

Autopoiesi di sistemi-regione

Il caso dell'Istria Slovena
e proposta metodologica

Luka Juri





Založba Univerze na Primorskem

Comitato editoriale

Katarina Babnik

Štefan Bojnec

Aleksandra Brezovec

Boris Horvat

Dejan Hozjan

Alenka Janko Spreizer

Alen Ježovnik

Lenka Kavčič

Alan Orbanič

Gregor Pobežin

Andraž Teršek

Jonatan Vinkler



Autopoiesi di sistemi-regione

Il caso dell'Istria Slovena
e proposta metodologica

Luka Juri



*Autopoiesi di sistemi-regione:
Il caso dell'Istria Slovena
e proposta metodologica*
Luka Juri

Revisori
Alberto Di Minin
Ezio Benedetti

Progetto grafico
Alen Ježovnik

Publicato da
Edizioni Università del Litorale
Piazza Tito 4, 6000 Capodistria
www.hippocampus.si
Capodistria, Dicembre 2017

Redattore capo
Jonatan Vinkler

Redattore esecutivo
Alen Ježovnik

<http://www.hippocampus.si/ISBN/978-961-7023-57-2.pdf>
<http://www.hippocampus.si/ISBN/978-961-7023-58-9/index.html>
<https://doi.org/10.26493/978-961-7023-57-2>

© 2017 Luka Juri



*Izid monografije je finančno podprla Javna agencija
za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije iz sredstev
državnega proračuna iz naslova razpisa
za sofinanciranje znanstvenih monografij*

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili
v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani
COBISS.SI-ID=293131520
ISBN 978-961-7023-57-2 (pdf)
ISBN 978-961-7023-58-9 (html)

Indice

- Elenco delle tabelle · 7
- Elenco delle figure · 9
- 1 Introduzione · 11
 - 1.1 Dal concetto di territorio a quello di spazio · 11
 - 1.2 Il concetto di regione · 14
 - 1.3 L'Istria slovena – uno spazio/regione a sé stante? · 21
 - 1.4 Scopi, focus e metodologia della ricerca · 32
- 2 L'organizzazione dello spazio sociale ed economico · 39
 - 2.1 La popolazione e l'organizzazione territoriale · 39
 - 2.2 Struttura sociale · 40
 - 2.3 L'organizzazione dell'autonomia locale · 49
 - 2.4 Lo spazio economico · 57
- 3 I flussi · 67
 - 3.1 Traffico, assi di comunicazione e gateways · 67
 - 3.2 Analisi dei nodi e della rete di comunicazione · 74
 - 3.3 Il pendolarismo intra ed interregionale · 77
- 4 Le relazioni con l'esterno – dimensione economica e politica · 83
 - 4.1 Le comunicazioni con l'esterno · 84
 - 4.2 Influenze esterne ed capacità autopoietica · 87
 - 4.3 Influenze sull'esterno · 91
 - 4.4 Il ruolo del turismo · 94
- 5 Conclusione – L'Istria slovena, un sistema autopoietico? · 97
 - 5.1 Autopoiesi, circolazione/iconografia e centro-periferia · 98
 - 5.2 Relatività e misurazione dell'capacità autopoietica · 101
 - 5.3 Scenari futuri per l'Istria slovena · 115
 - 5.4 Considerazioni conclusive · 118
- Bibliografia · 121

Elenco delle tabelle

- 2.1 Presenza dei gruppi etnici a Capodistria nel 1910 e nel 1991 · 44
- 2.2 L'etnie slovena, italiana ed altre nei tre comuni dell'Istria slovena secondo i dati dei censimenti del 1956, 1961, 1971, 1981, 1991 e 2002 · 45
- 2.3 Popolazione divisa per madrelingua, valori assoluti · 50
- 2.4 Popolazione divisa per madrelingua, valori percentuali · 50
- 2.5 Popolazione divisa per raggruppamenti di madrelingua, valori assoluti · 51
- 2.6 Popolazione divisa per raggruppamenti di madrelingua, valori relativi · 51
- 3.1 Tempi di percorso con trasporto comune più veloce da/a Capodistria alle/dalle destinazioni designate · 77
- 3.2 Percentuale pendolari su popolazione attiva · 80
- 5.1 Percentuale popolazione considerata autoctona su totale popolazione · 108
- 5.2 Valutazione e valorizzazione della presenza della popolazione autoctona · 108
- 5.3 Percentuale popolazione di etnia maggioritaria · 108
- 5.4 Valutazione e valorizzazione della multiculturalità · 108
- 5.5 Percentuale popolazione di istruzione universitaria sul totale della popolazione totale sopra i 15 anni · 108
- 5.6 Valutazione e valorizzazione del livello di istruzione · 108
- 5.7 Valutazione e valorizzazione della presenza di poli universitari e di ricerca · 109
- 5.8 Valutazione e valorizzazione della presenza di media d'informazione locale · 110
- 5.9 Valutazione e valorizzazione della presenza di istituti culturali locali · 110
- 5.10 Valutazione e valorizzazione della presenza di istituzioni politiche regionali · 111

Elenco delle tabelle

- 5.11 Valutazione e valorizzazione della struttura di proprietà dei maggiori soggetti economici · 111
- 5.12 La valutazione e valorizzazione della forza della piccola e media impresa · 111
- 5.13 Valutazione e valorizzazione della presenza di infrastrutture stradali interne · 112
- 5.14 Valutazione e valorizzazione della presenza di infrastrutture ferroviarie interne · 112
- 5.15 Valutazione e valorizzazione della presenza di porti marittimi o fluviali · 113
- 5.16 Valutazione e valorizzazione della presenza di aeroporto internazionale · 113
- 5.17 Risultato complessivo dell'Istria slovena, della regione di Nova Gorica e di quella di Lubiana riguardo elementi identificati come determinanti il livello di capacità autopoietica · 114
- 5.18 Tasso di crescita naturale in percentuale, Istria slovena e Slovenia · 115
- 5.19 Tasso d'immigrazione in percentuale, Istria slovena e Slovenia · 116
- 5.20 Tasso di crescita della popolazione, Istria slovena e Slovenia e rapporto tra i due tassi · 116

Elenco delle figure

- 1.1 Carta dell'Istria · 25
- 2.1 Le diverse proposte sulla divisione del confine tra Italia e Jugoslavia dopo la Seconda Guerra mondiale · 41
- 2.2 La collocazione delle diverse aree industriali dell'Istria Slovena · 58
- 2.3 Il porto di Capodistria · 60
- 2.4 Schema della struttura del gruppo societario Istrabenz attualizzata al 25 luglio 2006 e al 31 dicembre 2016 · 63
- 3.1 Rappresentazione grafica dell'intensità del traffico quotidiano nei vari tratti stradali dell'Istria slovena · 69
- 3.2 La rete ferroviaria nell'Istria slovena · 71
- 3.3 Rappresentazione della rete della circolazione stradale nell'Istria slovena · 75

1

Introduzione

1.1 Dal concetto di territorio a quello di spazio

Il territorio è una superficie, concreta e misurabile, sul quale si sofferma già Vidal de la Blache, richiamato da Adalberto Vallega, parlando della geografia come scienza dei luoghi, nei quali il territorio ha un ruolo preponderante come palcoscenico sul quale sviluppare le analisi (Vidal de la Blache 1913; Vallega 1989, 11). Vallega abbina tale concetto al pensiero di Carl Ritter, che attribuisce al territorio un'importanza simile, definendo la geografia come studio delle relazioni tra l'uomo ed il territorio (Ritter 1833; Vallega 1989, 38). Si definiscono così due elementi, i quali, relazionati, danno vita ai fenomeni della geografia (umana): il territorio e l'uomo. Richard Hartshorne (1939) pone l'accento sul fatto che: (a) la geografia studia i fenomeni che hanno luogo sul territorio e (b) studia la differenziazione che ne consegue nell'organizzazione del territorio – diventa geograficamente rilevante quindi solo l'azione umana che ha effetti sul territorio.

Il discorso geografico viene in questo modo ridotto ad un'analisi dell'interazione tra l'uomo (soggetto mobile) ed il territorio («palcoscenico», oggetto immobile e senza dimensione temporale), dando un forte carattere fisico alle relazioni sociali, politiche ed economiche che sono alla base della geografia. Il territorio rimane per secoli il punto focale della geografia, presente per altro nelle diverse interpretazioni della rilevanza dell'*heartland* e del *rimland*, sull'onda della quale si sviluppano le differenti analisi di Halford John Mackinder, che nel contesto mondiale definisce come dominante il centro del continente Eurasiatico (*pivot area*, poi ridenominata *heartland*) o di Nicholas J. Spykman, che in un diverso contesto politico e tecnologico individua come dominante la parte costiera dello stesso continente, definita *rimland* (Mackinder 1904; Spykman 1944; Jean 1995, 29–39).

Sempre preponderante, soprattutto nelle sue interpretazioni, rimane il territorio anche nell'opera di Karl Hausofer, che introduce – senza però svilupparlo al di fuori della concettualità del territorio – la definizione spazio nella teoria del *Lebensraum*, ovvero spazio vitale, poi interpretato dal nazismo per giustificare politiche espansionistiche ed aggressive.

Questo concetto, che nella geografia assume dimensione statica e bidimensionale, viene ampliato nel lavoro di Edward L. Ullman, che sostiene che l'essenza del contributo intellettuale della geografia umana può essere sintetizzata nei concetti di sito e di situazione (Ullmann 1980). Il sito viene così definito dalle condizioni concrete di un luogo, di un'area, portando così all'analisi delle relazioni verticali che concorrono tra l'uomo e l'ambiente, ovvero il territorio. Più complessa invece la definizione di situazione: qui Ullman individua l'analisi degli effetti che un'area, ovvero i fenomeni di un'area, producono su un'altra area, ponendo quindi accento su relazioni orizzontali. Questo secondo elemento apre quindi la strada alla geografia dell'analisi spaziale. Al concetto di territorio se ne aggiunge un altro, più complesso ed ampio: lo spazio (Vallega 1989, 44).

12

Con la definizione di spazio si aprono possibilità per una diversa, più complessa ma anche più flessibile analisi geografica. Da un mero studio verticale delle relazioni tra l'uomo come soggetto mobile ed il territorio con palcoscenico geografico, oggetto immobile e privo di dimensione temporale, si passa ad una concezione di spazio nel quale le relazioni sono tridimensionali e nel quale l'uomo si trova immerso, ne è parte e non vi è quindi più solamente sovrapposto. Lo spazio può venir modificato, in quanto assume anche caratteristiche sociali, cioè umane, e può essere visto in un'ottica soggettiva – anzi, lo spazio, come concetto più astratto del territorio, si presta quasi esclusivamente ad un'analisi inquinata dalla soggettività umana. Essendo modificabile, lo spazio assume anche la necessaria accezione temporale, tetra-dimensionale, che amplia in modo evidente le possibilità di osservazione e di analisi.

Ciò apre la strada all'abbandono dell'ecologismo geografico classico, in cui si punta all'eshaustività ed alla descrizione, per passare all'analisi spaziale che riduce il numero di elementi analizzati (spesso riducendoli ad uno solo). L'analisi inoltre si propone non solo di descrivere, ma di spiegare il fenomeno geografico, cercando le cause e tentando di estrapolare possibili conseguenze. Prendono rilevanza i fenomeni sociali e si tende a cercare di costruire modelli il più possibile astratti e generalmente applicabili (Vallega 1989, 45).

Lo spazio, come accennato, può venir interpretato anche in modo

soggettivo, anzi diventa quasi dipendente da tale prospettiva. Così Armand Frémont identifica tre punti di vista attraverso i quali interpretare lo spazio: spazio di vita, spazio sociale e spazio vissuto. Il primo considera soltanto l'insieme dei luoghi frequentati da una persona o un gruppo sociale, mentre il secondo si riferisce all'insieme dei luoghi nei quali il gruppo umano intrattiene le relazioni sociali. La risultante di questi due è lo spazio vissuto, che è quindi chiaramente limitato all'esperienza dell'individuo (Frémont 1999, 48). Questa definizione di spazio vissuto diventa particolarmente intrigante, in quanto non bisogna considerare soltanto lo spazio nel quale il soggetto si muove o intrattiene relazioni sociali in prima persona, anche tutto lo spazio nel quale il soggetto vive in modo virtuale. È chiara quindi l'importanza dei media d'informazione e d'intrattenimento che contribuiscono ad allargare a scala planetaria – benché limitata a determinati punti del globo – lo spazio vissuto di un individuo, mentre la memoria storica, orale o scritta, contribuisce a dare anche una profondità temporale. È interessante così notare come lo spazio vissuto – mediato e non necessariamente in prima persona – di un individuo si concentri nei nodi più importanti della scala globale, come ad esempio le città mondiali o le regioni d'importanza strategica (Medio oriente, Singapore), mentre non considera altre aree, quelle poco o per niente presenti nei media (Siberia, Africa nera, ecc.).

Il concetto di spazio vissuto arriva inoltre a superare la dimensione geografica reale per raggiungerne di meramente mentali, ovvero create dall'informatica. Spunta in primis lo spazio virtuale della rete telematica (internet) che si è allargato negli ultimi anni di intensa informatizzazione fino a comporre oggi un'importante fetta dello spazio vissuto di un individuo integrato nei ritmi di vita «occidentali». Si è quindi testimoni di un allargamento dello spazio vissuto definibile quasi come una nuova dimensione – virtuale – dell'ecumene, nella quale ci si relaziona, si commercia, si impara e si intrattiene le più svariate attività sociali.

La tecnologia informatica, oltre ad aver allargato lo spazio vissuto ad una dimensione virtuale ma reale dal punto di vista delle relazioni umane, ne ha anche cambiato radicalmente le distanze. Numerose relazioni umane riescono infatti, grazie all'informatica, a superare le barriere geografiche tradizionali, trasformando quindi radicalmente i tempi e le distanze dello spazio vissuto. Con un adeguato equipaggiamento informatico (computer, palmare o telefono «intelligente» e connessione ad Internet) è infatti possibile inviare informazioni e commerciare alla stessa velocità con un soggetto lontano sia 10 che 10 mila chilometri.

1.2 Il concetto di regione

Analizzando il concetto di spazio è normale tentare di delimitarlo, di trovare i limiti di un insieme autosufficiente e più o meno collegato con l'esterno. Il concetto di spazio, come del resto pure quello di territorio, si presenta nella sua essenza come non delimitato ed infinito, il che però lo rende onnicomprensivo e quindi non descrivibile. Ciò è, dal punto di vista geografico un problema, nel senso che se si accetta l'infinità e la non-delimitabilità dello spazio, non essendoci differenze e non essendoci unità, lo studio diventa impossibile. Già Vidal de la Blache (1913) aveva definito la geografia come scienza dei luoghi, scegliendo appunto il plurale per indicare la presenza di più luoghi distinti e diversi tra loro. Anche Roberto Mainardi indica la geografia in maniera simile, sottolineando che essa si propone l'organizzazione dello spazio ad opera dell'azione umana, con ciò che organizzazione significa necessariamente delimitazione, differenziazione, definizione e possibilmente anche una più o meno sistematica catalogazione (Mainardi 1998, 25).

14

Diventa chiara quindi la necessità di delimitare lo spazio in unità più o meno diverse tra loro, ed ecco che si pone la questione di quale criterio utilizzare. Se ne può evidentemente scegliere di svariati, di natura fisica o orografica (valli, pianure, altipiani, ecc.), di natura biologica (tundra, steppa, taiga, ecc.), oppure di natura sociale, dove se ne presentano tanti quanti possono essere i settori di studio (etnici, economici, politici). Consone allo scopo di questo lavoro appare la nozione della teoria generale dei sistemi che delimita lo spazio appunto in sistemi, dove gli organi (in questo caso i soggetti-elementi geografici) creano un organismo a sé stante (il sistema), definito geograficamente come regione.

Elaborare una definizione precisa del concetto di regione è un'opera multidirezionale. «Chi si avvicina all'ampia letteratura prodotta su questi argomenti – soprattutto all'inizio del secolo – deve districarsi tra una terminologia estremamente varia, anche per le qualificazioni attribuite alla regione (regione naturale ed umana, regione storica, regione economica, urbana, omogenea, uniforme, semplice, funzionale, e così via) e non tarda a constatare che stessi termini assumono significati diversi – e talora anche sostanzialmente divergenti – non solo con il volger delle epoche, ma anche a seconda degli autori di una stessa epoca, e che tutto ciò riflette spesso confusione concettuale» (Vallega 1983).

L'ambiguità che accompagna il concetto di regione ha dunque come causa principale una certa polivalenza del termine, accentuata-

si nel corso dei decenni con lo sviluppo del pensiero geografico, in seguito alle esigenze che di volta in volta portavano a modificare il concetto stesso di regione. Roger Brunet, sottolineando la confusione generata dalla polivalenza di significato intrinseco al termine «regione», sottolinea che il significato stesso delle parole è cambiato molto e quindi gli strumenti del linguaggio esigono una nuova definizione. Oltre a ciò, anche i concetti sono confusi. Spazio, regione, territorio sono oggetto di variazioni concettuali ed il termine «classe» ha contribuito ad aggiungere nuove discordanze (Brunet, Ferras e H. Théry 1993).

Sviluppando questo discorso, Vallega pone un importante accento: la regione, quando se ne analizza i caratteri fisici, è sinonimo di area – di diffusione – di determinate caratteristiche. La regione dal punto di vista della geografia politica è invece un'altra cosa, un territorio contraddistinto da un'unità organizzativa. Essa viene identificata attraverso un'analisi più complessa, che tiene conto dell'intero spettro dei valori culturali, degli strumenti d'intervento, dei modelli di comportamento, del supporto fisico – il tutto visto anche in chiave storica (Vallega 1989, 280).

A questi accenni di un approccio fortemente teorico ed astratto si aggiungono definizioni di regioni più legate alla moderna concezione socio-politica. In questa cornice, la regione, secondo il senso comune, è un territorio organizzato che si pone, nella gerarchia dimensionale degli spazi, al di sotto dello stato. Analizzata nelle sue funzioni e nei suoi rapporti con gli altri soggetti della geografia politica, la regione è un territorio organizzato, dotato di certa autosufficienza, nel senso che la maggior parte delle funzioni e servizi più importanti vi è rappresentata. In questo modo la regione è capace di soddisfare la maggior parte dei bisogni dei suoi abitanti. Inoltre, la regione si identifica spesso nello spazio organizzativo della metropoli e delle sue città satelliti, creando una gerarchia a rete con un centro principale e più centri satelliti ed ovviamente una periferia (Racine e Cunha 1984.). Tale regione si distingue dal suo esterno a causa della sua omogeneità, determinata dalla predominanza di uno o più elementi. È l'aspetto, la «forma» (caratterizzata nella coerenza interna data dal principio di uniformità) a caratterizzare questo tipo di regione, così definita regione formale. Sia come territorio caratterizzato da una certa uniformità naturale, etnica o economica, sia come distretto ereditato dalla storia e che non rispecchia nessuna realtà attuale, la regione è concepita come una specie di «dato» di cui ci si sforza, all'inizio degli studi, di giustificare i limiti, i confini (Juillard 1978).

Dal concetto di regione formale, il più rilevante per gli scopi di que-

sto lavoro, si distingue quello più precoce di regione naturale. Già nel 1752, il francese Philippe Buache suddivise il territorio francese in bacini fluviali, sostenendo che essi erano regioni naturali, in quanto il fiume e la sua valle costituiscono una sede che determina – in modo naturale – le forme di insediamento, di agricoltura e di allevamento. Nel corso del secolo successivo il concetto si avvale di numerosi sviluppi, poiché il substrato fisico della regione naturale venne identificato nelle strutture geologiche, di cui il bacino idrografico è un'espressione. Ad esempio, un bacino sedimentario di origine quaternaria, un'area a rilievi di origine ercinica come gli Appalachi (340 milioni di anni or sono), oppure uno scudo archeozoico, possono essere considerati regioni naturali (Vallega 1995).

16

Il concetto di regione naturale trova ulteriore sviluppo nell'ambito del pensiero geografico positivista. Per Friedrich Ratzel, i rapporti tra consorzi umani ed ambiente vengono visti in chiave ecologica, fermo restando però che il protagonista principale rimane l'ambiente fisico: l'insediamento ed i fatti umani ne dipendono, subiscono effetti e, entro certi limiti, reagiscono. In questo clima matura il concetto di regione naturale come un grande soggetto geografico, ben definito e chiaramente rilevabile, tanto per i confini che per i propri caratteri essenziali (Ratzel 1923). Con questo approccio determinista si viene a considerare l'ambiente fisico come il dante causa e le forme d'uso del territorio come l'effetto, la conseguenza.

È con la concezione possibilista che l'uomo inizia progressivamente a svincolarsi dall'ambiente e diventa protagonista della relazione geografica. L'uomo diventa causa, piuttosto che effetto, plasma con una certa autonomia l'ambiente piuttosto che subirne necessariamente l'influenza. Diventa protagonista in una sorta di organismo, costituito da aspetti fisici e apporto umano (Vallega 1983). È così che al concetto di regione naturale Vidal de la Blache (1913) contrappone quello di regione umanizzata, cioè di uno spazio in cui una comunità umana, dotata di una propria cultura organizza un territorio, costituito da un solo ambiente fisico, o da più ambienti fisici contigui. Proprio la promozione a regionale di un territorio che fisicamente non è necessariamente uniforme, ma che anzi può essere composto da più ambienti fisici confuta il concetto di regione naturale, secondo il quale una regione è necessariamente costituita da un solo ambiente fisico. Da qui la negazione del principio di causalità unidirezionale, in base al quale l'ambiente è la causa della regione. Infatti, se una regione si stende su più ambienti fisici si deduce che a determinarla siano anche altre cause, come soprattutto quella umana (Vidal de la Blache 1913). L'abbandono dell'interpretazione unidirezionale della

relazione tra l'uomo ed il territorio, che verrà posteriormente sviluppato nel concetto di spazio, è presente anche nell'argomentazione di Maximilien Sorre, che sottolinea come tra uomo e natura esistano relazioni bidirezionali. In questa definizione possibilista, il rapporto tra la natura (substrato) e l'uomo (gruppo umano) crea la regione (Sorre 1961).

L'abbandono della «fisicità» della regione è visibile anche nell'interpretare il concetto di paesaggio. Quest'ultimo, già in parte implicitamente presente nella regione naturale, viene ripreso e riformulato dal pensiero possibilista che ne amplia la portata, riferendola anche alle forme di insediamento, alla copertura umana ed ai modi di utilizzazione del territorio: dall'idea di paesaggio naturale si passa a quella di paesaggio umanizzato, cioè di paesaggio in generale. La regione geografica è un'astrazione e da ciò si deriva che anche il paesaggio che ne costituisce la fisionomia è un'astrazione. In questo senso, mentre il paesaggio meramente naturale è concretamente rilevabile, quello umano può essere concepito solo in funzione di tratti elaborati e schematizzati, cioè convenzionali (Vallega 1983).

Sviluppando questa direzione di pensiero diventa chiaro che molti paesaggi possano sovrapporsi nel tempo sullo stesso spazio: ad esempio i mutamenti agricoli nelle contrade mediterranee, l'urbanizzazione dei bacini minerari, la bonifica di territori paludosi, eccetera (Juillard 1978). L'estensione del paesaggio (e quindi della regione) viene decisa dunque in modo del tutto discrezionale, portando alla creazione di termini come «subregione, microregione, zona, comprensorio, e così via; termini vaghi nella misura in cui non poggiano su chiari elementi di definizione e di delimitazione territoriale della regione, ma che trovano ampio impiego» (Vallega 1983).

Il paesaggio esprime quindi lo stato momentaneo di certi rapporti, di un certo equilibrio, instabile, tra condizioni naturali, tecniche di trasformazione della natura, tipo di economia, strutture demografiche e sociali del gruppo umano. Inoltre, ogni paesaggio incorpora una quantità variabile di componenti ereditate da combinazioni anteriori. La forza di inerzia delle forme di organizzazione dello spazio conferisce così al paesaggio una relativa stabilità. Realtà essenzialmente visibile, il paesaggio non si può spiegare senza fare appello a dei fattori che sfuggono alla vista o non sono riportabili alla materialità topografica come, per esempio, l'idrologia sotterranea, la natalità, il regime fondiario, la circolazione dei capitali, la pratica religiosa (Juillard 1978).

Il criterio di uniformità sul quale si fonda il concetto di regione formale è sicuramente il più diffuso, ma sicuramente non l'unico. Come

già accennato sopra, l'uniformità non è affatto un elemento necessario o determinante. I nuovi modelli regionali, tra l'altro, sempre più influenzati dal potere accentratore esercitato dai poli industriali e dalle metropoli, si basano su un criterio di coesione, coesione esercitata dall'azione coordinatrice di un centro. Come visto sopra, la regione esiste dunque «in funzione» di tali centri, da cui la definizione di regione funzionale. Alla base di questa teoria non viene posta l'industria in senso generale, ma l'industria principale, cioè quella particolare industria capace di influenzare sia l'organizzazione del luogo in cui sorge, sia quella del territorio circostante, fino a determinare l'organizzazione della regione. L'industria principale, o industria motrice, attrae nel polo non soltanto attività che si dispongono sia a monte che a valle del processo di produzione, ma anche attività che si dispongono lateralmente. Inoltre, le convenienze locali possono crescere fino al punto da attrarre nel polo anche produzioni e servizi non collegati al procedimento produttivo nell'industria motrice, ma che qui trovano utile localizzarsi per usufruire dei servizi esistenti (Vallega 1995).

Si passa quindi ad uno studio di una realtà regionale non più sezionabile in senso verticale in «compartimenti» omogenei e fissi, ma costruita piuttosto sulla base di relazioni e processi. Importante quindi la polarizzazione, la forza d'attrazione, la nodalità, le gerarchie di centri e quindi le reti. La regione diventa quindi un insieme di flussi, vettori e formule e non più un ambiente definito da omogeneità, stabilità, unità. Da ciò si sviluppa una scienza regionale, dominata sul piano teorico da modelli tratti dal pensiero economico il cui statuto scientifico gode da lunghi anni di una notevole attrattiva sull'insieme delle scienze sociali (Racine and Cunha 1984).

Questo approccio funzionalista, facile preda dell'analisi spaziale e della costruzione di modelli statici, teorici e generali, viene sviluppato e sorpassato dalla critica di stampo foucaultiano: nell'attuale fase di cambiamento discontinuo, attraverso la quale sta sorgendo la società post-industriale, diventa inappropriato concepire la regione in mera chiave funzionalista, in quanto essa prende poco in considerazione il cambiamento ed affatto quello discontinuo. Secondo Vallega (1995), il vero punto debole dell'approccio funzionalista sta nel suo riduzionismo. La geografia regionale funzionalista non è capace di formulare una teoria generale sulla regione perché non riesce ad inquadrare in un'unica immagine d'insieme la globalità delle funzioni esistenti sul territorio, in continuo mutamento. Ad esempio, la teoria di Walter Christaller (1933) che in chiave funzionalista definisce l'organizzazione del territorio sulla base di località centrali è imperniata soltanto su

attività terziarie. Christaller (1933) addirittura si limita a considerare sottoinsiemi di funzioni terziarie – ad esempio, il commercio, oppure i trasporti o la pubblica amministrazione. Dall'altro lato, la teoria sulla polarizzazione industriale si limita alle funzioni industriali (neppure tutte) e soltanto a quelle funzioni terziarie che rientrano nelle attività indotte dalle industrie. I concetti di regione naturale e di regione umanizzata erano fondati – sia pure su terreni molto diversi, addirittura antipodici – sulle relazioni tra comunità umana e ambiente fisico. Il concetto di regione funzionale, invece, è riferito quasi esclusivamente alle attività economiche, per cui non viene attribuita alcuna rilevanza alle relazioni con l'ambiente. Localizzazione, diffusione e crescita sono le uniche idee trainanti (Vallega 1995).

La presa di coscienza del distacco tra la scienza regionale e la realtà, evidente soprattutto nell'incapacità di spiegare lo sviluppo storico e geografico discontinuo, contribuisce a sviluppare un diverso approccio che si richiama alla teoria generale dei sistemi e da luce alla definizione di regione sistemica. A differenza della regione funzionale, identificabile in una struttura, il concetto di regione sistemica si basa su una struttura in movimento e orientata spontaneamente o volontaristicamente verso un traguardo. Il sistema è, infatti, un processo orientato e quindi l'oggetto della ricerca non è più soltanto la struttura, ma soprattutto il processo. Nell'ipotesi in cui la ricerca abbia per oggetto la regione, quest'ultima può essere considerata nel suo movimento, oppure in un determinato stato, con un'analisi «fotografica» della situazione in un determinato momento. Questi due modi non differiscono solo perché il primo implica un'analisi dinamica e il secondo un'analisi statica, ma anche e soprattutto perché il primo analizza il processo, mentre il secondo non necessita di assumerlo esplicitamente. Considerando la regionalizzazione in un contesto dinamico, il processo diventa l'oggetto principale della ricerca (Vallega 1984). La regione sistemica, quindi, non contempla solo le relazioni, ma anche i processi, ossia le relazioni nel loro svilupparsi, introducendo così l'elemento dinamico e mutando per la prima volta la dimensione regionale da sincronica a diacronica.

Considerando la regione come un sistema territoriale aperto, è possibile studiarne il rapporto con l'esterno, ossia gli effetti (sia interni che esterni) che il grado di apertura della regione, che viene quindi concepita come sistemica, produce (Vallega 1989, 293) Tale tipo di approccio consente di lavorare su più scale: nel momento in cui si considera un sistema territoriale con confini ben definiti, non lo si considera come soggetto isolato dalla realtà circostante, ma come parte integrante di un sistema più grande ed in continua relazione con esso,

in quanto aperto e sottoposto a processi che partono da attori interni o esterni ad esso.

Da quest'esposizione dei concetti di regione si può dedurre che i vari tipi di regione sono modelli elaborati dentro determinati paradigmi che mutando, portano alla creazione di concetti nuovi ed adatti alla nuova cornice (al nuovo paradigma). È interessante, a questo punto, chiedersi come si possa definire una realtà come quella odierna, dove sviluppo tecnologico, globalizzazione e dimensione informatica hanno condotto alla compressione spazio-temporale delle tradizionali dimensioni di studio, come elaborato già sopra, riguardo le nuove dimensioni dello spazio (Harvey 1993).

20

In un mondo dominato da reti di interazioni e flussi globali in cui sono venuti meno molti dei presupposti su cui fin verso la metà del nostro secolo si fondava l'idea di regione come base territoriale stabile di una comunità, ci si può chiedere, come fa Giuseppe Dematteis, se ha ancora senso parlare di regione. Secondo l'autore, non si può più credere che la regione possa essere definita a partire dalle sue dotazioni ambientali naturali e storico-culturali. Neppure ci si può appoggiare al pensiero funzionalista in cui basti l'autocontenimento dei flussi a determinare una regione (Dematteis 1997). Lo sviluppo dell'informatica e le nuove logiche di mercato multinazionali hanno introdotto nuove coordinate spaziali, mettendo in crisi il concetto di distanza e facendo nascere nuovi paesaggi estremamente frammentari, non più definibili secondo i metodi tradizionali. Nell'ambito della rappresentazione regionale, Dematteis individua la vera differenza col passato nel fatto che se prima la regione veniva concepita come un dato, ora può soltanto essere considerata come costruzione intenzionale: un ordine geografico locale che nasce dalla turbolenza dei flussi globali e che deve interagire con essi per continuare ad esistere. Si introduce così, senza porvi rilievo, la base concettuale per l'introduzione dell'analisi dell'autopoiesi di un sistema-regione (Dematteis 1997, 110).

La situazione attuale del mondo è caratterizzata non più da una mera sequenza di aree in qualche modo predefinite e sensate, ma da una realtà dove è cosa normale la giustapposizione di dimensioni regionali diverse e gli spazi di varia natura (come quello territoriale e quello della rete informatica) coesistono all'insegna della frammentarietà, dei sincretismi e degli intrecci. La geografia regionale tradizionale, secondo Vallega (1997), riduce la rappresentazione delle complesse relazioni tra società, culture, economie e poteri a un unico tipo di spazio, interiorizzato attraverso pratiche cartografiche irriflessive, che portano a pensarlo come un'entità oggettiva. Questa rappresen-

tazione ideale della regionalità può tuttora assolvere a compiti elementari, a patto che si rimanga consci dei suoi limiti e non si voglia trattare aspetti complessi della realtà con modalità inadeguate e in definitiva mistificanti. Per uscire da questi limiti occorre uno sforzo di immaginazione creativa e di analisi, facendo riferimento a modelli concettuali capaci di trattare i sistemi complessi. Con essi bisogna riuscire a rappresentare le dinamiche regionali come interazioni che si sviluppano contemporaneamente nello spazio-ambiente-locale, nello spazio delle relazioni di prossimità e in quello delle reti virtuali non condizionate dalla distanza fisica. Oltre a ciò, è necessario considerare la rappresentazione a diverse scale di spazi relazionali molteplici, corrispondenti alle multi-appartenenze (e multi-identità) dei soggetti locali e ricostruire le «geometrie variabili» delle reti e dei sistemi territoriali a cui essi appartengono ed entro cui agiscono. Ciò permette di evitare i determinismi (naturali, economici, storici), in modo da rappresentare la regionalità nel suo svilupparsi, ricco di contraddizioni e di potenziali conflitti, perciò aperto a differenti proposte, progetti, soluzioni (Vallega 1997).

1.3 L'Istria slovena – uno spazio/regione a sé stante?

Detto ciò diventa chiaro che la possibilità di definizione di regione è tanto ampia quanto è ampio il quadro di pensiero dato da ciascuno dei paradigmi che stanno alla base delle diverse concezioni di spazio e regione. Non soltanto nell'ambito della scienza geografica, ma anche nell'uso comune, il termine di regione viene compreso ed utilizzato in modi tra loro anche assai diversi.

L'Istria slovena, una piccola fascia di territorio all'estremo Nord dell'Adriatico, può essere quindi considerata una regione a sé stante nei termini qui descritti anche perché essi, malleabili e multidimensionali, permettono di spostarsi a vari livelli territoriali, richiedendo però un approccio coerente nella categorizzazione dello spazio geografico.

