

# PALERMO TRA ASPIRAZIONI EURO-MEDITERRANEE E PROCESSI INNOVATIVI<sup>1</sup>

**Abstract.** *Palermo between Euro-Mediterranean aspirations and innovative processes.* The aim of the paper is to provide an overview of cultural, social and economic changes occurred in Palermo starting from the 90's also providing a framework for thinking, debate and action on the role of Palermo as a Mediterranean city, cultural contact point and a place for new opportunities, not only commercial but also social and tourist.. A reinterpretation of the innovation system in Sicily is configured as a network whose nodes are represented by the city of Palermo, Catania and Messina. In this context, in Palermo, where the service sector is still the most important productive sector, we can note a recent process of "metamorphosis" that the recent regional development policies have attempted to follow thanks to huge investments in the Innovation and Research.

Keywords: urban assessment, networking, urban disease, innovation

JEL: R23, R51, 018, 021

## 1. PALERMO CITTÀ EUROPEA

### 1.1. *Strategie in movimento*

Una prospettiva di analisi rivolta alla ricerca della nuova identità di Palermo è offerta dall'osservazione dei cambiamenti intervenuti negli ultimi anni nell'organizzazione e nella fruizione dello spazio urbano come conseguenza di processi – più o meno consapevoli – di riposizionamento economico, sociale e culturale della città. A partire da una fase storica recente, coincidente con quella che è stata definita la "stagione dei sindaci", si è assistito ad una rivitalizzazione del tessuto socioeconomico di Palermo basata, al pari di molte città europee, sulla valorizzazione a fini economici delle risorse culturali cittadine.

Tale processo si è concretizzato nella creazione – soprattutto nell'area del centro storico – di strutture ricettive a misura di target elevati, di impianti per il tempo libero (sale bingo, ristoranti esclusivi etc.) e di una rete *retail* (centri commerciali, *factories outlet* etc.) destinati ad un pubblico sempre più vasto di consumatori. Altri effetti del cambiamento si osservano nel recupero di elementi pregiati del patrimonio edilizio urbano e nella loro rifunzionalizzazione per scopi turistico-culturali, nella notevole

<sup>1</sup> Il paragrafo "Palermo città europea" è stato scritto da Girolamo Cusimano e Maurizio Giannone (in particolare sottoparagrafi da 1.1 a 1.2.1. e 1.3 sono da attribuire a G. Cusimano e i sottoparagrafi da 1.2.1.1 a 1.2.1.3 e da 1.3.1 a 1.3.2 a M. Giannone), il capitolo "Palermo città mediterranea" è di Leonardo Mercatanti e il capitolo "Palermo città dell'innovazione" è a cura di Carmelo Maria Porto.

crescita del movimento crocieristico internazionale, nella rigenerazione del tessuto commerciale di alcune aree della città, nell'incessante produzione di eventi e spettacoli e, più in generale, in una rinnovata capacità organizzativa dei soggetti locali. Il fermento di una città in cambiamento, tuttavia, non sembra esitare in fatti e contenuti che possano attestare il raggiungimento di concreti obiettivi di crescita.

Si consideri brevemente il contesto economico. Secondo i dati dell'Osservatorio Economico 2009 della Camera di Commercio di Palermo, il sistema economico palermitano è segnato dalla presenza di numerosi fattori di bassa competitività e di inerzia che rischiano di moltiplicare gli effetti devastanti di una crisi già di per sé gravissima, e di compromettere seriamente ogni ipotesi di sviluppo futuro delle imprese locali e la sopravvivenza stessa del sistema sociale (Camera di Commercio Palermo, Istituto Tagliacarne, 2010). Tra l'altro a Palermo, nonostante i vari tentativi di valorizzazione in senso economico degli asset urbani, il processo di terziarizzazione dell'economia, fenomeno che da sempre contraddistingue il contesto produttivo del capoluogo siciliano, ha continuato a fondarsi su attività di servizio alla persona a basso valore aggiunto, mentre il peso dei servizi avanzati, diversamente da quanto avviene in Italia, dove l'incidenza è del 39%, non supera quota 31% (*idem*).

### 1.1.2. *Nuove tendenze e pratiche di consumo*

Palermo, a partire dalle esperienze di governance urbana maturate sin dai primi anni Novanta, ha cercato di dare una nuova immagine di sé, di offrire ai suoi abitanti e agli individui con cui viene in contatto – turisti, persone in transito, utenti di servizi, consumatori – inedite opportunità di fruizione dello spazio, occasioni per creare nuovi valori urbani che si sostanziano soprattutto nella dimensione della socializzazione:

«Nella crisi delle forme della partecipazione tradizionale, accelerata dalle modalità convulse in cui l'espansione urbana si è espressa nel corso dell'ultimo cinquantennio, scompaginando tessuti sociali e reti di solidarietà consolidate, si attivano nuovi bisogni di spazi di aggregazione e di interazione sociale» (de Spuches, Guarrasi, 2003, p. 444).

Il nuovo si manifesta soprattutto nelle esplorazioni culturali e nella riorganizzazione delle relazioni socio-spaziali innescata dalle nuove strategie di rivitalizzazione del centro storico, e comporta mutamenti nelle pratiche quotidiane e nelle esperienze di diversi gruppi. Palermo, per un certo periodo, appare come una «città in pieno fermento. Con nuovi locali, musei e B&B» (Corriere della Sera, 24 febbraio 2006, in Söderström *et al.*, 2009, p. 74), dove i luoghi tipici dell'innovazione urbana sono rappresentati dagli spazi destinati alla cultura ed allo svago. In città sorgono nuovi centri commerciali, “santuari” del consumo destinati allo shopping ed al tempo libero (uno nel quartiere periferico di Brancaccio-Roccella, un secondo nella zona di Borgo Nuovo ed un terzo a Carini, nell'anello esterno dell'area metropolitana, oltre a svariati ipermercati distribuiti tra la periferia e le zone della prima cintura urbana), alberghi a 4 e 5 stelle (dodici negli ultimi dieci anni,

molti dei quali in pieno centro storico) destinati ad una clientela sempre più internazionale ed elitaria, multisale cinematografiche (almeno tre) e impianti sportivi (il Velodromo Paolo Borsellino, il Palasport, il Palauditore, il Palaoreto, la piscina della cittadella universitaria), luoghi dove prevale il vissuto collettivo e dove le esperienze vengono condivise in una dimensione pubblica. Su di loro si concentra lo “sguardo collettivo” della comunità, la cui particolarità è data dalla presenza di folle e dal vivere collettivamente l’esperienza come “evento”: tutte queste persone, infatti, «creano un’atmosfera particolare e danno un senso di “carnevale” al luogo. Esse indicano che questo è il posto in cui stare e che non bisognerebbe essere altrove» (Urry, 1995, p. 75). Qui si disegnano alcune geografie della città. Costruiti nei punti nevralgici ed in prossimità di arterie principali, i centri commerciali anche a Palermo intervengono sullo spazio urbano non soltanto perché concretamente lo modificano (per facilitare l’ingresso del pubblico ai nuovi *malls* spesso si interviene sulla viabilità e sulle infrastrutture d’accesso) ma anche perché essi riscrivono il contenuto semantico dei luoghi sui quali insistono (Agnello, Scalabroni, 2010). In effetti a Palermo, come in molte altre città occidentali, negli ultimi anni si è andato sempre più dilatando lo spazio destinato alla fruizione pubblica mentre, per converso, si è andato riducendo lo spazio privato.

Dove i meccanismi di aggregazione sono particolarmente evidenti è nei pub e nei locali notturni, luoghi-simbolo della rigenerazione urbana, dove tuttavia, contrariamente a quanto si potrebbe immaginare nell’osservare quelli che appaiono fenomeni evidenti di interazione/integrazione sociale, si scoprono strategie di relazione interpersonale che tendono invece a marcare le differenze e le contrapposizioni: così, mentre nell’area del Borgo Vecchio, quartiere popolare situato in zona-centro, i gruppi, composti da individui appartenenti per lo più al ceto medio ed alla borghesia cittadina “politicamente impegnata”<sup>2</sup>, tendono ad attuare una politica di *assimilazione*, nei locali della zona Libertà, quartiere “bene” della città, i gruppi tendono piuttosto a dare vita ad una politica di *esclusione*, politica che nella zona dei Candelai, una traversa di Via Maqueda, in pieno centro storico, diviene invece di *segregazione* (Bruculeri, Giannitrapani, 2010). Una dimensione per così dire intermedia, che trasporta i fruitori a metà tra lo spazio della vita domestica e lo spazio assegnato alla collettività, sorta di interstizio tra pubblico e privato, è quella che introducono i palazzi monumentali e le dimore storiche ristrutturati per essere utilizzati come location per meeting e cerimonie: «di struttura multifunzionale e destinati a coprire eventi di differente tipologia, essi interpretano criticamente l’equivalente contemporaneo degli spazi urbani classici proiettato nell’incredibile paesaggio dello spazio residuale» (Cantalini, 1996, p. 203).

A Palermo l’esempio più evidente è rappresentato dalle ville nobiliari situate nella zona nord della città, ed in particolare nel quartiere di Resuttana – San Lorenzo, ristrutturate e immesse nel mercato immobiliare delle *luxury event locations*: Villa

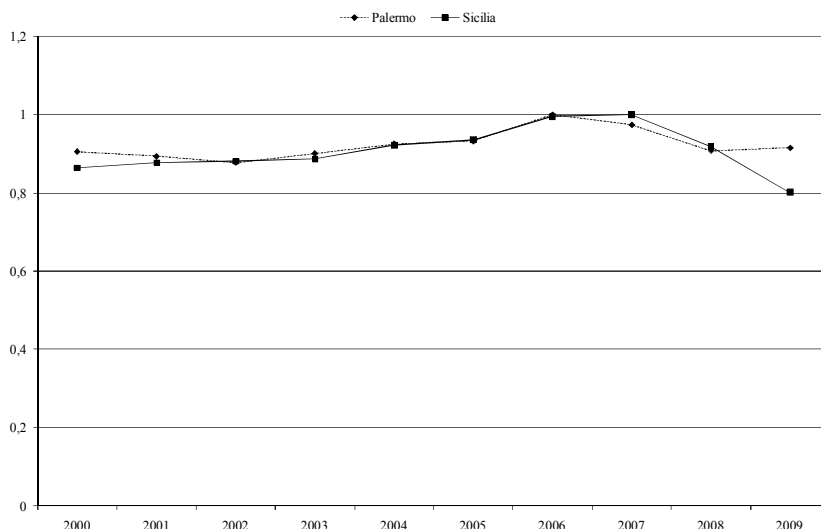
<sup>2</sup> *Snob*, nella definizione delle autrici del testo che qui citiamo.

Alliata Cardillo, Villa De Cordova, Villa Virginia, Villa Boscogrande, Villa Scalea, Villa De Simone Wirz etc. I programmi di recupero di pezzi della città, l’opera di “svecchiamento” di una certa immagine di Palermo, l’ansia di abbandonare definitivamente una dimensione “provinciale” per potersi affermare nei contesti dell’innovazione e del progresso, sono segnali di un progetto collettivo di rinnovamento urbano? Se oggi a Palermo si avverte un progressivo distacco dei cittadini dalla politica urbana e dai centri decisionali in cui tale politica viene elaborata, è nella percezione degli outsider che la frattura appare più evidente. Da questo punto di vista i dati sul movimento turistico *inbound* e sulla fruizione dei beni culturali mettono in mostra uno spaccato particolarmente interessante.

1.1.2. *La città attrattiva e le dinamiche turistiche*

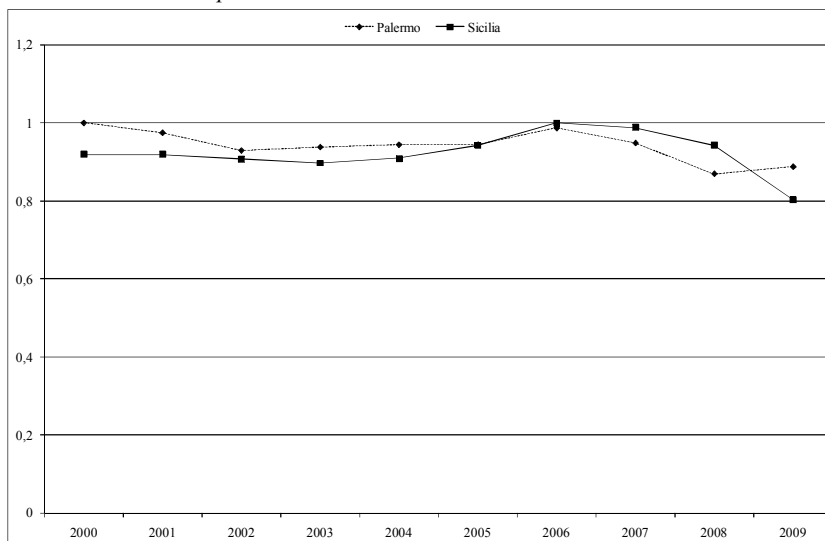
L’analisi delle performance turistiche di Palermo di questi ultimi anni contribuisce a definire alcune delle qualità attrattive del capoluogo siciliano e a precisarne le possibili capacità competitive. L’andamento degli arrivi turistici a Palermo nell’ultimo decennio non evidenzia particolari variazioni nel volume dei flussi: dopo un lieve incremento tendenziale registrato sino al 2006, infatti, si sono osservati nel biennio successivo una contrazione del numero dei turisti e, nel 2009, una ripresa appena accennata del movimento *inbound* (Grafico 1). Una tendenza pressoché analoga ha caratterizzato l’andamento delle presenze (Grafico 2).

GRAFICO 1  
*Andamento degli arrivi turistici a Palermo e in Sicilia – Anni 2000-2009*



FONTE: elaborazione su dati dell’Osservatorio turistico della Regione siciliana

GRAFICO 2  
*Andamento delle presenze turistiche a Palermo e in Sicilia – Anni 2000-2009*



FONTI: elaborazione su dati dell'Osservatorio turistico della Regione siciliana

Nel complesso le serie storiche mostrano, in un quadro comunque caratterizzato da oscillazioni e instabilità determinati anche da variabili esogene, un incremento percentuale degli arrivi nel decennio pari al 1,1% ed una flessione delle presenze del 11,2%. Dunque i turisti in città arrivano un po' più numerosi, ma soggiornano per minor tempo.

Se confrontati con quelli dell'intera Sicilia, i dati di Palermo sono comunque positivi: infatti nell'Isola nel periodo 2000-2009 gli arrivi turistici sono diminuiti del 7,1% e le presenze del 12,6%. In realtà se si osserva il grafico precedente – ottenuto mediante una standardizzazione dei dati – si può notare come le differenze tra le due destinazioni – Palermo e Sicilia – si accentuino soprattutto in corrispondenza del 2009, quando il turismo nell'Isola ha subito una battuta d'arresto in conseguenza della crisi economica, mentre nel capoluogo nell'ultimo anno si è assistito ad una ripresa del movimento *inbound*.

Quindi nei dieci anni la forbice tra le due linee di flusso è meno marcata di quanto possa sembrare; piuttosto non si può non sottolineare la perdita secca di presenze (-13,1%) che Palermo ha subito nel periodo 2000-2008, sintomo di un preoccupante calo di attrattività.

Tra il 2000 ed il 2009 a Palermo sono stati creati circa 3 mila posti letto distribuiti tra alberghi ed esercizi ricettivi complementari.

Lo sviluppo della dotazione ricettiva di una località è segno, in linea generale, di un interesse crescente del mercato turistico verso la destinazione.

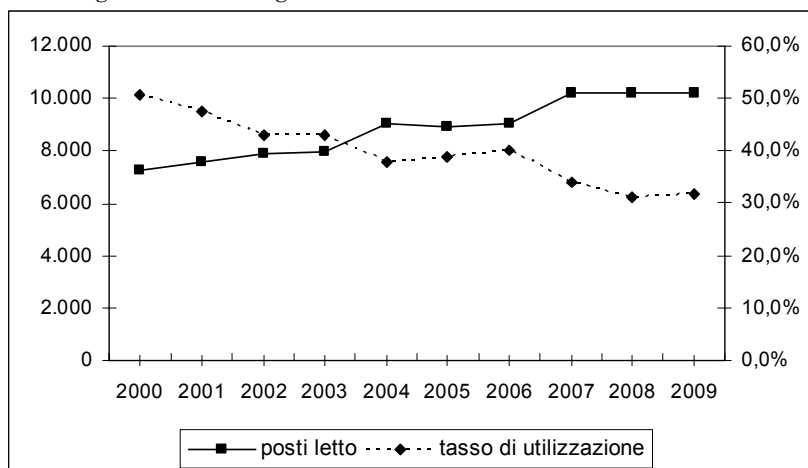
Tuttavia l'andamento del movimento turistico *inbound* non sembra corrispondere al trend di crescita osservato nella dotazione ricettiva. In pratica a Palermo negli

ultimi dieci anni, pur essendo aumentati i posti letto, non sono cresciuti né gli arrivi né le presenze, o almeno non in modo proporzionato.

