

Adriaticografie*

di Rosario Pavia

L'Adriatico è forse la regione marittima più coerente. Da solo, e per analogia, pone tutti i problemi impliciti nello studio dell'intero Mediterraneo (F. Braudel).

Il Mediterraneo è il mare della vicinanza, l'Adriatico è il mare dell'intimità (P. Matvejević).

Da potamologo che in Danubio ha cercato di dire soprattutto, e in particolare della nostalgia dell'Adriatico, invidio fraternamente il talassologo Matvejević e sono felice che il Danubio sfoci nel mare anche se, purtroppo, nel Mar Nero e non nel Mediterraneo (C. Magris).

Sarajevo è una città adriatica, Belgrado sente l'Adriatico. A Budapest si dice che l'Adriatico è uno dei tre mari dell'Ungheria, essendo gli altri il Baltico e il Mar Nero. C'è questo hinterland balcanico nel nostro Adriatico, come è certo che l'aria del mare cessa di spirare sullo spartiacque appenninico (S. Anselmi).

La storia e alcune autorevoli narrazioni sull'identità dell'Adriatico (Braudel, Matvejević, Magris, il nostro Anselmi) ci hanno trasmesso l'immagine di una regione complessa, transnazionale, omogenea e nello stesso tempo scandita da una pluralità di differenze.

L'allargamento ad Est dell'Unione Europea, impone oggi una riflessione sui caratteri e le prospettive di tale identità, cogliendo sia quello che rimane della sua *koinè* tradizionale, sia quello che emerge dalle vicende politiche e sociali

«Proposte e ricerche», fascicolo 64 (1/2010)

* Questo testo rappresenta la trascrizione integrale della "Lezione Sergio Anselmi 2009" tenuta da Rosario Pavia, Professore ordinario di Teoria dell'Urbanistica nella Facoltà di Architettura dell'Università di Pescara, il 7 novembre 2009 a Senigallia nell'Auditorium San Rocco. Le "Lezioni", promosse nel 2004 per ricordare l'opera e l'insegnamento di Sergio Anselmi (1924-2003), sono organizzate a cadenza annuale dalla rivista "Proposte e ricerche" in collaborazione con Comune di Senigallia, Università politecnica delle Marche (Ancona), Regione Marche.

del Novecento che hanno riproposto sistematicamente e, in forme diverse, la questione adriatica.

Koinè. Fernand Braudel ci ha fornito un'immagine vivissima del Mediterraneo tra Cinquecento e Seicento, facendo cogliere, in tutta la sua complessità, il ruolo di questo straordinario mezzo di scambio tra produzioni e culture diverse. Nel grande bacino del Mediterraneo, l'Adriatico appare come la regione marittima più *coerente ed omogenea*, è il *golfo veneziano*, ma ancora di più, nel secolo XVI, è lo spazio di una *italianità trionfante*, nel senso che la lingua e la cultura italiana, insieme alla religione cattolica, unificano uno specchio d'acqua in cui si affacciano popolazioni diverse e che, tradizionalmente, è la rotta per il Levante. A Zara, a Spalato, a Ragusa, a Traù, a Cattaro non è difficile documentare la presenza di prelati, di maestri, di notai e di mercanti italiani.

Il rinascimento italiano e il gotico veneziano si irradiano nell'Adriatico e si arricchiscono di nuove energie: Michelozzo opera a Ragusa, Giorgio Orsini da Zara è attivo lungamente ad Ancona, Nicolo Fiorentino a Traù, i Laurana vengono chiamati ad Urbino e nell'Italia meridionale, i Sanmicheli sono presenti nei maggiori centri della costa dalmata.

Una tale ricchezza di rapporti non era esclusiva di questo periodo.

Bisanzio aveva consentito alle coste adriatiche di attraversare il medioevo conservando stretti legami con la cultura classica. Più tardi, elementi di unitarietà nel gusto figurativo sono rintracciabili nelle architetture romaniche lungo le coste dalmate, pugliesi, abruzzesi e delle Marche.

L'Adriatico non era solo *veneziano*: Ancona e Ragusa hanno rappresentato a lungo una via alternativa per i traffici commerciali, collegando direttamente l'Inghilterra, la Francia, la Lombardia, la Toscana e lo Stato Pontificio all'Oriente. Ed ancora: nelle strette maglie del dominio veneziano, un intenso scambio di prodotti agricoli e di materie prime si sviluppava tra i centri costieri, dalla padania alle coste pugliesi.

