

Immagini spaziali e territori possibili nel basso Adriatico*

di Angela Barbanente

Il presente contributo riflette su alcune immagini spaziali emergenti nel basso Adriatico, mettendole in relazione con gli orizzonti di possibilità che esse sembrano prospettare per le trasformazioni del territorio e l'ambiente. Esso si apre con una breve introduzione volta a spiegare cosa si intende per immagini spaziali e a delineare, oltre che le funzioni da queste tradizionalmente assunte nei piani territoriali, i nuovi usi che sembrano diffondersi in rapporto a recenti innovazioni della pianificazione.

Per illustrare la mia linea di ragionamento faccio riferimento a due casi di studio riguardanti fenomeni rilevanti in atto nel basso Adriatico: il primo, l'affermarsi di sistemi locali di piccola e media impresa di origine endogena; il secondo, l'accresciuta importanza dei porti del Mediterraneo, in particolare nelle funzioni di *transshipment*. Più in particolare, il primo riguarda il progressivo contrapporsi dell'immagine di successo legata alle sorprendenti performance del distretto industriale del salotto nell'Alta Murgia barese a quella del parco, legata a una visione diversa dello sviluppo; il secondo, la difficile sostituzione, nella città di Taranto, dell'immagine della città dell'industria di base con l'immagine di nodo di flussi transcontinentali, e il ruolo svolto a tal fine dall'esperienza di pianificazione strategica recentemente avviata.

I casi sono spunto per riflessioni sulla forza di alcune immagini disciplinari, sulle illusioni di visioni accomunanti e i rischi di visioni univoche, per quanto dotate di forza comunicativa e capaci di costruire consenso intorno a ipotesi di sviluppo locale. Si sostiene, quindi, la

* Una versione preliminare di questo scritto è stata presentata al seminario di studi *L'altro mare. Lo sviluppo delle regioni adriatiche in prospettiva storica*, svoltosi a Teramo 9-10 dicembre 2002, organizzato dalla facoltà di Scienze Politiche, Università degli Studi di Teramo, Dipartimento di Storia e critica della politica, in collaborazione con l'Imes.

necessità di suscitare immagini plurali nei processi di pianificazione, al fine di tener conto dei differenti valori, preferenze, bisogni e interessi di una società instabile e composita come quella contemporanea.

Infine, il contributo si sofferma sulla presenza di un'immagine residuale, nella visione dell'Unione europea, della regione transfrontaliera fra le due sponde del basso Adriatico, e l'affiorare, per converso, di una serie di immagini frammentate, banalmente retoriche o omologanti, nei singoli contesti locali che la compongono. La costruzione di un'immagine condivisa di tale regione sembra importante per creare uno spazio comune di coesistenza nelle differenze.

1. *Immagini spaziali e pianificazione del territorio.*

Le pratiche di produzione e i progetti di trasformazione del territorio sono influenzati da rappresentazioni dello spazio, spazi di rappresentazione e rapporti dialettici che legano allo spazio sociale dell'interazione. Le rappresentazioni dello spazio comprendono i segni e i significati, i codici e i saperi che consentono di parlare di attività che si svolgono in un territorio e di comprenderle sia con il linguaggio comune sia con quello delle diverse discipline che a vario titolo se ne occupano. In quest'ultima sfera si collocano i sistemi discorsivi delle teorie, delle professioni e delle conoscenze esperte che assumono lo spazio come dimensione rilevante. Ma le immagini spaziali sono anche spazi di rappresentazione, creazioni sociali che cercano di produrre nuovi significati e possibilità per le attività spaziali: ancora codici, segni, ma anche produzioni materiali come spazi simbolici¹.

Le immagini spaziali costruite dal sapere esperto rispecchiano differenti prospettive disciplinari e di ricerca, concezioni teoriche e metodologiche, funzioni, ruoli, processi di sviluppo di città e territori, oltre che differenti interpretazioni dei fenomeni territoriali nei singoli ambiti disciplinari. Quelle dei pianificatori risentono di diverse influenze: filosofie, metodi analitici in uso, tendenze in atto nel sistema economico. È stato osservato, ad esempio, che visioni ottimistiche sono solitamente dominanti in periodi di prosperità economica, mentre le immagini prodotte in fasi di transizione, incertezza, crisi, riflettono sia istanze di innovazione sia scetticismo riguardo alla possibilità di imprimere cambiamenti rilevanti nei caratteri strutturali dei sistemi

¹ Si veda H. Lefebvre, *La production de l'espace*, Editions Anthropos, Parigi 1974.

² Su questi temi cfr. L. Rodwin-R. M. Hollister (a cura di), *Cities of the Mind. Images*

socioeconomici². La dimensione visuale, disegnata, delle immagini spaziali riveste cruciale importanza nella pianificazione del territorio. Tuttavia, solo riconducendo le immagini ai temi è possibile legare il processo mentale di visualizzazione ad alcune fondamentali idee che vi sono alla base. Ogni rappresentazione è parziale poiché coglie di volta in volta l'angolazione fisica, mentale (che comprende l'astrazione logica e formale), sociale. Il potere delle rappresentazioni visive può essere ben maggiore di quello di una qualsiasi pertinente figura linguistica.

Da tempo l'urbanistica riflette sul carattere differenziato delle immagini urbane e sull'importanza che, nella progettazione urbana, possono assumere le specifiche percezioni che della città hanno i suoi diversi utenti³. Ma il ruolo delle immagini nella pianificazione del territorio va ben oltre la dimensione percettiva. Come ogni altra azione comunicativa, le immagini sono atti linguistici mediante i quali, in ragione dell'orientamento verso il futuro della pianificazione, i pianificatori non solo indirizzano l'attenzione sui fatti del passato e del presente, ma organizzano (e disorganizzano) l'attenzione dei cittadini verso i loro possibili futuri, influenzano le loro aspettative, la loro rassegnazione o la mobilitazione delle loro speranze⁴. I pianificatori contribuiscono a costruire immagini che riflettono visioni desiderabili, altre associate a visioni temibili, entrambe influenti sulle decisioni del presente di popolazioni e istituzioni.