L'Unione europea e le regioni

Dal punto di vista istituzionale, l'Unione europea ha contribuito ad uniformare il concetto di regione (formale) su scala europea utilizzando il mero criterio della popolazione: per poter formare una regione, l'area auto-organizzata deve essere composta da una popolazione di almeno 800 mila persone.¹ Nella politica europea inoltre, esiste anche

1. Classificazione secondo il sistema NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics), che comprende quattro livelli organizzativi: NUTS 1 (conglomerato di regioni), NUTS 2 (regioni), NUTS 3 (province), NUTS 4 (comuni).

il termine di «euroregione», definita come struttura di cooperazione transnazionale fra due o più territori collocati in diversi paesi dell'Unione Europea o del continente in genere. Le euroregioni solitamente non corrispondono ad alcuna istituzione legislativa o governativa, non hanno potere politico e il loro operato è limitato alle competenze delle autorità locali e regionali che le costituiscono. Il termine di euroregione è comunque anteriore alla stessa Unione europea e nasce già dopo la Seconda Guerra mondiale. Nel contesto del dopoguerra, le euroregioni avevano la funzione di promuovere la collaborazione fra le zone confinanti di quelle nazioni che durante il conflitto erano stati nemiche. Tale forma di cooperazione si è poi ulteriormente sviluppata nell'ambito dell'Unione Europea, che per la promozione della cooperazione transfrontaliera stanziava oggi notevoli mezzi finanziari, in particolare attraverso i programmi Interreg ed Eureg. Formalmente queste entità sono assai diverse tra di loro; possono essere «leggere» o invece, come in alcuni casi, possono avere anche organi comuni, per esempio un Consiglio dell'Euroregione. Oggi queste esperienze in Europa sono parecchie decine, favorite anche dall'aprirsi ad Est dell'Unione Europea. L'organismo che le collega si chiama ARFE (Associazione Regioni Frontaliere d'Europa) e ha sede a Gronau (Germania).² La spinta politica a questo tipo di organizzazione è talmente forte da spingere alcuni autori a prevedere persino che in futuro, «l'Europa delle regioni sostituirà l'Europa degli stati nazione» (McCormick 1999).

La regionalizzazione in Slovenia

Nonostante l'esistenza di definizioni europee di regione e lo sviluppo delle euroregioni, la Slovenia non ha ancora realizzato una regionalizzazione del proprio territorio statale. Visto da un'ottica europea, la regionalizzazione della Slovenia appare forse persino non necessaria, essendo l'intero stato grande come una regione europea di dimensione medio-grade, sia per la sua superficie, sia per la sua popolazione. Tale conclusione non considera però la specificità slovena dove, a causa di divisioni storiche e linguistiche del territorio, sono presenti forti differenziazioni all'interno del paese e diversi standard di vita, dove vale la generalizzazione che l'est del Paese vive con standard considerevolmente più bassi di quelli delle regioni del sudovest e della capitale Lubiana.

Anche se una regionalizzazione formale del territorio rimane, per ora, assente, le regioni in Slovenia esistono dal punto di vista sostan-

2. Vedi <http://www.aebr.net>.

ziale.³ Ciò è visibile quasi in ogni passo della vita quotidiana e nella percezione soggettiva dell'appartenenza ad una specifica regione. Le regioni sono evidenti anche dal punto di vista climatico, dal punto di vista urbanistico (ad esempio riguardo le diverse tipologie architettoniche presenti), dal punto di vista linguistico (la presenza di dialetti e cadenze diverse), dal punto di vista organizzativo (cioè come sono dislocate sul territorio varie agenzie ed uffici statali e come sono definiti i loro territori di competenza). La regionalizzazione è presente anche dal punto di vista funzionale e sistemico, dove diversi indicatori economici indicano la presenza di tre maggiori centri (Lubiana, la capitale, Maribor e Capodistria) e di altri centri di livello inferiore, che comunque possono soddisfare le normali condizioni poste per soddisfare la funzione di centro in un'analisi di reti, nodi ed organizzazioni regionali.

Nonostante la presenza di fatto di un'organizzazione regionale, la dimensione istituzionale è stata finora problematica per una serie di motivi di natura soprattutto formale. Proprio la variegata configurazione orografica e storico-sociale dello spazio Sloveno, se da un lato si presta ad un processo di regionalizzazione, dall'altra ne rende difficile la definizione, come dimostra il fatto che la discussione sulla delimitazione ottimale delle regioni sia stata sterile per più di quindici anni, dall'indipendenza in poi. Nonostante ciò, la regionalizzazione in Slovenia viene vista come importante per contribuire ad uno sviluppo equo dell'intero Paese (Ribičič 1997). La riforma dell'autonomia locale si è concentrata finora soltanto sui comuni, che sono passati da 60 dopo l'indipendenza nel 1991, a più di 200 nel 2006, anche a causa di un sistema di finanziamento dei comuni da parte dello stato che stimola l'istituzione di unità sempre più piccole, quasi completamente dipendenti dal supporto economico centrale (Haček 2003).

L'Istria o le due Istrie?

Se si considerasse soltanto il punto di vista della storiografia ufficiale, la Slovenia andrebbe divisa in tre regioni: la Carniola, la Stiria ed il Litorale, una divisione alquanto inadatta se si considera l'organizzazione attuale dello spazio in questione (Vrišer 1998, 135). In questo modo si ignorerebbe anche un'identità regionale forte e radicata, quella istriana. L'Istria è una penisola che si sviluppa all'estremo sudest della Slovenia ed è compresa per la maggior parte nella Croazia. Dal punto di vista delle caratteristiche fisiche, orografiche e geologi-

3. Stando alle intenzioni del governo dichiarate all'inizio del 2007, le regioni dovrebbero venir istituite entro l'autunno del 2008.

che della Penisola istriana, non si può sfuggire alla sensazione che esse siano anche la causa delle differenze culturali, etniche e sociali qui formatesi. In base alle caratteristiche naturali la penisola si divide tradizionalmente in Istria bianca, grigia e rossa. Il nord e il nordest dell'Istria è zona montuosa, con il Carso pedemontano, la Ciceria e il Monte Maggiore (1401 m). Viene chiamata Istria bianca per il colore della pietra calcarea di cui prevalentemente è composto il terreno spoglio. A sudest si stende la zona collinare, nella cui composizione geologica predomina la pietra arenaria. In molte parti l'erosione ha scoperto le rocce di un caratteristico colore grigio, da cui il nome di Istria grigia. La zona più bassa dell'Istria è la costa occidentale e meridionale della penisola e dal caratteristico colore rosso della terra carsica prende il nome di Istria rossa (Darovec 1993).

24

Dal punto di vista storico, le testimonianze lasciano concludere che l'Istria è stata, per la maggior parte della sua storia, attraversata dagli eventi in modo relativamente uniforme con una sola divisione storica di lungo termine tra i territori controllati dalla Repubblica di Venezia e quelli appartenenti alla Contea di Pisino e quindi alla Casa degli Asburgo, il che ha contribuito alla formazione di una certa unità, più culturale che politica. Nonostante le diverse etnie che si sono insediate sul territorio della Penisola (dopo gli Istri, sconfitti e schiavizzati dall'esercito di Roma, sono stati gli Italici e poi gli Slavi ad occupare la maggior parte del territorio) si è sviluppata quindi una certa identità istriana, soprattutto durante il periodo del secondo dopoguerra. L'Istria, quasi totalmente annessa alla Jugoslavia, dopo i conflitti etnici e l'esodo più o meno forzato della maggior parte degli italiani autotoni, trovava nella costruzione di una propria identità i canali per un ritorno ad una convivenza armoniosa tra i tre principali gruppi etnici: croati, sloveni ed italiani. Dall'altra parte del confine, gli esuli che lasciavano la penisola per andare in Italia, coltivavano la propria identità istriana come mezzo col quale conservare un nesso alla terra natia, senza nascondere la speranza di poterci ritornare.

l'Istria si presentava quindi come un'identità regionale forte, paradossalmente rafforzata dai precedenti (e latenti) conflitti inter-etnici. Nonostante ciò, la divisione della Penisola tra due repubbliche della federazione jugoslava, la Slovenia e la Croazia, aveva posto la base per una seguente lacerazione di quest'identità, soprattutto nelle generazioni a venire.⁴ La dissoluzione della Jugoslavia, l'indipendenza della

4. Una minima parte dell'Istria (se si decide di escluderne Trieste) si trova anche in Italia, identificata con i comuni di Muggia e San Dorligo della Valle. Per gli scopi di quest'analisi, decidiamo comunque di non considerarla, essendo stata tagliata fuori

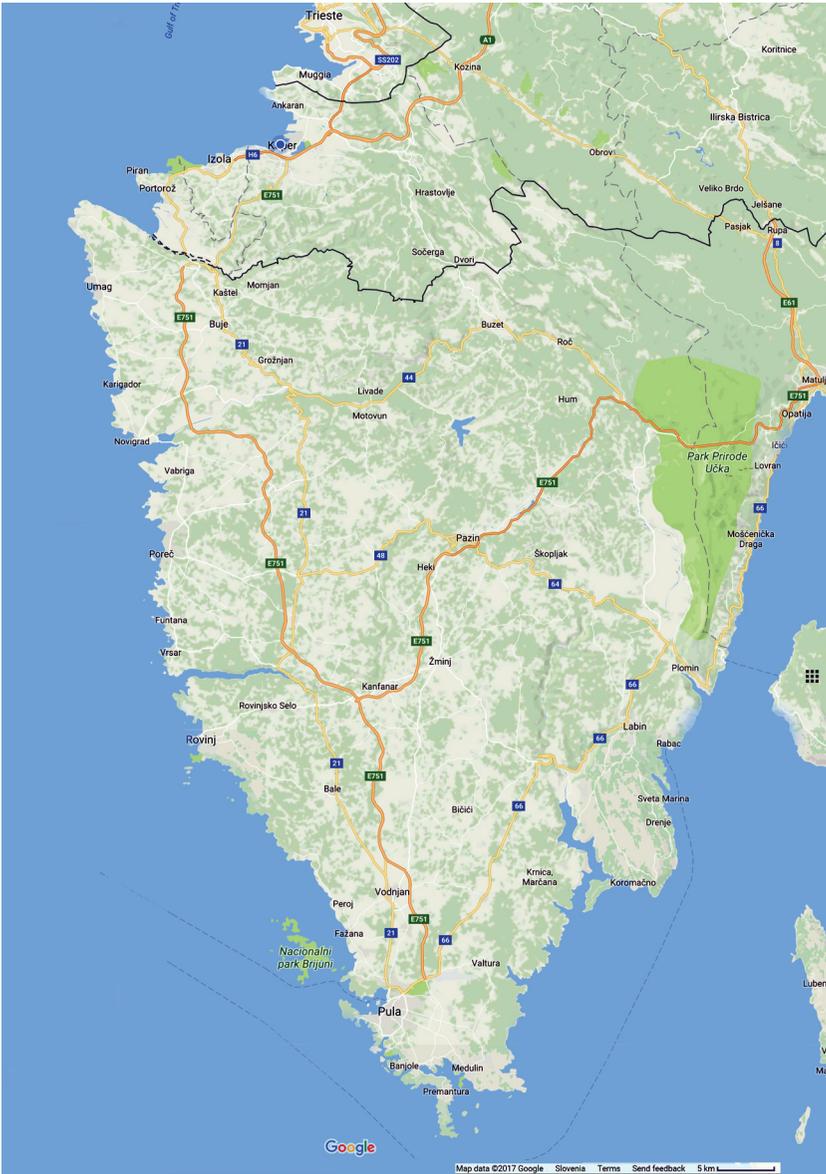


Figura 1.1 Carta dell'Istria (tratto da <http://maps.google.com>)

Slovenia e della Croazia e le diverse vie che presero le due repubbliche ebbero infatti effetti importanti per la realtà Istriana. La Croazia fu velocemente coinvolta nel conflitto etnico balcanico, con conseguenze politiche ed economiche che furono sentite anche in Istria. Qui ci fu

dal resto della realtà istriana già dal 1921 ed ulteriormente a causa della divisione ideologica tra Italia e Jugoslavia che seguì alla Seconda Guerra mondiale.

una reazione al crescente nazionalismo di Zagabria con il successo del partito regionalista Dieta democratica istriana, che si impose grazie ad una sorta di local-patriottismo, mentre in Slovenia la proposta politico-sociale della Dieta non ebbe forte successo, grazie soprattutto alla politica più moderata, gradualistica e centralista portata avanti dalle autorità nazionali a Lubiana.

Oltre a ciò, la parte croata dell'Istria venne risucchiata dagli eventi bellici anche nel senso che un gran numero di veterani di guerra trasferito proprio nella Penisola, il che – a causa di un'immigrazione demografica poco numerosa ma fortemente caratterizzata da elementi nazionalistici diversi da quelli autoctoni (pro-croati e non istriani) contribuì a modificare la struttura sociale presente. La Slovenia, al contrario, ebbe la fortuna di poter sfruttare il proprio ruolo di ponte tra l'Unione europea ed i Balcani e su queste basi neutralizzò velocemente i problemi nati dalla dissoluzione jugoslava e riuscì a realizzare un discreto sviluppo economico e sociale. La parte slovena dell'Istria, un fazzoletto di terra di nemmeno 400 chilometri quadrati rispetto alla superficie totale della Penisola istriana che conta quasi dieci volte tanto (3500 chilometri quadrati), si trovò anch'essa in una situazione nuova, dove il progressivo avvicinamento della Slovenia all'Unione europea e l'invischiarsi croato nel dramma balcanico la portava sempre più a rivolgersi al resto della Slovenia ed in parte al nord-est italiano e sempre meno alla sua controparte in Croazia. La ricerca di una propria identità, mista alla rinascita dell'orgoglio nazionale sloveno ed alla crescente ed evidente differenza nello stile e standard di vita tra la parte slovena e la parte croata dell'Istria, dette alla regione costituita dai tre comuni di Capodistria, Isola e Pirano una nuova denominazione, quella di Istria slovena.

Sia dal punto di vista funzionalista, che da quello sistemico, i comuni di Capodistria, Isola, Pirano ed Ancarano possono costituire una regione a sé stante, coadiuvata dai comuni a Nord di Hrpelje-Kozina (Erpelle-Cosina), Divača (Divaccia), Komen (Comino) e Sežana (Sesana) ed a nordest di Ilirska Bistrica (Villa Monte Nevoso). Si tratta di una regione ormai in fase di deindustrializzazione, dove il settore dei servizi, basato principalmente sull'attività portuale e della logistica, nonché del turismo, è fortemente sviluppato e dove l'industria medio-pesante del periodo socialista sta lasciando spazio ad attività produttive ambientalmente meno marcati. A detta di Frémont, si tratta quindi di una regione esplosa, dove l'industrializzazione e la terziarizzazione del territorio ha dato un'organizzazione robusta dal punto di vista economico, che però cerca la propria identità nell'iconografia regionale, a volte anche costruita su misura (Frémont 1984).

Circolazione ed iconografia

A tal punto è utile introdurre il concetto di circolazione ed iconografia,⁵ così come definiti e sviluppati dal geografo francese Jean Gottmann. Nel suo pensiero, lo spazio geografico, ovvero l'ecumene, è limitata alle capacità tecnologiche umane. Essa quindi aumenta, si espande, proprio con l'aumentare di tali capacità tecnologiche. Il concetto di spazio geografico è per Gottmann (1952) simile a quello dello spazio politico, dove tutti gli aspetti della vita umana vi sono integrati: sia quelli fisici, come quelli culturali, economici e sociali.

Tale spazio geografico viene suddiviso in territori occupati, organizzati e dominati da diversi gruppi di organizzazioni politiche e sociali. Proprio questa suddivisione, ovvero – usando il termine gottmanniano – partizione dello spazio geografico è una realtà fondamentale per la comunità umana. Questo diviene evidente anche guardando una carta politica del territorio terrestre, dove diviene chiara l'immagine di frammentazione e partizione. Quest'ultimo concetto è fortemente geografico e politico, in quanto definisce il limite dell'efficacia delle politiche e delle organizzazioni sociali. Ogni cambiamento dell'esistente partizione significa quindi un cambiamento della delimitazione dell'efficacia di una determinata politica. Oltre a ciò, va introdotta anche la dimensione etnica ed a questo punto va considerato che cambiamenti di partizione possono significare (e quasi sempre significano) che una minoranza (etnica) diventa una maggioranza (etnica) ed un'altra maggioranza (etnica) può diventare una minoranza (etnica), con l'alterazione degli equilibri regionali e conseguenze politiche nonché spesso pure belliche. Esempio di ciò sono le recenti guerre nei Balcani, scaturite proprio dai tentativi di ripartizione e quindi trasformazioni di minoranze in maggioranze (ad esempio la minoranza serba in Croazia, decisa a diventare maggioranza in Krajina, o la minoranza albanese in Serbia, decisa a diventare maggioranza in Kosovo).

La partizione è quindi di importanza fondamentale per l'organizzazione politica delle società umane e Gottmann pone l'accento sulle ragioni di ciò, siccome nel pensiero comune si tende a presupporre che la tendenza naturale della comunità umana sul globo terrestre sia l'unificazione dell'ecumene.

La circolazione. Lo spazio geografico è caratterizzato dall'eterogeneità. Aree montane si sostituiscono a vallate o oceani, la redistribuzio-

5. L'intera sezione riprende, riassumendolo e spiegandolo, il pensiero di Jean Gottmann (1947; 1961; 1952; 1973; 1980; 1996) sulla partizione geografica, la circolazione e l'iconografia.

ne di risorse varia, così come la densità della popolazione umana e la disponibilità di forza lavoro. Tale eterogeneità crea differenze che potenzialmente creano correnti, che in termini demografici possono essere definiti anche come migrazioni. Tali correnti o migrazioni possono però avvenire soltanto in presenza di canali, di vie di comunicazione, cioè di possibilità di comunicazione – in caso di isolamento, tali correnti non possono verificarsi. Nella storia, l'uomo ha sempre cercato di creare tali canali e vie di comunicazione, dai primi vascelli e ponti di barche, agli aerei ed ad internet – è la lotta costante dell'uomo con la «frizione dello spazio» per riuscire ad aumentare la propria mobilità e quindi le opportunità offerte dal territorio. Più è presente il movimento, più numerosi sono i benefici economici, sociali e culturali, anche se spesso individui o interi gruppi possono soffrire effetti negativi. Questa forza umana, tendente a unificare l'ecumene, viene definita da Gottmann (1952) «circolazione».

Tale circolazione, in prima analisi, è una forza contraria alla partizione dello spazio geografico. Il trionfo della circolazione significa, idealmente, l'abolizione di ogni forma di ostacolo tecnico o formale al movimento, con l'unificazione dell'ecumene e la conseguente fine della geografia. La massimizzazione dell'entropia, che in fase finale significa la più eguale redistribuzione della materia (o delle idee), l'uniformità e l'eliminazione dell'ingiustizia geografica, cioè dell'ineguale redistribuzione delle risorse e dell'insediamento umano.

L'iconografia. Considerando i vantaggi portati dalla circolazione, sorge la questione perché sia così difficile unificare l'ecumene, se non dal punto di vista fisico almeno quello politico. Gottmann (1952) risponde alla questione introducendo un secondo fattore, immaginandolo agli antipodi del concetto di circolazione, denominato «iconografia». Assieme alla circolazione, formano i due poli attorno ai quali oscilla la geopolitica. Quando a prevalere è la circolazione, lo spazio geografico tende ad unificarsi; al contrario, col prevalere dell'iconografia, si avvia un processo che aumenta la partizione e la divisione dello spazio.

L'iconografia è descritta da Gottmann (1952) come la colla che tiene insieme gli individui, favorendo il mantenimento delle società politiche, nel termine pericleo del concetto. Così si forma un triangolo tra partizione, circolazione ed iconografia che definisce il territorio ripartito; allo stesso modo, il territorio rinforza il legame tra gli individui e la società politica, divenendo parte importante dell'iconografia.

Le iconografie non sono costituite comunque soltanto dal territorio, anche se la maggior parte degli elementi che la costituiscono sono in qualche modo relazionati ad esso – reale, immaginato o desi-

derato. La religione, la lingua, la storia, i taboo ed altri elementi sono integrati ed idealmente immobilizzati nella struttura di una determinata iconografia. Le iconografie sono costituite da elementi culturali, ovvero – in termini huntingtoniani – da elementi civilizzativi. Le iconografie sono quindi costituite sia da elementi immateriali, sia da elementi materiali e concreti, come le orografie, i panorami, oppure i rituali religiosi, i gusti dei cibi o le musiche popolari. Tramite l'iconografia, si introduce così nel discorso geografico, anche la dimensione antropologica.

Nella discussione sul concetto iconografico, va considerata anche la scala. Possono infatti coesistere svariate iconografie su scale diverse, a volte concorrenti, a volte complementari. Esempio scolastico in questo senso la lotta tra gli imperi ed i movimenti di affermazione/liberazione nazionale, che hanno caratterizzato la storia recente e passata. Una rete di iconografie diverse, divenuta comunque più semplice negli ultimi secoli grazie alla creazione di iconografie nazionali compatibili con la nascita degli stati nazionali, soprattutto in Europa ed Asia, ma – con meno successo – anche negli altri continenti. Ciò spiega anche l'importanza delle iconografie per l'esistenza di una società politica e quindi di uno stato, soprattutto con la rivoluzione democratica ed informatica, dove la popolazione è sempre più soggetto anziché oggetto della vita di un'organizzazione statale.

L'iconografia come strumento difensivo. Nonostante l'eventuale utilità di iconografie in una chiara logica di manipolazione di massa, si pone comunque la questione sulle ragioni dell'esistenza stessa di una forza che è di per se, o tale appare, negativa e neutralizzatrice della circolazione e dei suoi effetti positivi. Gottmann (1952) risponde affermando che l'iconografia è uno strumento di difesa, sia a livello individuale, che sociale, dello status quo ed in maniera più jungiana, della propria identità. La circolazione è infatti fattore di sviluppo, cioè di cambiamento, il che può portare comprensibilmente anche ad instabilità. La circolazione può quindi agire sulle società in modo destabilizzante e soltanto una forte adattabilità al cambiamento può evitare la probabile disgregazione. Ne consegue però, che nessuna società sia in grado di adattarsi continuamente ad un numero infinito di cambiamenti – cambiamenti portati dalla circolazione, ma limitati dall'iconografia. L'iconografia è quindi l'elemento stabilizzatore, regolatore della circolazione ed il risultato spaziale dell'interazione di questi due elementi è la partizione dell'ecumene con i suoi costanti cambiamenti.

Quest'interazione ed i risultati di ciò non sono sempre evidenti. I confini mutano costantemente, ma non sempre ciò viene percepito.

Essi mutano sia nella dimensione orizzontale (cioè nella forma comunemente concepita, che si realizza col cambiamento delle coordinate terrestri lungo le quali corre una linea di confine), sia in quella verticale, cioè nell'intensità dell'impermeabilità del confine, nella sua capacità a bloccare i flussi della circolazione. Un chiaro esempio di ciò è il processo integrativo nell'Unione europea, dove per la maggior parte dei suoi membri negli ultimi cinquant'anni i confini non sono mai cambiati nella loro dimensione territoriale, ma sono cambiati in modo decisivo nella loro intensità, permettendo un'intensa circolazione ed i cambiamenti che ne conseguono.

30 Inoltre, la circolazione e l'iconografia non agiscono sempre nella stessa direzione, cioè rispettivamente nell'unire o nel ripartire uno spazio geografico. La circolazione può ad esempio venir assorbita dall'iconografia ed agevolare processi di partizione e viceversa. Un esempio di ciò è l'Unione europea, dove i confini, soprattutto all'interno della Piccola Europa,⁶ sono diventati quasi impercettibili. L'integrazione europea, effetto della circolazione, è stata favorita dall'esistenza di una iconografia a scala europea, che è riuscita ad indebolire le singole iconografie nazionali ed a permettere la circolazione. D'altra parte, il rafforzarsi di un'iconografia europea, mentre indebolisce la partizione del territorio interno, favorisce la partizione dell'intero spazio dell'Unione europea nei confronti di quello esterno, limitando la circolazione degli stati membri e gli stati extracomunitari. Da ciò si può dedurre che l'iconografia non sempre limita la circolazione, ma effettivamente la regola e ridistribuisce.

Volendo interpretare l'influenza del pensiero di Jean Gottmann (1952) sul lavoro geografico contemporaneo e soprattutto sull'analisi qui svolta, è utile considerare l'attuare paradigma storicista. Con i cambiamenti portati dalla fine della Guerra fredda, il paradigma dominante, cioè l'economicismo (sia quello di sinistra, di stampo marxista, sia quello di destra, di stampo neoliberale), si è dimostrato inadeguato. Le scienze sociali si sono trovate di fronte a nuove sfide, le quali possono venir approssimativamente interpretate, comunque in modo più convincente che attraverso l'economicismo, con il pensiero di Samuel Huntington ed il suo conflitto di civiltà (Huntington 1996). L'assunto basilare di questo pensiero, cioè l'inevitabile conflitto di civiltà tra loro incompatibili, appare comunque una iper-semplificazione di una realtà assai più complessa. Se ha il vantaggio di essere largamente comprensibile e di relativizzare il pensiero economicista, d'altra

6. Con questo termine si definisce l'area più integrata dell'Unione europea, il Benelux, la Francia e la Germania.

parte non soddisfa appieno l'interpretazione delle dinamiche reali. D'altra parte, l'utilizzazione della dicotomia circolazione/iconografia di Gottmann permette di trovare una soluzione più bilanciata rispetto al pensiero di Huntigton nella ricerca di un nuovo paradigma. Il concetto di iconografia infatti reintroduce il ruolo della cultura nella geografia politica, non rendendolo però predominante. Un ruolo dinamico, in quanto la funzione conservatrice e di partizione dell'iconografia cambia costantemente, siccome nella ricerca di una risposta alle mutevoli sfide poste dalla circolazione, ne cambiano gli elementi costituenti. Il ruolo dell'economia, della tecnologia, delle migrazioni e quant'altro, elementi costituenti dell'iconografia insieme alla cultura, non vengono – al contrario del pensiero hungtintoniano – ignorati.

Tale applicazione si può trovare nel concetto di globalizzazione. Quest'ultima può venire interpretata come un rapido rafforzarsi, nella dialettica geografica, dell'elemento circolazione, dovuto a veloci sviluppi nel campo tecnologico, economico e politico. Nella sua essenza non è un fenomeno nuovo o originale, è nuovo invece il fatto che la circolazione sia diventata un fenomeno fortemente diffuso su pressoché tutto il globo. Non è questo il luogo di valutazione se ciò sia un fenomeno positivo o negativo – è sicuramente possibile però prevedere – in termini gottmaniani e geopolitici – scenari probabili. È chiaro che la globalizzazione sia un fattore che disgrega l'«ingiustizia geografica» (anche se permette l'affermarsi di altre ingiustizie), come tale è però anche fortemente destabilizzante. Tale effetto è visibile in tutti i campi, dalla finanza alla politica, come è stato dimostrato anche dall'attacco al «World Trade Center» di New York l'undici settembre 2001. Gli Stati Uniti, come soggetti unificatori ed uniformatori, hanno anche permesso la drammatizzazione di polarizzazioni antagoniste e l'interiorizzazione di conflitti prima considerati periferici, permettendo a questi di essere lo sviluppo evidente della destabilizzazione globale. Questi diventano così le reazioni della periferia alla destabilizzazione portata dalla globalizzazione (dalla circolazione) e si concretizzano nello sviluppo di nuove iconografie. Alla stessa maniera, anche nella parte più liberale del globo (il cosiddetto Occidente), la reazione ai conflitti e problemi periferici, dal terrorismo all'immigrazione clandestina, culminerà con il crescere di nuove iconografie (basta pensare alla sempre più evidente xenofobia ed al rifiuto nei confronti dei musulmani) che agiranno in modo limitante nei confronti della circolazione. Gli effetti destabilizzanti della globalizzazione si stanno facendo sentire anche dai «vincitori» di questo processo, che per tutelare i vantaggi acquisiti, pretenderanno sempre più limiti alla circolazione (esigendo quindi stabilità, ovvero conservazione), creando nuove ico-

nografie. Le idee di Gottmann ci portano quindi a concludere che presto il processo di globalizzazione verrà rallentato da nuove iconografie e che sia lecito aspettarsi un periodo nuovo, dove nuove partizioni – soprattutto a livello regionale, come ad esempio l’Unione europea – saranno sempre più presenti ed i confini sempre più impermeabili.

Tali conclusioni sono molto rilevanti anche per l’analisi in questione e per l’Istria slovena. In una regione a cavallo di due confini, quello con l’Italia e quello con la Croazia, e fortemente marcata da un elevato flusso di circolazione (il corridoio 5 del TEN,⁷ il porto di Capodistria, il ruolo nella nuova geografia dell’energia, il turismo), allo stesso tempo in cerca di una propria – nuova – identità regionale, cioè di una nuova iconografia, tale dialettica risulta viva ed offre molti spunti per un’analisi geografica. La stessa questione se si tratti di un sistema autopoietico (ovvero quale sia il livello di capacità autopoietica presente) significa di per se il tentativo di capire quale sia l’equilibrio tra circolazione ed iconografia presenti nello spazio dell’Istria slovena, quali siano le influenze esterne e quali i possibili scenari di sviluppo.

32

1.4 Scopi, focus e metodologia della ricerca

Per definire gli scopi di quest’analisi, è utile iniziare definendola come un lavoro sia di geografia politica ed economica, sia di geopolitica e di geoeconomia. Per chiarire su cosa si punta definendo il lavoro con questi concetti, è utile richiamare il pensiero di Carlo Jean: mentre la geografia politica si interessa della distribuzione spaziale dei fenomeni politici e della loro influenza sui fattori geografici, la geopolitica studia la relazione inversa: cioè l’influenza dei fattori geografici, sia fisici che umani, sulle analisi, scelte ed azioni politiche in relazione a quelle degli altri soggetti politici operanti sul medesimo territorio. Mentre la geografia politica ed economica studiano la situazione esistente, la geopolitica e la geoeconomia studiano i possibili scenari futuri (Jean 1995, 12–13). Ciò è precisamente lo scopo di questo lavoro: capire, con chiave geografica, la realtà di uno spazio finora poco analizzato in modo indipendente e cercare di delinearne, nel modo consentito da un ragionamento geopolitico e geoeconomico, i possibili scenari futuri.

L’Istria slovena, come già accennato, è una regione che si sta delineando, ovvero il cui delineamento sta diventando evidente, soltanto negli ultimi anni. Ciò è dovuto soprattutto al pensiero politico predominante, che fino all’indipendenza della Slovenia aveva inibito lo sviluppo di un’identità regionale al livello considerato, favorendolo piuttosto a livello transrepubblicano, che in questo caso significa a livello

7. Trans-European Network, corridoio paneuropeo, vedi <http://www.ten-t.com>.

dell'intera Penisola istriana. Una direzione questa facilmente giustificabile dall'identità storica che l'Istria come un tutt'uno può vantare e dall'effettiva e relativa omogeneità dello spazio istriano nei primi decenni della Jugoslavia socialista. Realtà destinata a cambiare negli anni Settanta ed Ottanta, grazie soprattutto alla spinta propulsiva del porto di Capodistria, che ha dato alla città ed alle due vicine Isola e Pirano una prospettiva diversa da quelle delle cittadine istriane al sud del fiume Dragogna, che a parte Pola non riuscivano a trovare una via efficace di sviluppo una volta che l'inefficiente avventura economica del socialismo reale stava volgendo al termine.

La parte dell'analisi geografica dello spazio preso in considerazione poggerà soprattutto sui dati di precedenti lavori parziali o settoriali, quindi su fonti secondarie che hanno il decisivo vantaggio nell'accessibilità, ma che d'altro canto risultano spesso basate sull'analisi dell'intera area istriana. Oltre a ciò, la maggior parte delle fonti rilevate si concentra su aspetti culturali ed etnici, trascurando quelli che sono gli aspetti economici. Ciò si può comprendere vista la fitta storia di relazioni, conflitti e soprattutto convivenza di più etnie, d'altra parte però riesce in questo modo a dare soltanto un'immagine parziale di quella che è una realtà complessa e dove la dimensione economica ha iniziato a contare di più, nella percezione sociale, di quanto l'abbia durante gli anni del socialismo.

Soprattutto per quanto riguarda i dati economici, sarà quindi necessario accedere a fonti primarie, ovvero a collezioni di tali fonti, quali indicatori statistici dell'Istituto per la statistica della Slovenia e di altre enti, cercando di limitare i dati all'area dei tre comuni considerati, cioè Capodistria, Isola e Pirano. Come già sopra, a volte questi dati non saranno del tutto accessibili, risultando quindi necessario ricorrere a pensieri deduttivi, per i quali si provvederà a spiegarne il percorso mentale.

Nella parte dedicata all'analisi del livello di capacità autopoietica, questa sarà chiaramente delimitata ad un lavoro descrittivo e quanto più oggettivo, dove le valutazioni dell'autore dovranno per forza essere limitate, in quanto non esiste una scala chiara del livello di questa, che assume rilevanza soprattutto in un lavoro di comparazione di aree diverse, il che però supera gli orizzonti di questa sede. Nonostante ciò si provvederà alla redazione di una metodologia di valutazione dell'capacità autopoietica, posta in relazione con altre aree.

Dal punto di vista economico sarà interessante capire quali siano le influenze esterne ed in che direzioni puntino, cercando anche di individuare i principali centri esterni che agiscono in loco. Da Lubiana a Trieste, ci sono senza dubbio chiari interessi economici sulla regione,

soprattutto dal punto di vista dei flussi di traffici portuali e di corridoi energetici, dove i più interessanti risultano le prospettive di collegamento marino con l'Asia sudorientale ed il commercio di idrocarburi liquidi e le pressioni russe a sostituire questa prospettiva ad una di collegamento, tramite gasdotto, con le fonti di approvvigionamento controllate da Mosca.