La discordanza è particolarmente evidente confrontando la serie storica dei posti letto con quella del tasso di utilizzazione lordo<sup>3</sup> delle strutture ricettive della città: come si evince dal doppio diagramma che segue (Grafico 3), ad un incremento dei posti letto pari, nel decennio, al 41% è corrisposta una riduzione delle presenze turistiche del 11,2%.

GRAFICO 3

*Posti letto alberghieri ed extralberghieri a Palermo e loro tasso di utilizzazione – Anni 2000-2009*



FONTE: elaborazione su dati dell'Osservatorio turistico della Regione siciliana

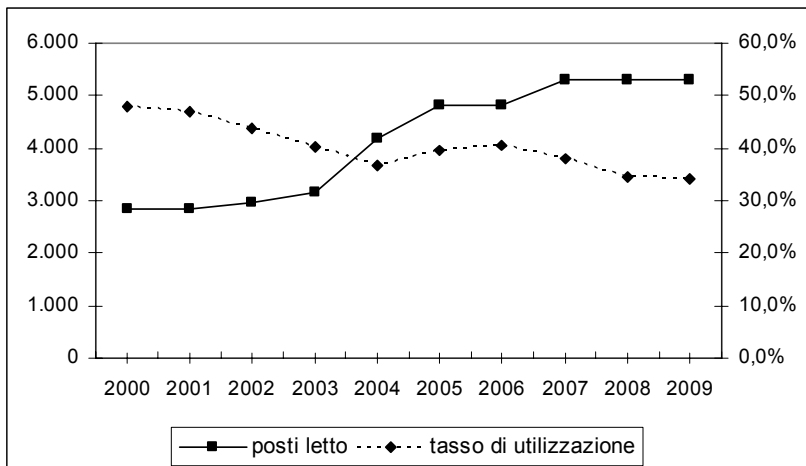
Le contraddizioni tra gli andamenti dei due fenomeni sono ancora più evidenti se si considera il trend di crescita degli alberghi palermitani a quattro e cinque stelle, strutture ricettive destinate a target elevati, specchio di una destinazione che sarebbe dovuta diventare sempre più attraente per una clientela selezionata ed internazionale.

In questo caso, mentre i posti letto realizzati negli alberghi di categoria superiore sono aumentati nel periodo 2000-2009 in misura leggermente superiore al 85%, il tasso di utilizzazione lordo di quelle stesse strutture ricettive è passato dal 47,8% del 2000 al 34,2% del 2009 (Grafico 4).

<sup>3</sup> Il *tasso di utilizzazione lordo* è dato dal rapporto tra le presenze turistiche e le giornate-letto potenzialmente fruibili nell'arco di un anno nelle strutture ricettive di una determinata località, ed indica in percentuale quanta parte di quelle giornate-letto è stata concretamente utilizzata.

GRAFICO 4

Posti letto alberghi 4 e 5 stelle a Palermo e loro tasso di utilizzazione - Anni 2000-2009



FONTE: elaborazione su dati dell'Osservatorio turistico della Regione siciliana

Tali risultati, pur se influenzati dalla crisi che ha colpito nel mondo tutte le destinazioni turistiche, Sicilia e Palermo comprese, portano ad interrogarsi sull'efficacia delle azioni di *policy* urbana operate in questi anni nel capoluogo siciliano e sulle strategie di marketing che hanno deciso di basare molte ipotesi di sviluppo sull'immagine di una città "a cinque stelle".

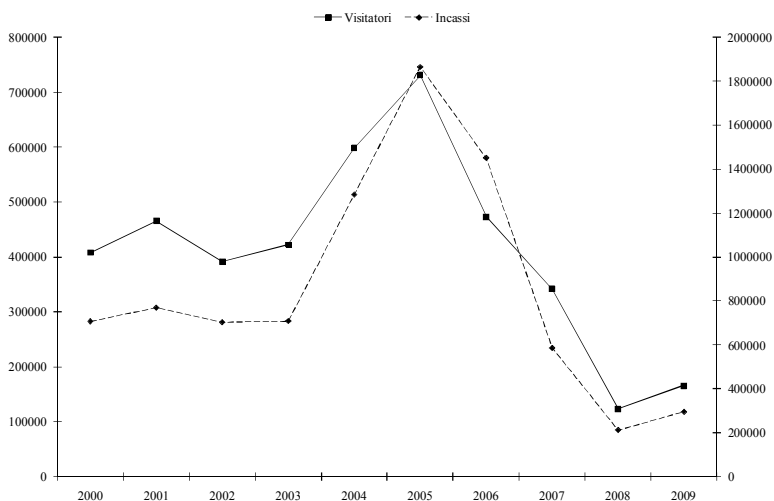
Elementi di criticità si colgono anche nel settore culturale, ed in particolar modo nei trend di fruizione dei beni storico-artistici della città.

Il grafico che segue mostra un calo dei visitatori dei beni culturali di proprietà della Regione siciliana presenti nel capoluogo pari, nel decennio 2000-2009, a quasi il 60%, dato pressoché analogo (-58,3%) a quello registrato nello stesso periodo per ciò che riguarda gli incassi (Grafico 5).

La flessione appare ancor più severa se si considera il periodo 2005-2009, durante il quale sia i visitatori che gli incassi sono diminuiti di oltre il 77%.

GRAFICO 5

Movimento dei visitatori e volume degli incassi nei siti culturali della Regione siciliana a Palermo Anni 2000-2009



FONTE: elaborazione su dati dell'Assessorato dei BB.CC. e dell'identità siciliana della Regione siciliana

A Palermo anche la politica di valorizzazione delle mostre d'arte, concordemente considerate tra i più validi attrattori turistici della contemporaneità, quintessenza di una cultura sempre più globalizzata che si identifica specialmente nel tratto postmoderno delle *temporary exhibitions*, mostra tutti i suoi limiti. Poche sono le mostre allestite nel capoluogo siciliano che riescono ad inserirsi realmente ed efficacemente nel mercato globale dell'intrattenimento culturale. Nel 2009, infatti, soltanto tre sono state le mostre palermitane che sono riuscite a posizionarsi, per volume di visitatori giornalieri, tra le prime cento mostre italiane (Tabella 1). Tralasciando location come Roma, Milano e Firenze, si consideri che a Torino, nello stesso anno, sono state allestite cinque mostre classificatesi tra le prime cento, quattro a Bologna, tre a Legnano, e due in città come Pavia, Modena, Lucca e Nuoro.

TABELLA 1

Principali mostre realizzate a Palermo nel 2009 e loro posizionamento nella graduatoria generale delle mostre italiane

Sito	Mostra	Periodo	Visitatori (giorno)	Visitatori (periodo)	Graduatoria
Complesso Sant'Anna	Esposizione Crocifisso	22/03/09	782	10.950	23°
Galleria d'Arte Moderna	ligneo attribuito a Michelangelo	04/04/09			
Palazzo Riso	Sicilia 1968/2008	21/02/09	287	25.000	50°
Museo d'Arte Contemporanea		31/05/09			
Palazzo Riso	Passaggi in Sicilia	10/07/09	200	15.000	67°
Museo d'Arte Contemporanea	Collezione Riso e oltre	04/10/09			
Museo Archeologico	Il ritorno di Antonello	19/12/08	100	7.000	180°
Salinas		27/02/09			

FONTE: elaborazione su dati del Giornale dell'Arte (2010)



### 1.1.3. *La città sulla scena internazionale*

Il bisogno di andare oltre l'immagine di una città schiacciata dalla mafia e dalla criminalità, di proiettarsi sulla scena internazionale per affermare finalmente un'identità urbana portatrice di valori collettivi alternativi al degrado ed ai cliché, ha spinto Palermo a cercare un nuovo rapporto con le istituzioni e le comunità virtuali che agiscono ai livelli sovralocali.

La necessità di entrare nei circuiti internazionali in cui transitano i flussi finanziari (investimenti) e della conoscenza (tecnologie e innovazione) per potere sfruttare tutte le opportunità di creazione della ricchezza, pone le città nella condizione di dover necessariamente trovare un appiglio nelle reti organizzate ai livelli superiori per riuscire a competere e a non uscire inesorabilmente dal mercato.

Palermo, naturalmente, non è sfuggita a questa logica:

«Le politiche pubbliche di recupero del centro storico, le tracce di gentrificazione, le varianti della destinazione d'uso di alcuni immobili di interesse storico e artistico finalizzate all'apertura di alberghi di categoria superiore (quattro/cinque stelle), l'abbandono di una politica di insediamenti delle fasce più popolari nel tessuto del centro storico, il ricorso costante a flussi di denaro pubblico (soprattutto fondi dell'Unione Europea oltre a quelli statali) per la creazione di infrastrutture per il trasporto e la logistica e, infine, la volontà di procedere a un ingente investimento per la ristrutturazione del waterfront in un'ottica di trasformazione delle sue funzioni per volerle prevalentemente al turismo e al consumo culturale ci consentono di situare la politica urbana attuale della città nei campi della concorrenza per la redistribuzione e della divisione spaziale del consumo» (Södeström et al., 2009, pp. 42-43).

Le "prese" territoriali necessarie per agganciare le reti che si posizionano ai livelli sovralocali sono spesso offerte dai nuovi spazi di aggregazione, luoghi fisicamente e simbolicamente sottratti al degrado urbano per essere reinseriti nei circuiti della fruizione cittadina dove è possibile far convergere le sollecitazioni culturali ed i bisogni di partecipazione.

Spazi pubblici, come il prato del Foro Italico e l'ex deposito locomotive di S. Erasmo, Piazza Magione e la Chiesa di Santa Maria dello Spasimo, la Galleria d'Arte Moderna ed il Complesso monumentale di Sant'Anna della Misericordia, Palazzo S. Elia, Palazzo Jung, la Chiesa di Santa Maria di Montevergini ed il Teatro Nuovo Montevergini, il Teatro Garibaldi, e spazi privati, come la Galleria Expa, il Kursaal Kalhesa e la Tonnara Bordonaro, con il Kursaal Tonnara Vergine Maria, i locali di via Chiavettieri e quelli di via Alloro, il Caffè letterario del Parco culturale Tomasi di Lampedusa e l'Emporio *Pizzo Free*, la Champagneria e i Candelai. Luoghi di socializzazione e di interscambio culturale, recuperati grazie ai finanziamenti concessi dalla Comunità Europea come risultato di fruttuose politiche di interconnessione con le reti globali; ma al tempo stesso dotazioni del territorio,

espressioni di una nuova identità collettiva che diventa essa stessa trampolino di lancio per una proiezione esterna della città.

Le operazioni di riqualificazione dell'ambiente urbano passano anche attraverso il marketing degli eventi. Il proliferare di iniziative-immagine, spettacoli e manifestazioni di ogni genere evidenzia l'importanza rivestita dagli eventi nelle strategie di promozione turistica dei territori e delle singole destinazioni. Le iniziative collettive di *entertainment*, infatti, vengono concordemente riconosciute come uno dei più potenti catalizzatori di audience urbane, uno strumento di marketing particolarmente efficace sotto il profilo della comunicazione e del *branding* territoriale, capace di incidere su ampi segmenti della domanda condizionandone motivazioni e scelte.

Alcune iniziative di respiro internazionale, come Kals'art e Palermo Teatro Festival, nate proprio nella fase di riposizionamento socio-culturale della città, nelle intenzioni dei loro ideatori avrebbero dovuto proiettare Palermo in una dimensione sovralocale.

Dagli stakeholder urbani è sentita forte la necessità di collegarsi ad uno spazio globale dal quale le città possono trarre importanti vantaggi: l'arrivo di turisti, l'attenzione dei media, l'attivazione di investimenti. E gli eventi, con la loro capacità di rafforzare l'immagine dei luoghi e di sviluppare questo tipo di esternalità positive, possono essere chiamati a svolgere una funzione di raccordo tra esperienze locali e orizzonti globali.

Ma il conseguimento degli obiettivi di internazionalizzazione culturale della città e di acquisizione di nuove risorse economiche, perseguiti attraverso le grandi iniziative di marketing urbano, è stato messo spesso in discussione dai risultati. Delle performance nei settori del turismo e della cultura si è parlato in precedenza. E tuttavia qui vanno ricordate le esperienze paradigmatiche di iniziative come quella di Kals'art, evento segnato da continue difficoltà economiche che è andato perdendo nel tempo la sua carica innovativa, o di Palazzo S. Elia, che, una volta ristrutturato, nelle intenzioni – forse troppo ottimistiche – dell'amministrazione provinciale, proprietaria dell'edificio, avrebbe dovuto ospitare una sezione dell'*Hermitage* di San Pietroburgo, e che oggi è invece sede di mostre temporanee il cui impatto mediatico e turistico merita di essere decisamente implementato.

#### 1.1.4. *Processi di internazionalizzazione*

Nell'attuale fase di recessione anche i processi di internazionalizzazione dell'economia palermitana segnano il passo. Nel 2009, in base ai dati di Unioncamere, a Palermo e provincia le importazioni effettuate nell'ambito del commercio internazionale dei servizi si sono ridotte, rispetto all'anno precedente, del 26,7%, mentre le esportazioni sono calate del 54,2%. Le variazioni registrate nel capoluogo si discostano sensibilmente dalla media siciliana, sebbene nell'Isola gli scambi commerciali con l'estero risultino ugualmente in calo; in effetti è la forbice tra le due variabili – importazioni ed esportazioni, appunto – a risultare decisamente

diversa, poiché nel territorio regionale il divario è meno accentuato: infatti, in Sicilia le importazioni nel biennio 2008/2009 si sono ridotte del 38,6%, mentre la flessione del volume di esportazioni nello stesso periodo non ha superato il 37%. La lettura di tali dati porterebbe quindi a ritenere l'economia siciliana più strutturata e maggiormente competitiva, e quella del capoluogo meno stabile e poco adatta a fronteggiare le turbolenze del mercato. Il crollo delle esportazioni registrato a Palermo da un anno all'altro aggiunge tra l'altro elementi di criticità alla già delicata situazione economica del capoluogo.

Tuttavia, a guardare le tendenze di medio-lungo termine, sembrerebbe osservarsi nelle dinamiche di sviluppo del commercio internazionale dei servizi a Palermo un miglior posizionamento del dato palermitano rispetto alla media siciliana, segno di una crescita, sia pure contenuta, dei volumi di import/export e quindi di un dinamismo – almeno in anni recenti – dell'economia del capoluogo siciliano (Tabella 2).

TABELLA 2  
*Commercio internazionale dei servizi (in migliaia di euro)*

	2001			Incidenza su totale Sicilia	2007			Incidenza su totale Sicilia	Variazione 07/01
	Crediti	Debiti	Saldo		Crediti	Debiti	Saldo		
Palermo	173.030	137.922	35.108	13,9%	538.919	243.260	295.659	31,2%	742,1%
Sicilia	770.309	517.312	252.997		1.596.378	647.902	948.476		274,9%

FONTE: elaborazione su dati Unioncamere (2009)

In ogni caso va sottolineata una complessiva perdita di competitività dell'economia palermitana nei mercati internazionali, condizione che ha portato ad una progressiva riduzione della propensione all'export nei settori produttivi non strettamente legati ai servizi<sup>4</sup>.

### 1.2. Reti sovralocali e ancoraggi locali

Le politiche di sviluppo attuate dalle istituzioni comunitarie e le opportunità di crescita offerte dalle economie esterne spingono Palermo a ripensare il proprio futuro e ad affidarlo ad una *progettualità multiscalare* che dovrebbe essere in grado di valorizzarne gli asset oltre che di drenare nuove risorse. Tuttavia, le strategie di proiezione della città nel contesto internazionale – dagli interventi di infrastrutturazione del territorio alle politiche riguardanti la mobilità, dal marketing dei grandi eventi alle azioni di internazionalizzazione – sembrano non raggiungere i risultati immaginati. Viene da chiedersi, di conseguenza, se le “prese” che Palermo

<sup>4</sup> Nel 2008 a Palermo su ogni 100 euro prodotti solo 1,9 euro derivavano dalle esportazioni, mentre in Italia la quota era di 22,8 euro (fonte: Camera di Commercio Palermo, Istituto Tagliacarne, cit.).

offre a tale tipo di progettualità siano adeguate alle sfide che la globalizzazione impone.

