

# **Il cosiddetto Centro di Sicilia. La dimensione “lunga” dell’entroterra siciliano**

Agatino Rizzo

dottorando in Analisi, Pianificazione e Gestione integrate del Territorio, Università di Catania  
guest PhD student at Helsinki University of Technology (TKK – Otaniemi)

## *Abstract*

It is rather difficult to understand the “nature” of the internal regions in Southern Italy, which are called «lugging regions».

If we try to adapt the concept “space/time” in our way of study these regions, it is maybe possible to call them «long territories». The adjective «long» is both for their size and for the incredible slowness of their transformation processes.

In this view it is possible to re-classify the whole territory in «fast territories» (Metro areas) and «slow territories» (the medium size cities beside the metropolitan conurbation).

The aim of this paper is to analyze – trough narrative descriptions, statistical methods, and maps – the nature of the «long territories» in Sicily.

**Key-word:** Local development, Lugging region, Southern Italy

## **1. INTRODUZIONE**

Il mito della velocità si cominciò ad affermare alla fine del 1400 e la scoperta dell’America da parte di Cristoforo Colombo, il primo dei viaggiatori moderni, è l’esempio più esaustivo. Farinelli (2006) mette in evidenza una netta contrapposizione fra il concetto di *spazio*, sotteso negli appunti del diario di bordo di Colombo, rispetto a quello di *durata* che contraddistingue invece l’esperienza dell’altro grande viaggiatore questa volta di epoca medievale: Marco Polo. Secondo Polo un *luogo* può durare un arco temporale imprecisabile a seconda se si viaggia per percorsi montuosi o in piano, via acqua o a cavallo, in condizioni meteorologiche severe (tempeste di sabbia o di neve) o agevoli. Per Colombo invece le cose stavano in modo ben diverso. Egli infatti doveva dimostrare che il viaggio da ovest verso le indie risultasse conveniente in termini di tempo e di spazio, e quindi di *velocità*, rispetto alla canonica via della seta da est, attraverso cioè gli attuali paesi medio-orientali.

Ma se spazio e tempo sono le basi della modernità<sup>1</sup>, il “mattoncino” del mondo come oggi lo concepiamo e lo riproduciamo, luogo e durata sembrano proprietà resistenti benché marginali nell’immaginario collettivo. Se le città, dove vive il 60% della popolazione mondiale, sembrano ancora oggi il meccanismo più efficiente per la produzione di *surplus* – economico, culturale – accanto ad esse è tuttavia ancora possibile notare luoghi in cui la velocità, di spostamento e di comunicazione, sembra ancora un bene accessorio o comunque ne esce ridimensionata nei suoi risvolti più significativi.

## **2. LA SICILIA COME CASO DI STUDIO E COME MODELLO INTERPRETATIVO**

Potremmo iniziare il nostro racconto con un’immagine familiare: la nostra auto; tempo libero a disposizione; voglia di fare una gita fuori porta, anche se in realtà non abbiamo ben preciso l’obiettivo del nostro viaggio.

Subito dopo aver percorso i primi chilometri in automobile potremmo ad esempio fermarci nel paese o nella città successiva a quella da cui siamo partiti, per andare a trovare un amico o

---

<sup>1</sup> Vedi Soderstorm (1995), Secchi (2000), Farinelli (2003) sole per citare alcuni esempi.

semplicemente per leggere il giornale, oppure, ed è questo il caso che ci interessa, potremmo non fermarci affatto nel desiderio, per un giorno, di liberarci dallo *stress* metropolitano.

Durante il nostro tragitto ci accorgiamo che il paesaggio può cambiare rapidamente, se ad esempio si è scelta una strada radiale – ovvero una arteria stradale che allontana il flusso automobilistico dalla città verso la campagna – o può non cambiare affatto – nel caso in cui abbiamo scelto una tangenziale urbana o una strada che tiene assieme diverse città – come in uno strano *collage* fatto sempre dagli stessi elementi che si ripetono ad intervalli pressoché costanti. Analizziamo i due casi separatamente.

### 2.1 Territori veloci

Iniziando dall'ultimo caso, ci troviamo all'interno di una città, o di un insieme di città, che formano un'area metropolitana, piccola o grande che sia, in cui un numero limitato di centri, spesso uno solo nei contesti meno "maturi", domina un bacino di comuni ampio. Una città che se a partire dal XVII secolo ha cercato di intrappolare lo spazio all'interno delle triangolazioni barocche, costruendo materialmente gli attuali stati nazionali, dall'ottocento fino alla prima metà del novecento, ha cominciato ad imitare la macchina<sup>2</sup>. Queste regioni urbane che stiamo cominciando a descrivere sono quelle che abbiamo provato a chiamare *territori veloci*, dove appunto la metafora dello spazio, cioè di quella unità di misura uguale da luogo a luogo, e del tempo piuttosto che subire gli aspetti geografici del mondo, fisici e politici, ha creato il mondo «riducendolo ad una gigantesca carta» (Farinelli 2003).

