

## La Ricerca 2010: *Italia che c'è*

\*\*\*\*\*

### Un'analisi geografica e logistica

*a cura di Attilio Celant \**

Prima di avviare alcune analisi in tema di organizzazione del territorio e del legame fra questo e le basi della sua competitività, vale la pena di spendere qualche riflessione in tema di territorio, di localizzazione e di evoluzione del pensiero in campo territorialista.

1.- Il territorio, è noto, è l'insieme di luoghi ove i gruppi sociali hanno ubicato i loro insediamenti, le attività, si è evoluta la loro organizzazione sociale e produttiva. Pertanto il territorio è costituito da un variegato insieme di "oggetti" materiali (naturali: monti, boschi, coste, fiumi, ecc.; umani: case, strade, ponti, dighe, paesi, città, ecc.; i fattori umani, a loro volta comprendono un sottoinsieme molto importante rappresentato dalle attività produttive: agricoltura, fabbriche, porti, servizi, ecc.), ma anche immateriali (le cosiddette "forze" del territorio: da quelle naturali a quelle economiche: le città hanno una loro area di influenza, le attività commerciali hanno loro aree di mercato, e una infinità di altri esempi). A mano a mano che aumenta il livello di sviluppo aumenta il corrispondente campo di forze. Il processo attraverso il quale un gruppo sociale si organizza e si sviluppa viene definito territorializzazione. Della territorializzazione esistono fasi diverse, la più evoluta delle quali può essere definita come la "strutturazione" del territorio.

2.- La dottrina economia tende a non prendere in considerazione i fattori territoriali, ossia la diversa combinazione di elementi naturali e umani che caratterizza ogni punto della superficie terrestre, limitandosi a qualificare come "esternalità" le opportunità che a volte possono essere offerte dal territorio allo sviluppo economico in funzione delle peculiari combinazioni assunte dai fattori locali. Questa, però, è una visione piuttosto limitativa della variabile "spazio", alla quale hanno rivolto il loro interesse scientifico numerose matrici disciplinari. Il territorio è oggetto di studio di diverse materie, fra le quali la geografia e la geografia economica e, nella evoluzione del pensiero, sia la prima che la seconda hanno nella loro storia autori che, nei processi economici, hanno introdotto la

---

\* Professore ordinario di Geografia Economica – Preside della Facoltà di Economia - Università degli Studi di Roma "La Sapienza". – Consigliere della Società Geografica Italiana

variabile territorio. In modo particolare, la prima e più antica funzione attribuita al territorio che coinvolgeva i temi economici e della crescita produttiva era rappresentata dall'impedenza: con il territorio si introducono le distanze, per superare le quali è necessario sopportare un costo. Sono numerosi i ricercatori che si sono cimentati sul ruolo dei costi di trasporto nella organizzazione produttiva, il primo dei quali è, alla metà del XIX secolo, Von Thunen. Nel secolo successivo si è avuto uno straordinario fiorire di studi che hanno avuto come oggetto principale il territorio con i suoi elementi: in particolare vanno ricordati Alfred Weber (costo di trasporto e localizzazione industriale), Walter Christaller (funzioni urbane e organizzazione territoriale delle città), August Losch (teoria generale della localizzazione).

3.- I grandi progressi tecnologici nel campo dei trasporti verificatisi nella seconda metà del secolo scorso, con la costruzione di navi sempre più grandi, di aerei sempre più veloci e capienti, di poderose infrastrutture diffuse sullo spazio geografico, hanno contribuito ad abbattere l'incidenza del costo dei trasporti rispetto al valore complessivo di unità di prodotto finito ed è sembrato che il valore economico dell'impedenza territoriale fosse praticamente prossimo allo zero. Con una eccezione: il costo della manodopera e la distribuzione della popolazione. Siamo, però, già negli anni Ottanta quando prende corpo il concetto di Divisione Internazionale del Lavoro con i connessi processi di delocalizzazione dalle tradizionali aree industriali a favore dei cosiddetti Paesi emergenti.

