

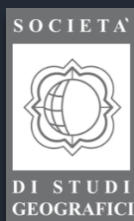
# CONFIN(AT)I/BOUND(ARIES)



**MEMORIE GEOGRAFICHE**

**nuova serie - n. 18**

**2020**



# MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici  
Trieste, 13 dicembre 2019

**Confin(at)i/*Bound(aries)***

a cura di

Sergio Zilli e Giovanni Modaffari



SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI  
via S. Gallo, 20 - Firenze  
2020

Confin(at)i/*Bound(aries)* è un volume delle  
Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 9788890892660

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici  
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Fabio Amato, Vittorio Amato, Gianfranco Battisti, Alessandra Bonazzi, Alice Buoli, Bernardo Cardinale, Stefania Cerutti, Dario Chillemi, Stefano De Falco, Elena dell'Agnese, Francesco Dini, Carla Ferrario, Dino Gavinelli, Andrea Giansanti, Marco Grasso, Nicoletta Grillo, Daniela La Foresta, Nadia Matarazzo, Fausto Marincioni, Marco Nocente, Daniele Paragano, Filippo Randelli, Marcello Tadini, Dragan Umek, Giulia Vincenti, Antonio Violante.

La valutazione e la selezione dei singoli abstract è stata gestita dai coordinatori di sessione, che i curatori ringraziano per aver discusso con gli autori contenuto e forma dei rispettivi articoli e infine per aver operato affinché questi ultimi siano coerenti con le norme editoriali previste.



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Foto di copertina: Markus Weber, 2018 (pixabay.com)

© 2020 Società di Studi Geografici  
Via San Gallo, 10  
50129 - Firenze

GIOVANNI MODAFFARI

**LO SGUARDO DI ANASSILA:  
REGGIO CALABRIA E MESSINA  
NELLA PROSPETTIVA DI CITTÀ METROPOLITANA  
SOVRAREGIONALE, TRA PROSSIMITÀ E INTEGRAZIONI**

INTRODUZIONE. – La legge 56 del 7 aprile 2014 ha avviato la creazione del nuovo ente di area vasta denominato Città metropolitana (CM) che, tra le sue finalità, prevede: “cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee” (art. 1.2 della l. 56/2014). L’applicazione del nuovo ente si è concretizzata a livello nazionale – e regionale nei casi delle regioni autonome – nella costituzione di un organismo il cui territorio di riferimento è congruente a quello delle ex-Province (ad eccezione del caso di Cagliari) ma assegnando un ruolo potenziato alle città capoluogo, nell’intento di riconsegnare alle realtà urbane “il ruolo di traino dei sistemi economici nazionali” (De Maio, 2017, p. 528). Tale prospettiva, sebbene nei fatti ancora poco evidente rispetto alla specificità di quelle che erano le Province, punta a riportare le città al centro delle dinamiche di sviluppo. Al momento del varo della legge 56/2014 l’Italia occupava la penultima posizione tra i Paesi OCSE per l’incidenza delle aree metropolitane nell’incremento degli occupati (periodo 2000-2012) ed era al di sotto della media OCSE per la quota fornita da queste aree al PIL aggregato nazionale (si veda Veneri, pp. 138-129).

Tra le 14 CM individuate, il presente lavoro si concentra su due casi particolarmente interessanti per le caratteristiche dei territori in cui ricadono e per le relazioni che intrecciano a livello economico, sociale e amministrativo: Reggio Calabria (CMRC) e Messina (CMM). Se Reggio Calabria è stata istituita come CM in virtù della legge 56/2014, in quanto appartenente a una Regione a statuto ordinario, l’individuazione di Messina deriva da un excursus normativo differente poiché inserita in una Regione a statuto speciale. Al di là di tali dinamiche, la storia del rapporto tra le due città è connotata da una profonda rilevanza storica, ma anche da una contemporanea importanza economica. Si pensi, ad esempio, al quotidiano scambio di pendolari che descrive, come si vedrà, la tendenza a saldare un legame più immediato, soprattutto alla luce della prossimità dei due territori, rispetto a quello che entrambe le città intrattengono con i rispettivi capoluoghi di Regione. A tal proposito, dal punto di vista amministrativo e a differenza delle altre CM capoluogo di regione, Reggio deve la sua funzione di *capoluogo a metà*, ospitando il Consiglio Regionale, alle circostanze politiche che all’inizio degli anni Settanta del secolo scorso avevano portato ad assegnare a Catanzaro la sede della Giunta<sup>1</sup>. Cercando esempi nell’Antichità, la direttrice di attrazione tra le due città dello Stretto era già stata oggetto dell’esperimento condotto, all’inizio del V secolo a.C., dal tiranno di Reggio Anassila, con un governo unico per le due sponde. Negli

---

<sup>1</sup> La presente spartizione istituzionale avvenne in seguito ai cosiddetti *moti di Reggio*, con cui gran parte della popolazione aveva contestato la decisione di nominare Catanzaro capoluogo di regione e la distribuzione di industrie e università. Tali eventi riportavano alla luce la storica divisione amministrativa nel Regno delle Due Sicilie di inizio XIX secolo, tra la Calabria Ulteriore Prima (il cui polo era Reggio Calabria) e la Calabria Ulteriore Seconda (che invece guardava a Catanzaro) (Modaffari, Zilli, 2019, p. 571).



anni più recenti, tuttavia, essa si sviluppa su alcune prove amministrative e istituzionali, tra cui quelle che si andranno qui ad analizzare: l'Accordo per l'istituzione dell'Area integrata dello Stretto e l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

1. REGGIO CALABRIA E MESSINA: TERRITORI, POPOLAZIONE E FLUSSI. – La regione Calabria conta quasi 2 milioni di residenti<sup>2</sup> su una superficie di oltre 15 mila kmq<sup>3</sup> caratterizzata da ampie zone collinari e montuose, attraversata dai due versanti all'estremità dell'Appennino meridionale. Una configurazione territoriale che ha determinato storicamente l'evoluzione delle infrastrutture di collegamento fino all'attuale rete per cui due dorsali ferroviarie scorrono parallele rispettivamente alle coste tirrenica e jonica, con due trasversali a collegarle: quella cosentina (che si allunga da Paola a Sibari) e quella catanzarese (che dal capoluogo arriva a Lamezia Terme). La rete stradale ricalca parzialmente quella delle dorsali ferroviarie, con la SS 18, la SS 106 e la A2, prolungamento della A3 Salerno-Reggio Calabria. Dei circa 834 chilometri di costa, 300 sono sul versante tirrenico mentre la parte rimanente delimita quello jonico, comprendendo però nel complesso il 10% delle coste italiane (Consiglio Regionale Calabria, 2016, p. 2). Proprio su queste fasce di territorio si concentra il consumo di suolo, mentre poli di aggregazione risultano essere Reggio Calabria, Palmi, Gioia Tauro, Marina di Gioiosa Ionica, Siderno, Bovalino e Locri, Comuni distribuiti su entrambi i versanti (Reale, 2017, p. 18).