Un Adriatico in costante tensione per la presenza del Turco, ma, nello stesso tempo, saldamente legato all'Oriente che conferiva alla sua economia un livello internazionale e alla cultura delle città costiere un carattere cosmopolita. Ad Ancona erano stabilmente presenti greci, armeni, turchi, ebrei, fiorentini, milanesi, fiamminghi, e tutti questi, scriveva un ambasciatore veneziano, *facevano faccende assai*.

Tra le due sponde, non solo scambi economici e culturali, ma anche frequenti

flussi migratori, che portarono schiavoni e albanesi ad insediarsi stabilmente nei centri costieri, dell'entroterra delle Marche, dell'Abruzzo e delle Puglie.

Una mostra di alcuni anni fa, *Venezia e la difesa del Levante* (Venezia, Palazzo Ducale, 1986) ha offerto nuovi temi di riflessione sul declino dell'Adriatico nel corso del Seicento. I bagliori delle ultime battaglie navali contro i Turchi (Lepanto e Candia) sembrano segnare a livello simbolico, la perdita, per il Mediterraneo, della sua centralità economica.

Per l'Adriatico, il trasferimento verso le coste atlantiche dei maggiori flussi commerciali avvia un lungo processo di recessione contro cui poco varranno, successivamente, alcuni tentativi di rivitalizzazione commerciale come l'introduzione delle franchigie ad Ancona e a Venezia. Lo sviluppo delle città portuali diviene sempre più strettamente legato alla loro struttura industriale ed ai livelli produttivi dell'entroterra. All'inizio dell'Ottocento, Venezia ha perso definitivamente la sua indipendenza e il suo ruolo economico dominante. Dopo la breve pausa napoleonica entra nel sistema imperiale asburgico, per il quale è Trieste, tuttavia, a svolgere un ruolo significativo come porto di rilievo internazionale.

Nel declino dell'Adriatico, più acuto nel centro sud, si realizza quel processo di *ponentizzazione* che vede privilegiare, a differenza del passato, i rapporti commerciali con le regioni settentrionali d'Italia e le nazioni più sviluppate d'Europa (Inghilterra, Francia, Paesi Bassi). Lo scambio tuttavia sarà ineguale: i porti adriatici diverranno sempre più centri di importazione e di smistamento di merci, anziché punte avanzate di penetrazione economica.

Con l'Ottocento si ridimensiona il carattere cosmopolita delle grandi città adriatiche. Ai margini dello sviluppo economico, altre funzioni emergono con più evidenza. Da un lato, il consolidamento dei porti sul piano militare (Ancona, ad esempio, conoscerà un insperato sviluppo dopo l'unificazione italiana), con una conseguente crescita degli apparati burocratici-amministrativi, dall'altro si affermano nuove funzioni legate al turismo d'élite e al viaggio di studio (Ruskin a Venezia, i fratelli Adam a Spalato).

La battaglia navale di Lissa (1866), nonostante la vittoria degli austriaci sulla più numerosa flotta italiana, coincide con l'annessione del Veneto e di Venezia al nuovo Stato italiano. L'Adriatico, nei decenni successivi, vedrà differenziare le sue coste: quelle italiane saranno investite da un lento, ma progressivo processo di infrastrutturazione, di urbanizzazione e di bonifica (risale a questo periodo la realizzazione di molti tratti della ferrovia adriatica e lo sdoppiamento lungo la costa di molti centri collinari); quelle orientali, invece, restano bloccate dalla

politica conservatrice dell'impero asburgico (interessato più a mantenere le sue posizioni strategiche che a promuovere lo sviluppo del territorio costiero, serrato tra il mare e le Alpi Dinariche). Più a mezzogiorno, dopo il Cattaro, le coste albanesi, comprese nei confini di un Impero Ottomano in disfacimento, continuarono ad essere disabitate, malariche e pericolose per le improvvise azioni della pirateria.

L'unitarietà dell'Adriatico, fondata su una rete di città porto, inizia a incrinarsi: l'Adriatico diviene un mare marginale, diviso da domini politici e militari contrapposti; abbandonato anche dalla *Valigia delle Indie* che da Londra, attraverso Brindisi, univa l'Occidente al lontano Oriente.

