari (€/mq) area Napoli est. VLU: Valori Locazione Urbana. Fonte: elaborazione propria su dati Borsino Immobiliare.

provvedimenti pianificatori che ne derivano, devono calcolare il gioco intricato di questi rapporti e risolverlo in un intenso e selezionato scambio di esperienze. In questa direzione di apertura e di contaminazione l'università può sperimentare un nuovo ruolo nel caleidoscopico sviluppo del territorio suburbano, orientandosi alle attività più strettamente legate al territorio e alla sua comunità (Hambleton 2006). Questo non significa sminuire le funzioni universitarie originarie, ma piuttosto dotarsi di una maggiore adattabilità al contesto globale e locale e di una migliore capacità di risposta alle esigenze della società, all'interno di un cambiamento di paradigma legato alla stessa dimensione universitaria (Boulton, Lucas 2008; Lazzeroni, Picaluga 2009). Si tratta di assumere il contesto spaziale periferico come campo di riflessione e di pratiche (Balducci et al. 2010), come occasione dello sviluppo di territori in apprendimento "a stretto contatto" con situazioni concrete generate dall'interazione reciproca (Crosta 1998; Wiewel, Knapp 2005).

La suburbanizzazione dell'università sta divenendo un elemento strategico dell'intreccio tra le grandi trasformazioni della vita quotidiana, tra la dimensione della prossimità e quella legata allo spazio dei flussi, alla ricerca di un equilibrio tra inserimento di elementi innovativi e mantenimento di quelli tradizionali, anche all'interno di progetti e politiche per il riutilizzo delle aree periferiche.

Nel presente contributo è proposto un approccio basato sulla concezione dello spazio di Lefebvre per

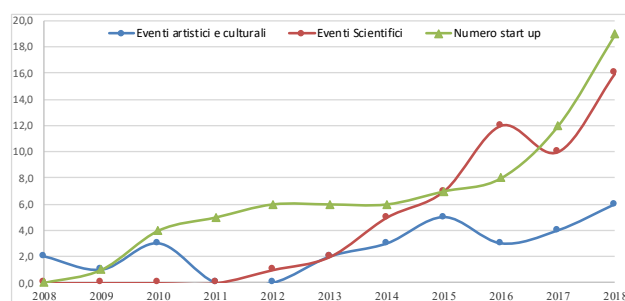


Figura 7. Trend numero di eventi artistici/culturali e scientifici e numero start up area Napoli est. VLU: Valori Locazione Urbana. Fonte: elaborazione propria su dati Comune di Napoli, Centro CeSMA e registro.imprese.it.

indagare il carattere glocale assunto da aree suburbane in seguito ad un insediamento universitario in relazione agli impatti che esso genera.

Poiché, come sostengono Tzaninis e Boterman (2018, 59), "le teorie di Lefebvre possono essere raffinate attraverso studi empirici soprattutto per affrontare la dissonanza tra gli apollinei e i dionisiaci elementi della pianificazione e crescita urbana", è stato brevemente illustrato il caso emblematico dell'area di Napoli est che, da quartiere suburbano, si è ritrovato ad essere centro globale nella rete delle più importanti multinazionali del settore *high-tech* grazie alla creazione di un campus universitario decentrato.

Tabella 7. Relazioni tra le principali caratteristiche glocale e gli impatti nell'area di Napoli est. Fonte: elaborazione propria.

Caratteristiche glocale	Impatti locali			Indicatore
	Rigenerazione urbana del costruito	Rafforzamento identità suburbana	Rafforzamento economia locale	
ANVUR SUA RD_1	•		•	VRI; NIIS
ANVUR SUA RD_2		•		NECA
ANVUR SUA RD_3	•			VRI
ANVUR SUA RD_4		•		NECA



Figura 8. Area post insediamento universitario e Apple iOS Academy. Fonte: fotografia di proprietà di S. de Falco, realizzata nel settembre 2018 in alta definizione camera RAW con drone da società Helicavision con licenza Enac e autorizzazione dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.



Figura 9. Area post insediamento universitario e Apple iOS Academy. Fonte: come Fig. 8.



Figura 10. Il quartiere suburbano di Napoli est (edifici prospicienti il campus). Fonte: fotografia scattata da S. de Falco nel settembre 2018.

Ringraziamenti

Si ringrazia il Dott. Carlo De Luca del Dip. di Scienze Politiche dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, per il supporto cartografico.

Bibliografia

Acs, Z. J., Audretsch, D. B., Braunerhjelm, P., Carlsson, B. (2010). The missing link: The knowledge filter and entrepreneurship in endogenous growth. *Small Business Economic*, 34 (2), 105-125.

Addie, J-P., Angrisani, M., De Falco, S. (2018). University-led innovation in and for peripheral urban areas: new approaches in Naples, Italy and Newark, NJ, US. *European Planning Studies*, 26 (6) 1181-1201.

Addie, J-P. (2017). From the urban university to universities in urban society. *Regional Studies*, 51 (7), 1089-1099.

Addie, J.-P., Keil, R., Olds, K. (2015). Beyond Town and Gown: Universities, Territoriality and the Mobilization of New Urban Structures in Canada. *Territory, Politics, Governance*, 3,(1), 27-50.

Alfaro d'Alençon, P., Campkin, B., Gupte, R., Mkhabela, S., Novy, J., Savelad'Alen, M. (a cura di). (2015). *Urban pamphleteer #5: Global education for urban futures*. London: UCL Urban Lab.

ANVUR, "La terza missione nelle università e negli enti di ricerca italiani. Documento di lavoro sugli indicatori", Workshop 12 aprile 2013.

Arcodia, C., Whitford, M. (2006). Festival attendance and the development of social capital. *Journal of Convention & Event Tourism*, 8, 1-18.

Attanasi, G., Casoria F., Centorrino, S., Urso, G. (2013). Cultural investment, local development and instantaneous social capital: A case study of a gathering festival in the South of Italy. *The Journal of Socio-Economics*, 47, 228-247

Audretsch, D.B. (2014). From the entrepreneurial university to the university for the entrepreneurial society. *Journal of Technology Transfer*, 39 (2), 313.

Balducci, A., Cognetti, F., Fedeli, V. (2010). La città come campo di riflessione e di pratiche per le università milane-

- si. In A. Balducci, F. Cognetti, V. Fedeli (a cura di). *Milano. La città degli Studi, Storia, geografia e politiche delle università milanesi*. Abitare Segesta, Milano, 197-199.
- Bathelt, H., Malmberg, A. & Maskell, P. (2004). Clusters and knowledge: Local buzz, global pipelines, and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28, 31-56.
- Beauregard, R.A. (2006). *When America became suburban*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Becattini, G., Rullani, E. (1993). La natura e la dinamica dell'impresa distrettuale. *Economia e Politica Industriale* 80, 25-48.
- Bender, T. (a cura di). (1988). *The university and the city: From medieval origins to the present*. New York, Oxford University Press.
- Benneworth, P. (a cura di). (2013). *University engagement with socially excluded communities*. London, Springer.
- Boffo, S., Gagliardi, F. (2015). Un nuovo contenitore per i rapporti tra università e territorio. *Il Territorio*, 73, 67-72.
- Boulton, G., Lucas, C. (2008). What are universities for? *Chinese Science Bulletin*, 56, 23, 2506-2517. DOI: 10.1007/s11434-011-4608-7
- Camagni, R. (2016). Urban development and control on urban land rents. *The Annals of Regional Science*, 56, 1-19.
- Carrillo, F. (a cura di). (2006). *Knowledge Cities: Approaches, Perspectives and Experiences*. Oxford, Butterworth-Heinemann.
- Casaleiro, P. (2011). Changing from a university city to a knowledge city: The case of Coimbra. *International Journal of Knowledge Based Development*, 2 (2), 25-38
- Charles, D., Conway, C. (2001). *Higher Education Business Interaction Survey*. Bristol, HEFCE.
- Christopherson, S., Gertler, M., Gray, M. (2014). Universities in crisis. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 7, 209-215.
- Cochrane, A., Williams, R. (2013). Putting higher education in its place: The socio-political geographies of English Universities. *Policy and Politics*, 41, 43-58.
- Cognetti, F. (2007). *Bovisa in una goccia. Nuovi equilibri per un quartiere in trasformazione*. Milano. Polipress Editore.
- COM (2011). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Supporting growth and jobs — an agenda for the modernisation of Europe's higher education systems (COM(2011) 567 final of 20.9.2011), http://europa.eu/legislation_summaries/education_training_youth/life-long_learning/ef0030_en.htm
- Corna Pellegrini, G., Brusa, C. (a cura di). (1980). *La ricerca geografica in Italia (1960-1980)*. Varese, ASK Edizioni, 483-489.
- Couch, C., Fraser, Ch., Percy, S. (2003). *Urban Regeneration in Europe*. Oxford, Blackwell Science.
- Cremaschi, M. (2001). Le domande di sviluppo metropolitano. In A. Clementi (a cura di). *Roma, orizzonti del cambiamento*, Palombi, Roma.
- Cremaschi, M. (a cura di). (2008). Limiti e prospettive dell'azione locale. *Territorio*, 46, 85-88.
- Cremaschi, M. (a cura di). (2009). Marginalità sociale e governo del territorio. In L. Chiodini, R. Milano (a cura di). *Le città ai margini, Povertà estreme e governo delle aree urbane*. Roma, Cittalia.
- Cremaschi, M. (a cura di). (2010a). *Atlante del Lazio metropolitano, una regione in costante cambiamento*. Firenze, Alinea.
- Cremaschi, M. (a cura di). (2010b). *Politiche, città e innovazione tecnologica. Programmi regionali tra retoriche e cambiamento*. Roma, Donzelli.
- CRUI, Gruppo di lavoro CRUI sull'internazionalizzazione (giugno 2015). Indicatori di internazionalizzazione del sistema universitario italiano. Roma, http://www2.cruil.it/cruil/internazionalizzazione/internazionalizzazione_cruil_gdl_giugno2015.pdf
- De Falco, S. (2018). Vesuvius, pizza, coffee and... innovation: Is a new paradigm possible for the creative "Vesuvius Valley", Naples, Italy? *City, Culture and Society*, 14, 1-13.
- De Falco, S. (2015). The role of geographical proximity from universities and research centers in growing resilience of marginal areas: the case of the east area of Naples. *International Journal of Urban Planning*, 8 (2), 23-34.
- De Falco, S., Angelidou, M., Addie, J-P. (2018). From the "smart city" to the "smart metropolis"? Building resilience in the urban periphery. *European Urban and Regional Studies*, 1-19.
- De Leo, D. (2015). Università, istituzioni e territori: ripensamenti e opportunità tra opensource urbanism e prosumership. *Territorio*, 73, 73-78.
- Dematteis, G. (1980). La risposta dei geografi ai problemi di conoscenza posti dallo sviluppo della società italiana.

- In Corna Pellegrini G. e Brusa C. (a cura di). *La ricerca geografica in Italia (1960-1980)*, Varese, ASK Edizioni, 483-489.
- Dematteis, G. (2008). Una geografia dello sviluppo tra semplificazione e complessità. In *Geografia dello sviluppo. Spazi, economie e culture tra ventesimo secolo e terzo millennio*, XVII-XXII.
- Dematteis, G. (2010). Vedere il non nascosto. Certezze e dubbi sul ruolo pubblico della verità geografica. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 421-440.
- Di Bella, A. (2016). Ripensare il diritto alla città nell'era dell'urbanizzazione planetaria. *Rivista Geografica Italiana*, 123 (3), 439-446.
- Dilorenzo, P., Stefani, E. (2015). *Università e città. Il ruolo dell'Università nello sviluppo dell'economia culturale delle città*. Roma, CRUI Edizioni.
- Dotti, N.F. (2007). Università conoscenza territorio. La capacità di attrarre studenti. *Territorio*, 43, 112-120.
- Drucker, J., Goldstein, H. (2007). Assessing the regional economic development impacts of universities: A review of current approaches. *International Regional Science Review*, 30, 20-46.
- Engelen, E., Fernandez, R., Hendrikse, R. (2014). How finance penetrates its other: A cautionary tale on the financialization of a Dutch university. *Antipode*, 46, 1072-1091.
- Etzkowitz, H. (2008). *The triple helix: University-industry-government*. New York, Routledge.
- Evangelista, V., Cipolla, P. (2017). Distretti industriali e resilienza. Riflessioni a partire da un caso di studio. *Rivista Geografica Italiana*, 124 (4), 347-367.
- Fedeli, V. (2015). Università nella città regione: un-bundling e rebundling il rapporto tra città e università in Italia. *Territorio*, 73, 79-85.
- Fritsch, M., Monz, M. (2010). The impact of network structure on knowledge transfer: An application of social network analysis in the context of regional innovation networks. *Annual Regional Science*, 44, 21-38.
- Goddard, J., Kempton, L., Vallance, P. (2013). Universities and Smart Specialisation: challenges, tensions and opportunities for the innovation strategies of european regions. *EKONOMIAZ. Revista vasca de Economía*, 83 (2), 83-102.
- Goddard, J. (2009). *Reinventing the civic university*. London, National Endowment for Science, Technology and the Arts (NESTA).
- Goddard, J., Chatterton (1999). Regional Development Agencies and the Knowledge Economy: Harnessing the Potential of Universities. *Environment and Planning C Government and Policy*, 17, 685-699.
- Governa, F. (2014). *Tra geografia e politiche. Ripensare lo sviluppo locale*. Roma, Donzelli.
- Governa, F., Saccomanni, S. (2004). From urban renewal to local development. New conceptions and governance practices in the Italian peripheries. *Planning Theory & Practice*, 5 (3), 327-348.
- Holland, B.A. (2001). Toward a Definition and Characterization of the Engaged University. *Metropolitan Universities*, 2 (3), 20-29.
- Indovina, F. (1997-1998). Sinergia tra Comunità e Università. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, XXVIII-XXIX, 60-61, 85-113.
- Kemp, R. L. (2013). *Town & gown relations: A handbook of best practices*. North Carolina, USA, and London England, McFarland and Company, Inc. Publisher.
- Knox, P.L. (2008). *Metroburbia, USA*. Piscataway, Rutgers University Press.
- La Foresta, D. (2018). *Le nuove geografie del turismo. Relazioni digitali e impatti territoriali*. Giappichelli.
- Lazzeroni, M., Piccaluga, A. (2015). Beyond 'Town and Gown': The Role of the University in Small and Medium-Sized Cities. *Industry and Higher Education*, 29 (1), 11-23.
- Lefebvre, H. (2003). *The urban revolution*. Minneapolis. University of Minnesota Press.
- Leydesdorff, L. and Etzkowitz, H. (1988). The Triple Helix as a Model for Innovation Studies. *Science and Public Policy*, 25 (3), 195-203.
- Lipman, P. (2011). *The new political economy of urban education: Neoliberalism, race, and the right to the city*. New York, Routledge.
- Madden, D. (2015). There is a politics of urban knowledge because urban knowledge is political: A rejoinder to "debating urban studies in 23 steps". *City*, 19, 297-302.
- Magnusson, W. (2011). *Politics of urbanism: Seeing like a city*. New York, Routledge.
- Martinelli, N. (2015). Diritto allo studio e diritto di cittadinanza nel rapporto università-città. *Territorio*, 73, 94-99.
- Martinelli N., Mangialardi, G., Simone, M. (2016). La lenta integrazione del sistema universitario nell'area

- metropolitana di Bari. Working papers. *Rivista online di Urban@it*, 2, 1-10.
- Nelles, J., Vorley, T. (2010). From policy to practice: Engaging and embedding the third mission in contemporary universities. *International Journal of Sociology and Social Policy*, 30, 341-353.
- Novembre, C. (2015). Le aree interne della Sicilia tra problemi di sviluppo e ricomposizione territoriale. *Rivista Geografica Italiana*, 122 (2), 235-253.
- Palmentieri, S. (2017). Innovazione e ridisegno degli spazi urbani: dai “vuoti” ai poli di sviluppo. L'Area Est di Napoli. In De Falco, S. (a cura di). *Innovazione, competitività e sviluppo nei territori dell'Unione Europea*, Roma, Edicampus, 109-122.
- Parsi, V. Tacchi, E. M. (2003). *Quarto, Oggiaro, Bovisa, Dergano. Prospettive di riqualificazione della periferia di Milano*. Milano, FrancoAngeli.
- Pendras, M., Dierwechter, Y. (2012). The problematic potential of universities to advance critical urban politics. *Journal of Geography in Higher Education*, 36, 307-321.
- Pinheiro, R., Langa, P. V., Pausits A. (2015). The institutionalization of universities' third mission: Introduction to the special issue. *European Journal of Higher Education*, 5, 227-232.
- Rodin, J. (2005). The 21st century urban university: New roles for practice and research. *Journal of the American Planning Association*, 71, 237-249.
- Savino, M. (2015). Il ruolo dell'università nel processo di trasformazione sociale dopo la crisi. *Territorio*, 73, 60-66.
- Schafran, A. (2015). The future of the urban academy. *City*, 19, 303-305.
- Schmid, C. (2014). Networks, borders, difference: Towards a theory of the urban. In N. Brenner (a cura di). *Implosions/explosions: Towards a theory of planetary urbanization*. Berlin, Jovis, 67-80.
- Stanek, L. (2008). Space as a concrete abstraction: Hegel, Marx, and modern urbanism in Henri Lefebvre. In K. Goonewardena, S. Kipfer, R. Milgrom, C. Schmid (a cura di). *Space, difference, everyday life: Reading Henri Lefebvre*. New York, Routledge, 62-79.
- Trudeau, D., Kaplan, J. (2016). Is there diversity in the new urbanism? Analyzing the demographic characteristics of new urbanist neighborhoods in the United States. *Urban Geography*, 37 (3), 458-482.
- Tzaninis, Y., Boterman W. (2018). Beyond the urban-suburban dichotomy. *City*, 22, 1, 43-62.
- Uyarra, E. (2010). Conceptualizing the regional roles of universities, implications and contradictions. *European Planning Studies*, 18, 1227-1246.
- Varga, A. (2002). Knowledge Transfers from Universities and the Regional Economy: A Review of the Literature. In A. Varga, L. Szerb (a cura di). *Innovation, Entrepreneurship and Regional Economic Development: International Experiences and Hungarian Challenges*. Pécs, University of Pécs Press.
- Varotto, M. (2014). Tertium non datur. La ‘terza missione’ come strumento di legittimazione pubblica: un'agenda per la geografia italiana. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, s. XIII, 637-646.
- Varotto, M. (2016). La geografia italiana tra “vecchia” e “nuova” terza missione: una riflessione in prospettiva. *Rivista Geografica Italiana*, 123 (2), 215-228.
- Viesti, G. (2016). *Università in Declino. Un'indagine sugli atenei da Nord a Sud*. Roma, Donzelli.
- Weerts, D. J., Sandmann, L. R. (2010). Community engagement and boundary-spanning roles at research universities. *Journal of Higher Education*, 81, 632-657.
- Westhead, P. (1997). R&D ‘inputs’ and ‘outputs’ of technology-based firms located on and off Science Parks. *R&D Management*, 27 (1), 45-62.
- Wiewel, W., Knapp, G.J. (2005). *Partnerships for Smart Growth*. University-Community. Collaboration for Better Public Place, M.E. Scarpe, New York.
- Youtie, J., Shapira, P. (2008). Building an Innovation Hub: A Case Study of the Transformation of University Roles in Regional Technological and Economic Development. *Research Policy*, 37, 1188-1204.



Citation: R. González-Relaño, S. Mangano, G.M. Ugolini (2019) Il turismo Halal: analisi della letteratura, temi e proposte di approfondimento. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 107-127. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.806

Copyright: © 2019 R. González-Relaño, S. Mangano, G.M. Ugolini. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes, R. González-Relaño takes responsibility for section 4, S. Mangano for sections 3, 5, and G. M. Ugolini for section 2.

Il turismo Halal: analisi della letteratura, temi e proposte di approfondimento

The Halal Tourism: an Analysis of the Literature, Themes and Proposals for detailed Studies

REYES GONZÁLEZ-RELAÑO¹, STEFANIA MANGANO², GIAN MARCO UGOLINI²

¹ *Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional, Universidad de Sevilla, España*

² *Dipartimento di Scienze Politiche, Università degli Studi di Genova, Italia*

E-mail: rgrelano@us.es; stefania.mangano@unige.it; gianmarco.ugolini@unige.it

Abstract. This paper looks at *halal* tourism - a type of outgoing tourism which involves the part of the Islamic population that follows the sharia rules even when travelling (Eko Nursanty 2012; Jafari, Scott 2014; Battour, Ismail 2016; Oktadiana et al. 2016; Henderson 2016a). It intends to contribute to a theme which, despite its growing importance as tourism phenomenon, remains underdeveloped in the international literature. In 2020, it is estimated that the income from this market will reach 220 million US dollars from around 160 million travelers. Starting from the assessment of the relevant literature in the Scopus database we defined *halal* tourism and analysed the most common approaches to the themes and the territorial distribution of the case studies. Amongst the main results there is a prevalence of empirical analyses on *halal* tourism supply and demand, while the study areas are mainly located in South-East Asia. Therefore, it is necessary to develop a quantitative analysis on a world scale aiming to identify the real size of the tourist flows and the relative socio-cultural and economic impacts.

Keywords: *halal* tourism, Muslim tourists, international literature.

Riassunto. L'idea di approfondire il tema del turismo *halal* – turismo *outgoing* generato dalla popolazione islamica che intende rispettare le regole della *sharia* anche durante il viaggio (Eko Nursanty 2012; Jafari, Scott 2014; Battour, Ismail 2016; Oktadiana et al. 2016; Henderson 2016a) – nasce dalla constatazione di una presenza ancora limitata nella letteratura scientifica internazionale di contributi sull'argomento, nonostante il movimento turistico ad esso associato sia in continua crescita. Si stima infatti che nel 2020 gli introiti derivanti da tale mercato potranno raggiungere i 220 miliardi di \$ USA e un numero di viaggiatori prossimo ai 160 milioni. Partendo da un esame della letteratura presente nel database citazionale di Scopus è stato definito il turismo *halal*, sono stati analizzati gli approcci di ricerca più utilizzati per studiare il fenomeno, nonché la distribuzione territoriale dei casi di studio presentati nei diversi contributi. Tra i principali risultati: la prevalenza di indagini di tipo empirico su domanda e offerta turistica *halal*, così come un'elevata concentrazione delle aree studiate in una ristretta zona del Sud-Est Asiatico. Emerge pertanto la necessità di approfondire l'analisi quantitativa a livello mondiale per individuare la reale consistenza dei flussi e i relativi impatti socio-culturali ed economici.