### 1.2.1. *Accessibilità e infrastrutturazione*

Le opportunità di collegamento offerte dalle nuove tecnologie e dai sistemi a rete tra il livello locale e i livelli spaziali superiori, là dove si progettano le politiche di sostegno economico e di coesione sociale, spingono i territori a migliorare l'accessibilità e la mobilità di merci, capitali e persone. È evidente che le zone maggiormente dotate di infrastrutture e di sistemi di comunicazione efficienti presentano fattori di competitività più elevati rispetto alle aree dove la componente infrastrutturale è debole. Le reti "lunghe", quelle che permettono di trasferire tra livelli diversi risorse, informazione, tecnologia e conoscenza, si ancorano più facilmente alle dotazioni che, come le infrastrutture, hanno una presa stabile sul territorio. Di conseguenza ben si comprende come il sostegno alla creazione ed al rafforzamento delle reti infrastrutturali previsto dalle più recenti linee di programmazione comunitaria finisca per offrire nuove opportunità al posizionamento competitivo dei territori. Palermo, con tutte le difficoltà derivanti dall'operare in un contesto economico cronicamente debole e chiuso in sé stesso, e anche se in ritardo rispetto ad altre realtà urbane del paese e del Mezzogiorno, ha tentato, a partire dai primi anni Novanta, di inserirsi nelle dinamiche transcalari che avrebbero dovuto mettere in valore le sue risorse potenziali (Söderström *et al.*, cit.). Il collegamento con i livelli superiori è particolarmente evidente nei processi di trasformazione del centro storico e di alcune delle principali dotazioni infrastrutturali della città, cambiamenti resi possibili proprio grazie a quei finanziamenti che si sono potuti recuperare attraverso l'aggancio con le reti europee ed il contatto con i centri strategici della spesa. Tuttavia in molti casi si tratta di processi ancora in pieno svolgimento, che, proprio perché non ancora ultimati, non consentono al momento di esprimere valutazioni compiute sulla qualità e sull'efficacia dei risultati conseguiti o da conseguire. A vedere lo stato dell'arte, comunque, si ha la netta sensazione che molti degli obiettivi di valorizzazione ed implementazione degli asset locali, soprattutto per quello che riguarda l'accessibilità e l'infrastrutturazione del territorio, non potranno essere mai raggiunti: opere incompiute (come la corsia sopraelevata della circonvallazione palermitana) o clamorosamente sottoutilizzate (è il caso del parcheggio di via Ernesto Basile) marchiano indelebilmente il paesaggio di Palermo e diventano il simbolo di una città che non riesce ad essere così "europea" come i suoi abitanti vorrebbero. Di conseguenza le difficoltà emerse nel processo di rafforzamento della trama infrastrutturale rendono meno stabili gli ancoraggi che il territorio palermitano dovrebbe offrire alle progettualità proiettate dai livelli sovralocali. Una fotografia abbastanza recente dello stato della rete infrastrutturale palermitana è fornita da uno studio realizzato nel 2006 dall'Istituto Tagliacarne, dove

veniva analizzato il livello di dotazione infrastrutturale delle province italiane<sup>5</sup>. In base allo studio, la provincia di Palermo nel 2006 presentava una discreta dotazione infrastrutturale funzionale ai grandi collegamenti nazionali ed internazionali (il riferimento è al sistema portuale e all'aeroporto) e una dotazione di livello medio limitatamente alla viabilità regionale, subregionale e locale (rappresentata dalla rete stradale). Decisamente deficitaria risultava invece la componente infrastrutturale ferroviaria (Tabella 3).

TABELLA 3  
*Indice di dotazione infrastrutturale relativo alla provincia di Palermo*

<b>Categoria indice di dotazione</b>	<b>Valore dell'indice (Italia = 100)</b>	<b>Posizione rispetto alle altre province</b>
generale di trasporto	86,2	57
della rete ferroviaria	54,6	81
delle strutture aeroportuali	120,4	28
delle strutture portuali	75,3	38
della rete stradale	83,5	63

FONTE: elaborazione su dati Istituto Tagliacarne (2006)

Il valore degli indicatori infrastrutturali in questo caso non è però sufficiente a collocare la provincia di Palermo in una posizione competitiva rispetto alle altre province italiane, poiché il suo indice aeroportuale occupa soltanto il 28° posto su base nazionale e quello portuale il 38°, e ciò in evidente contrasto con il volume dei passeggeri movimentato da entrambi gli scali palermitani, flusso che colloca l'aeroporto del capoluogo al 9° tra le aerostazioni italiane ed il suo scalo marittimo al 8° posto nel panorama nazionale. Dunque non è la singola dotazione infrastrutturale in sé e per sé ad essere carente, quanto la rete, e cioè il modello funzionale di mobilità che coinvolge il territorio, ad esser in crisi. Proprio il tema delle infrastrutture pone la questione della scala più adatta per studiare Palermo e le sue dinamiche. Le interconnessioni che le reti, quelle materiali soprattutto, stabiliscono tra Palermo e il suo territorio mettono in primo piano la natura metropolitana del capoluogo, aspetto naturalmente amplificato dalla presenza di nervature infrastrutturali che, a partire da Palermo, si dispiegano sullo spazio circostante. È per questo che in alcuni casi le analisi e gli approfondimenti tematici, specie quando si tratta di reti, devono necessariamente spingersi oltre il confine amministrativo della città ed arrivare a considerare l'area metropolitana in quanto tale.

#### *1.2.1.1. L'aeroporto ed il movimento dei passeggeri*

Il peso esercitato dall'aeroporto Falcone-Borsellino nel sistema aeroportuale italiano ed internazionale è molto cresciuto negli ultimi anni, sebbene lo scalo

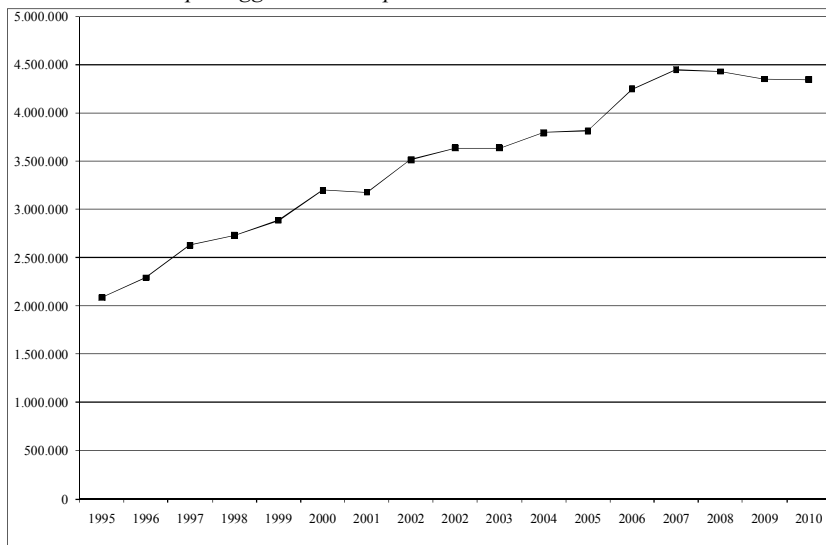
<sup>5</sup> La scelta di effettuare la ricerca su scala provinciale era dettata dal fatto che si trattava dell'unità territoriale minima rispetto alla quale si disponeva di un dettaglio di informazioni sufficiente.

palermitano continui a mostrare alcune carenze di natura infrastrutturale evidenziatesi in rapporto all’incremento registrato nei flussi di traffico, buona parte dei quali attribuibili ai movimenti turistici.

Secondo dati ENAC, nel 2009 l’aeroporto Falcone-Borsellino ha registrato circa 50.000 movimenti di aeromobili<sup>6</sup>, in crescita di quasi il 5% rispetto all’anno precedente, la maggior parte dei quali (87%) di provenienza o destinazione nazionale. Per volume di movimenti lo scalo palermitano si colloca al 9° posto tra gli aeroporti italiani e al 3° – dopo Napoli e Catania – tra quelli del Mezzogiorno.

Se si considera il dato relativo ai passeggeri, il Falcone-Borsellino si posiziona al 10° posto tra gli scali nazionali ed ancora al 3° tra quelli del Sud del paese: nel 2009 il numero dei passeggeri movimentati nello scalo palermitano, infatti, ha superato quota 4 milioni e 350 mila unità, di cui quasi 84% con provenienza o destinazione Italia. Rispetto al 2008, tuttavia, i passeggeri sono diminuiti del 1,6%. Il confronto con gli anni precedenti mette in rilievo una crescita progressiva del numero dei passeggeri gestiti dall’aeroporto palermitano, con una lieve flessione registrata nell’ultimo biennio da associare verosimilmente ad una più generale contrazione del movimento dei viaggiatori osservata su scala globale (Grafico 6).

GRAFICO 6  
*Movimento dei passeggeri nell’aeroporto Falcone-Borsellino - Anni 1995-2010*



FONTE: elaborazione su dati Gesap SpA

Se negli ultimi anni si è assistito ad un calo generale del traffico passeggeri, va comunque sottolineato il miglioramento delle performance dell’aeroporto palermitano

<sup>6</sup> Per “movimento” l’ENAC intende il decollo o l’atterraggio di un aeromobile in un aeroporto.

per ciò che riguarda il numero dei passaggi aerei. Infatti mentre nel 2007 il Falcone-Borsellino si collocava al 11° posto tra gli aeroporti italiani per movimento di aeromobili, nel 2009 lo scalo palermitano ha migliorato la sua collocazione nella graduatoria nazionale raggiungendo il 9° posto.

Tuttavia, va evidenziata una riduzione dell'attitudine dello scalo palermitano ad intercettare il traffico internazionale, sia in termini di movimento di aeromobili che di passeggeri. Dal 2007 al 2009, infatti, la percentuale degli aeromobili provenienti da aeroporti esteri è scesa dal 18,8% al 13%, mentre i passeggeri provenienti da scali non italiani è diminuita dal 21,6% al 16,1%<sup>7</sup>.

### 1.2.1.2. Il sistema della portualità ed il movimento crocieristico

Il porto di Palermo è uno dei principali snodi infrastrutturali di trasporto del Mezzogiorno e dell'area mediterranea: quello del capoluogo siciliano, infatti, è uno degli scali marittimi italiani compresi sia nella rete TEN (*Trans-European Network*) che nella rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti); inoltre, insieme a quello di Catania e ad alcuni scali nazionali, il porto palermitano fa parte dell'insieme di porti ritenuti strategici per il sistema delle Autostrade del Mare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le attività legate al movimento dei passeggeri svolgono una funzione centrale nel sistema-porto cittadino. Palermo nel 2008 si collocava al 8° posto tra gli scali marittimi italiani per volume di traffico passeggeri, ed il suo trend di crescita risultava superiore alla media nazionale (Tabella 4).

TABELLA 4  
*Movimento dei passeggeri nel porto di Palermo e nei porti italiani - Anni 2005-2008*

Anno	Passeggeri Palermo	Quota su totale Italia %	Variazione anno prec. %	Passeggeri Italia	Variazione anno prec. %
2005	2.003.755	4,4%	0,0%	45.637.610	0,0%
2006	2.046.678	4,3%	2,1%	47.671.122	4,5%
2007	2.305.991	4,7%	12,7%	48.823.359	2,4%
2008	2.427.475	4,9%	5,3%	49.986.437	2,4%

FONTE: Assoporti (2010)

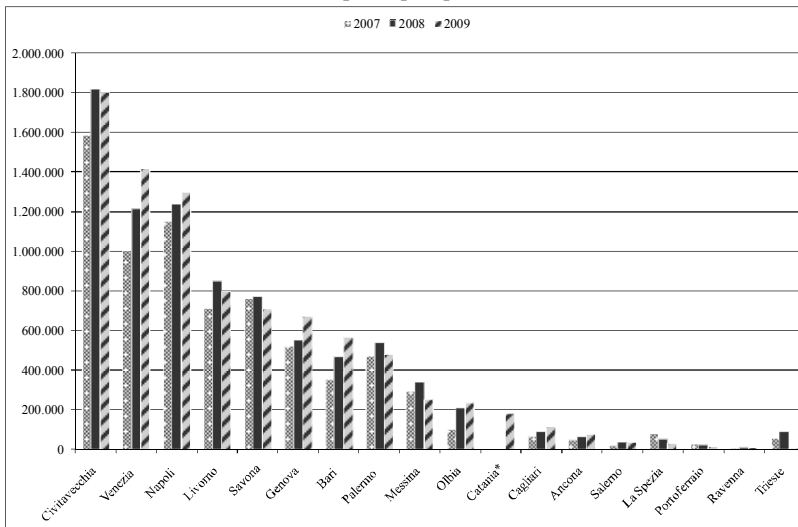
In realtà all'interno del porto di Palermo coesistono molteplici attività – cantieristica, gestione del traffico commerciale e passeggeri, crocierismo e nautica da diporto – che tuttavia, oltre risultare non adeguatamente interconnesse, appaiono sprovviste della specializzazione necessaria per potere competere con gli scali marittimi concorrenti, molti dei quali oggi dotati di servizi portuali ad alta caratterizzazione funzionale. Alcune criticità dovrebbero essere superate con l'attuazione del *Piano regolatore portuale*, strumento di pianificazione dell'area-porto e del *waterfront* cittadino, attraverso il quale l'Autorità portuale di Palermo

<sup>7</sup> Fonte: elaborazione su dati ENAC (2010).

vorrebbe non solo potenziare le performance commerciali dello scalo ma anche migliorare il rapporto del porto con la città, e cioè stabilire una rete più fitta di relazioni con l'interfaccia urbana ampliando lo spettro delle sue funzioni (non solo logistico-industriali ma anche culturali e sociali) e favorendo l'integrazione degli spazi urbano-portuali.

Uno dei settori di attività che mettono più strettamente in relazione il porto con la città è quello del crocierismo. La crescita del movimento crocieristico è uno dei fenomeni di sviluppo turistico che a Palermo si manifesta con maggiore evidenza, anche perché relativamente nuovo. Palermo, anche a motivo della posizione strategica occupata nel sistema delle rotte internazionali e mediterranee, è uno dei principali porti italiani per volumi di traffico crocieristico. Pur trattandosi di un *port of call*, e cioè di un porto che opera come tappa intermedia di viaggio, il porto palermitano movimentata ogni anno un numero significativo di navi da crociera e viaggiatori. Secondo un'indagine di SL&A, nel 2009 a Palermo sono sbarcati quasi 500 mila passeggeri provenienti da navi crociera, dato che rappresenta il 6,2% del mercato nazionale (SL&A, 2010). Il movimento dei crocieristi a Palermo, in crescita negli ultimi anni, nel 2009 ha, tuttavia, subito una battuta d'arresto, a differenza di quanto avvenuto nei principali porti competitori (Grafico 7).

GRAFICO 7  
 Movimento dei crocieristi nei principali porti italiani – Anni 2007-2009



\* del porto di Catania sono disponibili soltanto i dati relativi al 2009

FONTE: elaborazione su dati SL&A (2010)

Pur in presenza di un fenomeno certamente rilevante per l'impatto esercitato sull'immagine della città, resta da precisare quale sia l'apporto concreto che il movimento crocieristico offre alla crescita del sistema turistico ed economico di



Palermo. Sempre secondo l'indagine della SL&A, rispetto al movimento generato dai traffici crocieristici non sembrano apprezzarsi ricadute significative sul tessuto economico della città, e questo a causa di due fattori di criticità: il primo è rintracciabile in una sorta di "scollamento" tra l'area di costa ed il resto del centro urbano, una frattura (relazionale, economico-produttiva, culturale) che non facilita le interconnessioni tra le due parti della città e che influisce negativamente sulla filiera turistica; l'altro è rappresentato dal sostanziale decadimento della qualità ospitale di Palermo (si pensi al grave problema della raccolta e dello smaltimento dei rifiuti), condizione che certamente riduce l'appeal turistico della città.

E così anche se nei pressi del porto si assiste ad un germogliare di piccole imprese specializzate nella vendita di souvenir e di artigianato locale, nei fatti non è per niente certo che il fenomeno crocieristico arrivi ad incidere concretamente nelle dinamiche economico-produttive della città. Lo sviluppo di attività economiche collegate alle crociere, se esiste, è comunque geograficamente circoscritto ad un'area limitata (l'asse stradale di via Emerico Amari e le zone limitrofe), né si può ritenere che le parti della città interessate dal passaggio dei crocieristi (centro-città, Mondello e Monreale, soprattutto) possano realmente beneficiare, nel tempo di un'escursione "mordi e fuggi", di proventi economici che abbiano una qualche significatività.