Per chi conosce l'Adriatico sa che la sua *koinè* è fatta di storia e geografia, di forze culturali e di forze naturali, di identità e di differenze. La sua *koinè* porta il segno dell'inquietudine.

L'Adriatico è solo apparentemente un mare tranquillo. Le sue acque si increspano all'improvviso, le sue onde, sferzate da venti veloci e irrequieti, rompono la piatezza quasi lacustre della sua superficie. L'Adriatico è un mare di tempesta. Queste caratteristiche naturali sembrano riprodurre la complessità, l'imprevedibilità, la drammatica violenza della sua storia.

L'Adriatico è un mare di battaglie, di scorrerie, di trasferte militari e di transiti migratori. Lo è stato nel passato, lo sarà ancora di più nel corso del Novecento.

La questione adriatica. Il 28 giugno 1914 a Sarajevo, in Bosnia, un nazionalista serbo uccise a revolverate il principe ereditario Francesco Ferdinando d'Asburgo e sua moglie. Fu l'episodio che rivelò al mondo l'estrema conflittualità dell'area balcanica sulla via dell'irredentismo e dell'indipendenza. Gli slavi del sud, ma anche i macedoni, i romeni e gli albanesi, in diverso modo sostenuti dalla Russia zarista, erano alla ricerca di un nuovo equilibrio politico e territoriale.

Una nuova riorganizzazione dei confini e delle autonomie nazionali fu raggiunta con il primo conflitto mondiale, che vide il definitivo tramonto dell'Impero Austro-Ungarico e lo smembramento dell'Impero Ottomano.

Lo storico confine tra mondo occidentale e Islam, ortogonale all'Adriatico, si dissolse per trasformarsi in una mobile frontiera tra l'Europa occidentale e un est europeo sempre più attratto dalla nuova potenza della Russia rivoluzionaria. Il nuovo confine iniziò allora a scorrere lungo l'Adriatico orientale e il suo entroterra.

L'assetto dell'area balcanica si rivelò, tuttavia, estremamente precario ed

esposto a soluzioni autoritarie; basti pensare all'affermazione del Regno di Jugoslavia di Alessandro Karadjordjević, ucciso nel 1938 a Marsiglia, e alla trasformazione della Repubblica albanese in Monarchia da parte di Ahmed Zogu.

Per l'Italia, che aveva acquisito Trieste e l'Istria, ma non la Dalmazia, la questione adriatica fu immediatamente posta con l'occupazione militare di Fiume da parte dei volontari del comandante poeta Gabriele D'Annunzio.

Negli anni successivi la politica espansionistica fascista riportò l'Adriatico orientale nello *spazio vitale* italiano attraverso l'annessione diretta di Zara (che divenne città franca) e l'occupazione dell'Albania. In seguito, il rapporto privilegiato con la Croazia di Ante Pavelić consentì, nei fatti, una presenza italiana su tutta la Dalmazia.

L'influenza italiana non fu, tuttavia, solo militare ma si espresse anche attraverso una significativa politica infrastrutturale, di opere pubbliche e di scavi archeologici.

Nel progetto colonialista del regime fascista, l'Albania assumeva, in particolare, un ruolo strategico per la penetrazione dell'Italia verso Est e il Mar Nero. Non a caso si prefigurava di riproporre la direttrice dell'antica strada romana Egnatia, con una nuova arteria che da Brindisi si spingeva verso l'Albania e la Macedonia, fino al Mar Nero.

L'intervento in Albania venne percepito come un passaggio importante della politica di espansione mussoliniana. «L'aumentata potenza dell'influenza italiana eliminò in breve», si diceva, «le influenze balcaniche; il posto dell'Albania non poteva essere che a fianco dell'Italia».

Le influenze balcaniche non furono eliminate: alla fine della seconda guerra mondiale, l'assetto dell'area mutò nuovamente con un processo di espulsione non solo delle truppe militari dall'Albania, ma anche delle comunità italiane storicamente insediate in Istria e lungo la costa dalmata. Fu un esodo drammatico da una *patria a rischio*, così l'ha chiamata Enzo Bettiza che, ricordando l'ammonizione ottocentesca di Nicolò Tommaseo, riferita alla Dalmazia, «patria viva non ha chi te nacque», aggiunse «la patria a rischio, la patria che c'era e non c'era la perdemmo di colpo e per sempre nel 1945».