### 2.2 Territori lenti

Considerando il primo caso invece ci troviamo in un territorio "orizzontale", ovvero non densamente costruito ma che comunque si struttura su un reticolo di città non molti distanti reciprocamente (spesso laterali alle città metropolitane), che mantiene i connotati di un territorio rurale produttivo con coltivazioni di tipo intensivo ed allevamenti finalizzati alle produzioni delle carni e/o alla trasformazione casearia. Un'economia prevalentemente rurale che si appoggia ad una agroindustria "leggera" ad alti contenuti tecnologici che completa la filiera produttiva in loco ed esporta i suoi prodotti nel mondo. Questi sono ambiti che qualcuno ha provato a chiamare *territori lenti* (Lanzani 2005, Lanciarini 2005, Lanzani 2006) lasciando intendere con questo aggettivo non l'esistenza di fenomeni patologici ma invece un diverso modo di questi territori di posizionarsi nel mercato, diverso appunto da quello delle città e dalle regioni metropolitane.

## 3. TERRITORI LUNGI

Ma possiamo avere ancora un ulteriore caso, quello che generalmente viene poco affrontato sia dalla letteratura che dagli studi di settore perché ritenuto secondario rispetto alla velocità e alla violenza dell'economia di pianura. Possiamo quindi trovarci in territori interni e montuosi, che si possono articolare in estesi ed ondulati altipiani o in catene montuose di ragguardevole entità. Territori in cui vaste distese di coltivazioni di tipo estensive, spesso asciutte, erede nel Mezzogiorno di quell'assetto latifondistico impresso prima dai Normanni e poi dalle successive dominazioni spagnole, si alternano a spazi aperti, accidentati o coperti da boschi. Territori dove il reticolo di città che si innestano sul territorio si fa sempre più largo e a tratti si interrompe a differenza di quanto avviene nei *territori lenti*. Territori che abbiamo quindi provato a chiamare *lunghi* cioè estesi ma anche incredibilmente lenti, interessati da un continuo saldo migratorio negativo ma non per questo definitivamente abbandonati.

### 3.1 L'entroterra appenninico della Sicilia

Se lungo il tragitto in automobile che si è cercato di immaginare, i segni dell'industrializzazione, dell'urbanizzazione e della comunicazione a distanza si fanno più sporadici e si perdono in un

---

<sup>2</sup> Su questo argomento esiste una bibliografia estesa fondata sui lavori di Gottmann, Mumford, Jacobs, Lynch, Benevolo, Secchi, Farinelli.

paesaggio che è l'esito di un processo di trasformazioni lungo ed ha come primi attori la natura ed i grandi assi infrastrutturali (oleodotti, elettrodotti) allora forse è possibile parlare di *territori lunghi*. L'aggettivo *lungo* va ben oltre gli aspetti dimensionali, dei grandi spazi dicevamo, ed allude allo stesso tempo ad orizzonti temporali di lunga durata. Una estensione che quindi si ramifica nel tempo e nello spazio e che si contrappone alla violenza ed alla *velocità* dei processi che avvengono a valle o sulle coste, nelle città o nei territori periurbani.

I *territori lunghi* sono quella forma di paesaggio dove entrambi le componenti del *landscape*, materiali e percettive, o in altre parole naturalistico-ambientali e del paesaggio come oggetto pensato, si "allineano" evitando quelle contraddizioni proprie delle regioni metropolitane. I segni dell'uomo scalfiscono questo contesto in maniera occasionale ma non per questo non meno esaltante di quanto avvenga a valle. I manufatti qui trovano il tempo di sedimentare, di adattarsi e far sì che la natura si adatti ad essi, disegnando un reticolo di relazioni labili fra città questa volta distanti reciprocamente ed in continuo spopolamento.

Queste stesse città funzionavano anticamente, ma neanche troppo tempo fa in Sicilia, come avamposti agricoli e come sedi di scambi e di contrattazioni che valorizzavano, nel significato economico del termine, i prodotti della terra e gli allevamenti che su questa si impiantavano. Di queste città diversi sono gli scritti, racconti orali, tele pittoriche che hanno fotografato l'apparente immobilità di questi territori. I viaggi di Goethe e di Houel del settecento, che restituiscono allo stesso tempo la grandiosità e la misteriosità di un paesaggio sconosciuto ed incontaminato. E poi ancora "Il gattopardo" di Tomasi di Lampedusa, che racconta di una Sicilia in una fase di uscita dal dominio borbonico, dove principi e aristocratici, proprietari terrieri, potevano fondare, dal nulla, avamposti agricoli che col tempo si sarebbero consolidati in vere e proprie città feudali (Ferla, Buscemi, Caccamo, Prizzi per fare alcuni nomi). Fino ancora a "Rosso Malpelo", la novella di Verga, che segna il passaggio dell'Isola verso una economia pre-industriale che si basa sull'estrazione dello zolfo dalle miniere del centro Sicilia. Uno zolfo che poi confluiva, attraverso una rete ferroviaria appena realizzata, alle principali città costiere dove veniva raffinato e poi esportato per mezzo di navi. Infine agli scritti di Rossi Doria e Gambi, solo per fare alcuni nomi, sulla miseria generalizzata di un popolo che progressivamente abbandonava il "cosiddetto centro di Sicilia" per cercar fortuna in pianura, sulla costa, dove i politici si stavano preparando a svendere l'Isola con la complicità dei poteri forti dell'economia nazionale.

E' quest'ultimo aspetto, cioè la progressiva marginalizzazione di intere parti del territorio interno dell'Isola, ma più in generale dell'Appennino d'Italia, che a noi pare più interessante e quello che più di tutti contribuisce a spiegare la strana parabola del territorio siciliano e per estensione del Mezzogiorno italiano.

