

zioni terrestri, soffrono ancora di un certo ritardo nello sviluppo delle comunicazioni telematiche.

Il rapporto fra traffici su gomma, su rotaia e telematici nel settore alpino occidentale è stato il tema trattato nel convegno internazionale svoltosi a Courmayeur nel dicembre 1998 i cui «Atti» (Federazione Nazionale Pro Natura, *Gomma, rotaia o telematica: quale traffico nell'arco alpino?*, Atti del Convegno Internazionale, Courmayeur, 12 dicembre 1998, a cura di Daclon C.M., in «Quaderni di Natura e Società», 1999, 4), oltre a fornire numerosi spunti per un dibattito sul rapporto infrastruttura-ambiente, rappresentano, per ricchezza di dati e informazioni statistiche, un utile strumento di conoscenza sullo stato delle comunicazioni nell'arco alpino.

Gli «Atti» riportano interventi che tendono a mettere in risalto le possibilità di una mobilità sostenibile, ma anche di sviluppo, di una rete di trasporto capace di far fronte al forte aumento di traffico previsto negli anni a venire. Una sostenibilità che è collegata strettamente sia alle esigenze della popolazione locale sia alla necessità di preservare quelle zone che traggono benefici turistici ed economici proprio da un'elevata qualità ambientale.

Le soluzioni proposte tendono ad identificarsi non nella costruzione di nuove infrastrutture bensì nello spostamento dei traffici merci su ferrovia (*ferro-routage*) e nell'incentivazione di nuove soluzioni comunicative telematiche a servizio del turismo e capaci di ridurre gli spostamenti a medio-corto raggio della popolazione locale.

E' pur vero, come viene sottolineato da alcuni relatori al Convegno, che l'arco alpino deve fungere sempre più da cerniera di collegamento tra *core* europeo e Mediterraneo: lo sviluppo dei traffici marittimi mediterranei e i recenti successi dei porti liguri, come l'investimento effettuato sull'*hub* aeroportuale di Malpen-

sa, rischiano di restare episodici se parallelamente non si dà il via ad opere di ammodernamento degli assi di comunicazione esistenti. E tale prospettiva preoccupa ancor più la regione valdostana che, essendo priva di un asse ferroviario transfrontaliero, «subisce» il passaggio unicamente di traffico su gomma. Riuscirà la ferrovia da sola, almeno a breve termine, ad essere la «soluzione sostenibile?»

PAOLO SELLARI

ITALIA

Distretti industriali e delocalizzazione produttiva

Il 25 febbraio 1999, presso la Camera di Commercio di Verona, ha avuto luogo un convegno dal titolo *Romania chiama Verona*, espressione della collaborazione tra l'Università e l'ente camerale locali: lo scopo è stato di analizzare i rapporti commerciali tra Verona e la Romania e di esaminare l'origine di questa collaborazione, le realtà economiche che si sono così determinate e le prospettive future di relazione tra le due parti.

Dopo l'introduzione del prorettore Savio e del responsabile della Sezione commercio estero della Camera di Commercio Brusco, il convegno si è articolato in tre interventi principali, seguiti dalle testimonianze programmate di due imprenditori e da un vivo dibattito che ha coinvolto il pubblico. R. Borghero, della Camera di Commercio, ha introdotto l'argomento presentando un'indagine relativa ai flussi commerciali *import/export* tra Verona e la Romania nel periodo 1992-1997 e ha fornito così lo spunto agli altri relatori - C. Robiglio Rizzo dell'Università di Verona, e P. Gurisatti del parco Scientifico e Tecnologico di Padova - per approfondire l'analisi dei rapporti di delocalizzazione produttiva

Non è un caso, ribadiamo, che quando si intenda discutere di problematiche riguardanti la sicurezza nel Mediterraneo si tenti di chiarire la delicata questione del «Grande Medio Oriente». L'argomento è stato affrontato da Pirouz Mojtahed-Zadeh, presidente della Fondazione Uroševic di Londra e autore del saggio *Security and Territoriality in the Persian Gulf. A Maritime Political Geography* (Londra, Curzon Press, 1999), il quale ha osservato che, se con l'espressione «Grande Medio Oriente» si tenta di fornire una giustificazione di tipo pseudogeografico al coinvolgimento politico di paesi come Israele e Turchia nelle regioni del Mar Caspio e dell'Asia centrale, tale operazione è del tutto superflua. Infatti, in primo luogo, Israele e Turchia non hanno alcun bisogno di giustificazioni geografiche per essere attivi nelle regioni suddette, soprattutto nell'attuale contesto di rapida globalizzazione che trascende limiti geografici e microregionali. In secondo luogo, non bisogna dimenticare che anche l'espressione «Medio Oriente» non indica una regione geografica vera e propria e, fra l'altro, ha subito una modificazione nel corso del tempo, inglobando anche quei paesi tradizionalmente noti come «Vicino Oriente». In effetti, l'area conosciuta come Medio Oriente rappresenta in realtà un amalgama di svariate regioni – il Golfo Persico, la Penisola Arabica e così via – ciascuna delle quali costituisce una regione in quanto è caratterizzata da elementi di omogeneità che, al contrario, vengono a mancare qualora si intenda assumere il concetto di Medio Oriente come unitario.

Come se non bastasse, l'espressione «Medio Oriente» è stata sottoposta ad un uso convenzionale in riferimento al contesto politico delineato dalla questione arabo-israeliana. In conclusione, data l'ambiguità semantica della locuzione di base, è assai arduo legittimare l'introduzione dell'ulteriore concetto di «Grande Medio Oriente», mentre si può sicura-

mente parlare di una «regione geopolitica del Mar Caspio e dell'Asia centrale», posto che i due grandi Stati centro-asiatici del Kazakistan e del Turkmenistan fungono da anello di collegamento con l'area del Mar Caspio.

Secondo Pirouz Mojtahed-Zadeh, se il cosiddetto Medio Oriente dovesse essere connesso geograficamente alla regione del Caspio-Asia centrale, ciò potrebbe avvenire soltanto attraverso l'Iran, che è l'unico paese mediorientale ad avere un'effettiva presenza geografica nella regione caspica. Tuttavia, l'Iran non è per nulla interessato a fornire una giustificazione geografica al Grande Medio Oriente, ma tende piuttosto a valorizzare il ruolo geopolitico e geostrategico delle due regioni del Golfo Persico e del Caspio-Asia centrale.

FLAVIA RADETTI

GEOGRAFIA ECONOMICA

I problemi del trasporto stradale nell'area alpina

Il trasporto su gomma è la modalità di gran lunga prevalente nell'Europa occidentale, implicando, come è noto, problemi di natura socio-economica e ambientale. A questi l'area dell'arco alpino è particolarmente sensibile, essendo attraversata un po' in tutte le direzioni da importanti assi viari di grande comunicazione, soggetti a periodi di forte congestionamento di traffico. L'alternativa ferroviaria, nonostante che in paesi come la Svizzera sia prevalente, stenta altrove a decollare. Anzi, la quota del trasporto su rotaia attraverso i valichi alpini è nettamente diminuita negli ultimi vent'anni, a favore dei TIR. Se inoltre le regioni alpine non possono definirsi arretrate dal punto di vista socio-economico e periferiche dal punto di vista delle comunica-