L'Istria slovena si prospetta quindi a diventare, se saprà utilizzare in modo saggio le possibilità di cui dispone, un teatro piccolo ma interessante nel gioco dei traffici a livello macroregionale. Uno scenario tutt'altro che delineato, anche se si considera le – a prima vista concorrenti – prospettive di sviluppo turistico mirato ad una clientela centro-europea di età avanzata, cioè i pensionati benestanti alla ricerca di un'area amena ma vicina. Questa clientela, proveniente non solo da paesi come Germania, Austria e Svizzera, ma sempre più anche da Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Polonia, Ucraina e Russia, cioè dai nuovi membri dell'Unione Europea e dai paesi al suo confine orientale, desidera rimanere in un'area relativamente vicina alla propria regione di provenienza, ma è allo stesso tempo alla ricerca di un clima mite e mediterraneo. È alla ricerca di comunità urbane medio-piccole, capaci però di offrire servizi, sanitari e sociali all'avanguardia, in linea con gli standard esistenti in Europa e possibilmente facilmente accessibili. Le tre città dell'Istria slovena, per le quali è possibile prevedere nel lungo termine uno sviluppo in un'unica conurbazione urbana litorale, sono ideali per adempiere al ruolo richiesto da questo tipo di turismo: sono l'area mediterranea (adriatica) più vicina ai paesi Mitteleuropei, compongono una comunità urbana relativamente piccola e molto adatta a chi desidera un compromesso tra i vantaggi offerti dalla città e quelli che si possono trovare nella campagna (e vicino al mare) e sono inoltre ben attrezzati in servizi sanitari e sociali. L'anziano si sente così facilmente a suo agio in questa regione, tanto più essendo integrata nell'Unione europea, il che rende ancor più facile l'insediamento e l'utilizzo dei servizi sanitari e sociali.

Nel delineare scenari futuri, sarà importante tenere da conto quindi queste due dimensioni: quella del trasporto e dell'energia e quella del turismo, alle quali vanno aggiunte anche altre realtà già importanti, come il turismo sportivo, l'economia del gioco d'azzardo (che attira soprattutto la clientela della vicina Italia ed in lento ma costante declino) e lo sviluppo dell'agriturismo, cioè dei servizi offerti a chi è in cerca di un contatto più forte con i gusti ed i sapori della vita tradizionale e della natura del paesaggio collinare presente.

Da quanto delineato finora è possibile definire i punti focali di questa ricerca. La struttura sociale ed il livello di organizzazione urbana

e rurale stanno alla base della definizione dell'organizzazione umana nella regione, necessaria per poter meglio percepire la realtà delle relazioni della società col territorio. Quando possibile, questi dati verranno comparati con quelli a livello nazionale sloveno, per poter meglio comprendere le specifiche della regione. Lo sviluppo dei servizi e la distribuzione di essi sul territorio, dato importante per capirne la disponibilità, saranno rilevanti anche per capire le reali possibilità di sviluppo turistico nel futuro. A ciò si aggiunge l'analisi sulla struttura demografica della popolazione, sia sull'età, sia sulla composizione etnica presente. L'Istria slovena e soprattutto Capodistria hanno conosciuto, negli ultimi trent'anni, un forte aumento della popolazione immigrata, proveniente in gran parte dalle altre repubbliche dell'ex Jugoslavia come manodopera per le necessità sempre maggiori del porto e delle aziende ad esso collegate, oltre che dell'edilizia. Queste nuove minoranze si sono ormai mescolate alla maggioranza slovena, diventata tale nelle città dopo la Seconda Guerra mondiale, ed in parte più limitata anche alla comunità nazionale italiana. La seconda generazione degli immigrati, nata in loco ma ancora legata alle proprie origini, sta giocando un ruolo sempre più importante nella vita socio-politica locale, portando anche a cambiamenti nella struttura etnica della popolazione urbana e conseguentemente a cambiamenti anche nella popolazione rurale, dove si sta trasferendo parte di quella prima presente in città. Quali saranno gli sviluppi di tali cambiamenti etnici e demografici ed in che modo la nascente iconografia li accetterà o li limiterà, tenendo presente la già complessa struttura etnica autoctona, non è ancora possibile prevedere con certezza. La comunità nazionale italiana, finora passaggio quasi obbligato nelle relazioni tra Slovenia ed Italia ma oggi, con l'integrazione nell'Unione europea, meno presente nell'agenda politica delle relazioni tra i due vicini, sta diventando soprattutto un ponte per le relazioni economiche e culturali. Ci si può quindi attendere un cambiamento di ruolo da fattore di conservazione della presenza e memoria etnica a coadiuvante economico e culturale, viste anche le numerose opportunità offerte dalla politica di finanziamenti europei che dovrebbe vedere avvantaggiati i soggetti più adattati alle relazioni trans-frontaliere, ciò che la comunità nazionale italiana dovrebbe essere.

Oltre all'analisi della dimensione sociale e politica, ne è necessaria pure una di carattere economico, che prenda in considerazione in primo luogo le diverse aree dello sviluppo ed i settori più presenti, nonché i maggiori soggetti economici della regione. Capire dove si trovi il capitale potenzialmente utilizzabile ed investibile ed in che modo questo venga controllato da attori interni ed esterni alla regione

permette di capire quale possa essere la magnitudo dei vari interessi presenti e come questi possano influenzare lo sviluppo e le scelte strategiche in regione. L'identificazione e la localizzazione delle diverse aree di sviluppo è solo il primo passo per capire come sia organizzata la struttura economica, utile inoltre per la seguente analisi delle reti e delle comunicazioni. Oltre alla principale area localizzata nell'area economica (che è tra l'altro pure zona franca) del porto di Capodistria, vanno evidenziate anche quelle restanti nelle zone artigianali ed industriali nei dintorni, di Isola e Santa Lucia vicino a Portorose. Dopo le aree, vanno considerate anche i maggiori soggetti economici, cioè le maggiori imprese, che verranno analizzate nella loro struttura di dipendenti, nel fatturato e nel capitale presente, cercando di isolare e definire anche quelle che potranno essere le scelte strategiche di queste nel futuro: porto di Capodistria, servizi logistici, industria del turismo e della produzione alimentare marina e nuovi interessi provenienti soprattutto dal centro del paese, saranno i soggetti economici maggiormente presi in considerazione.

Nella sezione dedicata ai flussi, il lavoro si sposta dall'analisi della redistribuzione della popolazione e del capitale sul territorio, al movimento, ai flussi, alla comunicazione (cioè, in termini gottmanniani, ai fattori determinanti la circolazione). Si analizzano così i nodi più importanti nella regione dal punto di vista dei traffici, sia terrestri che marini, tentando di mappare una rete delle comunicazioni passeggeri e merci. Quali sono le gateways, cioè le porte d'accesso alla regione, dall'onnipresente porto di Capodistria, alle vie terrestri, all'aeroporto di Portorose.

Nell'analisi della circolazione vanno considerati, come già accennato, anche i nodi di comunicazione marina, potenzialmente in crescita soprattutto nelle relazioni con la vicina Trieste dopo l'allargamento dell'area Schengen, il quale potrebbe verificarsi tra il 2008 ed il 2010. Proprio Trieste, città dominante nell'area transfrontaliera dell'Istria, del Litorale e della Venezia Giulia, risulta un importante riferimento d'analisi, soprattutto per il suo ruolo concorrente con Capodistria nel settore portuale, il quale potrebbe, e nella visione di sviluppo degli esperti del settore, dovrebbe diventare complementare.

Analizzati i flussi, rimane da individuare le forze esterne alla regione, la loro influenza ed i loro limiti in relazione alle capacità di capacità autopoietica dell'Istria slovena. In questa fase non va scordato nemmeno il ruolo inverso, cioè l'influenza che l'Istria slovena può avere sulle aree confinanti ed in base ad accordi di collaborazione e contatto ad-hoc, come sono i gemellaggi tra i comuni, gli eventi internazionali, gli investimenti economici.

Nell'ultima parte si procederà nel tentativo di costruire uno strumento teorico utile a misurare, in termini relativi, la capacità autopoietica di sistemi-regione precedentemente individuati. Nel tentativo di misurare tale capacità in un contesto di unità politiche come stati o regioni, esso non può infatti essere identificato semplicemente come esistente o meno, ma piuttosto valutato in relazioni ad altre entità comparabili. Può essere inoltre utile non in termini assoluti, ma solo se utilizzato in termini relativi, cioè comparando diverse realtà territoriali tra loro. La capacità autopoietica nella geografia può quindi essere presa come indicatrice relative valido nella comparazione di diversi sistemi-regione tra loro e tenendo in considerazione tale caratteristica, si cercherà di costruire un codice di interpretazione che possa essere utile in diverse occasioni ed applicato a diverse realtà.

Tale esercizio andrà infine completato con una riflessione sui possibili scenari di sviluppo futuro che possa chiarire meglio il ruolo che l'Istria slovena sta sviluppando a scala nazionale e centro europea, includendo il concetto di litoralizzazione. Ciò è importante anche per capire il ruolo che la circolazione e l'iconografia stanno giocando nello spazio geografico considerato e cercare di capire in quale direzione, verso una chiusura simile a quella dei decenni passati nella vicina Trieste, o verso un'apertura di stampo californiano, andrà l'Istria slovena.

2

L'organizzazione dello spazio sociale ed economico

2.1 La popolazione e l'organizzazione territoriale

L'Istria slovena, come sistema-regione che conta su tre centri urbani di media-piccola dimensione e su più centri minori rurali e semi-rurali, si presta bene all'analisi delle caratteristiche e delle specifiche della sua popolazione, soprattutto considerando la sua unicità nell'ambito della Slovenia. L'Istria slovena è infatti l'unica regione slovena che può godere del contatto col mare, con chiare conseguenze ecologiche, geoeconomiche e geopolitiche. L'importanza della regione è evidente già dal susseguirsi dei fatti storici e dai numerosi tentativi del popolo sloveno, durante le fasi dello sviluppo della propria entità statale, ad assicurarsi l'accesso al mare. Il culmine di questi tentativi si ebbe alla fine della Seconda Guerra mondiale con l'occupazione di Trieste da parte delle truppe di liberazione partigiane sotto il comando jugoslavo. Il controllo della città giuliana che durò per quaranta giorni non fu soltanto un momento di conflitto politico ed etnico tra la popolazione italiana e quelle slovena e croata presenti sul territorio in questione, ma anche segnò il culmine di un braccio di ferro geopolitico, dove le ragioni etniche davano ragione all'Italia, mentre la parte Jugoslava sfoderava argomenti economici, indicando come Trieste fosse di vitale importanza per la federazione balcanica ed indispensabile alla Slovenia in quanto unico porto di questa repubblica.¹ Trieste sarebbe dovuta diventare uno scalo d'importanza strategica non soltanto per la Slovenia, ma per l'intera Europa centrale, rievocando il ruolo che la città portuale ebbe durante il periodo austro-ungarico.

Nemmeno il fatto che alla fine Trieste tornò all'Italia non riuscì però a fermare i piani di sviluppo per la parte più settentrionale della co-

1. Vedi <http://www.leganazionale.it/storia/cronologia.htm>.

sta jugoslava, con lo sviluppo del porto di Capodistria, evidentemente concorrente a quello di Trieste.

L'introduzione del porto fu molto importante per la regione, in quanto influì sia sullo sviluppo economico, sia su quello demografico. Forti necessità di manodopera a basso costo portarono a Capodistria, Isola e Pirano una popolazione numericamente molto rilevante proveniente dalle restanti repubbliche dell'allora federazione jugoslava. Ciò ebbe notevoli effetti sia sulla struttura etnica del territorio, sia sul livello d'istruzione, sia sulla piramide d'età di quest'ultima. Alle allora presenti ed autoctone etnie istriane, cioè quella italiana, quella slovena e quella croata, si aggiunsero altre: quella croata ma proveniente da territori extra-istriani, quella serba, quella bosniaca, quella macedone, quella kosovara. Dal punto di vista dell'istruzione, ci fu un forte aumento di popolazione poco istruita, il che rese necessari in modo maggiore che nel resto della Slovenia programmi per l'istruzione degli adulti. La presenza dello scalo portuale fu determinante per un rapido sviluppo economico di Capodistria e dell'intera regione, rendendo possibile nel tempo anche l'afflusso di imprese straniere economicamente molto importanti, tra le quali la casa automobilistica francese Citroen con il partner locale Cimos, sul territorio dell'Istria slovena.

L'Istria slovena conta, secondo i dati del 30 giugno 2006, 88110 persone, tra cui 51140 a Capodistria (il 58%), 17823 a Pirano (il 20%), 15920 ad Isola (18%) e 3227 ad Ancarano (poco meno del 4%). Nella struttura d'età, l'Istria slovena presenta una popolazione leggermente più vecchia rispetto alla media slovena grazie ad una presenza più numerosa della popolazione sopra i 60 anni.

2.2 Struttura sociale

La multiculturalità e l'identità regionale

Così come l'intera penisola istriana, anche l'Istria slovena è etnicamente eterogenea, soprattutto se confrontata col resto della Slovenia. Storicamente, sin dai tempi del «Placito del Risano»,² esiste un'approssimativa linea di divisione tra il territorio abitato prevalentemente da etnie neo-latine e quello abitato da etnie slave. Attorno all'804 infatti, quando il duca franco Giovanni (Iohannes) iniziò a impadronirsi dei possedimenti fino ad allora appartenenti al contado delle città istriane, ad imporre ai cittadini svariati dazi e a stanziare nei territori delle città popolazioni slave, i cittadini istriani (per lo più di origine italica) si rivolsero alle autorità imperiali. Le vertenze furono dibattute appunto durante il placito, nei pressi di Capodistria, davanti ai

2. Vedi https://it.wikipedia.org/wiki/Placito_del_Risano.



Figura 2.1 Le diverse proposte sulla divisione del confine tra Italia e Jugoslavia dopo la Seconda Guerra mondiale (giallo – il confine tra Regno d'Italia e Regno di Jugoslavia del 1924, verde – la linea Morgan, nero – la proposta statunitense, blu – la proposta inglese, bianco – la proposta sovietica, rosso – i confini del Territorio libero di Trieste; la mappa fa parte della mostra «Dall'Austria-Ungheria alla Jugoslavia» del Museo Regionale di Capodistria)

missi dominici, rappresentanti di Carlo Magno. Nell'accordo tra il potere feudale franco e quello municipale, alle città fu riconosciuta l'autonomia, ma le terre del contado non vennero restituite. Quanto agli Slavi, il duca Giovanni si impegnò che avrebbero lasciato le terre del contado (prevalentemente a nord del fiume Risano vicino a Capodistria) se avessero fatto dei danni o arrecato molestie. Tale accordo è importante dal punto di vista storico-geografico, in quanto definisce i territori fino a dove potevano insediarsi le comunità prevalentemente agricole di etnia slava e dove invece vigeva la sovranità autonoma del comune, delimitando così involontariamente il confine etnico tra slavi ed italici nell'Istria slovena ed anche più a sud. Tale divisione ebbe influssi a lungo termine nella geografia etnica della regione, tanto che il limite dell'espansione etnica degli sloveni e degli italiani rimase praticamente invariato fino alla fine della Seconda Guerra mondiale. Chiaramente, questo confine non era un confine fisico, naturale o definito dall'uomo, ma soltanto un limite alla presenza maggioritaria di ciascuna delle due comunità, beninteso che c'erano numerosi italiani insediati nelle aree a maggioranza slovena e numerosi sloveni insediati nelle aree a maggioranza italiana. Dopo la Seconda Guerra mondiale, le ferite inter-etniche lasciate dai brutali eventi bellici, la divisione ideologica tra Italia e Slovenia e le nuove politiche d'insediamento etnico, cambiarono radicalmente la mappa della presenza etnica di italiani e sloveni nell'Istria slovena. Gli italiani diminuirono in modo radicale, sostituiti non solo da sloveni provenienti dalle aree rurali della regione, ma anche da sloveni dell'interno del Paese e da appartenenti ad altre etnie delle altre repubbliche dell'ex-Jugoslavia (bosniaci, serbi, albanesi, ecc.).

Nonostante ciò, l'Istria slovena è riuscita a conservare, più nell'identità collettiva che nei numeri, una propria identità multiculturale, che si sta tra l'altro ulteriormente sviluppando. Grazie alla politica delle relazioni tra Jugoslavia ed Italia, la comunità nazionale italiana è riuscita a mantenere una propria vitalità e visibilità. L'istruzione elementare, media e superiore (tranne quindi quella universitaria) possibile anche in lingua italiana, i media regionali come TV e Radio Capodistria ed i notevoli aiuti finanziari agli organismi di autogestione della comunità nazionale italiana riuscirono a mantenere viva una comunità nazionale che altrimenti, vista la sua esiguità, si sarebbe probabilmente assimilata completamente alla maggioranza della popolazione di etnia slovena. Questa forte visibilità di una minoranza comunque esigua nei numeri (il 2,33% secondo l'ultimo censimento)³ e

3. Censimento del 2002, dati dell'Istituto della statistica della R. di Slovenia.

la presenza del bilinguismo in parte dei comuni della regione hanno infatti mantenuto viva, nell'identità collettiva, l'identificazione multiculturale, parte integrante dell'identità regionale dell'Istria slovena. Quest'identificazione è comunque presente soprattutto nel rapporto etnia slovena-italiana. Tale identificazione non è invece presente nei confronti delle altre comunità etniche presenti sul territorio, non concepite come autoctone, anche se numerose, cioè quelle non autoctone e provenienti dalle altre repubbliche dell'ex-Jugoslavia, in maggior parte Croazia, Serbia (e Kosovo), Bosnia e Macedonia (Sedmak 2004).

Proprio questa concezione della multiculturalità (e conseguentemente mediterraneità della società istriana – essendo sia gli italiani che i croati popoli mediterranei) come parte integrante di un'identità regionale dell'Istria slovena è uno dei fattori che servono a distinguersi dall'interno del Paese. Distinguo visibile anche nella vita quotidiana, dove per definire proprio il resto della Slovenia, si usa spesso anche il termine di «andare nel continente», quasi a voler comunicare una propria identità marina o insulare dell'Istria slovena. Tale identità è probabilmente rafforzata anche dalle caratteristiche fisiche del territorio dell'Istria slovena, che si differenzia da quello circostante (anche da quello della maggior parte dell'Istria Croata) per aspetti prettamente geologici. Mentre sia il Carso che tutta la parte settentrionale-orientale della penisola istriana sono caratterizzate dalla presenza di rocce calcaree (l'Istria bianca) e tutta la parte meridionale-occidentale di quest'ultima è invece caratterizzata da terra con forte presenza di minerali ferrosi (l'Istria rossa), l'Istria slovena presenta una conformazione geologica a prevalenza argillosa e flisch (l'Istria grigia). Questa è delimitata a nord dal Ciglio carsico ed a sud dai colli sul lato meridionale del fiume Dragogna.

La comunità nazionale italiana

La comunità nazionale italiana è considerata autoctona dalla costituzione della Repubblica di Slovenia, insieme a quella ungherese. Ciò significa che la minoranza ha accesso a diritti generali e specifici, legati a questioni di utilizzo della lingua madre e del bilinguismo, alle attività culturali, all'educazione bilingue, ai media, all'organizzazione ed alla rappresentazione politica, dove la forma più esplicita di diritto specifico è il diritto al seggio specifico della minoranza al parlamento sloveno. Oltre ai diritti legalmente riconosciuti, è importante il ruolo reale del quale la minoranza gode sul territorio di presenza autoctona, limitato alle tre città dell'Istria slovena ed all'immediata prossimità. Qui vanno considerati anche i rapporti con la popolazione maggiori-

Tabella 2.1 Presenza dei gruppi etnici a Capodistria nel 1910 e nel 1991

Anno	Italiani	Sloveni	Croati*	Altri
1910	84,0%	18,5%	1,3%	1,9%
1991	2,2%	82,4%	15,4%	–

Note *Ed altre minoranza jugoslave. Secondo Bufon (1992) si utilizza i dati del 1991, in quanto questi sono quelli riportati dagli autori citati e non si è in possesso di dati comparabili per il censimento del 2002 (quest'ultimo cita dettagliatamente le madrelingua, che però non sono comparabili con l'autoidentificazione nazionale qui riportata).

taria slovena e l'integrazione della minoranza e dei suoi individui nella vita dell'intera società regionale.

44

Storicamente, la comunità nazionale italiana ha conosciuto un forte declino, dovuto alle conseguenze della Seconda Guerra mondiale ed all'esodo di centomila individui, stimolati ad optare per l'Italia sia dall'una, sia dall'altra parte. Soprattutto col Memorandum di Londra, che nel 1954 sancì l'appartenenza della zona B del Territorio Libero di Trieste alla Jugoslavia, si realizzarono le condizioni per questo forte calo demografico della comunità nazionale italiana, dove i suoi individui avevano, per detta dello stesso Memorandum, tempo fino all'inizio del 1956 per scegliere se rimanere in Jugoslavia o optare per l'Italia. Quasi immediatamente dopo questa data, nell'aprile del 1956, venne portato a termine il censimento della popolazione di Capodistria, Isola e Pirano, il quale dette un'immagine fortemente cambiata della situazione etnica della regione. Il forte cambiamento è visibile in alcuni dati della struttura demografica, qui riportati.

È qui visibile un radicale ribaltamento nella struttura etnica della popolazione a Capodistria, mentre simile è stato anche il destino ad Isola e Pirano. Da notare nella Tabella 2.2 la quasi scomparsa della comunità nazionale italiana, che si mantiene a livelli tra l'1 ed il 3%, mentre è fortemente aumentata, oltre alla popolazione slovena, anche il valore «altro», il quale comprende quelli nazionalmente non dichiarati ed altre nazionalità, soprattutto quelle delle altre repubbliche dell'ex-Jugoslavia. Questo afflusso di queste etnie dalle repubbliche meridionali è un fenomeno comune all'intero territorio della Slovenia, ma più marcato nelle aree dove viene richiesta forza lavoro non o poco qualificata, quali le aree industriali-minerarie o, nel caso dell'Istria slovena, il settore portuale e le attività ad esso connesse.

Secondo i dati dell'ultimo censimento risalente al 2002, in Slovenia ci sono in totale 2258 italiani, di cui 1840 vivono nel territorio dell'Istria slovena. Secondo questo censimento è possibile notare la ripresa del trend negativo nel numero complessivo dei membri della mino-

Tabella 2.2 L'etnie slovena, italiana ed altre (soprattutto non dichiarati e minoranze delle altre repubbliche dell'ex Jugoslavia) nei tre comuni dell'Istria slovena secondo i dati dei censimenti del 1956, 1961, 1971, 1981, 1991 e 2002

Anno	Totale	Sloveni		Italiani		Altro	
		<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
<i>Capodistria</i>							
1956	24898	22401	89,97	1171	4,70	1326	5,33
1961	29228	25900	88,61	572	1,96	2756	9,43
1971	35445	28584	80,64	877	2,48	5984	16,88
1981	41849	31549	75,40	727	1,74	9573	22,86
1991	45315	33271	73,42	1015	2,24	11029	22,86
2002	47539	33826	71,16	712	1,49	13001	27,35
<i>Isola</i>							
1956	7750	6319	81,54	585	7,55	846	10,91
1961	9339	7693	82,37	467	5,00	1179	12,63
1971	10488	8170	77,90	485	4,62	1833	17,48
1981	12513	8987	71,82	358	2,86	3168	25,32
1991	13770	9428	68,47	567	4,12	3775	27,41
2002	14549	9456	64,99	430	2,95	4663	32,06
<i>Pirano</i>							
1956	9395	6553	69,75	1448	15,41	1394	14,84
1961	11410	8114	71,11	1208	10,59	2088	18,30
1971	12359	8649	69,98	1206	9,76	2504	20,26
1981	15235	10417	68,38	816	5,36	4002	23,86
1991	16768	10949	65,30	1169	6,97	4650	27,73
2002	16758	10606	63,28	698	4,17	5454	32,55
<i>Istria slovena</i>							
1956	42043	35273	83,90	3204	7,62	3566	8,48
1961	49977	41707	83,45	2247	4,50	6023	12,05
1971	58292	45403	77,89	2568	4,41	10321	17,70
1981	69597	50953	73,21	1901	2,73	16743	24,06
1991	75853	53648	70,73	2751	3,63	19454	25,64
2002	78846	53888	68,35	1840	2,33	23118	29,32

Note Dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://www.stat.si>).

ranza, numero che rispetto al passato è aumentato soltanto una volta, cioè nel 1991. Questo dato va comunque interpretato con cautela e confrontato con quello riguardo la lingua madre. Qui si può notare che, sempre secondo il censimento del 2002, il numero degli individui che come madrelingua indicano l'italiano è, nei comuni dell'Istria slovena, di 2853 individui, quasi 1000 in più rispetto a quelli, che si sono definiti italiani. Si può quindi concludere, comparando i dati dei cen-

simenti del 1991 e del 2002, che mentre è diminuito il numero degli italiani, quello degli individui a madrelingua italiana è rimasto praticamente lo stesso – ciò viene confermato anche comparando le cifre a livello nazionale: nel 1991 le persone a madrelingua italiana erano 3882, mentre nel 2002 erano 3762.

Il bilinguismo

Determinante importante della presenza della comunità nazionale italiana nell'Istria slovena è l'istituto del bilinguismo, definito per legge. I regolamenti comunali, che definiscono le regole secondo le quali va regolato il bilinguismo, dettano norme rigorose – anche se il loro rispetto lo è molto meno – sul pari utilizzo della lingua slovena e di quella italiana in tutte le comunicazioni ufficiali di natura pubblica, sia di enti pubblici, che privati. In tal modo, scritte di carattere pubblico, come orari, indicazioni toponomastiche, cartelli pubblicitari, ecc., devono essere espone sia in sloveno che in italiano.⁴ Ciò vale anche per la comunicazioni ufficiali di carattere pubblico, mentre per quelle destinate a singoli, ci sono norme tra loro differenti, anche se vale il generale principio che quelle relativamente brevi o tipiche (come ad esempio comunicazioni su scadenze elettorali, comunicazioni fiscali o bollette) sono bilingui, mentre quelle più specifiche (come ad esempio decisioni giuridiche) devono essere tradotte gratuitamente su richiesta dell'interessato.

Come accennato poco sopra, il rispetto di queste norme non è altrettanto rigoroso, soprattutto nell'avvento dei moderni maxi cartelloni pubblicitari, che per ragioni economiche non vengono stampati in modalità bilingue e le autorità evidentemente evitano di multare – come dettato per legge – i numerosi trasgressori.

La presenza della comunità nazionale italiana, oltre al bilinguismo, viene esplicitata anche con la doppia esposizione di vessilli indicanti appartenenze nazionali: nei territori bilingui, durante le feste comunali o nazionali, oltre alla bandiera del comune, quella della Slovenia e quella dell'Unione europea, viene esposta anche la bandiera della comunità nazionale italiana, che è uguale al tricolore italiano.⁵

4. Nella toponomastica va specificato che il bilinguismo vale soltanto per i luoghi che si trovano all'interno dell'area bilingue. Altri luoghi, per i quali esiste una toponomastica italiana ma che si trovano al di fuori del territorio bilingue (come ad esempio Postumia o Lubiana) non vengono tradotti e sono indicati unicamente in sloveno.

5. Durante il periodo del socialismo reale Jugoslavo, la minoranza aveva adottato una bandiera diversa dal semplice tricolore italiano – al centro ci aveva infatti aggiunto una stella rossa, allo stesso modo in cui questa era apposta sul tricolore orizzontale blu-bianco-rosso jugoslavo e su quello bianco-blu-rosso sloveno.

Va notato che il bilinguismo non è presente sull'intero territorio dell'Istria slovena, ma soltanto in parte dei quattro comuni, cioè dove si riconosce la presenza autoctona della comunità nazionale italiana.

Le minoranze «meridionali»

Già dalla precedente analisi, oltre all'esiguità ma alla comunque visibile presenza della comunità nazionale italiana, considerata autoctona, spunta anche un altro dato: secondo i dati del censimento del 2002, il 29,32% della popolazione dell'Istria slovena ha indicato un'appartenenza etnica diversa da quella slovena o italiana. Una porzione importante della popolazione, quasi un terzo, che merita particolare attenzione.

Storicamente, l'Istria slovena ha conosciuto, negli anni della Jugoslavia socialista, un notevole afflusso di popolazione proveniente dalle altre repubbliche dell'ex-Jugoslavia. Dalla Croazia, Serbia (ed in maniera particolare dalla provincia autonoma del Kosovo, da dove proveniva popolazione di etnia prevalentemente albanese), dalla Bosnia, dal Montenegro e dalla Macedonia (dalle ultime due in misura minore – il che risulta comprensibile se si considera la loro esigua dimensione per popolazione e territorio) arrivarono in Slovenia spedizioni organizzate di immigranti, accompagnati spesso persino dalle famiglie, per prestare manodopera a basso costo ad una repubblica in fase di forte crescita economica. Non tutte le regioni slovene furono testimoni di ciò allo stesso modo – quelle prevalentemente industriali furono la destinazione preferita e tra queste vanno annoverate le città più grandi, oltre a nuovi insediamenti nati proprio allo scopo di sviluppare l'industria (come Jesenice a nordovest, Velenje a nord di Celje e la più piccola Kidričevo nei pressi di Ptuj) e la fascia costiera, dove l'arrivo in massa di queste popolazioni aveva una doppia funzione. Da un lato, manodopera per lo sviluppo industriale e portuale, dall'altro venivano a sostituirsi, insieme a immigrati interni provenienti dal resto della Slovenia, comunque più esigui per numero, alla popolazione italiana che abbandonò quasi totalmente l'Istria slovena (vedi Tabella 2.1 a pagina 44). A questo scopo furono costruiti, come del resto in altre parti del Paese, interi nuovi isolati per accomodare queste nuove popolazioni: Monte Marco e Prisoje a Capodistria, Livade ad Isola e alcuni edifici anche a Lucia a sud di Portorose.

Il fatto che spesso arrivarono famiglie intere o comunque in fase di formazione, contribuì a mantenere viva queste comunità «meridionali», in quanto l'educazione familiare, compresa la lingua madre, veniva data nella lingua d'origine (principalmente in serbo o l'albanese), col risultato che seppure non o poco organizzate, le diver-

se comunità di immigrati sono tutt'oggi vive e rappresentano, nell'Istria slovena, una parte rilevante della popolazione, la quale fatica però ad integrarsi completamente ed a farsi accettare come componente legittima della società.⁶ Tale ipotesi viene confermata anche da Mateja Sedmak (2004) nella sua ricerca sui rapporti tra popolazioni autoctone ed immigrate, dove si rileva una certa discriminazione nei confronti di queste comunità meridionali. Mentre infatti, nella scala di valutazione positivo-negativo, la comunità italiana viene accettata positivamente, alla pari con le altre etnie dell'Europa occidentale, le comunità dell'Europa Sud-orientale (Balcani) vengono relegate tra le popolazioni meno desiderate. Tale tesi viene convalidata da Sedmak anche nella tendenza, da parte della popolazione, a riconoscere alle comunità etniche minoritarie diritti specifici e privilegi: mentre questi vengono accettati per quanto riguarda la comunità nazionale italiana (ed anche quella ungherese, che vive però nel nordest della Slovenia), vengono generalmente rifiutati alle minoranze meridionali.

Sedmak fa inoltre notare che esiste una tendenza ad una minore tolleranza verso le minoranze meridionali da parte della generazione più giovane, mentre non registra notevoli differenze tra la generazione adulta e quella giovane riguardo il relazionarsi con la comunità nazionale italiana. Ciò è attribuibile al fatto che la giovane generazione si è socializzata nel periodo dell'indipendenza della Slovenia, in un clima più nazionalista ed indipendentista, che sottolineava le differenze con gli altri popoli dell'ex federazione. Allo stesso modo, mentre nella generazione adulta si registra il 18% di immigrati dalle altre repubbliche dell'ex-Jugoslavia di prima generazione, i quali senza dubbio influiscono sui dati d'insieme, nella generazione giovanile questi sono soltanto l'8,7% (Sedmak 2004).

La rilevanza numerica delle minoranze «meridionali» è facilmente percepibile dai dati dell'ultimo censimento, effettuato nel 2002. Purtroppo i dati pubblicati esplicitano soltanto il numero dei dichiaratisi appartenenti alla nazionalità slovena o italiana, raggruppando i restanti come «altro» (vedi Tabella 2.2 a pagina 45). I dati sulla nazionalità possono essere inoltre fallaci, in quanto è possibile che nell'intento a risalire la scala sociale, una parte degli appartenenti alle minoranze «meridionali» optino per definirsi sloveni o istriani, occultando le proprie origini etniche. Più appropriati, allo scopo di quest'analisi, si rivelano i dati sulla madrelingua, che lasciano meno spazio di scelta all'intervistato e sono inoltre più facilmente reperibili. Risulta inoltre

6. Per minoranze meridionali si intende, come si può capire anche dal contesto, le minoranze delle etnie provenienti dalle repubbliche dell'ex-Jugoslavia.

interessante comparare i dati dei comuni di Capodistria, Isola e Pirano (Ancarano faceva parte, nel 2002, del comune di Capodistria) con i dati nazionali, onde capire la portata della passata immigrazione a livello regionale.

Già dall'analisi dei valori percentuali delle diverse madrelingue presenti è possibile notare una presenza delle lingue delle minoranze «meridionali» maggiore alla media nazionale. I valori diventano comunque più chiari, se questi dati vengono raggruppati nei seguenti gruppi di madrelingue: sloveno, italiano, croato (i quali si analizzano separatamente, essendo una popolazione adiacente), restanti minoranze «meridionali» ed altro.

Eseguendo i raggruppamenti necessari, la maggiore presenza delle minoranze «meridionali» nell'Istria slovena in confronto alla totalità del Paese è evidente. Includendo nel calcolo anche la popolazione croata, questa a livello nazionale raggiunge l'8,40%, mentre nell'Istria slovena, questo dato è del 18,34%, cioè più del doppio.

Come già accennato, in confronto con la comunità nazionale italiana, le minoranze «meridionali» non sono strutturate altrettanto bene. Oltre al fatto che non compongono una comunità unica, ma comunità separate (serbi, bosniaci – ulteriormente divisi tra loro, macedoni, albanesi e croati), anche queste sono dentro loro poco organizzate e strutturate. La loro autocoscienza politica è bassa, il che viene dimostrato dal fatto che non è mai esistito, sin dall'introduzione del sistema multipartitico, un partito etnico di una o più delle etnie considerate. Come è evidente, i numeri indicano un peso politico potenzialmente forte, oltre alla bassa autocoscienza politica va comunque considerata anche la possibilità che la necessità stessa di una rappresentazione politica in chiave etnica non venga percepita, il che potrebbe indicare un forte livello d'integrazione delle comunità immigrate nel resto della società.