Dopo un primo massiccio fenomeno migratorio nei primi venti anni dello scorso secolo, verso soprattutto il continente americano, una intensa fase di bonifica delle pianure siciliane, portata avanti durante il periodo fascista, dimostrò subito i suoi limiti nel trasformare gli ordinamenti produttivi estensivi in altri più redditizi e fu ben lungi dal migliorare le condizioni di vita delle popolazioni rurali (Rossi Doria 2006). Alcuni decenni dopo la fine del secondo conflitto mondiale, con una economia locale ai limiti del baratro, dove il capitale terra da risorsa diventò una minaccia e la disoccupazione nonché le pessime condizioni retributive contribuirono ad alimentare pesantemente il copioso fenomeno emigratorio dall'Isola questa volta verso le più industrializzate città del nord Italia, ebbe a iniziare l'industrializzazione della Sicilia sostenuta da alcune importanti realtà imprenditoriali del settentrione d'Italia<sup>3</sup>. Queste ultime attratte dai vantaggi fiscali e da un contesto geografico favorevole – la Sicilia si trova in coincidenza dell'importantissima rotta commerciale Suez-Gibilterra che attraversa il Mediterraneo da est ad ovest - ottennero dal governo della Regione di quegli anni aree per usi industriali (soprannominate ASI - Aree Sviluppo Industriale) di ragguardevoli dimensioni<sup>4</sup> che per forza di cose, territorio pianeggiante e presenza di ampi porti navali, furono localizzate lungo la costa. A partire dagli anni settanta un imponente

---

<sup>3</sup> Una efficace fotografia di questo durissimo periodo della storia siciliana è possibile rintracciarlo in uno dei racconti radiofonici di Perrone (2006) a proposito del discorso di Enrico Mattei, l'allora presidente di ENI, a Gagliano Castelferrato.

<sup>4</sup> Basti pensare che l'ASI della piana di Milazzo ha una superficie complessiva di 352 ha, quella di Termini Imerese di quasi 450 ha, quella di Gela di 1.200 ha, quella di Catania di quasi 1.800 ha, quella di Augusta-melilli-Siracusa di 4.500 ha.

fenomeno immigratorio vero le nuove città industriali dell'Isola (Milazzo, Messina, Termini Imerese, Augusta, Mazara del Vallo, Gela, etc.) contribuì a svuotare ulteriormente il centro dell'Isola.

Un processo di industrializzazione che già sul finire degli anni ottanta dimostrò tutta la sua debolezza (Martinico 2000) nei confronti dei nuovi scenari di sviluppo che contemporaneamente si andavano delineando soprattutto in Asia specie in Paesi quali Taiwan, Bangladesh, Vietnam, Corea del Sud e successivamente Cina. I primi segni di un cambio generalizzato delle regole di accumulazione del capitale che portò alla mondializzazione progressiva delle economie prima prettamente nazionalistiche<sup>5</sup>. Dopo la breve vampata della *new economy*, nei primi anni novanta, che fece sperare inutilmente in una auspicata redistribuzione del terziario verso quei luoghi interni che più di tutti avevano subito il fenomeno della emigrazione (Martinotti 1993), oggi al tempo di una società cablata e connessa alla rete mondiale i processi di decentralizzazione registrano ancora una volta il primato delle città capoluogo di provincia e delle regioni metropolitane sul resto dei comuni dell'entroterra.

Con una tenacia tutta meridionale, la frammentazione imprenditoriale visibile nella polverizzazione in micro-unità del territorio produttivo, un alto tasso di vecchiaia della forza lavoro tutta maschile, un basso tasso di scolarizzazione, una scarsa liquidità economica sottolineano l'imponete fragilità di un "osso", secondo la nota metafora di Rossi Doria, ancora troppo *lungo*.

#### **4. IL CORPO ANALITICO QUANTITATIVO ED ILLUSTRATIVO: RIFLESSIONI SULLA METODOLOGIA DI STUDIO**

La complessità del territorio siciliano rende estremamente difficoltosa l'operazione di riduzione dei suoi paesaggi in poche ed omogenee categorie di lettura. Per questo motivo il modello qui proposto dei territori *veloci*, *lenti* e *lungi* deve essere interpretato con la naturale flessibilità che generalmente si accorda a fenomeni in cui è impossibile rintracciare poche cause della loro genesi. Un modello che però oltre a restituire una potente lente di sintesi e di lettura dei processi ambientali-culturali-economici vuole anche tentare di integrare, di mettere a sistema, i vari ragionamenti che sia nell'ambito accademico che in quello delle politiche di sviluppo regionale sembrano "galleggiare" senza arrivare ad una sintesi praticamente necessaria.

Se fino ad ora abbiamo tentato di descrivere l'entroterra siciliano cercando di costruire una sorta di immagine trans-storica, ora l'obiettivo sarà invece la scomposizione in parti del territorio. Una volta dopo avere analizzato tutti i «pezzi», frutto di questa scomposizione, si è poi proceduto ad un primo parziale assemblaggio delle parti. In particolare i vari tematismi sono stati raggruppati secondo tre macroambiti: quello *morfologico e ambientale*; quello *antropico e culturale*; quello, infine, *economico e demografico*. All'interno poi di ogni macroambito sono state individuate le sub-componenti, vere e proprie variabili/indicatori. I tre macro-ambiti sono stati ri-assemblati, tramite sovrapposizioni e successive elaborazioni.