Parole chiave: turismo *halal*, turista musulmano, letteratura internazionale.

1. Introduzione

Si stima che nel 2017 le entrate economiche derivanti dal movimento turistico *halal* – ovvero quello generato dai musulmani che anche in viaggio desiderano rispettare le regole coraniche (Eko Nursanty 2012; Jafari, Scott 2014; Battour, Ismail 2016; Oktadiana et al. 2016; Henderson 2016a) – siano state pari a 167 miliardi di \$ USA¹ e che il numero di viaggiatori ad esso associato dovrebbe raggiungere un valore prossimo ai 160 milioni nel 2020, alimentando un mercato con una crescita annuale (pari circa all'8%) decisamente superiore rispetto a quella del turismo nel suo complesso (3,8%) (Mastercard-CrescentRating, 2018). Nonostante ciò, mancano studi sistematici volti a delinearne le caratteristiche e le tendenze (Samori et al. 2016). Jafari e Scott (2014, 2) hanno inoltre rilevato una certa frammentarietà nell'approccio allo studio del turismo legato alle regole dell'Islam ed hanno pertanto cercato di fornire “a reference point for the growing number of scholars whose work examines this potent research theme”.

I principali obiettivi del presente contributo – volto ad approfondire la conoscenza del turismo *halal* in quanto fenomeno recente e al momento ancora poco conosciuto – sono: a) verificare in che proporzione e con quali modalità il tema del turismo *halal* viene trattato rispetto al turismo islamico/musulmano, evidenziandone le differenze significative; b) circoscrivere le principali fonti internazionali di riferimento in materia, nonché gli autori, attraverso un'analisi di tipo prettamente quantitativo per verificare come la produzione scientifica *halal* si collochi rispetto a quella del turismo islamico/musulmano in termini di numerosità, periodo temporale di produzione, area disciplinare di studio, localizzazione dei centri di afferenza degli autori; c) individuare i diversi tipi di approccio e argomenti di studio del turismo *halal*, tramite un esame in profondità di tipo qualitativo rivolto principalmente a individuare le metodologie adottate e le tematiche trattate. A tale scopo è stata esaminata la letteratura internazionale presente in uno dei più diffusi *database* elettronici citazionali di *peer-reviewed literature*. Acquisire informazioni su quanto, come, dove e chi si occupa di turismo *halal* è un passo necessario affinché il fenomeno venga compreso non solo in campo accademico, ma anche dagli *stakeholders* coinvolti nella strutturazione di un'offerta che risponda a necessità specifiche, legate alla pratica della religione islamica e conseguentemente a particolari consuetudini socio-culturali.

Dopo una breve parte definitoria volta a individuare le principali caratteristiche del turismo *halal* rispetto a quello islamico/musulmano, verrà qui presentata la metodologia di indagine adottata per definire lo stato dell'arte in tema di turismo *halal* e turismo islamico/musulmano e per effettuare un'analisi di dettaglio volta a classificare i contributi *halal* in base a metodologie e argomenti trattati, aree geografiche esaminate e alla localizzazione dei centri/università di afferenza degli autori dei contributi.

2. Turismo *halal*: definizione e quantificazione del fenomeno

Prima di iniziare l'analisi della letteratura è necessario precisare, seppur sinteticamente, che cosa si intenda con il termine turismo *halal*: attualmente non esiste una definizione che sia univoca e universalmente riconosciuta e che attribuisca di fatto significati differenti ai termini turismo *halal* e turismo islamico o musulmano (tra gli altri Carboni e Janati 2016; Carboni et al. 2017). Per Mohsin et al. (2016) il turismo *halal* è una sotto-categoria del turismo religioso. El-Gohary (2016) evidenzia invece come i due termini seppur utilizzati come sinonimi non abbiano lo stesso significato: a tal proposito Battour e Ismail (2016, 151) suggeriscono di usare la parola *halal* – quasi una sorta di marchio – per definire “any tourism object or action which is permissible according to Islamic teachings to use or engage by Muslims in tourism industry”. Henderson (2016a, 1) afferma che il turismo *halal* e turismo islamico o musulmano sono comunemente usati per definire “travel undertaken by Muslims who seek to adhere to the faith's principles and practices when away from home”. Per altri (Eko Nursanty 2012; Oktadiana et al. 2016), invece, il turismo *halal* rappresenta una nuova modalità dell'industria turistica rivolta a una utenza che, pur avendo le medesime esigenze della domanda turistica classica, ha però bisogno di servizi e prodotti specifici che permettano il rispetto delle regole della *sharia*.

Nel presente lavoro è stata adottata quest'ultima caratterizzazione: il turismo *halal* è inteso come un modo di fare turismo e non come una categoria². Si presuppone infatti che tutte le tipologie turistiche possano essere praticate nel rispetto delle regole imposte dal-

¹ Con previsioni di forte espansione per il 2020 (220 miliardi di \$ USA) e per il 2030 (300 miliardi di \$ USA).

² I termini turismo islamico o musulmano sono invece riferiti ai turisti occidentali, o comunque non islamici, che si recano in paesi a prevalenza musulmana oppure i viaggi religiosi effettuati dalla popolazione islamica stessa. Questi ultimi riguardano principalmente studi connessi alla realizzazione dei pellegrinaggi, maggiore – l'*hajj* – e minore – *umrah* –, alla Mecca.

la religione islamica. Essendo globalmente riconosciuto il ruolo sociale del turismo, diventa necessario poter disporre di un'offerta adeguata alle più svariate esigenze, quali quelle imposte dai differenti credi religiosi. Nel mondo islamico l'importanza crescente del turismo è stata anche confermata dal significato che culturalmente viene attribuito al viaggio: grazie ad esso è infatti possibile scoprire e conoscere territori, usi e costumi nuovi e diversi e pertanto apprezzare la magnificenza di Allah (Zawawi, Raml 2017).

Halal significa “lecito” e si contrappone a tutto ciò che è illecito – *haram* – e non rispetta i principi contenuti nelle *sharia* (Spotorno 2015). Proprio per questo il musulmano che desidera viaggiare nel rispetto delle scritture deve poter usufruire di strutture ed infrastrutture turistiche che per lo meno rispondano ad alcune regole di base quali: presenza nelle camere riservate alla clientela musulmana di tappeti per la preghiera e di una freccia sul soffitto o di una bussola per individuare la direzione della Mecca; assenza di alcolici nel frigobar; servizi di ristorazione *halal*; sale da pranzo riservate alla clientela islamica; sale riservate alla preghiera; presenza, per i più conservatori, di piscine o spiagge riservate alla sole donne (Zawawi, Raml 2017). La nozione di *halal* non riguarda pertanto solo l'alimentazione (in particolare la macellazione e la preparazione dei cibi), ma anche il comportamento quotidiano di ogni individuo in tema di abbigliamento, relazioni interpersonali e tra i sessi, vita sociale, gestione della finanza e del sistema sanitario (Adamec 2009). Gli utenti musulmani ambiscono a poter fruire di strutture ricettive, bar/ristoranti nelle quali siano presenti *facilities* di tipo *halal*. Poter disporre di un'offerta turistica certificata *halal*³ rappresenta la situazione ottimale; al momento però l'assenza di certificazioni è ben tollerata dalla clientela islamica a patto che vengano loro offerti servizi *muslim/islamic friendly* o *sharia compliant*.

L'interesse allo sviluppo di tale segmento dell'offerta turistica è strettamente connesso ad alcune caratteristiche salienti della domanda proveniente dalle aree islamiche. È un mercato emergente e dinamico che potrebbe espandersi sia nel mondo occidentale, sia in quello islamico: come si è visto, si stima che nel 2020 i turisti *halal* si attestino intorno ai 160 milioni con introiti associati pari a 220 miliardi di \$ USA e con previsioni di crescita elevata anche per il futuro (MasterCard-CrescentRating, 2018). Stanti tali valori⁴, il turismo *halal* rappresen-

ta quasi l'11% del movimento turistico mondiale, pari a circa 1,35 miliardi nel 2017 (UNWTO 2018). Si tratta comunque di previsioni supportate da alcuni fattori chiave (IPK 2016) legati a caratteristiche economiche e socio-demografiche delle principali aree di *outgoing* del turismo *halal*. La maggior parte della popolazione musulmana che viaggia proviene dagli Emirati Arabi Uniti, dall'Arabia Saudita e dall'Oman, o anche dalle classi benestanti di altri paesi economicamente emergenti del Medioriente e del Nord Africa, nonché (seppur in minor misura) dalle aree a forte popolamento islamico dell'Asia Meridionale e del Sud-Est Asiatico (Battour et al. 2010; Mangano et al. 2016) ed è contraddistinta da:

- un'elevata, se non elevatissima, capacità di spesa: da uno studio di Dinar Standard (2016) emerge che i turisti emiratini e sauditi investirebbero annualmente in viaggi/vacanze cifre prossime ai 10.000,00 \$ USA;
- un elevato tasso di crescita (Ashill et al. 2017) e un'età media al di sotto dei 54 anni;
- un'elevata propensione all'utilizzo delle nuove tecnologie e, conseguentemente, sempre connessa grazie alla notevole diffusione dei dispositivi mobili. Pertanto, grazie ai *social-media*, tali popolazioni possono essere virtualmente “contagiate” dal desiderio di viaggiare che non è più esclusivo dei soli paesi occidentali. Anche per i turisti musulmani le vacanze sono diventate un'esigenza di base da soddisfare, ancor meglio nel rispetto delle norme coraniche (Elaziz, Kurt 2017).

3. Metodologia di analisi

Come già evidenziato, l'idea di approfondire la conoscenza dello stato dell'arte del turismo *halal* nasce dalla constatazione dell'ancora limitato interesse per il tema mostrato in letteratura nonostante si tratti di un fenomeno economicamente, socialmente e culturalmente rilevante. Si è analizzato, per passi successivi e tra loro connessi, il materiale bibliografico reperito nel database elettronico citazionale di *peer-reviewed literature* Scopus⁵. Tale banca dati, al pari di altre dello stesso tipo⁶,

Mastercard-CrescentRating sono da essa avallate (Mangano et al. 2016).

⁵ La banca dati Scopus, di proprietà della casa editrice Elsevier, è definita come “the largest abstract and citation database of peer-reviewed literature: scientific journals, books and conference proceedings” al suo interno, nel 2017, erano presenti più di 22.800 riviste-peer reviewed, 150.000 tra libri e atti di convegni. Inoltre, a livello mondiale, la banca dati di Scopus risulta essere utilizzata da più di 3.000 istituzioni accademiche e organizzazioni governative e non governative (www.elsevier.com/solutions/scopus).

⁶ Si tratta di strumenti che pur avendo come scopo prioritario fornire informazioni sul valore di impatto (*impact factor*) di ogni singola pub-

³ Lente preposto a rilasciare la certificazione è la Halal International Authority, operante nei diversi paesi del mondo attraverso autorità locali *halal* che ad essa fanno capo. Esse attestano il rispetto dei canoni della qualità *halal* e ne verificano il mantenimento nel corso del tempo.

⁴ Attualmente il movimento turistico *halal* non viene registrato dall'Organizzazione Mondiale del Turismo, ma le statistiche presentate da

consente di svolgere analisi di tipo bibliografico impostando ricerche di specifici vocaboli o gruppi di essi (nel titolo, nell'*abstract*, nelle parole chiave). Inoltre, per le scienze sociali (così come per le scienze chimiche), Scopus è preferibile rispetto ad altri *database* dello stesso tipo quali ad esempio Web of Science le cui informazioni si riferiscono prevalentemente agli ambiti della fisica, della matematica della biologia e delle scienze umanistiche⁷ (Delgado López-Cózar et al. 2013; Cassella, Mutti 2015).

I testi esaminati sono inseriti in pubblicazioni riconducibili al settore turistico e ricadenti per lo più nelle aree scientifiche *business, management e accounting* e/o *social sciences*; possono comunque riguardare anche altre aree quali il *marketing*, le arti, le scienze ambientali e le scienze umanistiche.

La ricerca degli articoli nel *database* di Scopus è avvenuta utilizzando i seguenti criteri:

- 1) Selezione di specifici vocaboli in lingua inglese⁸: *tourism, muslim, islamic, muslim/islamic friendly, muslim/islamic compliant, halal*.
- 2) Selezione di tutti i tipi di documenti (articoli, riviste, libri e capitoli di libri, atti di convegno, editoriali, recensioni a conferenze, note, articoli in stampa) presenti nei ventitré ambiti disciplinari inseriti nel *database*, per tutti i vocaboli identificati al punto 1).
- 3) Selezione di tutti gli articoli presenti nel *database*, per tutti i vocaboli identificati al punto 1), senza impostare alcuna limitazione di tipo cronologico al fine di verificare da quando e in che modo si sia evoluto l'interesse per il turismo musulmano/islamico e per quello *halal*.

Pertanto, sulla base delle combinazioni dei vocaboli così come indicati nello schema successivo, sono stati reperiti nella banca dati di Scopus 317 articoli.

I 230 documenti catalogati come *islamic/muslim* sono stati selezionati utilizzando nella ricerca i vocaboli *muslim and tourism* e *islamic and tourism* nell'*abstract*, nel titolo e nelle parole chiave. Non sono stati computati tra questi quegli articoli che presentavano nell'*abstract*, nel titolo e nelle parole chiave e in tutto il testo, i voca-

Tabella 1. Combinazioni di vocaboli utilizzati per la ricerca. Fonte: Scopus.

Combinazioni di vocaboli utilizzati per la ricerca su Scopus N° doc.	
ISLAMIC/MUSLIM	
- Muslim tourism (title-abs-key) and not halal (title-abs-key) and not islamic (title-abs-key)	230
- Islamic tourism (title-abs-key) and not halal (title-abs-key) and not muslim (title-abs-key)	
HALAL	
- Halal (title-abs-key) and tourism (title-abs-key)	87
- Muslim friendly (title-abs-key) and tourism (title-abs-key)	
- Islamic friendly (title-abs-key) and tourism (title-abs-key)	
- Sharia compliant (title-abs-key) and tourism (title-abs-key)	
- [Muslim tourism (title-abs-key) and not halal(title-abs-key) and not islamic (title-abs-key)] and halal	
- [Islamic tourism (title-abs-key) and not halal(title-abs-key) and not muslim (title-abs-key)] and halal	
- [Muslim tourism (title-abs-key) and not halal(title-abs-key) and not islamic (title-abs-key)] and muslim friendly	
- [Islamic tourism (title-abs-key) and not halal(title-abs-key) and not muslim (title-abs-key)] and islamic friendly	
- [Muslim tourism (title-abs-key) and not halal(title-abs-key) and not islamic (title-abs-key)] and sharia compliant	
- [Islamic tourism (title-abs-key) and not halal(title-abs-key) and not muslim (title-abs-key)] and sharia compliant	

boli *muslim* e *islamic friendly* (con e senza "-") e *sharia compliant* (con e senza "-").

Il reperimento degli 87 documenti identificati come *halal* è il risultato delle seguenti interrogazioni:

- in 59 casi impostando come termini di ricerca i vocaboli *halal* e *tourism* nell'*abstract*, nel titolo e nelle parole chiave;
- in 28 casi ricercando:
- i vocaboli *muslim* e *islamic-friendly* (con e senza "-") e *tourism* e *sharia-compliant* (con e senza "-") e *tourism* nell'*abstract*, nel titolo e nelle parole chiave;
- i vocaboli *muslim* e *islamic friendly* (con e senza "-") e *sharia-compliant* (con e senza "-") all'interno degli articoli già selezionati come *islamic/muslim* (come già detto in precedenza). Gli articoli reperiti in questo modo sono poi stati confrontati con quelli presenti nelle categorie *islamic/muslim* e *halal* per evitare duplicazioni nel computo.

Nella seconda fase gli 87 articoli identificati e denominati *halal* sono stati analizzati e classificati in base alle seguenti caratteristiche: metodologia utilizzata, argomento, temi ricorrenti, anno e luogo di pubblicazione dello studio, sede dell'università di appartenenza degli autori.

blicazione scientifica, sulla produzione complessiva di un ricercatore, di un laboratorio, di un dipartimento e di un intero ateneo (De Robbio 2007), sono sempre più spesso utilizzati per analisi di tipo bibliografico.

⁷ Google Scholar non è stato utilizzato in quanto si tratta di una banca dati strutturata in modo differente rispetto a quelle di Scopus e Web of Science, al suo interno sono infatti contenuti oltre a riviste, libri e atti di convegno anche altri tipi di pubblicazioni non *peer-reviewed* quali testi scolastici, report, ecc. (Google Scholar, <https://scholar.google.com/intl/it/scholar/about.html>)

⁸ Per poter applicare differenti criteri di ricerca sono stati utilizzati termini in lingua inglese in quanto tutti gli articoli *peer-reviewed* hanno come requisito necessario la presenza di un riassunto nel suddetto idioma.

4. Lo stato dell'arte in tema di turismo *islamic/muslim* e turismo *halal*

4.1 Lo sviluppo della letteratura

Come già detto, l'analisi del materiale selezionato è avvenuto su due livelli. Il primo relativo all'esame degli articoli sia *islamic/muslim* sia *halal* con l'obiettivo di poter valutare in che misura essi si differenzino sulla base delle seguenti informazioni: quando, chi, in quale paese, in che tipo di pubblicazione (rivista, libro etc.) e su quali tematiche. Il secondo improntato su un approfondimento dei contenuti dei soli contributi *halal* e una loro successiva classificazione.

La figura 1, relativa alla serie storica (cumulata) degli articoli *islamic/muslim*, *halal* e totale dal 1979 al 2017, mostra che – nonostante i primi articoli relativi al turismo *islamic/muslim* risalgano agli anni Ottanta – è a partire dal nuovo millennio che registrano un incremento più consistente. Tra il 2002 e il 2007 la crescita media – in valore assoluto – dei contributi *islamic/muslim* è pari a circa 5 all'anno. Tra il 2008 e il 2017 il valore medio annuale diventa pari a circa 18. Nel medesimo arco temporale anche la produzione *halal*⁹ è caratterizzata da un incremento medio annuale di una certa consistenza, pari a circa 9 articoli. Tra il 2016 e il 2017 la comunità scientifica mostra una sempre maggiore attenzione verso il turismo *halal*: i contributi sul tema in un solo anno sono aumentati di oltre dieci unità passando da 19 a 30.

Il trend dell'ultimo decennio è dovuto a più fattori quali la particolare fase storica internazionale – scandita dagli attentati che hanno avuto come bersaglio i turisti in Egitto, Tunisia e Turchia – come mostrato dal contributo di Neumayer e Plümper (2016, 195) relativo all'analisi degli “spatial spillover effects in international tourism as a consequence of transnational terrorist attacks”, così come da quella che Stephenson et al. (2010) hanno definito come “*islamophobia*”.

Si tratta di un fenomeno manifestatosi a partire dall'11 settembre 2001, ovvero da quando si sono consolidati alcuni atteggiamenti fobici nei confronti di turisti musulmani in viaggio in Paesi non islamici. Ha avuto certamente un ruolo anche lo sviluppo turistico di alcuni paesi islamici quali ad esempio gli Emirati Arabi Uniti, destinazione emergente nel panorama turistico e astro nascente (ma forse ora già in declino) tra le mete

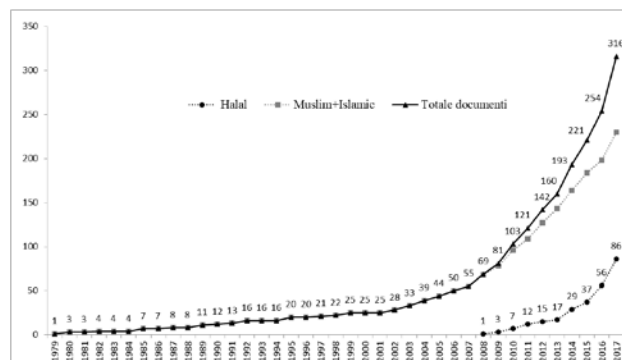


Figura 1. Serie storica (cumulata) degli articoli *Halal*, *Muslim+Islamic* e *Totale* dal 1979 al 2017 (valori assoluti). Nel caso degli articoli *halal*, benché il primo contributo risalga al 1997, il grafico mostra il fenomeno a partire dal 2008, anno in cui acquisisce un andamento regolare. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

del turismo internazionale (Stephenson, Al-Hamarneh 2017).

Infine, non va dimenticato che le favorevoli condizioni sociali, culturali, demografiche e politiche di alcuni paesi a maggioranza musulmana del Medioriente hanno fatto sì che questi si affermassero e/o consolidassero come aree di turismo *outgoing* interessate allo sviluppo di un'offerta turistica basata su modalità certificata *halal* o *halal/muslim friendly* (Samori et al. 2016).

4.2 La tipologia delle pubblicazioni

Quasi l'80% dei documenti considerati sono pubblicati in riviste (Tab. 2). Attualmente non si segnalava presenza di monografie riguardanti il turismo *halal*. Sono invece tredici quelle che trattano alcuni aspetti del turismo islamico: tra queste quella di M. Kozak e N. Kozak (2015) relativa a nuovi approcci di marketing per la promozione di tipologie turistiche emergenti associate alla medicina o alla produzione cinematografica. Oppure il volume di Harnish (2006) nel quale sono oggetto di studio aspetti legati ad arte, musica, religione (musulmana) etc., capaci di stimolare particolari forme di turismo o, ancora, quello di Notermans e Jansen (2012) relativo al ruolo del pellegrinaggio come nodo di una rete che unisce religione, politica e percorsi geografici o ancora quello di Stephenson e Al-Hamarneh (2017) sullo sviluppo del turismo in alcuni paesi del Golfo (Bahrein, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti).

La fig. 2 mostra le sedici riviste che ospitano almeno tre articoli *halal + islamic/muslim* di cui almeno uno *halal*. I contributi *halal* incidono di più rispetto a quella

⁹ Il primo articolo in cui viene affrontato la tematica del turismo *halal* risale al 1997: “Business Visitors to the Northern Territory Expo” di Asad Mohsin e Chris Ryan; si dovettero aspettare 12 anni affinché le pubblicazioni relative a tale tema iniziassero a registrare una certa sistematicità.