Un altro settore di attività collegato al sistema portuale è quello della nautica da diporto, anche questo in notevole crescita: attualmente nella provincia di Palermo sono attive 23 infrastrutture diportistiche capaci di ospitare oltre 2.800 posti barca, pari al oltre il 20% del totale regionale (Camera di Commercio Palermo, Assonautica Palermo, 2008). Lungo l'area di costa, su un fronte a mare compreso tra il quartiere di Sferracavallo e la zona di Sant'Erasmus, insistono diversi porti turistici. I più importanti sono:

- i porti dell'Arenella e dell'Acquasanta, entrambi nella zona nord della città, nei pressi di Monte Pellegrino, situati in prossimità degli omonimi quartieri;
- la darsena della Cala-Molo Sud, il più antico approdo cittadino, posizionata a ridosso del centro storico;
- il porto di Sant'Erasmus, oggi scarsamente utilizzato ma che nelle previsioni del *Piano regolatore portuale* dovrebbe potere ospitare, dopo alcuni interventi di ripristino e potenziamento, almeno 270 posti barca.

Infrastrutture con capacità ridotta destinate al diportismo nautico sono localizzate nelle zone di Sferracavallo, Capo Gallo e Addaura, tutte a ridosso di Monte Pellegrino, ed all'interno del porto di Palermo.

Anche se i porti turistici dell'area palermitana si distribuiscono in modo puntiforme sullo spazio costiero, senza fare riferimento ad una logica di rete, è in atto,

da parte delle amministrazioni pubbliche<sup>8</sup>, un tentativo di razionalizzazione del sistema dei servizi diportistici e di coordinamento dell'offerta.

### 1.2.1.3. La rete viaria e la mobilità urbana

A Palermo, su oltre 300 km di rete viaria coperta da servizi pubblici, soltanto il 10% è gestito su corsia riservata. Le basse velocità commerciali toccate dai mezzi pubblici che si muovono nell'area urbana – da 5,1 km/h a 22,2 km/h<sup>9</sup> – mostrano in modo evidente il livello di criticità raggiunto dal traffico cittadino.

Le linee di sviluppo del trasporto pubblico locale del capoluogo siciliano sono state dettate dal *Piano integrato del trasporto pubblico di massa*. Il documento prevede la creazione ed il rafforzamento di un'armatura infrastrutturale basata su sistemi a guida veicolata – metro-ferrovia, passante ferroviario, metropolitana automatica e rete tranviaria – che, anche grazie all'utilizzo di parcheggi intermodali, dovrebbero rendere più agevole la mobilità all'interno del centro urbano e il collegamento con le zone periferiche. Gli interventi del Piano comprendono:

- la creazione di tre linee tranviarie, finalizzate al miglioramento dei livelli di interconnessione tra le aree periferiche della città ed i principali snodi ferroviari rappresentati dalla Stazione Centrale e dalla Stazione Notarbartolo;
- la realizzazione di una linea metropolitana leggera, che dovrebbe attraversare la città da Est a Ovest, e cioè dal Quartiere Oreto a Partanna Mondello, per una lunghezza di 17 km;
- il potenziamento dell'anello ferroviario sotterraneo, in parte già esistente, strumento di collegamento dei principali poli attrattori urbani;
- il raddoppio del passante ferroviario, progettato lungo un asse longitudinale che va dal Quartiere Brancaccio all'Aeroporto Falcone-Borsellino: si tratta, in questo caso, di una delle opere più impegnative in corso di realizzazione a Palermo (oltre 25 km di linea ferrata) che, una volta terminata, dovrebbe contribuire in modo decisivo ad alleggerire i flussi di traffico in ingresso e in uscita dalla città.

La razionalizzazione della mobilità pubblica extraurbana, infatti, resta uno dei nodi ancora da sciogliere. Oggi a Palermo i terminal del trasporto pubblico extraurbano sono situati in gran parte all'interno della città<sup>10</sup>, nonostante il recente tentativo, rivelatosi infruttuoso, di spostare alcuni dei terminal più trafficati nell'area periferica di via Ernesto Basile, nei pressi della cittadella universitaria.

<sup>8</sup> Ampi riferimenti ad obiettivi di distrettualizzazione del sistema-coste e della nautica da diporto sono contenuti nel *Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto* della Regione siciliana e nel *Piano strategico per la competitività e la coesione territoriale* della Provincia regionale di Palermo.

<sup>9</sup> Fonte: Sintagma – TPS (2007).

<sup>10</sup> I capolinea delle principali tratte extraurbane sono distribuiti tra via Paolo Balsamo, piazza Marina, piazzale Giotto, via Turati, via Brasa e viale dei Picciotti.

Proprio i ridotti standard di utilizzazione dei parcheggi e i ritardi nell'avvio del sistema di intermodalità rappresentano, alla luce dei fatti, uno dei punti deboli del Piano. Il documento, approvato nel 2002, non è ancora compiutamente attuato; in ogni modo la maggior parte dei parcheggi già realizzati (è il caso di quello di via Basile e del parcheggio sotterraneo costruito nei pressi del Tribunale) risulta sottoutilizzata, e tale risultato mette in crisi le strategie di sviluppo dell'intermodalità in ambito urbano.

### 1.3. *Comunità e governance territoriale*

Le città si presentano come entità complesse dove si organizzano reti tra soggetti diversi. Secondo Giuseppe Dematteis le reti urbane sono di due tipi: *reali*, insiemi che generano effetti materiali sul territorio collegando città e infrastrutture fisiche, e *virtuali*, formate da flussi immateriali, come possono essere quelle composte da movimenti finanziari, informazione, conoscenza. Mentre nel primo caso tutto ciò che forma quel tipo di reti – le infrastrutture, le dotazioni materiali, i *milieux* territoriali – determina le condizioni adatte allo sviluppo, nel caso delle reti *virtuali*, e cioè quelle basate sulle relazioni tra soggetti, le condizioni potenziali vengono trasformate in capacità effettive (Dematteis, 1997).

L'esigenza di elevare il grado di attrattività della città, di rendere maggiormente competitiva la sua offerta, di sfruttare pienamente ogni opportunità di sviluppo economico, ha spinto negli ultimi anni soggetti pubblici ed operatori privati a ricercare attorno a progetti comuni una condivisione degli obiettivi, e ad aggregarsi in formazioni di impronta cooperativistica ed in partenariati allo scopo di conseguire, da posizione di maggior forza, gli obiettivi di crescita e sviluppo.

A Palermo questo nuovo processo di governance urbana è particolarmente evidente a partire dalla metà degli anni Novanta, quando le istituzioni, le imprese e la società civile hanno cominciato a svolgere un ruolo di primo piano nelle politiche urbane e territoriali (de Spuches, Guarrasi, cit.). È di quegli anni l'avvio del recupero del centro storico e l'inserimento in agenda di un'articolata programmazione attraverso la quale si intendeva porre le basi per uno reale sviluppo socio-economico del tessuto cittadino (si pensi alla partecipazione al programma Urban, alla progettazione del Prusst denominato, non a caso, "Società, lavoro e ambiente per lo sviluppo delle reti urbane", al Pit "Palermo Capitale dell'EuroMediterraneo" etc.).

La costruzione di reti di relazioni funzionali alla realizzazione di progetti ed il coinvolgimento attivo delle componenti sociali, culturali ed economiche nei processi di sviluppo della città sono operazioni di difficile attuazione in realtà territorialmente compromesse come quella palermitana. Eppure nel caso del capoluogo siciliano, in quella stagione ed in parte ancora oggi, molte iniziative importanti di riqualificazione del contesto urbano e di riposizionamento dell'immagine della città sono state rese possibili grazie all'azione di quelle *comunità artificiali urbane* che, nate per condividere obiettivi, percorsi, strategie, hanno permesso a Palermo di esprimere una

nuova territorialità basata sulla valorizzazione del suo capitale sociale e sull'elaborazione di una nuova identità collettiva.

I processi di sviluppo endogeno originati dalle esperienze di coesione sociale di quel periodo hanno dato vita a forme strutturate di governance del territorio, per la maggior parte concretizzatesi negli strumenti della programmazione introdotti dalle norme nazionali e comunitarie come sostegno allo sviluppo locale. Non è difficile, quindi, rinvenire nel tessuto della città le tracce delle reti locali che nel tempo si sono andate tessendo ed irrobustendo, di volta in volta, attorno ad iniziative di rilancio della piccola e media industria oppure a progetti di promozione turistica del territorio o, ancora, a programmi di valorizzazione delle risorse culturali.

Una delle forme più diffuse di organizzazione collettiva specializzata operante su base territoriale è quella del distretto. Il ricorso al modello distrettuale, tuttavia, non è limitato al solo settore economico-industriale: *cluster*, aree-sistema e distretti, infatti, possono essere riconosciuti anche in altri settori dell'organizzazione sociale, come il turismo e la cultura. Caratteristica comune è la concentrazione spaziale di attività che incrementano la competitività del territorio e la presenza di reti relazionali – verticali ed orizzontali – caratterizzate da un elevato grado di coesione socio-culturale.

### 1.3.1. I distretti produttivi

In Italia l'istituto dei distretti produttivi è stato introdotto con la finanziaria del 2006 (art. 1, commi 366 e seguenti, della legge 23 dicembre 2005), dove i distretti vengono definiti come «libere aggregazioni di imprese articolate sul piano territoriale e sul piano funzionale, [create] con l'obiettivo di accrescere lo sviluppo delle aree e dei settori di riferimento, di migliorare l'efficienza nell'organizzazione e nella produzione, secondo principi di sussidiarietà verticale ed orizzontale, anche individuando modalità di collaborazione con le associazioni imprenditoriali».

La Sicilia ha anticipato la disciplina della materia. Nell'isola, infatti, l'art. 56 della legge regionale 28 dicembre 2004, n. 17, ha dato facoltà all'Assessore regionale per la cooperazione, il commercio, l'artigianato e la pesca di fissare con proprio decreto le modalità ed i criteri per il riconoscimento dei distretti produttivi. La norma, pur lasciando all'amministrazione regionale ampi margini di discrezionalità riguardo alle procedure da applicare, ha comunque indicato alcuni prerequisiti necessari per il riconoscimento dei distretti. Infatti perché un distretto produttivo in Sicilia possa essere riconosciuto come tale occorre che al suo interno siano presenti un numero di imprese non inferiore a cinquanta ed un numero di addetti non inferiore a centocinquanta unità; l'iter procedurale prevede inoltre che il distretto dimostri di possedere un elevato grado di integrazione produttiva ed una adeguata capacità di innovazione.

Con il decreto assessoriale n. 152 del 1 dicembre 2005 sono stati successivamente definiti i criteri e le procedure di riconoscimento dei distretti produttivi. Elementi costitutivi dei distretti sono gli agglomerati di imprese che svolgono attività omogenee secondo una logica di filiera, verticale o orizzontale, e l'insieme degli

attori istituzionali che operano a livello regionale o locale nel settore di pertinenza dei distretti. Loro caratteristica è la facoltà di articolare la rete produttiva di ciascun distretto senza che le aree geografiche interessate siano necessariamente contigue, tant'è che il decreto prevede l'eventualità che la filiera possa dislocarsi anche in aree transnazionali caratterizzate da vantaggi localizzativi e competitivi.

In Sicilia ad oggi risultano riconosciuti ventitre distretti produttivi. Su Palermo ne gravitano quattro, anche se in questo caso, come pure in molte delle altre esperienze industriali avviate nel tempo in Sicilia, il capoluogo siciliano si trova a svolgere essenzialmente funzioni di natura politico-amministrativa – per esempio come sede legale di distretto – e ad occupare, di conseguenza, una posizione marginale nelle filiere produttive vere e proprie.

In effetti Palermo non vanta una tradizione manifatturiera importante; se si esclude l'attività sviluppata nel capoluogo nei settori dell'edilizia e della cantieristica navale a partire dal dopoguerra e sino agli anni Novanta, è, infatti, nei comuni della cintura metropolitana, come Termini Imerese con la Fiat e Carini con lo stabilimento Italtel, che negli anni si sono affermate realtà produttive di un certo rilievo (Scrofani, 2008).

Il distretto regionale dei lapidei di pregio, per esempio, pur avendo sede a Palermo, si sviluppa in aree diverse da quelle del capoluogo e cioè in territori dell'isola dove si conserva una più importante tradizione estrattiva, come nel caso di Custonaci, in provincia di Trapani, o del polo ragusano comprendente Comiso, Chiaramonte Gulfi e Vittoria. D'altra parte che Palermo contribuisca in modo limitato allo sviluppo della filiera produttiva del marmo lo dimostrano sia la bassa incidenza percentuale delle cave di marmo dell'hinterland palermitano (8%) sul totale delle cave attive nella provincia, sia la ridotta partecipazione di imprese del capoluogo al distretto regionale dei lapidei (undici su novantacinque).

Ciò non significa che Palermo non svolga, sia pure indirettamente, una funzione cruciale nelle dinamiche industriali dell'isola e dei distretti produttivi che interessano il suo territorio. Il capoluogo siciliano, infatti, sede dei principali centri decisionali regionali e di un imponente apparato burocratico-amministrativo, rappresenta lo snodo geo-economico delle più importanti politiche di sviluppo dell'isola, e quindi il centro di gravitazione, reale e simbolico, di molte aree industriali e distretti produttivi.

Il rilievo strategico della funzione esercitata da Palermo nel distretto regionale dei lapidei di pregio si legge anche nella qualificazione tecnologica e nel "peso" politico di alcuni dei partner del distretto – come l'Università e l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Palermo – che hanno sede nel capoluogo siciliano.

Un altro distretto produttivo collegato a Palermo è quello della logistica. Si tratta di un'aggregazione territorial-funzionale nata soprattutto per migliorare le condizioni di accessibilità all'isola; ma non meno importante è la sua mission strategica, che appare rivolta principalmente al sistema delle imprese: attraverso il distretto, infatti, si intende garantire alle aziende siciliane, sempre più interessate da processi di delocalizzazione, un sistema di mobilità delle merci e delle persone di elevata affidabilità in un contesto penalizzato da notevoli deficit infrastrutturali.

Come per il distretto dei lapidei di pregio, la sede del distretto della logistica è stata fissata nel capoluogo – più precisamente presso il Consorzio Area Sviluppo Industriale della Provincia – ed anche in questo caso le aziende aventi sede operativa a Palermo sono in numero ridotto rispetto al totale delle aziende siciliane che hanno aderito all’iniziativa (trenta su centotrenta). Inoltre, come già nel caso del distretto regionale dei lapidei di pregio, anche qui è rilevante la forte natura tecnico-politica dei soggetti aderenti aventi sede nel capoluogo siciliano (Università, Autorità portuale, Camera di Commercio, Confindustria etc.).

In realtà nel caso del distretto della logistica Palermo svolge un ruolo che va oltre la sola funzione politico-amministrativa: il capoluogo siciliano, infatti, non solo è situato lungo un asse infrastrutturale importante – la dorsale settentrionale – ma è anche uno dei nodi della rete di collegamento che generano effetti strutturanti sul territorio, in questo caso per la presenza dell’aeroporto Falcone-Borsellino e del porto (vedi *infra*).

Collegato a Palermo è anche il distretto produttivo della “meccatronica”, termine, formato dall’unione delle parole meccanica, automatica, elettronica e informatica, che sottolinea le relazioni esistenti nei processi industriali tra meccanica e automazione.

Si tratta di un distretto ad alta specializzazione tecnologica particolarmente adatto a coniugare ricerca e sviluppo industriale in un’ottica di valorizzazione delle applicazioni commerciali per il mondo delle imprese. Infatti, con il distretto della “meccatronica” gli animatori dell’aggregazione intendono «promuovere la crescita tecnologica e commerciale dei prodotti di tale area favorendo quindi una prospettiva di successo delle imprese e del sistema territoriale complessivamente considerato a sostegno dell’innovazione e dell’internazionalizzazione» (cfr. Patto per lo sviluppo del distretto).

Il distretto, anche in questo caso, ha sede a Palermo, presso l’Associazione degli Industriali della Provincia; nel capoluogo, inoltre, hanno sede operativa ventinove aziende su un totale di cento imprese aderenti.

Nel distretto produttivo della “meccatronica” Palermo è presente con un partenariato istituzionale di rilievo che, oltre a coinvolgere direttamente l’amministrazione cittadina (attraverso l’Assessorato comunale alle attività produttive), vede tra le sue fila l’Università e le principali rappresentanze imprenditoriali provinciali.

Il quarto distretto produttivo che include il territorio palermitano è quello della nautica da diporto. Si tratta di una realtà produttiva in rapida evoluzione, che ha conosciuto negli ultimi anni un notevole sviluppo tecnologico e commerciale ed il cui mercato è in continua crescita, anche se oggi il comparto risente di una crisi economica che non ha mancato di penalizzare il settore del *leisure* ed il suo indotto<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Nel 2008 le aziende siciliane che operavano nel settore della nautica da diporto rappresentavano il 4,8% del totale nazionale, mentre nel 2009 la percentuale delle imprese dell’isola è scesa al 4,3%.