Questa modalità di analisi è stata resa possibile grazie all'utilizzo della tecnologia GIS che, attraverso raffinate tecniche di analisi geografica, ha permesso l'elaborazione dei vari dati "grezzi" forniti dagli enti di raccolta ed elaborazioni dati a livello nazionale (ISTAT, ABI, ACI, UNIONCAMERE) interfacciandoli con la cartografia tecnica regionale.

Questa modalità operativa costituisce quindi una sorta di procedimento per successive approssimazioni dove l'analisi descrittiva, quella quantitativa e le mappe tematiche costituiscono tutti "attrezzi" necessari per la conoscenza del territorio.

---

<sup>5</sup> Ancora sull'argomento si rimanda a Sassen ed altri.

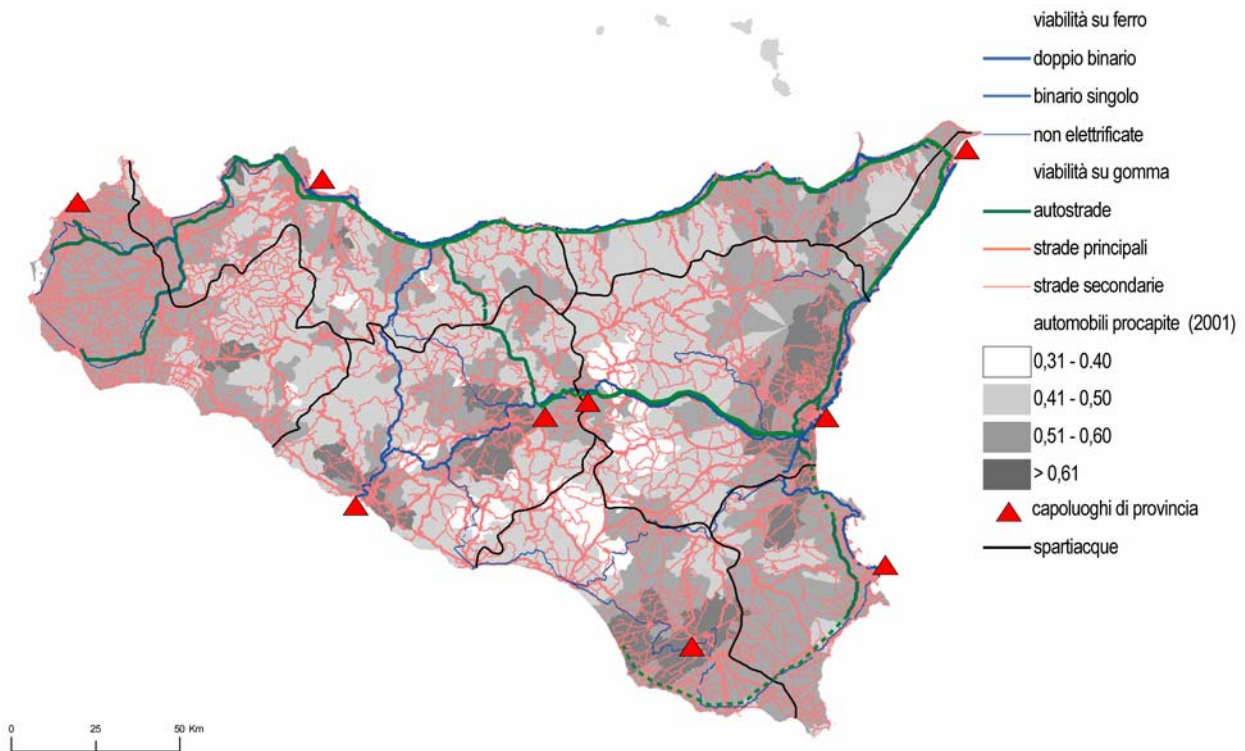


Figura 1 - Macroambito antropico-culturale: mappa della viabilità in relazione alla tipologia e al numero di automobili procapite (nostra elaborazione su dati PTPR 1996 e ACI 2001)