La strategia del comandante partigiano croato Josip Broz, il futuro maresciallo Tito, portò in pochi anni alla ricostruzione di uno stato iugoslavo federativo, i cui confini sul fronte adriatico si spingevano fino a Trieste e a Scutari.

Con il trattato di pace del 1947, l'Italia fu costretta a cedere l'Istria e la Dalmazia alla Jugoslavia; si prevedeva, inoltre, la costituzione del *Territorio libero*

di Trieste, mai realizzato. In seguito, con il *Memorandum d'Intesa di Londra* del 1954, l'area fu divisa in due zone: la provincia di Trieste, sotto la sovranità italiana, e i distretti di Capodistria e di Buia, sotto la sovranità jugoslava.

Il ritorno in patria di molte comunità italiane resta, ancora, una delle più dolorose pagine del nostro dopoguerra.

Il nuovo assetto territoriale determinò una condizione controversa, carente sul piano dei confini (terrestri e marittimi), degli indennizzi, della cittadinanza, delle questioni pensionistiche e assicurative. Il problema trovò una più compiuta soluzione solo con gli *Accordi italo iugoslavi* di Osimo nel 1975.

Il trattato politico conteneva un *Accordo per la promozione della cooperazione economica* tra i due stati, che ha rappresentato indubbiamente la base di partenza per le future iniziative di collaborazione transfrontaliera (tra i punti dell'Accordo troviamo, infatti, l'estensione delle zone franche, il regime e lo sfruttamento delle acque, la progettazione di una via navigabile, Monfalcone, Gorizia, Lubiana per collegare l'Adriatico al Danubio attraverso il fiume Sava, le reti di connessione autostradali e ferroviarie, la cooperazione tra i porti, la protezione e la sicurezza ambientale).

Il trattato di Osimo razionalizzò una situazione di fatto, imponendo alle minoranze dei paesi coinvolti (italiani, sloveni, croati) di non rimettere in discussione i confini stabiliti nell'immediato dopoguerra e di non fomentare aspirazioni irredentiste.

Nonostante la permeabilità delle aree di confine e la loro funzionalità per lo sviluppo del turismo e del commercio, le tensioni revisionistiche non scomparvero, animando l'attivismo di molte forze politiche. In particolare, con la caduta della Jugoslavia la pressione ideologica sulla questione dei confini e delle autonomie riprese forza e determinazione, ma, come notò Sergio Romano, il problema era di difficile soluzione, in una situazione di aperto conflitto nei territori sloveni e soprattutto croati, e in prospettiva la questione era già avviata ad essere assorbita dai processi di integrazione della Slovenia e della Croazia nell'Unione Europea.

Da confine a regione transfrontaliera. L'assetto dell'Adriatico, dopo la seconda guerra mondiale, è fortemente condizionato dalla Federazione iugoslava e dalla autorevole pax voluta da Tito (una pace, occorre ricordarlo, che ridimensiona fortemente la presenza italiana sulle coste istriane e dalmate). La guerra fredda assume in Adriatico un carattere peculiare: la Jugoslavia è un paese comunista che rivendica la sua autonomia, l'Albania filocinese si chiude su se stessa.

L'Adriatico diviene ora frontiera, confine. Mare di divisione piuttosto che di unificazione, spazio di mezzo tra Nato e Patto di Varsavia. Con lo sfaldarsi (1991) della Jugoslavia e la caduta del comunismo in Albania, in Bulgaria e in Romania lo spazio adriatico è divenuto più incerto, più ampio. Dopo la disintegrazione dell'Unione Sovietica, il confine di separazione tra i due blocchi divisi dalla cortina di ferro si dissolve: tutta l'area balcanica diviene permeabile, conflittuale, destabilizzata, aperta a flussi ed economie illegali, immersa in antiche e riscoperte tensioni nazionalistiche e religiose. La regione diviene una polveriera nel cuore dell'Europa.

La vicinanza, l'intimità ricordate con passione da Matvejević, possono anche portare alla violenza, all'intolleranza, alla distruzione dell'identità dell'altro.

L'espansionismo della Serbia di Milosëvić, i conflitti e le pulizie etniche in Croazia, in Bosnia e soprattutto in Kosovo hanno riportato con urgenza l'attenzione su tutta l'area adriatica balcanica, determinando l'intervento militare Nato. In questo periodo l'Adriatico torna ad essere un mare di guerra, navi della Federazione Jugoslava bombardano la costa dalmata, causando gravi danni a Dubrovnik, mentre aerei NATO fanno la spola tra le basi italiane e i territori della Serbia.