(Fonte: UCINA, *La nautica in cifre*, [www.ucina.net/pubblicazioni/int\\_publicazioni.aspx](http://www.ucina.net/pubblicazioni/int_publicazioni.aspx)).

Al distretto aderiscono, oltre ad enti pubblici ed associazioni di categoria, diverse categorie di imprese collegate al mondo della nautica: dalle aziende produttrici di imbarcazioni alle aziende che si occupano della gestione e della commercializzazione dei servizi, dalle strutture specializzate in charter nautico ai tour operator ed alle altre imprese che operano nel segmento turistico della nautica.

Le ditte aderenti sono centosedici; di queste ben quarantatre hanno sede a Palermo a dimostrazione del peso esercitato dal capoluogo sul sistema regionale della cantieristica da diporto e dei servizi collegati. Tale ruolo è accentuato dalla presenza in città di sei infrastrutture portuali – tra approdi, darsene e porti – utilizzate per il diportismo nautico.

### *1.3.2. Il distretto turistico*

Con la legge-quadro n. 135 del 29 marzo 2001 il legislatore nazionale ha introdotto un nuovo modello di organizzazione turistica, il sistema turistico locale, basato su un'innovativa integrazione orizzontale tra componenti diverse dell'offerta turistica: operatori economici, municipalità, comunità locali, animatori del territorio. Si tratta di strutture territoriali intermedie dotate di un'autonoma capacità di sviluppo, nell'ambito delle quali si instaurano relazioni di tipo negoziale e cooperativo tra soggetti che operano al loro interno finalizzate al conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo turistico.

Poiché la legge, nel rispetto del titolo V della Costituzione, ha lasciato ampia facoltà alle regioni di stabilire l'assetto istituzionale dei rispettivi sistemi di offerta turistica scegliendo se recepirne o meno i contenuti, ne consegue che, dalla data di entrata in vigore della norma, in Italia si è andato delineando un quadro organizzativo composito ed eterogeneo. Alcune regioni, infatti, hanno deciso di recepire integralmente la norma, mentre altre sono intervenute sull'argomento legiferando in modo diverso oppure limitandosi ad introdurre modifiche parziali.

In Sicilia la legge regionale 15 settembre 2005, n. 10, ha sostanzialmente riproposto nell'isola l'impianto della legge-quadro nazionale, seppure con qualche variazione, come nel caso della denominazione attribuita ai nuovi istituti: distretti turistici anziché sistemi turistici locali. La norma regionale definisce distretti turistici «i contesti omogenei o integrati comprendenti ambiti territoriali appartenenti anche a più province e caratterizzati da offerte qualificate di attrazioni turistiche e/o di beni culturali, ambientali, ivi compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e/o dell'artigianato locale». I distretti possono essere promossi da enti pubblici, da enti territoriali e/o da soggetti privati che intendono concorrere, attraverso l'elaborazione e la realizzazione di specifici progetti, allo sviluppo turistico del proprio territorio o di più territori appartenenti anche a province diverse.

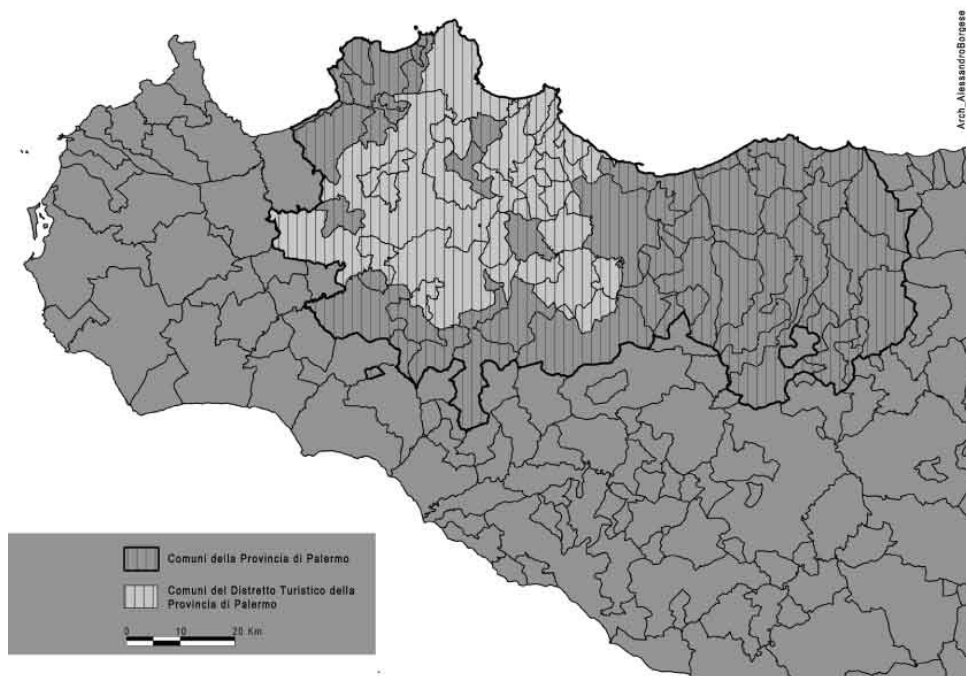
Con proprio decreto del 16 febbraio 2010, l'Assessore regionale del turismo, dello sport e dello spettacolo ha fissato i criteri e le modalità per il riconoscimento dei distretti turistici. In base a tale regolamento i distretti turistici devono essere costituiti prioritariamente tra territori contigui; il decreto prevede, tuttavia, la

possibilità che i soggetti promotori possano costituire distretti tematici, e cioè caratterizzati da uno specifico tema comune, senza che i rispettivi territori debbano necessariamente confinare tra loro. Ai fini del riconoscimento occorre che le aree geografiche coperte dal distretto presentino una consistenza demografica di almeno 150.000 abitanti, una capacità ricettiva pari ad almeno 7.500 posti letto e non meno di un esercizio commerciale ogni 350 abitanti.

Il Comune di Palermo, come capofila di un gruppo di enti locali della provincia, ha proposto la creazione di un distretto turistico denominato “Palermo – Costa Normanna”. I comuni che hanno aderito al distretto sono ventinove<sup>12</sup>, mentre i soggetti privati – operatori turistici, aziende del settore agroalimentare e dell’indotto turistico – entrati a far parte del partenariato sono settantadue (Figura 1).

FIGURA 1

*Comuni della provincia di Palermo aderenti al distretto turistico “Palermo – Costa Normanna”*



FONTE: elaborazione su dati della Regione siciliana

<sup>12</sup> Oltre a Palermo hanno aderito al distretto turistico i comuni di Altavilla Milicia, Altofonte, Bagheria, Baucina, Bolognetta, Campofelice di Fitalia, Campofiorito, Casteldaccia, Cefalà Diana, Ciminna, Corleone, Ficarazzi, Godrano, Lercara Friddi, Marineo, Misilmeri, Monreale, Piana degli Albanesi, Roccamena, Roccapalumba, San Cipirello, San Giuseppe Jato, Santa Flavia, Trabia, Ventimiglia, Vicari, Villabate e Villafrati.



L'area geografica coperta dal distretto si estende per oltre 1.700 Km<sup>2</sup>, pari a circa il 35% del territorio dell'intera provincia. Al 31 dicembre 2009 la popolazione residente era di oltre 930.000 unità, pari a quasi il 75% del totale della popolazione provinciale. Il numero degli esercizi commerciali attivi nel territorio del distretto si avvicina alle 29.000 unità (quasi 23.000 nella sola Palermo). Il numero dei posti letto supera abbondantemente la soglia fissata dalla Regione per il riconoscimento: soltanto nel capoluogo, infatti, la dotazione dei posti letto alberghieri ed extralberghieri è di oltre 10.000 unità.

Obiettivi generali del distretto turistico "Palermo – Costa Normanna" sono:

- a) coordinare, incentivare e promuovere le azioni di sistema necessarie alla valorizzazione del rilevante patrimonio culturale e naturale del distretto quale leva strategica attraverso cui indurre lo sviluppo economico e sociale dei territori;
- b) promuovere la crescita culturale e sociale del territorio del distretto, e costituire, allo stesso tempo, una leva strategica per lo sviluppo economico delle comunità locali attraverso la nascita ed il rafforzamento delle filiere imprenditoriali ad esso collegate.

Per la costituzione e la messa in opera del distretto sono previsti investimenti per quasi 14 milioni di euro, distribuiti come in Tabella 5.

TABELLA 5

*Linee di attività e investimenti del distretto turistico "Palermo - Costa Normanna"*

Linee di attività	Investimenti previsti (migliaia di euro)
<i>Governance e management</i>	1.744
Animazione territoriale e attivazione della rete locale di partenariato	139
Informazione, accoglienza, promozione e commercializzazione	11.683
Sensibilizzazione e trasferimento dei risultati	105
Monitoraggio e valutazione	279
<b>Totale</b>	<b>13.950</b>

FONTE: elaborazione su dati della Regione siciliana

La procedura di riconoscimento del distretto non è stata ancora perfezionata dall'amministrazione regionale, e quindi al momento non è possibile esprimere valutazioni sull'efficacia operativa dell'organismo. Già in questa fase preliminare si possono, tuttavia, osservare alcune criticità nell'ipotesi di architettura funzionale del distretto. Una tra tutte: Palermo è l'unica località, tra quelle che hanno aderito all'aggregazione, a forte connotazione turistica sia per volume di flussi turistici *inbound*, sia per grandezza di spesa turistica e sia per concentrazione di aziende del settore. Tra l'altro molti dei comuni che hanno aderito al distretto compongono di fatto la cintura urbana dell'area metropolitana palermitana, e con essa intrattengono rapporti di dipendenza funzionale. È da ritenere, di conseguenza, che il capoluogo finirà per esercitare sullo spazio del distretto effetti polarizzanti, ed il rapporto di forza tra le municipalità vedrà inevitabilmente predominare gli interessi del centro rispetto alla *vision* d'insieme del sistema territoriale. Inoltre, va evidenziato il prevalere di un approccio burocratico-amministrativo nell'organizzazione del

distretto che, nonostante abbia scelto di costituirsi sotto forma di consorzio, appare decisamente sbilanciato in favore della componente pubblica del partenariato.

### 1.3.3. *I distretti culturali*

Molte esperienze recenti mostrano come le dinamiche delle economie locali siano positivamente influenzate dalle politiche di integrazione tra cultura e territorio. E questo non soltanto perché la cultura rappresenta uno dei più solidi collanti dell'agire collettivo, ma anche perché essa costituisce la piattaforma identitaria sulla quale poggia ogni politica di innovazione della conoscenza, dotazione fondamentale per lo sviluppo delle imprese e del sistema economico locale. Anche se la cultura va intesa in senso ampio – segno d'identità di un luogo e di una comunità, tramite di relazioni, materia dell'industria creativa e dell'integrazione multiculturale – l'elemento che qui viene sottolineato è la tendenza a sperimentare, soprattutto in ambito urbano, nuove modalità di produzione e consumo dei beni e dei servizi culturali allo scopo di generare reddito. Ed anche in questo caso, come già per il turismo, si assiste ad una "clonazione" del modello distrettuale industriale nel nuovo scenario della cultura.

Tuttavia, si tratta di un istituto che in Sicilia non è stato ancora disciplinato da norme apposite, e tale condizione finisce naturalmente per limitarne le opportunità applicative. Le poche esperienze maturate nell'Isola si sono concretizzate, in buona parte, attraverso iniziative di *sponsoring* istituzionale, come nel caso più conosciuto della Fondazione Cariplo. Proprio grazie ad un finanziamento dell'istituto bancario milanese, a Palermo è stato creato un distretto culturale nato attorno alla Galleria d'Arte Moderna ed al circuito dei Tesori della Loggia, alla cui progettazione e realizzazione ha collaborato l'associazione Civita. Il progetto ha preso corpo con il nuovo allestimento della Galleria realizzato in seguito al suo trasferimento nel complesso monumentale di Sant'Anna. Con la creazione del distretto l'amministrazione cittadina (il polo di Sant'Anna è di proprietà comunale) e Civita intendevano introdurre a Palermo nuovi modelli di fruizione dei beni culturali in linea con le esperienze di marketing culturale collaudate con successo in altre città europee e, a partire dalla legge Ronchey, anche in Italia.

Gli obiettivi del distretto erano quelli di:

- creare un più stretto raccordo tra beni culturali e attività del territorio;
- dotare il nuovo polo museale di Sant'Anna di servizi moderni, funzionali sia al prolungamento delle visite che al soddisfacimento di target diversificati;
- mostrare un'immagine unica dell'offerta culturale della città di Palermo, evidenziando i nuovi asset che concorrono alla sua formazione.

Nel progetto sono stati previsti la creazione di un centro servizi e di un punto informativo, la realizzazione di una guida cartacea e l'avvio di alcune attività coordinate di promozione turistica (itinerari, pacchetti turistici etc.). Recentemente, poi, il distretto culturale ha inserito nel suo circuito cinque tra chiese ed oratori dislocate nel Quartiere della Loggia, un'area non distante dalla Galleria, con

l'obiettivo di creare una rete museale “in una piccola area territoriale di una grande città d'arte”<sup>13</sup>. La matrice del distretto di Sant'Anna è quella tipica del *cultural district*, di derivazione anglosassone, caratterizzata dalla concentrazione in un'area urbana di luoghi ed attività destinati all'arte ed allo spettacolo. Da questo punto di vista l'esperienza dell'altro distretto culturale palermitano si può considerare diversa, se non altro per il fatto che le risorse culturali inserite nel circuito distrettuale non interessavano soltanto lo spazio urbano ma coinvolgevano anche altri territori. Un percorso travagliato segna comunque la vita del progetto di distretto culturale promosso nel 2003 dalla Fondazione Banco di Sicilia, ed alla cui realizzazione avrebbero dovuto contribuire la Provincia ed il Comune di Palermo, l'Università, l'Associazione degli Industriali, l'Associazione Costruttori Edili ed il Consorzio Aree di Sviluppo, per un investimento complessivo di circa 200 mila euro. Le aree del territorio provinciale interessate dal progetto di distretto erano Palermo, Monreale, Cefalù, Termini Imerese, le Madonie e Contessa Entellina. Anche in questo caso, come per il distretto culturale di Sant'Anna, il supporto tecnico alla progettazione è stato fornito da Civita. Il progetto, tuttavia, stenta a decollare, probabilmente anche a causa del concomitante avvio sia del distretto di Sant'Anna che del distretto culturale delle Madonie, territorio già incluso nella rete del distretto della Fondazione Banco di Sicilia. L'esperienza recente del polo di Sant'Anna ed il difficoltoso *start-up* del progetto sponsorizzato dalla Fondazione Banco di Sicilia consegnano un quadro ancora troppo complesso delle dinamiche che stanno alla base dell'idea di distretto culturale a Palermo. Sebbene non si disponga di elementi sufficienti per potere formulare un giudizio complessivo sulle loro performance, è comunque possibile esprimere in questa fase alcune considerazioni sulle potenzialità dei distretti culturali palermitani tenuto conto delle caratteristiche della realtà urbana nella quale si inseriscono. Gli elementi costitutivi di un distretto culturale, secondo Pier Luigi Sacco e Sabrina Pedrini (2003), sono da rintracciarsi in alcune qualità ambientali – nel senso ampio del termine – o pre-condizioni di contesto che rendono possibile lo sviluppo del distretto ed il suo radicamento nel *milieu* territoriale; tra tutte, si sottolineano qui:

- l'esistenza di una base imprenditoriale sensibile agli obiettivi di valorizzazione culturale;
- la riconoscibilità del patrimonio culturale da parte della comunità locale;
- l'esistenza di un'amministrazione locale impegnata nel ruolo di facilitatore istituzionale;
- l'esistenza di una rete di istituzioni pubbliche capaci di monitorare la qualità dell'offerta culturale e di sostenerne finanziariamente lo sviluppo;
- la capacità di networking del sistema locale nei confronti delle realtà culturali di eccellenza.