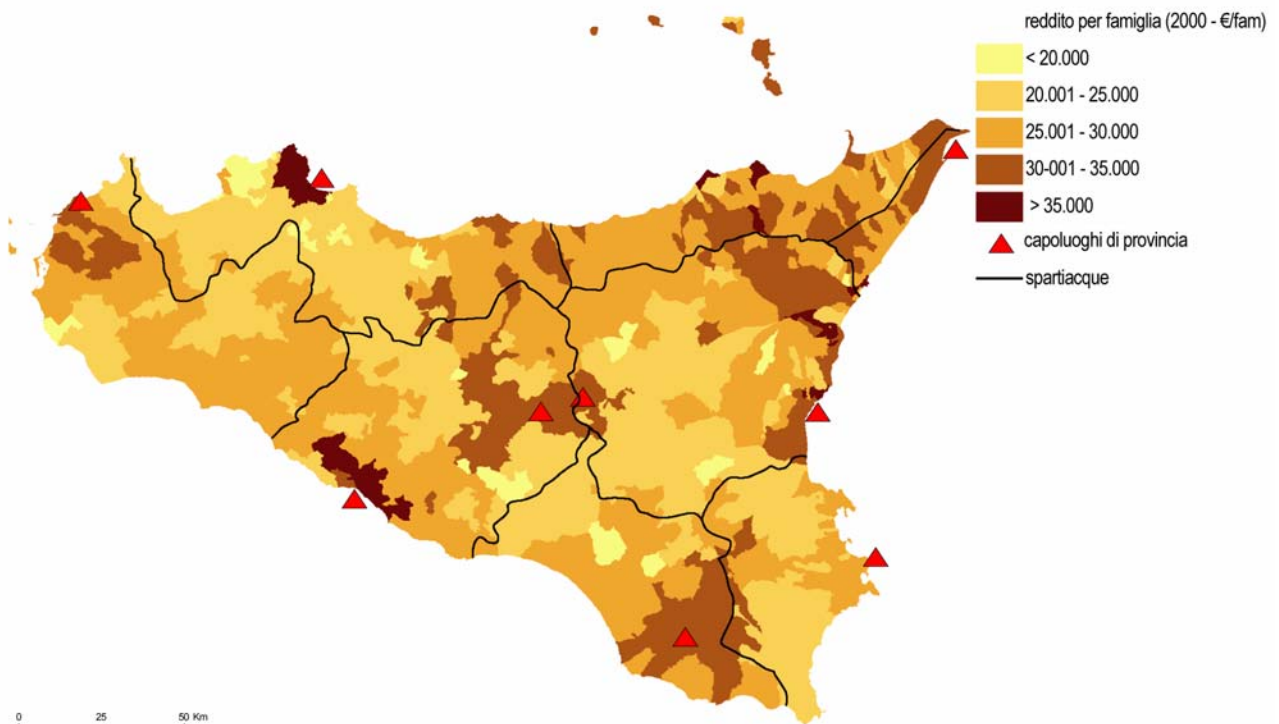


Figura 2 - Macroambito economico-demografico: mappa sulla distribuzione del reddito per famiglia su base comunale (nostra elaborazione su dati MIMEX 2000)



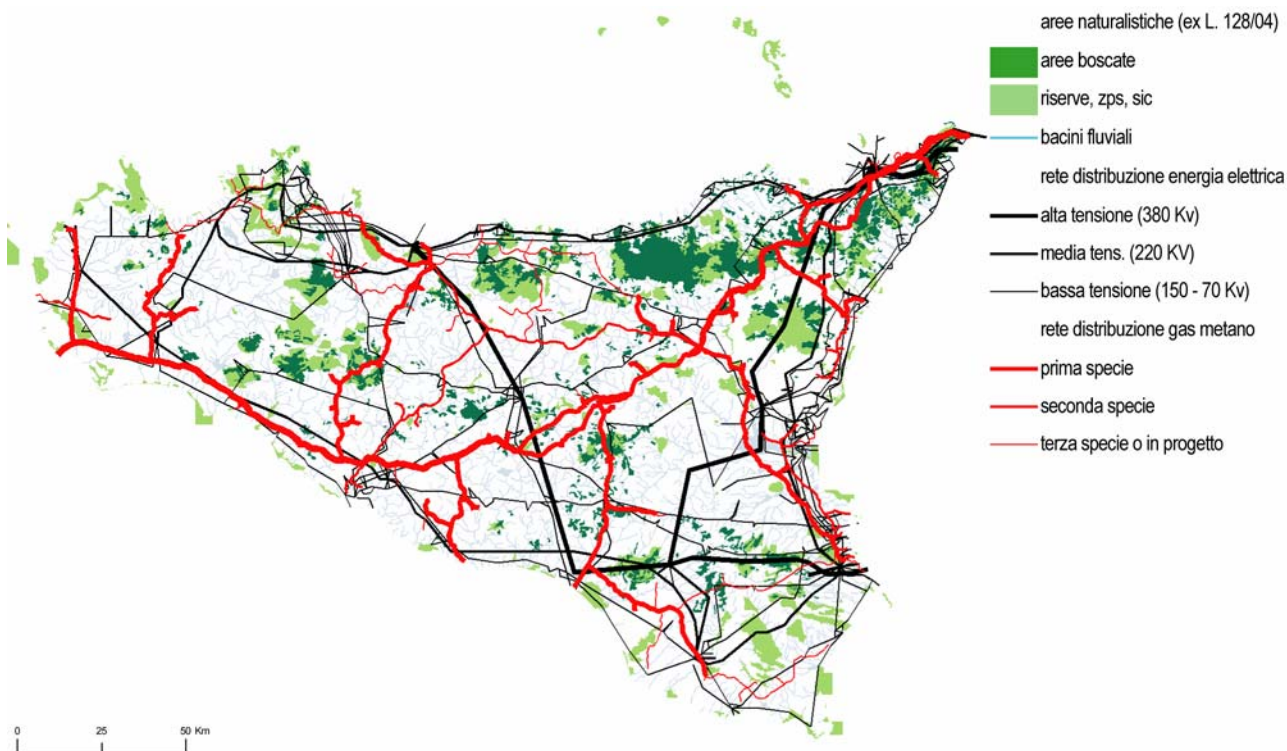


Figura 3 - Intersezione del macroambito morfologico-ambientale con il macroambito antropico-culturale: il sistema biotico in relazione al sistema delle grandi infrastrutture a rete (nostra elaborazione su dati PTPR 1996)