Proprio in questa fase inizia a prendere corpo l'idea di una regione euro-adriatica, da integrare al sistema economico e democratico dell'Unione Europea.

La differenza tra le due coste, quella italiana e quella orientale, la prima fortemente urbanizzata, con distretti industriali in pieno sviluppo e un ampio entroterra economico, la seconda a bassa densità demografica, scarsamente industrializzata e con insufficienti infrastrutture di comunicazione e di servizio, si è fatta improvvisamente ancora più marcata. La differenza diviene distanza, distacco, impedimento allo sviluppo. Le regioni italiane dell'Adriatico vivono l'instabilità e l'arretratezza delle sponde opposte come un limite, un ostacolo, un anello mancante.

L'Adriatico è oggi il mare della mancanza. La sua identità unitaria, nel dissolversi in una pluralità di frammenti e di specificità, ha prodotto un vuoto, ma anche una profonda domanda di reintegrazione. Tale domanda richiede la realizzazione e il rafforzamento di una rete di corridoi infrastrutturali. Quelli interessanti la nostra area sono il Corridoio adriatico e quello danubiano e, in senso trasversale, il Corridoio n. 5 che da Trieste, attraverso Lubiana e Budapest, raggiunge Kiev, quello mediano (Corridoio n. 8) che da Durazzo per Skopje raggiunge Burgas sul Mar Nero, e quello più a Sud che da Brindisi attraversa la Grecia e che è stato impropriamente chiamato Egnatia. In particolare, il Corridoio adriatico è stato

riconosciuto come progetto prioritario di interesse comunitario. Grazie all'*Intesa* e all'azione delle sette regioni adriatiche italiane è stato ultimato nel 1998 lo studio per il suo progetto di fattibilità. Dopo lo studio sarebbe stato necessario passare ad una fase operativa: fare del Corridoio non solo un sistema integrato di infrastrutture di collegamento tra l'Europa del Centro-Nord e il Mediterraneo, tra il versante europeo occidentale e quello orientale, ma l'asse di una strategia per lo sviluppo e la valorizzazione dei territori attraversati. Purtroppo il Progetto ha registrato una battuta d'arresto.

Il Corridoio adriatico ha rilanciato, tuttavia, una nozione di Adriatico come regione transfrontaliera, come grande bacino di cultura e di mercato, di un Adriatico che riassume il suo ruolo di canale di comunicazione che scorre e mette in relazione le parti di un vasto sistema geopolitico.

Il Patto di stabilità (1999) ha avviato una prima ridefinizione dello spazio adriatico-balcanico, includendo nell'area CASDES (Central Adriatic Danubian and South-Eastern Europe) la Croazia, la Serbia e il Montenegro, la Bosnia Erzegovina, la Macedonia e l'Albania. Per tale area sono previsti aiuti finanziari specifici e il sostegno del programma INTERREG. Quest'ultimo, nato nell'ambito della programmazione dei fondi strutturali 2001-2006, è stato nelle sue diverse articolazioni determinante per promuovere la politica di prossimità voluta dalla Commissione Europea. È nell'ambito del Programma INTERREG che si precisa l'area adriatica più specificamente transfrontaliera, estendendola a tutte le regioni e province italiane costiere e, sul fronte opposto, alle regioni della ex Jugoslavia e dell'Albania.

Sul piano delle visualizzazioni spaziali una prima proiezione territoriale dell'area adriatico-danubiana è stata fornita dal progetto *Vision Planet* (Visions and strategies of spacial development policy for the Central and South-Eastern European space) che, correttamente, ha costruito uno scenario geopolitico che dal centro Europa si spinge fino alla Grecia.

Lo spazio adriatico balcanico è stato oggetto di grande attenzione non solo da parte dell'Italia, ma anche di alcuni paesi comunitari come la Germania, l'Austria e la Grecia che hanno dimostrato di avere presso la Commissione europea notevole capacità propositiva e progettuale.