Tra gli aeroporti di Reggio e Lamezia è quest'ultimo ad avere la maggiore rilevanza in virtù del numero e del raggio dei collegamenti<sup>4</sup>. Nella rete di porti calabrese si distinguono per importanza quelli di Villa San Giovanni e Reggio Calabria e, soprattutto, quello di Gioia Tauro, che ha tra i punti di forza la "localizzazione baricentrica" nella rete di rotte intercontinentali mediterranee, fondali accessibili alle navi transoceaniche e l'immediato accesso alla rete infrastrutturale terrestre (Consiglio Regionale Calabria, 2016, pp. 130-131), caratteristiche che garantiscono allo scalo un ruolo di primo piano nei maggiori flussi internazionali (si veda Assoporti, 2019).

La Regione Calabria, tra tutte quelle individuate finora, è stata l'ultima ad avviare la costituzione delle CM e il subentro alla Provincia nel caso di Reggio risale al 1° febbraio 2017. Il relativo territorio, estendendosi su oltre 3.200 kmq, comprende 97 comuni che compongono un'area con forti criticità infrastrutturali e socioeconomiche come, ad esempio, i 15 Comuni dell'Area Grecanica, oggi inclusi nella Strategia Nazionale delle Aree Interne (Modaffari, 2019, pp. 34-37). La popolazione complessiva della CM conta 541 mila residenti mentre poco meno di 180 mila sono quelli di Reggio Calabria città (il 33,3%), dati che permettono di considerarle come l'ex-provincia e la città più popolose a livello regionale. Tra le CM, Reggio Calabria è quella che ha il valore di densità abitativa più basso: 169 ab/kmq, oltre a essere la CM con il minor numero di abitanti. Il tasso di disoccupazione, che per il 2019 si attesta al 18.9%, rappresenta il punto di arrivo di una flessione in corso dal 2016 (anno in cui era al 24)<sup>5</sup> sebbene si tratti di un tasso quasi doppio rispetto a quello nazionale (che per lo stesso anno si attesta al 10%)<sup>6</sup>. Le peculiarità geomorfologiche, demografiche ed economiche hanno portato alla distinzione di cinque *zone omogenee*: l'Area dello Stretto, l'Area Aspromontana, l'Area Grecanica, l'Area della Piana e l'Area della Locride. Tali zone costituiscono un'"articolazione operativa della Conferenza metropolitana e articolazione sul territorio delle attività e dei servizi decentrabili della città metropolitana" (art. 39.4 dello

---

<sup>2</sup> 1.924.071 al 1° gennaio 2020. Per i vari dati sulla popolazione, si fa riferimento a Istat 2020a.

<sup>3</sup> Per i vari dati sulle superfici, si fa riferimento a Istat 2020b.

<sup>4</sup> Lo scalo di Reggio Calabria, ancora nel 2018, faceva registrare una contrazione del numero di passeggeri trasportati (Banca d'Italia, 2020, p. 13), consolidando una tendenza ormai pluriennale.

<sup>5</sup> Dati: Istat 2020b.

<sup>6</sup> Dati: Istat 2020c.

*Statuto* CMRC), consentendo “una efficace partecipazione e condivisione dei Comuni al governo della Città metropolitana” (art. 40.1-2). Ancora, come finalità prioritaria della CMRC si indica “lo sviluppo strategico del territorio, attraverso una pianificazione integrata, privilegiando le strutture e le reti di collegamento per una reale integrazione territoriale” (art. 10.1.b dello *Statuto*). I flussi degli spostamenti quotidiani permettono inoltre di individuare 15 Sistemi locali del lavoro e la produzione è guidata da chimica, alimentare e produzione del legno (Istat 2011a). Inoltre, a livello di settori produttivi, nella CMRC si individua una forte terziarizzazione che oltre a sottolineare nei fatti una potenziale centralità di Reggio, è accompagnata da un’incidenza meno rilevante del settore industriale (Paternesi Meloni, 2017, p. 73).

Se le CM hanno anche lo scopo di dirigere e sviluppare le *interdipendenze* rispetto alle attività – dunque i movimenti di persone – il colpo d’occhio sulla carta dello Stretto rivela l’eccentricità della città di Reggio Calabria rispetto al complessivo territorio regionale oltre che all’area metropolitana di cui è a capo. Allo stesso tempo, si osserva facilmente la contiguità con il centroide di un’altra area metropolitana, cioè Messina, anch’essa eccentrica rispetto alla regione di appartenenza. Come Reggio, Messina è caratterizzata nell’idrografia, dalla presenza delle fiumare, corsi d’acqua con bacino limitato e «letto largo e multicursale», di tipo alluvionale a granulometria grossolana, disegno irregolare e pendenze che possono superare il 10% (Sorriso Valvo, 2004, pp. 161-163). Al di là delle somiglianze geomorfologiche e del destino comune in un evento catastrofico come il sisma del 28 dicembre 1908<sup>7</sup>, diversamente da Reggio, Messina non è l’unica CM della Regione nella quale si trova e in cui si includono anche Catania e Palermo. Il territorio messinese è prevalentemente montano-collinare, con la parte dell’Appennino siculo composta dai Monti Nebrodi e dai Peloritani. Messina non dispone di un proprio aeroporto e l’utenza cittadina si divide tra gli aeroporti di Reggio e di Catania (che si trova a poco più di 100 km). La CMM<sup>8</sup> conta una popolazione residente di circa 620 mila abitanti (al 1° gennaio 2020, poco meno di 230 mila abitanti, cioè il 37 %, risiedevano nel Comune capoluogo, Istat 2020a) su 3.266 kmq, facendo registrare una densità di valore di poco inferiore a quello regionale.

La CMRC e la CMM mantengono dunque diversi aspetti in comune, oltre alla conformazione del territorio e la posizione decentrata rispetto all’area che guidano. Fanno infatti registrare i valori di densità abitativa più bassi tra tutte le CM, hanno quota di popolazione residente simile e simile peso demografico nei rispettivi quadri metropolitani, con i quali intrecciano relazioni funzionali però di tipo differente.

L’introduzione dell’istituto della CMM si è realizzata con la legge regionale n. 15 del 4 agosto 2015<sup>9</sup>, in cui si è confermata la sovrapposizione al territorio dell’*area metropolitana* così come istituita nel 1995 (Scrofani, Arisco 2016, p. 286), comprendendo 108 Comuni. Inoltre, con 12 Unioni di Comuni (che ne aggregano complessivamente 58, quindi il 53,7%

---

<sup>7</sup> Terremoto che provocò la quasi totale distruzione di Messina e gravissimi danni a Reggio e nell’entroterra su entrambe le coste (Pecora, 1968, pp. 35-37).

<sup>8</sup> Una rilettura delle antiche suddivisioni amministrative definite dagli arabi secondo delimitazioni fisiche, vede Messina inserita nell’area denominata Val Demone, i cui confini inglobavano i territori di Cefalù a ovest e la regione etnea a sud. Tra il 1812 e il 1825, le tre valli (le altre erano la Val di Mazara e la Val di Noto) vengono ulteriormente frazionate dal governo borbonico e, tra le nuove sette, il *Vallo di Messina* ritrovatosi mutilato, tra gli altri dei territori di Cefalù, passati a quello *Vallo di Palermo*, presentava una configurazione più simile a quello che sarebbe stato il territorio provinciale del successivo regno italiano. Soltanto nel 1927 vennero aggiunte le due provincie di Enna e Ragusa (Pecora, 1970, pp. 118, 443-450).

