

CARLO TITI

LA GEOGRAFIA DELL'ITALIA IN UN RECENTE VOLUME POLACCO

Negli ultimi anni l'interesse dei geografi stranieri nei riguardi dell'Italia si è fatto ancora più vivo, com'è dimostrato da numerosi lavori, soprattutto di carattere regionale (1). Si distingue, fra questi, l'estesa monografia sull'Italia nel suo complesso realizzata, in lingua polacca, da Ludwik Straszewicz (*Włochy / Italia*, Varsavia, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1977, pp. 405), socio d'onore della Società Geografica Italiana e da tempo direttore del Laboratorio di Geografia Economica e Organizzazione Spaziale dell'Istituto di Geografia dell'Università di Łódź.

Lo Straszewicz, che può considerarsi come uno dei maggiori geografi economisti polacchi, è specializzato nei campi della geografia industriale, della geografia urbana e della geografia applicata (per la quale è stato già membro della Commissione dell'U.G.I.) (2). Il suo prevalente orientamento verso tali campi di ricerca — desumibile, fra l'altro, dalla *Bibliographie Géographique Internationale* e soprattutto dalla *Bibliografia Geografii*

(1) A prescindere dagli scritti pubblicati sui periodici italiani e stranieri, possiamo ricordare, fra i lavori aventi un contenuto prevalentemente geografico-economico compresi nell'ultimo decennio: E. DALMASSO, *Milano capitale economica d'Italia*, Milano, Angeli, 1972, pp. 644; B. PROST, *Le Frioul, région d'affrontements*, Gap, Ed. Ophrys, 1973, pp. 352; W. DÖPP, *Das Hotelgewerbe in Italien*, « Marburger Geogr. Schr. », 74, Marburg an der Lahn, Geogr. Inst. der Universität, 1978, pp. 331; A. RODGERS, *Economic Development in Retrospect: the Italian Model and its Significance for Regional Planning in Market-Oriented Economies*, Washington, V. H. Winston & Sons, 1979, pp. XV, 206.

(2) Sulla tendenza alla specializzazione degli studi geografici in Polonia, sia all'interno delle Università che nell'ambito dell'Accademia delle Scienze, si veda F. GRIBAUDI, *Organizzazione ed orientamenti della ricerca geografica in Polonia e in Cecoslovacchia*, « Pubbl. Labor. Geogr. Econ. Univ. di Torino », 3, Torino, 1967, pp. 42.

Polskiej — ha influito non poco sulla struttura dell'opera ed in particolare sui capitoli riguardanti l'attività produttiva e il fenomeno urbano in Italia.

Il volume dello Straszewicz è degno di essere segnalato, poiché rappresenta, per la letteratura geografica polacca, il primo lavoro a carattere monografico sul nostro paese. Dobbiamo perciò rendere omaggio a questo studioso, che, per la stesura dell'opera, ha soggiornato più volte in Italia, specialmente nel periodo a cavallo fra gli anni sessanta e settanta, durante il quale è potuto venire a contatto con alcuni colleghi delle Università di Torino, Milano, Genova, Firenze e Roma. Tale soggiorno, comprovato attraverso la nutrita documentazione bibliografica e anche fotografica, gli ha permesso di acquisire una buona conoscenza dei problemi socio-economici del nostro paese e di formarsi un proprio giudizio critico sul loro processo evolutivo e sulle manifestazioni in atto.

Prima di intraprendere questo grosso lavoro, lo Straszewicz aveva già mostrato un certo interesse nei confronti dell'Italia, occupandosi peraltro di temi più specifici. È della fine degli anni sessanta un suo apprezzabile studio su Roma, d'impronta funzionalista, pubblicato nella più importante rivista geografica polacca (*Rzym jako metropolia światowa / Roma, metropolie mondiale*, in «Przegląd Geograficzny», Varsavia, 1969, pp. 623-650), seguito da un impegnativo saggio di geografia urbana sui diversi aspetti di alcune grandi capitali europee, fra le quali ancora la stessa Roma (*Wielkie stolice Europy. Londyn, Moskwa, Paryż, Rzym / Le grandi capitali dell'Europa. Londra, Mosca, Parigi, Roma*, Varsavia, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1972, pp. 254). Inoltre, non è da trascurare la sua concreta partecipazione alla tavola rotonda di geografia applicata svoltasi a Roma nel 1972 (*L'interesse delle ricerche comparative internazionali sui poli, gli assi e le aree di sviluppo economico nel campo della geografia urbana applicata*, negli *Atti della Tavola Rotonda di geografia applicata sul tema: «Poli, assi e aree di sviluppo economico, con particolare riguardo alle regioni sottosviluppate»*, suppl. al «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1972, pp. 57-69).