Tabella 2. Documenti *halal*, *islamic/muslim* e totale per tipo di pubblicazione. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

Tipo di pubblicazione	Halal	Muslim+	Totale	
	v.a.	Islamic	v.a.	%
Articoli	61	171	232	73,2
Recensioni	11	9	20	6,3
Totale pubblicazioni su rivista	72	180	252	79,5
Capitolo di libro	9	15	24	7,6
Atti di Convegno	5	9	14	4,4
Libro		13	13	4,1
Editoriale	1	3	4	1,3
Recensioni a Convegno		2	2	0,6
Note		8	8	2,5
Totale complessivo	87	230	317	100,0

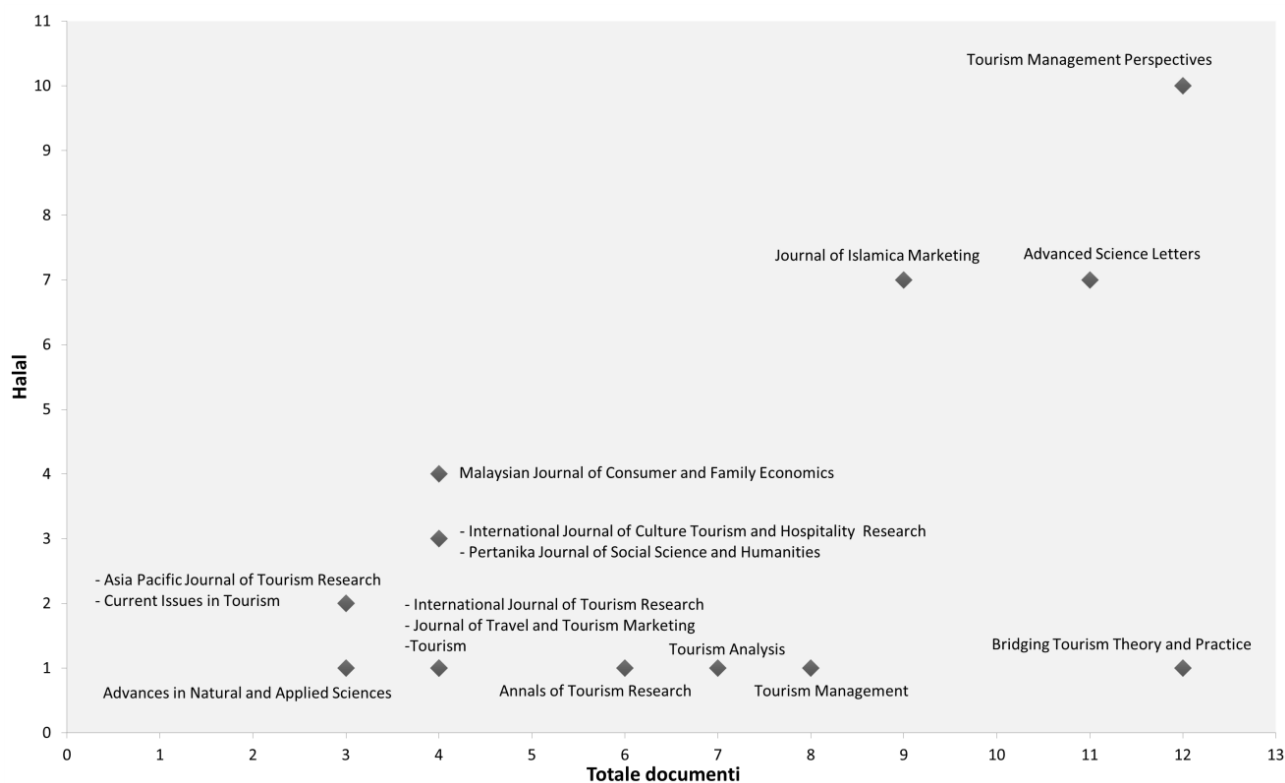
islamic/muslim in ben otto casi: Tourism Management Perspectives (10 su 12 totali), Advanced Science Letters e Journal of Islamic Market (7 su 11), Journal of Consumer Families and Economics (4 su 4), International Journal of Culture Tourism and Hospitality Research e Per-

tanika Journal of Social Sciences and Humanities (3 su 4), Asia and Pacific Journal of Tourism Research e Current Issues in Tourism (2 su 3).

4.3 Gli ambiti disciplinari

Guardando agli ambiti disciplinari, come classificati da Scopus, emerge che quasi tutti i contributi trattano argomenti riconducibili a più di un ambito disciplinare, nella maggior parte dei contributi due, in taluni tre (Tab. 3). Scienze sociali (nel complesso in 182 articoli) e *Business, Management e Accounting* (nel complesso in 162 articoli) sono quelli che compaiono nel maggior numero di articoli; se nel primo caso il risultato è piuttosto scontato essendo il turismo, e soprattutto un turismo con implicazioni evidenti nella sfera socio-culturale come quello *halal* e quello *islamic/muslim*, nel secondo caso è decisamente meno scontata una presenza così rilevante. È indubbio che si tratti di fenomeni interessanti anche dal punto di vista economico.

In particolare, l'articolo *islamic/muslim* di Isa et al. (2017) proprio per la complessità dei temi affrontati

**Figura 2.** Principali riviste nelle quali sono pubblicati articoli contenenti le parole *halal* e *islamic/muslim*. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

ricade in sei ambiti (*Business/Management/Accounting*, Energia, Informatica, Matematica, Scienze Ambientali, Scienze Sociali). Si tratta di uno studio quali-quantitativo basato sull'analisi della letteratura e sull'elaborazione di dati derivanti da un'indagine diretta relativa all'importanza di sviluppare l'*Islamic Built Environmental* in quanto spazi necessari per favorire sia la popolazione locale sia lo sviluppo del turismo che rappresenta un settore chiave dell'economia della Malesia.

Anche nel caso dei lavori sul turismo *halal* di Mahamod et al. (2015) e Othman et al. (2015b) gli ambiti disciplinari sono sei: Scienze Sociali, Scienze Informatiche, Scienze Ambientali, Ingegneria, Matematica, Energia. Nel contributo Mahamod et al. (2015) è evidenziata la necessità di tener conto delle esigenze dei turisti musulmani già in fase di progettazione delle strutture ricettive e para-ricettive; in quello di Othman et al. (2015b) emerge l'importanza di poter disporre di linee guida non solo per progettare servizi *sharia compliant*, ma anche per gestirli, informare e coinvolgere tutti gli attori locali nel processo di sviluppo turistico territoriale. La Malesia costituisce l'area di studio di ambedue gli articoli.

4.4 Gli autori e i centri/università di appartenenza

In totale gli autori degli articoli considerati sono 528 e di questi 175 hanno scritto su tematiche riguardanti il turismo *halal*. Tra gli autori *halal* ve ne sono diversi che hanno partecipato alla stesura di più contributi: Mohamed Battour e Mohd Nazari Ismail (ambedue della University of Malaya, Malaysia) hanno partecipato alle stesure di sei lavori, Moustafa Battor (Tanta University, Egitto) e Suhaiza Zailani (University of Malaya, Malaysia) a cinque, Joan C. Henderson (Nanyang Technological University, Singapore), Rashidi Othman (International Islamic University of Malaysia) e Noriah Ramli (International Islamic University, Malaysia) a quattro e Muhammad Khalilur Rahman (University of Malaya, Malaysia) a tre. Questa ripetitività può essere interpretata come segnale di una tendenza alla specializzazione nei confronti di una tematica che, come si è visto, riguarda un mercato decisamente in espansione. Seguono ventisette autori con all'attivo due contributi e i restanti 140 compaiono in solo un contributo. Tra i 175 "autori *halal*" ve ne sono quattordici (sui 528 totali) che hanno scritto anche su tematiche riguardanti il turismo islamico.

La maggior parte dei lavori sono scritti da più di un autore: i più numerosi sono quelli a due o tre nomi. Nel complesso i 528 autori afferiscono a 282 centri di ricerca/università ubicati in 53 paesi. Sono 27 i paesi che ospitano enti a cui afferiscono ricercatori che hanno scritto

Tabella 3. Ambiti disciplinari presenti negli articoli halal, islamic/muslim e totale. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

Ambito disciplinare	Halal	Islamic/ Muslim	Totale Documenti
Scienze Sociali	49	133	182
Business, Management e Accounting	64	98	162
Scienze Ambientali	12	36	48
Arte e Scienze Umane	9	40	49
Economia, Econometria e finanza	21	18	39
Ingegneria	7	16	23
Agricoltura e Scienze Biologiche	2	13	15
Scienze Informatiche	10	11	21
Medicina		13	13
Scienze della Terra e dei Pianeti		13	13
Energia	7	8	15
Matematica	8	5	13
Biochimica, Genetica e Biologia Molecolare	1	5	6
Multidisciplinare		4	4
Ingegneria Chimica	1	2	3
Decision Sciences	1	1	2
Farmacia, Tossicologia e Farmacia		1	1
Psicologia	1	1	2

sul turismo *halal*, 47 quelli che ove sono presenti studiosi che trattano di turismo islamico/musulmano; infine, sono 21 i paesi sede delle istituzioni a cui afferiscono studiosi che si sono occupati di ambedue le tematiche.

Dalla tabella 4 si evince che gli autori che si occupano di turismo *halal* e quelli che scrivono di turismo musulmano o islamico sono incardinati in centri di ricerca/università ubicati, nella maggior parte dei casi, in aree geografiche contraddistinte da caratteristiche sociali e culturali piuttosto differenti.

Nel primo caso (*halal*) prevalgono autori che operano in aree prevalenza musulmana: tra queste, la Malesia (38) con un notevole distacco rispetto ai successivi, l'Egitto (9), il Regno Unito (8), Singapore (7), l'Australia, gli Emirati Arabi Uniti e l'Indonesia (6) (Tab. 4). Nel secondo quelli affiliati a strutture ubicate con più frequenza in territori non islamici, ma frequentati da turisti musulmani (Mastercard-CrescentRating 2016), quali, Regno Unito (34), Stati Uniti d'America (29), Australia (15). Raggiungono quote consistenti anche paesi con una elevata percentuale di popolazione islamica: Iran (24), Malesia (22).

La robusta presenza di autori appartenenti a centri di ricerca/università malesi sia nel caso dei contributi sul turismo *halal* sia in quello di articoli relativi al turismo islamico o musulmano può essere messa in relazione all'interesse che il governo del paese ha manifestato, soprattutto negli ultimi anni, nei confronti dello svilup-

Tabella 4. Principali Paesi che ospitano i Centri di Ricerca/Università a cui appartengono gli autori che hanno pubblicato articoli su entrambe le tematiche *halal* e *islamic/muslim* e con almeno tre documenti. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

Paese	<i>Halal</i>	<i>Islamic/Muslim</i>	Totale documenti
Malesia	38	22	60
Regno Unito	8	34	42
Stati Uniti d'America	4	29	33
Iran	1	24	25
Australia	6	15	21
Egitto	9	7	16
Emirati Arabi Uniti	6	7	13
Singapore	7	4	11
Turchia	2	9	11
Germania	1	7	8
Indonesia	6	2	8
Italia	3	3	6
Nuova Zelanda	2	3	5
Spagna	2	3	5
Giappone	1	3	4
Sudafrica	3	1	4
Hong Kong	1	3	4
Tailandia	1	2	3
Svezia	1	2	3

po turistico *tout court* considerato come un settore strategico per lo sviluppo socio-economico del paese.

Va comunque precisato che non sempre vi è coincidenza tra i paesi sede delle Università e/o Centri ai quali appartengono gli autori e le aree studiate da questi ultimi.

5. L'analisi dei contributi sul turismo *halal*

5.1 I criteri di classificazione

Gli articoli *halal* sono stati oggetto di una minuziosa analisi contenutistica, che ha portato all'esclusione di 6 lavori poiché – al loro interno – il tema del turismo era solo accennato. L'analisi in profondità ha pertanto riguardato 81 degli 87 contributi etichettati come *halal*.

Gli 81 contributi sono stati suddivisi in quattro macro-categorie in funzione del tipo di metodologia utilizzata (Fig. 4):

- *quali/quantitativa*, ricerche di tipo empirico basate su questionari, *focus group*, interviste in profondità il cui scopo oltre a quello di descrivere alcune caratteristiche della domanda e dell'offerta turistica *halal* e anche quello di dimensionarle, nonché di proporre soluzioni per migliorare/strutturare specifiche politiche di gestione: 26 contributi (32,1%);

- *prevalentemente qualitativa*, studi di tipo empirico basate su questionari, *focus group*, interviste in profondità il cui scopo principale è verificare come i turisti musulmani percepiscano l'offerta e il loro grado di soddisfazione e se, come e quanto, i diversi *stakeholder* coinvolti nel processo di gestione si stiano adeguando o meno alle esigenze del turista anche attraverso indicazioni di *governance*: 20 contributi (24,7%);
- *prevalentemente quantitativa*, analisi di dati statistici reperiti da fonti ufficiali per dimensionare/quantificare la domanda e l'offerta turistica *halal*: 1 contributo (1,2%);
- *review bibliografica*, contributi volti a definire lo stato dell'arte della domanda, dell'offerta e della *governance* del turismo *halal* e dei sottoprodotti turistici ad esso connessi: 34 contributi (42,0%).

Per analizzare in modo più efficace i contributi, le informazioni sono state sintetizzate nella tabella 5, in modo da disporre di una visione globale dello stato dell'arte in tema di turismo *halal*.

Per ciascun articolo si è provveduto a indicare:

- *Argomento*: si riferisce a domanda (turisti o potenziali turisti), offerta (servizi alberghieri, di ristorazione, di *leisure*, etc.), *governance* (da parte di decisori politici, operatori etc.) o misti, con l'obiettivo di evidenziare quali siano gli elementi del sistema turistico *halal* maggiormente studiati.
- *Aree geografiche esaminate*: utile sia per circoscrivere il fenomeno a livello territoriale e per verificare eventuali implicazioni tra le differenti aree geografiche e le altre variabili considerate.
- *Sintesi dei temi principali*, per verificare – a seconda dell'ambito di riferimento – la ripetitività o meno degli argomenti trattati nei diversi contributi. Complessivamente sono stati individuati 39 *items* standardizzati, ciascuno dei quali raggruppa temi analizzati talvolta in più di un articolo.
- *Autori, data e paese sede dell'istituzione di appartenenza dell'autore*: il riferimento all'autore permette di identificare gli studiosi che fino ad oggi si sono occupati di turismo *halal*, quello alla data di contestualizzare gli articoli anche dal punto di vista temporale. Il dato sul paese dell'istituzione di appartenenza dell'autore consente di verificare la presenza di aree geografiche specializzate nello studio del turismo *halal*.

5.2. Argomenti, temi e aree geografiche

5.2.1. Metodologia quali/quantitativa

Degli articoli inseriti nella macro-categoria metodologia *quali/quantitativa* (26), 18 riguardano la doman-

Tabella 5. Metodologia di ricerca, argomento, aree geografiche, principali argomenti, autori e paese dell'istituzione di afferenza degli autori (dove più nomi è indicato il Paese dell'istituzione del primo autore). Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

Metodologia di ricerca	Argomento	Area geografiche	Sintesi dei temi principali	Autore/i e data/paese sede dell'istituzione di afferenza dell'autore*
Quali-quantitativa	Domanda	- Australia - Ghana - Kuwait - Malesia - Sud Carolina - n.c.	- domanda turistica musulmana (potenziale, aspetti culturali) - importanza marchio di qualità <i>halal</i> e certificazioni - linee guide per stakeholders - promozione, motivazione, soddisfazione, (cibo, ospitalità, servizi, informazione on line) - push and pull factors - sviluppo e promozione del turismo <i>halal</i> (cibo, ospitalità) - turismo medico <i>halal</i>	- Amuquandoh 2011 (Ghana) - Battour et al. 2012; 2014; 2017 (Malesia) - Khan, Khan 2016 (Regno Unito) - Michael et al. 2017 (Emirati Arabi Uniti) - Mohsin, Ryan 1997 (Nuova Zelanda) - Nassar et al. 2015 (Egitto) - Putit et al. 2014 (Malesia) - Rahman et al. 2017; 2017a (Malesia) - Samsi et al. 2016 (Malesia) - Shafaei 2016; 2017 (Malesia) - Shakona et al. 2015 (USA) - Suki et al. 2017 (Malesia) - Yaakop et al. 2016; 2017 (Malesia) - Wingett, Turnbull 2017 (Regno Unito)
		- Croazia - Indonesia - Malesia - Nuova Zelanda - Slovenia	- competitività - turismo <i>halal</i> e implicazioni sessuali - servizi <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	- Othman, Jamal 2016 (Malesia) - Rahman, Zailani 2017 (Malesia) - Razzaq et al. 2016 (Nuova Zelanda) - Sucipto et al. 2017 (Indonesia) - Suhud, Willson 2017 (Indonesia) - Šuligoj, Maruško 2017 (Slovenia)
	Domanda/ Governance	- Thailandia	- turismo medico <i>halal</i>	Chanin et al., 2015 (Thailandia)
Prevalentemente qualitativa	Domanda	- Australia - Malesia - Turchia - n.c.	- ristorazione <i>halal</i> (qualità del cibo, problematiche) - turismo medico <i>halal</i> - percezione del turismo <i>halal</i> da parte dei devoti - turismo <i>halal</i> e aspetti culturali e psicologici	- Ahmed et al. 2017 (Malesia) - Battour et al. 2011 (Malesia) - Camillo, Karim 2014 (USA) - Elaziz, Kurt 2017 (Turchia) - Idrus et al. 2012 (Malesia) - Smith, Hindley 2017 (Ungheria)
		- Egitto - Indonesia - Italia - Malesia - Marocco - Nuova Zelanda - Perù	- ICT e <i>social network</i> per lo sviluppo di servizi <i>halal</i> - turismo <i>halal</i> per lo sviluppo di un nuovo mercato - servizi turistici <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i> - sviluppo del turismo medico <i>halal</i> - turismo sportivo <i>halal</i>	- Afifi, Vitae 2014 (Egitto) - Carboni, Janati 2016 (Italia) - Halkias et al. 2014 (Francia) - Ibrahim 2017 (Malesia) - Mahamod et al. 2015 (Malesia) - Nugroho 2017 (Indonesia) - Othman et al. 2015a (Malesia) - Sánchez González 2017 (Spagna) - Wan-Hassan, Awang 2009 (Malesia) - Zailani et al. 2011 (Malesia)
	Offerta/ Governance	- Malesia - Tunisia - n.c.	- sviluppo di servizi <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	- Carboni et al. 2017 (Italia) - Haque, Momen 2017 (Malesia) - Izberk-Bilgin, Nakata 2016 (USA) - Mohezar et al. 2017 (Malesia)
Prevalentemente quantitativa	Domanda	- Malesia	- domanda turistica musulmana (potenziale, aspetti culturali)	- Ghani 2016 (Malesia)

da (turisti internazionali musulmani, prevalentemente mediorientali), 6 l'offerta (operatori del settore, popolazione locale e/o ad altri portatori di interesse coinvolti

nei processi organizzativi turistici). Nell'unico articolo su domanda/governance l'indagine empirica è corredata da considerazioni su politiche/linee guida da applica-

Tabella 5. Continua.

Metodologia di ricerca	Argomento	Area geografiche	Sintesi dei temi principali	Autore/i e data/paese sede dell'istituzione di afferenza dell'autore*
Review bibliografica	Domanda	- n.c.	- importanza di definire i concetti <i>halal</i> e <i>sharia compliant</i> per comprendere le esigenze dei turisti musulmani	- Zawawi et al. 2017(Malesia)
	Offerta	- Arabia Saudita	- marchio di qualità <i>halal</i> e certificazioni	- Ashill et al. 2017 (Emirati Arabi Uniti)
		- Asia	- turismo <i>halal</i> (esigenze/aspetti socioculturali, servizi turistici, marketing)	- Boediman 2017 (Indonesia)
		- Emirati Arabi Uniti	- servizi <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i> (diffusione, percezione)	- Battour, Ismail 2016 (Malesia)
		- India	- tolleranza e dialogo culturale	- Bon, Hussain 2010 (Iran)
	Governance	- Malesia	- <i>cultural heritage</i> e turismo <i>halal</i>	- Gabdrakhmanov et al. 2016; 2016a (Kazakistan)
		- Oman	- turismo medico <i>halal</i>	- Henderson 2009; 2010; 2016a (Singapore)
		- Russia		- Medhekar, Haq 2014 (Malesia)
		- n.c.		- Ibrahim et al. 2012 (Malesia)
	Offerta/ Governance	- Giappone	- esigenze culturali <i>halal</i>	- Mohsin et al. 2016 (Nuova Zelanda)
	Ricerca	- Indonesia	- salvaguardare le esigenze del turista <i>halal</i> (certificazioni)	- Muhammad-Yunus et al. 2015 (Malesia)
		- Regno Unito	- sviluppo servizi e destinazioni <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	- Noor, Shah 2017 (Malesia)
		- n.c.		- Oktadiana et al. 2016 (Hong Kong)
		- Asia	- rapporto turismo e religione	- Othman et al. 2015 (Malesia)
		- Malesia	- linee guide (per diversi attori sociali)	- Stephenson et al. 2014 (Emirati Arabi Uniti)
	Ricerca	- Medioriente	- sviluppo servizi e destinazioni <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	- Davids 2015 (Sudafrica)
		- n.c.		- Haq, Medhekar 2014 (Emirati Arabi Uniti)
		- Asia	- rapporto turismo e religione	- Henderson 2016 (Singapore)
		- Malesia	- linee guide (per diversi attori sociali)	- Khan, Callanan 2017 (Regno Unito)
		- Medioriente	- sviluppo servizi e destinazioni <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	- Palupi et al. 2017 (Indonesia)
	Ricerca	- n.c.		- Stephenson et al. 2010 (Emirati Arabi Uniti)
		- Asia	- rapporto turismo e religione	- Zawawi, Raml 2017 (Malesia)
		- Malesia	- linee guide (per diversi attori sociali)	- Abas et al. 2017(Malesia)
		- Medioriente	- sviluppo servizi e destinazioni <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	- Battour et al. 2010 (Malesia)
		- n.c.		- El-Gohary 2016 (Egitto)
	Ricerca	- Asia	- rapporto turismo e religione	- Jafari, Scott 2014 (USA)
		- Malesia	- linee guide (per diversi attori sociali)	- Othman et al. 2015b (Malesia)
		- Medioriente	- sviluppo servizi e destinazioni <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	- Ryan 2016 (Nuova Zelanda)
		- n.c.		- Samori et al. 2016 (Malesia)
		- Asia	- rapporto turismo e religione	- Sarwar, Raman 2017(Malesia)
	Ricerca	- Malesia	- linee guide (per diversi attori sociali)	- Zulkifli et al. 2011 (Malesia)
		- Medioriente	- sviluppo servizi e destinazioni <i>halal</i> o <i>sharia compliant</i>	
		- n.c.		
		- Asia	- rapporto turismo e religione	
		- Malesia	- linee guide (per diversi attori sociali)	

re per sviluppare/migliorare le *performance* del turismo *halal* (Fig. 3).