2.3 L'organizzazione dell'autonomia locale

L'autonomia locale in Slovenia è istituzionalizzata, fino ad oggi, soltanto a livello comunale, mentre non esiste un livello intermedio, regionale o provinciale. Lo stato è suddiviso quindi in un livello amministrativo statale ed uno comunale, anche se per forza di cose l'amministrazione pubblica ha dovuto organizzarsi ad un livello intermedio, istituendo le unità amministrative. Attualmente ce ne sono 60 e combaciano con i vecchi grandi comuni del sistema socialista. I comuni, che hanno subito una progressiva frammentazione in unità sempre minori, sono attualmente più di 200 e potrebbero aumentare ulterior-

Tabella 2.3 Popolazione divisa per madrelingua, valori assoluti

Regione	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
Slovenia	1964038	1723434	3762	7713	3834	7177	31499	54079	4760	1628	31329	36265	6240
Capodistria	47539	35246	1059	51	4	240	1311	3824	227	42	1268	1911	567
Isola	14549	10059	620	19	0	93	537	1199	124	10	385	562	256
Pirano	16758	11177	1174	22	0	141	335	1403	64	29	344	500	374
Istria Slovena	78846	56482	2853	92	4	474	2183	6426	415	81	1997	2973	1197

Note (1) sloveno, (2) italiano, (3) ungherese, (4) rom, (5) albanese, (6) bosniaco, (7) croato, (8) macedone, (9) tedesco, (10) serbo, (11) serbo-croato, (12) altro, (13) sconosciuto. Censimento della popolazione del 2002, dati dell'Istituto per la statistica slovena (<http://stat.si>).

Tabella 2.4 Popolazione divisa per madrelingua, valori percentuali

Regione	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
Slovenia	100,00	87,75	0,19	0,39	0,20	0,37	1,60	2,75	0,24	0,08	1,60	1,85	0,32
Capodistria	100,00	74,14	2,23	0,11	0,01	0,50	2,76	8,04	0,48	0,09	2,67	4,02	1,19
Isola	100,00	69,14	4,26	0,13	0,00	0,64	3,69	8,24	0,85	0,07	2,65	3,86	1,76
Pirano	100,00	66,70	7,01	0,13	0,00	0,84	2,00	8,37	0,38	0,17	2,05	2,98	2,23
Istria Slovena	100,00	71,64	3,62	0,12	0,01	0,60	2,77	8,15	0,53	0,10	2,53	3,77	1,52

Note (1) sloveno, (2) italiano, (3) ungherese, (4) rom, (5) albanese, (6) bosniaco, (7) croato, (8) macedone, (9) tedesco, (10) serbo, (11) serbo-croato, (12) altro, (13) sconosciuto. Censimento della popolazione del 2002, dati dell'Istituto per la statistica slovena (<http://stat.si>).

Tabella 2.5 Popolazione divisa per raggruppamenti di madrelingua, valori assoluti

Regione	Totale	Sloveno	Italiano	Croato	Min. mer.	Altro
Slovenia	1964038	1723434	3762	54079	111030	71733
Capodistria	47539	35246	1059	3824	4957	2453
Isola	14549	10059	620	1199	1701	970
Pirano	16758	11177	1174	1403	1384	1620
Istria Slovena	78846	56482	2853	6426	8042	5043

Note Censimento della popolazione del 2002, dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://stat.si>).

Tabella 2.6 Popolazione divisa per raggruppamenti di madrelingua, valori relativi

Regione	Totale	Sloveno	Italiano	Croato	Min. mer.	Altro
Slovenia	100,00	87,75	0,19	2,75	5,65	3,65
Capodistria	100,00	74,14	2,23	8,04	10,43	5,16
Isola	100,00	69,14	4,26	8,24	11,69	6,67
Pirano	100,00	66,70	7,01	8,37	8,26	9,67
Istria Slovena	100,00	71,64	3,62	8,15	10,20	6,40

Note Censimento della popolazione del 2002, dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://stat.si>).

mente, soprattutto a causa di un sistema di finanziamento delle entità comunali che favorisce la nascita e l'esistenza di comuni minori.

I comuni e la regione

Nonostante la frammentazione dei comuni di cui sopra, questa è avvenuta in modo molto ridotto nel caso delle tre entità storicamente presenti nell'Istria slovena, Capodistria, Isola e Pirano: solo Capodistria ha visto perdere un pezzo del proprio territorio che è diventato comune a sé stante e cioè la sua parte più settentrionale, l'insediamento di Ancarano.⁷ I quattro comuni sono tra loro diversi per dimensione, popolazione e peso economico, oltre che per vocazione. Mentre Capodistria funge da perno economico ed industriale, poggiando soprattutto sulle attività connesse al porto di Capodistria, Isola è stata collegata, soprattutto in passato, maggiormente all'industria alimentare marina ed al turismo, mentre Pirano, con la riviera di Portorose, punta soprattutto su quest'ultimo aspetto economico, dove l'industria alberghiera e quella del gioco d'azzardo primeggiano. Ancarano, un comune che sta ancora costruendo la propria struttura amministrativa, è sostanzialmente una zona residenziale di Capodistria con un'ampia area costiera dedicata al turismo.

7. Nel caso di Capodistria ci sono stati però tentativi, appoggiati anche dalla Corte costituzionale, sistematicamente falliti.

I tre comuni storici dell'Istria slovena (con Ancarano come parte di Capodistria) hanno in passato collaborato nell'ambito della «Comunità costiera», una forma di comunità di lavoro regionale, la quale è stata però abolita con l'entrata in vigore della nuova regolamentazione dell'autonomia locale.

La cooperazione tra i comuni non è comunque mai stata effettivamente fermata. Tuttora continua su progetti che superano le capacità finanziarie dei singoli bilanci comunali o le dimensioni stesse dei comuni, come ad esempio lo smaltimento dei rifiuti o la costruzione di impianti di purificazione delle acque fluviali.

Proprio queste effettive necessità di cooperazione regionale non hanno mai fermato la lunga e finora infruttuosa discussione sulla regionalizzazione della Slovenia, dove l'Istria slovena, come regione separata, ha subito diversi destini a seconda della dimensione e del numero delle regioni che dovrebbero venir costituite. Considerando le più recenti dichiarazioni politiche del governo sloveno, le regioni dovrebbero avvicinarsi al numero 15. Il numero delle regioni da costituire è importante per capire il ruolo che sarà giocato dall'Istria slovena. Sia nelle varianti che considerano meno, cioè 12 o 14 regioni, sia in quelle che ne considerano di più, l'Istria slovena gioca un ruolo centrale in una regione che comprende anche i comuni più mediterranei del Carso (Čokert 1999). Il ruolo di queste regioni sarà probabilmente minore a quello che è il ruolo delle regioni nei maggiori paesi membri dell'Unione europea (cioè le regioni a livello NUTS2), mentre dovrebbe comunque superare le mere funzioni amministrative di coordinamento dei raggruppamenti comunali più piccoli, in Italia identificabili come province, annoverate quindi a livello NUTS3.

Con l'istituzione delle regioni, l'Istria slovena avrà la possibilità di coordinare meglio le proprie attività e soprattutto troverà nella guida regionale un centro di coordinamento e guida politica finora venuto a mancare e colmato in modo non soddisfacente dalla buona volontà dei quattro sindaci dei comuni considerati.

Da notare inoltre il ripetersi, nelle varie proposte, dell'annessione alla regione litoranea, cioè dell'Istria slovena, anche dei comuni più meridionali del Carso (soprattutto Hrpelje-Kozina, Divača, Komen e Sežana) che si ritroverebbero quindi a giocare un ruolo di estensione ed arricchimento di quello che è oggi il retroterra dell'Istria slovena. Con tale regionalizzazione, il retroterra dell'Istria slovena avanzerebbe a nord, dando alla regione un ruolo più collegato con il resto del paese ma allo stesso tempo più legato, almeno dal punto di vista spaziale, a Trieste, che la nascente regione toccherebbe non più soltanto da Sud, ma anche da Est e Nord-Est.

Equilibri politici regionali

Sin dall'avvento del sistema pluripartitico che ha sostituito il precedente sistema socialista, l'Istria slovena è valsa, insieme all'area di Nova Gorica, come la «roccaforte rossa» della Slovenia, visti i buoni risultati dei due maggiori partiti facenti parte, nel periodo di transizione democratica, all'area di sinistra. Ciò va attribuito in larga misura alle specifiche storiche della regione, più precisamente ai fatti della Seconda guerra mondiale ed al dopoguerra che hanno radicato nello spazio una tradizione politica di sinistra.

Nonostante ciò, il clima politico degli ultimi anni è notevolmente cambiato. Ai partiti tradizionali, dove come dominano quelli di sinistra, si è aggiunta una forte corrente politica di stampo populista ed autodichiaratasi anti-politica che trova la sua forza in chi, disilluso dalla politica tradizionale, cerca novità nelle liste e partiti che si dichiarano indipendenti, apolitici e composti da imprenditori. Il fenomeno si è presentato maggiormente alle elezioni amministrative del 2002, dove i Socialdemocratici (che hanno dato il sindaco a Capodistria ininterrottamente dal 1989) sono stati battuti da una lista fino allora non esistente e composta da personaggi prima non coinvolti nella politica con il nome di «Koper je naš», cioè «Capodistria è nostra». Un nome che richiama lo slogan di fine guerra «Trst je naš» («Trieste è nostra») e che voleva incorporare il desiderio di togliere l'amministrazione locale ai partiti tradizionali e «restituirli» alla popolazione.⁸

La situazione politica dell'Istria slovena è oggi notevolmente cambiata, anche se rimane stabile l'impopolarità dei tradizionali partiti di destra. I partiti della tradizionale sinistra si vedono in questo modo indeboliti, anche se è più onesto concludere che mentre prima non trovavano nella destra tradizionale un vero concorrente e potevano quindi padroneggiare, nell'attuale situazione di reale concorrenza politica si trovano ridimensionati.

Il ruolo della società civile e della comunità nazionale italiana

La minoranza etnica italiana, definita spesso anche come minoranza «nazionale» (onde indicare il fatto che appartiene ad una nazione e non semplicemente ad un'etnia) è organizzata nell'Unione italiana, un'organizzazione registrata sia in Slovenia che in Croazia che si propone come unico rappresentante della popolazione italiana in Istria.

8. La questione si presta ad un'analisi politica del fatto se questa resa dell'amministrazione locale sia realmente avvenuta, ma non essendo rilevante per questo lavoro non verrà trattata.

L'Unione italiana è comunque un'organizzazione «ombrello», sotto la quale vivono organizzazioni di base o di interesse e coordinamenti inter-comunali, come quello costiero dell'Istria slovena.

L'Unione italiana. L'Unione italiana è l'erede dell'Unione degli italiani dell'Istria e di Fiume (UIIF), l'organizzazione «ombrello» che rappresentava la comunità nazionale italiana del periodo della Jugoslavia socialista. L'Unione italiana è costituita da due organi principali, l'assemblea e la giunta esecutiva, ai quali si aggiungono altri due organi, il presidente dell'Unione italiana che svolge anche le funzioni di presidente dell'assemblea ed il presidente della giunta esecutiva. A questi quattro organi se ne aggiunge un quinto di garanzia, il comitato dei garanti, d'appello e di controllo.

54

Oltre agli organi propri, l'Unione italiana conta su due istituzioni esterne ad essa ma importanti per il suo funzionamento, un deputato presso il parlamento croato (sabor) ed uno presso quello sloveno (državni zbor). I due deputati vengono eletti dai membri dell'Unione italiana ed il seggio viene garantito dalle costituzioni delle due repubbliche, norme ereditate all'ordinamento socialista e frutto degli accordi diplomatici tra Italia e Slovenia.

L'Unione italiana ha sede a Fiume, in Croazia, mentre mantiene anche una propria rappresentanza in Slovenia, a Capodistria. Le sue finalità sono definite formalmente nello statuto: l'affermazione dei diritti specifici e il soddisfacimento dei bisogni e degli interessi generali e complessivi dei suoi membri; il mantenimento dell'integrità e dell'indivisibilità della Comunità Nazionale Italiana, in virtù della sua autoctonia; l'affermazione della soggettività della Comunità Nazionale Italiana e delle sue strutture; il conseguimento dell'uniformità di trattamento giuridico e costituzionale dei cittadini di nazionalità, lingua e cultura italiana al più alto livello.

Da queste finalità è interessante notare che esiste un forte interesse a difendere l'esistenza della comunità nazionale italiana, mentre non si fa cenno alla promozione della cultura italiana, ovvero all'italianità. L'Unione italiana ha assunto quindi un ruolo conservatore e non innovatore, dove lo scopo è conservare intatta la presenza della comunità nazionale italiana e non di promuoverne i tratti culturali nell'ambito dell'intera società. Prescinde dagli scopi di questo lavoro giudicare se ciò sia positivo o meno, è però un dato rilevante che aiuta a capire l'essenza di questa organizzazione. L'assemblea dell'Unione italiana è formata da 74 rappresentanti eletti a suffragio diretto e svolge funzioni legislative. Essa elegge il presidente della giunta esecutiva e su sua proposta anche i restanti membri della giunta stessa.

Radio e TV Koper-Capodistria. Considerando che la quasi totalità della comunità nazionale italiana vive in Croazia è comprensibile che anche quasi tutte le istituzioni della comunità nazionale italiana si trovino nella parte croata della penisola istriana, come vale ad esempio per la stampa, a cui fa capo l'Edit con sede a Fiume, oppure l'attività teatrale, con il Dramma italiano, anch'esso insediato a Fiume.

Nonostante ciò, nell'Istria slovena è presente il centro radiotelevisivo regionale sloveno di Capodistria, dove sono presenti due emittenti radiofoniche di cui una in lingua italiana (Radio Capodistria) ed un'emittente televisiva che trasmette per la maggior parte del proprio palinsesto in italiano (TV Koper-Capodistria).

Le origini di questo centro mediatico si trovano nel 1949, in pieno dopoguerra, quando l'emittente portava il nome di «Radio Trieste zona jugoslava», il cui intento era contrastare le opinioni di Radio Trieste con effettiva sede a Trieste e gestita dalle forze Alleate. Successivamente al Memorandum di Londra e l'assegnazione della «Zona B» (quindi anche dell'Istria slovena) alla Jugoslavia, la radio cambiò nome in Radio Capodistria e cambiò missione nell'informare ed intrattenere il pubblico radiofonico della comunità nazionale italiana in Jugoslavia.⁹

Nel 1971 iniziò a trasmettere anche TV Koper-Capodistria, mentre nel 1979 avvenne la divisione del programma in lingua italiana e quello in lingua slovena e l'assegnazione di una propria frequenza ad entrambi (ciò avvenne soltanto per la frequenza radiofonica, mai per quella televisiva).

Radio Capodistria iniziò presto ad assumere un duplice ruolo, sia di informazione ed intrattenimento della comunità nazionale italiana, sia di quello del pubblico italiano in Italia, com'è evidente anche dalla copertura del territorio da parte della frequenza in onde medie.¹⁰

Mentre TV Koper-Capodistria, causa soprattutto la debolezza del segnale di frequenza, non è mai riuscita a diventare rilevante mediaticamente ed economicamente per l'area esterna all'Istria slovena, Radio Capodistria rimane anche oggi un importante ponte di collegamento mediatico tra la minoranza e l'Italia. Lo è anche dal punto di vista dei quadri, siccome molti giornalisti ed altro personale provengono dall'Italia, causa soprattutto la già riscontrata esiguità della popolazione italiana nell'Istria slovena e la vicinanza della relativamente grande città di Trieste.

9. Vedi <http://www.radiocapodistria.net>.

10. Successivamente questo ruolo diminuì dopo la fine del monopolio radiofonico e televisivo in Italia, decretato dalla corte costituzionale italiana nel 1976.

Le comunità degli italiani. A livello di base, la comunità nazionale è organizzata nelle comunità degli italiani, in tutto 47, mentre nell'Istria slovena sono soltanto 3, cioè Capodistria, Isola e Pirano. Le comunità degli italiani sono l'istituzione nella quale gli appartenenti alla minoranza possono avere contatto diretto con la dimensione organizzativa. In armonia con le finalità descritte nello statuto dell'Unione italiana, le comunità degli italiani svolgono un ruolo destinato soprattutto agli appartenenti della minoranza stessa, trascurando quindi la promozione della cultura italiana nell'ambito della popolazione maggioritaria. Non sorprende quindi la chiusura di queste istituzioni verso l'esterno. Ciò è evidente anche dalla scarsa disponibilità di dati ed informazioni da parte dell'Unione italiana e dalle comunità degli italiani su internet. Così l'Unione italiana presenta un portale internet solamente in italiano e dove nella maggior parte delle pagine i testi vengono completamente a mancare (<http://www.cipo.hr>), mentre delle comunità degli italiani nell'Istria slovena, l'unica a presentare una descrizione in sloveno (seppur soltanto le informazioni più elementari) è quella di Pirano (<http://www.unione-italiana.org/>), mentre la comunità di Capodistria risulta completamente sprovvista di portale internet.

Il ruolo del deputato della comunità nazionale italiana. In Slovenia ed in Croazia la Comunità nazionale italiana (talvolta riferita pure come «minoranza italiana» ha diritto al cosiddetto «seggio specifico della comunità nazionale italiana», dove elegge autonomamente un proprio rappresentante, che in parlamento svolge le normali funzioni di deputato. Tale rappresentante è garantito dalle costituzioni delle due repubbliche ed è risultato delle trattative diplomatiche tra l'ex-Jugoslavia e l'Italia, poi ereditato da Slovenia e Croazia.

Considerando l'Istria slovena e quindi il parlamento sloveno, il deputato della minoranza svolge le piene funzioni di deputato, alla pari con i restanti 89 (di cui 88 eletti da tutta la popolazione e l'ottantunesimo dalla minoranza ungherese, che gode degli stessi diritti di quella italiana). Nonostante ci siano stati, dall'approvazione della costituzione della Slovenia nel dicembre del 1991, tentativi di diminuire l'importanza dei due deputati delle comunità nazionali nelle questioni di governo e voti di fiducia, questi hanno avuto un ruolo importante anche dal punto di vista politico e non soltanto di difesa dei diritti etnici.

Il caso del deputato della comunità nazionale italiana alla camera di stato slovena è un forte esempio di discriminazione positiva della comunità nazionale italiana che riconosce ai suoi appartenenti un dop-

pio diritto elettorale, peraltro con un peso politico più alto. Ogni deputato eletto per via ordinaria (88) rappresenta infatti circa 18570 elettori (considerando il numero di elettori alle ultime elezioni per il rinnovo della camera di stato avvenute nel 2004, quando il numero totale di elettori era 1.634.402).¹¹ Il deputato della comunità nazionale italiana rappresenta invece soltanto gli elettori iscritti agli elenchi delle tre comunità degli italiani di Capodistria, Isola e Pirano, cioè 2.741 elettori, ovvero numericamente il 14,76% della circoscrizione media per un deputato eletto per via ordinaria.¹² Da ciò si può concludere che, avendo il deputato della comunità nazionale italiana lo stesso ruolo e peso politico di quelli eletti per via ordinaria, l'elettore iscritto agli elenchi della comunità italiana non soltanto ha diritto al doppio voto (per eleggere il deputato per via ordinaria e quello della minoranza), ma il suo secondo voto (quello per il deputato della minoranza) ha un peso quasi 7 volte più grande (siccome il numero di elettori che compongono la «circoscrizione elettorale» del deputato della minoranza è quasi sette volte minore a quello di una circoscrizione ordinaria).¹³ Di qui a concludere che gli appartenenti alla comunità nazionale italiana sono stimolati a favorire la partecipazione alla vita politica per tramite etnico, piuttosto che integrandosi nella restante società ed utilizzando i canali ordinari dell'affermazione sociale e politica, il passo è breve.

2.4 Lo spazio economico

I pilastri dell'economia – le aree di sviluppo

La politica di pianificazione urbanistica dell'Istria slovena è fortemente segnata dal forte sviluppo economico ed industriale degli anni Sessanta e Settanta, dovuto soprattutto allo sviluppo del porto di Capodistria. Non sorprende quindi che il maggior polo industriale della regione sia collocato a Capodistria, principalmente nell'area circostante il porto e nell'area piana tra gli insediamenti di Olmo e Salara.

Il primo polo, quello nell'area circostante al porto, è dedicato soprattutto all'attività più direttamente collegata all'attività portuale stessa, con presenza di agenzie di spedizioni e trasporto, rappresentanze di armatori, uno scalo ferroviario, silos di idrocarburi, smaltimento rifiuti, società edilizie ed artigianali.

Il secondo polo è anch'esso dominato da due giganti del periodo socialista, la Tomos e la Cimos. La prima era un gigante nella produ-

11. Vedi <http://volitve.gov.si/dz2004/index.htm>.

12. Vedi http://www.rvk.si/VOLITVE_DZ2004/Porocilo_izid.html.

13. Discorso analogo, con valori modificati dal diverso numero dei suoi appartenenti, vale anche per la minoranza ungherese.

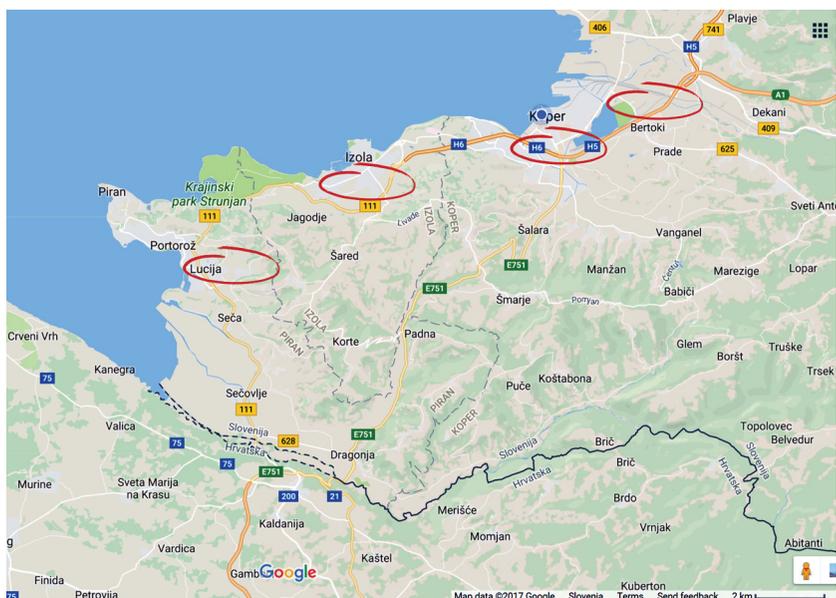


Figura 2.2 La collocazione delle diverse aree industriali dell'Istria Slovena (tratto da <http://maps.google.com>)

zione di ciclomotori e motori fuoribordo per natanti, caduto in crisi con l'avvento dell'economia di mercato ed oggi fortemente ridimensionato, mentre la Cimos è attualmente in una fase di forte crisi legata però ai proprietari e non tanto alla produzione in sé. La società è infatti ancora oggi prevalentemente attiva nella produzione di componenti meccanici per automobili.

Ad Sud di Capodistria, ad Isola l'area industriale è oggi spostata fuori dalla città, mentre in passato l'attività industriale, collegata quasi esclusivamente alla preparazione di alimenti a base di pesce, era collocata in una zona adiacente al centro storico ed inglobata nella zona della prima periferia sviluppatasi a partire dagli anni Sessanta. Questa zona è oggi adibita ad uso edilizio e la nuova area industriale si trova a Sud della città, tra la zona urbana ed i colli istriani.

Nel comune di Pirano l'area industriale si trova nella località meridionale di Lucia, anche se più che industriale è soprattutto un'area artigianale e di origini recenti. Più importante per Pirano è l'area dedicata ai servizi nel settore turismo, cioè la riviera di hotel di Portorose. La maggior parte di questi era gestita dal gruppo societario Istrabenz che è però entrato in grave crisi durante gli scombussolamenti finanziari del 2008 ed oggi la struttura della proprietà è molto diversa con presenza di operatori turistici nazionali ed esteri (soprattutto croati), mentre quelli regionali sono diventati irrilevanti.

Simile discorso, anche se in misura minore, va fatto – tornando indietro – anche per Isola. Oltre all'industria alimentare e dei giocattoli, nella zona ad Ovest di Isola è presente anche una modesta area hotel.

I principali soggetti economici

La discrezionalità utilizzata nel scegliere quali soggetti economici dell'Istria slovena presentare ed analizzare prende in considerazione soprattutto la dimensione del soggetto economico, nonché la sua importanza strategica per lo sviluppo della regione. Sono interessanti quindi soprattutto le imprese che oltre ad un fatturato rilevante hanno disponibilità di capitale tali da permettere investimenti capaci di segnare lo spazio geografico considerato, oppure impiegano un numero importante di forza lavoro locale e sono quindi importanti dal punto di vista sociale.

Il porto di Capodistria, gestito dalla società per azioni «Luka Koper», è decisamente il soggetto economico più importante dell'Istria slovena. Nel 2015 ha registrato entrate annuali pari a 173 milioni di euro. Volendo confrontare con il prodotto interno lordo della regione statistica costiero-carsica,¹⁴ le entrate della Luka Koper hanno rappresentato oltre l'8% del prodotto interno lordo dell'intera regione (questo in totale era di 2117 milioni di euro).¹⁵ Il profitto della società nel 2015 era di oltre 28 milioni di euro il che è importante considerando la struttura della proprietà della società, di cui quasi i due terzi sono in mano allo stato o a soggetti economici parastatali.

Interessante riguardo alla Luka Koper è soprattutto la discussione riguardo il moltiplicatore economico che riguarda l'attività portuale. Non è possibile avere una valutazione univoca, esistendo valutazioni che variano anche nella scala di 1 a 7. Così Marko Pavliha, docente alla Facoltà di marineria e trasporti di Portorose, cita un moltiplicatore economico pari ad un coefficiente di ben 13,24,¹⁶ mentre in una proposta di legge dell'8 dicembre 2005 se ne nomina uno più modesto ma comunque importante di valore 8. Nel rapporto della riunione

14. A fini statistici, la Slovenia è suddivisa in 12 regioni statistiche. L'Istria slovena è incorporata nella regione costiero-carsica, la quale è però dominata dall'economia istriana, in quanto oltre ai quattro comuni di Capodistria, Isola, Pirano ad Ancarano, si aggiungono soltanto i comuni di Hrpelje-Kozina, Komen e Sežana che non presentano peso economico rilevante).

15. I dati sulle entrate di Luka Koper sono basati sul bilancio annuale, mentre i dati del prodotto interno lordo della regione sono disponibili sul portale <http://www.stat.si>.

16. Vedi http://www.slovensko-morje.net/index.php?selected=yes&tmp_language_id=2&selected=yes&page=news&view_news=1941

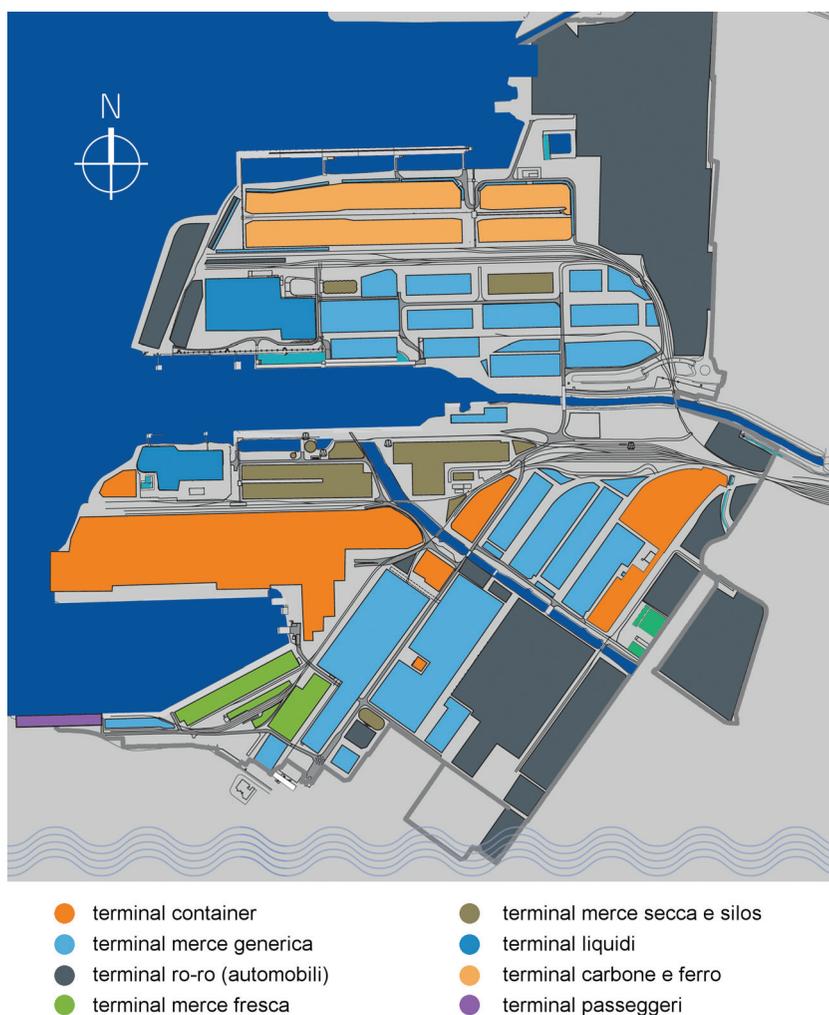


Figura 2.3 Il porto di Capodistria (riprodotto con il permesso di Luka Koper, testo tradotto dall'autore)

costitutiva della Piattaforma tecnologica marina slovena si nomina un coefficiente assai più basso tra il 2,1 ed il 2,3, il che comunque sarebbe ad ogni modo più alto di quello dell'industria in generale, che si aggira attorno al valore di 1,7.¹⁷ Questa polemica, non importante per i numeri, risulta interessante in quanto rende l'idea del ruolo strategico che la Luka Koper copra nello spazio regionale.

Che di questo ruolo si tenga conto anche nei progetti di sviluppo

17. Vedi http://www.fpp.edu/files/news/20061106_A1VFiW/ustanovna_skupscina_slov_platforme.doc (il coefficiente considera comunque l'intero settore dei trasporti marini, non soltanto la Luka Koper).

strategico della regione testimoniano anche due progetti di notevole importanza per il futuro sviluppo dell'attività portuale. Il primo è la costruzione del Molo 3 nella parte settentrionale del Golfo di Capodistria, attualmente libera da iniziative edilizie, nella quale (come venne fatto anche per il Molo 1 e 2) si procederà alla bonifica della zona ed alla costruzione delle zone adibite all'attracco ed all'attività di carico-scarico nonché di smistamento di containers (Matos 2005). In questo modo diventa visibile l'intenzione di allargare l'attività portuale più «pulita», ponendosi in ancora più chiara concorrenza all'attività portuale a Trieste. Una concorrenza interpretata comunque in modo tattico, mentre strategicamente esiste – almeno a livello dichiarativo – l'intenzione di avviare l'integrazione dei due porti.¹⁸ Il secondo progetto è il raddoppio del singolo binario che funge da collegamento ferroviario di Capodistria (e quindi del porto) con lo snodo di Divača. Tale raddoppio prevede una linea ad alta velocità (160 km/h) con la quale garantire al porto un collegamento con l'interno che sia veloce ed affidabile. Con ciò si sottolinea nuovamente il desiderio di garantire a Capodistria un collegamento ferroviario autonomo (come progetto alternativo o complementare si propone il collegamento ferroviario Capodistria-Trieste, più breve ed economico, in modo da raggiungere Divača da parte italiana) e quindi uno sviluppo portuale apparentemente indipendente da soggetti stranieri.

L'Intereuropa è stata l'impresa di trasporti e sistemi logistici più grande in Slovenia. La sua attività è strettamente legata a quella della Luka Koper, in quanto è il primo partner del porto nello smistamento delle merci nell'Europa centrale ed orientale.

La società contava più di 2200 dipendenti e 450 automezzi, dei quali la maggior parte autocarri a grande portata con rimorchio (categoria N3).¹⁹ Le entrate ammontavano, prima della crisi mondiale del 2008, a circa 200 milioni di euro, allora pari al 7,5% del prodotto interno lordo della regione statistica costiero-carsica, anche in questo dato va considerato il fatto che tale cifra veniva prodotta nell'intero sistema Intereuropa ed in tutti i paesi in cui opera, cioè non soltanto nell'Istria slovena. Essa esiste dal 1947, cioè in tempo di economia pianificata e fu costituita con l'intento di garantire al porto che stava nascendo una società di servizi logistici locale, ovviamente in chiave di concorrenza con la realtà triestina. Il successo iniziale fu garantito dal mercato jugoslavo, mentre dopo l'indipendenza della Slovenia ci fu un forte riassetto soprattutto verso la Russia e l'Europa orientale.

18. Vedi <http://www2.comune.gorizia.it/ufficiNEW/urgng/it061001.pdf>

19. Vedi <http://it.wikipedia.org/wiki/Autocarro>.

La crisi finanziaria ed economica del 2008–2012 ha fortemente toccato la società diminuendone fortemente le dimensioni. Oggi conta soltanto i due terzi dei dipendenti (poco oltre i 1400 nel 2015)²⁰ e le entrate nel 2015 ammontavano a poco oltre i 90 milioni di euro (un terzo in meno ai quasi 150 milioni del 2008).²¹

L'Istrabenz fu un soggetto economico complesso ed importante per l'Istria slovena soprattutto per la sua capacità di mobilitare ed indirizzare notevoli capitali. Si trattava di un gruppo societario che formalmente esiste ancora anche se fortemente ridimensionato dopo la crisi finanziaria ed economica in modo molto più drammatico dell'Intereuropa. Il gruppo con sede a Capodistria è cresciuto nel campo dell'industria petrolifera ma che in pochi anni ha abbandonato quasi totalmente il settore (rimanendo però nel campo dell'energetica con il gas naturale) ed ha diversificato le proprie attività in due ulteriori pilastri, il turismo e l'industria alimentare. Oltre a ciò controllava alcune società d'investimento e di supporto telematico.