<sup>9</sup> L’autonomia della Sicilia è stata sancita dallo Statuto speciale regionale approvato con il Regio decreto del maggio 1946, precedendo quindi anche il referendum dopo il quale l’Italia divenne una repubblica. Nello Statuto si prevedeva altresì la sostituzione delle provincie con liberi Consorzi comunali ma tale disposizione non avrebbe trovato applicazione se non nella fase successiva alla legge 56/2014, con la citata Legge regionale n. 15 del 4 agosto 2015, *Disposizioni in materia di Liberi consorzi comunali e Città metropolitane* (Zilli, 2019, p. 2284)

del totale) è la seconda CM per numerosità assoluta, dietro Torino. Non essendo stati emanati i decreti che permettessero lo svolgimento delle funzioni della CM e dunque non risultando attuabile l'adozione di Piano Strategico Metropolitano, l'Ente ha optato per un *Documento strategico* (ANCI, 2020, p. 26) che intendeva porre le direttrici fondamentali del futuro Piano e in cui l'Area dello Stretto veniva considerata, insieme alla Piattaforma Strategica della Sicilia Orientale, il riferimento fondamentale. Nel *Documento*, inoltre, partendo dai Programmi Integrati di Sviluppo Territoriale (PIST), si identificavano quattro comprensori: Messina-Ionica, Milazzo-Eolie, Barcellona P.G.-Patti e quello dei Nebrodi (Città Metropolitana di Messina, 2016, pp. 1-9).

2. SCAMBI E INTEGRAZIONI. – Dal punto di vista istituzionale, per Messina un successivo passo rilevante è stato compiuto con l'approvazione dello schema di *Statuto della Città Metropolitana* (Città Metropolitana di Messina, 2020), deliberata dal Commissario straordinario del Consiglio Metropolitano il 7 luglio 2020. Tra i vari elementi previsti, come ad esempio la possibilità anche in questo caso di creare zone omogenee, all'art. 14 è esplicitata l'intenzione di prendere parte, con la CMRC e le Regioni Calabria e Sicilia, all'istituzione dell'Area integrata dello Stretto (AIS). In particolare, si illustra la concezione dell'Area come strumento “per consentire ai cittadini residenti nelle due città di usufruire dei servizi secondo criteri di prossimità” (comma 1) e lo scopo di promuovere “iniziative relative alla mobilità e l'integrazione dei servizi, per garantire la continuità territoriale migliorando l'offerta sotto l'aspetto dell'economicità, dell'efficacia e dell'efficienza” (comma 2). Lo schema di *Statuto* arriva poco più di un anno dopo la sottoscrizione dell'Accordo per l'istituzione della suddetta Area integrata (l.reg. 12/2019), un accordo con finalità di coordinamento dell'azione politico-amministrativa degli enti (punto 10 dell'Accordo allegato alla l.reg. 12/2019) e che ha coinvolto sia le due CM che le due regioni. Nel caso siciliano, un apposito articolo, il 14 della l. reg. del 24 marzo 2014 n. 8, ha espressamente previsto per la CMM la possibilità di stipulare accordi con lo Stato ma anche con la Regione Calabria e la CMRC. In quello calabrese, invece, la l. reg. 35 del 31 dicembre 2015 prevede che servizi di trasporto pubblico locale nell'Area integrata possano essere istituiti previa intesa con la Regione Siciliana e con il parere della Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche nell'Area dello Stretto. Nell'art.14 della L.reg 35, l'Area integrata dello Stretto, al cui ente di governo partecipa la CMRC, è definita “bacino ottimale interregionale”. Nel bacino di svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale individuato dalle Regioni, si stabilisce di dover comprendere almeno i territori comunali di Messina, Reggio e Villa San Giovanni e la perimetrazione definitiva, aperta a ulteriori territori urbani e suburbani, dovrà basarsi sulle caratteristiche socioeconomiche e demografiche oltre che sull'articolazione produttiva e l'urbanizzazione del territorio (artt. 1 e 2 dell'Accordo, l.reg. 12/2019). Nelle questioni relative alla continuità territoriale *interna* (cioè tra le due sponde, “attraverso servizi di trasporto marittimo con tariffe assimilabili a quelle del trasporto pubblico urbano”) ed *esterna* (attraverso i collegamenti dell'Aeroporto dello Stretto), gli Enti chiedono anche la valutazione da parte del Governo della delega delle corrispondenti funzioni al costituendo ente di governo del bacino territoriale (artt. 3 e 4).

L'Accordo per l'Area integrata, ponendo la mobilità al centro della propria azione, sancisce dal punto di vista amministrativo quella che è una realtà ampiamente consolidata nei fatti. In una verifica di mercato realizzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e relativa al trasporto veloce passeggeri nella tratta Messina-Reggio Calabria, si sono evidenziate alcune peculiarità che confermano il legame sociale ed economico tra le due CM che è alla base dei necessari collegamenti marittimi (M.I.T., 2020). Innanzitutto, si distingue il traffico e la domanda che sussistono tra Messina e Villa San Giovanni rispetto a quelli,

radicalmente differenti, tra la Messina e Reggio<sup>10</sup>. Nel primo caso, nonostante la prossimità con Reggio, i servizi di collegamento via traghetto da Villa San Giovanni sviluppano un traffico più consistente e più complesso, fatto di passeggeri ma anche auto e merci, a cui partecipa un novero consistente di operatori, dando forma a una domanda “di transito” tra località che non si limitano a quelle dei porti di approdo. Tale direttrice, seguendo il rapporto, proprio in virtù della differenziazione della tipologia di domanda, appare non sostituibile a quella di Reggio. In particolare, la domanda tra Messina e Reggio Calabria è una *domanda di prossimità*, di transito point-to-point, da città a città, domanda che pone l’esigenza della linea di trasporto passeggeri (M.I.T., 2020, p. 30). Linea a riguardo della quale la stessa domanda, a sua volta, evidenzia dei caratteri di sistematicità, come dimostrato dalla quota di abbonamenti e dal dato per cui il 52% del traffico complessivo che, al 2018 era composto da pendolari. Ecco perché la linea, sottolineano gli autori del rapporto, tende a rispondere “all’obiettivo di integrazione modale del trasporto pubblico locale”, nucleo del già visto accordo (*ibidem*).

Dal punto di vista della costa calabrese, ponendo i dati del 2011 come punto di partenza per l’analisi dei flussi di pendolari, si nota come già allora Messina fosse la città con cui la CMRC faceva registrare le quote più rilevanti di pendolari per motivi di lavoro (879 in entrata e 1.054 in uscita), dato più che doppio rispetto al flusso in entrata a Reggio dal capoluogo Catanzaro (404; mentre 667 unità provenivano da Vibo Valentia); in uscita, si ravvisava un flusso simile a quello di Messina (1.043; dati: ISTAT, 2011b). I dati, inoltre, vanno considerati alla luce dei valori notevoli che assume l’indice di autocontenimento dell’area (Canzonetti, 2017a). La contiguità tra le città di Reggio e Messina si traduceva nello scambio di oltre 500 pendolari (l’1% degli spostamenti complessivi e il 10% escludendo quelli interni alle città) in uscita e doppio in entrata. Quest’ultimo dato è il secondo, per importanza, dopo quello relativo agli spostamenti da Catania a Messina (3.015, dati ISTAT, 2011), a suggerire che i due ambiti di influenza delle CM di Reggio e Messina fossero ben distinti e non si ravvisasse la presenza di un sistema unico o fortemente integrato (Canzonetti, 2017b).