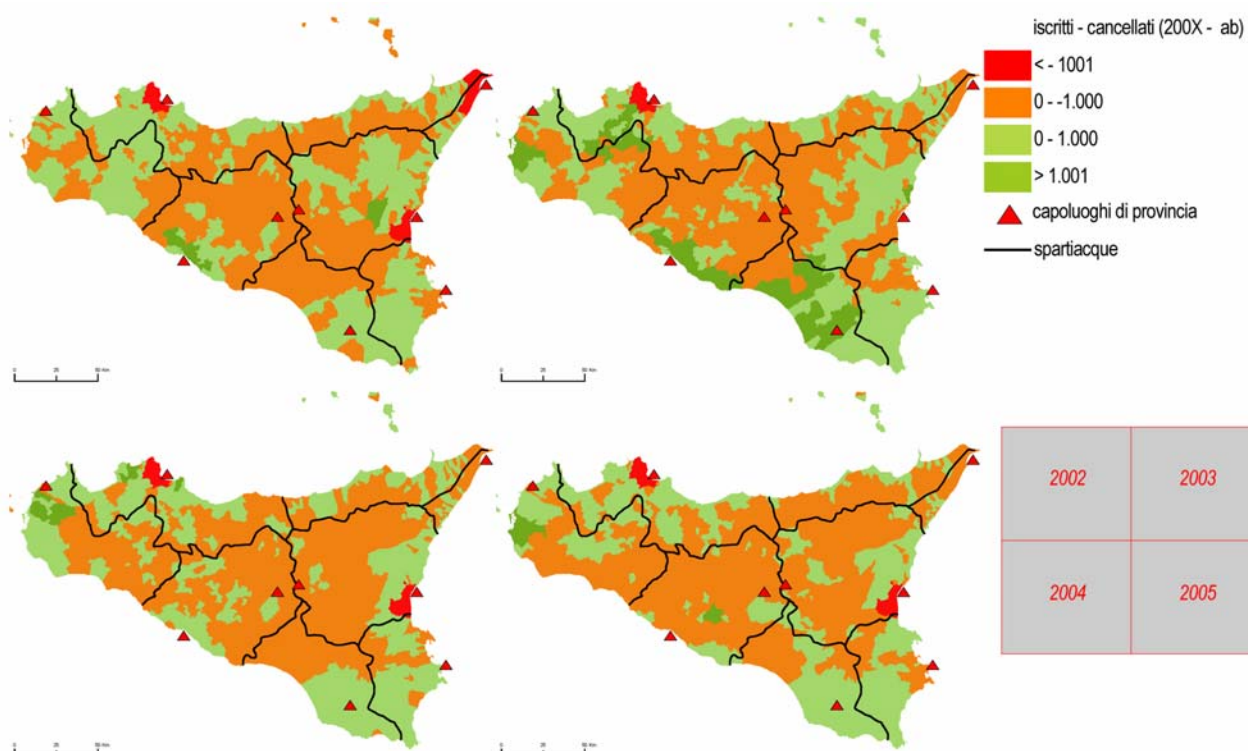


Figura 4 - Movimenti migratori all'interno della regione (nostra elaborazione su dati ISTAT 2002, 2003, 2004, 2005)

## 5. LO “SCRICCHIOLIO” DEI CONFINI PROVINCIALI

Il risultato delle elaborazioni statistiche e delle rappresentazioni cartografiche tratteggiano, per grandi linee, una triplice natura del territorio, quella che abbiamo provato a chiamare dei territori *veloci, lenti e lunghi*, che pur tuttavia è lungi dall'essere completamente svelata per diverse ragioni<sup>6</sup>.

L'utilità di questo modello starebbe dunque nella possibilità di identificare un sistema differenziato di territori per il riconoscimento sia gli specifici problemi strutturali delle politiche di sviluppo dei territori *lunghi* (ma non solo) sia la possibilità della messa appunto di strategie di rilancio costruite *ad hoc*. La stessa Carta Europea della Montagna (2003) evidenzia la necessità di riformare l'attuale regime amministrativo al fine di andare oltre le attuali «[...] divisioni amministrative esistenti o future [in modo tale che esse] non costituiscano un ostacolo all'attuazione della politica [di sviluppo] della montagna», ribadendo come il futuro della montagna stia nelle persone che la abitano e nelle strategie di «mantenimento sul luogo delle popolazioni e la lotta contro l'esodo dei giovani». La lente di indagine qui proposta comporterebbe di conseguenza anche una riscoperta dell'entroterra appenninico che più di una volta lungo il corso della storia recente si è trovato nella situazione di “spettatore” di un processo di crescita, più che di sviluppo, che si svolgeva e si continua a svolgere sulla costa o nelle zone immediatamente retrostanti ad essa.

In pratica si tratta di rispondere alla seguente domanda: è possibile immaginare un futuro per quelle aree che anno dopo anno si svuotano di abitanti in un processo che pare inarrestabile e che conduce all'abbandono, e quindi all'incuria, di una importante parte di territorio che meglio si è conservata durante le trasformazioni industriali degli ultimi cinquant'anni?

Se per un istante immaginassimo che la dimensione del turismo possa essere ricavata come una combinazione binaria, ovvero alto-basso o vero-falso, dell'intensità dell'uso delle risorse locali, ambientali-economiche-sociali, e della capacità regolamentativa e programmatoria del quadro locale, in termini di enti preposti alla gestione di riserve o parchi regionali, non ci resterebbe che constatare quattro differenti tipi di turismo possibile (Weaver 2000): uno sporadico e principalmente improvvisato; un altro invece regolamentato nei modi di accesso/uso e attento agli ecosistemi originari (parchi, riserve); un modello di massa insostenibile per l'uso poco accorto delle risorse disponibili; ed infine un modello di massa reso “sostenibile” da provvedimenti *ad hoc* che comportano la minimizzazione degli impatti previsti. Sotto questa prospettiva le coste dell'Isola sono fortemente, e forse irreparabilmente, interessate da un turismo insostenibile di massa che genera, sotto la pressione di un carico antropico eccessivo, congestione, distruzione di equilibri ambientali e in generale una pessima qualità della abitare. Dall'altra parte l'entroterra è ancora denotato da un uso improvvisato e spesso inefficiente dello straordinario patrimonio che contiene. Weaver quindi ci apre gli occhi verso una strategia di integrazione, e anche di parziale riequilibrio, di *stress* antropici fortemente polarizzati sulle coste.