Come gruppo societario (holding) controllava più di 60 società presenti non soltanto sul territorio dell'Istria slovena, ma in tutta la Slovenia e pure all'estero.

La crisi è stata per il gruppo pressoché fatale. Il forte indebitamento non gli ha permesso di adattarsi alla diversa dinamica dei finanziamenti bancari e l'impero si è sgonfiato velocemente smembrandolo in nelle sue singole unità.

Casinò Portorož. Il casinò di Portorose iniziò con la propria attività nel 1964 con la decisione dell'Assemblea del Comune di Pirano. Legalmente faceva parte dell'Ente per il turismo di Portorose e divenne ente indipendente, sotto il nome di Casinò Portorož, soltanto nel 1992, mentre nel 1998 venne riorganizzata in società per azioni.

Il Casinò Portorož impiega in tutto quasi 400 dipendenti, di cui gran parte per l'attività di ristorazione e assistenza ai tavoli da gioco (croupiers). A questi vanno aggiunti numerosi altri collaboratori esterni e studenti impiegati tramite le agenzie di lavoro studentesco.²²

Cimos. La società Cimos è nata nel 1972 da una joint-venture tra la società francese Citroën ed investitori locali con lo scopo di produrre automobili sotto licenza della casa francese. La collaborazione nel tempo si è sviluppata ed oggi la Cimos è specializzata nella produzione di parti meccaniche per automobili, mentre dalla fine degli anni

20. Vedi <http://www.intereuropa.si/si/o-nas/zgodovina-podjetja>.

21. Vedi <http://www.bizi.si/INTEREUROPA-D-D/>.

22. Il lavoro studentesco è un sistema particolare sloveno, simile alle agenzie per il lavoro interinale.

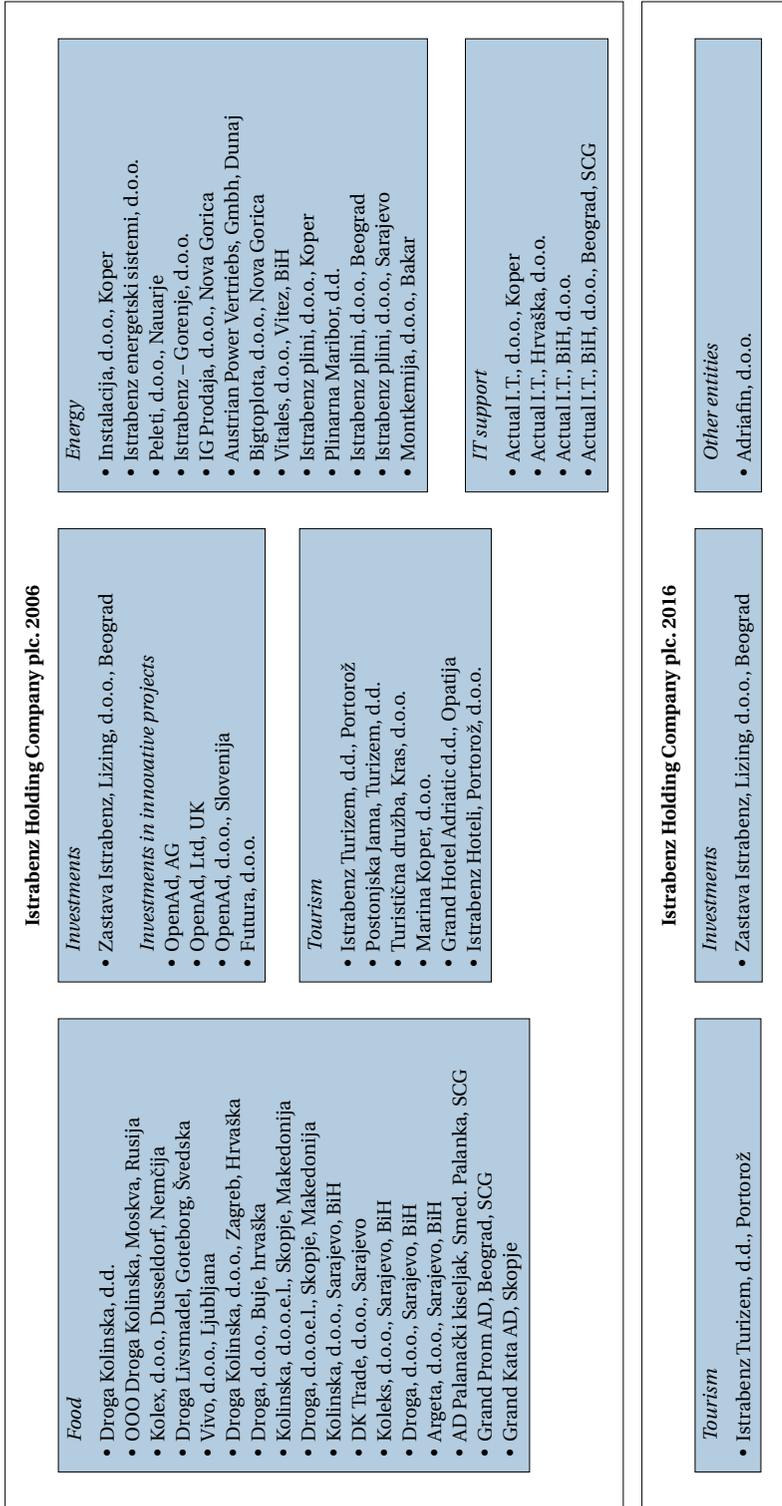


Figura 2.4 Schema della struttura del gruppo societario Istrabenz attualizzata al 25 luglio 2006 e al 31 dicembre 2016

Settanta non produce più automobili e dal 1996 ne ha abbandonato anche la vendita. La Cimos oggi collabora, oltre che con il gruppo PSA Peugeot Citroën, anche con le case automobilistiche Audi, Ford e BMW.

Tomos. La società di produzione di motociclette iniziò la propria storia nel 1954, quando si decise la costruzione di un'impresa di produzione di motociclette a Sesana, nell'intento di dare al Carso sloveno un futuro industriale. Dopo il Memorandum di Londra,²³ che di fatto cedette la zona B (della quale faceva parte anche l'Istria slovena) alla Jugoslavia, il governo sloveno decise di costruire la fabbrica, invece che a Sesana, a Capodistria, che stava diventando il centro economico del Sud-Ovest della repubblica.

64

La Tomos iniziò con la produzione di motociclette sotto licenza dell'austriaca Steyr-Daimler-Puch, raggiungendo in un secondo periodo la capacità di produzione di modelli propri (anche se in larga misura più o meno copie della produzione occidentale). La scarsa competitività dell'azienda portò la Tomos, con l'avvento dell'economia di mercato, alla bancarotta ed ad un forte ridimensionamento, fino a diventare parte del gruppo societario sloveno Hidria, con il cuore nella cittadina della Notranjska (la regione che comprende anche le città di Postumia e Lubiana), Idria.

La Tomos ha oggi un ruolo fortemente ridimensionato, ma pur sempre rilevante soprattutto per il ridotto settore industriale. Oggi offre occupazione a circa 200 persone, a cui però vanno aggiunti un altro centinaio, suddivise in tre società dipendenti: Tomos – invalidsko podjetje (società a status fiscale agevolato in quanto gli occupati sono invalidi), Alcan Tomos e Tomos Komponente.

L'Intesa Sanpaolo Bank è l'unica banca regionale fino al 2017 conosciuta ancora come Banka Koper, che può ricercare le proprie radici nella Banca comunale istriana, istituita nel 1955 e poi nella Banca comunale di Capodistria, istituita nel 1961. Nel 1992 la banca diventò Splošna banka Koper (Banca generale di Capodistria) ed iniziò ad operare in modo autonomo, controllata dal capitale regionale (i maggiori azionisti erano la Luka Koper, l'Intereuropa e l'Istrabenz). Nel 2002 ci fu però un forte cambiamento: come azionista di maggioranza, grazie alla cessione accordata di quote da parte dei tre maggiori azionisti, entrò il gruppo bancario italiano San Paolo IMI, che oggi controlla la banca. L'intento era garantire al gruppo bancario italiano una testa di ponte per entrare nel mercato bancario dei Balcani e contempora-

23. Vedi <http://www.trattatodiosimo.it/memorandum.htm>.

neamente inserire la Banka Koper in un sistema bancario più grande e competitivo.²⁴

L'Intesa Sanpaolo Bank, nonostante sia controllata da un gruppo italiano, ha mantenuto negli ultimi anni un ruolo regionale importante, con la maggioranza della quota del mercato bancario regionale, mentre rimane meno rilevante a livello nazionale.

24. Vedi <http://www.banka-koper.si/predstavitev/zgodovina.php>.

3

I flussi

Nell'analizzare un determinato spazio dal punto di vista della geografia umana, oltre alla dimensione statica non va dimenticata pure quella dinamica. Interpretando ciò attraverso l'ottica sistemica, tale analisi può venire interpretata come osservazione e misurazione delle dinamiche di comunicazione tra i vari organi del sistema-regione, che sono stati analizzati nella sezione precedente. Concretamente, si parla quindi sia delle dinamiche immateriali, cioè della comunicazione telematica, e di quelle materiali, cioè del traffico. Quest'ultimo va a sua volta suddiviso nella sua dimensione stradale, ferroviaria e marina ed analizzato nelle sue parti, soprattutto in una regione dove l'attività portuale è fondamentale e conseguentemente lo è anche il flusso delle comunicazioni materiali.

3.1 Traffico, assi di comunicazione e gateways

In questa sezione si procede innanzitutto all'analisi della struttura e della densità dei traffici. Ciò dà la possibilità di disegnare una rete di comunicazione, identificando i punti di traffico intenso, i punti d'incontro, i nodi, i corridoi e quelli che possono venir definiti punti di contatto con l'esterno, ovvero gateways (Vallega 1989, 253). Lo scopo è quindi costruire una rete dei flussi dinamici della regione, sia interni che esterni, ovvero di identificare le interrelazioni tra i singoli organi della regione-sistema e le interrelazioni di quest'ultima con l'esterno.

Il traffico su strada

Per questa finalità è importante innanzitutto analizzare il sistema della rete stradale dell'Istria slovena. Già dalla prima occhiata alla carta del sistema stradale dei tre comuni della regione si può identificare il principale asse di comunicazione, che da nordest tocca Capodistria e poi si dirama in due varianti, quella settentrionale – costiera e princi-

pale – e quella meridionale – interna e secondaria – per ricongiungersi però soltanto dopo aver lasciato la regione ed aver passato il confine con la Croazia. Tale asse di comunicazione, che alla dimensione nord-sud favorisce quella est-ovest, definisce chiaramente anche la natura dello sviluppo e delle comunicazioni della regione. Questa è fortemente urbana, in quanto lambisce – non sorprendentemente – i tre principali agglomerati e costiera, dato che la dimensione dell'interno – tranne nella variante meridionale dell'asse¹ – non viene toccata ne dal principale asse di comunicazione, ne da assi a questo paralleli.

Proprio riguardo la comunicazione nella parte interna (meridionale) della regione, caratterizzata da un ambiente prevalentemente rurale e dall'assenza di un asse di comunicazione che la colleghi in modo completo, è possibile notare una struttura della comunicazione stradale tipica degli spazi geografici costieri. In tali spazi, i centri urbani maggiori, presenti sulla costa, sono collegati tra loro con un asse di comunicazione continuo, mentre le zone dell'interno non sono strutturate tra loro in una seconda rete di comunicazione (stradale) e sono collegate soltanto con i centri urbani della costa. Si viene a formare così una rete stradale a «pettine».

Nell'analizzare la rappresentazione dell'intensità del traffico sulle strade della regione visibile nella Figura 3.1, tali osservazioni diventano ben visibili. L'importanza del traffico lungo l'asse nordest-sudovest diviene ancor più evidente. Egualmente evidente è pure la funzione di alimentazione dall'interno verso la costa e viceversa delle strade che si allacciano all'asse principale lungo la linea nord-sud, nonché nordovest-sudest. Tali strade si allacciano all'asse principale in modo all'incirca perpendicolare, confermando l'osservazione di un sistema stradale a pettine, tipico delle regioni costiere ed osservato pure nei modelli di sviluppo delle zone colonizzate dell'Africa e del Sud America (Vallega 1989).

Analizzando la Figura 3.1, essa rivela inoltre una densità di traffico maggiore attorno alla zona di Capodistria, il che non è sorprendente, visto il ruolo centrale dell'insediamento nell'economia e nella demografia della regione. Da questa figura risulta che pure l'asse di comunicazione principale serve soprattutto per smaltire il traffico di Capodistria. Il traffico più intenso è identificabile infatti proprio sulla fascia – di tipo superstradale – a sud di Capodistria, mentre rimane eleva-

1. La parte meridionale del suddetto asse è destinata alla decongestione di quella settentrionale nel caso del traffico di transizione, tra cui è rilevante soprattutto il traffico turistico che nella stagione estiva dall'Italia e dall'interno della Slovenia passa la regione e si dirige verso l'Istria croata.

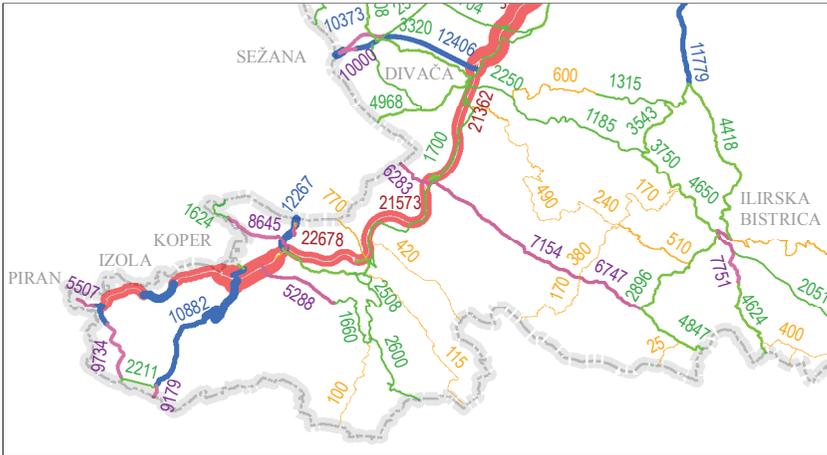


Figura 3.1 Rappresentazione grafica dell'intensità del traffico quotidiano nei vari tratti stradali dell'Istria slovena (per la traduzione della toponomastica in italiano: Piran = Pirano, Koper = Capodistria; le cifre rappresentano il numero di vetture che passano il tratto quotidianamente; tratto da http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Prometni_podatki/Prometne_obremenitve_2015_karta.pdf)

ta anche più a ovest, da Capodistria verso Isola. Continuando verso ovest si dirada, il che indica che il traffico presente in questa fascia è soprattutto traffico pendolare dalle zone abitative verso Capodistria e viceversa. Ciò che rimane, invece, sembra essere invece proprio il traffico di transito che collega il nord della Slovenia e l'Italia all'Istria croata (attraverso il valico di confine di Sicciole), fenomeno identificabile anche nella variante meridionale dell'asse principale. Qui è possibile notare una densità maggiore tra Capodistria ed il paese di Šmarje (per cui si può concludere che pure qui si tratti di traffico pendolare dalle zone abitative alla città e viceversa), mentre il resto prosegue invariato fino al valico di confine di Dragogna.

L'altro estremo dell'asse presenta caratteristiche diverse. Da questo si sviluppano due importanti diramazioni, per le quali si può identificare nature diverse. La prima, che dal bivio di Sermino prosegue verso nordovest, è soprattutto di natura pendolare, considerando che mantiene la sua intensità di traffico soltanto fino al comune di Ancarano (e viene ridimensionata fortemente nella sua continuazione verso Punta Grossa ed il valico di confine con l'Italia di Lazzaretto). La seconda è di natura diversa, dato che mantiene intensità rilevante ed invariata dal bivio di Sermino fino al valico di confine di Scoffie/Rabuiese. Si tratta quindi di un traffico indirizzato da e verso l'Italia, traffico che può però venir suddiviso in due categorie principali: quello transfron-

taliero tra le zone di Capodistria e di Trieste e quello di transito che in larga misura continua verso i valichi di confine (Sicciole e Dragogna) con la Croazia. Tale traffico è aumentato negli ultimi anni grazie a tre importanti novità, due di ordine politico-amministrativo, la terza di ordine strutturale. La prima è l'entrata della Slovenia nell'Unione europea (avvenuta nel maggio del 2004), la seconda l'entrata nel sistema di controllo dei confini Schengen nel 2007 e la terza la costruzione del tratto autostradale tra il bivio di Sermino in Slovenia e l'autostrada Trieste-Venezia in Italia. I primi due elementi hanno avuto un effetto generale nel ridurre i tempi necessari per passare il confine italo-sloveno, mentre il terzo ha effetto particolare, valido proprio per questo corridoio di comunicazione.

70

Mentre soltanto parte del traffico dell'asse principale si disperde su queste due diramazioni, la parte principale rimane – come rilevato dalla Figura 3.1 – sull'asse stesso, continuando in direzione nordest, cioè verso il casello autostradale di Videž ed avanti verso Lubiana per proseguire lungo il corridoio europeo (TEN) 5 verso Kiev o 10 verso Salisburgo.

Che il traffico stradale dell'Istria slovena sia parzialmente di transito, mentre gran parte è traffico regionale ovvero destinato a viaggi da e per la regione dell'Istria slovena dove il porto di Capodistria ne produce ed assorbe una gran parte, lo provano i numeri dell'intensità del traffico stesso. Vista la natura della rete stradale regionale, il traffico di transito ha soltanto due vie principali: quella dall'Italia e dal centro della Slovenia verso l'Istria croata (quindi dal confine di stato di Scoffie/Rabuiese e dall'autostrada A1 verso i confini di stato di Dragogna e Sicciole) e viceversa. In questo modo, analizzando i dati, si può identificare come traffico di transito tutto ciò che in cifre viene compensato da una e dall'altra parte della direzione definita, mentre la differenza tra i due estremi (prevedendo che sia alimentata dal porto di Capodistria si può prevedere cifre di traffico maggiore all'estremo nordorientale dell'asse) può essere addebitata al traffico da e per la regione.

Il traffico ferroviario

La struttura del traffico ferroviario nell'Istria slovena è molto più semplice e non necessita di una complessa analisi.

Com'è visibile dalla Figura 3.2, l'Istria slovena è collegata con l'esterno con una sola linea ferroviaria a binario singolo, che da Capodistria si dirige in direzione nordest verso Kozina (nella località di Prešnica) dove si dirama. La linea principale, ancora a binario singolo continua fino alla località carsica di Divača, dove a sua volta si dira-

lo sviluppo dei corridoi europei TEN-T (Loyola de Palacio 2006). Su tale questione però tutti i dettagli rimangono poco chiari soprattutto causa interessi politici e concorrenza geopolitica tra Italia e Slovenia. Entrambi gli stati cercano infatti di favorire i propri porti del nord Adriatico, l'Italia quello di Trieste e la Slovenia quello di Capodistria, il che si ripercuote comprensibilmente anche sulla politica di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

Così la Slovenia insiste sulla costruzione del raddoppio del binario tra Capodistria e Divača, mentre l'Italia sul progetto transfrontaliero di adattamento all'alta velocità del collegamento Trieste–Divača, il che allargherebbe le possibilità del già competitivo collegamento ferroviario di Trieste con il Centro Europa tramite la linea ferroviaria «Pontebbana».

72

Per avvalorare quest'ipotesi, rappresentanti politici italiani hanno sottolineato numerose volte la possibilità di costruzione del collegamento ferroviario Capodistria–Trieste come alternativa al collegamento Capodistria–Divača. Tale collegamento viene però visto con scetticismo dalla Slovenia in quanto valutato come geopoliticamente insoddisfacente, in quanto avvalorerebbe la tesi di subalternità del porto di Capodistria a quello di Trieste.

Il traffico marittimo

Il traffico marittimo, soprattutto quello internazionale, è definito quasi esclusivamente dall'attività del porto di Capodistria. Il porto è infatti l'unico sbocco rilevante di cui la Slovenia dispone per il traffico mediterraneo e oceanico. Per quanto riguarda il traffico interno ed adriatico, questo è prevalentemente passeggeri e costituito da imbarcazioni da diporto e quindi più intenso nei mesi estivi. Attualmente non è presente alcun tipo di trasporto marittimo di carattere pubblico, ma tale via di comunicazione era presente negli anni scorsi e potrebbe riproporsi soprattutto nel periodo della stagione turistica (primavera-estate).

La costa slovena dispone di quattro moli internazionali dove espletare gli oneri necessari all'entrata/uscita dal territorio sloveno, cioè quello di Capodistria, quello di Isola e quello di Pirano, nonché il complesso del porto di Capodistria, che però funge da zona franca, facilitando queste operazioni.

Per quanto riguarda il traffico internazionale, questo è prevalentemente di natura mercantile ed ha come punto di riferimento il porto di Capodistria. Tale traffico è in notevole aumento, il che – vista la sua natura – è causa dell'aumento del traffico mercantile su strada e su ferrovia da e verso il porto.

Il traffico aereo

Il traffico aereo dell'Istria slovena si svolge tramite l'unico aeroporto internazionale della regione, l'aeroporto di Portorose. Esso è amministrato dalla società a responsabilità limitata Aerodrom Portorož. L'aeroporto dispone di un'unica pista di atterraggio e decollo di 1200 metri, adatta quindi soltanto ad aerei di dimensioni minori. È chiaro che con tali limitazioni, l'aeroporto di Portorose non può rappresentare uno scalo aeroportuale importante.

Gateways

Nell'analisi delle reti di comunicazione, importanti sono i nodi attraverso i quali confluiscono i corridoi di comunicazioni e tra questi hanno particolare rilievo i «gateways». Un gateway è una porta di passaggio, che presiede alle relazioni tra la regione ed il mondo esterno. Gateways sono ad esempio gli aeroporti, talvolta i porti, spesso anche i nodi stradali e ferroviari (Vallega 1989, 253).

Nell'analisi dei flussi di traffico di cui sopra, questi gateways appaiono evidenti, in quanto fungono anche da vertici per i principali corridoi di afflusso, partenza e transito.

Per quanto riguarda il traffico stradale si possono identificare quattro gateways che sono le principali porte d'entrata e d'uscita alla regione per il traffico stradale e sono a questo scopo anche attrezzati. All'estremo nordest, i gateways sono due.

La zona dell'entrata in Slovenia attraverso il valico di confine di Scoffie/Rabuiese è stato un gateway importante nel periodo del controllo del traffico di persone e merci al confine con l'Italia, funzione oggi abbandonata grazie all'Accordo di Schengen. La zona dell'exvalico rimane così uno spazio per attività commerciali ma che altrimenti non ricopre particolari funzioni.

L'altro gateway, quello di Kozina, può venir considerato tale soltanto insieme alle strutture dislocate a Lubiana e Sesana. Il collegamento autostradale che da Kozina continua verso Capodistria è infatti soprattutto un corridoio che consente di passare velocemente l'orografia altrimenti problematica, dal punto di vista delle comunicazioni, dello strapiombo formato dal ciglione carsico (Rožac Darovec 2005, 401–403). Insieme alle strutture logistiche dell'interporto di Sesana, di Lubiana e del porto di Capodistria, il corridoio di Kozina può essere considerato come parte del principale gateway che consente il collegamento dell'Istria slovena con l'Europa Orientale, Centrale ed Occidentale.

A sud si possono identificare due gateways, cioè i due confini internazionali di Sicciole e Dragogna. Il primo è limitato alle strutture mi-

nime necessarie per il funzionamento di un confine di stato, in parte per la natura prevalentemente passeggeri (e non merci) del valico, in parte per il contenzioso di confine su un fazzoletto di terra proprio su quest'area (i paesi di Mlini, Škodelin, Bužini e Škrilje). Il secondo, quello di Dragogna, si sta sviluppando nel maggiore gateway dell'Istria slovena destinato al contatto con l'Istria croata. Considerando la complessità delle operazioni di confine richieste dal regime di Schengen, l'area del valico di confine di Dragogna ha sviluppato le numerose strutture destinate agli scopi indicati. Oltre ai suddetti gateways, rilevanti per la dimensione del traffico stradale, il gateway più importante per la regione ed altamente rilevante anche per l'intera dimensione nazionale è senza dubbio il porto di Capodistria. Questo integra funzioni marittime e ferroviarie ed in buona parte anche quelle stradali, ovviamente riguardo il traffico merci. Il porto di Capodistria svolge una funzione di gateway di dimensioni globali ed integrate, com'è possibile vedere già nella Figura 2.2 a pagina 58.

74

Per la dimensione aerea, l'aeroporto di Portorose rappresenta un gateway di dimensione limitata e di portata meramente mediterranea e centro-europea. Con le proprie strutture è capace di permettere l'espletamento delle necessarie operazioni di frontiera per il traffico passeggeri di natura turistica e rappresenta soprattutto un'ulteriore possibilità di comunicazione per i turisti che desiderano visitare la regione del periodo primaverile ed estivo, mentre non rappresenta un importante punto di comunicazione con l'esterno per la popolazione locale e per attività economiche che non siano collegate al turismo aereo stesso.

3.2 Analisi dei nodi e della rete di comunicazione

Per capire nel modo migliore la struttura della comunicazione dentro l'Istria slovena è utile esercizio la definizione dei nodi più importanti e della rete di comunicazione esistente. Inversamente alla logica descritta da Haggett (1997), si procede qui prima all'identificazione dei nodi, per i quali vengono poi analizzati i punti di comunicazione e conseguentemente costruita la rete (Haggett, Cliff e Frey 1977). Secondo Sorre (1961), ogni tipo di rete presenta punti singolari che sono i nodi di circolazione. Ne evidenzia di tre tipi: nodi prodotti dalla conformazione delle terre e dei mari, cioè nodi dove la comunicazione avviene grazie ad una posizione geografica favorita dalla conformazione naturale del territorio (stretti, canali, passi); punti in cui avvengono «rottture di carico», in cui i passeggeri o la merce passano da un vettore ad un altro, cioè centri intermodali e logistici; infine le città, come punti di convergenza dei flussi.



Figura 3.3 Rappresentazione della rete della circolazione stradale nell'Istria slovena (tratto da <http://maps.google.com>)

Nell'Istria slovena il nodo più importante è, come per l'analisi dei gateways, senza dubbio il porto di Capodistria. Esso è conforme alle prime due categorizzazioni di Sorre, è cioè un nodo derivante dalla posizione geografica (posizione favorevole in quanto sull'estremo nord dell'Adriatico e conseguentemente tra gli scali marittimi più vicini all'area centro-europea), nonché di rottura di carico, in quanto questo viene passato dal vettore marittimo a quello ferroviario o stradale (e viceversa). Accanto ad esso c'è il centro urbano di Capodistria, insieme ad Isola e Pirano/Portorose nodo in quanto punto di convergenza dei flussi.

Oltre a questi va identificato anche il nodo autostradale di Sermino, anche se si tratta soprattutto di una congiunzione autostradale e ferroviaria destinato a svilupparsi come nodo in futuro, grazie al collegamento diretto col porto (ora garantito tramite Capodistria) e l'area industriale che vi verrà creata a fianco.

Dalla Figura 3.3 è possibile notare come i due nodi attualmente più importanti siano Capodistria ed il bivio di Sermino. Questi sono infatti gli unici due nodi ad essere collegati ad altri quattro. Di livello inferiore altri due nodi, quello di Lucia/Portorose e quello di Črni Kal, che sono collegati con altri tre nodi (da Lucia si giunge ad Isola, a Pirano/Portorose ed al confine di stato con la Croazia Sicciole, mentre da Črni Kal si giunge al Bivio di Sermino, al confine di stato con la

Croazia di Sočerga ed a Kozina, cioè uscendo dalla regione verso nordest. I restanti nodi, come ad esempio i centri urbani o semi-urbani, sono di livello ulteriormente inferiore, in quanto sono collegati con soltanto altri due nodi, o persino con uno soltanto, come nel caso di Pirano.

Riguardo i nodi del bivio di Sermino e quello di Capodistria, va sottolineato che con la costruzione del raccordo autostradale tra Sermino ed il porto di Capodistria, i due nodi cambieranno di rango. Quello di Capodistria verrà declassato ad un livello inferiore, mentre quello di Sermino avanzerà ad un livello superiore, essendo collegato a sua volta con altri cinque nodi. Ciò va compreso come parte della generale strategia di decongestionamento dei centri urbani, già colpiti da intenso traffico. A questi tende così a rimanere soprattutto il traffico locale e regionale, mentre quello di transito e quello di uscita ed entrata dalla regione, dove possibile, viene smistato su altri punti. Tale è il caso del traffico merci generato nel porto di Capodistria – attualmente tutto il traffico che dal porto lascia la regione su gomma passa per il nodo di Capodistria, mentre in futuro la quasi totalità di esso dovrebbe lasciare il porto non toccando la cittadina tramite il collegamento diretto col bivio di Sermino.

76

L'accessibilità dei nodi della regione

L'accessibilità dei nodi della regione dall'esterno dipende non soltanto dal numero di collegamenti possibili, ma anche dalla velocità di essi. La sola carta topografica o geografica non è in grado di dare una chiara rappresentazione di quelle che sono le vere distanze, espresse in tempo necessario per raggiungere un determinato punto con il mezzo di trasporto comunemente usato più veloce.

Nella Tabella 3.1 si può vedere proprio tali distanze, dove il punto di partenza è il nodo di Capodistria, mentre i punti di arrivo sono scelti utilizzando il criterio d'importanza locale, statale e globale. Per capire lo sviluppo dell'infrastruttura dei trasporti nella regione, nella tabella indicata vengono presentati i dati sull'accessibilità nel 1996 e nel 2016.

Dalla tabella presentata è possibile vedere come sono cambiati i tempi di percorso e cioè l'accessibilità di Capodistria dalle suddette località. I tempi per le brevi e medie distanze, dove è il trasporto stradale ad essere il più veloce, l'accessibilità è senza dubbio migliorata grazie alle nuove infrastrutture autostradali che sia verso nordest, sia verso sud (considerando il sistema di superstrade costruito recentemente nell'Istria croata). Riguardo le destinazioni da raggiungere in aereo, l'accessibilità è peggiorata a causa dei maggiori controlli di sicurezza negli aeroporti che sono stati introdotti dopo il 2001.

Tabella 3.1

Tempi di percorso con trasporto comune più veloce da/a Capodistria alle/dalle destinazioni designate nel 1996 e nel 2016 (in minuti)

Note Dati tratti da

<http://maps.google.com>.

Destinazione	1996	2016
Trieste	40	30
Lubiana	75	55
Maribor	210	150
Fiume	75	65
Pola	90	65
Zagabria	195	145
Milano	330	320
Vienna	450	390
Parigi	240	270
Bruxelles	270	260
Londra	305	315

In una valutazione generale si può concludere che l'accessibilità dell'Istria slovena è relativamente buona. Essa può essere infatti valutata soltanto in relazione all'accessibilità di regioni vicine. La vicinanza dell'Istria slovena all'Europa centrale e la buona infrastruttura stradale la rende infatti facilmente accessibile dalle maggiori località di breve e media distanza, mentre la vicinanza di tre aeroporti internazionali ma due effettivamente aperti ai voli di linea (cioè, escludendo quello di Portorose, quello di Brnik/Lubiana e di Ronchi dei Legionari/Trieste) facilita anche le connessioni di lunga distanza.

Riguardo l'accessibilità ferroviaria, i dati cambiano. Il collegamento a binario singolo da Divaccia a Capodistria che da Prešnica è anche l'unico esistente, la lentezza della linea ferroviaria verso Lubiana e la presenza del confine con l'Italia permette un'accessibilità ferroviaria molto scarsa. Per fare un confronto, mentre in automobile si può raggiungere Lubiana in 55 minuti, in treno servono, dalla stazione passeggeri di Capodistria, almeno 139 minuti, cioè più di due volte e mezzo il tempo impiegato in automobile. In Italia invece il tempo necessario a raggiungere Venezia Mestre da Trieste in automobile è di 95 minuti, mentre in treno servono 99 minuti, cioè soltanto quattro minuti in più. Considerando poi la probabilità di code e traffico lento in autostrada, nonché la difficoltà a trovare parcheggio, il collegamento ferroviario diventa persino più conveniente.

3.3 Il pendolarismo intra ed interregionale

Il pendolarismo, come fenomeno che consiste in individui che quotidianamente si spostano dal proprio luogo di residenza per motivi di studio, lavoro o comunque regolarmente ad altra destinazione, è fortemente marcante per la struttura geoeconomica ed anche demografica di uno spazio geografico. Ciò viene rilevato anche da Corna Pelle-

grini (1973), che sottolinea l'importanza del fenomeno per lo sviluppo urbanistico sia dello spazio urbano, che di quello rurale, nonché delle infrastrutture che li collegano. Esso è un fenomeno con elevati costi sia a breve che a lungo termine, considerando che le aumentate necessità di spazio e risorse per permettere spostamenti, spesso anche lunghi, di natura quotidiana, necessitano di risorse da parte degli enti pubblici e privati che si trovano a dover investire nelle infrastrutture. «Negli ultimi decenni, gli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro costituiscono oggetto di studio da parte di diversi ricercatori: il pendolarismo, infatti, è considerato un fenomeno importante per l'impatto che riveste dal punto di vista della politica economica infrastrutturale e da quello dello sviluppo socio-demografico dei territori.»² Nel calcolo dei costi vanno inoltre considerate anche le risorse spese sia dalle aziende, sia dai dipendenti nel tempo e nelle energie utilizzate per gli spostamenti. Il fatto che si debba utilizzare un'ora o più al giorno soltanto per spostarsi toglie risorse al tempo utilizzato per il lavoro, nonché i numerosi incidenti – soprattutto stradali – sono fattore aggravante.