La media di passeggeri che hanno attraversato lo Stretto tra il 2016 e il 2019 si è attestata a circa 8,9 milioni e la quota di quelli transitati lungo la direttrice Messina-Reggio, esclusivamente tramite mezzi veloci è diminuita dal 10,66% del 2016 al 6,5% del 2019 (la media annuale si attesta a circa 700 mila passeggeri) (M.I.T., 2020, pp. 22-23)<sup>11</sup>.

Alla base dell’intensità della direttrice Messina-Reggio Calabria si trovano elementi rilevanti come la presenza, in entrambe le città, di ospedali, attività produttive e uffici amministrativi, così come di università. Quest’ultimo elemento, in particolare, va considerato alla luce della frammentazione e polverizzazione che si possono osservare nel caso calabrese (con atenei presenti a Reggio Calabria, Catanzaro, Cosenza) ma anche della contiguità e dalla parziale complementarità nell’offerta formativa dei poli di Reggio e Messina.

Altro elemento di integrazione tra i due sistemi di CM, prima di tutto a livello istituzionale, si trova nella recente costituzione dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (AdSPS). La nomina del presidente del nuovo organismo, alla fine del 2019, rappresenta il punto finale di un percorso amministrativo iniziato con l’introduzione delle Autorità Portuali attraverso la Legge 84/1994 e proseguito con l’istituzione delle Autorità di sistema portuale grazie al D.Lgs 169/2016. In tale decreto, al fine di potenziare la competitività dell’intero sistema portuale nazionale, si prevedeva, tra le altre, l’istituzione dell’Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Jonio e dello Stretto, includendovi i porti di Gioia

<sup>10</sup> Sulla sponda siciliana, si considerano i tre approdi di Rada San Francesco-Messina Nord, il Porto di Messina e il Terminal Tremestieri-Messina Sud (per il traffico pesante); mentre sul lato calabrese sono presenti il Porto di Reggio e Villa San Giovanni, a nord.

<sup>11</sup> In particolare, per la tratta Messina-Reggio, nello stesso periodo si registrava una media di 79 passeggeri a corsa, con picchi alle 13:00 e alle 19:40; mentre in senso contrario, mantenendo la stessa media di passeggeri, i picchi si sono registrati per le corse delle 6:45 e 7:45 (M.I.T., 2020, pp. 24-26).



Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria<sup>12</sup>. A questo progetto è stato però sostituito quello dell'AdSPS con la Legge 136/2018, che converte l'art. 22 del D.L. 119/18, delimitando così la competenza della nuova Autorità ai porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Reggio e Villa. Tra gli scopi e le funzioni dell'ente, vi sono quella di indirizzo e promozione di operazioni e servizi portuali e degli scali; quella di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture; infine, di regolazione del mercato (AdSPS, 2020, pp. 6-9).

Nel primo Piano Operativo pubblicato dall'AdSPS si mettono in evidenza alcuni punti fondamentali e, per certi versi innovativi. Prevedibilmente, la visione strategica più ampia punta a unificare le attività dei porti sulle due coste, stabilendo un coordinamento che in precedenza è mancato e il documento non manca di descrivere esplicitamente come l'integrazione dovrà avere come area di riferimento una *città metropolitana sovraregionale* di Messina-Reggio Calabria che avrebbe un'estensione di 6.500 ha e popolazione di 1.2 milioni di abitanti, dei quali oltre 400 mila nel comune capoluogo *integrato* (AdSPS, 2020, p. 47). Tale CM costituirebbe una realtà nuova che supererebbe per popolosità quelle di Bologna, Firenze, Bari e Genova, permettendo così la condivisione di servizi, snodi, scali, ospedali e università trainati in un processo di crescita attraverso l'espansione dell'area di riferimento (*ivi*, p. 48). Nello stesso documento, infine, si sottolinea la necessità di coordinare questa iniziativa con quelle già avviate nei territori, come l'istituzione della già vista Area integrata dello Stretto. In parallelo alla questione della mobilità, dunque, si delinea il processo di sviluppo comune e in sinergia.

CONCLUSIONI. – Come ricostruito da Giuseppe Fera (2016, pp. 9-12), l'idea di un'Area metropolitana dello Stretto trova i suoi precursori illustri nel secondo dopoguerra nei progetti di Giuseppe Samonà (nel 1960): Messina, in virtù della sua natura di spazio di confluenza dei traffici tra la Sicilia e il Continente, avrebbe dovuto guidare un'area comprendente anche comuni di Villa e Reggio (sebbene tale progetto avesse come sviluppo necessario un collegamento stabile, cioè il ponte). Nel *Progetto 80* (1969), documento del Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, si descriveva uno sviluppo urbano in cui quello dello Stretto diveniva uno dei sistemi metropolitani alternativi, un'area lontana da un'organizzazione di tipo metropolitano, di certa valenza strategica e di risorse adeguate, se correttamente messe a sistema, per avviare un processo di sviluppo (Renzoni, 2012, pp. 91-94). Ancora, Ludovico Quaroni (fine anni '60) pensò allo spostamento del baricentro dell'area urbana di Reggio verso nord, in funzione dei potenziali attacchi del ponte e di un erigendo centro direzionale; un processo simile era previsto per la costa messinese. La voce più autorevole negli studi geografici era stata quella di Gambi, che già nel 1960 presentava la conurbazione dello Stretto come di validità "evidente e sicura", ma le cui basi non erano da ritrovare nel sistema industriale, come era stato per le altre realtà simili italiane ma, appunto, "nella funzione di giunzione tra la penisola italica e la Sicilia" (Gambi, 1960, pp. 4-7). Nei decenni, gli intenti sono stati dunque molteplici e di varia scala, senza però riuscire a trasportare i contenuti nel concreto.

Da quanto osservato e dall'analisi dell'Accordo sull'Area integrata così come dell'istituzione della nuova Autorità di Sistema Portuale, queste due iniziative possono essere inquadrare come piccoli segni di integrazione amministrativa ed istituzionale che tendono a far procedere l'area verso la definizione di schemi settoriali unificati e dettati dalle relazioni funzionali esistenti tra le due CM.

---

<sup>12</sup> Allegato A del D.lgs 4 agosto 2016, n. 169, "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali".

L'unicum di una città metropolitana sovraregionale – ipotesi mai esplicitata nelle normative vigenti – necessiterebbe però di un apposito percorso legislativo – anche in virtù della diversità di statuto delle due regioni – oltre che di un approfondimento degli accordi visti fin qui. L'integrazione nel campo della mobilità e le saldature istituzionali possono inoltre mettere in evidenza alcune idiosincrasie dovute alla staticità di strutture amministrative preesistenti<sup>13</sup> ma, allo stesso tempo, alla luce del percorso verso il mondo post-Covid-19, possono altresì rappresentare delle piccole certezze sulle quali intrecciare nuove relazioni e sinergie per avviare uno sviluppo ricercato da decenni e finalmente commisurato alle risorse del territorio.