L'Italia, pur avendo promosso l'*Intesa Adriatica Ionica* (1999) e ottenuto presso la Commissione Europea l'esigenza di avviare un organico progetto transfrontaliero, non sembra ancora delineare con chiarezza una strategia complessiva d'intervento. Esiste una incertezza di fondo sugli obiettivi prioritari, sulle

alleanze, sui rapporti tra Stato e Enti territoriali. Sono stati questi ultimi, tuttavia, a promuovere una pluralità di programmi di partenariato per progetti di fattibilità e di sviluppo. Il Convegno, tenutosi ad Ancona nell'ottobre 2003 sul ruolo delle regioni nelle politiche di prossimità, nel fare un bilancio delle esperienze acquisite e delle iniziative in corso, ha tracciato le linee per un maggiore impegno dei subgoverni nazionali nei confronti della Commissione Europea, sollecitando la promozione di nuovi strumenti finanziari e di coordinamento (tra cui il Segretariato adriatico e una BEI per il Mediterraneo).

Le iniziative degli Enti territoriali hanno del resto, soprattutto nell'Alto Adriatico, una certa tradizione di progettualità politica, si pensi al progetto *Alpe Adria* sponsorizzato da De Michelis (1989) che in qualche modo ha anticipato la recente ipotesi di Illy, Presidente regionale del Friuli Venezia Giulia, di costituire una Euroregione (*Euroadria*) tra Veneto, Friuli Venezia Giulia, Stiria, Carinzia, Istria, Quarnaro e le contermini contee slovene. Allo stato attuale (come spesso hanno rilevato alcuni esperti di Limes) sembra prevalere un maggiore dinamismo da parte di enti territoriali (Regioni, Province, Comuni) e di operatori (soprattutto Camere di commercio) piuttosto che da parte dello Stato e delle amministrazioni centrali. È proprio questa assenza di strategia complessiva a rendere più difficile e indeterminata l'azione degli enti locali (non è un caso che per acquisire più capacità propositiva negoziale si siano costituite specifiche reti di città e di province dell'Adriatico, entrambe aperte agli enti locali della sponda orientale).

L'allargamento della UE all'Europa dell'Est (nel 2004 sono state incluse Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Slovenia, Cipro, Malta; nel 2007 la Romania e la Bulgaria) ha riproposto con forza il tema delle nuove frontiere, dell'integrazione e della stabilità delle macroregioni transfrontaliere. L'allargamento ha riproposto, inoltre, con maggiore urgenza il problema delle reti infrastrutturali di comunicazione (TEN e Pan europee), attraverso le quali, in fondo, emerge con maggiore chiarezza una possibile proiezione territoriale della nuova UE.

I confini si sono spostati più a est, per la regione Adriatica la nuova frontiera è oltre il Danubio. Questo segno geografico, questa naturale via di comunicazione, questa storica connessione tra il Centro Europa e l'Oriente svolge per molti versi una funzione analoga all'Adriatico. Nello spazio tra l'Adriatico e il Danubio con i suoi sistemi urbani, la sua storia, le sue corrispondenze, è possibile far emergere l'identità di una grande regione, di un grande bacino economico e di mercato, di un territorio vitale per le reti energetiche e di trasporto.

L'area compresa tra questi due assi è come se fosse bloccata, compressa dalla sua complessità, irrigidita dalle differenze, dal radicamento religioso e culturale dei diversi nazionalismi. Tra l'Adriatico e il Danubio si sono fronteggiati per lungo tempo schieramenti opposti: l'impero austro-ungarico e quello ottomano, l'Europa e l'Islam, il capitalismo avanzato e le nuove ibride economie del post-comunismo. In questa area domina l'inerzia, l'identità rivolta al passato, la chiusura delle differenze.

La regione balcanico-adriatica è sempre stata un'area di transito, un crocevia di interessi e di scambi. Oggi l'area si inserisce in uno scenario fortemente condizionato dalle risorse energetiche dell'ex Unione Sovietica, del Mar Caspio e del Caucaso.

I Balcani saranno attraversati da nuovi oleodotti e gasdotti. La sua pacificazione significa anche controllo di queste aree di transito. E, molto verosimilmente, le reti energetiche precederanno quelle autostradali, ferroviarie e di servizio. Gli sbocchi in Adriatico dei condotti energetici pongono già ora problemi di sicurezza e di equilibrio ambientale.