4.- Il mutamento degli scenari economici ha favorito la messa a punto, in campo geografico e "territorialista", di altri, aggiornati, concetti, attraverso l'estensione al territorio dei ragionamenti di M.E. Porter in tema di vantaggio competitivo, originariamente elaborato per le imprese. Inoltre, diverse scuole di pensiero (dalla Svezia al mondo anglosassone), hanno sottolineato il ruolo trainante della città, non intesa come concentrazione di popolazione ma come concentrazione di cultura tecnologica, servizi avanzati (con il concetto di milieu), ricerca e sviluppo. Con questa operazione venivano ripescati alcuni contributi cristalleriani che sembravano destinati ad essere dimenticati. Se il territorio rappresenta un fattore di freno alla distribuzione dei beni materiali (ma non immateriali, come aveva elaborato la teoria della diffusione territoriale dell'informazione ancora negli anni Cinquanta), le città costituiscono fattori di accelerazione del potenziale competitivo di eccezionale importanza. Inoltre, una rilettura dei *Principles of Economics* di Marshall, portava alla individuazione dell'organizzazione territoriale della produzione (es. il distretto industriale) come un nuovo, moderno fattore di competitività.

5.- I contributi di alcuni economisti regionali elaborati nella seconda metà degli anni Novanta (G. Myrdal, F. Perroux, J. P. Boudeville, ecc.) introducevano anche altri concetti (quali i poli e gli assi di sviluppo, la superficie di modernità, il ruolo dell'interazione spaziale come fattore di crescita, e via dicendo) che gettavano le prime basi per una più evoluta teoria dei fattori di competitività del territorio; soprattutto per tener conto delle dimensioni degli scambi commerciali necessari

per soddisfare le enormi quantità raggiunte della domanda di oggi. L'economia moderna non solo ha bisogno di strade, autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, ma di insiemi integrati di queste strutture e, soprattutto dei relativi servizi. L'efficienza degli scambi internazionali si misura sulle qualità organizzative di nuovi modelli creati per minimizzare le rotture di carico e per semplificare la lunga filiera produttiva. Si parla di centri intermodali e delle cosiddette piattaforme logistiche, nonché delle rispettive reti.

6.- Nei Paesi economicamente più evoluti queste strutture sono state progettate e realizzate a partire dagli anni Settanta e Ottanta; in Italia, nell'ultimo quarto di secolo il processo di modernizzazione dei sistemi territoriali ha subito un significativo rallentamento, così contribuendo alla formazione di qualche, crescente, problema di competitività dei nostri prodotti sui mercati internazionali. La mancata realizzazione di adeguate opere infrastrutturali, non soltanto nelle componenti regionali a ritardo economico ove il problema è sentito con grandissima urgenza ma anche in contesti locali che dispongono di un apparato industriale evoluto, di fatto penalizzano la movimentazione delle merci, rendendo le imprese e i sistemi locali sempre meno competitivi.

7.- Le considerazioni sul territorio italiano, sui suoi squilibri produttivi, sulla vocazione internazionale del nostro sistema produttivo, sui fattori di continuità e di discontinuità funzionale, sui processi di crescita locale, sull'andamento dei divari nel tempo e sulle prospettive di convergenza e di tendenze del sistema Italia verso forme di maggior coesione territoriale, non possono prescindere da queste valutazioni per quanto sta accadendo in Europa. Alla scala continentale opera una strategia sulle reti che, lo si voglia o no, coinvolge massicciamente il nostro Paese, condizionando scelte anche importanti della nostra situazione produttiva e delle sue prospettive di crescita.

8.- Quantomeno due strutture reticolari vanno attentamente considerate: la rete di piattaforme logistiche e la rete costituita dai corridoi europei. In entrambi i casi l'Italia presenta una situazione di ritardo nella realizzazione delle infrastrutture a cui vanno aggiunte le conseguenze connesse alla struttura del grafo che, di fatto, sanzionano una posizione di marginalità di tutto il Mezzogiorno d'Italia e di altre componenti regionali. Per favorire un certo recupero dell'economia italiana, e in particolare per quella delle regioni meridionali, oltre agli ineliminabili problemi connessi alla malavita organizzata, non può essere trascurata la vocazione a costituire un "ponte" naturale con le economie dei paesi del Nordafrica, del Vicino e del Medio Oriente. In assenza di questa prospettiva e delle strategie di intervento che ne potrebbero conseguire (allo stato attuale carenti, se non assenti) la perifericità di molte regioni meridionali trova una sua certificazione.