Non a tutte le immagini spaziali corrispondono specifiche rappresentazioni visive. Ma spesso la forza e la persistenza di alcune immagini si devono proprio alla capacità di renderne vivido il senso da parte di queste ultime. Tradizionalmente la pianificazione territoriale ha usato rappresentazioni grafiche per raffigurare la disposizione nello spazio di edifici, infrastrutture, attività, esistenti e previsti dai piani. Molte di queste rappresentazioni rispecchiano diverse dottrine di pianificazione. In realtà, però, esse diventano potenti solo allorquando contribuiscono a trasmettere non solo ai committenti, ma anche agli attori,

and Themes in the Social Sciences, Plenum Press, N.Y. and London 1975. Per gli ultimi aspetti, si veda il contributo di P. Hall, *Geography. Descriptive, Scientific, Subjective, and Radical Images of the City*, ivi, pp. 21-36.

³ In questo campo, merita di essere citato il lavoro di K. Lynch. Fra tutti: Id., *L'immagine della città*, Marsilio, Padova 1960.

⁴ J. Forester, *Pianificazione e Potere*, Dedalo, Bari 1989. Questa, per alcuni versi, la prospettiva assunta in A. Marson (a cura di), *Rappresentanza e rappresentazione nella pianificazione territoriale*, in «Urbanistica», 114, 2000, pp. 11-32.

⁵ A. Faludi, *Framing with images*, in «Environment and Planning B: Planning and Design

aspetti focali del processo di pianificazione e del contenuto dei piani⁵.

È rilevante, dunque, interrogarsi su cosa «giunga» di quanto è trasmesso e su come questo «giunga». Se consideriamo il *framing* quale modo per selezionare, organizzare, interpretare e dare senso a una realtà complessa, al fine di trarne indicazioni utili a conoscere, analizzare, persuadere e agire⁶, possiamo ritenere che tali rappresentazioni siano colte dagli attori in modo mediato dai loro *frames*: interessi, valori, preferenze, concorrono a dare forma a quella che è considerata come conoscenza valida. Non solo. La possibilità di utilizzare contributi che inevitabilmente hanno un contenuto tecnico-scientifico non dipende tanto dal tentativo di rendere trasparente e accessibile la conoscenza esperta agli altri attori, ma soprattutto dalle interazioni che si stabiliscono fra questi e l'esperto, e dalle relazioni di fiducia che li legano⁷.

Ogni immagine è immersa nel sistema di valori dei diversi attori e gruppi sociali: immagini che in determinate fasi hanno assunto connotazioni positive possono successivamente trasformarsi in immagini radicalmente negative, e viceversa, così come, d'altra parte, ogni territorio può rivelare la coesistenza d'immagini differenti che rispecchiano i diversi valori, interessi, aspirazioni e desideri della società. Tali tratti di mutevolezza e varietà sono sempre più facilmente percepibili in una società contrassegnata da frammentazione e instabilità qual è quella contemporanea. Non ci si può illudere, tuttavia, che una simile condizione implichi di per sé una comunicazione più pluralistica delle idee. La comunicazione sarà sicuramente menomata quando alcune idee non riusciranno ad avere diffusione. E per alcune comunicazioni contemporanee, con ogni evidenza, nessuna voce, eccetto quella della televisione, è abbastanza alta. Altra menomazione deriva dall'esclusione di possibili idee alternative a quelle dominanti. Qualsiasi forma di disuguaglianza sociale, relativa a potere, influenza, reddito, può pregiudicare la possibilità da parte di alcuni di esprimere le proprie visioni, permettendo a certi messaggi di schiacciarne o annullarne altri, così limitando il confronto fra idee differenti⁸.

gn», 23, 1996 pp. 93-108; P. Gabellini, *Disegnare: una concreta pratica comunicativa*, in «CRU», 6, 1996, pp. 64-75.

⁶ D.A. Schön-M. Rein, *Frame Reflection*, Basic Books, New York 1993. Su questo, si veda ancora Faludi, *Framing* cit.

⁷ C.E. Lindblom-D.K. Cohen, *Usable Knowledge*, Yale University Press, New Haven and London 1979.

⁸ C.E. Lindblom, *Inquiry and Change. The Troubled Attempt to Understand and Shape Society*, Yale University Press, New Haven and London 1990, pp. 67-8.

⁹ D. Harvey, *L'esperienza urbana*, Il Saggiatore, Milano 1998.

¹⁰ Per un'analisi sistematica si veda P. Newman-A. Thornley, *Urban Planning in Euro-*

Il ruolo delle immagini spaziali nelle politiche pubbliche e nella pianificazione del territorio è andato crescendo d'importanza nel recente passato. In particolare, la produzione di immagini costituisce parte rilevante delle strategie di marketing territoriale, da inquadrarsi nell'ambito della sostituzione di un atteggiamento «imprenditoriale» al «managerialismo» tipico dell'amministrazione urbana degli anni 1960⁹, e del conseguente aumento della competizione fra città e regioni. Dagli anni 1980, tali strategie sono state intensamente sviluppate da città e regioni europee soprattutto per promuovere la rigenerazione di territori in declino e lo sviluppo delle economie locali¹⁰, mutuando dalla cultura imprenditoriale alcune essenziali indicazioni di comportamento e strumenti operativi¹¹. Esse sono considerate, dalle coalizioni a sostegno dello sviluppo, altrettanto importanti che le tradizionali misure d'intervento per lo sviluppo economico, quali la realizzazione di infrastrutture e l'erogazione di incentivi¹². Spesso vi si associano processi di valorizzazione e mercificazione di luoghi, secondo una logica selettiva guidata non solo da fattori economici, ma anche da una dialettica fra le pratiche materiali che creano i paesaggi e i significati simbolici che sono loro attribuiti o dei quali si appropriano. In questo senso il territorio è oggetto di produzione e consumo di quei valori che Bourdieu definisce «capitale simbolico», oggi estesi a strati sempre più ampi di popolazione e soggetti a dinamiche sempre più rapide di creazione e dissoluzione.

Le visioni forti inevitabilmente tendono a escludere molta parte della realtà. Questo le rende non solo tendenziose, nascondendo particolari da alcuni ritenuti rilevanti, ma persino irritanti, specie quando mosse da intenti persuasivi¹³. In tale sfera si collocano le immagini del marketing territoriale, che proprio per questo spesso producono l'esito inatteso di sollecitare la creazione di immagini antagoniste.

pe, Routledge, London & New York 1996.