## BIBLIOGRAFIA

- A.N.C.I., *Messina, Dossier Città Metropolitane – Metropoli strategiche*, 2020, <https://www.cittametropolitana.me.it/in-evidenza/comunit-di-pratiche/metropolistrategiche/default.aspx?news=30945> (consultato il 19/9/2020).
- A.N.S.A., *Porti: Consulta, per Reggio e Villa valida Autorità Messina*, 9/10/2020, [https://www.ansa.it/calabria/notizie/2020/10/09/porticonsultaper-reggio-e-villa-valida-autorita-messina\\_36b9a169-96c5-4a2b-9ad9-3deb721fac80.html](https://www.ansa.it/calabria/notizie/2020/10/09/porticonsultaper-reggio-e-villa-valida-autorita-messina_36b9a169-96c5-4a2b-9ad9-3deb721fac80.html).
- ASSOPORTI, *Autorità di Sistema Portuale, Movimenti portuali* (2019), <http://www.assoporti.it/it/autoritasistemaportuale/statistiche/statistiche-annuali-complesive/autorita-di-sistema-portuale-movimenti-portuali/> (consultato il 16/ 8/2020).
- A.D.S.P.S., AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO, *Piano Operativo Triennale 2020-2022*, 2020, <http://www.porto.messina.it/autorita-portuale/piano-operativo-triennale-adsp-dello-stretto/> (consultato il 21/8 /2020).
- BANCA D'ITALIA, *L'economia della Calabria*, Serie Economie regionali, n. 18, Roma 2020.
- CANZONETTI A., “Le connessioni tra i luoghi”, in Guglielmi F., Reale G., Vetrutto G. (a cura di), *I Dossier delle Città Metropolitane – Città Metropolitana di Reggio Calabria*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, 2017a, pp. 42-47.
- CANZONETTI A., “La delimitazione dei ring metropolitani”, in Guglielmi F., Reale G., Vetrutto G. (a cura di), *I Dossier delle Città Metropolitane – Città Metropolitana di Reggio Calabria*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, 2017b, pp. 48-54.
- CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA, *Documento Strategico*, 2016, <https://www.cittametropolitana.me.it/in-evidenza/masterplan/> (consultato il 21/9/2020).
- CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA, *Schema di Statuto della Città Metropolitana*, 2020, <https://www.cittametropolitana.me.it/la-provincia/atti-di-indirizzo-del-commissario/default.aspx?news=32041> (consultato il 21/9/2020).
- CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA, *Quadro territoriale regionale paesaggistico*, 1 – Quadro conoscitivo, deliberazione n. 134, 1° agosto 2016.
- Decreto legislativo del 4 agosto 2016, n. 169*, “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali”.
- DE MAIO F., “Sintesi”, in *XIII Rapporto Qualità dell'Ambiente Urbano*, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, Roma, 2017, n. 74, pp. 528-530.
- DINI F., ZILLI S. (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato. Scenari Italiani 2014. Rapporto annuale della Società Geografica Italiana Onlus*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015.

---

<sup>13</sup> La Regione Calabria ha, vanamente, opposto la questione di legittimità costituzionale sull'assegnazione delle competenze sui porti di Reggio e Villa all'AdSPS. Questione che la Corte Costituzionale ha ritenuto non fondata (Ansa, 2020).

- FERA G., “L’area metropolitana dello Stretto: storia, presente, prospettive”, in Fera G., Ziparo A. (a cura di), *Lo Stretto in lungo e in largo*, Reggio Calabria, Università degli Studi “Mediterranea”, 2016, pp. 9-20.
- GAMBI L., “La più recente e più meridionale conurbazione italiana”, *Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria*, 1960, n. 5, pp. 4-7.
- ISTAT, *Popolazione residente al 1° gennaio*, 2020a,  
[http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCIS\\_POPRES1](http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCIS_POPRES1) (consultato il 18/9/2020).
- ISTAT, *Tasso di disoccupazione – livello provinciale*, 2020b,  
<http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=20745> (28/8/2020).
- ISTAT, *Tasso di disoccupazione*, 2020c,  
[http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCCV\\_TAXDISOCC\\_U1#](http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCCV_TAXDISOCC_U1#) (28/8/2020).
- ISTAT, *Superfici delle unità amministrative a fini statistici*, 2013,  
<https://www.istat.it/it/archivio/82599> (28/8/2020).
- ISTAT *Sistemi locali del lavoro*, 2011a,  
<https://www.istat.it/it/informazioni-territoriali-e-cartografiche/sistemi-locali-del-lavoro> (16/8/2020).
- ISTAT, *Flussi di pendolarismo per motivi di lavoro*, 2011b,  
[https://www.istat.it/pendolarismo/grafici\\_province\\_cartografia\\_2011.html](https://www.istat.it/pendolarismo/grafici_province_cartografia_2011.html) (16/8/2020).
- Legge 7 aprile 2014, n. 56, *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*.
- Legge regionale del 7 maggio 2019, n. 12, “Ratifica dell’accordo per l’istituzione dell’Area integrata dello Stretto”, in *Bollettino Ufficiale della Regione Calabria*, 8 maggio 2019, n. 51.
- M.I.T., MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Trasporto veloce passeggeri Messina-Reggio Calabria. Relazione per la verifica di mercato*, 2020,  
<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/verifica-di-mercato-per-i-servizi-di-trasporto-marittimo-veloce-passeggeri/> (consultato il 16/8/2020).
- MODAFFARI G., “Per una geografia dell’Area Greca: abbandoni, sdoppiamenti, musealizzazioni”, *«ocumenti geografici*, 2019, n. 2, pp. 33-51.
- MODAFFARI G., ZILLI S., “Città metropolitane, nuove configurazioni territoriali e retaggi di gerarchie territoriali nelle regioni a statuto ordinario e speciale. I casi della Calabria e del Friuli Venezia Giulia”, in Cerutti S., Tadini M. (a cura di), *Mosaico/Mosaics*, VIII Giornata di Studi, *Memorie geografiche*, NS Firenze, Società di Studi Geografici, 2019, n. 17, pp. 569-579.
- PATERNESI MELONI W., “L’economia dell’area metropolitana di Reggio Calabria”, in *Dossier delle Città Metropolitane – Città Metropolitana di Reggio Calabria*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, 2017, pp. 61-95.
- PECORA A., *Le Regioni d’Italia, XVII. Sicilia*, Torino, UTET, 1970.
- REALE G., “La dimensione fisica e urbana”, in *Dossier delle Città Metropolitane – Città Metropolitana di Reggio Calabria*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, 2017, pp. 14-19.
- RENZONI C., *Il Progetto 80. Un’idea di Paese nell’Italia degli anni Sessanta*, Alinea, Firenze 2012.
- SCROFANI L., ARISCO M. N., “Le divisioni amministrative della Sicilia dall’Impero Romano a oggi”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, IX, 2016, pp. 281-290.
- SORRISO VALVO M., “Fiumare”, in ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE, *Italia: Atlante tipi geografici*, Firenze, I.G.M., 2004, pp. 161-163.
- Statuto della Città Metropolitana di Reggio Calabria*, deliberazione della Conferenza metropolitana n. 1, 29 dicembre 2016.
- VENERI P., “L’importanza economica delle città: il caso italiano”, in CALAFATI A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli, 2014, pp. 138-139.
- ZILLI S., “Città metropolitane e Regioni a statuto speciale” in SALVATORI F. (a cura di), *L’apporto della Geografia fra rivoluzioni e riforme. Roma, 7-10 giugno 2017*, Roma, A.Ge.I., 2019, pp. 2281-2287.

Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca;  
 giovanni.modaffari@unimib.it

RIASSUNTO: L'Accordo per l'Area Integrata dello Stretto (2019) e l'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (2019) costituiscono due dei passi più recenti in un complesso percorso di integrazione che coinvolge le Città Metropolitane di Reggio Calabria e Messina. Realtà urbane a bassa densità, poco popolate e con destini spesso comuni, eccentriche rispetto alle aree regionali di riferimento ma anche rispetto al loro territorio ex-provinciale, Reggio e Messina sviluppano nei fatti interdipendenze e scambi che lasciano campo libero all'idea di città metropolitana sovregionale. Nel presente lavoro, si analizzano punti in comune e differenze tra le due città, cercando di mostrare come mobilità e trasporti marittimi possano rappresentare nuovi tasselli di un'integrazione funzionale a uno sviluppo commisurato alle risorse del territorio, una strategia che necessiterebbe di nuovi strumenti legislativi ma che ritroverebbe l'antico spirito di governo comune sull'Area dello Stretto: lo sguardo di Anassila.

SUMMARY: *The gaze of Anaxilas: Reggio Calabria and Messina in the perspective of a supra-regional Metropolitan City. Between proximity and integration.* – The Agreement for the Integrated Area of the Strait of Messina (2019) and the establishment of the Port System Authority of the Strait (2019) are two of the most recent steps in a complex process of integration involving the Metropolitan Cities of Reggio Calabria and Messina. Both feature low population density, are sparsely populated and with often common historical experiences and their positions are far from the centre of the regional reference areas but also from their former provincial territory. Reggio and Messina in fact develop interdependencies and exchanges which leave room for the idea of a supra-regional metropolitan city. In this work, we analyze similarities and differences between the two cities, trying to show how mobility and maritime transport can represent new factors of integration, leading to a development commensurate with the resources of the territory. This strategy would require a new legislative framework, but would also enable the rediscovery of the ancient spirit of common government in the Strait Area: as if once again under the gaze of Anaxilas, the first ruler who attempted to bring the two cities under one government in the 5<sup>th</sup> century B.C.

Parole chiave: Città Metropolitana, Reggio Calabria, Messina, Stretto di Messina, Città Metropolitana sovregionale

Keywords: Metropolitan City, Reggio Calabria, Messina, Strait of Messina, Supraregional Metropolitan City

## INDICE

|   |      |   |
|---|------|---|
| EGIDIO DANSERO, <i>Presentazione</i>                  | pag. | 3 |
| SERGIO ZILLI, GIOVANNI MODAFFARI, <i>Introduzione</i> | “    | 5 |

### LE QUINDICI SESSIONI

|   |      |     |
|---|------|-----|
| <i>Sessione 1</i>   | pag. | 11  |
| FABIO AMATO, NADIA MATARAZZO, <i>Scenari di confinamento negli spazi dell'agricoltura capitalistica: migrazioni e nuove marginalità in Italia e nel Mediterraneo.</i>                                 | “    | 13  |
| SERGIO POLLUTRI, SILVIA SERACINI, BARBARA VALLESI, <i>Gli stranieri nelle aree rurali marchigiane: racconti e statistiche</i>   | “    | 19  |
| SIMONA GIORDANO, <i>Agriculture and ethics: the Nocap case study in the Apulia region</i>   | “    | 31  |
| ALESSANDRA INNAMORATI, <i>Agricoltura sociale come alternativa allo sfruttamento degli immigrati nel settore primario</i>   | “    | 41  |
| <br>  |      |     |
| <i>Sessione 2</i>   | pag. | 49  |
| VITTORIO AMATO, DANIELA LA FORESTA, STEFANIA CERUTTI, STEFANO DE FALCO, <i>Dissolvenza ed evidenza dei confini geografici: nuova dicotomia indotta dalla trasformazione digitale su scala globale</i> | “    | 51  |
| TERESA AMODIO, <i>Implicazioni spaziali del commercio senza confini</i>   | “    | 53  |
| STEFANIA CERUTTI, <i>Narrare, mappare, partecipare: esperienze di confine tra emozione, arte e scienza</i>  | “    | 63  |
| MARIA ANTONIETTA CLERICI, <i>Tecnologie per molti, ma non per tutti. Il divario digitale di genere nell'Unione Europea, 2009-2019</i>   | “    | 75  |
| TULLIO D'APONTE, CATERINA RINALDI, <i>Confini "incerti". Oltre "Dublino": per una ri-lettura del concetto di "confine"</i>  | “    | 85  |
| VIVIANA D'APONTE, <i>Oltre il "confine". la sfida ambientale e il superamento del "limes" attraverso innovazione e tecnologia</i>   | “    | 105 |
| STEFANO DE FALCO, <i>Dissolvenza ed evidenza dei confini geografici: cooperazione endogena degli stati africani in epoca digitale</i>   | “    | 119 |
| GIOVANNI MESSINA, <i>Social media e turismo, dinamiche transcalari</i>  | “    | 129 |
| BRUNO ESPOSITO, VALERIO TETA, <i>La governance al tempo della trasformazione digitale. i nuovi confini della responsabilità</i>   | “    | 137 |
| CATERINA NICOLAIS, <i>Modelli digitali per rilevamento remoto (droni dedicati) per il controllo e la mappatura (confini) del rischio ambientale</i>   | “    | 145 |
| <br>  |      |     |
| <i>Sessione 3</i>   | pag. | 155 |
| ALESSANDRA BONAZZI, <i>Follie mediterranee: confin(at)i, naufraghi e navi</i>   | “    | 157 |
| GIULIA DE SPUCHES, <i>Confin(at)i mediterranei e afroamericani. Una performance geografica sulla disumanizzazione</i>   | “    | 161 |
| ANNA CASAGLIA, RAFFAELLA COLETTI, <i>Immaginari geopolitici e revival territoriale nell'agenda politica populista: l'uso strumentale dei confini nel caso italiano</i>                                | “    | 169 |
| <br>  |      |     |
| <i>Sessione 4</i>   | pag. | 177 |
| ALICE BUOLI, NICOLETTA GRILLO, <i>Città divise. nuove forme e pratiche di confinamento alla frontiera euro-mediterranea</i>   | “    | 179 |