Dal punto di vista epistemologico, quest'opera dello Straszewicz s'ispira alla concezione marxista del rapporto uomo-ambiente e di tutta la problematica connessa con l'organizzazione sociale dello spazio terrestre (3). L'importanza riconosciuta alla storia nell'evoluzione dei fenomeni geografici traspare non solo dal fatto che ogni capitolo è preceduto da un breve cenno

(3) A questo proposito, per approfondimenti concettuali, si rinvia a: L. GAMBI, *I valori storici dei quadri ambientali*, nell'op. *Storia d'Italia*, vol. I, *I caratteri originali*, Torino, Einaudi, 1972, pp. 3-60; ID., *Una geografia per la storia*, Torino, Einaudi, 1973, pp. IX, 216; M. QUAINI, *Marxismo e geografia*, Firenze, La Nuova Italia, 1974, pp. 162.

retrospettivo, ma, soprattutto, dall'inserimento di un intero grosso capitolo dedicato ai fondamenti storici delle strutture economiche e sociali del nostro paese. Là dove poi si tratta dei caratteri qualitativo-quantitativi della popolazione italiana, la figura dell'uomo-lavoratore (nei diversi significati di occupato, attivo, ecc.) sovrasta quella dell'uomo-abitante, in armonia con l'esaltazione dell'operaismo tipica dei regimi socialisti. Un altro aspetto peculiare dell'opera è rappresentato dalla priorità attribuita alla trattazione dei settori economici considerati «produttivi» nelle economie pianificate, cioè l'industria e l'agricoltura, che occupano uno spazio molto più ampio rispetto ad altre attività come il commercio e il turismo.

Riguardo all'impostazione del lavoro, lo Straszewicz segue fondamentalmente il modello consueto dello studio monografico (parte fisica, parte umana ed economica), come del resto aveva fatto alcuni anni fa in un volume di geografia economica sulla Francia (*Francja / Francia*, Varsavia, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1972, pp. 348). Rispetto alle monografie regionali della letteratura geografica occidentale, si notano comunque alcune differenze concernenti principalmente l'argomento dei trasporti e delle comunicazioni, che viene incluso, insieme col problema energetico, in un grosso capitolo relativo alle infrastrutture. Anche l'inserimento di un capitolo finale sulle città è giustificato dal fatto che nei paesi socialisti si considera la geografia delle sedi fra le branche della geografia economica (4).

Degli otto capitoli in cui è ripartita la geografia economica dell'Italia, secondo lo schema genetico, il primo (*Terytorium, granice, podział administracyjny / Il territorio, i confini, la divisione amministrativa*) sintetizza le principali caratteristiche dimensionali e politico-amministrative, nonché la posizione del nostro paese al centro del Mediterraneo (5). Il secondo capitolo (*Środowisko przyrodnicze / L'ambiente naturale*), invece, è dedi-

(4) Secondo la dottrina socialista, la geografia economica studia, fra l'altro, il sistema delle unità produttive territoriali alle diverse scale e quindi anche a livello urbano (Ju. G. SAUSKIN, *Introduzione alla Geografia Umana* (trad. di G. Cotti Cometti), «Labor. Geogr. Fac. Lettere Univ. di Trieste-Strumenti di Lavoro», 2, Roma, Cesviet, 1972, pp. 520; cfr. p. 21). Sull'argomento si vedano pure le interessanti osservazioni di P. COPPOLA, *A proposito della traduzione italiana di un manuale geografico russo*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1974, pp. 97-102; cfr., in particolare, le pp. 98-99.