⁹ Fra gli altri, si veda G.J. Ashworth-H. Voogd, *Marketing the city. Concepts, processes and Dutch applications*, in «FramingTown Planning Review», 59, 1, 1988, pp. 65-79; T. Pad-dison, *City marketing, image reconstruction and urban regeneration*, in «Urban Studies», 31, 1993, pp. 1303-24.

¹² Come testimoniano soprattutto i casi inglesi: P. Lawless, *Partnership in urban regeneration in UK: The Sheffield Central Area Study*, in «Urban Studies», 30, 1994, pp. 339-50; S. Wilkinson, *Towards a new city? a case study of image-improvement initiatives in Newcastle upon Tyne*, in P. Healey-S. Davoudi-M. O'Toole-S. Tavsanoğlu-D. Usher (a cura di), *Re-building the City. Property-led urban regeneration*, E&FN Spon, London 1992, pp. 174-211.

¹³ L. Rodwin, *Città e pianificazione urbana*, Dedalo, Bari 1989, p. 39.

¹⁴ Fra tutti, W. Salet-A. Faludi (a cura di), *The Revival of Strategic Spatial Planning*, Royal Netherlands Academy of Arts and Science, Amsterdam 2000; Healey et al. (a cura di), *Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Spatial Planning in Europe*, UCL Press,

Nel recente risveglio di interesse verso la pianificazione strategica, la costruzione di *frames* e visioni condivise, capaci di orientare coalizioni di attori locali verso obiettivi nei quali essi si riconoscano e che siano disposti a perseguire nell'interesse comune, è considerata di fondamentale rilevanza¹⁴. In questo caso, sono le visioni desiderabili a dominare. L'idea è che, allorquando radicate nel sapere comune, esse diventino capaci di orientare le politiche verso obiettivi comuni e imprimere maggiore efficacia alle azioni di piano. In tal senso, la partecipazione del più vasto pubblico alla loro costruzione è ritenuta essenziale per decretarne il successo.

Non tutte le visioni, come è ovvio, hanno caratteri simbolici, comunicativi, creativi, e condivisione sociale tali da renderle capaci di catalizzare interessi e orientare strategie d'azione¹⁵. Né tutte le immagini che generano politiche e presentano capacità di mobilitazione e coordinamento di attori attorno a obiettivi comuni rispecchiano particolarità locali, saperi e pratiche radicate nei contesti. La forza dirompente del mercato e dei media, infatti, da un lato provoca la diffusione di modelli esogeni di produzione e consumo, dall'altro, ponendo sullo stesso piano di equivalenza beni materiali, beni culturali, paesaggi naturali, assottiglia e appiattisce i sistemi particolari di valore¹⁶.

2. *L'immagine del distretto industriale quale storia di successo.*

La prima immagine della quale discuterò è quella del *distretto industriale*. Si tratta, come è ben noto, di un'immagine costruita nell'ambito delle discipline economiche a partire dai lavori fondativi di Becattini all'inizio degli anni ottanta¹. Essa connota un sistema locale caratterizzato da un'elevata concentrazione di piccole e medie unità mani-

London 1997. In particolare sugli ultimi aspetti, si veda il servizio curato da F. Curti, *Pianificazione strategica in ambiente urbano*, in «Urbanistica», 106, 1996, pp. 73-115.

¹⁴ Citando W. Blake: «Then I asked: "does a firm pervasion that a thing is so, make it so?" He replied: "All Poets believe that it does, & in ages of imagination this firm pervasion removed mountains; but many are not capable of a firm pervasion of anything», *The Marriage of Heaven and Hell* (c. 1790-3), in P. Hall, *Cities of Tomorrow*, Basil Blackwell, Oxford 1988.

¹⁶ F. Guattari, *Le tre ecologie*, Edizioni Sonda, Torino-Milano 1991.

¹ Fra tutti, si veda il recente G. Becattini, *Il distretto industriale. Un nuovo modo di interpretare il cambiamento economico*, Rosenberg & Seller, Torino 2000.

² Si vedano V. Balloni, *La direttrice adriatica allo sviluppo industriale del Mezzogiorno*, in «Economia Marche», 6, 1979, pp. 7-69; E. Pontarollo, *Tendenze della nuova imprenditoria del Mezzogiorno degli anni '70*, FrancoAngeli, Milano 1982.

fatturiere specializzate in una o più fasi di un particolare processo produttivo, dalla stretta integrazione in una società insediata con la quale condivide un comune sistema di valori e da una composizione industriale incentrata su un settore che domina l'economia locale e ne guida lo sviluppo.

Già da qualche tempo, alcuni studi orientati a esplorare l'articolazione interna della geografia socio-economica del Mezzogiorno hanno indicato nella presenza, sia pure embrionale, di sistemi produttivi comparabili a modelli tipici dei distretti industriali del Centro-nord Italia, una delle ragioni che rendono la Puglia regione diversa dal resto del sud Italia². Studi sistematici hanno confermato la presenza in Puglia di significativi sistemi locali di piccola impresa, per quanto caratterizzati da una limitata estensione spaziale e difficoltà di consolidamento ben maggiori rispetto a quelle mostrate, ad esempio lungo l'asse adriatico, dai sistemi abruzzesi e molisani³.

Non è questo, tuttavia, il fuoco del presente contributo. Molti studiosi, con competenze disciplinari più appropriate, hanno recentemente indagato in profondità cause e fasi dello sviluppo di tali sistemi produttivi nel Mezzogiorno d'Italia⁴. Mi interessa invece discutere alcune possibili implicazioni per le trasformazioni del territorio della recente affermazione di questo modello produttivo come *success story* in uno specifico ambiente locale, l'Alta Murgia barese. Il caso di studio mi consente di evidenziare, da un lato, come il potere di alcune immagini disciplinari influenzi la costruzione di politiche e la gestione del territorio, dall'altro, come l'emergere nei contesti locali di immagini contrastanti possa indurre a formulare in modo differente alcuni concetti tipicamente associati all'idea di distretto. Inoltre, esso dimostra l'importanza, per la pianificazione del territorio, di aprire spazi per immagini plurali, capaci di render conto della diversità di *frames* presenti nei contesti locali, per poter su questi fondare strategie di azione più sostenibili.