<sup>13</sup> [www.tesoridellaloggia.it/progetto.html](http://www.tesoridellaloggia.it/progetto.html)

Avendo presente la gamma di elementi che serve a connotare un distretto culturale come tale, chi conosce le dinamiche economiche che percorrono il tessuto della città, gli attuali livelli di investimento pubblico nel campo artistico e culturale, il grado di specializzazione delle industrie culturali cittadine, non può che pensare con qualche difficoltà alla possibilità che a Palermo possano radicarsi stabilmente aggregazioni distrettuali la cui specializzazione produttiva sia basata sulla produzione culturale. Il distretto culturale, d'altra parte, è un modello organizzativo che per affermarsi e svilupparsi necessita di una governance socio-economica particolarmente evoluta e flessibile, condizione che può essere identificata con molte difficoltà nella realtà palermitana. Relativamente al distretto culturale di Sant'Anna, poi, non si può non sottolineare la sostanziale natura pubblica dell'iniziativa che, per quanto innovativa e meritoria, appare, tuttavia, già in partenza sprovvista di quelle forze – le imprese, innanzitutto – che alimentano il vantaggio competitivo dei territori nel settore culturale. L'assenza di una parte degli attori della filiera, infatti, può vanificare lo sforzo di rendere il distretto un bene collettivo capace di ridare impulso all'economia locale. Infine va sottolineato come la natura stessa dei distretti in questione, i loro assetti organizzativi e la *vision* di sviluppo mostrino un approccio *top-down* al tema della produzione/fruizione culturale a Palermo, dove pochissimi margini di partecipazione sono lasciati alla comunità locale.

## 2. PALERMO CITTÀ MEDITERRANEA

L'obiettivo di restituire al Mediterraneo il ruolo cruciale di luogo di contatto culturale e di piattaforma per nuove opportunità, non solo commerciali, ma anche turistiche e sociali, vede Palermo e l'intera Sicilia come attori naturalmente predisposti a cogliere una tra le più interessanti sfide del XXI secolo. Ciò non solo per ragioni di ordine geografico, ma anche storico e culturale. Due sono gli assi relazionali che il Mediterraneo deve rinsaldare. Si tratta di rapporti intercontinentali aventi due direttrici principali: l'una verticale, tra Europa e Africa, e l'altra orizzontale, tra Europa e Vicino-Medio Oriente. Il Mediterraneo può difatti divenire lo scenario in cui si costruisce l'incontro fra continenti, maturando una reciproca comprensione e implementando lo sviluppo delle relazioni. L'ottimizzazione delle connessioni già disponibili e l'ipotesi di nuove infrastrutture potrà dare a Palermo un significativo impulso alla trasformazione in una vera *gateway city* che grazie alla sua posizione e al suo significato antico di città "tutto porto" si configurerà come nuova interfaccia tra locale e globale. La sfida consiste essenzialmente nel superare alcune criticità comuni alle altre aree mediterranee sapendo individuare e avvalorare tutti i punti di forza del territorio: il vantaggio climatico, l'unicità dei paesaggi e la presenza diffusa di Beni Culturali materiali e immateriali. L'organizzazione e la gestione economica del progetto rappresentano invece alcuni non trascurabili punti di debolezza. I criteri gestionali devono soddisfare, secondo un'ottica che richiama il paradigma dello sviluppo sostenibile, l'*efficienza economica*, ovvero una gestione

delle risorse che miri all'ottimizzazione della produzione dei servizi evitando gli sprechi; la *sostenibilità ambientale degli investimenti*, i cui effetti siano godibili nel lungo periodo, con particolare attenzione al soddisfacimento dei bisogni delle future generazioni; e infine l'*internazionalizzazione*, che comporta scelte orientate verso un mercato ampio, con l'idea di poter attirare capitali e risorse dall'estero (Querini, Bizzarri, 2010, p.373 e p.376). Nonostante l'Unione Europea abbia deciso, con i nuovi ingressi del 2004 e del 2007, di orientare verso est gran parte delle proprie aspettative, le recenti azioni nazionali, regionali e locali hanno tenuto in grande considerazione l'area mediterranea, anche se con presupposti ed esiti parziali non sempre positivi o soddisfacenti. Al fine di conseguire l'obiettivo dello sviluppo del territorio da circa un decennio è stato utilizzato in molte parti d'Italia lo strumento dei *Progetti Integrati Territoriali* (PIT), una serie di azioni connotate da forte integrazione, caratterizzate dal coinvolgimento di soggetti pubblici e privati e da scelte atte a concretizzare i fondi strutturali dell'Unione Europea. Gli esiti dei PIT non sempre sono stati entusiasmanti. È il caso del PIT n°7, dall'ambizioso nome "Palermo capitale dell'Euro-Mediterraneo". Avviato nel 2002, nella sua *idea forza* si considerava non solo la posizione di Palermo come strategica per lo sviluppo dell'economia del Mediterraneo, ma anche il patrimonio culturale di altissimo livello e la presenza di fattori endogeni utili per la competitività potenziale del territorio. Ciò non senza riconoscere l'inadeguatezza del sistema delle risorse (umane, infrastrutturali, organizzative) che avrebbero dovuto sostenere concretamente questo potenziale ruolo. L'obiettivo dichiarato del PIT era di trasformare Palermo da "corridoio" di connessione tra l'Europa ed il Mediterraneo a "centro strategico" dell'Euro-Mediterraneo e quindi definendo il capoluogo come luogo di attrazione di funzioni e servizi. L'Amministrazione comunale di Palermo da anni porta avanti alcuni Programmi di riqualificazione urbana, con esiti non sempre soddisfacenti. Uno di questi è il Piano Strategico "Palermo capitale dell'Euro-Mediterraneo". L'obiettivo primario è senza dubbio molto ambizioso: lo sviluppo o la creazione di funzioni e infrastrutture che possano consentire a Palermo di ricoprire senza alcuna difficoltà o *défaillance* il ruolo di capitale dell'Euromediterraneo, puntando sulle potenzialità di crescita della città, con il fondamentale coinvolgimento dei Comuni della prima cintura (Altofonte, Bagheria, Belmonte Mezzagno, Capaci, Carini, Ficcarazzi, Isola delle Femmine, Misilmeri Monreale, Termini Imerese, Villabate).

Nel luglio del 2008 è nata l'*Unione per il Mediterraneo* (UpM), con sede a Barcellona, che ha come obiettivo principale l'avvicinamento delle nazioni che si affacciano sul Mediterraneo. Oltre ai paesi mediterranei dell'Unione Europea hanno aderito all'*Unione* Albania, Algeria, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Egitto, Giordania, Israele, Libia (paese osservatore), Libano, Marocco, Mauritania, Monaco, Palestina, Siria, Tunisia e Turchia. La nascita di quest'organismo internazionale, voluto da Nicolas Sarkozy, segue l'esperienza del *Processo di Barcellona* del 1995, non andato a buon fine per l'incapacità di affrontare la questione della forte disuguaglianza esistente tra le due sponde del Mediterraneo. Palermo si presenta come città partner ideale per la mediazione e l'incontro fra paesi mediterranei, ma nonostante i buoni

propositi dell'UpM, già dal 2010 si parla della sua “lenta agonia” o addirittura del suo fallimento.

In questo contributo si presenterà invece il Piano Regolatore Portuale (PRP) e l'intuizione del Corridoio Meridiano. Si tratta di proposte concrete che vanno in un'unica direzione: dare a Palermo il ruolo di città di riferimento nella complessa sfida della tanto attesa rinascita del Mediterraneo e del Mezzogiorno. L'attenzione alle infrastrutture è ritenuta cruciale, ma si ritiene che qualsiasi iniziativa non potrà avere successo se non verrà prestato un opportuno interesse nei confronti della società. Una società ormai multi-etnica e multiculturale, ma che non riesce a divenire interculturale ed inclusiva. Proprio questi sono i temi del presente contributo che cercherà di presentare in modo semplice questioni in verità molto complesse e di stimolare nel lettore un atteggiamento critico.

### *2.1. Il Piano Regolatore Portuale di Palermo*

È possibile affermare che le acque del Mediterraneo sono molto agitate! Con la dissoluzione della Jugoslavia e la conseguente forte limitazione delle principali rotte verso il Medio Oriente, sono state ripensate molte tratte classiche, non solo commerciali ma anche turistiche. Anche l'ingresso in Unione Europea di dodici Stati tra il 2004 e il 2007 ha ridisegnato gli scambi commerciali e culturali tra isole e territori costieri. Inoltre è da considerare l'opportunità di sviluppo per alcuni paesi mediterranei dell'Africa settentrionale, che da un lato sempre più favorevolmente intraprendono azioni di scambio con altri paesi (si pensi alle nuove rotte Palermo-Tunisi o Palermo-Khoms) e dall'altro iniziano a determinare conseguenze geopolitiche rilevanti a livello globale (il riferimento è ai moti popolari del 2011 in Tunisia ed Egitto che potrebbero alimentare un effetto domino). È infine rilevante la constatazione che le politiche di regolamentazione e sviluppo del trasporto marittimo condotte a livello europeo sono orientate alla promozione di ciò che è stato definito *Short Sea Shipping* (navigazione a corto raggio) al fine di stimolare il passaggio dal trasporto su strada a quello via mare, per ottimizzare i vantaggi in termini di costi, impatto ambientale, tempo e traffico. Se Palermo sarà in grado di sviluppare le connessioni portuali di cui è dotata (Porto, Cala, porto di Sant'Erasmo e porti minori-nautica da diporto) otterrà grandi vantaggi dal punto di vista turistico e favorirà, tra l'altro, lo sviluppo di altri comuni dell'interno (Cusimano, Mercatanti, 2010).

Il recupero delle aree portuali, del waterfront e, in generale, degli spazi legati al mare rappresenta una delle proposte più interessanti delle moderne politiche attuate nelle principali città di mare (Pagano, 2010, p.15).

I porti sono ormai al di fuori del vecchio concetto che li relegava a infrastrutture specializzate collocate a margine della città e sconnesse dai processi evolutivi della compagine sociale del resto del territorio. Palermo non sfugge a questa logica dato che non sarebbe possibile concepire il capoluogo di Regione come una delle capitali del Mediterraneo senza sfruttare la storia e il forte connubio che da sempre ha contraddistinto la città e il suo mare.

Per diversi decenni questo rapporto privilegiato è stato interrotto, a volte anche bruscamente, favorendo altre aree della città e sostenendo altri obiettivi di sviluppo urbano. Ciò ha provocato l'abbandono di una consistente porzione di territorio urbano che si è trasformata in area degradata, con minori funzioni rispetto al passato.

Da diversi anni le politiche di sviluppo della Sicilia manifestano un crescente interesse verso la componente infrastrutturale, ritenuta essenziale per agevolare lo sviluppo locale. Non si fa riferimento esclusivo al tanto discusso progetto del Ponte sullo Stretto. L'ultimazione dei lavori di completamento di alcuni assi autostradali (A20 Messina-Palermo e A18 Catania-Siracusa e Siracusa-Rosolini), la progettazione di altre opere di viabilità di primo livello, l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali esistenti o la nascita di nuove ne sono un esempio. Il collegamento portuale, nodo critico dalle elevate potenzialità per lo sviluppo del turismo, non è certamente escluso da questo interesse. E come potrebbe mai esserlo in un territorio dotato di oltre 1.600 chilometri di coste?

Il settore della nautica da diporto ha già destato l'attenzione di molti imprenditori, incoraggiati dal positivo trend della domanda e dell'offerta. La strategia regionale nell'ultimo decennio ha tentato di disegnare una linea costiera di approdi aventi all'incirca 30 miglia nautiche di distanza l'uno dall'altro (Cirelli *et al.*, 2004; Di Bella, 2010, p.550; Cusimano e Mercatanti, 2011). Palermo, il cui toponimo *Pan-Ormos* (tutto porto) non a caso richiama l'indissolubile legame, più forte che in altre città costiere, tra città e mare, è oggetto di molti progetti di sviluppo della funzione portuale e di tutte le attività associate. Si pensi al recente bando di concorso per la riqualificazione urbana di Mondello, l'area che nell'immaginario collettivo si identifica con il turismo balneare a Palermo. Attraverso il coinvolgimento del mondo culturale, professionale e della società civile l'Amministrazione comunale ha cercato di trarre degli spunti di riflessione per realizzare un piano che ridisegnasse un assetto urbanistico efficiente e moderno della frazione turistica di Palermo (Palazzotto *et al.*, 2009). Si cerca in generale, con non poche difficoltà, di avviare «un progetto di riqualificazione del waterfront urbano all'interno di una rigenerazione della città-porto» (Bruttomesso, 2006, p.236). Con l'articolo 6 della Legge 28 gennaio 1994 n° 84 (Riordino della legislazione in materia portuale) sono state istituite in diciotto comuni, tra i quali Palermo, le Autorità Portuali.

Queste, dotate di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia di bilancio e finanziaria, rappresentano un nuovo soggetto decisore per la pianificazione dello sviluppo dei porti. Le Autorità Portuali tra gli obiettivi principali hanno l'indirizzo, la programmazione, il coordinamento, la promozione e il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza (comma 1a).

Si tratta di una attenzione verso il porto di Palermo che certamente è influenzata dalla constatazione che i porti crocieristici vivono da circa venti anni una rilevante fase di crescita e che nell'analisi statistica di lungo periodo si rileva un trend positivo negli arrivi in Sicilia a partire dal 1990 ad oggi (solo la crisi generale degli ultimi anni ha portato ad un decremento nei flussi turistici).

Inoltre secondo gli ultimi dati sul turismo in Sicilia le provincie di Palermo e Messina riescono a captare da sole oltre il 50 % dei flussi turistici. In fase preliminare l’Autorità Portuale ha presentato una “Strategia di Piano”, con la previsione dell’attuazione delle attività aventi carattere cogente, da effettuarsi in un orizzonte temporale molto breve e nella predisposizione degli ambiti di intervento.

La Strategia di Piano, basata da un lato sulla raccolta e sulla successiva organizzazione di un approfondito quadro di conoscenze e dati e dall’altro sui risultati dell’analisi SWOT, ha assunto come proprio fondamento la storia, la localizzazione e la tipicità del porto preso in considerazione e senza dimenticare aspetti quali il contesto sociale, economico ed ambientale del territorio su cui insiste l’infrastruttura. Nel luglio del 2008 è stato approvato il nuovo *Piano Regolatore Portuale* di Palermo, elaborato dall’Autorità Portuale a distanza di quasi mezzo secolo dalla prima stesura organica del Piano Regolatore del Porto (1964).

Il PRP prevede lo sviluppo del porto nel decennio 2008-2018 con lo spostamento del settore merci a Termini Imerese e la crescita, nel capoluogo, del settore turistico e crocieristico nell’ottica di un forte connubio tra porto e città. In effetti sono già documentabili i primi esiti del nuovo orientamento. Per quanto riguarda il traffico totale merci si registra negli ultimi anni un costante incremento delle tonnellate di merci nel porto di Palermo. Il decremento relativo agli anni 2009 e 2010 è dovuto alla crescente dismissione del settore merci, che sarà del tutto assorbito, come accennato, dal porto di Termini Imerese (tabella 6).

Quest’ultimo in effetti è passato da un traffico totale di 644.623 tonnellate di merci del 2008 ad un valore di 1.414.910 tonnellate del periodo gennaio-ottobre 2010.

TABELLA 6  
*Traffico totale merci nel porto di Palermo 2005-2010 (valori in tonnellate)*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (gen-ott)
Sbarco	3.841.796	4.094.473	4.325.015	4.350.626	3.778.871	3.141.149
Imbarco	1.897.265	2.047.633	2.305.225	2.453.100	2.342.166	2.102.708
Totale	5.739.061	6.142.106	6.630.240	6.803.726	6.121.037	5.243.857

FONTE: Autorità portuale di Palermo ([www.portpalermo.it/](http://www.portpalermo.it/))

Il porto di Palermo non è più considerato allora come un mero scalo terminale o una destinazione turistica finale, ma anche come punto di approdo intermedio dei flussi internazionali a media e lunga distanza.

A tal fine il tipo di pianificazione indicata nel Piano Regolatore Portuale appare opportuno e coerente perché non esaurisce la sua portata solo all’interno del perimetro del porto, ma è orientato anche verso le aree e i settori adiacenti nell’obiettivo di far sviluppare le funzioni portuali e di consolidare altre funzioni complementari.

Un nuovo tipo di governance (integrata, intersettoriale e multidisciplinare) deve essere di conseguenza avviato. Una governance della mobilità dei turisti, con proposte innovative orientate soprattutto, ed è prettamente il caso siciliano, non solo a distribuire i flussi turistici in modo ottimale, ma anche a superare il forte e vincolante limite della stagionalità, che ha riflessi economici su tutto il territorio (Querini,



Bizzarri, 2010, p.377). Ne consegue l'esigenza di uno strumento di programmazione con ampie funzioni di indirizzo per assecondare le mutate esigenze del ciclo trasportistico e per essere competitivi con le altre piattaforme.

Proprio l'aspetto relativo alla competizione non è di secondario rilievo, dato che questa riguarda non solo le attività effettuate esclusivamente all'interno dell'area portuale ma anche i territori immediatamente confinanti e, in certi casi, l'intera città.