Domanda. Sono 13 gli articoli basati su indagini empiriche effettuate in Malesia. Dai contributi di Shafaei (2016, 2017), Battour et al. (2012, 2014, 2017), Rahman et al. (2017a), Yaakop et al. (2016, 2017) emerge che il grado di soddisfazione dell'utenza è indubbiamente influenzato dalla presenza di servizi *halal* o *sharia compliant*: poter disporre di tali servizi aumenta in modo significativo la possibilità che una località venga scelta come destinazione da coloro che anche quando viaggio sentono il bisogno di seguire i dettami del Corano (Suki et al. 2017). Il tema della soddisfazione è affrontato anche da Putit et al (2014) e da Rahman et al. (2017):

si soffermano però sul turismo medico, sottolineando quanto i fattori psico-pedagogici possano influenzare il turista islamico nella scelta di una località. Due contributi trattano dell'importanza rete della nella promozione del turismo *halal* (Samsi et al. 2016) e di quanto l'*eletronic word of mouth* (Khan, Khan 2016) venga utilizzato prima del viaggio per avere rassicurazioni e per esprimere impressioni/opinioni alla *community* durante e dopo la realizzazione dello stesso. Mohsin e Ryan già nel 1997 sottolineavano l'importanza di aumentare il grado di soddisfazione dei turisti musulmani in viaggio in Australia offrendo loro la possibilità di consumare alimenti *halal* e di praticare gli altri riti quotidiani previsti dalla *sharia*. A distanza di vent'anni seppur

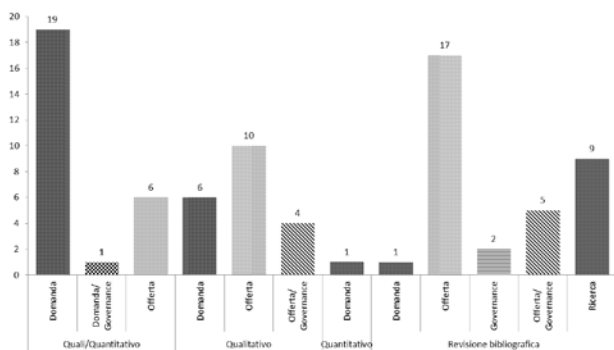


Figura 3. Metodologie di ricerca e argomenti negli articoli analizzati. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

il paese continui a non essere tra quelli più accoglienti per la clientela islamica in quanto “is not so much what Australia offers and what escape needs the Emiratis can fulfil in Australia, but rather that Australia serves the Emiratis well and meets their escape needs” (Michael et al. 2017, 274). Da uno studio realizzato in Kuwait, così come da una ricerca effettuata tra la popolazione islamica del South Carolina (Shakona et al. 2015), emerge che la presenza di strutture certificate *halal* non condiziona i kuwaitiani nella scelta delle proprie destinazioni di viaggio, “this may be because Muslim-friendly amenities are common in Islamic countries and, therefore, not a concern. Service quality is a major prerequisite for destination success and as such is probably expected everywhere” (Nassar et al. 2015, 36). Al contrario, nel loro contributo Wingett e Turnbull (2017, 642) affermano che “factors such as halal food, women-only facilities and dress codes were identified as services and facilities that are expected, whereas no alcohol was seen to be an important factor for Muslim tourists”. Nella stessa direzione Amuquandoh (2011, 7) per il quale i turisti islamici “were more concerned about the cultural and sanitation dimensions of the traditional foods found in Ghana than the other religious groups”.

Domanda/governance. L'unico articolo inserito in questa categoria contiene linee guida, volte a consolidare il turismo medico *halal* in Thailandia, formulate a partire dai risultati di un questionario sottoposto a turisti mediorientali e di una serie di interviste in profondità effettuate a operatori e decisori politici. Per il governo thailandese è un obiettivo prioritario il consolidamento di tale settore, seppur di nicchia, in quanto è ad esso associata un'elevata rendita economica (Chanin et al. 2015).

Offerta. Nei due contributi che riguardano la Malesia viene evidenziata la necessità di un'offerta che integri servizi e *facilities halal oriented*: le iniziative dei singoli non sono più sufficienti, si avverte infatti il bisogno di

una regia che dia indicazioni uniformi a tutti gli operatori del settore (Othman, Jamal 2016), soprattutto per il turismo medico, ritenuto strategico per lo sviluppo dell'offerta turistica locale (Rahman, Zailani 2017). Il tema trattato da Sucipto et al. (2017) è connesso all'esigenza di dare maggiore visibilità alla presenza di servizi e infrastrutture *halal* nell'arcipelago indonesiano utilizzando le ICT. L'Indonesia è protagonista anche nel contributo di Suhud e Willson (2017) relativo a un particolare tipo di turismo *halal*: quello sessuale, fenomeno fortemente diffuso che ha varcato i confini dell'Occidente. Si tratta di una ricerca volta a comprendere se le donne/bambine di Cisarua, distretto nella settore orientale dell'isola di Giava, abbiano un atteggiamento positivo o negativo nei confronti dei turisti maschi mediorientali con i quali alcune di esse sono state costrette a contrarre matrimoni per procura. Invece, Razzaq et al. (2016) mettono in luce la scarsissima sensibilità dell'offerta turistica neozelandese nel proporre servizi/infrastrutture di tipo *halal/sharia compliant* a fronte di una costante crescita della componente turistica islamica. Mentre l'articolo di Šuligoj e Maruško (2017) mira a verificare se gli albergatori sloveni e croati abbiano coscienza del movimento turistico *halal* e se ne conoscano le principali caratteristiche. Il turismo rappresenta per i due paesi un mercato emergente sul quale puntare per implementarne il movimento complessivo del paese.

5.2.2. Metodologia prevalentemente qualitativa

I contributi che utilizzano una metodologia *prevalentemente qualitativa* sono 20, in 6 casi rivolti alla domanda (turisti internazionali musulmani), in 10 all'offerta (in prevalenza albergatori). Quelli relativi a offerta/governance sono 4 e al loro interno contengono non solo i risultati di analisi di tipo empirico, ma anche raccomandazioni/linee guida volte a indirizzare i diversi *stakeholder* operanti nel settore turistico.

Domanda. Anche in questo caso vi sono articoli ove è ribadita l'importanza per i turisti islamici di accedere a servizi/strutture *halal*, ancor meglio se certificati da un marchio universalmente riconosciuto (Smith, Hindley 2017). In tal senso anche Idrus et al. (2012) e Ahmed et al. (2017) che sottolineano l'opportunità di creare un *brand* riconosciuto in materia di turismo medico *halal* in Malesia sulla scia dell'esperienza indonesiana e thailandese. Un'indagine empirica realizzata in Malesia evidenzia che le esigenze dei turisti internazionali possono variare a seconda del genere “female respondents focused more on privacy and segregation of gender on entertainment centres while male focus more on worship facilities and halal issues” (Battour et al. 2011, 533). Pro-

tagonisti di un'altra indagine diretta in territorio malese sono i turisti/utenti di ristoranti italiani che esprimono l'importanza di poter apprezzare la cucina tipica del Bel-paese avendo la certezza che gli alimenti consumati siano preparati nel rispetto delle regole della *sharia* (Camillo, Karim 2014). Dalle interviste a un gruppo di turisti musulmani devoti in Turchia emerge che "the prevailing popular culture has transformed religious devotees' lifestyles in terms of perceived modern needs whilst another important finding discloses religious vacationer's perception of a holiday as one of the basic needs of our time" (Elaziz, Kurt 2017, 115); anche in questo caso viene pertanto ribadito un elevato gradimento rispetto alla presenza di strutture/servizi *halal*.

Offerta. Dei 10 articoli riguardanti l'offerta 5 contengono riferimenti alla Malesia. In tre casi viene affrontata l'importanza di dotare il paese di strutture ricettive *halal* presentando il punto di vista degli albergatori (Zailani et al. 2011), dei *manager* (Mahamod et al. 2015) e delle famiglie che mettono a disposizione dei turisti le proprie case (Othman et al. 2015). L'importanza di presentare la Malesia come destinazione *halal* nei paesi dell'ASEAN¹⁰ è al centro del contributo di Nugroho (2017) sul *marketing* e la comunicazione turistica attraverso i *social networks*, mentre Ibrahim (2017, 71) analizza l'opportunità di promuovere il turismo sportivo *halal*, inteso nelle sue due accezioni: "*hight performance sport e recreational sport*". Dotare il paese di strutture turistiche *halal* è considerata un'opportunità di crescita economica anche da Sánchez González (2017) che, analizzando le varie possibilità di sviluppo del turismo in Perù, evidenzia che la diversificazione dell'offerta turistica è un'azione necessaria e vincente. Al contrario, gli operatori turistici (albergatori e ristoratori) neozelandesi esprimono perplessità circa gli effetti positivi che il turismo *halal* potrebbe indurre sul movimento turistico complessivo del paese (Wan-Hassan, Awang 2009); dello stesso avviso gli operatori italiani che manifestano una certa ritrosia temendo ripercussioni negative sulla clientela non musulmana. In Italia le iniziative volte a favorire la domanda turistica musulmana sono infatti sporadiche come, ad esempio, quella di un gruppo di albergatori sardi che ha realizzato all'interno delle proprie strutture servizi *halal* temporanei (Halkias et al. 2014). Il contributo di Carboni e Janati (2016) presenta invece un caso studio sulla città di Fez in Marocco, ove è stata strutturata una rete di *bed and breakfast* nell'ambito di un'offerta turistica spirituale che eventualmente potrebbe essere proposta come rete *halal*. Infine, quel-

lo di Afifi e Vitae (2014, 15) affronta un problema etico legato al comportamento degli studenti egiziani di *hotel management* durante le lezioni pratiche (in laboratorio) durante le quali devono servire anche bevande alcoliche: "service classes were supported by the majority while service laboratories, involving handling of alcohol, were opposed".

Offerta/governance. Quattro sono i contributi inseriti in questa categoria. Uno di carattere generalista evidenzia quanto sia importante nelle campagne di *marketing* rivolte ai turisti islamici valorizzare non solo il cibo *halal*, ma tutti i prodotti "leciti" che orbitano intorno al turismo quali, tra gli altri, quelli cosmetici (Izberk-Bilgin, Nakata 2016). Carboni et al. (2017, 88) riferendosi agli operatori turistici tunisini evidenziano la loro consapevolezza circa le "opportunities offered by this segment have been recognised, and clear signs are emerging of a proactive attitude towards Muslim-oriented tourism as a differentiation tool": l'offerta *halal* rappresenta solo un servizio aggiuntivo, non è pertanto necessario islamizzare tutti i servizi turistici. Haque e Momen (2017, 153) sottolineano che il consolidamento del turismo *halal* in Malesia non può prescindere da "tourism professionals necessarily require understanding relevant Shariah rules, characteristics of international Muslim tourists, and the context of the Islamic country so that they can design a Shariah-compliant tourism strategy and policy effective for further growth of the tourism industry". Nella stessa direzione vanno le linee guida sul turismo medico *halal* in Malesia presentate nel contributo di Mohezar et al. (2017, 445) secondo cui i diversi stakeholder coinvolti nel processo devono avere "a better understanding in their business environment".

5.2.3. Metodologia prevalentemente quantitativa

Nella macro-categoria *prevalentemente quantitativa* ricade un solo contributo e riguarda la *domanda*. Si tratta dell'articolo di Ghani (2016) nel quale viene presentata una stima di quanto il turismo internazionale *halal* potrà incidere sulla crescita del movimento in Malesia, tenendo presente che la domanda turistica del paese è costituita prevalentemente da flussi provenienti da paesi non musulmani.

5.2.4. Rassegna bibliografica

Gli articoli inseriti nella macro-categoria *rassegna bibliografica* sono 34 e attraverso l'analisi della letteratura elaborano e/o propongono definizioni, raccolgono buone pratiche e costruiscono linee guida anche su segmenti turistici specifici che necessitano di una orga-

¹⁰ I paesi inseriti nell'ASEAN sono, oltre alla Malesia, Thailandia, Singapore, Filippine, Philippines, Cambogia, Vietnam e Indonesia.

nizzazione di tipo *halal*. Un solo articolo riguarda la domanda, 17 l'offerta, 3 la *governance*, 6 offerta/*governance*, 9 la ricerca.

Nell'unico contributo relativo alla *domanda* si discute della necessità di definire il turismo *halal* per comprendere meglio le esigenze e le aspettative dei turisti musulmani (Zawawi et al. 2017).

Offerta. Otto contributi su 17 contributi trattano questioni generali e non contengono esemplificazioni o casi di studio riferiti a specifici paesi. Stephenson et al. (2010), Mohsin et al. (2016) e Oktadiana et al. (2016) affrontano il tema della conoscenza come mezzo indispensabile per individuare e comprendere i bisogni fondamentali dei turisti musulmani; Bon e Hussain (2010) si soffermano invece sul cibo come elemento strategico nel momento della scelta della destinazione. Boediman (2017, 429) definisce “[...] ‘halal lifestyle’ is not intended for a restriction or coercion, but rather to reintroduce from the viewpoint of Islam which is already stated in the Qur’an [...]”; Battour e Ismail (2016) legano l’incremento generale del movimento turistico alla crescita del turismo *halal* e ritengono pertanto strategico che gli operatori del settore ne prendano coscienza. Henderson (2009; 2010, 208) mette in un’ulteriore luce un aspetto «[...] the hospitality business is inclusive and levels of international tourism mean that non-Muslims may constitute a valuable market worthy of cultivation, even in predominantly Muslim cultures». La Malesia è oggetto del contributo di Muhamad-Yunus et al. (2015, 59) sulla perfetta sintonia “with Malaysia current tourism agenda that highlights sharia compliant as one of the strategies to attract visitors from muslim countries to visit Malaysia”, di quello di Noor e Shah (2017, 59) sul ruolo che il turismo islamico può avere nell’isola di Langkawi tenuto conto che “industry of tourism in Langkawi is not only a contributor to the economic growth, but also the maintenance of cultural heritage”. Othman et al. (2015, 1750) si soffermano su come sviluppo delle spa possa offrire alla Malesia “an opportunity for productive investments in promoting health tourism package” rivolto anche ai turisti islamici essendo sempre più diffusi i centri termali *sharia compliant*. Infine, il contributo di Ibrahim et al. (2012) dà indicazioni su come rendere accessibile anche ai visitatori musulmani l’osservatorio di Al Khawarizmi. I restanti articoli riguardano il ruolo che lo sviluppo dell’offerta turistica *halal* potrebbe avere in India per consolidare il turismo medico *halal* (Medhekar, Haq 2014), in Giappone per stimolare maggiormente la crescita del turismo all’interno del paese tenendo presente però che “efforts must be made to understand the defining characteristics of Muslim tourists and take action to meet their expectations while also satisfying the

demands of non-Muslims and avoiding possible conflicts with locals” (Henderson 2016a, 71), in alcuni paesi del Medioriente (Oman, Emirati Arabi Uniti e Arabia Saudita) per rispondere alle richieste di una popolazione in crescita come quella musulmana (Ashill et al. 2017), infine in Russia per la costruzione e caratterizzazione dei prodotti e dell’immagine turistica del paese (Gabrakhmanov et al. 2016, 2016a).

Governance. Il turismo *halal* può avere un ruolo nella gestione e nel superamento di alcune problematiche: in Sudafrica divenendo uno strumento capace di stimolare la tolleranza e favorire il dialogo interculturale (Davids 2015), in India e Pakistan un mezzo per promuovere la pace spirituale e la convivenza pacifica (Medhekar, Haq 2014).

Offerta/governance. Zawawi e Raml (2017), rifacendosi al Corano, spiegano quali sono i principi da rispettare per sviluppare in Malesia un’offerta turistica *halal*, Henderson (2016) nel suo contributo su Malesia e Singapore evidenzia che poter offrire cibi *halal* rappresenta per l’offerta turistica dei due paesi un vantaggio competitivo al quale potrebbero ambire anche i paesi non musulmani che accolgono turisti islamici. Palupi et al (2017) descrivono i servizi *halal* presenti in Indonesia e predispongono delle linee guida per gli operatori del settore. Stephenson et al. (2010) sottolineano come lo sviluppo, l’innovazione tecnologica e il *marketing* possano avere un ruolo cruciale per favorire l’implementazione di un approccio islamico all’ospitalità. Infine, il contributo di Khan e Callanan (2017) contiene un’analisi dei siti internet del Regno Unito che promuovono il turismo *halal* dalla quale emerge la mancanza di un’offerta standardizzata che renderebbe più facile la navigazione e conseguentemente la scelta delle destinazioni.

Ricerca. Tre dei 9 contributi relativi a ricerche condotte nell’ambito del turismo *halal* trattano l’argomento in modo generico senza far riferimento a specifici paesi. Tra questi quello di Ryan (2016) che si sofferma sulla necessità di studiare in modo sistematico e consapevole il turismo *halal*, quello di El-Gohary (2016) volto a verificare se il legame tra turismo e religione possa condizionarne lo sviluppo non solo nei paesi islamici ma anche in quelli non islamici. Infine, il contributo di Jafari e Scott (2014), che contiene definizioni ed esempi utili a spiegare il turismo *halal*: può essere considerato una sorta di *vademecum* per chiunque decidesse di studiare o semplicemente approfondire la conoscenza del fenomeno. Lo stato dell’arte del turismo *islamic oriented* nelle principali aree turistiche del mediorientale è oggetto dell’articolo di Battour et al. (2010). Samori et al. (2016) analizzano i principali testi sacri della religione islamica (Corano e Hadith) per comprendere se e come sia possibile sviluppare il turismo

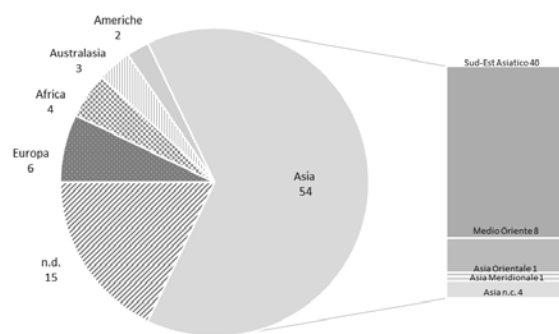


Figura 4. Ricorrenza delle aree geografiche nei contributi sul turismo *halal*. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

halal, oltre che in Malesia, in paesi non musulmani come ad esempio il Giappone. Sarwar e Raman (2017) ipotizzano come stimolare il turismo medico *halal* in Malesia facendo leva sul substrato religioso del paese. Nei contributi di Zulkifli et al. (2011), Othman et al. (2015b) e Abas et al. (2017) viene ribadita l'importanza di linee guida pensate per tutti gli attori coinvolti nella strutturazione e nell'organizzazione dell'offerta turistica *halal* malese. Othman et al. (2015b) individuano alcune tematiche chiave per realizzare un piano di sviluppo di tipo integrato per tutto il territorio della Malesia.

Per quanto riguarda infine il riferimento esplicito a paesi/aree geografiche si ritrova in 69 degli 81 contributi sul turismo *halal*. Dalla figura 4 è evidente che il continente maggiormente presente è quello asiatico.

In tale contesto i paesi del Sud-Est Asiatico sono quelli numericamente più consistenti, tra questi la Malesia ricorre ben 35 volte, seguita dall'Indonesia (3) e dalla Thailandia (2).

Non è certamente casuale che la Malesia sia il principale paese oggetto di studio degli articoli analizzati. Secondo l'*Islamic Tourism Centre* (2015) il paese rappresenta dal 2011 la principale destinazione per l'utenza musulmana; si stima infatti che nel 2012 sia stato raggiunto da 5,4 milioni di turisti *halal*, ovvero il 21% del totale degli arrivi (Carboni, Janati 2016). Inoltre, in Malesia il governo ha attivato numerose iniziative volte a incentivare lo sviluppo del settore turistico, tenendo presente anche il ruolo della religione come fattore di attrazione. Come evidenziato da Henderson (2011) e Vietze (2012), i turisti hanno una certa predilezione a visitare paesi con un substrato religioso e culturale simile al proprio.

Nel 2009 in Malesia – paese ove la popolazione musulmana supera il 60% e l'islam è religione ufficiale – il governo ha promosso il già menzionato *Islamic Tourism Centre* “to assist the Ministry of Tourism, Malaysia

in undertaking strategic tourism research and market intelligence as well as providing training and capacity-building services in relation to Islamic tourism”¹¹. Nel 2012 è stato poi presentato l'*Islamic Tourist Project* per implementare la qualità dello sviluppo del turismo *halal* con l'obiettivo di “collaborate with other Southeast Asian countries – namely Brunei, Indonesia, Thailand and the Philippines – in organizing seminars and workshops on the development of Islamic tourism within the region [...] develop standards and guidelines for Malaysia's Islamic tourism sector in a bid to improve the country's tourism products and services” (ITC).

Mettere in relazione le tematiche trattate nei vari contributi al paese che ospita il centro di ricerca/università di afferenza degli autori¹², eccetto che per la Malesia, non permette di identificare aree specializzate nello studio di specifici temi relativi alla realizzazione di pratiche turistiche *halal*: i centri di studio a cui afferiscono gli autori sono distribuiti sul territorio in modo piuttosto eterogeneo. Superano il 40% (24 su 57) quelli insediati in atenei malesi, mentre in tutti gli altri casi l'incidenza è decisamente più ridotta (Tab. 5, ultima colonna): gli autori che lavorano in centri di ricerca indonesiani sono 5, statunitensi 4, egiziani, emiratini e neozelandesi 3, britannici 2. Sono 13 i paesi che ospitano centri che compaiono una sola volta. Inoltre, solo coloro che sono affiliati a centri/università malesi trattano tutti gli argomenti con le quattro metodologie di indagine; unica eccezione è rappresentata dall'argomento *governance* in *review* bibliografica. La preponderanza di autori afferenti ad atenei malesi può essere ricondotta a quanto detto pocanzi: la particolare fase di sviluppo turistico che sta vivendo il paese ha certamente stimolato i centri di studio locali a occuparsi di turismo *halal*. Negli altri casi sembra invece che le produzioni siano frutto di un interesse sporadico ed eventualmente indotte, nel caso di contributi a più nomi, dalla presenza di autori insediati in un centro di ricerca malese o per lo meno nel Sud-Est Asiatico.