Per lungo tempo l'immagine che ha connotato l'Alta Murgia barese è stata, dal punto di vista della geografia fisionomica, quella

³ S. Conti-F. Sforzi, *Il sistema produttivo italiano*, in P. Coppola (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*, Einaudi, Torino 1997; C. Trigilia, *Sviluppo senza autonomia*, il Mulino, Bologna 1992.

⁴ Cfr. G. Viesti, *Come nasce un distretto industriale*, Laterza, Roma-Bari 2000; Id., *Il «triangolo del salotto»*, in Id. (a cura di) *Mezzogiorno dei distretti*, Meridiana Libri, Corigliano Calabro 2000.

⁵ Per esempio, alcune particolarmente espressive sono citate da P. Castoro, *Cronache murgiane*, Torre di Nebbia Edizioni, Altamura 2002, pp. 63-4. Da quella di E. Lear lungo la strada per Castel del Monte a metà del XIX secolo: «Elevate pianure pietrose, terreni brulli e

dell'insospitale altopiano punteggiato da radi insediamenti rurali, dal punto di vista della geografia economica, quella di area marginale del sistema della Puglia centrale. Sono tante le rappresentazioni che si possono citare per dimostrare il carattere dominante e persistente di tale immagine⁵. Limitandosi al dopoguerra, si può osservare come nelle letture di tale sistema imperniate sulle dicotomie di osso/polpa, area interna/area costiera, urbano/rurale, infatti, l'Alta Murgia era stata costantemente associata alla parte svantaggiata. Ancora, essa era stata inquadrata fra le «aree arretrate» negli schemi per direttrici e poli elaborati nel corso dell'esperienza di programmazione degli anni 1960, ed è stata largamente trascurata nella recente riscoperta della vitalità degli arcipelaghi meridionali di piccola impresa e riproposizione sempre più a sud del modello adriatico.

Se volgiamo l'attenzione alle rappresentazioni dell'Alta Murgia basate sulla chiave di lettura dello sviluppo economico, l'origine del mutamento d'immagine si deve alle straordinarie performances del «distretto del salotto imbottito» imperniato sul triangolo d'oro di Santeramo, Altamura e Matera. A partire dalla seconda metà degli anni 1980, la crescita del distretto è stata talmente impetuosa da dar vita a una delle principali concentrazioni produttive del settore a livello internazionale. Si è trattato, per alcuni versi, di una crescita sorprendente, in ragione dell'assenza nell'area di alcuni tradizionali vantaggi localizzativi quali la presenza di una favorevole dotazione infrastrutturale e di attrezzature di servizio alle attività produttive⁶.

L'immagine del distretto industriale del salotto, prevalentemente interpretata in termini positivi, evocativa di una storia di successo, ha fortemente influenzato processi di trasformazione e politiche territoriali nell'area. In nome dello sviluppo industriale si sono ampliate zone industriali, rilasciate concessioni edilizie per la realizzazione di manufatti produttivi all'interno e al di fuori delle zone ad essi destinati

ondulati si allungavano ininterrotti sino ad Altamura e Gravina. Il tutto era davvero di uno squallore indicibile! Gran parte di questo odioso percorso era terreno d'aratro, qua e là incontravamo una fattoria con la sua fontana; nessuna veduta in lontananza variava l'aspetto di queste tristi Murge», a quella di T. Fiore, che usa parole come «ignorata, desolata, tetra, respingente, disperata» e dipinge un paesaggio che «invita l'occhio a frugare con uno strugimento di morte», per non trovarvi altro «se non suggestione di solitudine [...], di dolore che non mendica né aspetta pietà».

⁶ Viesti, *Il «triangolo del salotto»* cit.; L. Băculo, *Il salotto: Altamura, Matera e Santeramo*, in D. Cersosimo (a cura di), *Città, paesi, distretti. Trame e nodi della realtà meridionale*, Meridiana Libri, Corigliano Calabro 1999.

⁷ Invero, questa sembra essere l'idea tuttora dominante in saperi disiplinaryi che dei distretti industriali si occupano da prospettive diverse rispetto alla matrice economica e dal sapere della gran parte dei decisori tecnici e politici. Sulla necessità di declinare in modo diverso il tema dell'uso del territorio nei distretti si veda C. Bianchetti, *Spazio e pratiche nei terri-*

dal piano. Capannoni sorgono così ovunque: oltre che ai margini della città compatta, nelle zone industriali pianificate, lungo le principali infrastrutture viarie e in zona agricola, magari sulla base di richieste di autorizzazione per la realizzazione di conigliere, necessarie per ottenere una concessione edilizia diversamente impossibile. Un'osservazione penetrante delle pratiche di trasformazione del territorio in questo contesto porta, dunque, a disconoscere l'immagine di «leggerezza» spesso associata al modello spaziale del distretto, come spazio della dispersione e perciò poroso⁷, in contrasto con la pesantezza del modello concentrato delle aree dell'industrializzazione del Mezzogiorno degli anni 1960. Peraltro, la fabbricazione di salotti richiede ampi spazi destinati alla produzione e al deposito, e quando vi si associa la vendita diretta, anche all'esposizione.

I processi in questione, inoltre, non si sono svolti nel clima di coesione sociale e consenso fra i gruppi d'interesse locale intorno a un progetto di sviluppo condiviso, guidato o anche solo sostenuto da un sistema di *governance* relativamente robusto e stabile, solitamente individuato in letteratura quale condizione essenziale, e complementare al vantaggio competitivo, per l'esistenza e il consolidamento di un distretto industriale⁸. Al contrario, qui l'assenza di un'autorità capace di recepire e orientare l'energia profusa dal basso e di far rispettare regole accettate dalle diverse componenti sociali sembra dare spazio a una lotta continua ed estenuante fra piccoli e grandi poteri, per alcuni dei quali l'unico orizzonte di senso consiste nello sfruttamento di ogni occasione di guadagno immediato. Questo contribuisce a rendere i processi decisionali opachi, contorti, precari. La spinta dell'interesse individuale, piuttosto che orientarsi verso la costruzione di quei beni relazionali che la letteratura ritiene essenziali per il consolidamento di simili sistemi produttivi⁹, degenera in un individualismo che regna sovrano a discapito di tutto ciò che è *comune*, e in abuso e copertura di abusi che sembrano diventati la regola¹⁰.

tori della dispersione, in «Urbanistica», 119, 2002, pp. 67-77.