L'area è oggi politicamente instabile, le popolazioni musulmane che fino a ieri erano tra le più moderate al mondo, dopo i conflitti in Bosnia e l'11 settembre sono scosse da tensioni e inquietudini. L'area è in gran parte costituita da *terre mobili*, permeabili, attraversate da flussi criminali e traffici illeciti, tuttavia, è verso questa area che l'allargamento dell'Europa, sta proiettando l'Italia e in particolare l'Adriatico. Non c'è soluzione, il nostro paese è agganciato ad una realtà adriatica balcanica danubiana che se non venisse integrata all'Europa in tempi ragionevoli, rischierebbe di compromettere ulteriormente le prospettive di sviluppo di gran parte delle regioni italiane ed in particolare di quelle meridionali.

L'integrazione passa attraverso molte vie e molti strumenti, ma ora la questione delle reti dei trasporti sembra essere quella più urgente.

I corridoi infrastrutturali sono solo un punto di partenza, sono una rete di connessione, cui vanno agganciate altre reti: da quelle produttive, a quelle ambientali, culturali, istituzionali, di servizio, ecc. Le reti hanno bisogno di nodi, di interconnessioni, di relazioni. Solo in questo modo i sistemi locali possono svilupparsi, coesistere, valorizzare la propria identità, partecipando alle opportunità dell'Europa allargata.

Ma attenzione, l'allargamento dell'Unione Europea ai paesi dell'Est e alla Turchia, può essere una grande opportunità per la regione adriatica, ma anche un passaggio estremamente difficile. Se le politiche infrastrutturali localizzeran-

no il corridoio n. 5 al di là delle Alpi, tutto l'Adriatico, tutto il Sud registreranno un'ulteriore battuta d'arresto. La regressione, la marginalizzazione subiranno un inevitabile processo di accelerazione. Occorre, con urgenza, rilanciare le politiche di infrastrutturazione dell'area adriatica: intervenendo sui corridoi longitudinali e trasversali, potenziando i nodi intermodali e la rete portuale (del tutto inadeguate lungo la costa adriatica orientale), ma anche promuovendo lungo le direttrici infrastrutturali una serie di grandi sistemi urbani (a nord quasi un prolungamento del sistema veneto verso Trieste, Fiume, Lubiana e Zagabria), al centro la conurbazione costiera tra Rimini e Bari incardinata sulla direttrice che dall'area metropolitana di Roma, attraverso l'Abruzzo, si proietta sul corridoio n. 8; più a sud il triangolo Brindisi, Taranto, Lecce connesso alla costa albanese e greca).

Le visualizzazioni spaziali qui delineate in modo sommario e per molti versi provocatorio vogliono riportare l'attenzione da un lato sull'esigenza di promuovere politiche meno settoriali e più interrelate al territorio e alla domanda di integrazione dei paesi frontalieri, dall'altra vogliono riproporre il problema del divario crescente in termini di competitività ed efficienza tra i sistemi urbani dell'Europa centro-settentrionale e quelli a sud delle Alpi. Mentre nel centro nord europeo si è formato da tempo il grande sistema urbano *Blue Banana* che comprende le aree metropolitane di Londra, di Parigi, dei Paesi Bassi, della Germania centrale, fino all'Italia del nord-ovest (con Milano, Torino, Genova), nel sud Europa non troviamo una rete urbana di uguale ampiezza e struttura. I sistemi urbani, con la loro densità, non solo demografica, ma di unità produttive e di servizio, con il loro potenziale culturale, con i loro centri di ricerca per l'innovazione, con le loro strutture per la comunicazione e la diffusione delle conoscenze, sono sicuramente gli anelli mancanti dell'area mediterranea, e adriatica in particolare.

L'Europa nella sua incertezza geopolitica ha bisogno anche di questo riequilibrio.

Dall'Adriatico al Danubio. Nel corso della storia l'area adriatica ha subito una serie di ampliamenti e contrazioni. Con i Romani l'Adriatico era legato strategicamente e funzionalmente al Danubio, vero *limes* dell'Impero. Nell'antichità romana l'Adriatico rivestiva un ruolo più importante del Tirreno, era la porta verso l'Oriente, verso le terre più ricche e civilizzate, anche per questo era chiamato *Superum*, mentre il Tirreno *Inferum*.

Qualcosa di questo rapporto con l'Oriente, così forte nel mondo romano e nel

sistema commerciale della Repubblica veneziana, si è mantenuto nella modernità, soprattutto nell'immaginario letterario e figurativo. Alla ricerca dell'Oriente, in verità un Oriente tutto immerso nel Mediterraneo, Byron in un cimitero di Ravenna annota: «Qui si usa cospargere, come in Grecia, di fiori le tombe; ho visto gran quantità di petali di rose e rose intere».