5.3 Le parole chiave

Un ulteriore elemento utile per identificare l'argomento trattato nei diversi contributi sono le parole chiave. Esse sono ormai presenti nella maggior parte delle pubblicazioni a carattere scientifico e devono fornire, se possibile, informazioni sui contenuti, sul metodo e sul luogo (Gastel, Day 2016); in questo caso le categorie individuate fanno riferimento sia agli argomenti (domanda,

¹¹ Islamic Tourism Centre (ITC): <http://itc.gov.my/corporate/about-us/>

¹² Esclusivamente del primo nel caso di articoli a due o più nomi conta solo una volta in caso di presenza multipla.

Tabella 6. Categorie di parole chiave e loro ricorrenza nei contributi analizzati. Fonte: elaborazione su dati Scopus del 12/12/2018.

Categorie	Parole chiave	Ricorrenza delle parole chiave	
		v.a.	%
Marketing/ brand/ soddisfazione	<i>Advertisements and promotions to Muslims, Brand equity/images/names/position, Design Stage and Services, Destination image, Destination loyalty, Destination marketing, Electronic WoM, Escape Motivation, Faith-based marketing, Information quality, Integrated Marketing Communication, Islamic marketing, Marketing, Motivation/s, Perceived behavioral control, Purchase intention, Product development, Push and pull motivation, Religious marketing, Religious motivation, Satisfaction, Service quality, Strategic hospitality marketing, Students perceptions, Tourist satisfaction, Travel behavior, Travel intentions, Travel motivations, Word-of-mouth</i>	53	23,9
Ospitalità/ offerta	<i>Accommodation sector, Halal hospitality, Halal certificate, Halal healthcare, Halal lodging, Homestay-Tourism, Hospitality, Hotel, Hotel management, Hygienic accommodation, Islamic destinations, Islamic hospitality, Islamic Spa, Islam thematic offer, Shariah Compliant Hospitality/Hotel, Tourism Accommodation Premises, Sports and recreational activities, Sports facilities</i>	39	17,6
Economia	<i>Appropriate development, CMM theory, Competitive advantage, Employment, E-Tourism, Favourable and Unfavourable Attitudes, Halal industry, Halal products market, Human capital, Inbound tourism, Market mechanism, Microsegmentation, New markets, Optimization; Supply chain, Sustainable competitive advantage, Risk reduction, Tourism gravity model, Tourism management, Tourism market, Tourism suppliers, Tourist arrival, Trade deficits, Travel career ladder</i>	28	12,6
Domanda	<i>Attitude, Awareness, Convenience, Intention, Interaction, International tourists, Middle East Tourists, Muslim in the USA, Muslim tourist/traveler, Muslim travelers' needs, Self enhancement, Tourists, Well-being</i>	24	10,8
Alimentazione	<i>Alcohol, Cuisine trends, Ethnic cuisine, Food, Food tourism, Food souvenir, Halal food, Halal manufacturing, Halal products, Italian cuisine, Kosher, Restaurant entrepreneurship, Restaurants, Traditional foods</i>	15	6,8
Aspetti socio-culturali	<i>Cultural norms/culture, Concerns, Education, Halal principles, Involvement, Safety, Skills, Social benefits, Social reassurance, YUMMIES</i>	12	5,4
Varie	<i>Al-Khawarizmi, Challenges, Expectations, Islamic astronomy, Moderator, OIC, Prospects, Sustainability, The World Tourism Organization</i>	12	5,4
Metodo/ strumenti	<i>Academic research, Analytical hierarchy process, Content analysis, Halal culinary tracking, PLS, Structural Equation Model, Rating Tools, Theory of Planned Behaviour (TPB)</i>	8	3,6
Paesi/ aree geografiche	<i>Asia countries, Croatia, Egypt, Fez, Hammamet, Italy, Japan, Kuwait, Langawi Island, Malaysia, Morocco, Nabeul (Tunisia), Singapore, Tunisia, Slovenia, United Arab Emirates</i>	31	14,0
Totale		222	100,0

offerta), sia alle tematiche trasversali (*marketing*, economia, spetti culturali, alimentazione ecc.). Per tale ragione è parso utile raccogliere e suddividere in categorie le parole chiave che compaiono nei testi sul turismo *halal*: esse sono presenti in 73 casi su 81¹³. Dall'analisi sono state escluse le *keywords* direttamente riconducibili al turismo *halal*¹⁴ e alla religione islamica¹⁵ essendo i termini

utilizzati per reperire gli articoli all'interno del *database* di Scopus. Pertanto, le *keywords* classificate in categorie in base ai temi affrontati sono 222 (Tab. 6).

Le parole chiave inserite nelle categorie “*marketing/brand/soddisfazione*”, “*ospitalità/offerta*”, “*economia*”, “*domanda*”, ovvero quelle che rappresentano aspetti tipici del settore turistico, nel complesso registrano una presenza elevata, pari a quasi il 65% del totale.

L'incidenza delle categorie “*alimentazione*” e “*aspetti socio-culturali*” è assai più contenuta, supera di poco il 12%: si tratta di vocaboli a cui solo in alcuni casi gli autori fanno riferimento, benché siano utili a definire specificità e caratteristiche intrinseche del turismo *halal*.

¹³ Le otto pubblicazioni per le quali gli autori non hanno predisposto parole chiave sono: 4 capitoli di libro, 1 editoriale, 1 recensione e 2 articoli.

¹⁴ *Halal tourism, Islamic tourism, Tourism, Sharia compliant, Muslim Friendly, Events, Halal compliances, Halal friendly, Halal medical tourism, Health Tourism, Islamic E-Tourism, Muslim tourism, Muslim-friendly tourism, Sharia tourism, Tourism-based, Trends on Halal tourism* (con 77 ricorrenze).

¹⁵ *Enhancement Islamic value, Halal, Halal and haram, Halal certification, Holy Quran, Islam, Islamic attributes, Islamic Built Environment, Islamic consumption, Islamic destinations, Islamic Shari'ah, Islamization,*

Muslim/s, Pilgrimage, Primary sources in Islam, Religion, Religiosity, Religious commitment, Religious tourism, Sharia, The Muslim population, Trust (57 ricorrenze).

Le *keywords* inserite nella categoria “metodo/strumenti” ricorrono in solo otto articoli: ciò nonostante una elevata presenza di indagini empiriche volte però, come si è visto, nella maggior parte dei casi a descrivere il fenomeno e non a quantificarlo. Il riferimento al contesto territoriale oggetto di studio è presente invece in 31 contributi. In più di un contributo su tre si è dato risalto al paese/area rispetto oggetto di studio: la dimensione territoriale del fenomeno è parzialmente messa in risalto.

6. Conclusioni: spazi per possibili approfondimenti futuri

I risultati ottenuti dall'analisi bibliografica e dallo studio in profondità degli 81 articoli sul turismo *halal* mostrano che l'attenzione della comunità scientifica verso tale modalità della pratica turistica è piuttosto recente – risale infatti al decennio 2008/2017 – e concentrata: quasi il 36% dei contributi sono stati scritti nel 2017. Il crescente interesse verso il turismo *halal* è certamente connesso al movimento da esso generato, stimato in 160 milioni di viaggiatori e entrate pari a 220 miliardi di \$ USA per il 2020, ma anche alle caratteristiche socio-demografiche del bacino di provenienza. Come si è visto i turisti musulmani che viaggiano con motivazioni ludico-ricreative provengono principalmente da aree ricche, popolate, giovani e avvezze all'utilizzo del *web* e dei *social media*. Caratteristiche che ne fanno un mercato interessante che ben si presta ad essere studiato seppur, come è stato sottolineato, con alcuni limiti.

I principali risultati dell'indagine empirica sul turismo *halal*, di seguito sintetizzati, sono:

- la produzione di contributi sul turismo *halal* è iniziata quasi trent'anni dopo rispetto a quella degli *islamic/muslim*;
 - i contributi *halal* rappresentano quasi un terzo del totale della produzione (*islamic/muslim+halal*);
 - i contributi di *review* bibliografica, quali-quantitativi e prevalentemente qualitativi registrano un'incidenza quasi assoluta (98,8% dei casi); vi è solo un contributo che utilizza una metodologia di indagine prevalentemente quantitativa;
 - le tematiche preponderanti sono quelle che riguardano l'offerta (quasi 60% dei casi);
 - le aree di studio sono fortemente concentrate: il Sud-Est Asiatico è quella che ricorre maggiorante (40 presenze), al suo interno il primato spetta alla Malesia (35 presenze). Essere un paese con un'elevata presenza di popolazione musulmana (oltre 60%) rende più semplice sviluppare servizi/strutture volti a promuovere un turismo pensato anche sulle esigenze del turista islamico;
 - gli autori che hanno scritto sul turismo *halal* sono insediati prevalentemente in centri di ricerca/università localizzate in Malesia (oltre 40% dei casi);
 - tra i temi ricorrenti e/o prioritari l'opportunità di definire entro quali regole e in che contesto si muove il turismo *halal*, l'offerta di strutture/servizi *halal* (cibo, spazi per la preghiera ecc.) considerando il punto di vista degli *stakeholders* e dei turisti. Sempre più diffusa la trattazione di tematiche legate allo sviluppo e/o diffusione di specifici turismi *halal* quali, *in primis* il turismo medico, il turismo sportivo, nonché il turismo sessuale. Emergenti anche i riferimenti al ruolo sociale, positivo e negativo, che il turismo *halal* può avere per risolvere e/o, talvolta, creare contrasti all'interno di aree islamiche e non. Ed ancora il ruolo di internet e dei *social media* nel *marketing*, nella promozione e nella comunicazione turistica *halal*.
- Sulla base di quanto emerso, i principali spazi per futuri approfondimenti potranno quindi riguardare le azioni sotto elencate.
- Il recente e ancora non completo sviluppo degli studi sul turismo *halal*, così come l'elevata concentrazione geografica degli ambiti territoriali studiati aprono interessanti scenari per svolgere ulteriori ricerche i cui risultati potranno e/o dovranno essere trasferiti non solo alla comunità scientifica, ma anche agli operatori pubblici (responsabili della pianificazione, della promozione e della gestione del settore) e privati (gestori delle strutture ricettive, responsabili della commercializzazione dell'offerta), nonché alla popolazione locale fortemente coinvolta nello sviluppo di un ambito turistico con evidenti risvolti in campo socio-culturale.
 - Sviluppare i suddetti scenari di ricerca richiede l'utilizzazione di tecniche di analisi che superino la descrizione qualitativa dei comportamenti degli operatori del settore e dei turisti. È pertanto necessario applicare metodologie che sostengano scientificamente i risultati ottenuti. Le amministrazioni pubbliche competenti dovranno predisporre sistemi di raccolta dati affidabili e sistematici che favoriscano la realizzazione di studi diagnostici reali e aggiornati volti ad attuare politiche di pianificazione settoriali adeguate.
 - La necessità di studiare e di valutare in modo approfondito l'organizzazione del turismo *halal* anche in paesi non musulmani con una duplice finalità. Da un lato, volta ad acquisire informazioni sui punti vulnerabili in tema di conoscenze e applicazione dei precetti e delle norme previste dalla *sharia*, e,

dall'altro, a convertire le debolezze in opportunità applicando misure correttive finalizzate ad attrarre anche i turisti musulmani. Tali azioni potrebbero anche essere utili per uno sviluppo complessivo del settore.

Riconoscimenti

L'elaborazione dell'articolo si inserisce nell'ambito delle attività svolte presso l'Università degli Studi di Genova da Reyes González-Relaño e finanziate dal VI Plan Propio de Investigación y Transferencia, della Universidad de Sevilla.

Riferimenti bibliografici

- Abas, A., Ramli, N., Daud, N.N.M. (2017). Shari'ah principles in tourism and hospitality services: A Malaysian perspective. *Malaysian Journal of Consumer and Family Economics*, 20(S1), 22-27.
- Adamec, L.W. (2009). *Historical Dictionary of Islam*. Maryland, Scarecrow Press.
- Afifi, M.F., Vitae, A. (2014). How do Egyptian hotel management students feel about studying alcohol service? *Journal of Hospitality, Leisure, Sport and Tourism Education*, 14(1), 15-25. DOI: 10.1016/j.jhlste.2013.12.004
- Ahmed, F., Haque, A., Abdullah, K., Razali, S.S. (2017). Customer-based brand equity model for the Shari'ah-compliant tourism: A conceptual model from the Muslim tourists' perspective. *Advanced Science Letters*, 23(9), 8541-8546. DOI:10.1166/asl.2017.9925
- Amuquandoh, F.E. (2011). International tourists' concerns about traditional foods in Ghana. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 1-9. DOI: 10.1375/jhtm.18.1.1
- Ashill, N.J., Williams, P., Chathoth, P. (2017). Examining the marketing opportunities of sharjah as an islamic tourism destination. In Stephenson, M.L., Al-Hamarneh, A. (a cura di). *International tourism development and the gulf cooperation council states: Challenges and opportunities*, Abingdon, Taylor & Francis Group, 171-184. DOI:10.4324/9781315776576
- Battour, M., Ismail, M.N., Battor, M., & Awais, M. (2017). Islamic tourism: An empirical examination of travel motivation and satisfaction in Malaysia. *Current Issues in Tourism*, 20(1), 50-67. DOI:10.1080/13683500.2014.965665
- Battour, M., Ismail, M.N. (2016). Halal tourism: Concepts, practises, challenges and future. *Tourism Management Perspectives*, 19, 150-154. DOI: 10.1016/j.tmp.2015.12.008
- Battour, M., Ismail, M.N., Battor, M. (2011). The impact of destination attributes on Muslim tourist's choice. *International Journal of Tourism Research*, 13 (6), 527-540. DOI: <http://dx.doi.org/10.1002/jtr.824>
- Battour, M.M., Ismail, M. (2012). The mediating role of tourist satisfaction: A study of Muslim tourists in Malaysia. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 29(3), 279-297. DOI: 10.1080/10548408.2012.666174
- Battour, M.M., Ismail, M.N., Battor, M. (2010). Toward a halal tourism market. *Tourism Analysis*, 15 (4), 461-470. DOI: 10.3727/108354210X12864727453304
- Battour, M.M., Ismail, M.N., Battor, M., Awais, M. (2014). Islamic tourism: an empirical examination of travel motivation and satisfaction in Malaysia. *Current Issues in Tourism*, 20(1), 50-67. DOI: 10.1080/13683500.2014.965665
- Boediman, E.P. (2017). Halal lifestyle in marketing communication of tourism and hospitality. *International Journal of Economic Research*, 14(4), 429-438.
- Bon M., Hussain M. (2010). *Halal food and tourism: Prospects and challenges*. Jafar, J., A. Cai, L.A. (a cura di), *Bridging Tourism Theory and Practice*, 2, 47-59.
- Camillo, A., Karim, M.S.A.B. (2014). Consumer Attitudes and Perceptions towards Western Cuisine: A Strategic Investigation of the Italian Restaurant Industry in Malaysia. *Journal of Foodservice Business Research*, 17(2), 103-121. DOI: 10.1080/15378020.2014.902644
- Carboni, M., Janati, M. (2016). Halal tourism de facto: A case from Fez. *Tourism Management Perspectives*, 19, 155-159. DOI: 10.1016/j.tmp.2015.12.007
- Carboni, M., Perelli, C., Sistu, G. (2017). Developing tourism products in line with Islamic beliefs: some insights from Nabeul-Hammamet. *Journal of North African Studies*, 22 (1), 87-108. DOI: 10.1080/13629387.2016.1239078
- Cassella, M., Mutti, D. (2015). Su alcuni aspetti della valutazione della ricerca nelle scienze umane. *Bibliometria e dintorni. Spazio Filosofico*, 123, 123-137.
- Chanin, O., Khunchumnan, P., Amphansookko, S., Thongyai, K., Rodneum, J., Sriprasert, P. (2015). Guidelines on Health Tourism Management for Middle Eastern Tourists. *Phuket Province Procedia Computer Science*, 65, 1146-1153. DOI: 10.1016/j.procs.2015.09.031

- Davids, M.N. (2015). *Islamic tourism in South Africa: An emerging market approach*. El-Gohary, H., Eid, R. (a cura di), *Emerging Research on Islamic Marketing and Tourism in the Global Economy*, Hershey, IGI Global, 248-268.
- De Robbio, A. (2007). Analisi citazionale e indicatori bibliometrici nel modello Open Access. *Bollettino aib*, 47 (3), 257-289.
- Delgado López-Cózar, E., Robinson-García, E., Torres-Salinas, D. (2013). The Google Scholar Experiment: how to index false papers and manipulate bibliometric indicators. *Journal of the American Society for Information Science and Technology*, 65 (3), 446-454. DOI: 10.1002/asi.23056
- Dinar Standard (2016), *Report: State of the Global Islamic Economy 2016/17*, https://www.salaamgateway.com/en/story/report_state_of_the_global_islamic_economy_201617-salaam03102016111130/
- Eko Nursanty, E., (2012). *Halal Tourism. The New Product In Islamic Leisure Tourism and Architecture*. Proceeding of First International Conference 28th-29th March on *Islamic Built Environment*, Bandung, University of Islamic Bandung, 13-24.
- Elaziz, M.F., & Kurt, A. (2017). Religiosity, consumerism and halal tourism: A study of seaside tourism organizations in turkey. *Tourism*, 65 (1), 115-128.
- El-Gohary, H., (2016). Halal tourism, is it really Halal? *Tourism Management Perspectives*, 19, 124-130. DOI: 10.1016/j.tmp.2015.12.013
- Gabdrakhmanov, N.K., Biktimirov, N.M., Rozhko, M.V., Khafizova, L.V., (2016). Problems of development of halal tourism in Russia. *Journal of Organizational Culture, Communications and Conflict*, 20 (2), 88-93.
- Gabdrakhmanov, N.K., Biktimirov, N.M., Rozhko, M.V., Mardanshina, R.M. (2016a). Features of islamic tourism. *Academy of Marketing Studies Journal*, 20, 45-50.
- Gastel, B., Day, R.A. (2016). *How to write and publish a scientific paper*. Santa Barbara, ABC-CLIO.
- Ghani, G.M. (2016). Tourist arrivals to Malaysia from Muslim countries. *Tourism Management Perspectives*, 20, 1-9. DOI: 10.1016/j.tmp.2016.06.003
- Google Scholar, <https://scholar.google.com/intl/it/scholar/about.html>
- Halkias, D., Pizzurno, E., De Massis, A., Fragoudakis, M. (2014). Halal products and services in the italian tourism and hospitality industry: Brief case studies of entrepreneurship and innovation. *Journal of Developmental Entrepreneurship*, 19 (2), 1-12. DOI: 10.1142/S1084946714500125
- Haq, F., Medhekar, A. (2014). Islamic tourism in India and Pakistan: Opportunities and challenges. *Emerging Research on Islamic Marketing and Tourism in the Global Economy*, 190-216. DOI: 10.4018/978-1-4666-6272-8.ch009
- Haque, A., Momen, A. (2017). A model of Islamic tourism towards religious motivation and tourist satisfaction in Malaysia. In Filimonova, N. (a cura di). *Social interactions and networking in cyber society*, New York, Springer, 153-167. DOI:10.1007/978-981-10-4190-7_13
- Harnish, D.D. (2006). *Bridges to the ancestors: Music, myth, and cultural politics at an Indonesian festival*, Honolulu, University of Hawaii Press.
- Henderson, J.C. (2009). Islamic Tourism Reviewed. *Tourism Recreation Research*, 34(2), 207-211. DOI: 10.1080/02508281.2009.11081594
- Henderson, J.C. (2010). Sharia-Compliant Hotels. *Tourism and Hospitality Research*, 10(3), 246-254. DOI: 10.1057/thr.2010.3
- Henderson, J.C. (2011). Religious tourism and its management: The hajj in Saudi Arabia. *Journal of Tourism Research*, 13 (6), 541-552. DOI: 10.1002/jtr.825
- Henderson, J.C. (2016). Halal food, certification and halal tourism: Insights from Malaysia and Singapore. *Tourism Management Perspectives*, 19, 160-164. DOI: 10.1016/j.tmp.2015.12.006
- Henderson, J.C. (2016a). Muslim travellers, tourism industry responses and the case of Japan. *Tourism Recreation Research*, 41(3), 339-347. DOI: 10.1080/02508281.2016.1215090
- Ibrahim, I.A., Ahmad, M.R., Safiai, M.H., Mujani, W.K. (2012). Islamic astronomy and the establishment of Al-Khawarizmi complex in Malaysia. *Advances in Natural and Applied Sciences*, 6(6), 316-320.
- Ibrahim, M.I. (2017). Role of local authorities in promoting Muslim sport facilities. *Malaysian Journal of Consumer and Family Economics*, 20(S1), 71-78.
- Idrus, S., Musa, R., Muhammad, Naziman, Y.H.N., Mohd Aznan, N.F., Yaacob, A., Mohd Pauzi, N. (2012). *Medical tourism destination brand positioning model*. Proceedings of the International Hospitality and Tourism Conference – *Current Issues in Hospitality and Tourism Research and Innovations*, 515-518.