⁸ Si vedano, in proposito, i contributi raccolti in S. Goglio (guest ed.), *The Recent Evolution of Industrial Districts in Italy*, Special Issue of «European Planning Studies», 10, 4, 2002, pp. 421-4.

⁹ Fra i tanti riferimenti su questo tema si veda M. Storper, *Le economie locali come beni relazionali*, in «Sviluppo Locale», iv, 5, 1997, pp. 5-42.

¹⁰ Castoro, *Cronache murgiane* cit.

¹¹ Cfr. B. Salvemini, *La storia dei luoghi*, in Politecnico di Bari, Dipartimento di Architettura e Urbanistica, *Studi per il piano di area dell'Alta Murgia, Rapporto finale*, Bari 2002.

¹² Per un resoconto più dettagliato di questo processo, si rinvia a A. Barbanente, *I territori aperti fra nuove centralità, tensioni, politiche di protezione e sviluppo: il caso dell'Alta Murgia barese*, in A. Belli (a cura di), *Il territorio speranza. Processi e politiche nel Mezzo-*

Situazioni nelle quali alcuni interessi ispirati dai valori dell'economia appaiono dominanti nel sistema di regolazione locale non escludono, tuttavia, la possibilità che emergano visioni diverse. Nel caso in questione, i «territori possibili» associati al modello insediativo del distretto industriale sono fortemente contestati da altre visioni dello sviluppo, sottendenti preferenze, aspettative, interessi diversi. Ciò accade non già sulla base di un confronto astratto sui valori, ma in relazione a specifiche pratiche di trasformazione del territorio e ipotesi di sviluppo. Più in particolare, i differenti valori presenti nel distretto emergono attorno a un diverso progetto, condiviso da altri gruppi e soggetti locali: quello relativo creazione di un parco rurale dell'Alta Murgia.

Tale immagine spaziale è suscitata dal riconoscimento della rarità e del pregio di un ambiente insediativo apparentemente nudo, che ostenta la sua «disfunzionalità» e «inattualità»¹¹ in rapporto a dinamiche economiche e sociali dominate invece dall'urbanizzazione. La costruzione di questa visione – può dirsi – muove dal basso, all'inizio degli anni 1980, con l'acquisizione di consapevolezza, da parte di alcuni gruppi locali, dei rischi ai quali è sottoposta la conservazione dell'ambiente altomurgiano, e si trasforma progressivamente in una visione associata a un progetto di sviluppo per quel territorio. Essa non è dunque generata nell'ambito di piani o politiche territoriali o di quella comunemente considerata sfera del sapere esperto, ma è esito di processi di apprendimento che portano alcuni segmenti della società locale, largamente in forma antagonistica, a delineare una nuova immagine per quel territorio, dunque incrementandone il capitale simbolico e definendo nuove possibilità per le attività spaziali¹².

Fra i territori interessati dal parco e quelli del distretto non vi è corrispondenza, ma solo alcune aree di sovrapposizione, in particolare nel comune di Altamura che comprende circa un terzo del territorio altomurgiano. Se si osservano attentamente i processi, si comprende che i diversi valori si rivelano in modo esplicito quando non solo istanze di tutela, ma diverse visioni dello sviluppo si scontrano con le esigenze espansive degli insediamenti produttivi del distretto, essenzialmente individuabili nella costruzione di capannoni e in adeguamenti infrastrutturali, introducendo forti elementi di conflitto nel tes-

giorno d'Italia, Alinea, Firenze 2002.

¹³ C. Donolo, *Questioni meridionali*, l'ancora, Napoli 1999.

¹ Nella prospettiva assunta dal *Piano*, tale sforzo presuppone «la creazione delle condizioni di sensibilizzazione alla percezione dei valori e delle ricchezze di cui è dotata, il riaccreditamento presso i cittadini dell'immagine positiva della città, il riposizionamento dei rapporti dei cittadini con il territorio». Cfr. *Città di Taranto, Piano Strategico Territoriale*,

suto sociale locale. Ciò rivela, tra l'altro, che l'assimilazione a livello locale della nozione di distretto è stata assai riduttiva rispetto a quella veicolata dalla letteratura. Essa, infatti, enfatizza le condizioni materiali dello sviluppo, ossia la disponibilità di suoli a basso costo e il miglioramento dell'accessibilità dell'area dal punto di vista delle infrastrutture stradali, ossia fattori classici delle politiche di sviluppo industriale, ritenuti indubbiamente non decisivi per il successo dei distretti industriali. Mentre, invece, sembrano essere trascurati proprio quei fattori immateriali e di coesione sociale sui quali la letteratura tanto insiste.

Il culmine di tale conflitto si raggiunge in seguito alla stipulazione di una settantina di accordi di programma per la realizzazione, in variante al piano regolatore generale, di capannoni destinati a ospitare salottifici, la cui razionalità localizzativa si basa chiaramente sull'incontro dell'interesse degli industriali a contenere i costi insediativi con quello all'incremento di valore dei terreni agricoli dei grandi proprietari fondiari, strenui oppositori del parco. Un modello insediativo, quello sostenuto da tale coalizione di interessi che, con ogni evidenza, non solo produce esternalità negative ed elevati costi sociali (in termini di sottrazione di risorse ambientali alla fruizione collettiva, spreco di suolo, costi infrastrutturali) ma alimenta anche una prassi derogatoria che, minando alla base stabilità e affidabilità delle procedure democratiche, rischia di mettere in crisi il sistema di regolazione locale¹³ e inibire la produzione di beni relazionali, entrambi vitali per il consolidamento del distretto.