Il pendolarismo, quando si tratta di fenomeno inter- e non intra-regionale, è inoltre un indicatore importante per la definizione dell'indipendenza e dell'autosufficienza economica di una regione. La possibilità di una regione di offrire posti di lavoro in un'economia che riesce ad essere più o meno autosufficiente – per quanto questo termine possa avere peso in un sistema integrato non soltanto a livello inter-regionale ma continentale e globale – è infatti un importante segnale di quanto la sua economia sia intrecciata e quanto sia dipendete da quelle vicine. Oggi è ad esempio normale considerare lo spazio economico globale come uno solo e relativamente integrato, dove sbalzi negativi o positivi in una regione hanno, prima o poi, effetto anche sulle economie di altre regioni. In quest'ottica, la possibilità di una regione di offrire la gran parte dei posti di lavoro ai propri residenti è senza dubbio un segnale di autosufficienza e quindi pure di maggiore capacità autopoietica di una regione.

Ad ogni modo bisogna considerare alcuni fattori che possono influire sulla veridicità del dato in questione. La possibilità di offrire la gran parte dei posti di lavoro da sola non necessariamente indica autosufficienza. L'economia di una regione può infatti essere dominata da una forte azienda che offre lavoro ad un gran numero di dipendenti, ma se questa azienda dipende dalle relazioni economiche con sog-

2. Vedi http://www.ti.ch/DFE/USTAT/presentazione/economia/progetti/2006_P4.asp.

getti esterni, l'intera economia regionale dipende in via indiretta da tali soggetti esterni. Un buon esempio è quella della *Sistemska tehnik*a di Ravne na Koroškem, che nel settore della produzione di blindati militari occupa un gran numero di dipendenti della regione al nord della Slovenia detta Koroška. Tale azienda senza dubbio offre numerosi posti di lavoro e contribuisce a diminuire la presenza del fenomeno del pendolarismo, ma è chiaro che per sua natura è fortemente dipendente dalle commesse dello stato ed quindi, tramite essa, l'intera regione è fortemente dipendente dalla volontà del governo centrale. Per contro, una regione dove l'economia abbia rapporti diversificati con numerosi partner sia interni che esterni alla regione, tale dipendenza diminuisce fortemente. Caso interessante è l'economia del Triveneto, dove il motore trainante sono le numerose piccole e medie imprese che hanno una rete complessa di rapporti economici sia interni che esterni alla regione. In questo modo, la dipendenza dell'economia del Triveneto da determinati soggetti esterni alla regione è notevolmente ridotta.

Nel caso dell'Istria slovena, sono stati individuati tre settori trainanti, i quali per la loro diversità fanno giustizia alla conclusione che esiste un certo livello di capacità autopoietica economica. Il porto di Capodistria è senza dubbio il motore trainante nel settore della logistica e dei trasporti, dove la diversità di partner interni ma soprattutto esterni alla regione lo rende un fattore di stabilità economica. Discorso simile vale anche per l'industria della lavorazione alimentare, dove i partner sono molteplici e vari e dove, dopo tutto, è il pubblico di massa con la propria domanda a determinare il successo o meno di un'azienda specializzata nella produzione e nella lavorazione degli alimenti. Infine, anche il campo del turismo, nel quale operano numerose e forti imprese della regione, non dipende per sua natura da un limitato numero di ben determinati partner, ma sulla domanda aggregata di un pubblico vario e vasto. Nonostante ciò, il successo del turismo dipende anche dalla politica svolta fuori dalla regione. Cative infrastrutture che diminuiscono il livello di accessibilità della regione dall'esterno o conflitti con uno stato vicino possono fortemente danneggiare il successo del settore turistico, senza che ci sia un nesso di dipendenza diretta. Lo stesso discorso vale pure per il successo economico del porto.

Detto ciò, vale tornare al discorso iniziale qui introdotto, cioè quello del pendolarismo. In Slovenia i dati più rilevanti riguardo questo settore provengono dal censimento della popolazione svolto nel 2002.³

3. Vedi <http://www.stat.si/popis2002/si/default.htm>.

Tabella 3.2

Percentuale pendolari (migranti quotidiani che per recarsi sul posto di lavoro escono dal proprio comune di residenza) su popolazione attiva

Note Dati tratti da <http://stat.si>.

Centro urbano	Percentuale
Capodistria	54,36
Isola	58,53
Pirano	63,57
Lubiana	11,05
Nova Gorica	61,17
Celje	36,63
Kranj	49,29
Maribor	26,77

Qui è possibile avere i dati riguardo la popolazione attiva in totale e la popolazione attiva che quotidianamente cambia comune per recarsi sul proprio posto di lavoro.

80

Dai dati della Tabella 3.2 si può notare che il pendolarismo in tutti e tre i comuni dell'Istria slovena è al di sopra della media nazionale. Tale media è del 53,81%, mentre per i comuni dell'Istria slovena è maggiore. Il dato va comunque considerata tenendo conto che la media nazionale essa viene abbassata statisticamente dal valore riscontrato a Lubiana, che come capitale (e centro di gran parte della burocrazia statale) registra un'incidenza del pendolarismo sul totale della popolazione attiva di appena l'11,05%. Risulta quindi interessante confrontare i dati dei tre comuni dell'Istria slovena e soprattutto quello di Capodistria (che funge da centro economico della regione) con i dati di città comparabili.

Nel caso di Capodistria va comunque considerata la specificità della regione dell'Istria slovena. Lo spazio geografico tra Capodistria, Isola e Pirano si sta sviluppando come una conurbazione urbana costiera nella quale è comprensibile che ci sia uno scambio quotidiano di forza lavoro, il quale viene compreso nei dati statistici riportati. Purtroppo tali dati non indicano i pendolari per regione statistica (in modo da capire meglio il fenomeno del pendolarismo intra- ed inter-regionale) ma soltanto per comune.

Nell'ambito dell'analisi del pendolarismo nell'Istria slovena rimane ancora da comparare i dati di Capodistria, Isola e Pirano. Come centro regionale ci si può aspettare che il pendolarismo sia meno presente a Capodistria e che siano i residenti di Isola e Pirano a spostarsi quotidianamente in modo più massiccio. Dalla Tabella 3.2 è possibile rilevare i seguenti dati: il comune di Capodistria registra una percentuale di pendolari sul totale della popolazione attiva del 54,36%, mentre quello di Isola oltre il 4% in più, raggiungendo il 58,53%. Pirano, il comune più meridionale della regione, registra una percentuale di

3.3 Il pendolarismo intra ed interregionale

pendolari ancora più alta, arrivando a toccare il 63,57%. Ciò può essere interpretato come una conferma della previsione, dove cioè Capodistria, come centro regionale ed anche come comune maggiore, registra la minor presenza del pendolarismo. Interessante invece il fatto che Pirano, comune con più popolazione attiva di Isola e con grandi strutture turistiche (dove si creano numerosi posti di lavoro) ed infine il più lontano da Capodistria, registri un tasso di pendolarismo notevolmente più alto di Isola.

4

Le relazioni con l'esterno – dimensione economica e politica

L'importanza delle dinamiche della comunicazione di uno spazio geografico con l'esterno traspare dal pensiero di diversi autori e forse in modo più chiaro con Jean Gottmann ed il binomio circolazione ed iconografia. In questo binomio il movimento e cioè la comunicazione assume importanza fondamentale per l'identificazione delle caratteristiche di capacità autopoietica di uno spazio geografico. Più è infatti presente il movimento, più numerosi sono i benefici economici, sociali e culturali, anche se spesso individui o interi gruppi possono soffrirne gli effetti negativi. Questa forza umana, cioè la circolazione, tendente a unificare l'ecumene, può quindi redistribuire i suoi effetti in modo iniquo, causando in alcune regioni effetti positivi, ma causandone in altri di negativi. La circolazione significa massimizzazione dell'entropia, che in fase finale dovrebbe portare alla più eguale redistribuzione della materia (o delle idee), l'uniformità e l'eliminazione dell'ingiustizia geografica, cioè dell'ineguale redistribuzione delle risorse e dell'insediamento umano. Ciò dal punto di vista teorico, mentre in realtà le forze in campo sono diverse ed agiscono in contemporanea, non permettendo il completamento del processo. La conseguenza è che quindi il processo rimane incompiuto, con la persistenza degli effetti negativi nelle regioni meno preparate alle novità portate dalla circolazione.

L'iconografia, d'altra parte, può fare da medium tra la regione e gli influssi esterni, permettendo alla circolazione di realizzarsi ma canalizzandone gli effetti. Essa può essere definita come il collante che tiene insieme gli individui, favorendo il mantenimento delle società e quindi dei sistemi sociali. Così si forma un triangolo tra l'originale partizione geografica dello spazio, la circolazione e l'iconografia che definisce il territorio ripartito; allo stesso modo, il territorio rinforza il legame tra gli individui e la società politica, divenendo parte impor-

tante dell'iconografia. Le iconografie non sono costituite comunque soltanto dal territorio, anche se la maggior parte degli elementi che la costituiscono sono in qualche modo relazionati al territorio – reale, immaginato o desiderato. La religione, la lingua, la storia, i taboos ed altri elementi sono integrati ed idealmente immobilizzati nella struttura di una determinata iconografia. Le iconografie sono quindi costituite in prima linea da elementi culturali. Questi elementi devono quindi essere permeabili, in modo da permetterne lo sviluppo e l'adattamento alle nuove realtà globali in continuo sviluppo e cambiamento. Utilizzando le parole di Darwin, si tratta della sopravvivenza di chi riesce ad adattarsi meglio.

84

Affinché ciò sia possibile, l'iconografia presente deve essere predisposta in modo da permettere e controllare e non al contrario impedire la circolazione. Deve quindi permettere l'interazione e la comunicazione, altrimenti risulta in chiusura ed in indebolimento geopolitico e geoeconomico, il che prima o poi porta ad un collasso del sistema (-stato o -regione) e ad un brutale riassetto – shock – culturale ed economico con le forze globali.

Ciò è molto rilevante per l'Istria slovena. In una regione a cavallo tra due confini, quello con l'Italia e quello con la Croazia e determinata da una rilevante circolazione, è importante capire attraverso quali canali si manifestino gli effetti della circolazione e per contro come si pone la realtà iconografica regionale.

4.1 Le comunicazioni con l'esterno

Le comunicazioni con l'esterno si possono identificare come materiali ed immateriali. Entrambe utilizzano canali identificabili, nel primo caso sono i media, la comunicazione telematica, postale, telefonica ed i rapporti personali, nel secondo il traffico stradale, marino ed aereo.

Vista la conformazione orografica dell'Istria slovena e la sua funzione di terra di confine, la comunicazione può assumere valenze ambigue. Essa è resa difficile dal Ciglio carsico che limita fortemente la possibilità di costruire infrastrutture stradali e ferroviarie in modo da garantire un'accessibilità (ed una comunicazione) facilitata. Ancora oggi questa barriera architettonica non è stata completamente superata, dato che mentre il collegamento autostradale è ormai completo (grazie a due tunnel ed ad un viadotto), quello ferroviario è per ora garantito da un binario singolo che a causa delle pendenze e delle forti curvature permette velocità di crociera molto ridotte. Inoltre va tenuto in considerazione che a sud della regione si trova l'Istria croata, una regione economicamente poco attiva, con la quale c'è quindi poco traffico. Una situazione simile, ma per ragioni diverse, valeva e par-

zialmente vale ancora anche per l'area a nord, cioè quella di Trieste. Durante il periodo del dopoguerra la comunicazione era fortemente limitata a causa degli attriti geopolitici esistenti e nonostante la situazione sia notevolmente cambiata con il proseguire della distensione ed il collasso del sistema real-socialista in Slovenia, le conseguenze storiche sono ancora palpabili, sia nei rapporti economici ma ancor più nei rapporti politici ed interpersonali. Nemmeno l'entrata della Slovenia nell'Unione europea è riuscita a cancellare gli attriti storici, anche se sta senza dubbio favorendo una migliore comunicazione e quindi più circolazione, il che nell'interpretazione gottmanniana rappresenta comunque un'opportunità per cambiamento e sviluppi futuri.

La comunicazione materiale

Dopo queste considerazioni, nell'analisi concreta delle comunicazioni materiali, esse avvengono – come già rilevato con l'analisi dei flussi – soprattutto tramite l'asse autostradale che partendo da nordest lambisce i tre centri urbani costieri (più precisamente ne lambisce due, mentre Pirano vi è collegata con un breve raccordo). Come rilevato sopra, il traffico in transito su questo tratto costituisce approssimativamente il 27% del totale, mentre un altro 27% rappresenta il traffico da e verso la regione. Circa il 54% del traffico rappresenta quindi una forma di comunicazione con l'esterno, dove va considerato che quello in transito, quando non si ferma, non può rappresentare una forma di comunicazione-circolazione influente.

Ad ogni modo, anche il restante 25% del traffico, cioè quello indirizzato da e verso la regione, è per la gran parte di transito, il quanto si tratta di traffico generato dal carico e scarico nel porto di Capodistria. Nonostante ciò, tale traffico genera comunicazione – anche se in via indiretta – tramite l'interscambio culturale tra persone che avviene nel porto e nei suoi dintorni. Il porto, inoltre, rappresenta una facilitazione alla comunicazione ed al traffico regionale in generale. Secondo i dati del 2005 hanno attraccato nel porto 2038 navi, cioè circa 39 navi alla settimana, il che rende più concretamente l'incidenza che ciò può avere sullo spazio geografico locale.

Riguardo al traffico ferroviario, vista l'inesistenza di una rete ferroviaria regionale, è esclusivamente una forma di comunicazione con l'esterno, anche questa alquanto limitata. Il singolo binario che collega Capodistria fino a Divaccia (per poi continuare verso ovest e verso nord con binario doppio) non è infatti all'altezza delle esigenze del sempre più alto tonnellaggio manipolato nel porto di Capodistria. Va inoltre ricordato che tale collegamento esiste soltanto dal 1967, men-

tre il precedente collegamento ferroviario a scartamento ridotto con Trieste venne soppresso nel 1935.¹

La comunicazione immateriale

La comunicazione immateriale è, a causa della sua essenza eterea, difficile da misurare. Rimangono perciò a disposizione metodi d'analisi meno empirici e precisi, ma che permettono comunque di enucleare i tratti generali di tale comunicazione in una regione.

Purtroppo non esistono dati statistici sul numero di telefoni cellulari o accessi internet suddivisi per regione, ma soltanto a livello nazionale, il che serve poco per definire le caratteristiche della comunicazione immateriale dell'Istria slovena. Riguardo l'accesso ad internet, è possibile notare che il mercato dell'accesso ad internet è pressochè saturo, anche se rimane ancora incompleto quello della banda larga, cioè della connessione veloce via cavo o via tecnologia DSL.² Non esiste ragione per non accettare la valenza approssimativa di tali dati anche per l'Istria slovena, dato che il territorio presenta un'urbanizzazione delle imprese e delle aziende in linea alla media nazionale. Nell'ambito della comunicazione immateriale, vale porre attenzione speciale ai media di comunicazione di massa elettronici, cioè alla radio ed alla televisione. Nella regione sono infatti presenti, con il loro segnale, varie emittenti radiofoniche e televisive sia slovene, che italiane, che croate, nonché con l'avvento dei collegamenti via satellite e via cavo, anche da altre parti del globo.

Rimanendo nell'ambito dell'etere captato via digitale terrestre va notato innanzitutto che già le stesse emittenti regionali sono fattore di forte multiculturalità, comunicazione e quindi circolazione. Il centro RTV regionale di Capodistria emette infatti due programmi radiofonici, uno in lingua slovena (Radio Koper) ed uno in lingua italiana (Radio Capodistria).³ Tale segnale viene captato anche sul territorio italiano e croato più vicino alla regione. Oltre a ciò, lo stesso centro regionale emette pure un programma televisivo, nel quale vige un palinsesto programmatico suddiviso tra una redazione in lingua slovena ed una in lingua italiana (TV Koper-Capodistria). Tale programma, oltre che nella regione, irradia il proprio segnale anche in parte dell'Istria croata ed in gran parte della Venezia Giulia e del Friuli, essendo quindi un importante ponte culturale ed informativo tra la regione e sia il nord dell'Istria croata, sia il nordest italiano.

1. Vedi <http://www.istrianet.org/istria/navigation/land/parenzana/index.htm>.

2. http://adsl.html.it/articoli_panoramica.aspx

3. Vedi <http://www.radiocapodistria.net>.

Dall'altro lato, molto importante per le proprie influenze culturali è ed ancor più è stata la varia offerta televisiva italiana a scala nazionale, tradizionalmente visibile nella sua totalità anche nell'Istria slovena. Va comunque notato che tale influenza, garantita oggi pure dall'offerta televisiva dei vari fornitori di segnale via cavo, è diminuita causa la migliore concorrenza da parte delle TV slovene, che oltre ai due programmi nazionali (Slovenia 1 e 2) si sono arricchiti di numerose emittenti private, facilitate proprio dalla presenza di segnale televisivo via cavo. Per trasmettere via cavo infatti le emittenti televisive non hanno bisogno di concessioni statali per le frequenze analogiche terrestri, ma devono semplicemente firmare un accordo commerciale appunto col fornitore del segnale via cavo.

4.2 Influenze esterne ed capacità autopoietica

L'analisi della comunicazione materiale ed immateriale e quindi dei canali che favoriscono la circolazione secondo il concetto gottmanniano portano direttamente alla questione delle influenze esterne (la circolazione) e resistenze interne di un determinato spazio geografico (interpretate dall'iconografia). Tale binomio va analizzato come un tutt'uno, in quanto ciò che conta per il geografo è il risultato della loro sintesi.

In uno spazio geografico di confine, com'è il caso dell'Istria slovena, tale sintesi assume un'importanza ancor più particolare. Non si tratta soltanto di tradurre in termini culturali locali ciò che sono gli stimoli culturali, economici e politici (quindi sociali) globali, ma di interpretarli in uno spazio multiculturale dove già di per se sono presenti più iconografie è quindi più codici d'interpretazione del livello regionale o locale. Questi possono, grazie ad un'efficace integrazione, dare nascita ad un codice nuovo e risultante dei due originari, ma possono dare vita pure ad una concorrenza culturale che può creare caos, disagio sociale, tensioni e quindi esclusione o autoesclusione sociale. La possibilità di una regione di fare uso di un proprio codice autoreferenziale nel confrontarsi con tali stimoli globali permette di inserirli nello spazio geografico regionale o locale in modo più compatibile con quelli già presenti. Quando invece tale codice autoreferenziale è mal definito, oppure ne esistono di diversi tra loro concorrenti, il risultato di questo incontro di stimoli culturali diversi può dare risultati non prevedibili.

I soggetti socio-politici ed i loro collegamenti con l'esterno

Uno dei modi più validi per capire come tale pensiero introduttivo possa essere applicato nello spazio geografico dell'Istria slovena è de-

scrivere quelli che sono i flussi politici e sociali esistenti e quali sono i nessi con lo spazio dell'Istria slovena.

A livello politico, i nessi più forti ed evidenti sono quelli con il centro politico nazionale, cioè con la capitale, Lubiana. Com'è già stato notato, in Slovenia non esiste ancora un livello di organizzazione statale (e politica) a livello regionale o provinciale ed è quindi lo stato ad essere il diretto interlocutore dei comuni e della politica locale. In questo modo è tanto più presente pure la possibilità da parte del centro politico di agire come soggetto anche negli affari locali, secondo l'idea di *divide et impera*. Se ciò è vero, bisogna considerare però anche un discorso parallelo sull'influenza che la realtà locale può avere ed ha sul centro, soprattutto se riesce ad organizzarsi come soggetto regionale unito. Esempio di ciò è la lobby dei sindaci parlamentari (le due cariche sono in Slovenia tra loro compatibili), la quale è riuscita finora efficacemente a bloccare progetti di legge destinati ad indebolire lo status delle autonomie locali, ma soltanto quando si trattava di interessi diffusi.

88

Dal punto di vista legale, in Slovenia i comuni sono enti di diritto pubblico autonomi, i quali devono sottostare soltanto alle leggi nazionali emanate dal parlamento. Nella prassi invece l'organizzazione dei partiti a livello nazionale ha un'influenza diretta molto forte sul funzionamento della politica locale. A questo punto è utile analizzare la struttura di potere presente nelle varie regioni per capire quali siano i nessi (visti senza entrare in dettagli non rilevanti per gli scopi di questo lavoro) tra la politica locale e quella statale.

Dopo le ultime quattro elezioni amministrative, a Capodistria è stato eletto a sindaco l'esponente di una lista civica locale (Koper je naš) Boris Popovič, il quale non ha legami formali con alcun partito o formazione politica nazionale. Ciò è senza dubbio un segnale di autonomia del maggior centro urbano della regione. Se, a ciò si aggiunge che fino al 2002 (cioè alla prima elezione di Popovič) il comune era guidato dal partito dei Socialdemocratici, che dalle prime elezioni multipartitiche in poi sono stati per lo più all'opposizione, si può effettivamente rilevare un certo grado di autonomia politica dal centro statale.

Come caso interessante va nominato pure il ripetuto tentativo, tramite le decisioni della corte costituzionale, di dividere il comune di Capodistria in più unità. Tale decisione venne emanata nel 1994 e nel 1998, ma in entrambi i casi i referendum consultivi della popolazione locale respinsero con convinzione la proposta. Un concetto simile venne respinto anche nel 2005, questa volta nato su iniziativa parlamentare. L'unità della popolazione nell'esprimere la propria contrarietà è riuscita a bloccare pure tentativi legislativi forzati dalla corte

costituzionale nel triennio 2008–2011 ed una prima divisione comunale ha avuto successo soltanto dopo una forzatura costituzionale dove la corte ha essa stessa costituito un nuovo comune nella parte più settentrionale, quello di Ancarano.

Nel caso di Isola e di Pirano, essi hanno avuto destini politici simili. Entrambi sono stati guidati da anni da sindaci provenienti dalle file dei Socialdemocratici, anche se Pirano, nell'autunno del 2006, ha preferito un sindaco, Tomaž Gantar, rappresentante di una lista civica collegata a quella di Capodistria, mentre ad Isola è toccato lo stesso destino sotto la guida di Tomislav Klokočovnik. I Socialdemocratici sono tornati però al potere quattro anni dopo.

Oltre a Lubiana, nel caso dell'Istria slovena va analizzato anche il rapporto con Trieste e Roma, vista la vicinanza all'Italia e la presenza della minoranza nazionale italiana. In questo caso fa subito notare che gran parte dei rapporti con Roma – cioè con il centro politico italiano – vengono mediati da Lubiana o da Trieste. Mentre il primo caso è stato già toccato, il secondo merita attenzione per tre motivi: il rilevante peso economico di Trieste, il finanziamento della minoranza nazionale italiana – ovvero della sue organizzazioni – in parte tramite l'ente triestino Università popolare di Trieste – ed il peso politico su Trieste da parte delle organizzazioni degli esuli italiani che hanno lasciato l'Istria nel dopoguerra e rappresentano l'area politica della destra nazionalista.

Nel caso del peso economico di Trieste, esso si sta facendo sentire in modo maggiore con l'entrata della Slovenia nell'Unione europea. Trieste è una città con un alto tasso di anziani ed un dinamismo economico relativamente basso, ma pur sempre importante per le condizioni dell'Istria slovena, che nel complesso raggiunge appena gli 82 mila abitanti, mentre Trieste da sola supera i 210 mila (anche se va notato che in 10 anni, cioè dal censimento del 1991 a quello del 2001, la popolazione è diminuita dell'8,6%, da 231 mila a 212 mila abitanti).

Nel caso dell'Università popolare di Trieste, una parte importante dei fondi statali italiani destinati alla minoranza nazionale italiana in Istria ed a Fiume è gestita da quest'ente triestino, la quale ha così la possibilità di influire notevolmente sul lavoro e sulle posizioni delle organizzazioni della minoranza. Tale situazione è per ora ancora non definita in modo duraturo e l'assetto degli equilibri politici di lungo termine è ancora da verificare. Tuttavia, nella situazione attuale, il fatto che l'Università popolare italiana cerchi di influire sulla vita della minoranza – e tramite essa desideri essere presente anche nella politica regionale dell'Istria slovena – è riconosciuto pubblicamente da molti.

Terzo elemento, le organizzazioni degli esuli di nazionalità italiana che hanno lasciato più o meno forzatamente l'Istria nel dopoguerra. Tali organizzazioni hanno avuto un ruolo decisivo nella politica di Trieste dopo il suo ritorno all'Italia nel 1954. La lista civica «Lista per Trieste», che ha per lungo tempo dominato la scena politica della città, era infatti espressione soprattutto dei suddetti esuli, che hanno quindi influito notevolmente anche sui rapporti tra Trieste e l'Istria slovena. Oggi tale lista non è più rilevante, ma le organizzazioni degli esuli mantengono una forte influenza, che sta però lentamente diminuendo (come sta diminuendo per motivi naturali anche il numero di esuli di prima generazione), anche sulla giunta comunale di centro-destra attualmente insediata. Infine, gli esuli hanno anche un forte influsso sul lavoro dell'Università popolare di Trieste, della quale si è già parlato poco sopra.

90

Dalla parte italiana va considerato anche il ruolo della regione autonoma Friuli Venezia Giulia. Essa è guidata da una giunta con influenze politiche diverse. È proprio la giunta del Friuli Venezia Giulia che ha dimostrato negli ultimi anni il maggior dinamismo ed è stata influente anche nei rapporti trans-frontalieri, soprattutto nel settore dell'energetica e dei trasporti, come descritto in seguito.

In questo discorso viene da inserire anche un breve considerazione sul ruolo dei vicini meridionali, cioè della Croazia. Contrariamente per quanto vale per l'Italia, la Croazia non ha particolari mezzi con i quali svolgere un'effettiva influenza sulla politica regionale. Le questioni aperte riguardo l'accordo sul percorso dell'estremo sudoccidentale della linea confinaria con la Slovenia, nonché la questione aperta del confine marittimo tuttora non permettono forti interscambi politici tra i vicini meridionali e l'Istria slovena, limitando quindi anche i possibili influssi.

La nuova politica energetica. Detto ciò, merita attenzione particolare la nuova politica energetica che si sta sviluppando nell'Adriatico del Nord, cioè quindi anche a ridosso delle coste dell'Istria slovena. Tale politica viene oggi identificata con la regione del Friuli Venezia Giulia, che oltre alle autostrade, all'alta velocità ferroviaria ed agli autoporti dichiara di voler puntare, per garantire sviluppo all'area, alla garanzia del fabbisogno energetico per il Nord Adriatico anche se i tentativi attuali di costruzione di terminal di rigassificazione di gas naturale liquido non hanno avuto successo. Nel caso ciò cambiasse, il Friuli Venezia Giulia e l'area più ampia potrebbero trasformarsi in un collettore chiave dei traffici e dei flussi energetici per un'importante area del continente europeo.

Tale progetto, perché possa venir realizzato, ha comunque il bisogno della collaborazione di Slovenia e Croazia, che si sono trovate intrecciate in pressioni ed inviti a collaborare di natura sia politica che economica. Il disegno geopolitico e geoeconomico che giustifica tale idea è l'indipendenza energetica dal gas naturale russo, attraendo verso il Friuli Venezia Giulia le economie dell'Europa centrale e orientale. Tale intenzione è incoraggiata dall'Unione europea, ma ha bisogno anche di un'alleanza geopolitica con la Slovenia e la Croazia, per ora ancora diffidenti, ma anche prive di una visione strategica dei propri ruoli nell'area più ampia dell'Europa centrale

Il caso dei contestati terminal di rigassificazione previsti nel golfo di Trieste è particolarmente interessante.⁴ La giunta regionale non aveva nascosto, in passato, l'intenzione di una ricerca di alleanze con i governi vicini, soprattutto con quello di Lubiana, premendo anche sulle autorità locali dell'Istria slovena che però è riuscita ad affermare i propri interessi in ambito nazionale dove si è affermata una generale avversione all'idea.

Oltre ai suddetti terminal di rigassificazione, vanno nominato anche i progetti di oleodotto e gasdotto, in particolare quello che s'innesta nel grande progetto transbalcanico dell'oleodotto Costanza-Trieste, che potrebbe essere seguito pure da un gasdotto.

La dimensione geoeconomica e geopolitica dei progetti, comprensibilmente molto importante, è ciò rende ancor più evidente la magnitudo di pressioni politiche ed intrecci economici che si stanno sviluppando. Tali sviluppi senza dubbio tendono a minare la capacità di guidare la propria politica regionale in maniera relativamente più indipendente, diventando area strategica per lo stato ed anche a scala maggiore e quindi travolgendo, in termini gottmaniani, un sistema di iconografia politica, sociale ed economica che potrebbe dimostrarsi non adatto a un così forte affermarsi della circolazione.

4.3 Influenze sull'esterno

In modo analogo all'analisi delle influenze dell'esterno sulla politica della regione, vanno analizzate le possibili influenze della regione sull'esterno. Già nel termine circolazione è presente infatti il concetto di influenza reciproca, di scambio culturale (e civilizzativo) in due direzioni – cioè una circolazione. Ciò non significa che il risultato di tale scambio sia equo: la risultante dello scambio civilizzativo espresso permesso dalla circolazione dipende infatti dal peso delle parti che

4. Tale gas, in forma LNG (gas naturale liquido) verrebbe trasportato per via marina dall'Indonesia e poi rigassificato proprio nei terminal in questione.

prendono parte allo scambio. Tale peso non è semplicemente militare od economico, ma comprende anche quello sociale e culturale, richiamando quindi il peso della civiltà che prende parte alla circolazione. Come esempio si può considerare le dinamiche accadute durante la colonizzazione dell'Africa, dove lo scambio tra le civiltà europee e quelle indigene è stato fortemente iniquo a danno di quelle indigene, mentre lo scambio è stato molto equilibrato, o addirittura di senso opposto, dove il peso delle due civiltà entrate in contatto era diverso. Gli Antichi Romani ad esempio non hanno avuto troppe difficoltà nell'inglobare l'Antica Grecia nel loro impero, ma il peso della civiltà greca era così forte che dal punto di vista della circolazione è stata quest'ultima ad avere più influenza sulla civiltà romana, piuttosto che il contrario.

92

Nel caso dell'Istria slovena è difficile parlare di peso civilizzativo, anche perché tale circoscritta regione è piuttosto assimilabile ai costumi ed allo stile di vita presente in tutto il Nord Adriatico, reso più particolare però dall'appartenenza ad una nazione, la Slovenia, culturalmente più legata all'Europa centrale, all'ambiente alpino e continentale, che al Mediterraneo. Confrontata con le vicine Italia e Croazia, tali legami Mitteleuropei sono senza dubbio i più forti.

L'Istria slovena non possiede enti culturali d'importanza rilevante a scala più ampia che quella regionale e le proprie caratteristiche urbanistiche, musicali e culinari sono troppo simili a quelle vicine perché possano aver un peso rilevante nei processi di circolazione.

In quest'ambito va considerato anche il rapporto con Trieste, cioè con il comune vicino più grande. Trieste, con una popolazione di circa 211 mila abitanti, è un centro urbano da una ricca storia fortemente legata anche al destino dell'impero Asburgico, mentre Capodistria è stata al contrario più vicina alle influenze ed alle vicende della Repubblica di Venezia. Nonostante ciò, tra Capodistria e Trieste è da secoli vivo un rapporto di collaborazione commerciale non equo, dove quindi Capodistria ha funto da satellite alla città giuliana. Dopo la Seconda guerra mondiale, tale rapporto si è interrotto causa le divisioni ideologiche e geopolitiche tra Jugoslavia ed Italia e Capodistria ha iniziato a sviluppare una strategia di sviluppo indipendente e concorrente a Trieste, nella quale il progetto più evidente è il porto di Capodistria.

Con la distensione degli anni Settanta e gli sviluppi successivi che hanno infine portato la Slovenia nell'Unione europea, i rapporti e la collaborazione tra le due città sta entrando in una dimensione nuova, nella quale i due partner agiscono in modo più equo. Trieste è pur sempre il partner più «pesante», data la sua popolazione pari a più di quattro volte quella di Capodistria e data quindi anche la maggiore di-

mensione della sua economia, Capodistria riesce però a riequilibrare in parte dalle divario grazie alla maggiore competitività e dinamismo. Esempio di ciò è la maggiore efficienza del porto di Capodistria nei confronti di quello di Trieste che soffre del peso di una burocrazia e di organizzazioni sindacali che portano avanti interessi diversificati, oppure la concorrenza delle due città nell'attrarre traffici sia merce che passeggeri.

Sul piano delle influenze reciproche valgono dinamiche simili a quelle descritte sopra per i rapporti economici, anche se qui il peso politico della regione autonoma Friuli Venezia Giulia e della sua ambiziosa e dinamica leadership è riuscita a porsi in posizione da dettare l'agenda geopolitica, mentre l'Istria slovena, anche a causa della mancata istituzione delle regioni (in progetto entro il 2008), arranca a fatica.

Le città gemellate

Nell'analisi dei possibili canali delle influenze sull'esterno da parte dell'Istria slovena può dimostrarsi come interessante anche capire una delle dimensioni formali della collaborazione tra comuni, cioè l'istituto del gemellaggio. Tale istituto non è soltanto una forma di collaborazione privilegiata tra due comuni, ma può spesso essere un segnale della strategia geopolitica e geoeconomica di un centro politico ed economico locale o regionale. Il gemellaggio è una forma di partenariato flessibile ed adattabile alle diverse esigenze e può essere quindi modellato a seconda delle necessità e dei desideri dei partner coinvolti.

Il maggior comune della regione, Capodistria, ha instaurato sei gemellaggi, di cui tre con comuni italiani. Questi sono: Muggia (TS), San Dorligo della Valle (TS) e Ferrara (FE), nonché Pingente in Croazia, Žilina in Slovacchia e Juijang in Cina. Oltre a questi, era in uso durante il periodo della federazione Jugoslava, instaurare gemellaggi anche con comuni di altre repubbliche, che però oggi non si considerano più attuali. Questi comuni sono: Bosanski Brod e Zara (Croazia), Jajce (Bosna ed Erzegovina), Valjevo (Serbia), Nikšić (Montenegro) e Prilep (Macedonia).