|  |      |     |
|--|------|-----|
| ALESSANDRO BRUCCOLERI, SILVIA COVARINO, <i>Trasformazioni urbane: Cipro isola divisa</i>   | “    | 185 |
| ALESSANDRO FRIGERIO, <i>Istanbul: gateway e gatekeeper tra Europa e Asia. Implicazioni socio-spaziali della crisi migratoria siriana</i>   | “    | 195 |
| ANTONELLA PRIMI, CRISTINA MARCHIORO, <i>Tracce di separazione o connessione sul muro? Il Walled Off Hotel e la street art a Betlemme</i>   | “    | 205 |
| OLIVIA LONGO, DAVIDE SIGURTÀ, <i>Sui confini visibili e invisibili delle basi Nato nell'Italia nord-orientale</i>  | “    | 215 |
| CRISTINA MATTIUCCI, <i>Idiosincrasie di una cooperazione transfrontaliera</i>  | “    | 225 |
| MICOL RISPOLI, <i>I confini incerti delle città divise</i>   | “    | 231 |
| <i>Sessione 5</i>  | pag. | 237 |
| GIANFRANCO BATTISTI, <i>Religioni in movimento</i>   | “    | 239 |
| GRAZIELLA GALLIANO, <i>Ce(n)sura toponomastica e pellegrinaggio a Santiago di Compostella fra storia e religione</i>   | “    | 247 |
| SILVIA OMENETTO, <i>Sconfinamenti religiosi. Nuove materialità nelle città italiane</i>  | “    | 257 |
| MARISA MALVASI, <i>Allarme Scientology in Italia</i>   | “    | 265 |
| MAURO SPOTORNO, <i>Il Marocco tra emigrazione ed immigrazione: prospettive e sfide del suo nuovo panorama religioso</i>  | “    | 275 |
| GIULIANA QUATTRONE, <i>Confini religioso-culturali e processi di riterritorializzazione in Calabria</i>  | “    | 281 |
| <i>Sessione 6</i>  | pag. | 293 |
| DARIO CHILLEMI, GIULIA VINCENTI, <i>Il confine come processo: costruzione, funzione e percezione nello spazio urbano</i>   | “    | 295 |
| DANIELE BITETTI, <i>Il treno ha fischiato? Il rapporto di amore/odio fra città e stazioni ferroviarie: i casi di Bari e Bologna</i>  | “    | 297 |
| DARIO CHILLEMI, <i>Quali confini dentro la città? Differenze e fenomeni socio-economici all'interno dello spazio urbano di Napoli</i>  | “    | 309 |
| GERMANA CITARELLA, <i>L'esperienza della cooperativa sociale "la Paranza" per un progetto di comunità urbana contemporanea tra animazione e ricostruzione dei legami sociali</i>                                     | “    | 317 |
| NICCOLÒ INCHES, <i>Populismo e mobilitazioni in un quadro di riorganizzazione territoriale: una geografia 'anti-establishment' in Francia</i>  | “    | 325 |
| GIORGIA IOVINO, <i>Nuove pratiche di confinamento nello spazio urbano? L'esperienza italiana del controllo di vicinato</i>   | “    | 342 |
| RENÉ GEORGES MAURY, <i>Ai confini: il Principato di Andorra. Originalità storico politica economica e linguistica</i>  | “    | 355 |
| STEFANO PIASTRA, <i>Colonia portoghese, avamposto della guerra fredda, regione amministrativa speciale cinese. Vecchi e nuovi confini di Macao nella cartografia storica e nelle descrizioni otoperiche italiane</i> | “    | 363 |
| CLAUDIA TAGLIAVIA, <i>La città ostile. Gli stranieri in condizione di deprivazione abitativa</i>   | “    | 375 |
| GIULIA VINCENTI, <i>Quando la liturgia elettorale contribuisce a ridisegnare la città: gli spazi e i confini di Istanbul alle elezioni amministrative 2019</i>   | “    | 381 |
| <i>Sessione 7</i>  | pag. | 389 |
| BERNARDO CARDINALE, <i>Industria 4.0. innovazione "senza confini"</i>  | “    | 391 |
| BERNARDO CARDINALE, LUCIANO MATANI, <i>Industria 4.0: i nuovi confini della governance territoriale</i>  | “    | 395 |

|   |      |     |
|---|------|-----|
| PAOLA SAVI, <i>Attori e politiche per un territorio 4.0: il caso del Veneto</i>   | “    | 405 |
| SILVIA SCORRANO, <i>La transizione digitale in Abruzzo</i>  | “    | 415 |
| MONICA MAGLIO, <i>Il contributo dei Competence Center al rafforzamento della capacità assorbitiva delle imprese</i>   | “    | 425 |
| ANTONELLA ROMANELLI, <i>Verso nuove imprese innovative local-driven</i>   | “    | 435 |
| MICHELA LAZZERONI, <i>Industria 4.0 e dinamiche spaziali: riflessioni sui cambiamenti in atto e sulle nuove frontiere produttive e urbane</i>   |      | 443 |
| <br><i>Sessione 8</i>   |      |     |
|   | pag. | 451 |
| FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, <i>Italia differenziata. Dallo stato delle venti regioni al federalismo, dalla Città metropolitana all'autonomia differenziata: i nuovi confin(at)i interni</i> | “    | 453 |
| SILVIA GRANDI, <i>I percorsi dell'autonomia differenziata tra il 2017 e il 2019. Un approfondimento sul caso Emilia-Romagna</i>   | “    | 459 |
| MARINA FUSCHI, ALDO CILLI, <i>Ipotesi di riorganizzazione degli enti locali in Abruzzo, secondo una lettura funzionale</i>  | “    | 469 |
| SIMONETTA ARMONDI, PAOLO MOLINARI, <i>Dinamiche recenti di regionalizzazione e politiche territoriali. il caso della Lombardia</i>  | “    | 479 |
| FRANCESCA SILVIA ROTA, <i>Le Unioni di comuni per la gestione associata dei servizi essenziali: storia di un fallimento annunciato? L'esperienza del Piemonte</i>                             | “    | 487 |
| ROBERTA GEMMITI, <i>Dalla regione Lazio alle questioni nazionali. Elementi di lettura del problema dei confin(at)i interni</i>  | “    | 499 |
| GIOVANNI MODAFFARI, <i>Lo sguardo di Anassila: Reggio Calabria e Messina nella prospettiva di Città metropolitana sovraregionale, tra prossimità e integrazioni</i>                           | “    | 507 |
| <br><i>Sessione 9</i>   |      |     |
|   | pag  | 517 |
| ELENA DELL'AGNESE, MARCO NOCENTE, <i>Confini invisibili</i>   | “    | 519 |
| GIOVANNA DI MATTEO, <i>Confini visibili e invisibili a Lampedusa. Il caso degli spazi vissuti dai volunteer tourists</i>  | “    | 521 |
| EMANUELE FRIXA, <i>I confini al mercato</i>   | “    | 529 |
| ELENA DELL'AGNESE, <i>“If slaughterhouses had glass walls, everyone would be a vegetarian”: i confini invisibili del carnismo, fra negazione e ostentazione</i>                               | “    | 535 |
| ROSALINA GRUMO, <i>Il “glass ceiling” e il gender gap nel mondo del lavoro. confini e pregiudizi</i>  | “    | 543 |
| GIUSEPPE MUTI, <i>I confini delle mafie: percezioni e controllo del territorio</i>  | “    | 551 |
| <br><i>Sessione 10</i>  |      |     |
|   | pag. | 559 |
| ANDREA GIANSAANTI, DANIELE PARAGANO, <i>Sconfinamenti: geografie del superamento per una rilettura dei confini</i>  | “    | 561 |
| ANTONELLO SCIALDONE, <i>Un mondo di barriere. Tentazioni dell'asimmetria ed insorgenza dei muri</i>   | “    | 565 |
| ANNAMARIA PIOLETTI, DANIELE DI TOMMASO, <i>I confini nord-occidentali italiani nell'età globale: il caso della Valle d'Aosta</i>  | “    | 573 |
| ELISA PIVA, <i>Oltre i confini: rilevanza della governance nelle destinazioni turistiche transfrontaliere</i>   | “    | 583 |
| LUDOVICA LELLA, <i>Le montagne del Piemonte: quali confini oggi bloccano lo sviluppo dei territori montani e quali soluzioni per ‘sconfinare’ oltre questi limiti?</i>                        | “    | 591 |
| MARIATERESA GATTULLO, <i>Il progetto Gardentopia: una ‘ricetta’ per superare il confine degli spazi residuali e marginali da Matera capitale europea della cultura 2019?</i>                  | “    | 607 |
| ANDREA GIANSAANTI, <i>Oltre il confine: ripensare il limite, da margine a opportunità</i>   | “    | 617 |