- IPK (2016), *World Travel Monitor*, <http://www.ipkinternational.com/en/world-travel-monitor/travel-monitor-reports/>
- Islamic Tourism Centre (ITC) (2015). *Malaysia Islamic Tourism-Facts and Figures in Brief 2014/2015*, 2015.
- Islamic Tourism Centre (ITC). <http://itc.gov.my/corporate/about-us/>
- Izberk-Bilgin, E., Nakata, C.C. (2016). A new look at faith-based marketing: The global halal market. *Business Horizons*, 59 (3), 285-292. DOI: 10.1016/j.bushor.2016.01.005
- Jafari, J., Scott, N. (2014). Muslim world and its tourisms. *Annals of Tourism Research*, 44,(1), 1-19. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.annals.2013.08.011>
- Khan, F., & Callanan, M. (2017). The "Halalification" of tourism. *Journal of Islamic Marketing*, 8(4), 558-577. DOI:10.1108/JIMA-01-2016-0001
- Khan, G., Khan, F. (2016). An investigation of motivations to engage in eWom among inbound Muslim tourists to Malaysia. *International Journal of Business and Globalisation*, 16(1), 22-37. DOI: 10.1504/IJBG.2016.073623
- Kozak, M., Kozak, N. (a cura di). (2015). *Destination Marketing: An International Perspective*. London, Routledge.
- Mahamod, L.H., Yahya, W.N.A.W., Shamsuddin, W.N.W., Othman, R., Hashim, K.S.H.Y., Ibrahim, M. (2015). Islamic tourism: Beyond than just halal food and a place for prayer. *Advanced Science Letters*, 21(6), 2085-2088. DOI: 10.1166/asl.2015.6215
- Mangano S., Spotorno M., Ugolini G.M. (2016). Il turismo *halal* come un possibile elemento di rinnovamento dell'offerta turistica italiana. *Annali del turismo*, 1, 57-76.
- MasterCard-CrescentRating (2016). *Global Muslim Travel Index 2016*, <https://newsroom.mastercard.com/asia-pacific/files/2016/03/Report-MasterCardCrescentRating-Global-Muslim-Travel-Index-2016.pdf>
- MasterCard-CrescentRating (2018). *Global Muslim Travel Index 2018*, https://www.crescentrating.com/download/thankyou.html?file=X7UrOM8Y_GMITI-Report-2018-web-version%281%29.pdf
- Medhekar, A., Haq, F. (2014). Halal branding for medical tourism: Case of Indian hospitals. *Emerging Research on Islamic Marketing and Tourism in the Global Economy*, 160-189. DOI: 10.4018/978-1-4666-6272-8.ch008
- Michael, N., Wien, C., Reisinger, Y. (2017). Push and pull escape travel motivations of Emirati nationals to Australia. *International Journal of Culture, Tourism, and Hospitality Research*, 11 (3), 274-296. DOI:10.1108/IJCTHR-04-2016-0039
- Mohezar, S., Moghavvemi, S., Zailani, S. (2017). Malaysian Islamic medical tourism market: A SWOT analysis. *Journal of Islamic Marketing*, 8(3), 444-460. DOI:10.1108/JIMA-04-2015-0027
- Mohsin, A., Ramli, N., Alkhulayfi, B.A. (2016). Halal tourism: Emerging opportunities. *Tourism Management Perspectives*, 19, 2016, 137-143. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2015.12.010>
- Mohsin, A., Ryan, C. (1997). Business visitors to the northern territory expo. *Tourism Recreation Research*, 22 (2), 67-69. DOI: 10.1080/02508281.1997.11014807
- Muhamad-Yunus, N.S.N., Abd-Razak, N., Ghani, N.M.A. (2015). *Consumer purchase intention towards Sharia Compliant Hotel (SCH)*. Proceedings of the 2nd International Hospitality and Tourism Conference 2014 - *Theory and Practice in Hospitality and Tourism Research*, 155-159.
- Nassar, M.A., Mostafa, M.M., Reisinger, Y. (2015). Factors influencing travel to Islamic destinations: An empirical analysis of Kuwaiti nationals. *International Journal of Culture, Tourism, and Hospitality Research*, 9 (1), 36-53. DOI: 10.1108/IJCTHR-10-2014-0088
- Neumayer, E., Plümper, T. (2016). Spatial spill-overs from terrorism on tourism: Western victims in Islamic destination countries. *Public Choice*, 169 (3-4), 195-206.
- Noor, A. Y. M., Shah, N. A. M. (2017). Islamic tourism in Langkawi island: Enhancing sustainability of Islamic value. *International Journal of Applied Business and Economic Research*, 15(24), 59-71.
- Notermans, C., Jansen, W. (a cura di) (2012). *Gender, nation and religion in European pilgrimage*. Aldershot, Ashgate Publishing Ltd.
- Nugroho, A. (2017). ASEAN tourism marketing communication attribute: An exploratory research at Goaseantv. *European Research Studies Journal*, 20 (3), 383-395.
- Oktadiana, H., Pearce, P.L., Chon, K. (2016). Muslim travellers' needs: What don't we know?. *Tourism Management Perspectives*, 20, 124-130. DOI: 10.1016/j.tmp.2016.08.004
- Othman, N., Jamal, S.A. (2016). Innovative system indicators for Islamic tourism using C-PEST factors. *Destination Marketing: An International Perspective*. London/NewYork, Routledge, 164-173. DOI: <http://dx.doi.org/10.4324/9781315720050>

- Othman, R., Halim, S.F.A.A., Hashim, K.S.H.Y., Baharuddin, Z.M., Mahamod, L.H. (2015). The emergence of Islamic spa concept. *Advanced Science Letters*, 21(6), 1750-1753. DOI: 10.1166/asl.2015.6187
- Othman, R., Mohd Latiff Nur, H., Md Daud, S., Abu Kassim Siti, Z., Mukrim Baharuddin, Z., Has-Yun Hashim Khairusy, S. (2015a). Muslim-Friendly's Homestay in Malaysia: Issues and Challenges. *Advanced Science Letters*, 21(6), 1655-1657. DOI: <http://dx.doi.org/10.1166/asl.2015.6188>
- Othman, R., Zubaidah, A.K.S., Syakirin, H.-Y.H.K., Hanie, M.L.N., Lukman, H.M. (2015b). Rating tools for Shariah compliant hospitality and services: Landscape design stage. *Advanced Science Letters*, 21(6), 1643-1646. DOI: /10.1166/asl.2015.6144
- Palupi, M., Romadhon, R. W., Arifan, N. (2017). The importance of optimization of halal tourism: A study of the development of halal tourism in Indonesia. In *Proceedings of the 29th IBIMA Conference - Education Excellence and Innovation Management through Vision 2020: From Regional Development Sustainability to Global Economic Growth*, Vienna, 3083-3092.
- Putit, L., Yusof, J.M., Khan, N.R.M., Suki, A.A. (2014). Conceptualizing medical tourists' adoption of destination choice behaviour. *Proceedings of the 23rd International Business Information Management Association Conference 2014: Vision 2020: Sustainable Growth, Economic Development, and Global Competitiveness*. Valencia, IBI-MA, 1651-1659.
- Rahman, M. K., Zailani, S. (2017). The effectiveness and outcomes of the Muslim-friendly medical tourism supply chain. *Journal of Islamic Marketing*, 8 (4), 732-752. DOI:10.1108/JIMA-11-2015-0082
- Rahman, M. K., Zailani, S., Musa, G. (2017). What travel motivational factors influence Muslim tourist towards MMITD. *Journal of Islamic Marketing*, 8(4), 514-532. DOI:10.1108/JIMA-02-2016-0014
- Rahman, M. K., Zailani, S., Musa, G. (2017a). Tapping into the emerging Muslim-friendly medical tourism market: Evidence from Malaysia. *Journal of Islamic Marketing*, 8(4), 514-532. DOI:10.1108/JIMA-02-2016-0014
- Razzaq, S., Hall, C.M., Prayag, G. (2016). The capacity of New Zealand to accommodate the halal tourism market – Or not. *Tourism Management Perspectives*, 18, 92-97. DOI: 10.1016/j.tmp.2016.01.008
- Ryan, C. (2016). Halal tourism. *Tourism Management Perspectives*, 19, 121-123. DOI: 10.1016/j.tmp.2015.12.014
- Samori, Z., Md Salleh, N.Z., Khalid, M.M. (2016). Current trends on Halal tourism: Cases on selected Asian countries. *Tourism Management Perspectives*, 19, 131-136. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2015.12.011>
- Samsi, S.Z.B.T.M., Jamaluddin, H., Noo, A.S.M., Mohd, S.N.H., Abdullah, S. (2016). Information quality, usefulness and information satisfaction in Islamic e-Tourism websites. *Journal of Theoretical and Applied Information Technology*, 89(2), 450-460.
- Sánchez González, P. (2017). Halal tourism in Peru: An opportunity for business? [Turismo halal en Perú: ¿Una oportunidad de negocio?]. *Opcion*, 33(82), 533-549.
- Sarwar, A., Raman, M. (2017). Branding halal and future prospects for the medical tourism industry in Malaysia. *Information (Japan)*, 20(4), 2281-2287.
- Shafaei, F. (2016). The relationship between involvement with travelling to Islamic destinations and Islamic brand equity: a case of Muslim tourists in Malaysia. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 1-17. DOI: 10.1080/10941665.2016.1232741
- Shafaei, F. (2017). The relationship between involvement with travelling to Islamic destinations and Islamic brand equity: A case of Muslim tourists in Malaysia. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(3), 255-271. DOI:10.1080/10941665.2016.1232741
- Shakona, M., Backman, K., Backman, S., Norman, W., Luo, Y. (2015). Understanding the traveling behavior of Muslims in the United States. *International Journal of Culture, Tourism, and Hospitality Research*, 9(1), 22-35. DOI: 0.1108/IJCTHR-05-2014-0036
- Smith, M. K., Hindley, C. (2017). Halal tourism: Definitions and developments. In Almuhrzi, H., Alriyami, H., Scott, N. (a cura di). *Tourism in the Arab world: An industry perspective*, Bristol, Channel View Publications, 118-130.
- Spotorno, M. (2015). La crescita del "Turismo islamico" in Maghreb. Rientri stagionali di emigrati, diffusione del turismo *halal* e necessità di una revisione delle politiche turistiche western oriented. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 13(8), 577-597.
- Stephenson, M.L., Al-Hamarneh, A. (a cura di) (2017). *International tourism development and the gulf cooperation council states: Challenges and opportunities*, Abingdon, Taylor & Francis Group.
- Stephenson, M.L., Russell, K.A., Edgar, D. (2010). Islamic hospitality in the UAE: indigenization of products and human capital. *Journal of Islamic Marketing*, 1(1), 9-24. DOI: 10.1108/17590831011026196

- Stephenson, M.L. (2014). Deciphering Islamic hospitality: Developments, challenges and opportunities. *Tourism Management*, 40, 155-164. DOI: 10.1016/j.tourman.2013.05.002
- Sucipto, S., Effendi, M., Khilmi, M.U., Kamal, M.A., Pinandito, A., Tolle, H. (2017). Halal culinary tracking application at food souvenirs center based on analytical hierarchy process (AHP) method. *Pertanika Journal of Social Sciences and Humanities*, 25(12), 51-64.
- Suhud, U., Willson, G. (2017). Favourable and unfavourable attitudes of young female residents toward middle eastern male tourists. *Advanced Science Letters*, 23(1), 422-426. DOI:10.1166/asl.2017.7204
- Suki, AA., Putit, L., Mohamad Khan, N.R. (2017). Assessing Sharia compliance medical destination: a medical tourism perspective. *Pertanika Journal of Social Sciences and Humanities*, 25 (S), 203-213.
- Šuligoj, M., Maruško, H. (2017). Hotels and halal-oriented products: What do hotel managers in slovenia think? *Organizacija*, 50(4), 314-323. DOI:10.1515/orga-2017-0023
- UNWTO (2018). *UNWTO Tourism Highlights. 2018 Edition*, www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419876
- Vietze, C. (2012). Cultural effects on inbound tourism into the USA: A gravity approach. *Tourism Economics*, 18(1), 121-138. DOI: 10.5367/te.2012.0100
- Wan-Hassan, W.M., Awangb, K.W. (2009). Halal food in New Zealand restaurants: An exploratory study. *International Journal of Economics and Management*, 3(2), 385-402.
- Wingett, F., Turnbull, S. (2017). Halal holidays: Exploring expectations of Muslim-friendly holidays. *Journal of Islamic Marketing*, 8(4), 642-655. DOI:10.1108/JIMA-01-2016-0002
- Yaakop A.Y., Ismail S.A., Mahadi N., Ariffin, Z.Z. (2016). Modelling travelers' behavioural intentions for Halal hospitality: A case of an emerging Islamic tourism hub. *Social Sciences*, 11(21), 5252-5255. DOI: 10.3923/sscience.2016.5252.5255
- Yaakop, A. Y., Ismail, S. A., Mahadi, N., Anuar, M. M., Omar, K. (2017). Islamic attributes of destination and Muslim travellers' satisfaction: Examining the moderating effect of religious commitment. *Advanced Science Letters*, 23(4), 2783-2786. DOI:10.1166/asl.2017.7643
- Zailani, S., Omar, A., Kopong, S. (2011). An exploratory study on the factors influencing the non-compliance to halal among hoteliers in Malaysia. *International Business Management*, 5(1), 1-12. DOI: 10.3923/ibm.2011.1.12
- Zawawi, M., Raml, N. (2017). Shari'ah compliant hospitality services" or "Muslim friendly hospitality services": Searching for a balance. *Malaysian Journal of Consumer and Family Economics*, 20(S1), 28-37.
- Zawawi, M., Ramli, N., Zaki, S. Z. N. (2017). Understanding the concept of halal for muslims and its impact on the tourism industry. *Malaysian Journal of Consumer and Family Economics*, 20(S1), 11-21.
- Zulkifli, W.S.W., Ab Rahman, S., Awang, K.W., Che Man, Y.B. (2011). Developing the framework for halal friendly tourism in Malaysia. *International Business Management*, 5(6A), 295-302. DOI: 10.3923/ibm.2011.295.302



Citation: G. Battisti (2019) Fine della globalizzazione o tramonto dell'Occidente?. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 2(1): 129-138. doi: 10.13128/bsgi.v2i1.807

Copyright: © 2019 G. Battisti. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Fine della globalizzazione o tramonto dell'Occidente?

End of globalisation or decline of the West?

GIANFRANCO BATTISTI

Università degli Studi di Trieste, Italia

E-mail: gbattisti@units.it

Abstract. The raising of the tariff barriers initiated by President Trump has rightly been accepted as the 'killing' of globalization. Moreover, such a measure represents the official recognition that the U.S. are no longer able to withstand the rules of free trade, thus putting an end to the exceptionality of America that now becomes a country like any other. For the U.S. this is a mandatory choice, even if the price to pay will be the disruption of the system of global economic relations. In this perspective, the scene of the epochal crisis already experienced today by the E.U. and the U.S.A. invites us to reread the pages of O. Spengler. After the interventions in defense of the dollar (Bush Jr.) and the failed attempt to build a tricontinental common market (Obama), the current American president is forced to rely on the protectionist option. A measure already implemented by the U.S., with catastrophic results for the rest of the world, after the crisis of 1929. Faced with this threat, China – the main target of current and future customs barriers – proposes on her part the *One Belt One Road* project, which is referred to as the globalization model of the 21st century. The U.S. thus see again the spectrum of a construction that rediscovers the *Heartland*, a geopolitical nightmare already pointed out by Mackinder in 1904, and whose shadow has projected on the whole 20th century.

Keywords: globalization, cold war, great depression, sovereignty.

Riassunto. Il saggio cerca di interpretare, in una prospettiva geopolitica, l'evolversi sempre più conflittuale delle relazioni tra gli Stati alla fine del secondo decennio del secolo XXI. L'autore individua nelle divergenti trasformazioni economiche della Cina e degli USA l'elemento chiave dei processi in atto. I dati disponibili attestano infatti che siamo prossimi ad un cambio al vertice nella gerarchia delle nazioni, che dovrebbe originare un diverso modello di globalizzazione (nuova via della seta). Il crescente squilibrio commerciale tra le grandi aree del pianeta spinge gli USA, come scelta obbligata, ad interrompere il quadro attuale della globalizzazione. Seppure mirato ad un riequilibrio dei flussi commerciali, il trend innescato sta già portando il mondo verso una nuova "guerra fredda", con tutti i rischi che ciò comporta. L'obiettivo a cui si punta è la ricostruzione sia dell'economia che della nazione americana, con l'abbandono dei due pilastri storici: il liberoscambismo e l'apertura all'immigrazione. In questo contesto, l'Europa appare indebolita ed incapace di impostare una propria strategia.

Parole chiave: globalizzazione, guerra fredda, grande depressione, sovranismo.

1. Il liberoscambismo: fine di un mito

A poco più di un anno dal suo ingresso alla Casa Bianca, Donald Trump ha dato avvio ad una campagna protezionistica, nel quadro di una politica determinata a mettere sotto controllo la bilancia commerciale degli States. La prima mossa – il significativo innalzamento dei dazi sull'acciaio e l'alluminio – è stata diretta in primo luogo contro la Cina, già penalizzata precedentemente (assieme alla Corea) sull'esportazione di elettrodomestici. I media sono stati rapidi nell'accusarlo di aver 'ucciso la globalizzazione', dimenticando non solo che queste misure rientravano nel programma elettorale sul quale gli americani lo hanno eletto, ma scordando soprattutto che l'Unione Europea si stava anch'essa attrezzando per chiudere gli sbocchi all'acciaio cinese, nel fondato timore che la siderurgia del vecchio continente venga spazzata via dal mercato. Nel mirino di Washington è entrata poi l'industria automobilistica europea, seguita dall'elettronica *made in China*¹, in un susseguirsi di mosse e contromosse che stanno diffondendo incertezza sui mercati.

L'innalzamento delle barriere tariffarie rappresenta indubbiamente un *vulnus* alla libertà di commercio, meno chiaro è però cosa questo significhi per il mantenimento di un sistema economico integrato a livello globale, nonché per la natura stessa degli USA come nazione.

Il libero commercio, nelle sue diverse manifestazioni (p. es. la libertà di stabilimento) costituisce, assieme alla libertà d'impresa, il dogma centrale del capitalismo, un dogma la cui implementazione su scala mondiale ha rappresentato l'asse portante della politica statunitense dalla fine della II guerra mondiale. L'aver imposto gradualmente tale filosofia a tutti i paesi del mondo ha segnato la grande vittoria dell'America sulle potenze coloniali europee, che sono state costrette a smantellare le rispettive aree di dominanza economica. Alla base di questo processo sta naturalmente la fiducia nelle capacità della nazione di esprimere un sistema economico più efficiente rispetto a qualsiasi altro, in grado di mantenere la supremazia economica sull'intero pianeta.

Invero, le formulazioni teoriche non trovano rispondenza piena nella realtà. Quella americana non è mai stata un'economia veramente aperta verso l'esterno (v. la facoltà del presidente di alzare senza limiti i dazi, al preciso scopo di bloccare le importazioni giudicate pre-

giudizievole ai produttori interni). Vi sono poi gli interventi volti ad interferire sul corretto funzionamento dei mercati, nonostante i trattati internazionali che dovrebbero garantirlo. Non si tratta soltanto delle disinvolute manovre sulla moneta e sui cambi. A prescindere dall'uso della forza, lo strumento classico è rappresentato dalle sanzioni, che gli USA applicano agli Stati, alle singole imprese, alle persone fisiche, anche in assenza di una legittimazione internazionale².

Ad ogni modo, nel momento in cui si decide di abbandonare il modello liberoscambista si riconosce ufficialmente che non si è più in grado di reggerlo; gli Stati Uniti abdicano così alla loro posizione, riconoscendosi in tal modo come un paese uguale a tutti gli altri. È dunque la fine dell'*eccezionalità* americana, un mutamento epocale che come vedremo non si limita al solo ambito dell'economia.

Come è facile prevedere, quando il maggior mercato mondiale per i beni di consumo si chiude al maggior produttore di prodotti finiti e beni intermedi, e con misure che in linea di principio non prevedono limitazioni geografiche, il risultato non può che essere l'inizio di una chiusura progressiva di tutti i mercati nazionali. Ciò richiama alla memoria la spirale protezionistica innescata, sempre dagli Stati Uniti, all'indomani della crisi del 1929. Una crisi nata in Borsa, ma causata da profondi squilibri accumulati nell'economia reale. Lo stesso è accaduto per la crisi finanziaria iniziata nel 2007, ma in questo caso gli effetti sulla politica economica si manifestano con 10 anni di ritardo, nonostante il ritmo assai più veloce dei processi economici rispetto al periodo tra le due guerre mondiali. A dieci anni dall'ottobre 1929 si era arrivati al fatale settembre 1939: una conseguenza tragica quanto razionale della spietata concorrenza innescata dal crollo dei mercati (Battisti 2016)³.

2. Una scelta obbligata

Come viene giustamente sottolineato, i dazi via via introdotti dall'amministrazione Trump sono destinati a produrre danni un po' in tutti i paesi, ivi inclusa l'e-

¹ La Cina vanta attualmente la più grande impresa elettronica mondiale (*Huawei*), che sta tentando di imporsi quale principale fornitore per quanto riguarda le reti telematiche basate sulla tecnologia 5G. Questo mette a rischio la posizione delle industrie elettroniche statunitensi, sinora dominanti a livello globale. Da qui l'avvio di uno scontro senza precedenti che sta sconvolgendo l'intero settore.

² L'utilizzo dello strumento sanzionatorio quale espediente distorsivo della libera concorrenza costituisce un capitolo poco esplorato della politica internazionale. L'opinione corrente è che esso risulti scarsamente efficace, come è stato per le sanzioni all'Italia durante la guerra d'Etiopia. Questa conclusione sembrerebbe emergere anche dalla monumentale opera di A. C. Sutton (1973, Cap. 27) sulle esportazioni verso l'Unione Sovietica. Storicamente l'embargo tendeva a colpire non tanto i prodotti industriali quanto le materie prime, come il cotone nella guerra civile americana e successivamente gli idrocarburi.

³ A lucro di spazio, si rimanda il lettore anche alla bibliografia riportata nei testi dell'autore citati in questo lavoro.

conomia americana. Non c'è solo l'ovvia riduzione del commercio internazionale. Data l'intima connessione tra i produttori, che hanno costruito una serie di catene integrate a livello mondiale, c'è chi teme che alla fine l'Europa venga a soffrire più della stessa Cina⁴. Un problema ancora maggiore dovranno affrontarlo le multinazionali americane, le cui attività si sono delocalizzate in tutto il pianeta. La protezione di alcuni settori porterà contraccolpi ad altri, che verranno a loro volta colpiti dalle contromisure straniere. Molte attività poi subiranno conseguenze indirette, dovute al rincaro dei beni protetti, com'è nel caso dei metalli impiegati quali beni intermedi dalle industrie americane. Queste ragioni spiegano il favore che larga parte degli imprenditori ha sempre riservato alla libertà di commercio. Lo scenario non è però completo se non si considera l'altro grande provvedimento varato da Trump – la drastica riduzione delle imposte – che nella sua visione dovrebbe equilibrare almeno parte degli effetti mediati che ricadranno inevitabilmente sulle imprese americane.

Le critiche che si alzano contro le decisioni presidenziali fanno giustamente leva su queste conseguenze, senza peraltro legare assieme i diversi aspetti. Da parte della stampa si tende ad attribuire pesanti responsabilità al presidente in carica, al quale si rimprovera il carattere estroso ed estremamente ondivago. Ma in realtà, nemmeno una rapida uscita di scena di quest'ultimo potrebbe cambiare i dati di fatto.

La situazione in cui versa ormai – strutturalmente – l'economia statunitense non lascia infatti intravedere alternative credibili a questo drastico cambio di atteggiamento. Il sito della CIA evidenziava come nel 2017 la Cina avesse ampiamente superato gli USA quanto al prodotto interno lordo (23.120 miliardi di dollari contro 19.360), correttamente calcolato a parità di potere di acquisto. Come se non bastasse, al secondo posto si collocava l'Unione Europea considerata nel suo insieme di allora (19.970 miliardi).