Tra i gemellaggi attuali, quelli con Muggia e San Dorligo della Valle possono essere considerati soprattutto di cortesia e buon vicinato, in quanto si tratta di comuni adiacenti a quello di Capodistria che in ogni modo si trovano in una posizione dove la collaborazione appare ovvia. Il gemellaggio di Ferrara è stato invece più interessante e fruttuoso per entrambe le città. Esso era fortemente attuale soprattutto nella prima metà degli anni Novanta e si è basato soprattutto sulla collaborazione

culturale e – durante l'emergenza profughi dovuti alla guerra in Croazia e Bosni ed Erzegovina – anche umanitaria. Diversi gruppi musicali e teatrali hanno fatto esibizioni nelle rispettive città gemellate, mentre per il più vasto pubblico di Capodistria sono stati soprattutto i costumi tradizionali ferraresi, tra i quali gli sbandieratori, a lasciare il segno. Anche ciò ha contribuito a modellare nell'opinione pubblica di Capodistria la consapevolezza di valorizzare il proprio passato e renderlo interessante per i turisti.

Riguardo al gemellaggio con Pingente, esso ha valenza molto simile a quelli con Muggia e San Dorligo della Valle, in quanto si tratta di un gemellaggio con un comune adiacente ed è quindi soprattutto un momento formale.

Il gemellaggio con Žilina in Slovacchia non è stato molto sentito a Capodistria, mentre è la sua visibilità è stata più forte proprio presso l'altro partner. È stata un'opportunità per la promozione del turismo nell'Istria slovena, il che ha avuto quindi qualche effetto economico, mentre è stato altrimenti poco marcante.

Il più interessante, dal punto di vista geoeconomico, è il gemellaggio con la città cinese di Juijang. Tale partenariato, con una città di quattro milioni di abitanti della Cina sudoccidentale, in rapido sviluppo, è il risultato dei forti legami commerciali di Capodistria con l'Asia attraverso il porto ed anche il partenariato è stato soprattutto di forma economica. Il progetto più grande, risultato da tale gemellaggio, è stato l'investimento diretto da parte dell'azienda Tomos che ha costruito a Juijang una fabbrica per la produzione di motocicli, molto utili per l'area collinare della città cinese. Il progetto non ha dato però i frutti sperati, in quanto i cinesi hanno in seguito copiato la produzione ed i modelli, ponendosi in posizione di alta competitività di fronte ad un'azienda proveniente dall'ambiente imprenditoriale sloveno. Tale gemellaggio, comunque, può essere considerato come quello dove Capodistria è riuscita ad avere maggior peso nel processo di circolazione.

4.4 Il ruolo del turismo

La dimensione turistica è importante, per l'Istria slovena, sia dal punto di vista economico, sia quello del binomio circolazione/iconografia. Esso è molto rilevante per la realtà economica e sociale della regione e vista la sua natura di contatto tra il visitatore e la società locale, gioca un ruolo chiave nella comunicazione dell'Istria slovena con l'esterno.

Il concetto di Istria slovena, di Litorale sloveno o comunque di un'area geografica slovena sulla costa, che possa rappresentare uno spazio completo e capace di competere sul mercato turistico è nata di recen-

te, con le strategie per il turismo sviluppate in Slovenia dopo il 2000. In tali documenti, l'approccio chiave sottolinea lo sviluppo dell'innovazione imprenditoriale, del collegamento delle varie offerte turistiche nell'ambito del «destination management» e della promozione delle destinazioni tipiche e caratteristiche del Paese, il tutto amministrato attraverso l'utilizzo di moderni approcci di marketing (Vesenjak 2001). Come punto di partenza per lo sviluppo dell'economia turistica, vanno individuati quattro elementi che vanno a vantaggio del territorio dell'Istria slovena: la natura, la pace, il relax ed il clima – questi quattro elementi sono infatti – riportati anche nella Strategia del turismo sloveno – il motivo della visita nel 60% dei turisti (Statistični urad Republike Slovenije 2001).

Dando particolare rilievo ad uno sviluppo regionale bilanciato, questa strategia sottolinea l'importanza del turismo rurale come importante elemento nell'ottica della sostenibilità dell'offerta turistica e come importante arricchimento che completa i prodotti turistici di base e le peculiarità geografiche (Kovač 2002). Da ciò deriva che l'Istria slovena può aumentare la propria competitività proprio proponendosi come un insieme di opportunità turistiche, proponendosi quindi come destinazione definita culturalmente e come regione – promuovendo quindi se stessa, ovvero in termini gottmanniani inserendosi attivamente nel processo della circolazione.

Il turismo è una risorsa importante per la regione, in quanto permette di offrire lavoro a manodopera semi- o non-qualificata. Riesce quindi a completare le specializzazioni dell'economia dello spazio considerato. Il turismo è, per sua natura, anche un naturale canale attraverso la quale si realizza il processo di circolazione, dato che viste i suoi positivi effetti economici viene difficilmente limitato dall'iconografia locale.

Allo stesso modo, il turismo è un canale anche per la circolazione inversa, cioè dalla località turistica verso l'esterno. Dalle foto, ai souvenirs, alle testimonianze, la cultura (ed in senso ampio la civiltà) locale viene esportata. Per essere rilevante però, quest'esportazione dev'essere continua e massiccia, deve inoltre portare messaggi chiari e caratterizzanti la realtà locale. Se si confonde con altri, il risultato non sarà certo la riconoscibilità di quel determinato spazio geografico, ma piuttosto la perdita dei contenuti, o peggio ancora la confusione ed il mescolamento di contenuti provenienti da luoghi diversi, per creare così un'immagine di una cultura ed uno spazio geografico che nella realtà non esiste. Tale esportazioni massicce, destinate a risultare visibili e riconoscibili su ampia scala sono così limitate a centri forti, come ad esempio le città mondiali, oppure altre destinazioni turistiche

importanti, come ad esempio Venezia, Ragusa (in Croazia), oppure il Taj Mahal. Quasi superfluo quindi notare che l'Istria slovena non può essere annoverata tra questi.

Considerando invece, oltre l'aspetto culturale, anche quello economico, il turismo può avere un effetto indiretto negativo sull'autosufficienza economica. Una regione troppo dipendente dal turismo si trova costantemente minacciata dal pericolo di una brusca frenata dell'affluenza turistica e dalla crisi economica che potrebbe derivarne. Il turismo è infatti uno dei primi settori economici a risentire da crisi ed instabilità internazionali. Esempio è la crisi del turismo mondiale scoppiata dopo l'attacco al Centro del commercio mondiale di New York, mentre a livello locale lo sono le guerre in Croazia e Bosnia Erzegovina, che negli anni Novanta hanno fortemente danneggiato, in senso negativo, anche il risultato della stagione turistica in Slovenia. In questo modo una forte dipendenza dal turismo può significare una minore autosufficienza. Tale pensiero però va considerato nell'ambito di un'analisi delle caratteristiche dell'economia turistica in sé, in quanto va ricordato che qualsiasi dipendenza di una determinata regione da un singolo settore economico e mancanza quindi di diversificazione può risultare una scommessa geoeconomica troppo pericolosa.

5

Conclusione – L'Istria slovena, un sistema autopoietico?

L'autopoiesi, ovvero auto-creazione o auto-mantenimento, deriva dal termine greco auto (*αυτό*) e poiesis (*ποίησις*), cioè creazione o produzione. Tale termine esprime complementarità tra la struttura e la sua funzione ed il termine è stato introdotto dai biologi cileni Francisco Varela e Humberto Maturana nel 1973. Un organismo autopoietico, definito come un'unità, è organizzato come una rete di processi di produzione (trasformazione e distruzione) dei componenti che: (a) attraverso interazioni e trasformazioni che si generano di continuo e realizzano la rete di processi (relazioni) che sta alla loro origine e (b) che lo costituiscono (l'organismo) come una concreta unità nello spazio e che (i componenti) esistono specificando il dominio topologico della loro concretizzazione sotto forma di rete (Maturana e Varela 1980). L'utilizzo del termine si è poi allargato ad altri ambienti scientifici tramite la teoria generale dei sistemi ed è approdato anche in geografia.¹

In senso lato quindi il concetto di autopoiesi (e quindi la caratteristica di autopoietico) si riferisce alle dinamiche di un sistema aperto non equilibrato che però riesce a mantenersi nel tempo nonostante sia presente dentro di esso energia e materia in costante cambiamento. Proprio questo cambiamento costante riesce così a mantenere l'organizzazione di tale sistema aperto. Esempio di tale fenomeno è, nella fisica, la grande macchia rossa sul pianeta Giove, costantemente in stato non equilibrato ma comunque stabile, nonostante le molecole di gas di cui è formato si siano sostituite numerose volte. Si tratta quindi di un sistema auto-organizzato che si auto-mantiene. Nella scienza politica, la caratteristica autopoietica può venir applicata ad un'organizzazione statale come ad esempio il sistema giudiziario, general-

1. Vedi <http://en.wikipedia.org/wiki/Autopoiesis>.

mente non collegato, nella maggior parte degli Stati, a un meccanismo elettorale. Esso è comunque autopoietico, in quanto esso stesso determina il proprio dominio di competenza e si auto-mantiene attraverso meccanismi di autocontrollo e di autoalimentazione. Quando i principi di indipendenza di un sistema all'interno di un'organizzazione statale superano una certa soglia, il sistema diventa a tutti gli effetti autopoietico. Questa evoluzione può entrare quindi in conflitto con i principi democratici che prevedono che nessun sottosistema statale sia totalmente auto-controllato e autogestito, dato che in una democrazia i meccanismi di controllo incrociato sono garantiti soltanto se ognuno dei sottosistemi è in qualche modo dipendente dagli altri.

98

Adatto ad essere utilizzato ampiamente nella teoria dei sistemi, il concetto di autopoiesi può essere applicato anche nella geografia politica, ad esempio nell'interpretazione sistemica delle unità politiche, quali possono essere gli stati, i comuni, ma anche le regioni. Una regione può quindi avere caratteristiche autopoietiche se, in quanto sistema aperto – e cioè vulnerabile agli stimoli provenienti dall'esterno – riesce a mantenersi stabile nonostante sia costantemente in una situazione di non equilibrio. Concretamente, nello spiegare cosa significhi avere caratteristiche autopoietiche per una regione ci si può richiamare a Luhmann, che definisce le caratteristiche di sopravvivenza di una regione in condizioni di apertura rispetto all'ambiente con il concetto di «capacità autopoietica». Tale concetto si riferisce all'esistenza di un codice di differenziazione auto-referente ed autoregolato dagli organismi regionali, secondo i quali la realtà regionale viene ricreata tenendo conto sia degli impulsi esogeni, che dei comportamenti tradizionali endogeni (Tinacci Mossello 1990). L'capacità autopoietica può essere quindi interpretata come la caratteristica che permette di realizzare processi di autopoiesi, cioè processi autopoietici.

5.1 Autopoiesi, circolazione/iconografia e centro-periferia

Cosa significa, nel caso concreto degli stati e delle regioni, autopoiesi, ovvero capacità autopoietica? Concretamente è quindi la possibilità di una regione di interpretare gli impulsi pervenuti dall'esterno ed ad adattarli alla propria realtà grazie ad un proprio codice civilizzativo. In termini gottmanniani, l'capacità autopoietica di una regione deriva dall'interazione della circolazione e dell'iconografia. Se questi due concetti sono incompatibili, non ci sarà complementarità e gli stimoli generati dalla circolazione non verranno percepiti (se l'iconografia regionale è forte) ed il sistema-regione tenderà ad isolarsi sempre più dalla circolazione, cioè dalla globalizzazione, oppure (se

l'iconografia è debole) dilagheranno nella regione senza venir traslati nei codici locali, rompendo le dinamiche esistenti e disturbando o persino distruggendo il funzionamento dei flussi ricorrenti dentro il sistema regionale. Se al contrario questi due concetti sono tra di loro compatibili, allora gli stimoli esterni (della circolazione) verranno codificati grazie all'iconografia locale ed incorporati nelle dinamiche dei flussi dentro il sistema-regionale che a sua volta si adatterà alla nuova situazione grazie alle proprie caratteristiche autopoietiche.

Tutti i sistemi-regione sono toccati dalle dinamiche circolazione/iconografia e tutti presentano un livello più o meno alto di autopoiesi. Qualsiasi sistema-regione difatti necessita di autopoiesi per potersi auto-mantenere, anche se ciò non è garanzia di stabilità a tempo indeterminato. Col cambiare dell'intensità degli stimoli, il sistema-regione dovrà adattare un comportamento più intensamente autopoietico per poter quindi traslare tali stimoli, attraverso i codici della propria iconografia (anch'essa in costante sviluppo e cambiamento), nella dimensione dei flussi locali. Se l'iconografia non riuscirà a svilupparsi in modo adeguato ed adattarsi all'aumentare degli stimoli generati dalla circolazione, essa non sarà più in grado di traslare gli stimoli esterni e l'autopoiesi non sarà più possibile. Il sistema non sarà più stabile e le dinamiche interne cesseranno di funzionare a causa dell'entrata in circolo di stimoli ai quali esso non si è adattato. In ultimo, il sistema stesso potrà cessare di funzionare, dividendosi quindi in più unità, oppure assimilandosi dentro un sistema più ampio.

Ciascuno dei sistemi-regione in contatto con l'esterno, come recepiscono stimoli, allo stesso modo ne creano ed emanano. Dipende dalla forza, dalla grandezza e dal dinamismo del sistema, se esso riuscirà a creare più stimoli di quanti ne recepisca, diventando così un contribuente attivo al processo globale della circolazione. In tal modo non soltanto influenzerà lo sviluppo degli altri sistemi-regione nella direzione di una maggiore somiglianza a se stesso, ma garantirà a se stesso la percezione di meno stimoli esterni che siano estranei alle dinamiche interne, in quanto ci sarà una maggiore quantità di stimoli esterni, che sono stati inseriti nel processo della circolazione proprio da esso stesso. Tale sistema-regione, nell'ambito della teoria centro-periferia di Raul Prebisch, si troverà al centro, in quanto sarà in grado di influenzare (nel pensiero di Prebisch, sarà in grado di sfruttare) la periferia (Prebisch 1949). Il centro sarà quindi quello che parteciperà alle dinamiche della circolazione globale contribuendo positivamente ad essa con la produzione di stimoli numerosi e forti, mentre la periferia sarà toccata dalle dinamiche della circolazione soprattutto come recettore di stimoli, i quali destabilizzeranno il sistema-regione. Fin-

ché esso sarà in grado, tramite l'autopoiesi, di codificare tali stimoli ed ad adattarsi a loro, riuscirà con successo ad adattarsi alle sfide della globalizzazione, ma quando ciò non sarà più possibile, si verificherà una destabilizzazione troppo intensa che porterà il sistema-regione al collasso ed all'assimilazione in altri sistemi.

Come esempio di tali dinamiche può essere presa la Cina nel periodo dei «trattati ineguali»,² quando essa fu invasa dalla circolazione caratterizzata dall'aggressività delle potenze occidentali, ma il suo sistema-regione (in questo caso è più adatto parlare di sistema-stato o persino sistema-impero) riuscì a reggere ed a modificarsi grazie soprattutto all'ampiezza ed alla forza della propria iconografia, che si adattò ma non fu assimilata agli elementi civilizzativi occidentali. Esempio contrario invece la civiltà degli Indiani del Nord-America che a contatto con le potenze europee (che significò un brusco accelerare delle dinamiche della circolazione) furono travolte da stimoli nuovi che, incompatibili con l'iconografia locale non in grado di adattarsi a quest'ultimi, decretarono il collasso del sistema-regione e persino del sistema-civiltà fino allora esistente e l'assimilazione di esso ad un altro sistema-civiltà, quello dei colonizzatori europei.

100

Il discorso fino a qui sviluppato non porta comunque alla necessaria conclusione che l'capacità autopoietica, ovvero la possibilità di realizzare un processo di autopoiesi, sia caratterizzabile attraverso scale di valore positivo o negativo. Il fatto che un sistema, o nel caso della geografia, un sistema-regione sia in grado di adattarsi agli stimoli esterni codificandoli in dinamiche compatibili con quelle interne significa soltanto che tale sistema-regione sarà in grado di auto-mantenersi nel tempo, garantendo stabilità agli elementi esistenti dentro esso. Molti sistemi dittatoriali sono in grado di effettuare processi autopoietici tali da auto-mantenersi, come molti sistemi democratici non lo sono. Qui si possono richiamare due esempi della storia recente, l'Afghanistan al tempo del regime dei Talibani e l'Iraq dopo l'invasione statunitense e britannica. Il regime talibano, seppur dittatoriale e caratterizzato da una negazione di numerosi diritti umani, aveva un livello di capacità autopoietica sufficiente da resistere a stimoli esterni ed adattarsi a loro e soltanto uno stimolo esterno violento come l'attacco militare da parte degli Stati Uniti è stato in grado di causarne il collasso. Al contrario, il regime autoritario ma basato su principi di rappresentazione politica democratica e stato di diritto dell'Iraq post-Saddam, non ha ancora assunto (fino al 2006) un livello di capacità autopoietica tale da essere in grado di tradurre

2. Vedi http://www.tuttocina.it/La_Cina/trattati_in.htm.

stimoli esterni (anche il terrorismo e la guerra civile, seppur interni all'Iraq, vanno considerati come esterni al sistema dello stato democratico e di diritto) in codici compatibili con le proprie dinamiche ed ad auto-mantenersi. È chiaro infatti che senza l'aiuto degli Stati Uniti tale sistema molto probabilmente sarebbe vittima di un collasso totale.

5.2 Relatività e misurazione dell'capacità autopoietica

Nel tentativo di misurare il livello di autopoesi o capacità autopoietica di unità politiche come stati o regioni, tale livello non può essere identificato con criterio binario, cioè come esistente o non esistente. Un sistema-regione non può quindi essere caratterizzato come in possesso o meno di capacità autopoietica. Esso può essere piuttosto valutato secondo il criterio di intensità e meglio compreso se utilizzato in termini relativi, cioè comparando diverse realtà territoriali tra loro. Il livello di capacità autopoietica nella geografia può quindi essere preso come indicatore relativo e definito secondo criteri qualitativi difficilmente verificabili in modo empirico.

Nonostante ciò è possibile realizzare un esercizio di analisi qualitativa di singoli elementi considerati come caratterizzanti il livello di capacità autopoietica di un sistema-regione. Tali elementi, considerati nel loro insieme e relazionati su un'apposita scala, possono quindi dare un valore all'capacità autopoietica di un sistema-regione, valore rilevante comunque soltanto quando relazionato a valori di altri sistemi-regione conseguiti con la stessa metodologia. Tale scala e tali elementi possono essere estratti dalla totalità delle caratteristiche geopolitiche e geoeconomiche di un sistema-regione, ma tale scelta è comunque risultato di una valutazione arbitraria effettuata dall'osservatore. Dato che la scelta di tali elementi deriva da tale arbitraria decisione, che pur basandosi su argomenti oggettivi, effettua una valutazione soggettiva, essa non va considerata né assoluta, né completa, né definitiva.

Non va considerata assoluta in quanto non può valere per tutti i sistemi-regione a livello globale, dove valori e paradigmi civilizzativi sono tra loro diversi e soprattutto non può valere per diversi periodi storici e va adattata ad essi. Un elemento geoeconomico, come ad esempio un'economia basata prevalentemente sulla produzione di risorse energetiche sotto forma di idrocarburi, può essere indicatore di maggior capacità autopoietica in un determinato periodo, ma può anche essere indicatore di minor capacità autopoietica in un periodo diverso, dove ad esempio gli idrocarburi non giocano più ruolo strategico nel campo dell'energia. Non va considerata completa, in quanto si

tratta di una valutazione come già sottolineato arbitraria e soggettiva ed un altro osservatore potrebbe decidere di includere nell'analisi altri elementi o persino di escluderne alcuni precedentemente considerati. Non è definitiva in quanto soggetta, proprio per le considerazioni qui presentate, a continui sviluppi e cambiamenti.

Elementi caratterizzanti la capacità autopoietica di un sistema-regione

Con tali premesse è possibile tentare di sviluppare l'esercizio di valutazione del livello di capacità autopoietica di un sistema-regione in base alla presenza o meno di determinati elementi. Tali elementi, di natura geopolitica e geoeconomica, nonché di natura demografica, sono quelli che permettono al sistema-regione di adattarsi opportunamente agli stimoli esterni, cambiando le proprie caratteristiche economiche, politiche e culturali. In questo modo si riesce a modificare le dinamiche in atto dentro il sistema-regione ed ad adattarle alla nuova situazione, il che significa infine il suo costante mutare per poter auto-mantenersi.

Autoctonia. Tra gli elementi demografici, importante per permettere alla società di cambiare senza che si verifichino fratture interne che la danneggino, è la sua unità. Il sentirsi parte integrante di una società con cui si condivide le vicende storiche e le sfide del cambiamento è importante affinché la società possa permettersi, come un tutt'uno, di introdurre regole ed elementi nuovi, di cambiare le proprie dinamiche di funzionamento, cioè di cambiare. Tale sentimento d'appartenenza può essere assimilato all'autoctonia, cioè a quale parte della società si consideri autoctona e quindi integrante del bene e del male (del passato, del presente e del futuro) del sistema-regione. D'altra parte però l'autoctonia non è né condizione necessaria, né sufficiente per garantire tale caratteristica alla società del determinato sistema-regione. Gli Stati Uniti, ad esempio, basarono la propria crescita ed il proprio sviluppo proprio sulla popolazione immigrata e quindi non autoctona proveniente in gran parte dall'Europa e dall'Africa (nel caso degli schiavi), in modo simile anche l'Australia deve il proprio sviluppo. Ad ogni modo, negli ultimi due casi va sottolineato che pur mancando la caratteristica di autoctonia, esisteva un senso di appartenenza comune, in quanto tutta la popolazione era non-autoctona ed in quanto tale condivideva la stesse origine, cioè l'immigrazione. Si può così interpretare tale origine di immigrati come sostitutiva dell'autoctonia e notare che proprio la popolazione indigena, cioè quella che effettivamente era autoctona (gli Indiani d'America negli Stati Uniti e gli

Aborigeni in Australia), veniva considerata estranea alla società che si stava affermando.

Multiculturalità. Una società, per poter meglio recepire il cambiamento ed adattarsi, ha bisogno, oltre che essere unita, anche di essere varia, cioè avere diversi elementi culturali che siano capaci di interpretare e codificare gli stimoli della circolazione in dinamiche adatte al sistema. Un bosco (interpretato come sistema-bosco) è ad esempio più adattabile ai cambiamenti e di auto-mantenersi se è vario, cioè se vi sono presenti numerose specie arboree, dove alcune sono più adatte a resistere e rispondere a determinati stimoli (temperature, siccità, malattie, ecc.), altre a stimoli diversi. Analogamente, una società è più adattabile ai cambiamenti se multiculturali. La multiculturalità è quindi uno degli elementi che contribuiscono a migliori caratteristiche autopoietiche di un sistema-regione. Ciò non preclude l'autoctonia, in quanto diverse etnie possono essere autoctone in un determinato spazio geografico, come proprio nel caso dell'Istria slovena, dove in alcune sue parti si considerano autoctone sia l'etnia slovena, sia quella italiana, sia quella croata.

Va comunque notato che la multiculturalità può essere anche un canale attraverso il quale possono lavorare forze di disgregazione sociale. Quest'ultime però vengono innescate da altri elementi, spesso economici e politici e la multiculturalità può essere il loro canale di sfogo. La multiculturalità va quindi interpretata in parallelo ad altri indicatori e da sola non è un garante di coesione. La multiculturalità è così un elemento importante per favorire la circolazione gottmaniana a deve rimanere comunque relativa rispetto alla presenza di un'etnia dominante, o l'identità culturale stessa di un sistema regione rischia di venir persa. In base a ciò si può azzardare quindi una valutazione dove la multiculturalità rafforza l'autopoiesi regionale ma soltanto in presenza di un'etnia maggioritaria, altrimenti perde il suo punto di riferimento principale e può contribuire alla disgregazione identitaria del sistema-regione.

Livello d'istruzione. Il livello d'istruzione può avere effetti importanti per l'capacità autopoietica di un sistema-regione. L'esistenza infatti di un'*intelligentsia* locale può fortemente contribuire alle capacità autopoietiche. Da un lato, ciò vale per le acquisite capacità manageriali e direttive che ci si può aspettare in una società con livello medio d'istruzione più alto, dall'altro per il maggiore senso della società che ogni individuo tende acquisire durante il processo educativo ed accademico. Inoltre ci si può attendere che l'*intelligentsia* sia più conscia delle particolarità del proprio sistema-regione e che sia me-

glio preparata a rispondere, adattandosi, agli stimoli di novità generati dalla circolazione.

Presenza di poli universitari e di ricerca. Complementare al livello d'istruzione è anche l'esistenza di soggetti accademici indipendenti, meglio identificabili come poli universitari. L'esistenza di tale polo in una regione dovrebbe contribuire all'capacità autopoietica di quest'ultima, in quanto dovrebbe darle capacità di ricerca e di creazione di conoscenza autonome. Ci si può aspettare quindi che tale capacità verrà utilizzata per rispondere in misura maggiore alle sfide locali, tra le quali spunta in primo luogo proprio la necessità al costante adattamento ai nuovi stimoli provenienti dall'esterno. Il polo universitario non dev'essere per forza un'università, ma basta un polo universitario locale che sia dipendente da una struttura universitaria esterna, purché sia sufficientemente indipendente.

104

Presenza di media d'informazione locali. L'opinione pubblica è un importante elemento del comune sentire e funzionare di un sistema-regione. Tale conclusione diventa evidente se si considera che tutte le dinamiche che avvengono nel sistema tra soggetti umani necessitano di comunicazione e questa può essere resa più difficoltosa, ovvero facilitata, dai preconcetti dell'emittente e del recettore della comunicazione. Tali preconcetti vengono in gran parte modellati dall'opinione pubblica, la quale è importante anche per le dinamiche politiche di un determinato spazio geografico. Sviluppando questa linea di pensiero, diventa importante quindi capire in che modo si modelli l'opinione pubblica, ovvero come funzionino i media che sono influenti sull'opinione pubblica stessa. Vien da se che se esistono media importanti a livello locale, questi molto probabilmente influenzeranno l'opinione pubblica locale in senso più localista e regionalista di quanto lo possano fare media presenti su più larga scala, statale, interstatale o persino globale. Nell'analisi preposta è così rilevante capire se esistano radio, TV e quotidiani regionali con copertura tale da poter efficacemente influenzare l'opinione pubblica.

Presenza istituti culturali locali. In modo simile ma meno evidente ed immediato dei media, anche gli enti culturali possono influenzare l'opinione pubblica. Essi contribuiscono a costruire iconografie ed a modificarle, adattandole ai cambiamenti di più ampia scala. Detto ciò, analogamente a quanto vale per i media locali, diventa interessante capire quali e quanti istituti culturali locali esistano e con che intensità funzionino. Tra i più interessanti sono gruppi teatrali, centri di produzione cinematografica, case editrici.

Presenza istituzioni politiche regionali. È facilmente comprensibile che l'esistenza di un foro politico dove coordinare le politiche a livello regionale possa contribuire in modo rilevante all'capacità autopoietica di un sistema-regione. La possibilità di coordinare le decisioni politiche a livello regionale e di funzionare come una singola unità politica è senza dubbio importante per permettere al sistema-regione di comportarsi come un organismo omogeneo che persegue scopi e fini definiti e che nell'ambiente politico locale godono di relativo consenso.

Interpretando la presenza di politiche regionali in senso lato, non è necessario che queste siano formalmente esistenti. Esse possono essere infatti piattaforme di discussione e coordinamento informali utilizzate dalla classe politica presente in regione, le quali – se questa classe politica è capace di lavorare in modo coordinato e complementare – si possono dimostrare persino come più efficaci di quelle formali.

Struttura della proprietà dei maggiori soggetti economici. Nella dimensione geoeconomica, sul modo in cui si sviluppano le dinamiche di un sistema-regione, influiscono in modo determinante i maggiori soggetti economici, che significano prevalentemente grandi (oppure medie) imprese. Sul modo in cui tali imprese si comportano influisce certamente la struttura manageriale, la quale comunque dipende dalla struttura della proprietà. Riguardo quest'ultima è possibile definire tre categorie: dispersa, concentrata in mano a soggetti locali e concentrata in mano a soggetti esterni alla regione. Quando essa è dispersa, è la struttura manageriale ad avere più libertà decisionale e l'impresa è difficilmente oggetto di pressioni o richieste esterne ad essa ed al sistema-regione dov'è localizzata. Quando la struttura della proprietà è in mano a soggetti locali, ci si potrà aspettare un comportamento simile, con però meno spazio di manovra per la struttura manageriale. Quando la struttura di proprietà è in mano a soggetti esterni alla regione, ci si può al contrario attendere un comportamento diverso, dove l'impresa sarà sotto il controllo di interessi esterni, possibilmente diversi da quelli della regione dove l'impresa è localizzata. Ciò vale inoltre in maniera ancora maggiore per le imprese che non sono altro che dipendenze di gruppi societari maggiori o multinazionali.

Forte presenza della piccola e media imprenditoria. Non soltanto le imprese più grandi, ma anche quelle piccole e medie, quando numerose, possono contribuire in modo importante all'capacità autopoietica di un sistema-regione. Come soggetti piccoli ma numerosi, pos-

sono dimostrarsi persino più importanti dei soggetti economici più grandi a determinare la flessibilità e quindi adattabilità della dimensione economica del sistema-regione ai cambiamenti. Un esempio si può trovare nel Triveneto italiano, dov'è proprio la piccola e media impresa, più adattabile alle nuove sfide del mercato globale, ad essere tra i soggetti principali che hanno contribuito all'affermazione del forte sviluppo economico dell'area. Ciò nonostante, va tenuto in considerazione che la piccola e media impresa, seppur rilevante dal punto di vista della vitalità ed adattabilità dell'economia, non può muovere grossi capitali per realizzare importanti progetti infrastrutturali. Ciò può essere compensato dalla creazione di consorzi e coordinamenti tra le imprese, ma è evidente che anche tale alternativa è normalmente meno efficace di quanto possa esserlo un singolo, forte soggetto economico.

Presenza infrastrutture stradali e ferroviarie. Oltre alle caratteristiche demografiche ed agli elementi politici ed economici, sono importanti onde garantire autonomia e quindi capacità autopoietica, anche le infrastrutture terrestri – stradali e ferroviarie – attraverso le quali il sistema-regione può regolare i propri flussi interni ed esterni. Considerando le caratteristiche autopoietiche del sistema-regione, è importante soprattutto la struttura infrastrutturale interna, che favorisce dinamiche interne più fluide e resistenti agli stimoli esterni. L'esistenza e la qualità di collegamenti stradali e ferroviari interni è quindi rilevante per la definizione del livello di capacità autopoietica di un sistema-regione.

Presenza di porto marittimo o fluviale e di aeroporto internazionale. L'esistenza di un porto marittimo (o fluviale) è rilevante per due fattori. Da un lato, la sua esistenza garantisce una fonte di lavoro e guadagno normalmente importante per il singolo sistema regione, attorno alla quale si forma una rete di aziende che si occupano di servizi di logistica e trasporti. Dall'altro offre un importante vantaggio geopolitico, in quanto – soprattutto per quanto riguarda i porti marittimi – è uno sbocco diretto che offre la possibilità di comunicare con altre destinazioni a livello globale senza dover dipendere dalle infrastrutture di un altro sistema-regione e senza dover ricorrere ad importanti investimenti per costruire infrastrutture locali (è necessario soltanto provvedere ad efficienti strutture portuali e di supporto).

Discorso simile vale anche per l'aeroporto di classe internazionale, che permette il contatto diretto con altre destinazioni e migliora in modo determinante l'accessibilità del sistema-regione a scala globale.

L'esercizio empirico – valutare la capacità autopoietica dell'Istria slovena

Dopo aver definito i margini dell'analisi della capacità autopoietica, è possibile svolgere un percorso concreto nel caso dell'Istria slovena. Tale sistema-regione è alquanto particolare, siccome si tratta dell'unico spazio geografico sloveno in diretto contatto col mare, il che gli dà particolarità che altri non anno. È inoltre uno spazio geoeconomico di sviluppo recente, iniziato per la gran parte nel dopoguerra e basato soprattutto sul settore dei servizi collegati ai trasporti ed alla logistica portuale. Il settore industriale, presente in modo rilevante nel periodo realsocialista, si è ridotto con l'avvento dell'economia di mercato, mentre è rimasto vivo e dinamico il settore turistico, dove sono in fase di progettazione o di realizzazione numerosi investimenti proprio nelle strutture.

Nel campo delle infrastrutture, l'Istria slovena è da pochi anni collegata al centro ed al nord-est della Slovenia con un sistema autostradale ininterrotto, mentre quello ferroviario è rimasto al sistema a binario singolo costruito nel 1967.

Nel tentativo di concretizzare le considerazioni fin qui sviluppate per il caso dell'Istria slovena, si è deciso di procedere alla valutazione – seppur arricchita da argomenti oggettivi – di natura soggettiva della presenza o dell'assenza degli elementi caratterizzanti l'capacità autopoietica. Infine si è costruita una tabella, dove si compara tali elementi con altri due sistemi-regione, uno vicino (quello di Nova Gorica, dove si considera tale la regione statistica del goriziano come definita dall'Istituto per la statistica della Slovenia) ed uno rappresentante il cuore centrale della Slovenia (cioè quello di Lubiana, dove si considera tale la regione statistica della Slovenia centrale come definita dall'Istituto per la statistica della Slovenia). Anche in questi due casi le valutazioni sulla presenza o meno degli elementi considerati segue la stessa metodologia.

Autoctonia. Nel caso dell'autoctonia, nel caso dell'Istria slovena possono essere considerate autoctone le popolazioni slovena ed italiana. Riguardo la popolazione croata, essa è autoctona soltanto in un'area minima della regione, confinante con la Croazia ed è quindi irrilevante per l'analisi qui eseguita. Nel caso del sistema-regione di Nova Gorica e di quello di Lubiana, autoctona è considerata la popolazione slovena. Utilizzando una metodologia comune, si assegna il valore 1 se la popolazione autoctona supera il 75% ed il valore 0,5 se essa è inferiore al 75% ma superiore al 50% della popolazione e valore 0 se è inferiore al 50% della popolazione.

Conclusione – L'Istria slovena, un sistema autopoietico?

Tabella 5.1 Percentuale popolazione considerata autoctona su totale popolazione

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
71%	87%	80%

Note Dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://www.stat.si>).