|  |        |            |
|--|--------|------------|
| DANIELE PARAGANO, <i>Sconfinamenti e ri-confinamenti. Considerazioni geografiche sulle relazioni tra confini, violenza ed illegalità</i>   | “      | 623        |
| <i>Sessione 11</i>   |        |            |
| CARLA FERRARIO, DINO GAVINELLI, MARCELLO TADINI, <i>La Belt and Road Initiative: le scelte strategiche, gli equilibri regionali e la ridefinizione dei confini</i>                           | pag. “ | 631<br>633 |
| DINO GAVINELLI, <i>La Belt and Road Initiative: le dimensioni strategiche e regionali dell'iniziativa</i>  | “      | 639        |
| ANTONIETTA IVONA, <i>Maritime silk road e connessioni mediterranee, gli attuali scenari</i>  | “      | 647        |
| ANDREA PERRONE, <i>La Cina e la Polar Silk Road: Asia, Russia, Europa</i>  | “      | 655        |
| MARCELLO TADINI, <i>Maritime silk road: investimenti cinesi nel mediterraneo e ruolo strategico di Genova</i>  | “      | 665        |
| <i>Sessione 12</i>   |        |            |
| MARCO GRASSO, FILIPPO RANDELLI, <i>Chi è responsabile della transizione verso la responsabilità</i>  | pag. “ | 675<br>677 |
| CHIARA CERTOMÀ, FEDERICO MARTELLOZZO, <i>Oltre il mainstream della governance globale socio-ambientale. Diritti umani, imprese e conflitti</i>   | “      | 679        |
| ADRIANA CONTI PUORGER, <i>Ambiente e mercato</i>   | “      | 687        |
| DOMENICO DE VINCENZO, <i>Tra i confini di Canada e USA: sostenibilità economica del petrolio da sabbie bituminose</i>  | “      | 695        |
| ANDREA SALUSTRI, <i>Progresso sociale e sviluppo sostenibile: verso una reinterpretazione del modello di Solow?</i>  | “      | 705        |
| <i>Sessione 13</i>   |        |            |
| ANTONIO VIOLANTE, <i>Confini proibiti, confini intangibili, confini esternalizzati tra Nord Africa, Medio Oriente, Europa orientale</i>  | pag. “ | 715<br>717 |
| CARLO ARRIGO PEDRETTI, <i>Frontiera talassica / non-frontiera fra Italia ed Africa: migrazioni</i>   | “      | 721        |
| CORRADO MONTAGNOLI, <i>Verso l'Eurafrica: colonialismo e popolamento bianco nelle pagine di Geopolitica</i>  | “      | 729        |
| ALESSANDRO RICCI, <i>Challenges and revenge of borders. The Islamic state and Covid-19 as opposite poles of the same pendulum</i>  | “      | 737        |
| MONICA MORAZZONI, GIOVANNA GIULIA ZAVETTIERI, <i>Le strategie confinarie del medio oriente: la politica delle porte aperte dell'Oman</i>   | “      | 747        |
| SANDRO RINAURO, <i>I Balcani oltre i limiti dello stato albanese: confini etnici e comunicazioni stradali dell'Albania nel pensiero di Roberto Almagià</i>                                   | “      | 761        |
| GIOVANNI AGOSTONI, <i>Confini asimmetrici nei «Balcani occidentali» e tentativi di superarli</i>   |        | 775        |
| ANTONIO VIOLANTE, <i>Nuove minacce dall'oriente. l'UE si “difende” dai migranti</i>  | “      | 791        |
| ALESSANDRO VITALE, <i>Il revival del protezionismo delle grandi aree come concausa della stagnazione politica e economica dell'Europa orientale e del sud globale</i>                        | “      | 799        |
| <i>Sessione 14</i>   |        |            |
| FAUSTO MARINCIONI, <i>Ai confini del rischio e della pianificazione dell'emergenza</i>   | pag. “ | 809<br>811 |
| FABRIZIO FERRARI, <i>La difficile definizione dei confini nelle aree del cratere post sisma. Riflessioni dopo gli eventi sismici del 2009 a l'Aquila</i>                                     | “      | 813        |
| CINZIA LANFREDI SOFIA, <i>Cartographic science may overcome seismic hazard communication barriers. An ex-post investigation within the emilian community affected by the 2012 earthquake</i> | “      | 823        |
| ELEONORA GIOIA, ALESSANDRA COLOCCI, NOEMI MARCHETTI, <i>Strategie di adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici in Adriatico: analisi delle frontiere in Adriatico</i>               | “      | 831        |



|   |      |     |
|---|------|-----|
| ELEONORA GUADAGNO, <i>Superamento dei confini ed esperienze condivise: la valle Caudina</i>   | “    | 845 |
| ELISABETTA GENOVESE, THOMAS THALER, <i>La dimensione individuale nella messa in atto di misure di adattamento alle inondazioni: motivazioni e fattori socio-culturali</i> | “    | 853 |
| MARIA TERESA CARONE, FAUSTO MARINCIONI, <i>Le differenze di genere come confini socio-biologici nella percezione del rischio e nella resilienza alle alluvioni</i>        | “    | 861 |
| <i>Sessione 15</i>  | pag. | 871 |
| DRAGAN UMEK, <i>Geografie informali lungo la “rotta balcanica”: campi, rotte e confini nell’Europa sudorientale</i>   | “    | 873 |
| ORNELLA ORDITURO, <i>Migranti e rifugiati lungo la rotta balcanica: il caso di Trieste la “Lampedusa dei boschi”</i>  | “    | 877 |
| GIUSEPPE TERRANOVA, <i>Rotta balcanica ed esternalizzazione delle frontiere UE: un confronto con gli USA</i>  | “    | 885 |
| DRAGAN UMEK, DANICA ŠANTIĆ, <i>Il sistema di accoglienza dei rifugiati in Serbia e le nuove geografie del “custody and care”</i>  | “    | 893 |
| <i>Indice</i>   | pag. | 903 |