(5) In questo capitolo, molto descrittivo, non mancano alcune inesattezze o imprecisioni. Prescindendo da quelle attribuibili in parte alla stampa, dobbiamo rilevare che, a proposito della suddivisione amministrativa dello Stato italiano, si confondono i circondari con le province, quando si parla impropriamente di province di Biella e di Prato (p. 12); non si completa la denominazione di alcune di esse, là dove si scrive «provincia di Massa» e «provincia di Pesaro» (p. 14); si usano vecchie terminologie come Venezia Euganea al posto di Veneto (p. 16). Inoltre, con riferimento alle unità regionali, si accenna all'Iglesiente ritenendo erroneamente che si trovi nella parte sud-occidentale della Sicilia (p. 18).

cato ai lineamenti fisici del territorio italiano. Qui, oltre alla diffusa influenza di R. Almagià (*L'Italia*, Torino, UTET, 1959, t. I, pp. XIV, 670), evidente soprattutto nei paragrafi relativi alla morfologia e al clima, si nota l'uso di toponimi ignoti alla letteratura geografica italiana (6).

Nella descrizione delle vicende storiche che, attraverso l'antichità, il medioevo, l'evo moderno e l'età contemporanea, portarono all'unificazione politica del paese (cap. III: *Dziedzictwo form i poziomu zagospodarowania / Il processo evolutivo delle strutture e dei livelli di valorizzazione economica*), si sottolinea, in modo particolare, il peso che la civiltà romana ha avuto nella formazione dell'Italia come Stato moderno, dato che, nonostante le invasioni e le lunghe dominazioni straniere, il nostro popolo ha potuto conservare la propria identità linguistica e culturale proveniente dall'antica Roma. La lingua e la cultura italiane, che hanno interessato eminenti figure della Polonia (Copernico e altri, p. 84), alimentarono gli ideali d'indipendenza all'epoca dei Comuni e delle Signorie, e li rafforzarono successivamente col Risorgimento. Al Risorgimento italiano, ovvero alla conquista dell'indipendenza politica, non hanno mancato di contribuire — non dimentichiamolo — i soldati polacchi (p. 90). Purtroppo, come giustamente si fa intendere, a più di un secolo dalla raggiunta unità politica, il nostro paese non ha ancora conseguito l'unificazione economica. Rimane insoluto il problema delle « due Italie » ossia del divario socio-economico fra il Nord e il Sud, apertosi già nella fase pre-unitaria. Il Mezzogiorno d'Italia, considerato da tempo anche all'estero come un esempio classico di sottosviluppo regionale, non poteva non richiamare l'attenzione dello Straszewicz, che vive nel proprio paese le diverse esperienze di pianificazione territoriale orientate al contenimento degli squilibri regionali.

Un notevole contributo al decollo industriale dell'Italia, avvenuto nella seconda metà del secolo scorso, nonostante la penuria delle materie prime che altrove avevano favorito la rivoluzione industriale, è riconosciuto alla ingegnosità di alcuni « capitani d'industria », che operarono specialmente nelle regioni nord-occidentali (in corrispondenza dell'odierno « triangolo industriale »), dove ebbe successo la politica economica cavouriana d'ispirazione liberistica (pp. 94-95). Nell'ultima parte di questo capitolo, oltre all'esaltazione del ruolo della grande industria nella crescita urbana del Nord, si sottolineano i momenti più importanti di intervento dello Stato nell'economia dal dopoguerra ad oggi: in forma diretta, secondo i programmi d'investimento della Cassa per il Mezzogiorno (p. 105), o, in modo indiretto, attraverso l'azione dei vari enti a partecipazione statale, che costituiscono il cosiddetto « capitalismo di Stato ».

(6) Per es., si parla di « Riviera Alpina » (p. 32) oppure di « Riviera Subalpina » (p. 74), con riferimento alla regione dei laghi subalpini italiani, e si definisce « Riviera Italiana » (p. 54) quella che conosciamo come Riviera Ligure.

La grande importanza rivestita, nelle diverse fasi di sviluppo economico dell'Italia, dai fenomeni migratori emerge là dove si tratta degli aspetti qualitativi e quantitativi della popolazione del nostro paese (cap. IV: *Środowisko społeczne / L'ambiente sociale*). Evidente la derivazione da D. Gribaudi (*Italia geoeconomica*, Torino, UTET, 1969, pp. 1-22) in questa parte dell'opera, dove — anche e soprattutto per attuare confronti con altri paesi europei ed in particolare con la Polonia — si impiegano vari tipi di indici statistici: densità e grado di urbanizzazione; tassi di natalità, di mortalità, di fecondità, di analfabetismo; composizione professionale della popolazione attiva; ecc.