Tabella 5.2 Valutazione e valorizzazione della presenza della popolazione autoctona

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
0,5	1	1

Tabella 5.3 Percentuale popolazione di etnia maggioritaria

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
68%	87%	80%

Note Dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://www.stat.si>).

Tabella 5.4 Valutazione e valorizzazione della multiculturalità

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
1	1	1

Tabella 5.5 Percentuale popolazione di istruzione universitaria sul totale della popolazione totale sopra i 15 anni

Slovenia	Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
13%	16%	12%	19%

Note Dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://www.stat.si>).

Tabella 5.6 Valutazione e valorizzazione del livello di istruzione

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
0	0	1

Multiculturalità. Per la multiculturalità, si valuta la rilevanza della popolazione maggioritaria.

Se questa non supera il 50% della popolazione totale (ed non esiste quindi un'etnia maggioritaria), si assegna valore 0, se è tra il 50% ed il 90% si assegna valore 1 e se è invece caratterizzata da una presenza egemone sopra il 90% si assegna nuovamente valore 0.

Il livello d'istruzione. Per il livello d'istruzione, si considera la percentuale della popolazione universitaria sulla popolazione totale sopra i 15 anni.

Nella valutazione, essendo questo un dato che tende a variare (aumentare) nel tempo, è utile considerarlo in relazione alla media statale. Per ogni regione si assegna un punto positivo per ogni cinque punti percentuali in più rispetto alla media slovena ed un punto negativo per ogni cinque punti percentuali in meno alla media slovena.

Tabella 5.7 Valutazione e valorizzazione della presenza di poli universitari e di ricerca

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
1	1	1

Presenza di poli universitari e di ricerca. In questa sezione si considera la presenza di poli universitari e di ricerca, siano essi università, oppure istituti autonomi o legati ad università esterne al sistema-regione, ma pur sempre con un rilevante livello d'autonomia.

Riguardo l'Istria slovena va registrata la presenza dell'Università del Litorale³ con incorporato pure un istituto di ricerca, nonché di un ente di istruzione universitaria privato, il Gea College.⁴ Riguardo la regione di Nova Gorica, va registrata la presenza dell'Università di Nova Gorica.⁵ Riguardo la regione di Lubiana, sono presenti numerosi istituti universitari e di ricerca, tra cui l'università slovena più antica, l'Università di Lubiana.⁶

Nella valutazione, si assegna valore 1 alle regioni dove si registra la presenza degli enti presi in considerazione.

Presenza media d'informazione locali. Nella valutazione e valorizzazione della presenza di media locali, si considera quattro dimensioni separate: quella radiofonica, quella televisiva, quella stampata (quotidiani) e quella telematica (internet), dove si valuta la presenza o l'assenza di portali rilevanti di comunicazione e informazione locale. Tali portali sono considerati soltanto se esistono indipendentemente da altri media d'informazione (quotidiani, TV, radio).

Riguardo l'Istria slovena, si registra l'esistenza di Radio Koper e di Radio Capodistria e TV Koper-Capodistria, del quotidiano Primorske novice e del portale internet regionalobala.si.⁷ Riguardo la regione di Nova Gorica, si registra l'assenza di una radio con testata giornalistica rilevante (Radio Koper ha una propria redazione locale, ma in quanto dipendente non va considerata), la presenza di GO-tv e l'assenza di un quotidiano locale. Ne fa le veci il quotidiano di Capodistria Primorske novice con una redazione locale organizzata e viene quindi incluso. Il portale internet dedicato alle notizie locali è identificato in regionalgorisla.si. Per quanto riguarda la regione di Lubiana, esistono numerose radio private destinate al pubblico locale con proprie testa-

3. Vedi <http://www.upr.si>.

4. Vedi <http://www.gea-college.si>.

5. Vedi <http://www.p-ng.si>.

6. Vedi <http://www.uni-lj.si>.

7. Vedi <http://www.obala.net>.

Tabella 5.8 Valutazione e valorizzazione della presenza di media d'informazione locale

Media	Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
Radio	1	0	1
TV	1	1	1
Stampa (quotidiani)	1	1	1
Portale notizie internet	1	1	1

Tabella 5.9 Valutazione e valorizzazione della presenza di istituti culturali locali

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
1	1	1

te giornalistiche e lo stesso discorso vale anche per le TV. Riguardo la stampa, quotidiano a tiratura nazionale ma considerato di Lubiana è il *Dnevnik*,⁸ mentre si registra numerosi portali internet dedicati alle notizie locali.

Nella valutazione e valorizzazione si considera ogni tipo di media indipendentemente.

Presenza enti culturali locali. Nell'analizzare la presenza di enti culturali locali, si considera soltanto quelli che riescono a occupare a tempo pieno un gruppo di operatori del settore il cui limite minimo viene posto a cinque. Sia per l'Istria slovena, sia per la regione di Nova Gorica, sia per quella di Lubiana, questa condizione viene soddisfatta, rispettivamente dal Teatro di Capodistria,⁹ dal Teatro nazionale sloveno di Nova Gorica¹⁰ e dal Teatro nazionale sloveno di Lubiana.¹¹ Va comunque notato che il Teatro di Capodistria soddisfa questa condizione a malapena, essendo registrati come occupati esattamente cinque attori.

Nella valutazione e valorizzazione, si assegna valore 1 alla presenza di istituti culturali locali e valore 0 all'assenza – assegnando quindi valore 1 a tutte e tre le regioni.

Presenza istituzioni politiche regionali. In Slovenia non è stato ancora realizzato il processo di regionalizzazione del territorio e non esistono quindi istituzioni politiche regionali. Non si registra inoltre la presenza di Istituzioni politiche regionali informali ma rilevanti e capaci di provvedere ad una agenda politica regionale.

8. Vedi <http://www.dnevnik.si>.

9. Vedi <http://www.gledalisce-koper.si>.

10. Vedi <http://www.sng-ng.si>.

11. Vedi <http://www.sngdrama-lj.si>.

Tabella 5.10 Valutazione e valorizzazione della presenza di istituzioni politiche regionali

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
0	0	0

Tabella 5.11 Valutazione e valorizzazione della struttura di proprietà dei maggiori soggetti economici

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
0	0	0

Tabella 5.12 La valutazione e valorizzazione della forza della piccola e media impresa nelle regioni considerate non può essere effettuata causa mancanza di dati sul tema

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
Dati assenti	Dati assenti	Dati assenti

Nella valutazione valorizzazione si assegna valore 1 alla regione dove tali istituzioni sono presenti e valore 0 a quella dove sono assenti, assegnando quindi valore 0 a tutte e tre le regioni.

Struttura di proprietà dei maggiori soggetti economici. Riguardo la valutazione della struttura di proprietà dei maggiori soggetti economici, è necessario ricorrere nuovamente alla definizione di criteri arbitrari per poter assegnare determinati valori per ogni regione. Si assegna valore 1 alla regione dove almeno due delle quattro maggiori imprese sono in mano ad una struttura proprietaria in maggioranza locale, sia concentrata, che diffusa, altrimenti si assegna valore 0.

Com'è possibile notare dalla Tabella 5.11, nessuna delle tre regioni ha soddisfatto la condizione preposta. Ciò va interpretato alla luce del fatto che non sia ancora stato portato a termine il processo di privatizzazione delle imprese e quindi la maggior parte di quelle considerate grandi continua ad essere in mano – direttamente o quasi nella totalità dei casi indirettamente – allo stato.

Presenza forte e piccola media impresa. La forza della piccola e media impresa può essere misurata valutando la percentuale del prodotto interno lordo creato da quest'ultime. Arbitrariamente si può porre il limite per l'assegnazione del valore 1 alla regione dove le piccole e medie imprese creano almeno il 50% per prodotto interno lordo.

Per l'Istria slovena, la regione di Nova Gorica e quella di Lubiana, questi dati non sono disponibili, quindi non è possibile effettuare alcuna valutazione.

Presenza infrastrutture stradali ferroviarie interne. Soprattutto nell'ultimo decennio lo sviluppo dell'infrastruttura stradale di tutte e tre le

Tabella 5.13 Valutazione e valorizzazione della presenza di infrastrutture stradali interne

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
0,5	1	1

Tabella 5.14 Valutazione e valorizzazione della presenza di infrastrutture ferroviarie interne

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
0	1	1

regioni è stato fortemente accelerato. In questa sede, agli scopi della valutazione e valorizzazione, si assegnerà valore 1 alla regione dove sono presenti collegamenti tra i due centri principali della regione che permettono una velocità massima di almeno 100 chilometri orari (quindi collegamenti superstradali ed autostradali) per le autovetture. Nel caso dell'Istria slovena, tra Capodistria e Pirano/Portorose (i due centri maggiori) non è presente alcun collegamento del tipo indicato, anche se vi è progettata la costruzione entro il 2014. Nel caso della regione di Nova Gorica, tra Nova Gorica ed Aidussina (il secondo maggiore comune) già esiste un collegamento in parte di autostrada ed in parte di superstrada. Nel caso della regione di Lubiana, tra Lubiana e Domžale esiste un collegamento autostradale. Nella valutazione e valorizzazione, si decide di assegnare valore 0,5 all'Istria slovena in quanto tale collegamento sarà completato a medio termine (circa 2014) ed è inoltre già presente parzialmente (la parte che lambisce Capodistria e quella che lambisce Isola), mentre valore 1 alle due restanti regioni.

Nel caso delle infrastrutture ferroviarie interne, si possono trarre le stesse conclusioni di quelle stradali. Nel caso dell'Istria slovena, tale infrastruttura potrebbe venir sostituita da collegamento marittimi interni, ma dato l'assenza di quest'ultimi (che siano regolari), rimane il valore 0.

Presenza di porto marittimo o fluviale e di aeroporto internazionale.

L'Istria slovena, essendo l'unica tra le tre regioni considerate ad essere in diretto contatto col mare è anche l'unica ad avere un porto marittimo. Le restanti due regioni ne sono ovviamente sprovviste. Valore 1 (presenza di porto marittimo o fluviale) viene quindi assegnato soltanto all'Istria slovena.

Riguardo gli aeroporti internazionali, tra le tre regioni, è formalmente presente soltanto nell'Istria slovena (l'aeroporto di Portorose), dato che il maggiore aeroporto della Slovenia, quello di Brnik, si trova fuori dalla regione di Lubiana. In un'analisi sostanziale però va consi-

Tabella 5.15 Valutazione e valorizzazione della presenza di porti marittimi o fluviali

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
1	0	0

Tabella 5.16 Valutazione e valorizzazione della presenza di aeroporto internazionale

Istria slovena	Nova Gorica	Lubiana
0,5	0	1

derato che l'aeroporto di Portorose, come notato più sopra, causa la ridotta dimensione della pista di atterraggio/decollo, non può essere considerato alla pari di un aeroporto internazionale standard. A tutte e tre le regioni si dovrebbe quindi assegnare valore 0, che significa assenza di aeroporto internazionale. Nonostante ciò va però considerato il fatto che l'aeroporto di Brnik non si trova nella regione di Lubiana principalmente per cause di mancanza di spazio, in quanto fruitrice maggiore del suddetto scalo aereo è proprio Lubiana e dintorni. Inoltre, nella capitale è presenza il centro di controllo dello spazio aereo per tutta la Slovenia, il che va considerato come un servizio complementare all'aeroporto stesso. Inoltre va considerato l'esistenza di progetti per l'estensione della pista di atterraggio/decollo dell'aeroporto di Portorose, il che dovrebbe trasformarli in aeroporto internazionale a tutti gli effetti. Per questa ragione si decide di assegnare alla regione dell'Istria slovena ed a quella di Lubiana valore 0,5, mentre a quella di Nova Gorica si assegna valore 0.

Analisi della situazione complessiva. Dalle tabelle derivate dalle valutazioni e valorizzazioni parziali è possibile ricavare una tabella complessiva, nella quale registrare anche i valori totali attraverso le sommatorie dei valori parziali di ogni regione.

Analizzando il risultato della Tabella 5.17 è possibile notare che l'Istria slovena e la regione di Nova Gorica hanno totalizzato risultati molto simili (9 e 9,5), mentre quella di Lubiana ha totalizzato un valore più alto (11,5). Questi valori, considerando ovviamente tutti i limiti dell'analisi fin qui svolta, possono essere considerati come il livello di capacità autopoietica di ogni singolo sistema-regione.

Osservando il risultato ottenuto, si può concludere che il livello di capacità autopoietica è più alta nella regione di Lubiana. Ciò non sorprende, in quanto è la regione con più popolazione e sia geopoliticamente, che geoeconomicamente più forte in Slovenia. Fattore determinante è la presenza di Lubiana, centro urbano circa cinque volte più grande dei maggiori centri urbani delle altre due regioni, le città

Tabella 5.17 Risultato complessivo dell'Istria slovena, della regione di Nova Gorica e di quella di Lubiana riguardo elementi identificati come determinanti il livello di capacità autopoietica

Categoria	(1)	(2)	(3)
Autoctonia	0,5	1	1
Multiculturalità	1	1	1
Livello d'istruzione	0	0	1
Presenza poli universitari e di ricerca	1	1	1
Presenza di media d'informazione locale (radio)	1	0	1
Presenza di media d'informazione locale (TV)	1	1	1
Presenza di media d'informazione locale (stampa – quotidiani)	1	1	1
Presenza di media d'informazione locale (portale internet)	1	1	1
Presenza istituti culturali	1	1	1
Presenza istituzioni politiche regionali	0	0	0
Struttura di proprietà dei maggiori soggetti economici	0	0	0
Presenza forte della piccola e media impresa	–	–	–
Presenza infrastrutture stradali interne	0,5	1	1
Presenza infrastrutture ferroviarie interne	0	1	1
Presenza di porti marittimi o fluviali	1	0	0
Presenza di aeroporti internazionali	0,5	0	0,5
Totale	9,5	9	11,5

Note (1) Istria slovena, (2) Nova Gorica, (3) Lubiana.

di Capodistria e Nova Gorica. Lubiana svolge inoltre la funzione di capitale della Slovenia e come tale accentra numerose funzioni che ne aumentano l'capacità autopoietica.

Più interessante è il risultato ottenuto sia dall'Istria slovena che dalla regione di Nova Gorica. Tale risultato può venir attribuito soprattutto a due elementi considerati nell'analisi, giudicati presenti nell'Istria slovena ed assenti nell'area di Lubiana; il primo è la presenza di un media d'informazione telematico, identificato nell'Istria slovena col portale Obala.net ed assente nell'area di Lubiana. Il secondo è invece il porto, presente in una ed assente nelle altre due regioni per ovvi motivi geografici. È chiaro che se si fosse dato meno importanza alla presenza di media d'informazione telematici ed alla presenza del porto, la differenza sarebbe stata maggiore.

Simili pure le ragioni della differenza nella composizione del punteggio dei livelli di capacità autopoietica registrati dall'Istria slovena e dalla regione di Nova Gorica. Mentre la seconda supera la prima nella presenza di infrastrutture (stradali e ferroviarie), nonché nel livello di autoctonia della regione, il rapporto inverso è presente nel campo dei trasporti (presenza di porto ed aeroporto). Se si avesse dato

Tabella 5.18 Tasso di crescita naturale in percentuale, Istria slovena e Slovenia

Anno	Istria slovena	Slovenia
2003	-0,144%	-0,107%
2004	-0,072%	-0,028%
2005	-0,074%	-0,033%

Note Dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://www.stat.si>).

peso diverso a questi elementi, anche il risultato finale sarebbe stato differente.

Concludendo questa sezione è possibile comunque osservare che l'esercizio svolto riesce, nonostante le numerose manchevolezze dovute soprattutto all'arbitrarietà delle valutazioni e delle scelte metodologiche, a dare un'impressione generale dell'capacità autopoietica. Il risultato è infatti in linea con quanto si può valutare approssimativamente conoscendo la realtà dei sistemi-regione considerati. Non sorprende quindi che la regione della capitale registri l'capacità autopoietica più elevata e che le altre due la seguano da vicino, viste le caratteristiche geopolitiche.

5.3 Scenari futuri per l'Istria slovena

Nell'analisi dei possibili scenari futuri per il sistema-regione dell'Istria slovena, vanno prese in considerazione tre possibili alternative. La prima verrà denominata «litoralizzazione», la seconda «dominazione» e la terza «integrazione».

Litoralizzazione

La litoralizzazione (Belhedi 1996, 9–52), intesa come concentrazione di processi demografici e socio-economici nello spazio litorale con la conseguente occupazione fisica del territorio, è un fenomeno che nell'Istria slovena si sta realizzando già nel presente. Dai dati statistici sulla crescita della popolazione è possibile notare che questa è in costante crescita negli ultimi anni. Ciò che risulta interessante è che tale crescita non è dovuta al tasso di crescita naturale della popolazione nell'Istria slovena, in quanto esso è stato negativo sia nel 2003, che nel 2004 e nel 2005, dato riscontrabile anche per la media slovena. Tale crescita è dovuta ad un tasso di immigrazione netto, costantemente positivo negli ultimi anni, che potrebbe indicare proprio la concretizzazione, lenta ma continua, della litoralizzazione nell'Istria slovena.

Dalla Tabella 5.19 è possibile vedere come il tasso d'immigrazione nell'Istria slovena sia continuamente più alto di quello registrato dalla Slovenia intera, anche se va considerato anche il dato della Tabella

Tabella 5.19 Tasso d'immigrazione in percentuale, Istria slovena e Slovenia

Anno	Istria slovena	Slovenia
2002	0,179%	0,093%
2003	0,240%	0,171%
2004	0,120%	0,095%

Note Dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://www.stat.si>).

Tabella 5.20 Tasso di crescita della popolazione, Istria slovena e Slovenia e rapporto tra i due tassi

Anno	Istria slovena	Slovenia	Rapporto
2003	+0,559%	+0,070%	7,99
2004	+0,333%	+0,058%	5,74
2005	+0,684%	+0,289%	2,37

Note Dati dell'Istituto per la statistica sloveno (<http://www.stat.si>).

5.20, dove è possibile notare che il tasso di crescita naturale sia più alto (cioè con valori negativi più bassi) per l'intero territorio della Slovenia. Nonostante ciò, però, il valore che conta di più, cioè il tasso di aumento della popolazione totale, è negli ultimi anni di più volte e costantemente superiore nell'Istria slovena.

Con la costruzione del tratto autostradale tra Capodistria e Lubiana e la realizzazione della superstrada costiera entro il 2014, un numero ancora maggiore di popolazione potrebbe decidere di trasferirsi nell'Istria slovena, pur mantenendo obblighi e responsabilità occupazionali in altre regioni, tra le quali spicca quella della capitale, la cui popolazione è a sua volta in aumento dato l'afflusso da altre regioni, più depresse economicamente e demograficamente. Ciò viene suggerito anche dalla costante crescita del prezzo dei terreni edificabili e degli immobili nell'Istria slovena, il cui valore è di poco inferiore a quello raggiunto nell'area di Lubiana e che suggerisce che la richiesta di terreni edificabili e di immobili vicino alla costa sia più alta che in altre parti.

Se tale tasso di crescita dovesse continuare anche in futuro, la litoralizzazione sembra essere lo scenario più probabile, con un aumento del peso demografico, sia in termini assoluti che relativi, della regione. Ciò potrebbe significare a sua volta uno sbilanciamento a favore dell'Istria slovena del peso geoeconomico, favorendo investimenti e nuove infrastrutture, accelerando pure il tasso di sviluppo economico.

Dominazione

Pur ammettendo la possibilità di un'ulteriore crescita demografica del sistema-regione dell'Istria slovena, ciò non significa necessariamente

l'aumento del peso geoeconomico. Se il tasso attuale di immigrazione interna dalle altre regioni della Slovenia dovesse infatti significare un aumento di una struttura della popolazione che non significa anche aumento della ricchezza pro-capite, i risultati potrebbero essere persino contrari. Se infatti la proprietà dei maggiori soggetti economici dell'area dovesse rimanere in mano a soggetti esterni alla regione, quest'ultima non acquisterebbe peso geopolitico, ma potrebbe persino perderlo.

Uno scenario simile è prevedibile per il porto di Capodistria. Attualmente infatti la società che controlla il porto, Luka Koper d.o.o., paga al comune di Capodistria (ed indirettamente quindi il sistema-regione dell'Istria slovena) una tassa per l'utilizzo del terreno edificabile del valore di oltre 4 milioni di euro annui. In futuro tale contributo verrà sostituito dalla tassa sugli immobili, che verrà però pienamente riscossa dallo stato, che poi provvederà a redistribuire tale somma. Ciò significa una perdita del peso geoeconomico regionale, il che contribuisce ad avvalorare la tesi della dominazione e dell'assoggettamento della regione al controllo del centro economico e politico del Paese, cioè Lubiana.

Integrazione

Il terzo scenario, forse quello più interessante ma al contempo difficilmente realizzabile, è quello dell'integrazione in un sistema-regione più ampio, meglio identificabile come euro-regione, che comprenderebbe il Friuli Venezia Giulia in Italia, l'Istria slovena, il Carso e forse pure il Goriziano in Slovenia ed in un momento successivo pure parte dell'Istria croata.

Tale scenario è reso possibile dalle prospettive d'integrazione offerte dall'Unione europea e considera possibile che le dinamiche economiche tra le suddette regioni possano soppesare le limitazioni amministrative e politiche. In altre parole, l'integrazione economica che avverrà tra le suddette regioni sarà talmente forte da spingere alla modifica pure le attuali limitazioni amministrative e politiche, ovvero talmente forte da scavalcare quelle esistenti.

Tale scenario prevede pure un cambiamento negli scenari geopolitici, con nuovi centri decisionali che molto probabilmente graviteranno attorno al binomio Trieste-Capodistria, dove il primo rappresenterà soprattutto il peso del capitale ed il secondo l'innovazione imprenditoriale. Cambieranno anche le reti infrastrutturali, con il rallentamento dello sviluppo delle infrastrutture tra l'Istria slovena e l'interno della Slovenia, nonché tra Trieste ed il Friuli, mentre al contrario prenderà piede lo sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie

che collegheranno più intensamente l'Istria slovena, il Carso ed il Goriziano in Slovenia al Friuli Venezia Giulia in Italia (ed in un secondo momento, se verrà incluso nell'area d'integrazione, anche tra la parte settentrionale dell'Istria croata ed il nuovo centro dell'euro-regione).

Che tale scenario si possa avverare è comunque necessario che il processo d'integrazione dell'Unione Europea continui a ritmi elevati e che l'élite politica e soprattutto l'opinione pubblica guardi con favore a questa prospettiva. Nel caso contrario, dove l'opinione pubblica – per ragioni di carattere nazionale, storico o persino di rivalità economica – invece si dimostri contraria all'integrazione prospettata, è alquanto difficile che il capitale possa prevalere e convincere la politica a tollerare o persino favorire tali processi integrativi.

5.4 Considerazioni conclusive

Il lavoro qui presentato tenta di sviluppare il concetto di capacità autopoietica, ponendolo in relazione all'interpretazione di Gottmann (1952) del binomio circolazione/iconografia e presentandolo sotto un'angolatura attualizzata dal paradigma degli attriti culturali e civilizzativi portati in auge dalla globalizzazione. Il nuovo paradigma di pensiero dove la dimensione culturale, civilizzativa ed antropologica sta velocemente guadagnando terreno a danno dei paradigmi passati di lotta di classe o geopolitica bipolare è terreno fertile per tali esercizi di ricerca. Oltre alla dimensione politica ed economica dell'integrazione e dello sviluppo globale, si introduce quindi pure la dimensione antropologica, dove l'uomo, in quanto soggetto non razionale, guadagna una posizione privilegiata.

Le dinamiche generate dal binomio circolazione/iconografia ed interpretate secondo l'ottica strutturalista e sistemica del costante adattamento autopoietico di sistemi aperti ma stabili vengono qui applicate ad un sistema-regione, come quello dell'Istria slovena, di scala non convenzionale. Nella geografia politica è infatti più comune parlare di Istria o di Litorale, piuttosto che di Istria slovena, che si sta affermando soprattutto negli ultimi decenni come sistema-regione sempre più presente anche nel discorso economico e politico. Già prima del collasso del sistema realsocialista, i comuni di Capodistria, Isola e Pirano si erano organizzati in una comunità di lavoro e coordinamento chiamata Comunità costiera, poi sciolta con l'avvento del nuovo sistema istituzionale e della nuova autonomia locale slovena, anche se alcune sue dinamiche si sono conservate o persino rafforzate.

La recente istituzione di un'università, denominata Università del Litorale, a Capodistria, ha riaperto la discussione sulla sinergia prodotta dalla collaborazione dei tre suddetti comuni, necessaria inoltre

su altri campi, come ad esempio la collaborazione per lo smaltimento dei rifiuti. Tale discussione è entrata nel vivo con la decisione del governo sloveno di proporre al parlamento l'istituzione di quattordici regioni, tra le quali ci sarebbe anche la regione del Litorale, che comprenderebbe i tre comuni dell'Istria slovena, nonché alcuni comuni minori del Carso.

L'Istria slovena sta quindi guadagnando terreno nella coscienza dell'opinione pubblica slovena ed evidentemente anche in quella del mondo accademico geografico, anche se ampliata come descritto, il che però non dovrebbe cambiarne le dinamiche in modo determinante.

L'analisi svolta nell'ultima parte di questo lavoro, dove con un tentativo di valutazione empirica dell'capacità autopoietica dell'Istria slovena (e quindi della sua capacità di autopoiesi, necessaria per auto-mantenersi adattandosi alle novità degli stimoli generati dalla circolazione), dimostra come tale processo di rafforzamento del sistema-regione dell'Istria slovena (o allargato alla proposta governativa di Litorale) sia effettivamente in atto.

Risulterebbe interessante poter sviluppare l'analisi empirica dell'capacità autopoietica, soprattutto disponendo di dati più completi ed aggiornati, mentre altri rimangono purtroppo inaccessibili causa la regolamentazione sulla protezione della privacy. Soprattutto la metodologia andrebbe posta sotto un filtro critico ed opportunamente corretta, modificata e sviluppata, ma il concetto di base rimane comunque utile. Come si può capire, tale utilità non sarà comunque sviluppata in termini assoluti, ma potrà essere un buon strumento nel discorso della relativizzazione dell'capacità autopoietica di più sistemi-regione posti a confronto. Tale relativizzazione dovrà comunque tenere conto di alcune limitazioni, come ad esempio la necessità di attenersi ad una scala comparabile ed a scenari geopolitici e geoeconomici simili. Una relativizzazione dell'capacità autopoietica di Palestina e California, ad esempio, avrebbe quindi poco senso, mentre tra California e Germania potrebbe essere interessante. Nella nuova dimensione geopolitica e geoeconomica, dove forze antropologiche si stanno dimostrando sempre più determinanti, capire come e quanto un sistema-regione sia capace di auto-mantenersi e di rimanere stabile pur in condizione di rapidi sviluppi degli scenari globali sarà probabilmente una variabile sempre più presente nell'analisi degli scenari di sviluppo di spazi e sistemi geografici.

Bibliografia

- Belhedi, A. 1996. «Littoralisation et mondialisation – L'Etat des lieux et les enjeux.» *Revue tunisienne de géographie*, n. 30, 9–52.
- Bufon, M. 1992. *Prostorska opredeljenost in narodna pripadnost: obmejna in etnično mešana območja v evropskih razvojnih silnicah; primer Slovencev v Furlaniji-Juljski Krajini*. Trieste: Založništvo tržaškega tiska.
- Brunet, R., R. Ferras e H. Théry. 1993. *Les mots de la géographie: dictionnaire critique*. 3. ed. Montpellier: Reclus; Parigi: La Documentation Française.
- Christaller, W. 1933. *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena: Gustav Fischer.
- Corna Pellegrini, G. 1973. *La ricerca geografica urbana: contributi per una metodologia*. Milano: Vita e pensiero.
- Čokert, A. 1999. *Pokrajine v Sloveniji*. Lubiana: Služba za lokalno samoupravo vlade Republike Slovenije.
- Darovec, D. 1993. «Le fonti conservate presso l'Archivio regionale di Capodistria ed i materiali già pubblicati relativi alla storia dell'Istria veneta.» *Acta Histriae*, no. 1, 71–80.
- Dematteis, G. 1997. *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*. Bologna: Il Mulino.
- Frémont, A. 1999. *La Région, espace vécu*. Parigi: Flammarion.
- Gottmann, J. 1947. «De la methode de l'analyse en géographie humaine.» *Annales de Géographie* 56 (301): 1–12.
- Gottmann, J. 1952. *La politique des états et leur géographie*. Parigi: Librairie Armand Colin.
- Gottmann, J. 1961. *Mégalopolis: The Urbanized Northeastern Seabeoard of the United States*. New York: The Twentieth Century Fund.
- Gottmann, J. 1973. *The Significance of Territory*. Charlottesville, VI: The University Press of Virginia.
- Gottmann, J. 1980. «Spatial Partitioning and the Politician's Wisdom.» *International Political Science Review* 1 (4): 432–455.

- Gottmann, J. 1996. *Essais sur l'Aménagement de l'Espace habité*. Parigi: Mouton.
- Haček, M. 2003. «Regionalizacija Slovenije ob vstopanju v Evropsko unijo.» In *Raziskovalno delo podiplomskih študentov v Sloveniji*, 105–115. Lubiana: Društvo mladih raziskovalcev Slovenije.
- Haggett, P. 1997. *Geografia: una sintesi moderna*. Bologna: Zanichelli.
- Haggett, P., A. D. Cliff e A. Frey. 1977. *Locational Methods*. 2. ed. Londra: Arnold.
- Hartshorne, R. 1939. *The Nature of Geography: A Critical Survey of Current Thought in the Light of the Past*. Washington, DC: Association of American Geographers.
- Harvey, D. 1993. *La crisi della modernità*. Milano: Il Saggiatore.
- Huntington, S. P. 1996. *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. New York: Touchstone.
- Jean, C. 1995. *Geopolitica*. Bari: Laterza.
- Juillard, E. 1978. «Il concetto di regione.» In *Città e regione in Europa: saggi dei sistemi territoriali*, a cura di R. Mainardi. Milano: Franco Angeli.
- Knox, P., e J. Agnew. 2000. *Geografia economica*. Vol. 2., *Regioni, settori e trasformazioni nell'economia mondiale*. Milano: Franco Angeli.
- Kovač, B. 2002. *Strategija slovenskega turizma*. Lubiana: Ministrstvo za gospodarstvo.
- Loyola de Palacio, Mme. 2006. «Projet prioritaire N° 6: Lyon–Torino–Milano–Trieste–Ljubljana–Budapest.» http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp06_fr.pdf
- Mainardi, R. 1998. *L'Italia delle regioni: Il Nord e la Padania*. Milano: Mondadori.
- Mackinder, H. J. 1904. «The Geographical Pivot of History.» *The Royal Geographical Society Journal* 23 (4): 421–437.
- Matos, U. 2005. «Luka kot plen: Janševa vlada je s političnim kadrovanjem v vodstvo Luke Koper nastavila ljudi skrajno dvomljive preteklosti» *Mladina*, 16 novembre. http://www.mladina.si/tehdnik/200546/clanek/slo-politika_in_gospodarstvo-ursa_matos
- Maturana, H., e F Varela. 1980. *Autopoiesis and Cognition: The Realization of the Living*. Boston, MA: Reidel.
- McCormick, J. 1999. *The European Union: Politics and Policies*. 2. ed. Boulder, CO: Westview.
- Prebisch, R. 1949. «El Desarrollo Económico de la América Latina y alguno de sus principales problemas.» *El trimestre económico* 35 (1): 137.
- Racine, J., e A. Cunha. 1984. «Dalle teorie ai metodi: soggettivismo dell'obiettività scientifica ed «effetto Edipo» nella definizione operativa delle regioni spaziali.» In *Regione e regionalizzazione*, a cura di A. Turco. Milano: Franco Angeli.
- Ratzel, F. 1923. *Politische Geographie*. 3. ed. Monaco e Berlino: Oldenbourg.

- Ribičič, C. 1997. *Lokalna samouprava: študijsko gradivo*. Lubiana: Ministrstvo za notranje zadeve.
- Ritter, C. 1833. *Die Erdkunde im Verhältniß zur Natur und zur Geschichte des Menschen*. Berlino: Reimer.
- Rožac Darovec, V. 2005. *Meje in konfini: Rakitovec, vas kulturnih, družbenih in naravnih prepletanj*. Capodistria: Zgodovinsko društvo za južno Primorsko.
- Sedmak, M., «Dinamika medetničnih odnosov v slovenski Istri: avtohtoni versus priseljeni.» *Annales, Series historia et sociologia* 14 (2): 291–302.
- Sorre, M. 1961. *L'Homme sure la terre*. Parigi: Hachette.
- Spykman, N. J. 1944. *The Geography of the Peace*. New York: Harcourt, Brace and Company.
- Statistični urad Republike Slovenije. 2001. *Letni pregled turizma 2000*. Lubiana: Statistični urad Republike Slovenije.
- Tinacci Mossello, M. 1990. *Geografia economica*. Bologna: Il Mulino.
- Ullmann, E. L. 1980. *Geography as Spatial Interaction*. Seattle, WA: University of Washington Press.
- Vallega, A. 1983. *Regione e territorio*. Milano: Mursia.
- Vallega, A. 1984. «Dalla regione alla regionalizzazione: avanzamento teorico e nodi concettuali.» In *Regione e regionalizzazione*, a cura di A. Turco. Milano: Franco Angeli.
- Vallega, A. 1989. *Geografia umana*. Milano: Mursia.
- Vallega, A. 1995. *La regione, sistema territoriale sostenibile: compendio di geografia regionale sostenibile*. Milano: Mursia.
- Vallega, A. 1997. «Regione, regionalizzazione, globalizzazione: Strategie e pensiero.» *Geotema*, no. 9, 56–68.
- Vesenjak, P. 2001. *Strategija razvoja turizma v RS na lokalni in regionalni ravni*. Lubiana: Slovenska turistična organizacija.
- Vidal de la Blache, P. 1913. «Des caractères distinctifs de la géographie.» *Annales de Géographie* 22 (124): 289–299.
- Vrišer, I. 1998. «O regionalizaciji Slovenije.» In *Regionalizem v Sloveniji*, a cura di C. Ribičič. Lubiana: Uradni list.