Il porto deve essere letto come un «nodo di una rete intermodale complessa estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante» (Autorità portuale di Palermo, 2008, p.4).

Il Piano Regolatore Portuale punta essenzialmente sulla razionalizzazione e sul potenziamento delle funzioni. Non è previsto un aumento delle superfici di pertinenza del porto sia per i limiti geografici sia per la sua natura di porto urbano.

Nonostante ciò aumenteranno le superfici funzionali relative a tutte le attività portuali e vi sarà una ottimizzazione e ricollocazione delle aree funzionali del porto. Ciò, secondo quanto dichiarato nella Relazione Generale (documento di sintesi) dell'aprile 2008, avverrà fondamentalmente attraverso:

- una migliore distribuzione degli spazi per una loro maggiore efficienza;
- una articolazione delle superfici in aree per la movimentazione delle merci e dei passeggeri, in aree per lo stoccaggio e in aree per l'edilizia portuale e i servizi;
- il miglioramento del collegamento viario in sede propria e con flussi riservati;
- il miglioramento della connessione nave-banchina-viabilità urbana, soprattutto con la grande viabilità;
- la ricollocazione delle cubature ammissibili per poter realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri.

Secondo quanto stabilito nella stessa Relazione, si tenta di rivitalizzare il porto di Palermo partendo dalla Cala, l'insenatura naturale che per prima nella città è stata utilizzata come porto: furono i Fenici a scoprirla e a sfruttarla e solo da pochi anni essa è al centro di azioni di recupero e valorizzazione.

Per secoli la Cala ha rappresentato uno degli approdi principali di Palermo ed oggi è un porticciolo turistico dotato di una darsena capace di ospitare circa 300 imbarcazioni e che offre al diportista la possibilità di essere vicino ai più importanti beni culturali del Centro Storico (Chirco, 2005; Civita Servizi, 2008).

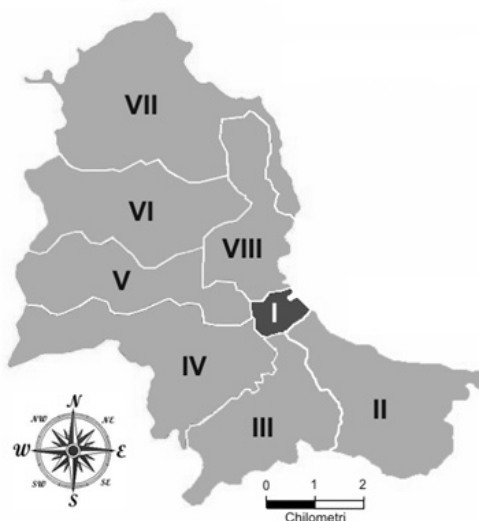
La Cala, localizzata in prossimità del porto di Palermo, rappresenta in modo significativo il legame storico tra il tessuto urbano e il mare, tra la società e l'economia. In effetti in passato la vicinanza della Cala, da cui provenivano i mercanti, deve aver determinato la nascita e lo sviluppo del mercato oltre che al disegno del concentrato susseguirsi di vicoli ancora oggi esistenti (Mercatanti, 2010, p.106).

Il recupero e la valorizzazione in senso turistico del porto e della zona portuale significherà non solo intraprendere un concreto cammino verso l'obiettivo di rendere Palermo una delle capitali del Mediterraneo, ma anche un significativo aiuto al

miglioramento socio-economico di molte aree urbane depresse che negli ultimi tempi hanno potuto sperimentare il peggioramento delle proprie condizioni generali.

Sintomi di un malessere diffuso sono ad esempio la scomparsa della Vucciria, uno dei mercati storici più antichi della città e certamente uno dei più noti d'Italia e i rapidi cambiamenti nel tessuto sociale ed economico della città (Cusimano, 2008; Mercatanti, 2010), nonostante interventi che, tuttavia, potremmo definire saltuari e al di fuori da logiche di insieme o proposte che appaiono più altisonanti che concretizzabili. La città di Palermo è suddivisa in otto circoscrizioni (Figura 2).

FIGURA 2  
*Le otto circoscrizioni di Palermo*



FONTE: elaborazione dell'Autore

Gli effetti della realizzazione del Piano Regolatore Portuale ricadono su un territorio urbano notevole: nella I circoscrizione - Centro Storico (249,7 ettari) – i cui limiti corrispondono in sostanza a quelli della Palermo del '500 – e in parte della VII (3.295,5 ettari), VIII (1.532,7 ettari) e II circoscrizione, quest'ultima di 2.139 ettari. Si tratta di realtà molto diverse dal punto di vista sociale, economico e di potenzialità di sviluppo.

La zona d'influenza portuale comprende così realtà molto diverse come il quartiere Politeama, la principale zona industriale della città (Brancaccio), il quartiere Settecannoli, la Stazione Centrale, i quartieri del Centro Storico soggetti a poco disciplinati processi di *gentrification* e a fenomeni di rapida sostituzione etnica, come sarà in seguito approfondito.

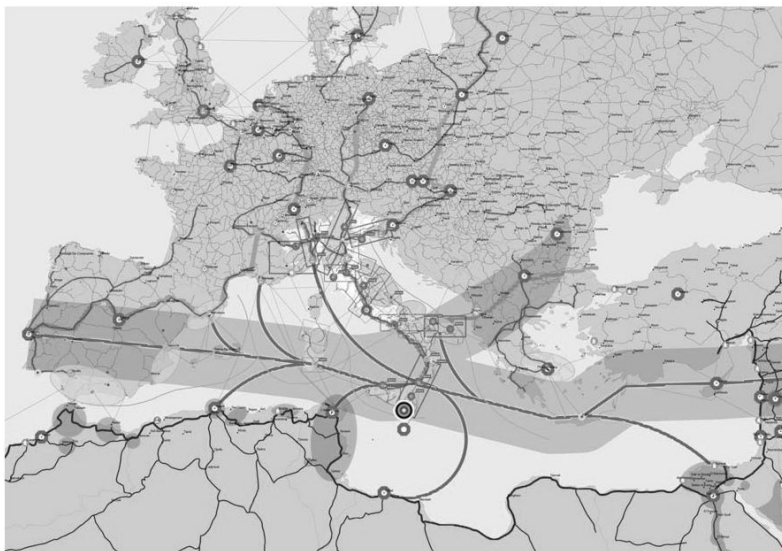
## 2.2. Palermo e il Corridoio Meridiano

Da oltre un decennio la proposta di nuovi *corridoi*, ovvero l'insieme di infrastrutture di trasporto di varia tipologia per la mobilità di persone e merci lungo una direttrice privilegiata, anima i dibattiti sulla moderna pianificazione dei trasporti.

Il *Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio* (DiCoTer)<sup>14</sup> del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti negli ultimi anni ha indirizzato i propri sforzi verso lo studio e l'analisi di ipotesi di linee di assetto nazionale innovative.

La novità consiste essenzialmente nel superamento del modello dell'Europa dei nodi a favore della logica delle reti e nell'idea di una *governance multilivello*, ovvero nell'integrazione dei vari livelli istituzionali, dei settori di intervento e degli attori coinvolti (Carta, 2005, p.1 e 2009). Una delle proposte più significative del DiCoTer, il "Corridoio Meridiano", rappresenta un complesso infrastrutturale intermodale orientato da est a ovest che include Palermo (Figura 3).

FIGURA 3  
Il Corridoio Meridiano



FONTE: Carta, 2005

L'obiettivo di restituire centralità al Mediterraneo è attuato, secondo la visione del DiCoTer, attraverso la redistribuzione dei flussi, l'attivazione di nuove reti e il

<sup>14</sup> A seguito dei DPR 3 dicembre 2008 n° 211 e n° 212 (GURI n° 3 del 5 gennaio 2009) le relative competenze sono state trasferite al *Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale* (Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali).

potenziamento dei sistemi locali (MIIT-Dicoter, 2005). Grazie alla sua posizione baricentrica nel Mediterraneo, di Palermo è sempre stato evidenziato il ruolo strategico di luogo di contatto culturale e commerciale. Il capoluogo di regione e la parte occidentale dell'Isola rappresentano dunque una piattaforma di scambi e punto di snodo e di distribuzione dei flussi non solo dell'ipotizzato Corridoio Meridiano, ma anche delle aree situate a nord e a sud. La piattaforma strategica, in particolare, è costituita dai territori dei comuni di Palermo, Termini Imerese e Trapani, già dotati di porti di rilievo. L'area di libero scambio nel Mediterraneo (Spazio Euromediterraneo) e l'attivazione del Corridoio Meridiano, rappresentano per Palermo un'occasione unica per riconquistare una funzione determinante nel complesso gioco delle reti fino ad oggi individuate e nel tentativo di equilibrare maggiormente, a favore di aree posizionate ad una latitudine inferiore, il sistema delle altre piattaforme transnazionali. Queste sono costituite essenzialmente dai dieci corridoi pan-europei, che insistono sulla parte centrale e soprattutto orientale dell'Europa, e dai Trans-European Networks - Transport (TEN-T), suddivisi in trenta assi e progetti prioritari<sup>15</sup>. La prospettiva del Corridoio Meridiano tende allora a ridisegnare le strutture, le relazioni e le opportunità di connettività e di mobilità nel Mediterraneo, al fine di riposizionare alcune aree per troppo tempo periferiche e comunque marginalizzate.

### *2.3. Immigrazioni mediterranee nella città multiculturale*

In Sicilia il flusso consistente di immigrazione si è verificato solo molto recentemente e con un lieve ritardo rispetto all'evoluzione complessiva del fenomeno nel resto d'Italia. Il Mediterraneo è il canale privilegiato degli accessi, sia per la posizione dell'Isola, sia, nel caso di immigrazioni clandestine, per le minori possibilità di controllo su una frontiera così estesa. Nel XX secolo è la Sicilia occidentale ad ospitare e gestire per prima un consistente flusso migratorio di stranieri, ricondotto da Costantino Caldo ad un evento occasionale: il terremoto della Valle del Belice del 15 gennaio 1968, che colpì anche Palermo. Molti braccianti salariati e mezzadri, a causa degli effetti del violento sisma, decisero di fuggire (o in verità furono costretti all'esodo a causa della perdita della propria abitazione) verso altre parti della Sicilia o verso il nord Italia e i proprietari terrieri espressero così una nuova offerta di lavoro agricolo. Questa venne immediatamente colta da un gruppo pioniere di tunisini e comunque, negli anni successivi, da maghrebini che abbandonavano i rispettivi paesi in forte crisi economica spingendosi verso l'Europa.

In quegli anni un altro forte elemento di attrazione di risorse umane era rappresentato dalla flotta peschereccia di Mazara del Vallo. La manovalanza locale, sempre più orientata verso il settore secondario o terziario e sempre meno disposta

<sup>15</sup> Palermo è il punto terminale della Rete ferroviaria convenzionale trans-europea (TEN-T 1 - Asse ferroviario Berlino - Verona/Milano - Bologna - Napoli - Messina - Palermo).

all'estenuante vita del peschereccio, venne sostituita dalla manodopera prevalentemente tunisina che dopo poco tempo avrebbe alimentato ulteriormente il fenomeno migratorio con il richiamo degli interi nuclei familiari. Nel 1974 i lavoratori arabi presenti in Sicilia erano circa 3.000 (Simon, Noin, 1972; Caldo, 1975, p.639; Guarrasi, 1983, pp.403-404). La complessità del fenomeno si acuisce negli anni '80 con l'aumento dei paesi di provenienza a causa della disgregazione della ex Jugoslavia, del conflitto etnico nello Sri Lanka, delle conseguenze della caduta del Muro di Berlino. In Italia la Legge n° 39 del 28 febbraio 1990 (*Legge Martelli*) ha determinato il superamento del principio della "riserva geografica" che, seguendo le logiche imposte dalla guerra fredda, limitava il riconoscimento del diritto d'asilo ai soli cittadini dei paesi dell'Europa orientale. Si trattava di un'estensione che, soprattutto negli anni a venire, avrebbe creato un canale d'accesso alternativo all'immigrazione (Caudullo, 2007, pp.39-41; Mercatanti, 2006 e 2010a).

Negli anni recenti i nuovi ingressi in Unione Europea hanno determinato per molti lavoratori dei paesi dell'est (in particolare della Polonia e della Romania) un effetto migratorio consistente sostenuto sia dalle maggiori ristrettezze imposte nel paese di origine, sia dalle nuove opportunità dei paesi membri più ricchi (Sciuto *et al.*, 2004, p.136).

In Sicilia la complessità del fenomeno migratorio in entrata si accentua dagli anni '80 anche per la differenziazione dei luoghi di destinazione scelti dagli immigrati. In particolare la Sicilia orientale, con Messina, il ragusano e soprattutto con Catania, esercita la sua potente forza attrattiva (Di Blasi, 1983).

Il capoluogo etneo, per la sua struttura economico-commerciale molto vivace, già nei decenni precedenti aveva rappresentato «un centro di polarizzazione e di richiamo delle correnti migratorie siciliane e interregionali particolarmente attivo» (Pecora, 1961, pp.455-456). Dunque l'immigrazione straniera nel territorio siciliano presenta caratteristiche strutturali che variano con significative differenze da provincia a provincia (Rizzo, 2006, p.1349).

Secondo i dati Istat la popolazione straniera al 1 gennaio 2010 è in Sicilia di oltre 127.000 individui, il 2,52% della popolazione totale dell'Isola (era solo lo 0,5% nel 1991) che per la sua posizione e conformazione rappresenta una tappa privilegiata del processo di insediamento nel territorio nazionale.

Le complesse e ancora non concluse dinamiche geopolitiche, economiche e sociali degli ultimi decenni determinano un trend di breve-medio periodo del fenomeno migratorio alquanto complesso da decifrare e che soprattutto lascia poco spazio a ipotesi ampiamente condivise sul futuro.

I dati a disposizione richiedono pertanto continui aggiornamenti non solo della loro reale consistenza, ma anche dell'evoluzione delle connesse politiche socio-economiche.

Non è difficile immaginare, specie per il contesto siciliano, quanto possono essere sottostimati i dati demografici a disposizione a causa della clandestinità e irregolarità di molti stranieri presenti sul territorio. Oltre a questi primi limiti è inoltre presente

una complessità nell'interpretazione dei dati che non si prestano facilmente a generalizzazioni date le forti variazioni in ambito locale.

La tabella 7 rivela che nell'ultimo lustro i migranti in Sicilia sono quasi raddoppiati. Tutte le etnie principali hanno difatti aumentato la loro quantità numerica nell'Isola. Quelle cinesi e polacche hanno più che raddoppiato la loro, mentre quella rumena ha avuto un incremento di ben diciassette volte, divenendo in così poco tempo la principale comunità residente per sette province siciliane (in provincia di Trapani e Ragusa è ancora maggiore la consistenza numerica della comunità tunisina, già seguita però proprio da quella rumena).

TABELLA 7  
*Popolazione straniera residente in Sicilia al 31 dicembre del 2004 e del 2009*

Cittadinanza	2004	Cittadinanza	2009
Tunisia	13.899	Romania	34.233
Marocco	7.471	Tunisia	15.973
Sri Lanka	7.234	Marocco	11.468
Albania	5.429	Sri Lanka	9.672
Mauritius	3.583	Albania	6.646
Filippine	3.425	Cina	5.919
Bangladesh	2.555	Polonia	5.309
Cina	2.484	Filippine	4171
Romania	2.094	Mauritius	3.884
Polonia	1.936	Bangladesh	3.757
Altre	19.569	Altre	26.278
Totale Sicilia	69.679	Totale Sicilia	12.7310

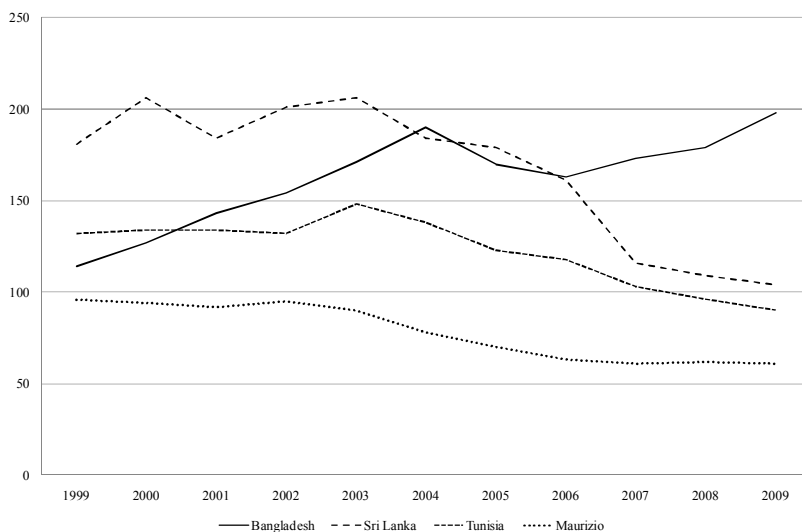
FONTE: elaborazioni su dati Istat

Come è stato accennato sarebbe, tuttavia, errato cercare di fotografare delle certezze, sia perché il fenomeno è in continua evoluzione (influenzata anche dai recenti provvedimenti legislativi del settore e le cui finalità sono sintetizzabili in una volontà di limitazione dei flussi migratori), sia perché sono in corso radicali cambiamenti all'interno delle singole città, con forti differenze nelle ripartizioni delle stesse: si assiste in pochi anni a rapide sostituzioni etniche oppure alla nascita di quartieri etnici.