Stretti collegamenti con lo stesso Gribaudi e con il Vallega, quest'ultimo peraltro non citato in calce alle figg. 27 e 37 (7), si riscontrano anche nella trattazione delle infrastrutture di base (cap. V: *Podstawowe elementy infrastruktury / Gli elementi infrastrutturali fondamentali*) dell'economia italiana: le fonti di energia e le vie di comunicazione. Ovviamente negativo il giudizio nei riguardi delle nostre risorse energetiche, forse per il fatto che lo Straszewicz ha in mente le consistenti riserve carbonifere dell'Alta Slesia e di altre regioni polacche. In prospettiva, oltre alla utilizzazione dei salti d'acqua delle Alpi ed a quella delle forze endogene, di cui è dotata essenzialmente l'Italia centrale, si ipotizza un più esteso ricorso all'energia nucleare, a proposito della quale si tralascia però qualsiasi accenno al dibattito sviluppatosi in chiave ecologica.

L'influenza esercitata dall'ambiente geografico e dagli eventi storico-politici sull'attuale assetto del sistema dei trasporti e delle comunicazioni è sottolineata trattando della politica degli investimenti in questo campo, politica che — soprattutto grazie alla realizzazione di una fitta rete di autostrade — ha indubbiamente privilegiato il trasporto privato, in particolare automobilistico, rispetto a quello pubblico (8). Troppo ottimistico, a mio avviso, appare il giudizio espresso dallo Straszewicz sui trasporti marittimi, poiché l'Italia è oggi sostanzialmente tagliata fuori dalle grandi

(7) Tali figure rappresentano, rispettivamente, gli oleodotti che collegano i principali porti liguri con le raffinerie del retroterra padano ed europeo e la rete delle comunicazioni fra i porti medesimi ed il Piemonte (cfr. A. VALLEGA, *Osservazioni geografiche sulle vie di comunicazione tra Genova e l'entroterra*, nel vol. *Studi geografici sul Genovesato*, raccolti in occasione della XXXI Escursione Geografica Universitaria, «Pubbl. Ist. Sc. Geogr. Univ. di Genova», XV, Genova, 1970, pp. 40 e 47).

(8) Sull'argomento si vedano: B. NICE, *Il ruolo delle autostrade nell'organizzazione territoriale dell'Italia*, nel vol. *Italian Contributions to the 23rd International Geographical Congress 1976*, Roma, CNR, 1976, pp. 203-217 (anche in «Pubbl. Ist. Geogr. Econ. Univ. di Firenze», 34); C. TITI, *Aspetti territoriali del mercato delle autovetture in Italia: strutture e dinamica commerciale*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1977, pp. 563-605.

rotte internazionali. Ovvie risultano le considerazioni relative ai traffici idroviari, dato che il nostro paese, per i suoi caratteri morfologici e idrogeologici, è destinato a non integrarsi nel sistema delle vie d'acqua interne dell'Europa.

Nel capitolo più ampio dell'opera, il sesto (*Główne gałęzie działalności produkcyjnej* / I grandi settori dell'attività produttiva), l'industria, da sola, abbraccia un quinto del volume, mentre uno spazio minore è riservato alla trattazione dell'agricoltura, dei boschi e dell'economia forestale, della pesca. Dell'industria vengono analizzati approfonditamente da un lato gli aspetti strutturali, dall'altro le manifestazioni spaziali. Nell'esame dei diversi comparti (estrattivo, siderurgico, meccanico, chimico, ecc.), si sottolinea l'importanza di quei complessi produttivi privati (Fiat, Olivetti) o a partecipazione statale (Italsider, Montedison), che svolgono una funzione trainante nella vita economica italiana. In queste pagine si nota il frequente impiego del termine *kombinat* (9), col significato di complesso industriale, che mal si adatta al nostro paese, a parte il caso della Valle d'Aosta, dove il ferro e il carbone locali si sono effettivamente combinati, almeno in passato, nella siderurgia del capoluogo regionale. Non ci meraviglia, data la complessiva obiettività del contenuto, lo spazio riservato ai vari rami dell'industria leggera: tessile, dell'abbigliamento, delle calzature, delle pelli e del cuoio, cui si riconosce un importante ruolo nel quadro produttivo e occupazionale italiano, ben diverso da quello polacco, dominato dall'industria di base. Alla luce della distribuzione territoriale delle industrie, è posto l'accento sul problema degli squilibri regionali ed in particolare sul divario fra il Nord e il Sud, solo in parte attenuato, dal dopoguerra ad oggi, grazie agli interventi della Cassa per il Mezzogiorno e di altri enti. A questo proposito, si rileva la tendenza dello Straszewicz, in analogia con altri autori stranieri (10), ad identificare il Mezzogiorno d'Italia con il territorio di competenza della Cassa.