9.- Proprio in tema di piattaforme logistiche e come i principali operatori ben sanno, già oggi i grandi porti europei dell'Atlantico settentrionale (Rotterdam, Amburgo, Anversa, Brema, ecc.) hanno una potenzialità di movimentazione di una diecina di milioni di container l'anno, a fronte di capacità inferiori ai due milioni dei maggiori porti italiani. Pertanto la loro area di influenza arriva fino alla pianura

padana e allorché entreranno in funzione le costruende gallerie per agevolare il superamento delle Alpi (es. il Gottardo) e in assenza di avveduti progetti per la realizzazione di almeno due grandi piattaforme logistiche - una sul Tirreno e l'altra sull'Adriatico - le imprese italiane dell'area padana dovranno movimentare le proprie merci attraverso i porti della sponda nord dell'Europa. In ogni caso il Mezzogiorno resta emarginato e le residue possibilità di inserirsi in uno scenario internazionale sono legate alla realizzazione di un urgente piano di modernizzazione delle infrastrutture ioniche (dai collegamenti longitudinali, alla realizzazione di porti industriali, al potenziamento degli aeroporti, al trasporto su rotaia e alla messa in sistema di tutte queste iniziative.

10.- Considerazioni non dissimili possono effettuarsi a proposito dei corridoi europei che hanno la loro massima concentrazione in corrispondenza dell'Europa continentale (a cui va sommata una netta propensione balcanica ad utilizzare i loro segmenti Nord-Sud, allo scopo di trovare forme di integrazione innanzi tutto con l'economia tedesca) e che, di nuovo, hanno codificato la marginalità delle regioni meridionali. A differenza della regione Padana nella quale si individuano alcune strutture reticolari "a circuiti" che prefigurano, quando realizzate, buone opportunità di integrazione produttiva, le componenti territoriali meridionali sono attraversate solo da strutture lineari che, per loro natura, sanzionano una situazione di dipendenza funzionale. Peraltro, i progetti italiani non prevedono a breve significativi potenziamenti trasversali, indispensabili per favorire processi di integrazione quantomeno *fra* le regioni italiane della sponda sud e, in un disegno prospettico, fra queste e il loro naturale avamare. In mancanza di efficaci progetti settoriali appare difficile avventurarsi in discorsi che alla base hanno evolute strutture integrate anche se l'interporto di Nola potrebbe essere considerato un primo passo nella giusta direzione.

11.- In tema di reti, di integrazione orizzontale, di analisi del territorio italiano e delle sue regioni, non può mancare un riferimento problematico al sistema urbano e metropolitano del nostro Paese. L'argomento, antico ma sempre di grande rilevanza, ha trovato nel tempo importanti personalità che hanno elaborato paradigmi interpretativi sofisticati e convincenti. Due in modo particolare le citazioni obbligate: in campo internazionale Jean Gottmann, l'ideatore del termine megalopoli e delle caratteristiche vincenti di questa straordinaria concentrazione di funzioni strategiche; in campo nazionale Francesco Compagna con i suoi lucidi volumi sulla città, anche se i geografi italiani a cui fare riferimento sono numerosi e artefici di vigorosi contributi scientifici. Il concetto di città è connaturato con quello di funzioni urbane, della loro rarità e capacità di generare flussi gravitazionali e indotto. In campo internazionale da tempo si è affermato il concetto di città globali, per intendere quelle grandi aree metropolitane veri e propri snodi dell'economia mondiale. Gli esempi di New York, Londra, Parigi, Tokyo, Los Angeles, Chicago e via dicendo sono significativi ed esprimono con efficacia il concetto di globalità delle loro funzioni, delle infrastrutture e delle attività produttive. In Italia non possediamo città globali e le nostre maggiori aree

metropolitane, Milano e Roma, hanno una dimensione continentale, al pari di Mosca, Madrid, Berlino e oramai diverse altre.

12.- Il sistema urbano e metropolitano italiano è caratterizzato dalla presenza di forti squilibri interni. Nelle regioni settentrionali, sia pure con due modelli diversi (quello occidentale polarizzato su Milano e, in misura minore, su Torino e Genova; quello orientale a struttura reticolare), le città sono caratterizzate da una elevata integrazione funzionale (prefigurando, secondo alcuni, la formazione di una “megalopoli” padana). Diversamente, nelle regioni meridionali, nonostante la presenza di elevate concentrazioni di popolazione, il sistema urbano è frazionato in un numero eccessivo di sistemi locali, retaggio della forte dipendenza dall’ambiente naturale che l’azione infrastrutturante condotta nell’ultimo mezzo secolo non ha avuta la capacità di superare.