Non è facile problematizzare una *success story* e diffondere tali consapevolezze in un contesto locale interessato da rapide dinamiche di crescita economica. Questo può avvenire se si affermano visioni differenti rispetto alle immagini spaziali di successo e si costruiscono strategie di sviluppo in grado di competere con le iniziative di trasformazione del territorio da quelle immagini generate. Si tratta di un processo lento e laborioso che richiede capacità di progettazione e continuità di azione da parte dei gruppi locali portatori di immagini antagoniste. Proprio la forza di alcune immagini disciplinari, però, induce a riflettere sulle responsabilità che i pianificatori si assumono allorché aderiscono acriticamente alle visioni dominanti e, d'altro canto, sul sostegno che essi possono fornire ai fini dell'affermazione di immagini plurali che rispecchino valori, preferenze, desideri inespresi o che hanno difficoltà ad affermarsi nelle pratiche di produzione del territorio.

3. *La difficile sostituzione di un'immagine negativa: la città dell'industria di base.*

Il caso di Taranto presenta tratti del tutto differenti da quelli del precedente caso di studio. La storia dell'industrializzazione a Taranto può leggersi come esperienza a induzione largamente esogena, iniziata sul finire del secolo XIX con la costruzione dell'arsenale militare e poi dei cantieri navali, e culminata in seguito nell'insediamento del IV centro siderurgico dell'Italsider. L'immagine spaziale ispiratrice degli investimenti degli anni 1960-70, com'è ben noto, è stata quella del polo di sviluppo à la Perroux, legato dapprima a visioni ottimistiche della crescita economica e oggi, ormai da quasi un ventennio, a città industriali in declino e a elevato rischio di crisi ambientale. Un'articolazione imprenditoriale molto povera e altamente dipendente dall'acciaieria, unita alla scarsa presenza di servizi alla produzione e iniziative di sviluppo di carattere endogeno, sembra rendere tuttora arduo ogni tentativo di rivitalizzazione dell'economia locale.

Non è facile trasformare questa immagine da tempo associata alla città di Taranto, e l'attributo di città «monoculturale» che ne deriva, in nuove e più articolate immagini spaziali. Più o meno consapevolmente, di tanto in tanto offre suggestioni per immagini differenti il ruolo di Taranto nell'antica civiltà della Magna Grecia. Ma questo appare più un sussulto di memoria che il frutto di una percezione sufficientemente articolata delle risorse locali e degli orizzonti di possibilità che la loro valorizzazione può aprire per lo sviluppo della città. Infatti, esso non sembra aver avuto sinora alcuna valenza generativa: la carenza di progetti e pratiche di promozione dell'immenso patrimonio archeologico della città ne è evidente dimostrazione.

Il recente *Piano strategico territoriale* di Taranto assume quale obiettivo principale proprio la costruzione di una nuova «identità culturale» che consenta alla città di prendere le distanze dalla minaccia di un'identificazione univoca e la proietti verso la consapevolezza del suo essere città complessa¹. In tal senso, esso appare coerente con un'idea bene affermata nella sfera della pianificazione e delle politiche pubbliche del territorio, la quale attribuisce alla pianificazione strate-

² Fra i contributi più recenti, si veda G. Pasqui, *Il territorio delle politiche*, FrancoAngeli, Milano 2001.

³ P. Healey, *On Creating the «City» as a Collective Resource*, in «Urban Studies», 39, 10, 2002, pp. 1777-92.

⁴ Cfr. P. Krugman, *Un'ossessione pericolosa. Il falso mito dell'economia globale*, Etas,

gica il compito di contribuire, da un lato, alla generazione di visioni condivise, capaci di orientare gli attori locali verso obiettivi nei quali essi si riconoscano e che siano disposti a perseguire nell'interesse comune, dall'altro, alla costruzione di beni comuni e capitale sociale a partire dalla ridefinizione dell'identità².

Una prima questione riguarda la palese contraddizione fra un simile compito, che presuppone un profondo coinvolgimento del tessuto sociale, economico e culturale della città, e il carattere esogeno del *Piano*. Tuttavia, un piano, sollecitando attenzioni e azioni intorno a un'immagine della città che incrocia consapevolezze e aspettative locali, può divenire fattore importante per la mobilitazione di risorse strategiche per l'azione collettiva in contesti di *governance* urbana³. Vale la pena di esaminare, dunque, le immagini di Taranto veicolate dal *Piano strategico*. In linea con un'idea dominante nelle politiche urbane di molte città europee, un concetto chiave è quello di «città competitiva», anche qui declinato nella versione riduttiva di immagine «pronta per ogni uso» e della sottesa idea di città quale contenitore di beni sfruttabili dal punto di vista economico. Un'immagine, questa, mutuata da sistemi culturali e tematizzazioni differenti, dei quali il più delle volte coglie solo epifenomeni⁴.

Il *Piano strategico* impenna il progetto di sviluppo su tre aree tematiche: «Ambiente», «Trasporti e logistica» e «Patrimonio immobiliare urbano». Risanamento ambientale e riqualificazione urbana, coerentemente con l'immagine di città competitiva, riferiti alla prima e alla terza, sono considerati fattori essenziali per invertire il trend negativo associato alla diminuzione della capacità attrattiva del territorio tarantino. È intorno al secondo tema che si coagulano le immagini più vivide. Queste non sono invenzioni del piano, ma rispecchiano rappresentazioni della città che vanno affermandosi a livello locale, stimulate dalla recente trasformazione del molo polisettoriale, progettato nel 1977 e ultimato solo nel 1999, in *Terminal Container*, grazie al recente insediamento di Evergreen, uno dei più grandi operatori del trasporto merci nel mondo. Un mutamento rilevante, questo, per un porto e una città per decenni inesorabilmente legati monocultura industriale.

Milano 1997.

⁵ Si veda G. Dematteis-V. Guardasi (a cura di), *Urban Networks*, Patron, Bologna 1995.

⁶ In esse si svolgerebbero operazioni di confezionamento, etichettatura, assemblaggio, controllo di qualità e imballaggio delle merci, ritenute di rilevante importanza ai fini dello sviluppo locale poiché capaci di attribuire elevato valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico dei container oggi effettuate.