D'altra parte il turismo è solo una delle dimensioni economiche dell'Isola, forse neanche la più importante in prospettiva futura<sup>7</sup>, se consideriamo la prossima apertura della Zona di Libero

---

<sup>6</sup> Questa, infatti, è operazione difficile a farsi in maniera deterministica per la seguente serie di ragioni:

- non è detto che le relazioni attuali fra le varie componenti territoriali rimangano immutate nel tempo anzi, queste sono soggette ad una estrema variabilità spiegabile in termini di “opportunità da finanziamento”, come è stato ad esempio durante tutta la stagione di Agenda 2000 (Cremaschi 2002);
- i dati quantitativi, che sono serviti da supporto all'analisi descrittiva del primo capitolo, essendo discretizzati per unità comunali contrastano la fluidità dei fenomeni territoriali;
- qualora questo grado di dettaglio risultasse soddisfacente, anche su base comunale, esso tiene conto di variabili indirette (il reddito procapite, l'assetto geomorfologico, il patrimonio storico culturale) e non variabili dirette come l'opinione diffusa degli abitanti, degli operatori economici o dei soggetti politici che determinano con le loro azioni le trasformazioni future del territorio;
- molte parti del territorio manifestano caratteri di più di una delle tipologie suggerite dalla nostra categoria di lettura (alcuni territori lenti sembrano essere appendici, poste a grande distanza, di aree metropolitane ed il confine fra territori lenti e lunghi è tutt'altro che preciso).

<sup>7</sup> Come sembra alludere il Documento Strategico regionale Preliminare (DSRP 2005) per la politica di coesione dei prossimi fondi strutturali 2007-2013 il turismo nel bacino del mediterraneo non sarà più interessato da quella costante crescita che si è avuta fino a qualche anno fa perché nel frattempo le mete orientali, Cina fra tutte, si stanno aprendo al mercato mondiale del turismo con una progressione straordinaria.

Scambio euro-mediterranea (ZLS) nel 2010. E se le ultime due relazioni<sup>8</sup> sullo stato della montagna italiana sottolineano il coraggio degli abitanti rimasti a presidiare la montagna e sottolineano, ancora in maniera troppo blanda<sup>9</sup>, l'esigenza di «rivedere i modelli di sviluppo locale di comunità avviate da tempo ad un declino apparentemente inarrestabile», dall'altra parte le recenti linee di indirizzo per il Piano di Sviluppo Rurale (PSR) 2007-2013 del settembre 2006 confermano la forte volontà di intervento nelle aree interne della Sicilia. In particolare queste ultime mirano a «[...] influire positivamente sul potenziale di sviluppo regionale e sulla competitività delle imprese agroalimentari» attraverso una adeguata formazione professionale e l'ammodernamento di tutto il sistema produttivo assicurando un adeguato reddito «[...] al fine di contenere il fenomeno migratorio» favorendo le associazioni cooperative ed investendo nel settore R&ST (Ricerca e Sviluppo Tecnologico). Le linee guide del PSR suggeriscono quindi di individuare, sulla base di analisi statistiche e di contesto non meglio precisate, delle unità strategiche di intervento appurato che il territorio «[...] non risulta omogeneo al suo interno, sia perché caratterizzato da sistemi agricoli, agroalimentari e naturali differenziati, sia per le diverse forme di integrazione con il contesto urbano ed industriale», allo scopo di implementare una politica di sviluppo del territorio mirata alle esigenze specifiche<sup>10</sup>.

Nell'auspicio che i futuri piani di area vasta, attualmente in fase di redazione o di revisione<sup>11</sup> presso le Province Regionali e le Soprintendenze ai Beni Culturali ed Ambientali dell'Isola, possano fare luce in questo senso, e quindi sulle molteplici dimensioni territoriali della Sicilia, possiamo provare a guardare con la lente dei *territori lunghi* quegli ambiti che ad esempio dalla parte terminale della piana catanese seguono verso sud la catena degli Iblei, fino ai territori *lenti* del ragusano, e verso ovest quella degli Erei, fino alla zona di attacco del sistema *veloce* agrigentino con quello *lento* nisseno. Ed ancora quella macro-regione che si adagia sulle creste dei principali massicci montuosi delle province di Messina e Palermo, Peloritani-Nebrodi-Madonie, e che poi seguendo le creste dei monti Sicani si affaccia verso il canale di sicilia a sud, e camminando invece parallelamente a quelle dei monti di Gibellina verso ovest conduce ai *territori lenti* del trapanese.

Per questi ambiti territoriali vale ancora una descrizione che Kevin Lynch fece in relazione alla marginalizzazione di porzioni sempre più vaste del territorio:

Quando tutta una zona diventa “scarto” ci troviamo di fronte a uno dei cambiamenti ambientali più dolorosi e che meno siamo preparati a risolvere: l'abbandono progressivo. E' un cambiamento che pesa sulla popolazione in modo ineguale perché sul posto rimangono gruppi di persone con servizi degradati in una società sfasciata. I luoghi abbandonati creano un'immagine inquietante di morte e decadenza<sup>12</sup>.