Trattando delle attività primarie, dopo un profilo di quelle che il Grubaudi definì come le « forme regionali » dell'agricoltura italiana (alpina, delle colline settentrionali, della Pianura Padano-veneta, appenninica, delle colline e delle pianure dell'Italia peninsulare e insulare), si delineano le forme di utilizzazione del suolo, i livelli d'occupazione nella loro dinamica, la struttura delle aziende agrarie, i sistemi produttivi e i tipi di produzione agricola e zootecnica. Giustificabile, in questa parte dell'opera, è la scelta di limitare a brevi cenni la trattazione della silvicoltura e della pesca, non molto rilevanti nell'economia italiana.

(9) Si tratta di un termine che viene usato correntemente nella letteratura geografico-economica dei paesi socialisti. Si veda, in proposito: J. CHARDONNET, *Géographie industrielle*, t. II, *L'industrie*, Parigi, Ed. Sirey, 1965, pp. 461; cfr. p. 159.

(10) A. RODGERS, op. cit.

Non condivido, al contrario, la sinteticità del capitolo, il settimo, dedicato al commercio e al turismo (*Wybrane działy trzeciego sektora / Alcuni rami del settore terziario*), poiché l'Italia è, nel contempo, una grande potenza commerciale e un paese all'avanguardia nel mondo dal punto di vista turistico, sia per la varietà delle sue attrattive, sia per le sue attrezzature. La mia impressione è che lo Straszewicz sia stato indotto, almeno per quanto concerne il commercio, dalle tendenze della geografia economica polacca a considerare tale attività come speculativa, e pertanto a relegarla in un ruolo secondario, nell'ambito di un'opera così complessa.

Piuttosto elencativa appare l'ultima parte del volume (cap. VIII: *Podstawowe elementy organizacji przestrzeni / Gli elementi fondamentali dell'organizzazione dello spazio*), dedicata alle maggiori città italiane, sebbene per alcune di esse (Roma, Milano, Napoli, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Palermo e Bari) vengano presentati, assieme al profilo storico, i più importanti aspetti funzionali.

A parte qualche imprecisione, del resto giustificabile per le difficoltà linguistiche incontrate, quest'opera dello Straszewicz dimostra il persistere di profondi legami culturali fra la Polonia e l'Italia, legami già manifestati, poco meno di dieci anni or sono, dal lavoro di P. Innocenti (*La città di Cracovia. Origini, aspetti e funzioni dell'organismo urbano. Suo ruolo nella struttura geografico-economica della Repubblica Popolare Polacca*, «Mem. Ist. Geogr. Econ. Univ. di Firenze», Firenze, 1, 1973, pp. X, 667) (11). Le tradizioni storiche, congiunte con le più recenti trasformazioni, sono diventate per lo Straszewicz uno stimolo alla ricerca, e ciò caratterizza l'intera struttura del libro, che, nonostante la scarsa diffusione della lingua in cui è stato stampato, dobbiamo augurarci non sia destinato a rimanere nel cassetto.

GEOGRAPHY OF ITALY IN A RECENT POLISH WORK. — This short article reviews a work by the well known Polish geographer L. Straszewicz published in 1977.

After a few introductory considerations on the personality and activity of the Author, the eight chapters which make up this work are examined. The treatment of the industrial field is particularly ample while the importance that the tourist and commercial sectors play in the Italian economy does not receive great attention. The other parts, from the political-administrative situation to the description of the physical environ-

(11) Un richiamo ai rapporti culturali che legano da tempo la Polonia con l'Italia viene ribadito nella recensione del volume dell'Innocenti, a cura di M. Kielczewska Zaleska e A. Wrzosek (in «Przegląd Geograficzny», Varsavia, 1975, pp. 172-176).

ment, the examination of the historical events and the structural characteristics of the population, the analysis of the infrastructural elements such as sources of energy and communications, and finally the functional outline of the major towns appear rather conventional. As a whole this work deserves yet a widely positive review, also due to the limited and not always reliable production of general works on geography of Italy.