Anche Le Corbusier nel suo viaggio verso l'Oriente propone un itinerario che evidenzia la centralità dell'area adriatico-danubiana. Imbarcatosi a Praga Le Corbusier scende lungo il Danubio, verso il mar Nero per visitare Istanbul e la Grecia. L'Oriente cominciava lì alle porte di Vienna, il Danubio come l'Adriatico connetteva l'Occidente ad un Mediterraneo arcaico, classico e orientale insieme. Dalla Grecia Le Corbusier raggiunge l'Italia, sbarcando a Brindisi. Se osserviamo sulla carta geografica il percorso del suo viaggio, il bacino adriatico risulta essere esattamente il baricentro dell'itinerario. Dovremmo tornare sul significato profondo di questo viaggio, sulla capacità di un grande intellettuale del Centro Europa di cogliere nelle forti differenze dei luoghi attraversati e nell'orientalità del Mediterraneo, i fondamenti per un linguaggio architettonico moderno, unitario, europeo, rigoroso e solare insieme.

Oggi l'area adriatica torna ad essere una porta verso l'Oriente, un Oriente questa volta molto lontano, ma che si percepisce già sulle nostre coste, come ci ha ricordato recentemente Paolo Rumiz per il quale l'Adriatico è «il luogo dove l'altro è più vicino».

Questa apertura, paradossale, se si pensa alla violenza delle contrapposizioni nazionaliste dei Balcani, è una delle vocazioni della regione adriatica, strutturalmente europea, ma anche porta spalancata verso le inquiete regioni dell'ex Unione Sovietica e del Medio Oriente.

Il confine dell'area adriatica si è nuovamente espanso, non è più il *limes* puntiforme veneziano sulle coste dalmate, albanesi e greche, e non è più neanche il rigido confine del mare durante gli anni della *guerra fredda*. Ora il confine, con l'ampliamento dell'Unione Europea verso est, si assesterà oltre il Danubio.

Quando Claudio Magris evoca un Danubio che guarda verso l'Adriatico, quando si sofferma su questa reciproca attrazione vuol dire che l'area balcanica va urgentemente inserita nelle dinamiche dello sviluppo e delle democrazie europee.

La stabilizzazione dell'Europa ha bisogno della pacificazione dei paesi compresi fra questi due grandi segni della storia e della geografia. L'Adriatico e il Danubio conducono il cuore dell'Europa nel crocevia del Mediterraneo orientale e del Mar Nero. È all'interno di questa area che va definita la cultura e l'iden-

tità del nuovo cittadino dell'Europa unita. Enzo Bettiza ci ha parlato dell'*homo austriacus*, il cui spazio «poteva estendersi dall'Ucraina occidentale fino alla Dalmazia meridionale e la cui cultura implicava un inconfondibile marchio di civiltà, di costume, di elastica mentalità [...]; non implicava, però, il senso e il sentimento dell'appartenenza nazionale». L'*homo austriacus* sapeva dialogare con il mondo ottomano con cui si fronteggiava militarmente lungo incerti confini e con cui si intrecciava in una pluralità di *enclaves* musulmane inserite nelle regioni slave dell'Impero.

Potremo oggi prefigurare per questa area tra Adriatico e Danubio un futuro *homo adriaticus*?

L'Impero Ottomano si sfaldò con la stessa rapidità dell'Impero Asburgico, in pochi anni con determinazione e durezza Atatürk, fondatore e presidente della prima repubblica laica del mondo islamico, reagì alla dissoluzione dell'Impero contraendolo entro i confini dell'Anatolia. La nuova Turchia fu sottoposta ad un rivoluzionario processo di modernizzazione e di europeizzazione, divenendo da allora la vera *testa di ponte* tra Oriente e Occidente. Anche questo fa parte di una tradizione che coinvolge l'area adriatico-danubiana. Forse proprio per questo è possibile sostenere, in prospettiva, l'ingresso della Turchia nell'Unione Europea.

Attraverso l'Adriatico e il Danubio l'Europa giunge fino al Mar Nero e attraverso il Bosforo e i Dardanelli si unisce al Mediterraneo. Perché è vero, come ha intuito un esperto di cose adriatiche, Raffaele Nigro: «Quando l'Europa si scopre malata è sempre nel Mediterraneo che crede di potersi curare».