Per quanto l'autore restituisca una immagine forse troppo «inquietante» rispetto alla realtà di questi luoghi essa sembra ancora più attuale che mai: come una ferita aperta, che non uccide ma allo stesso tempo non aiuta il corpo a guarire, anzi indebolendolo secondo un perverso meccanismo che esaspera fino al limite le capacità di carico delle regioni costiere e trascura altre parti del territorio nonostante esse contengano un patrimonio di inestimabile valore (ecosistemi, aree archeologiche intatte) che viene però tenuto nascosto senza quasi più ri-conoscerlo.

---

<sup>8</sup> E precisamente l'XI (2005) e la XII (2006) redatte dal comitato interministeriale per la montagna istituito a seguito della L. 97/94 (legge quadro sulla montagna) e della delibera CIPE 13 aprile 1994.

<sup>9</sup> Se la confrontiamo ad una generica carta di principi quale è ad esempio quella della raccomandazione 103/2003, conosciuta meglio come carta Europea della Montagna.

<sup>10</sup> Queste sono: poli urbani; aree rurali ad agricoltura intensiva specializzata; aree rurali intermedie; aree rurali con problemi complessivi di sviluppo. E' utile notare come prima e seconda categoria costituiscono un sistema difficilmente separabile, l'uno necessario all'altro per accrescere, e sono quelli che abbiamo chiamato *territori lenti*. Le ultime due sono rispettivamente quelle aree che abbiamo chiamato *territori lunghi*.

<sup>11</sup> Delle nove Province Regionali dell'Isola solo quella di Ragusa ha completato l'iter di adozione e successiva approvazione del Piano Territoriale Provinciale (2003) attualmente in revisione.

<sup>12</sup> Kevin Lynch (1972) *What Time Is This Place?*, MIT press, Boston.



## Riferimenti bibliografici

- AYMARD M., GIARRIZZO, *La Sicilia*, Einaudi, Milano 1987.
- BAGNASCO A., *Tracce di comunità*, Il mulino, Bologna 1999.
- CLEMENTI A., PALERMO P.C., *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Roma-Bari 1996.
- CONSIGLIO D'EUROPA, "Raccomandazione 130 (2003) sulla Carta europea della Montagna", Strasburgo 2003.
- CREMASCHI M., "Le scale della governance territoriale: i progetti integrati ", in *Archivi di Studi Urbani e Regionali* 75, Milano 2002.
- FARINELLI F., *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Milano 2003.
- FARINELLI F., "L'ammiraglio delle zanzare", in *Alle otto della sera*, RAI-radiodue 2006.
- GAMBI L., *Una geografia per la storia*, Einaudi, Torino 1973.
- INDOVINA F., "Il tema dell'azione locale: è il locale una dimensione adeguata?", in *Archivi di Studi urbani e Regionali* 71-72, Milano 2001.
- LANCIARINI E., "Territori lenti: contributi per una nuova geografia dei paesaggi abitati italiani", in *Territorio* 34, Milano 2005.
- LANZANI A., "Geografie, paesaggi, pratiche dell'abitare e progetti di sviluppo", in *Territorio* 34, Milano 2005.
- LANZANI A., "Ripensando la Megacity Region milanese", in *Archivi di Studi Urbani e Regionali*, Milano 2006.
- MARTINICO F., *Il territorio dell'industria. Nuove strategie di pianificazione delle aree industriali in Europa*, Gangemi editore, Roma 2000.
- MARTINOTTI G., *Metropoli: la nuova morfologia sociale della città*, il Mulino, Bologna 1993.
- PERRONE N., "Enrico Mattei: stratega del petrolio", in *Alle otto della sera*, RAI-radiodue 2006.
- PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA MONTAGNA, "XI Relazione sullo stato della montagna italiana", Roma 2005.
- PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA MONTAGNA, "XI Relazione sullo stato della montagna italiana", Roma 2006.
- REGIONE SICILIA, "Linee guida per il Piano Territoriale Paesistico Regionale", Palermo 1996.
- REGIONE SICILIA, - DIPARTIMENTO TRASPORTI E COMUNICAZIONE, "Piano Regionale dei Trasporti e della mobilità. Piano direttore", Palermo 2002.
- REGIONE SICILIA, "PRINT Sicilia. Programma Regionale per l'internazionalizzazione", Palermo 2006.
- REGIONE SICILIA, "Documento Strategico Regionale Preliminare per la Politica di Coesione 2007-13", Palermo 2005.
- REGIONE SICILIA, "Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia", Palermo 2005.
- REGIONE SICILIA, - ASSESSORATO AGRICOLTURA E FORESTE, "Linee di indirizzo per il Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013", Palermo 2006.
- ROSSI DORIA M., *La polpa e l'osso. Agricoltura risorse naturali e ambiente*, L'Ancora del Mediterraneo, Palermo 2005.
- SODERSTROM O., "Città di carta: l'efficacia delle rappresentazioni visive nella strutturazione urbanistica", in *Urbanistica* 106, Roma 1995.
- ZANCAN R., *Corrispondenze. Teorie e storie dal landscape*, Gangemi editore, Roma 2005.
- WEAVER B. D., "A broad context model of destination development scenarios", in *Tourism and Management* 21, Elsevier Science 2000.