⁷ Per una critica alla ormai consueta trasposizione della nozione di competitività dall'in-

Detto mutamento, peraltro, richiamando l'antica nodalità di Taranto nel sistema di scambi del Mediterraneo, può contribuire a quel processo di ri-definizione dell'identità che fa sì che un'idea di città sia vivificata attraverso il processo collettivo di immaginazione di quello che la città è e di quello potrebbe essere, e quindi suscitare la produzione di nuovi significati e possibilità per le attività spaziali. Ancora, pensare a Taranto come a una città portuale consente di allontanare le immagini terribili legate alla pesantezza e immobilità della grande industria, al suo visibile e invisibile carico inquinante, ai ritmi che essa impone alla città. E richiama suggestive immagini di spazi geografici attraversati alle diverse scale da flussi reali ma anche virtuali, e punteggiati da nodi le cui posizioni sono caratterizzate da mutevolezza e dinamicità⁵. In tali immagini, la possibilità di collegamenti tra i nodi che prescindano da fattori di distanza, posizione geografica e da ogni altra determinazione fisica diretta, proiettano la città in uno spazio di relazioni che sembra aprirle indefiniti orizzonti di possibilità.

Su tre aspetti critici, fra loro interrelati, mi sembra importante porre l'accento. Il primo riguarda la traduzione di tali orizzonti in pratiche di trasformazione del territorio. Il contrasto che si intravede, in tal caso, è fra immagini innovative e forme tradizionali di costruzione del territorio. Il secondo aspetto concerne il pericolo che si stia creando una nuova immagine univoca e una nuova forma di dipendenza per la città, che vede sostituire al colosso siderurgico il gigante taiwanese. Il terzo aspetto attiene al rischio che la forza di questa immagine distolga le attenzioni da altre immagini esistenti e possibili, inibendo piuttosto che dischiudendo orizzonti di possibilità per la città.

Per il primo aspetto, si è detto che le città sono artefatti materiali, certamente, ma non solo. L'esistenza e la capacità di azione delle città risiedono anche nel modo in cui esse vivono nelle rappresentazioni mentali, e nel modo in cui questo esercizio di immaginazione è mobilitato per configurare attività di governo, politiche pubbliche, progetti. Non è facile, però, modificare le forme tradizionali di queste ultime in altre capaci di misurarsi con dinamiche socio-economiche che operano sulla base di relazioni spazio-temporali fluide e multi-nodali. Tanto meno si può pretendere di fondare tale modificazione su un piano concepito al di fuori del sistema socio-economico e culturale che progetta e produce le trasformazioni del territorio. Le immagini spaziali sono costruite socialmente. La loro traduzione materiale rivela concezioni

terpretazione della realtà delle imprese a quella delle regioni, si veda Krugman, *Un'ossessione pericolosa* cit.

della città che riflettono interessi, poteri, orientamenti culturali di differenti individui e organizzazioni. Tali concezioni, a loro volta, sono associate a pratiche consolidate di trasformazione territoriale che è difficile rimuovere. Progetti da tempo all'ordine del giorno nell'agenda politica dei governi locali, che prefigurano forme insediative consuete e di rilevante impatto ambientale, sono oggi risignificati dall'immagine di Taranto come nodo di flussi nel campo del trasporto merci, catalizzando nuovi consensi e risorse. Mi riferisco, in particolare, all'idea di realizzare un *Distripark* e un *Agromed*, quali piattaforme logistiche avanzate⁶, integrate con un sistema di trasporto intermodale, impegnando un'area di oltre 200 ettari nell'area retroportuale in larga parte corrispondente a suoli per i quali il Piano Regolatore Generale di Taranto prevedeva destinazioni differenti, soprattutto agricole, e in assenza di una preliminare verifica della possibilità di cogliere tale opportunità per la bonifica e il riuso delle moltissime aree industriali dismesse ivi presenti. Altro esempio è dato dalla recente progettazione di un'area per insediamenti produttivi di 177 ettari ai confini dell'aeroporto di Grottaglie, tesa a sviluppare un'iniziativa avviata nel 1993. Questa è rappresentata, dal consorzio Marco Polo che la promuove, quale prima piattaforma di scambio aria-gomma-rotaia in Puglia e nel Mezzogiorno, «micro distretto produttivo» capace di fornire servizi tali da rendere il territorio ionico competitivo ed appetibile ad imprenditori esterni. All'immagine dinamica e innovativa associata al consorzio si contrappone il modo del tutto tradizionale di progettarne l'insediamento.

Per il secondo aspetto prima richiamato, non si può ignorare che l'immagine di città nodale presenta molti limiti, e anche rischi, per i modi in cui sinora è stata generata e diffusa. Allorquando associata al concetto ambiguo di «competizione urbana», essa sembra impedire un'interpretazione della realtà disincantata, che prenda atto del carattere esogeno dell'investimento nel porto *container*, del controllo pressoché totale del terminal da parte della società taiwanese, a fronte della fragilità del sistema di *governance* locale e della suaccennata debolezza strutturale del sistema economico tarantino. Chi compete a livello globale oggi non è la città, ma la grande società multinazionale⁷, av-

⁶ S. Soriani, *La transizione postindustriale della portualità tra dinamiche di mercato e vincoli-opportunità territoriali*, in Id. (a cura di) *Porti, città e territorio costiero*, il Mulino, Bologna 2002.

⁷ Z. Bauman, *Voglia di comunità*, Laterza, Roma-Bari 2001.

⁸ G. Dematteis, *L'Italia in Europa: rischi e opportunità di una politica delle rappresentazioni territoriali*, in «Urbanistica», 119, 2002, pp. 28-31.

⁹ *Interreg* è un Programma di Iniziativa comunitaria della politica strutturale che mira a

vantaggiandosi delle risorse territoriali tarantine grazie a una concessione a lungo termine e praticamente esclusiva del molo polisettoriale. Il rischio principale, in questo caso, consiste nella creazione di una nuova immagine univoca e di una nuova forma di dipendenza. D'altra parte, la letteratura sull'evoluzione della portualità nei paesi industriali più avanzati sottolinea sia la decrescente capacità delle attività marittime di sostenere occupazione e redditi in conseguenza di innovazioni tecnologiche che hanno investito il ciclo del trasporto merci, sia la caduta di vincoli localizzativi costieri per attività legate al trattamento materiale e immateriale dei carichi, che possono localizzarsi anche in luoghi o nodi interni⁸. Ambedue queste circostanze porrebbero Taranto in una posizione di vulnerabilità nel quadro degli scenari globali di evoluzione del trasporto merci.