In realtà l'ultimo aggiornamento delle stime 2017, pubblicato nel 2019, rovescia ancora la graduatoria, collocando al primo posto la UE con 23.339 miliardi, seguita dalla Cina (23.210) e dagli USA (19.490). Si comprende dunque l'ossessione della presidenza Trump per i saldi commerciali di UE e Cina.

Se si considera che il debito pubblico degli *States* ha superato i 20.000 miliardi di dollari, l'unica opzione

valida sarebbe rappresentata da una riduzione massiccia della spesa militare (salita nel 2018 a 717 miliardi ufficiali, contro un deficit di bilancio di 779), decisione che ovviamente tutti trovano altamente auspicabile. Auspicabile non significa però praticabile: pur prescindendo dagli interessi del 'complesso industriale-militare', in un mondo pervaso da conflitti e tensioni il caos derivante dalla ridefinizione dell'economia americana innescerebbe comunque una crisi epocale. In queste condizioni, ridurre lo strumento militare significherebbe creare un vuoto di potenza destinato a riflettersi negativamente sul già precario equilibrio internazionale. Senza contare l'indubbio apporto dell'industria militare al PIL del paese, la cui riduzione rappresenterebbe di per sé un fattore destabilizzante.

La corsa agli armamenti in atto da tempo non consente purtroppo di abbassare la guardia. È la conseguenza di non aver ridotto prima una spesa militare *monstre*, divenuta superflua dopo la fine della guerra fredda, delegando all'Organizzazione delle Nazioni Unite il compito di garantire la pacifica conduzione degli affari internazionali. Si è scelto invece di assumere direttamente il controllo di questi ultimi – alimentando, piuttosto che spegnere – i focolai di tensione presenti in svariate parti del mondo. Questo *mix* esplosivo si può far risalire alla presidenza Bush Jr. (che l'ha però ereditato dai predecessori), ed è stato accresciuto, forse non accidentalmente, durante l'amministrazione Obama.

Se si analizza in prospettiva l'ultimo decennio, sembrerebbe che la *governance* internazionale abbia operato scientemente per ricostruire uno scenario da 'guerra fredda', per il quale non è tuttavia immaginabile un epilogo analogo al crollo dell'URSS. Negli anni '80 il 'grande nemico' si è infatti afflosciato su sé stesso, sfiancato da un impegno di tipo imperiale troppo superiore alla sue capacità economiche. Nell'ultimo trentennio la globalizzazione ha invece distribuito lo sviluppo in aree del pianeta sinora rimaste escluse, come la Cina e l'India. La stessa Russia post-sovietica ha realizzato un salto di qualità relativamente sia alla capacità produttiva che alla struttura sociale e politica, oggi assai più simili a quelle degli Stati Uniti. I media tendono ad eclissarlo, ma il fatto che la Russia sia diventata il maggior esportatore mondiale di grano (un ruolo un tempo svolto dagli USA) è un dato su cui bisogna riflettere. I politici occidentali continuano a considerare la Federazione russa come una 'tigre di carta', con un'economia paragonabile a quella del Canada. Ciò corrisponde al suo valore in termini nominali, ma in realtà, il suo PIL si attesta attualmente al livello della Germania (4.016 miliardi contro 4.199).

⁴ Una recente analisi dell'ISPI prospetta invece che si arriverà ad una diversione dei traffici che porterebbe ad aumentare le esportazioni europee, tanto sul mercato americano che su quello cinese (Belladonna, Gili 2019).

3. La politica a servizio dell'economia

A livello internazionale, il sistema economico funziona ormai per inerzia, in base a un meccanismo che accumula capacità produttive e *surplus* valutarî nel gruppo dei BRICS mentre svuota contemporaneamente (con un leggero sfasamento temporale) le economie degli USA e dell'Europa occidentale. Nella sostanza, una sorta di piano inclinato il cui esito prevedibile è il tracollo, a cominciare dagli Stati Uniti. Questo è l'incubo che le ultime tre presidenze americane hanno dovuto affrontare e l'hanno fatto con modalità differenti.

L'amministrazione Bush ha dovuto arginare la fuga dal dollaro, innescata dalla comparsa dell'euro sulla scena internazionale. Di fronte alla gravità della situazione, il metodo usato è stato il ricorso all'intervento militare, a partire dall'Iraq⁵. L'amministrazione Obama ha poi cercato di ricreare l'"impero americano", sulle stesse basi dalle quali era sorto dopo la II guerra mondiale. L'idea era quella di un'isola di pace e prosperità rappresentata dall'intera area OCSE, che attraverso i due trattati commerciali – TransPacifico e TransAtlantico – sarebbe stata praticamente annessa agli USA. Nella sostanza, una versione *star and stripes* della visione islamica del mondo, diviso tra la *casa della pace* e la *casa della guerra*. Uno scenario divenuto via via più realistico con l'estendersi della conflittualità in buona parte del globo⁶.

Caduta l'opzione del mercato unico, per la concorde opposizione ai due lati dell'Atlantico⁷ e per la irrealtà di un blocco economico volto a isolare la Cina nel Pacifico, è adesso la volta di Trump. Questi punta sulla più tradizionale (e rozza) ricetta del protezionismo, pur sapendo quali ne saranno le conseguenze, ovvero la fine della globalizzazione quale oggi la conosciamo. In prospettiva ciò comporterebbe la disarticolazione di buona parte dell'economia mondiale, il prezzo da pagare per

interrompere un meccanismo che gli USA hanno costruito (e di cui hanno a lungo beneficiato) ma che ormai li sta inaridendo. Per quanto le statistiche disponibili rendano arduo il calcolo, in Cina si stima che l'economia reale pesi oggi per meno del 30% sul PIL americano, tutto il resto essendo rappresentato da espressioni numeriche basate sulla finanziarizzazione (Liang 2015). Se le cose stanno così, gli USA peserebbero economicamente un po' più del Giappone (5.443 miliardi), e si collocherebbe in graduatoria addirittura dietro all'India (9.474 miliardi).

Attribuire un progetto di dimensioni epocali ad un personaggio sostanzialmente privo di esperienza politica può apparire eccessivo e in effetti le mosse di Trump quale presidente – di solito seguite da contromosse nella direzione opposta – sembrano volte più a migliorare la posizione negoziale degli USA che a sconvolgere il sistema globale. Ciò non toglie che intervenendo in una fase economica che presenta caratteri pre-recessivi e in uno scenario geopolitico di crescenti contrapposizioni, le conseguenze di queste mosse non possono non avere una valenza sistemica.

Non è poi da trascurare il secondo grave *vulnus* all'*eccezionalità* americana che Trump sta provocando, per una serie di motivi in parte ideologici e in parte economici. Ci riferiamo alla discussa chiusura del paese ai migranti stranieri. Com'è noto, l'apertura dei confini a quanti intendano rifarsi una vita è stata da sempre un carattere distintivo degli USA, una nazione 'inventata' e costruita dagli immigrati. Negli ultimi decenni la globalizzazione si è andata modellando anche in ciò sul sistema americano, fondandosi sulla libertà di movimento della forza lavoro oltretutto delle merci e dei capitali. Chiudendo il paese agli stranieri Trump propone adesso l'America quale inedito modello di stato 'sovranista', autarchico anche sotto il profilo demografico. Ciò appare del resto coerente con le istanze antiabortiste che si stanno facendo strada negli *States*, che egli cavalca elettoralmente⁸. L'insieme dei cambiamenti in atto ha dunque una sua coerenza, ma una sterzata di tale momento da parte del paese al centro del sistema significherebbe appunto la fine del modello di globalizzazione attualmente in essere.

4. Verso la grande depressione?

Sostenere, come fanno commentatori anche autorevoli e legati al mondo delle imprese, che la logica dei dazi

⁵ Il 31 ottobre 2000 il panel delle N.U. che gestiva la Risoluzione 661 del Consiglio di Sicurezza aveva autorizzato l'apertura di un conto in euro a favore dell'Iraq. Di conseguenza, tra il 2001 e il febbraio 2003 il 72% delle esportazioni dell'Iraq – veicolate coattivamente nel programma *Oil-for-food*, sarebbero avvenute in euro, per un controvalore di 26 miliardi (U.N. Security Council 2000; Islam 2003). Nello stesso periodo, la valuta europea era salita del 30% rispetto al dollaro, diventando attrattiva per i capitali internazionali. Si comprende allora perché G. Heard abbia definito l'Iraq 'una testa di ponte dell'Unione Europea' nella guerra valutaria con gli USA (Global Policy Forum 2003). Il 19 marzo 2003 iniziava la seconda guerra del Golfo.

⁶ Benché apertasi all'insegna del Nobel per la pace, alla presidenza Obama ha corrisposto una sequela ininterrotta di interventi militari all'estero, con particolare riguardo per sette paesi: Afghanistan, Libia, Somalia, Pakistan, Yemen, Iraq, Siria.

⁷ Il problema di fondo è che "I governi nazionali non sono stati capaci di comporre gli sviluppi del mercato globale con gli obiettivi sociali e politici interni" (King 2017, 286).

⁸ La questione è riemersa recentemente con la nomina del giudice Kavanaugh alla Corte Suprema.

sia una logica di corto respiro è una verità tecnicamente corretta ma questa è soltanto una parte della realtà. Come avviene anche per le terapie mediche, ogni ricetta economica va confrontata con lo stato di fatto, e non a caso tutti i farmaci sono, in misura maggiore o minore, dei veleni. Quanti si stracciano le vesti evidenziando le inevitabili, gravissime conseguenze delle misure protezionistiche avviate dall'amministrazione Trump, o non sono al corrente della situazione oppure, se lo sono, fingono per ragioni più che comprensibili. Il fatto è che la politica di nascondere la testa sotto la sabbia e continuare a profittare del mercato interno americano, praticata allegramente dalla classe dirigente di tutti i paesi, nessuno escluso, è giunta al capolinea. Il motivo è semplice: la capacità degli USA di indebitarsi per acquistare merci e servizi a credito si è ormai esaurita. Il meccanismo che la sosteneva – l'affluire crescente di capitali da tutti gli altri paesi – si è inceppato nel 2008 e puntualmente giungono ora al pettine i nodi irrisolti del duplice deficit americano: quello dei bilanci pubblici e quello dell'economia, misurato dalla bilancia dei pagamenti.

Da qui l'indifferibilità di un radicale cambiamento di rotta, che passa necessariamente attraverso una riduzione dello squilibrio commerciale, intesa però soltanto come il primo di una lunga serie di passi che hanno come meta ultima la ricostruzione dell'economia americana. Quest'ultima è stata infatti sacrificata sull'altare della globalizzazione, confidando sul fatto che una volta caduta l'Unione Sovietica, *Wall Street* avrebbe gradualmente accentrato le funzioni di governo dell'intero pianeta. Tale ipotesi è stata però rapidamente minata dalla velocità e dall'ampiezza dei processi di sviluppo innescati su aree del pianeta che ne erano rimaste sinora escluse, come la Cina, che per la loro diversità culturale sono risultate non omologabili al sistema americocentrico.

Concentrare l'attenzione sui surplus commerciali della Cina e dell'Europa sarebbe comunque un errore, in quanto il problema sta a monte, nella chiusura della *corporation America*, la cui ricostruzione è un compito che per essere implementato richiede almeno un trentennio. A fronte della riduzione delle importazioni sarà necessario ricostruire l'apparato produttivo, che nell'arco di molti decenni è stato progressivamente delocalizzato all'estero, iniziando dall'Europa occidentale (Servan-Schreiber, 1968). Non sarà una cosa facile, per diversi ordini di motivi. Il primo di questi è legato alle dimensioni assunte dall'economia mondiale: per risultare competitive, la maggior parte delle produzioni deve oggi contare su volumi di vendita che eccedono di molto l'ampiezza del mercato interno americano. Ciò significa che gli USA non soltanto ridurranno le loro importazioni ma dovranno anche rilanciare alla grande le esporta-

zioni, con tutte le conseguenze che ciò comporterà per gli attuali paesi esportatori, nessuno escluso. In attesa delle trasformazioni di lungo periodo ciò significa puntare nell'immediato sulla vendita di armamenti e di idrocarburi, tutti prodotti strategici, suscettibili di destabilizzare gli equilibri internazionali⁹.

Il secondo punto è dato dalla necessità di finanziare la ricostruzione; ciò richiede un massiccio rientro dei capitali che le multinazionali americane hanno investito all'estero. È questa una partita che i due predecessori di Trump hanno giocato senza successo e nella quale rientra la lotta condotta dopo il 2007 contro i paradisi fiscali (Palan et al. 2010; Battisti 2014). Le trattative si sono ripetutamente arenate di fronte al rifiuto da parte delle imprese di pagare qualsiasi sanzione per il rientro dei capitali sottratti al fisco. Adesso la questione si sposta piuttosto sulle reali capacità dell'America di collocare sui mercati le produzioni che in futuro tornassero a localizzarsi negli *States*.

Al di là di questi aspetti, sui quali dovrebbero spettabilmente incidere i tagli fiscali operati a Washington¹⁰, occorre ricordare il precedente storico degli anni '30. Anche allora, per coprire le voragini aperte nei conti aziendali dal crollo delle borse e delle banche, gli USA hanno dovuto richiamare in patria i capitali investiti all'estero. A farne le spese è stata prioritariamente la Germania, il cui boom economico nel periodo postbellico era stato finanziato dagli investitori d'oltre oceano. Questo precedente spiegherebbe l'ossessione tedesca per il pareggio dei conti pubblici, che appare incomprensibile per l'osservatore italiano, e darebbe ragione ad alcuni saggi apparsi negli ultimi anni ai margini del mondo accademico (Dent 2009).

Essendo tuttora gli Stati Uniti il centro del mondo, le conseguenze del 'nuovo corso' di Washington sono destinate a proiettarsi in ogni angolo del globo. Quello che ci attenderebbe comprende l'interruzione di trattative commerciali, la cancellazione di programmi già siglati e magari finanziati, la rottura di legami industriali consolidati, con la conseguente chiusura dei mercati a tutti i livelli. Nella sostanza, il caos che si diffonde in un sistema economico già incrinato dal crollo di *Wall Street* nel 2008. Tutto ciò non potrebbe non riflettersi sul settore bancario e borsistico mondiale, che ne dovrebbe uscire fortemente ridimensionato.

⁹ Da qui le pressioni sui partner europei della NATO per una riduzione dei rapporti economici con Russia ed Iran e l'aumento generalizzato dei bilanci della difesa.

¹⁰ Per il momento, i limitati reimpieghi di capitale che sono stati monitorati sembrano aver privilegiato il mercato borsistico, sotto la forma di riacquisizione di azioni proprie, una pratica di corto periodo, tipicamente difensiva.

Il copione era già scritto nell'ascesa di Donald Trump, un personaggio che ha tutte le caratteristiche per non farsi prendere sul serio dalle élites intellettuali, ma che ha vinto le elezioni promettendo di ricostruire l'America dalle fondamenta, a cominciare dai principi morali. Che poi ci riesca – o meglio ci riescano i suoi successori, dato che si tratta di un'impresa tipicamente di lungo periodo – è un argomento che lasciamo volentieri agli storici del futuro.

5. La ridefinizione dell'egemonia globale

A differenza dei suoi predecessori, Trump ha il vantaggio di non doversi ulteriormente preoccupare della minaccia rappresentata dall'Unione Europea, la cui spinta espansiva è stata bloccata tanto sul piano economico che su quello politico. Privato di una unità di governo, il nostro continente rappresenta l'anello debole nel processo che dovrebbe ridefinire l'attuale sistema-mondo (Parenti 2009). La crisi dell'Europa, al cui interno stanno emergendo sempre nuove divisioni e possibili defezioni, è inoltre una realtà ormai conclamata (Battisti 2018), come risulta evidente dalla destabilizzazione politica che negli ultimi anni sta investendo tutti i paesi della UE. La prossima uscita del Regno Unito, da sola, priverà la UE della sua seconda economia in termini di PIL (2.925 miliardi), riducendo fortemente il gap che la separa dagli USA. Quanto manca ancora al riequilibrio delle posizioni, verrà automaticamente dalla disarticolazione delle produzioni europee causata dalla Brexit e dalla maggiore penetrazione statunitense sul mercato britannico¹¹.

Nella partita che si sta giocando tra le due sponde dell'Atlantico, obiettivo strategico è il riorientamento delle importazioni energetiche dell'Europa dai fornitori tradizionali verso gli Stati Uniti e i paesi ad essi alleati (Israele, Emirati del Golfo). Da qui le pressioni, sia diplomatiche che economiche, in particolare verso la Germania, perché rinunci al raddoppio del gasdotto *North Stream*. Ciò si inquadra all'interno di un sistema di sanzioni economiche che stanno progressivamente isolando dall'economia mondiale ben quattro grandi produttori di idrocarburi: Russia, Iran, Siria e Venezuela.

Allo stato attuale lo scontro appare dall'esito incerto: il gas statunitense sta arrivando nell'Europa orientale, ma la Germania prosegue comunque nei suoi programmi. Nella UE cresce poi il disagio di fronte al prezzo complessivamente pagato a partire dal 2014 con la perdita delle esportazioni in Russia – circa 400 miliardi

di dollari – un salasso sempre meno sostenibile in un periodo di difficoltà economiche generalizzate.

Se non si è giunti ancora alla revoca delle sanzioni, a fine giugno la Russia è stata riammessa alle riunioni del Consiglio d'Europa, dopo la sospensione conseguente alla crisi confinaria con l'Ucraina. Quanto all'Iran, l'Unione ha messo a punto un sofisticato meccanismo per bypassare le ritorsioni americane, anche se non l'ha ancora implementato. Dello scontro tra i colossi informatici cinesi ed americani già si è detto (cfr. nota 1). In questo ambito l'UE, rimasta irrimediabilmente indietro nella competizione tecnologica, non si è ancora schierata, a differenza della Russia.

Di fronte al declino che accomuna le due sponde dell'Atlantico, stiamo assistendo frattanto all'impetuosa espansione alla scala planetaria delle iniziative da parte di una Cina che sembra determinata a legare il proprio nome a quello del secolo XXI. Dopo essere penetrata economicamente in tutti i continenti, da alcuni anni Pechino ha lanciato il progetto *One Belt One Road*, comunemente noto come 'nuova via della seta'¹². Si tratta di un'unica, colossale direttrice di sviluppo che per la prima volta nella storia parte da Oriente verso Occidente, puntando ad organizzare l'intera Eurasia sotto la gestione cinese.

Come ha sintetizzato nel 2015 il generale Quiao Liang ad un *forum* del Comitato centrale del PC Cinese (Liang 2015), la 'nuova via della seta' rappresenta il modello di globalizzazione che la Cina intende realizzare nel secolo attuale. Un modello volto a superare – e quindi a sostituire – quello statunitense, dato ormai per spacciato. Sul piano intellettuale, desta soddisfazione veder condivisa la visione, che abbiamo presentata in diverse pubblicazioni (Battisti 2003; 2017), volta ad inquadrare la globalizzazione come il prodotto specifico di ogni civiltà. Una visione che smonta l'assunto fondamentale di Wallerstein (1978, 31-33; 2013, 47-72), il quale nel suo panegirico del capitalismo ha inteso attribuirvi un carattere storicamente univoco. Ciò a cui stiamo assistendo è invece un gigantesco scambio dei ruoli tra due economie capitaliste – gli USA, che oggi si fanno paladini della chiusura dei mercati e la Cina – che da oggetto vuole diventare *soggetto* di una nuova globalizzazione¹³.

I due modelli differiscono fra loro in quanto corrispondono a fasi diverse nell'evoluzione delle economie. Sintetizzando, il modello cinese si basa sulle esportazioni, sostenute da un apparato produttivo efficiente,

¹¹ La questione è stata analizzata da lungo tempo (U.S. International Trade Commission 2000).

¹² Così viene denominata in Occidente (Cardini, Vanoli 2017), ma il progetto cinese rappresenta una rivoluzione copernicana nell'organizzazione del mondo.

¹³ Oggi appare paradossale che sino a pochi anni or sono, in Occidente ci si preoccupasse della mancanza di una strategia cinese (Luttwak 2012).

dimensionalmente adeguato ed in fase espansiva. Quello americano si fonda invece sui consumi interni alimentati dalle importazioni, privilegia i servizi rispetto alla produzione ed assegna un ruolo determinante alla finanza. *Mutatis mutandis*, è la medesima situazione che caratterizzava i rapporti tra la Germania gugliemina e l'Impero britannico alle soglie della I guerra mondiale.

Nell'ottica geografica, i politologi (e fra essi i geopolitici) non faticano a intravedere nel progetto cinese la realizzazione dell'ipotesi temuta da Mackinder¹⁴, sia pure con una regia collocata geograficamente agli antipodi rispetto al 1904. Per gli USA e la Gran Bretagna come potenze atlantiche nulla cambia in termini di pericolosità, se non per la ben maggiore dimensione dell'economia in gioco (quella cinese) e la sostanziale unitarietà di direzione del progetto. Un fatto assolutamente nuovo è invece la disponibilità ventilata dalla Gran Bretagna a parteciparvi, quale 'terminale' occidentale dell'iniziativa. Mette conto rilevare come nella sua uscita dalla UE Londra stia guardando, più ancora che a Washington, alle nuove economie extraeuropee, come risulterebbe dalla propensione ad accogliere nella *City* una istituzione strategica quale la banca di sviluppo dei BRICS. Una scelta di campo che potrebbe risultare eversiva dell'ordine economico attuale, le cui prevedibili conseguenze inducono a rileggere quanto scriveva Spengler cent'anni or sono¹⁵.

6. Un quadro di luci ed ombre

Di fronte a questi due progetti confliggenti, bisogna infine considerare che praticamente tutti i paesi del mondo, non solo gli USA, sono oggi afflitti da un debito colossale, tecnicamente non estinguibile¹⁶. Anche il gigante cinese, che pure vanta un *surplus* a dodici zeri nei conti con l'estero (2018: 420 miliardi di dollari, dati *World Bank*) presenta un indebitamento interno (relativamente alle imprese private) di enormi dimensioni, che preoccupa non poco gli ambienti finanziari internazionali. In concreto, nessuno dei protagonisti geopolitici attuali possiede dei margini di manovra significativi, mentre diviene sempre più attraente la possibilità di congelare i debiti per causa di forza maggiore.