Il terzo aspetto attiene al rischio che la forza di questa immagine, quale visione del futuro della città capace di generare grandi aspettative di rilancio della sua economia, distolga le attenzioni dalle tante immagini dei diversi quartieri e luoghi della città create dai cittadini. Se è vero che è una concezione economica a guidare i modi in cui le città si esprimono nelle politiche pubbliche in molte parti d'Europa, la città, nella sua dimensione esperienziale e percettiva non è una, ma è multipla. Vi sono, infatti, molti e differenti registri attraverso i quali ognuno costruisce la propria esperienza e percezione della città.

Ci si chiede, dunque, quali strati sociali, culturali, quali gruppi e soggetti saranno capaci di raggiungere e mobilitare l'immagine della città competitiva o quella della città nodale. Quali risorse immaginative saranno inibite dalla forza delle potenti *élites* politiche e professionali che le veicolano. E quali orizzonti di possibilità si aprono per un futuro dei luoghi urbani del quale possano riappropriarsi cittadini e gruppi sociali che la città vivono nella sua dimensione multipla, articolata in base a differenti *frames*, esperienze, spazi di attività che la intersecano. Nella società contemporanea, vi è la possibilità di cogliere solo la superficie di moltitudini di persone che ci sono estranee, e quindi il rischio di disporre di quella come unica unità di misura per valutarne preferenze, bisogni e interessi⁹. In quale modo possono i pianificatori operare perché detta riappropriazione, evidentemente cruciale nel caso di Taranto, si realizzi?

promuovere «la cooperazione transeuropea per incentivare uno sviluppo armonico ed equilibrato del territorio». Il Programma *Interreg II Italia-Albania* (1994-9), articolato negli assi relativi a trasporti e comunicazioni, sostegno alle PMI, ambiente, turismo, formazione, cooperazione transfrontaliera, nettamente privilegia una visione dei rapporti fra le due sponde

4. *Alcune questioni aperte.*

I casi sin qui discussi inducono a riflettere su rischi e illusioni di visioni univoche e apparentemente accomunanti sostenute dai sistemi discorsivi delle teorie, delle professioni e delle conoscenze esperte.

Come abbiamo sottolineato, ogni immagine affonda le proprie radici nel sistema di valori della società, imprimendole un carattere di intrinseca variabilità in relazione ai differenti individui e gruppi che vivono e operano nella città. Inoltre, le immagini spaziali basate su teorie in uso nelle diverse discipline sono sempre soggette a valutazioni provvisorie, variando nel tempo, in relazione agli esiti delle trasformazioni da quelle immagini indotte, i giudizi circa la loro positività o negatività, il loro successo o insuccesso. Per la pianificazione del territorio, che contribuisce a creare nuovi significati e possibilità per le attività spaziali, la sfida sembra essere quella non solo di acquisire consapevolezza dei suddetti caratteri di mutevolezza e variabilità, ma soprattutto di sollecitare immagini plurali, che rispecchino i differenti valori, preferenze, aspirazioni della società. Non è una sfida da poco, dato che alla base dell'affermarsi di alcune immagini spaziali piuttosto che di altre vi sono complicate questioni di disuguaglianza sociale, economica e di potere e che la possibilità di confronto fra idee differenti è fortemente condizionata dal possente sistema dei mezzi di comunicazione.

Vi sono, tuttavia, anche situazioni nelle quali la costruzione di visioni accomunanti può essere obiettivo rilevante. Si pensi alle possibili valenze di un'immagine per la regione transfrontaliera adriatica che prefiguri, intrecciando la sfera simbolica con quella dell'interazione sociale, un possibile spazio di coesistenza a cavallo fra le due sponde. Anche a tal fine la pianificazione territoriale può fornire un contributo, per limitato che sia.

Si consideri che lo *Schema di sviluppo dello spazio europeo*, al di là di alcune indicazioni molto generali di politica territoriale, sembra sia servito soprattutto «per “costruire” un territorio europeo come rappresentazione capace di arricchire il campo simbolico comunitario». Ma vi è di più. Tuttora ben lontano dall'incidere sulle trasformazioni del territorio europeo, lo *Schema* ha già

cambiato le geografie degli stati membri, collocandoli in un più vasto campo di forze (il *core* europeo, le periferie marittime, ecc.), ha indebolito il senso dei confini nazionali, trasformandoli da linee di separazione a zone osmotiche, da margini a cerniere. In tal modo ha modificato anche lo spazio geopolitico in-

terno ai singoli paesi, promovendo la centralità europea di certe regioni e accentuando la perifericità di altre¹.

L'immagine dei territori che si affacciano sull'Adriatico che emerge dallo *Schema*, così come dai molti documenti che lo hanno preceduto, è quella di una regione periferica, uno spazio residuale rispetto al centro dell'interesse, che è il cuore europeo, per il quale da tempo si registra una vera e propria proliferazione di figure spaziali (dalla dorsale europea, alla «banana blu», al «pentagono»). Mancano, dunque, rappresentazioni condivise della regione transfrontaliera del basso Adriatico, quali campi simbolici sui quali si fondi e rafforzi un'identità collettiva, intesa come senso di appartenenza odierna e futura a uno spazio comune. Uno spazio che sia percepito non come unificante, ossia riducente a unità quel che oggi è differente, ma come campo nel quale differenze coesistano e si confrontino. Possibili sedi di rappresentazioni endogene di immagini spaziali e connesse visioni di sviluppo sono le iniziative di cooperazione transfrontaliera, prima fra tutte *Interreg*². Tale programma, però, almeno nel basso Adriatico, si è sinora prevalentemente imperniato su azioni materiali e immagini frammentate o omologanti delle regioni interessate e dei rapporti che le legano. Immagini basate sull'idea dell'altro che si ha dall'altra parte della sponda piuttosto che su una esperienza di effettiva di cooperazione dalla quale potessero emergere nuovi significati e possibilità per uno *spazio in comune*.

incentrata sull'interscambio commerciale. Cfr. Unione europea, Repubblica Italiana, Regione Puglia, *Interreg Italia-Albania*, 1996.