I segnali che provengono dalle principali borse alla fine del 2018 vanno in una direzione univoca: il lunghissimo ciclo espansivo che ha caratterizzato Wall Street da 9 anni si sta esaurendo, senza che la Cina possa ancora aspirare a sostituire gli USA quale locomotiva dello sviluppo globale. In un mondo razionale, gli sviluppi futuri dovrebbero venir determinati dalla valutazione che le principali multinazionali faranno del loro inserimento nelle attuali catene di valore globali (GVC Development Report 2017), confrontato con le possibilità di ridefinire vantaggiosamente le stesse al momento dello scoppio della crisi. Dall'esito di tale valutazione dipenderanno le scelte circa le modalità di gestione degli eventi geopolitici futuri. In ogni caso ci troviamo di fronte ad una situazione difficilissima, foriera di un passaggio storico quale l'umanità non ha mai conosciuto in precedenza.

Il flusso di notizie che pervengono continuamente dalla stampa specializzata non lascia comunque margini di dubbio sul fatto che tutti gli equilibri internazionali stiano subendo una evoluzione estremamente rapida. Le trasformazioni delle economie operate dalla globalizzazione si traducono ormai sul piano della politica, non solo interna, ma anche al livello degli organismi dove viene regolato il funzionamento del sistema economico mondiale. Lo spostamento geografico del baricentro della creazione del PIL dall'area nordatlantica verso l'ex Terzo mondo¹⁷ comporta infatti come conseguenza una redistribuzione delle posizioni di governo. In questa prospettiva, se l'ambito della finanza – tuttora imperniata sul ruolo egemone del dollaro – ha subito sinora modificazioni di scarso rilievo (realizzate comunque a spese dei paesi europei), un evento epocale può considerarsi l'elezione – a grande maggioranza – di un cinese alla guida della FAO (giugno 2019).

Si tratta del consolidamento di un ruolo che Pechino si è andata guadagnando soprattutto nel continente nero, attraverso l'acquisizione di posizioni che storicamente erano state prerogativa dei paesi europei. Una trasformazione epocale alla quale si aggiunge il recente lancio dell'AfCFTA, l'area di libero scambio più grande del mondo (attualmente 1,3 miliardi di consumatori potenziali), alla quale hanno aderito 54 paesi sui 55 in cui è diviso il continente¹⁸. Quali che siano gli sviluppi futuri, è ormai chiaro che le ruote della storia stanno rapida-

¹⁴ Si tratta della convergenza tra la tecnologia europea e il potenziale umano della Russia e dell'Asia, che si realizza in maniera indipendente all'interno di uno spazio continentale, esterno e invulnerabile agli interventi delle potenze marittime anglosassoni.

¹⁵ Più ancora del dato tecnico, il problema della sopravvivenza delle civiltà è legato alla loro capacità di esprimere una identità culturale. Illuminante appare al riguardo la profetica analisi condotta da P. Thuillier (1997).

¹⁶ Circa l'esposizione verso l'estero dei principali paesi, cfr. Battisti 2012.

¹⁷ Ancora attuale è il saggio di un giornalista economico, F. Rampini (2006). A ben vedere, più che di una rivoluzione si deve parlare del ripristino di un equilibrio 'fisiologico' che storicamente ha visto concentrarsi le manifatture nei due grandi paesi asiatici oggi accomunati nel termine 'Cindia', e che la rivoluzione industriale in Europa aveva scalzato negli ultimi tre secoli. Una produzione che ha alimentato i commerci transoceanici sin dal Medio Evo (cfr. Worrall 2009).

¹⁸ Al luglio 2019 manca all'appello solamente l'Eritrea.

mente portando ad una riorganizzazione geopolitica del mondo che non conosce precedenti.

7. Verso una nuova guerra fredda

Nella storia arrivano dei momenti nei quali i processi di cambiamento subiscono un'improvvisa accelerazione; è quanto avviene mentre stiamo concludendo le presenti note. Sintetizziamo di seguito i punti essenziali.

Prosegue una graduale chiusura dei mercati nazionali attraverso l'imposizione di dazi, contro dazi e sanzioni, il che sposta decisamente sul piano politico le *querelle* economiche. Ciò ipotizza un ritorno a relazioni internazionali basate sull'ideologia, prospettiva che si riteneva cancellata per sempre dalla nostra esperienza. Il gioco è guidato dagli Stati Uniti con l'appoggio riluttante della UE, ma non mancano iniziative autonome. È il caso del Giappone, il quale ha annunciato (sempre per 'motivi di sicurezza nazionale') la cancellazione della Corea del Sud dalla lista dei paesi che beneficiano di minori restrizioni al commercio (ilPost 2019). Si incrinano altresì i legami tra gli USA e la Turchia, 'rea' di acquistare armamenti avanzati da Mosca¹⁹; una prassi che sta pesando anche sui rapporti con l'India, altra superpotenza emergente, la quale rifiuta peraltro di schierarsi. L'amministrazione Trump starebbe altresì preparando una revisione della politica di aiuti all'estero, finalizzata ad escludere le organizzazioni internazionali ed i paesi che non si allineano agli interessi americani, specialmente in materia energetica (Toosi 2019).

Con il progressivo esaurirsi dei surplus commerciali, la competizione si giocherà sempre più sull'accaparramento dei capitali necessari per muovere le economie-paese. La guerra commerciale diverrà inevitabilmente guerra valutaria (Sorrentino 2019) e successivamente guerra finanziaria a tutto campo. In tale prospettiva la Cina ha annunciato recentemente una serie di mosse che pongono un'ipoteca sui futuri assetti del mercato, anche se gli analisti appaiono scettici sul loro impatto reale. Sono stati infatti tolti i limiti all'acquisto di azioni quotate sulle Borse nazionali da parte degli operatori esteri (Lettera43 2019) una misura rivolta ai capitali internazionali che si vuole trattenere ed anzi incrementare. Ciò si pone in continuità con l'obiettivo di far crescere il mercato finanziario cinese, affrancandolo da *Wall Street*.

Su questa strada la Cina può giocare su più tavoli: si veda l'offerta di acquisto della *London Stock Exchange* da

parte della Borsa di Hong Kong, che Pechino controlla attraverso il governo dell'ex colonia britannica (Massaro 2019). L'operazione, per altro respinta, si pone un duplice obiettivo. Da un lato creare un nuovo, gigantesco mercato globale, in grado di influire anche sulle prospettive dell'economia europea²⁰, dall'altro bloccare il rafforzamento del legame tra la finanza britannica e quella americana²¹.

La Cina non si è allineata alle sanzioni dichiarate da Washington contro la Russia e l'Iran, limitandosi nell'ultimo caso a ridurre del 50% le sue importazioni. Nel nuovo clima di confronto aperto dalla guerra dei dazi ha però rinnovato gli accordi commerciali con Teheran. Questi prevedono adesso un colossale piano di investimenti: 280 miliardi di dollari indirizzati al settore energetico, più altri 120 miliardi destinati alle infrastrutture di trasporto (Watkins 2019). Si tratta di un sostegno strategico all'economia degli *Ayatollah* nel momento in cui sono di fatto estromessi dai mercati dell'Occidente e lascia anzi preludere al decollo industriale del paese. Questo si collocherebbe allora all'interno del sistema globale che la Cina sta programmando con la nuova via della seta²².

Prende così corpo un'alleanza Russia-Iran-Cina, 'nucleo duro' di un inedito blocco di paesi che si pongono in antagonismo al sistema imperniato sugli USA. Ciò implica di fatto la divisione del mondo in due aree in competizione, una basata sul dollaro, l'altra sostanzialmente sullo *yuan* e sull'oro²³, che consacrerrebbe ufficialmente la rottura del mercato globale²⁴. Piaccia o meno, ci troviamo già nelle prime fasi di una nuova 'guerra fredda', come ha recentemente sottolineato Niall Ferguson della *Hoover Institution* (Meredith 2019) e ancora prima dall'economista Nouriel Roubini (Da Rold 2019). Una sfida, lo abbiamo visto in precedenza, che gli USA si trovano ad affrontare in condizioni di ben maggiore svantaggio rispetto al 1945²⁵.

²⁰ Tra l'altro, la LSE controlla Borsa Italiana.

²¹ La LSE punta infatti ad acquisire il *provider* USA di dati finanziari *Reditif*, ciò che le consentirebbe di raddoppiare quasi la propria dimensione finanziaria (27+36 miliardi di \$).

²² La geografia ha da sempre attribuito alla Persia un ruolo chiave nelle relazioni tra Europa e Cina: Marco Polo vi fece tappa sia all'andata (per via di terra) che al ritorno (sulla via del mare).

²³ Il ministro delle finanze russo Anton Siluanov ha annunciato recentemente che la Russia non contrarrà più debiti in dollari per il resto dell'anno e per tutto il 2020. I titoli di Stato verranno offerti in yuan ed Euro (Rt 2019).

²⁴ Sembra ripetersi alla scala planetaria la situazione della Gran Bretagna all'indomani della II guerra mondiale. Sconfiggere la Germania è costato la cessione all'URSS dell'Europa orientale; al riguardo, si dice che W.Churchill abbia affermato: "Con Hitler avremmo perso tutto. Mezza Europa è sempre meglio di niente".

²⁵ È in quell'anno che apparve per le prime volte il termine *cortina di*

¹⁹ Il fatto è particolarmente allarmante per la posizione geografica del paese e la sua appartenenza alla NATO, alla quale fornisce l'esercito più numeroso.

Al momento, la guerra commerciale tra USA e Cina starebbe procurando danni ad entrambe le economie, senza che si possa intravedere un vincitore. A fine estate da Pechino giungono segnali di debolezza economica: secondo le autorità, nel 2019 sarà molto difficile ottenere una crescita del 6% (Ricciardi 2019). Negli USA, per quanto la disoccupazione sia al livello più basso in quasi 50 anni, si stima che la guerra commerciale sia costata una perdita potenziale di 300.000 posti di lavoro. Secondo le proiezioni del Congresso, nel 2019 il PIL scenderebbe dello 0,6% rispetto al +2,9% del 2018 (Layne 2019). Nella scorsa primavera Trump, respingendo gli avvertimenti sul rischio che i dazi potevano innescare una guerra commerciale, ha affermato in un *tweet* che “le guerre commerciali sono buone e facili da vincere” (Economia Italia 2019). Quello che sembrava essere un braccio di ferro limitato nel tempo si sta ora trasformando in uno scontro di lungo periodo, nel quale emerge la determinazione dei Cinesi e la forza della loro economia.

I commentatori tendono ad accreditare la tesi che ciò sia stato sottovalutato da parte americana, ma come abbiamo visto, ci si sarebbe comunque incamminati su questa strada. Alla riunione del G7 a Biarritz, a fine agosto, Trump ha addirittura ventilato la possibilità, subito rientrata, di ordinare alle imprese americane di lasciare la Cina (Rampini 2019). Fatto sta che se il deficit commerciale rispetto alla Cina sta ora diminuendo, in futuro il riorientamento dei flussi e la contrazione degli scambi internazionali finirà col peggiorare la situazione dell'America²⁶.

Prosegue senza soste la corsa agli armamenti, che coinvolge un numero crescente di paesi e vede nel M.O. il campo di prova per le nuove tecnologie e le nuove tattiche d'impiego. In varie parti del pianeta si vanno intanto accendendo focolai di conflitto, spesso suscettibili di innescare uno scontro globale, specie quando mettono a rischio gli impianti petroliferi del Golfo Persico.

Riferimenti bibliografici

Battisti, G. (2003). Verso una struttura imperiale? Il riaffacciarsi di vecchi concetti nella prospettiva della nuova Europa. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 2, 355-374.

ferro, reso famoso da W. Churchill nel discorso del 1946 al Westminster College di Fulton, Missouri (Blasius 2015).

²⁶ La materia ha elevati contenuti tecnici che rendono arduo selezionare le opzioni realmente convenienti. Ad es., posto che i dazi cinesi colpiscono un volume di merci assai inferiore a quelli americani, le importazioni dall'America sono state ridotte in misura maggiore della contrazione delle esportazioni dalla Cina.

Battisti, G. (2012). L'avvento del postindustriale nella ridefinizione degli equilibri geoeconomici. In F. Dini, F. Randelli (a cura di), *Oltre la globalizzazione: le proposte della geografia economica*, Memorie Geografiche, 9, Firenze, 25-34.

Battisti, G. (2014). Offshoring and Financial Markets. *Economy of Region*, 10 (2), 150-160.

Battisti, G. (2016). A cent'anni dalla “Grande guerra”: scenari geopolitici a confronto. In L. Romagnoli (a cura di), *Studi in onore di E. Paratore: spunti di ricerca per un mondo che cambia*, Roma, EDIGEO, 937-948.

Battisti, G. (2017). Iconographies of Globalisation. *European Journal of Geography*, 8 (2), 121-131.

Battisti, G. (2018). Europa. Le molte ragioni di una crisi epocale. In G. Crepaldi e S. Fontana (a cura di), *Europa: la fine delle illusioni*, Osservatorio Internazionale Card. Van Thuan sulla Dottrina Sociale della Chiesa, Siena, Cantagalli, 123-145.

Belladonna, A., Gili, A. (2 luglio 2019). Fact checking: i dazi di Trump. *ISPI*, <https://tinyurl.com/y35lsjvq>

Blasius, R. (19 febbraio 2015). Politischer Schlagwoet. Nicht Churchill praegte del Begriff “Eisernes Vorhang”. *Frankfurter Allgemeine Zeitung*.

Cardini, F., Vanoli, A. (2017). *La via della seta. Una storia millenaria tra Oriente e Occidente*. Bologna, Il Mulino.

CIA, *The World factbook*, <https://tinyurl.com/3bwsma> ; <https://tinyurl.com/yxwwlwo0>

Da Rold, V. (15 agosto 2019). Roubini: siamo all'inizio di una nuova Guerra Fredda tra Usa e Cina che porterà alla de-globalizzazione”. *Business Insider Italia*, <https://tinyurl.com/yys6ynuc>

Dent, H. S. (2009). *La grande depressione del XXI secolo*. Milano, Gribaudo.

Economia Italia (28 Settembre 2019). Trump: chi è il Presidente degli Stati Uniti d'America, www.economia-italia.com/trump-presidente-stati-uniti-d-america

Heard, G. (March, 2003). Not Oil, but Dollar Vs Euro. *Global Policy Forum*, www.globalpolicy.org/component/content/article/173/30447.html

ilPost (2 agosto 2019). Il Giappone toglierà la Corea del Sud dalla lista dei partner commerciali privilegiati, <https://tinyurl.com/y6lfr7d>

Islam, F. (16 Feb 2003). Iraq nets handsome profit by dumping dollar for euro. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/business/2003/feb/16/iraq.theeuro>

- King, S. D. (2017). *Il mondo nuovo. La fine della globalizzazione e il ritorno della storia*. Milano, Franco Angeli.
- Layne, R. (12 September 2019). Trump trade War with China has cost 330,000 U.S.jobs, Moody's estimates. *CBS News*, <https://tinyurl.com/y2jt9xxa>
- Lettera43 (10 Settembre 2019). La Cina ha tolto i limiti agli investitori istituzionali esteri, <https://www.lettera43.it/cina-investimenti-esteri/>
- Liang, Q. (20 September 2015). PLA Strategist: The US Uses Its Dollar to Dominate the World. *Chinascopes*, <http://chinascopes.org/archives/6458/76>
- Luttwak, E. N. (2012). *Il risveglio del drago. La minaccia di una Cina senza strategia*. Milano, Rizzoli.
- Mackinder, H. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 23, 421-444.
- Massaro, F. (11 settembre 2019). Borse, Hong Kong off-re 36 miliardi per Londra (che controlla Piazza Affari). *Il Corriere della sera*, <https://tinyurl.com/yxs6nsnp>
- Meredith, S. (6 September 2019). US-China trade dispute is 'already in the early stages' of a second Cold War, Niall Ferguson says. *CNBC*, <http://tiny.cc/ql93dz>
- Palan, R., Murphy, R., Chavagneux, C. (2010). *Tax Havens: How Globalization Really Works*. Ithaca, Cornell University Press.
- Parenti, F. M. (2009). *Mutamento del sistema-mondo. Per una geografia dell'ascesa cinese*. Roma, Aracne.
- Rampini, F. (2006). *L'impero di Cindia. Cina, India e dintorni: la superpotenza asiatica da tre miliardi di persone*. Milano, Mondadori.
- Rampini, F. (24 agosto 2019). Può Trump ordinare alle aziende Usa di lasciare la Cina? Sì., <https://tinyurl.com/y3zfo26y>
- Ricciardi, R. (16 settembre 2019). Choc petrolio sui mercati, la Cina rallenta ancora: Borse deboli. Milano perde lo 0,96%. *La Repubblica, Economia & Finanza*, <https://tinyurl.com/y6pndssa>
- Rt (13 Sep, 2019). Russia will only borrow in currencies other than US dollar – finance minister, <https://www.rttom.com/business/468742-russia-borrow-yuan-euros/>
- Servan-Schreiber, J.-J. (1968). *La sfida americana*. Milano, ETAS Compass.
- Sorrentino, R. (24 agosto 2019). Cina-Usa, perché la guerra commerciale rischia di diventare scontro valutario. *Il Sole 24 ORE*, <https://tinyurl.com/yxfn8dwa>
- Spengler, O. (1957). *Il Tramonto dell'Occidente. Lineamenti di una morfologia della Storia mondiale*. Milano, Longanesi.
- Sutton, A. C. (1973). *Western Technology and Soviet Economic Development 1945 to 1965*. Stanford, Hoover Institution.
- The World Bank (2017). *Global Value Chain Development Report 2017. Measuring and Analyzing the Impact of GVCs on Economic Development*. www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gvcs_report_2017.pdf
- Thuillier, P. (1997). *La grande implosione. Rapporto sul crollo dell'Occidente 1999-2002*. Trieste, Asterios.
- Toosi, N. (9 giugno 2019). Trump plan would steer foreign aid to 'friends and allies'. *Politico*, <https://tinyurl.com/yyeoz86u>
- U.N. Security Council. (2000). *Report of the Secretary-General pursuant to paragraph 5 of resolution 1302 (2000)*. (S/2000/857).
- U.S. International Trade Commission. (2000). *The impact on the U.S. Economy of Including the United Kingdom in a Free Trade Arrangement With the United States, Canada, and Mexico*. Washington D.C.
- Wallerstein, I. (1978). *Il sistema mondiale dell'economia moderna. Vol. I - L'agricoltura capitalistica e le origini dell'economia-mondo nel XVI secolo*. Bologna, Il Mulino.
- Wallerstein, I. (2013). *Comprendere il mondo. Introduzione all'analisi dei sistemi-mondo*. Trieste, Asterios.
- Watkins, S. (3 September 2019). Staggered 25-year deal could mark seismic shift in the global hydrocarbons sector. *Petroleum Economist*, <https://tinyurl.com/y2jqxnwv>
- Worrall, S. (2009). Made in China. *National Geographic*, 215, 6, 112-123.

Società Geografica Italiana

La *Società Geografica Italiana* viene fondata a Firenze il 12 maggio 1867 con l'obiettivo di promuovere la cultura e le conoscenze geografiche. Eretta in Ente Morale con R.D. del 21 marzo 1869, si trasferisce a Roma nel 1872, dove ha tuttora sede in un edificio cinquecentesco, recentemente restaurato – il Palazzetto Mattei – all'interno della Villa Celimontana.

Attualmente l'attività della Società è prevalentemente concentrata sulla promozione della ricerca scientifica e sulle attività di divulgazione, che vengono realizzate mediante programmi di studi e ricerche sul territorio e l'ambiente, una vivace attività editoriale, l'organizzazione di convegni e viaggi di studio e attraverso la stretta collaborazione con le associazioni ed istituzioni aventi interessi affini e con altre società geografiche, italiane e straniere.

PRESIDENTE

Filippo BENCARDINO

VICEPRESIDENTI

Margherita AZZARI – Lida VIGANONI

CONSIGLIERI

Vittorio AMATO

Edoardo BORIA

Simone BOZZATO

Antonio CIASCHI

Elena DAI PRA'

Elena DELL'AGNESE

Marina FUSCHI

Marco MAGGIOLI

Fabio POLLICE

Maria Luisa RONCONI

Luca RUGGIERO

Giovanni SISTU

Gian Marco UGOLINI

Carlo CIMAROLI (in rappresentanza del Ministero della Difesa)

Fabrizio PAGLINO (in rappresentanza del Ministero dei beni e delle attività culturali)

PRESIDENTE EMERITO

Franco SALVATORI

REVISORI EFFETTIVI DEI CONTI

Carmen BIZZARRI – Angela CRESTA – Giovanni ROMANO

REVISORI SUPPLEMENTI DEI CONTI

Paolo Walter DI PAOLA – Maria RONZA

SEGRETARIO GENERALE f.f.

Rossella BELLUSO

UFFICIO SOCIALE

Gianluca CASAGRANDE – Orazio LA GRECA – Sara SANTORSA – Danilo TESTA

Via della Navicella, 12 (Villa Celimontana) – 00184 ROMA

tel. 067008279 – fax 0677079518

e-mail: segreteria@societageografica.it – sito web: www.societageografica.it

conto corrente postale 33087008

Bollettino della Società Geografica Italiana

June 2019

Serie 14, Vol. 2 - n. 1

Lucia SIMONETTI , Geografia dell'automazione industriale. L'impatto dell'uso dei robot sulle localizzazioni manifatturiere	3
Marcello TADINI , A Geographical Overview of the Suez Canal Freight Flows: an Impact on the Mediterranean Sea and the Genoa port	15
Paola SAVI , Trasformazioni recenti della geografia della produzione: il reshoring e la sua diffusione nel contesto italiano	31
Marina D'ERRICO , Khartoum. L'invenzione di una capitale (1898-1910)	43
Carlotta FAVARO , Francesco VALLERANI , Paesaggi d'acqua e idrofilia. Luoghi, letteratura, percezioni tra geografia letteraria e coscienza ecologica	59
Massimiliano GRAVA , Da lago a terra bonificata (1722-1962): l'uso dei GIS per la ricostruzione dell'area palustre dell'Estanque di Bellcaire d'Empordà (Catalogna)	73
Daniela LA FORESTA , Stefano DE FALCO , Ricadute territoriali del decentramento universitario in area suburbana mediante analisi delle caratteristiche glocali delle università. Un approccio lefebvrano	87
Reyes GONZÁLEZ-RELAÑO , Stefania MANGANO , Gian Marco UGOLINI , Il turismo Halal: analisi della letteratura, temi e proposte di approfondimento	107
Gianfranco BATTISTI , Fine della globalizzazione o tramonto dell'Occidente?	129