È il caso di Catania, in cui all'interno del degradato quartiere San Berillo è nato «il cosiddetto “quartiere africano”, testimoniato dalla presenza di numerosi immigrati ed alcuni servizi come negozi etnici e call center» (Cirelli, Mercatanti, Nicosia, 2008, p.353) e nell'area del mercato storico di Piazza Carlo Alberto esiste ormai «un nuovo, quanto surreale paesaggio dell'immigrazione: i volti degli ambulanti dai tratti orientali, le lanterne rosse che dondolano davanti alle botteghe, le scritte in cinese sui muri delle strade suggeriscono all'immaginario collettivo l'idea di una nuova piccola Chinatown» (Rizzo, 2006, p.1355). Ed è ancor più evidente il caso di Palermo.

Solo per fare un esempio di quanto siano repentini certi cambiamenti in alcune micro aree della città e dunque di quanto sia necessario un monitoraggio costante dell'evoluzione socio-demografica della città, riportiamo il caso del quartiere La Loggia dove in pochissimi anni sono aumentati in misura significativa i residenti provenienti dal Bangladesh, mentre hanno abbandonato lo stesso quartiere gli africani e gli srilankesi, per dinamiche non del tutto palesi (grafico 8).

GRAFICO 8  
*Sostituzione etnica nel quartiere La Loggia nel periodo 1999-2009*



Fonte: Mercatanti, 2010, p.109

Il fenomeno migratorio in entrata presenta un livello di dispersione piuttosto basso: il 38,5% del totale degli immigrati in Sicilia al 1 gennaio 2010 risiede nei nove capoluoghi di provincia. Palermo, con i suoi 18.188 immigrati stranieri, ospita il 14,3% del totale e rappresenta la meta principale delle migrazioni in Sicilia (Tabella 8).

TABELLA 8  
*Popolazione straniera residente al 1 Gennaio 2010 nei nove capoluoghi di provincia della Sicilia*

Capoluogo di Provincia	Stranieri residenti
Palermo	18.188
Messina	8.743
Catania	8.619
Siracusa	4.036
Ragusa	3.366
Caltanissetta	1.947
Agrigento	1.944
Trapani	1.527
Enna	619
<b>Totale capoluoghi</b>	<b>48.989</b>

Fonte: elaborazione su dati Istat

Negli ultimi anni si registra un vivace cambiamento nella composizione delle etnie presenti nel capoluogo di regione. Il peso degli immigrati provenienti da paesi mediterranei (prevalentemente Tunisia e Marocco) è abbastanza costante, mentre altre etnie riescono ad aumentare in modo esponenziale la loro presenza sul territorio (tabella 9).

TABELLA 9

*Popolazione straniera residente a Palermo al 31 dicembre del 2004 e del 2009*

<b>Cittadinanza</b>	<b>2004</b>	<b>Cittadinanza</b>	<b>2009</b>
Sri Lanka	2.776	Sri Lanka	3.384
Bangladesh	2.258	Bangladesh	2.872
Tunisia	1.107	Romania	1.991
Mauritius	1.007	Tunisia	1.155
Filippine	933	Mauritius	1.144
Ghana	709	Filippine	1.137
Serbia e Montenegro	644	Cina	838
Marocco	601	Ghana	767
Cina	451	Marocco	749
Costa d'Avorio	414	Serbia	569
Altre	3.293	Altre	3.582
<b>Totale</b>	<b>14.193</b>	<b>Totale</b>	<b>18.188</b>

FONTE: elaborazione su dati Istat

L'analisi globale della provenienza geografica conferma al 31 dicembre 2009 che la spinta migratoria maggiore riguarda il continente asiatico (46,9%), seguito dall'Africa (28,8%). Nel primo caso l'analisi disaggregata mostra il peso della zona centromeridionale, nel secondo di quella settentrionale, orientale e occidentale (tabella 10).

TABELLA 10

*Ripartizione territoriale dei residenti stranieri a Palermo provenienti da Asia e Africa. Dati al 31 dicembre 2009*

<b>Aree e zone</b>	<b>Immigrati</b>
Asia	8.538
• occidentale	70
• centro-meridionale	6.450
• orientale	2.018
• Africa	5.232
• settentrionale	2.062
• occidentale	1.670
• orientale	1.472
• centro-meridionale	28

FONTE: elaborazione su dati Istat

Considerando invece le provenienze dai paesi dell'Europa si segnala la rilevante presenza dell'etnia rumena. Questa a Palermo ha trovato le migliori opportunità per insediarsi. La tabella 11 mostra il notevole incremento della presenza di cittadini rumeni tra il 2007 e il 2008.

TABELLA 11

*Presenza di residenti rumeni a Palermo. Anni 2003-2009*

<b>Anno (n)</b>	<b>Maschi</b>	<b>Femmine</b>	<b>Totale</b>	<b><math>\Delta=n/(n-1)*100</math></b>
2003	13	89	102	-
2004	20	116	136	33,3
2005	26	141	167	22,8
2006	26	162	188	12,6
2007	208	737	945	502,7
2008	380	1510	1890	200
2009	459	1532	1991	5,3

FONTE: elaborazione su dati Istat



L'ingresso della Romania nell'Unione Europea, avvenuto il 1 gennaio 2007, ha mutato la condizione giuridica di molti cittadini, con il passaggio dallo status di extracomunitari, spesso connotato da un'accezione negativa, a quello di comunitari. Nonostante ciò i rumeni «continuano ad essere nel complesso immigrati a integrazione socioeconomica problematica» (Codini, 2008, p.79).

L'ingresso dei rumeni a Palermo è agevolato dalle iniziative della parrocchia rumena ortodossa di San Caralampo, ospitata presso la Chiesa di Santa Maria in Valverde (I circoscrizione).

Attraverso gli annunci, il passa parola e l'attività di un'associazione che offre un supporto burocratico, i nuovi arrivati hanno minori difficoltà di inserimento. Purtroppo alcune indagini locali hanno rivelato l'esistenza di una sorta di racket sulle offerte di lavoro alle donne rumene: «Chi non ha punti di riferimento [...] finisce nelle mani sbagliate. Anche nelle realtà religiose o nelle associazioni, gestite da romeni, è facile che ti chiedano dei soldi per [...] un lavoro. Minimo cento euro. Ti garantiscono delle cose che poi non sono vere. [...] sono solo connazionali che sfruttano la disperazione dei loro simili» (Brunetto, 2010b, p.10).

Per non parlare della mai chiarita e confusa situazione relativa ai Rom. Innanzitutto non è scontato che i Rom provengano dalla Romania o che siano rumeni.

Inoltre, proprio i Rom si distinguono dalle altre etnie che vivono in condizioni di indigenza in quanto non hanno una nazione d'appartenenza.

Sarebbe opportuno avviare percorsi di contatto culturale per conoscere la reale condizione e la storia di questa popolazione, a cui si addebitano spesso colpe frutto di luoghi comuni o di ignoranza.

Le prime famiglie Rom, provenienti principalmente da Serbia e Kosovo, decisero di stabilirsi a Palermo tra gli anni '80 e '90. Sono gli anni in cui si manifestano gli effetti della dissoluzione della ex Jugoslavia, della caduta del muro di Berlino, fino alla persecuzione dei kosovari tra il 1998 e il 1999. Inizialmente vennero occupate le abitazioni del quartiere Zen (oggi San Filippo Neri), all'interno della settima circoscrizione.

Dopo alcuni spiacevoli atti di intolleranza i Rom si spostarono nel Centro Storico. Negli anni '90 il Comune decise di allestire un campo nomadi nei pressi del Real Parco della Favorita, ma dopo anni di degrado, mancanza di servizi e di generale abbandono oggi sono rimaste dieci famiglie, per un totale di circa cento individui (Baldoni e Ricordy, 2010, p.27; Brunetto, 2010a, p.10).

Tornando all'etnia rumena i dati della Ripartizione Anagrafe del Comune di Palermo dimostrano, al 31 dicembre 2009, la presenza di due fenomeni: una prevalenza del genere femminile e una concentrazione abbastanza omogenea all'interno delle otto circoscrizioni del Comune, con una presenza minore solo nella seconda circoscrizione e con un picco all'interno dell'ottava, che comprende la zona portuale (Tabella 12).

TABELLA 12

Suddivisione per circoscrizione della presenza rumena a Palermo. Dati al 31 dicembre 2009

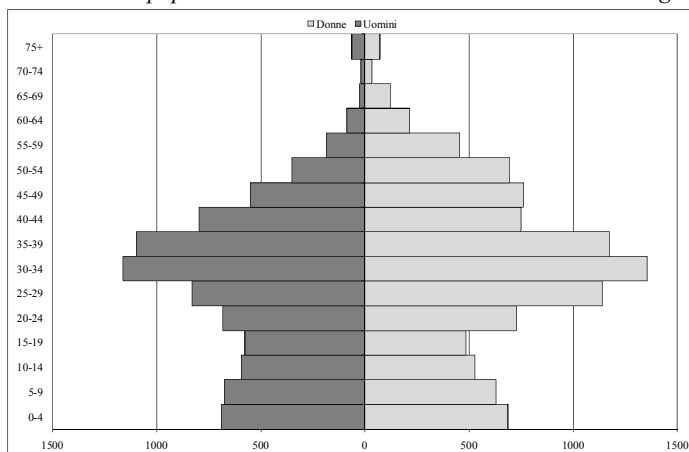
Circoscrizione	Maschi	Femmine	Totale
I	120	178	298
II	15	59	74
III	62	153	215
IV	51	186	237
V	69	261	330
VI	44	156	200
VII	48	152	200
VIII	147	536	683
Totale	556	1681	2237

FONTE: ripartizione Anagrafe del Comune di Palermo

La distribuzione nelle circoscrizioni dell'insieme degli stranieri è coerente e proporzionale ai risultati della colonna dei totali della tabella 12: si registra una chiara preferenza per le zone vicine al centro storico, in particolare la I e l'VIII circoscrizione che ospitano circa la metà degli stranieri, mentre solo nella V circoscrizione risiede il 20% degli immigrati. In effetti il centro storico e le sue aree limitrofe offrono le maggiori opportunità di lavoro per i gruppi caratterizzati da una decisa tendenza all'*eticizzazione del lavoro*, come gli srilankesi, prevalentemente Tamil (lavoro domestico) o i cinesi (commercio e ristorazione). All'interno dello stesso fenomeno troviamo anche la cosiddetta *femminilizzazione del lavoro*, che non è, tuttavia, da intendersi come sinonimo di ricongiungimento familiare: donne rumene, polacche e filippine si occupano dell'assistenza agli anziani e del lavoro domestico (Moulier Boutang, 1994). Ciò è molto evidente a Palermo e può essere ben individuato dalla piramide delle età relativa alla popolazione straniera residente al I gennaio 2010 (grafico 9). A partire dalla coorte 20-24, infatti, in ogni classe di età successiva è prevalente la componente femminile, risultato della costante diminuzione negli ultimi anni del tasso di mascolinità.

GRAFICO 9

Piramide delle età della popolazione straniera residente a Palermo. Dati al 1 gennaio 2010



FONTE: elaborazione dell'autore su dati Istat

A fronte di un trend socio-demografico che evidenzia nel capoluogo ciò che con efficacia è stato definito “malessere demografico”, ovvero una progressiva senilizzazione della popolazione dovuta ai comportamenti demografici coerenti con le dinamiche negative del saldo naturale e di quello migratorio interno, la piramide proposta invece evidenzia una struttura della popolazione giovane, con un rilevante peso della classe di età 25-39, che ha un ruolo determinante sotto il profilo socio-economico e dell’incremento demografico.

La città di Palermo è percepita come il luogo dove possono essere risolti più facilmente i diversi problemi dei nuclei pionieri: l’alimentazione, la salute e l’istruzione. Ciò per la maggior presenza di associazioni e istituzioni locali, di reti di supporto con i connazionali, di ospedali e di scuole, vero laboratorio di inclusione sociale (Orofino, 2007, p.123).

Le città siciliane, la cui evoluzione è stata spesso caotica e non disciplinata dalla ragione negli anni del dopoguerra (tanto da far parlare di “sacco” di Catania e di Palermo), hanno però generato aree con un basso valore d’uso del suolo, dando così l’opportunità agli immigrati di prima generazione di trovare economiche soluzioni al problema insediativo. In particolare il centro storico della città ha vissuto per lungo tempo una fase di decadenza che ha determinato l’abbassamento del costo degli affitti. Oggi alcune parti del Centro Storico si trovano in piena fase di *gentrification* e stanno vivendo un nuovo mutamento della composizione sociale, con il conseguente spostamento delle classi di immigrati meno agiate verso due direzioni: i quartieri periferici o le altre aree del Centro Storico non ancora coinvolte dal fenomeno.

Gli immigrati che hanno saputo organizzarsi, facilitati dall’aiuto dei nuclei pionieri in possesso delle conoscenze fondamentali per risolvere il problema abitativo e lavorativo, nonostante abbiano comunque dovuto accettare lavori molto umili o la pratica dell’ambulato, sono riusciti spesso a instaurare con i loro “datori di lavoro” o clienti un rapporto di fiducia spesso molto forte.

A questa categoria in generale appartengono i migranti provenienti dallo Sri Lanka, dalle Mauritius, le donne rumene e polacche o filippine. Proprio la fiducia è, infatti, alla base di lavori come l’assistenza agli anziani, il baby sitting o il lavoro domestico. Il passa parola, in questi ambiti, è di fondamentale importanza per l’acquisizione da parte dello straniero di nuove e migliori opportunità. A Palermo sono, tuttavia, visibili situazioni appartenenti ad altra fattispecie, molto più problematica. Si tratta di quegli individui che non riescono a superare il muro dell’emarginazione e della miseria, per motivi di precarietà professionale, perché gravemente invalidi oppure semplicemente perché appartenenti ad una etnia verso cui indelebili luoghi comuni spingono ad una ingiustificata diffidenza. Questi soggetti, costretti a mendicare e scansati da molti, vivono ai margini della società e sono chiari indicatori di gravi forme di malessere urbano.

Come abbiamo notato dalle ultime tabelle il fenomeno migratorio nella città di Palermo è difficilmente fotografabile, nel senso che i rapidissimi cambiamenti comportano un tipo di analisi continua e abbastanza complessa. Si tratta di dinamiche che difficilmente possono essere comprese dai soli dati a disposizione. Sarebbe

opportuna una estesa ricerca/ricognizione sul territorio e un'analisi delle modalità di "richiamo" di alcuni pionieri già stabiliti in loco, che riescono a raggiungere non solo la sistemazione lavorativa, ma anche ad ottenere l'alloggio e ad instradare al meglio i nuovi arrivati (non sempre in conformità con quanto disposto dai recenti decreti per l'ingresso in Italia dei lavoratori extracomunitari non stagionali). La grande mole di dati quantitativi oggi a disposizione deve essere analizzata considerando le nuove opportunità fornite dai Sistemi Informativi Territoriali, dalle nuove applicazioni dell'informazione georiferita e dalla creazione di nuovi modelli basati su premesse flessibili e indici innovativi, al fine di cogliere e interpretare nel migliore dei modi la reale distribuzione ed evoluzione del fenomeno nelle città. I demografi Altavilla e Mazza in tal senso hanno recentemente studiato con risultati apprezzabili i processi di collocazione sul territorio della città di Catania. Questi, riconducibili a specifici modelli di disposizione spaziale (*pattern*), sono stati interpretati utilizzando una classe di metodi dell'analisi spaziale nota come "quadrat analysis", elaborata in origine per analizzare il particolare fenomeno della collocazione e disposizione di un insieme di punti su una superficie (Altavilla e Mazza, 2008).

Un'analisi di tipo complesso consente dunque di attribuire proprio alle migrazioni un carattere decisivo nella comprensione dei rapidi cambiamenti culturali che investono la città contemporanea nel XXI secolo. Le migrazioni degli ultimi anni hanno portato a Palermo la sfida del contatto culturale, da un lato foriera di arricchimento culturale e di crescita sociale, ma allo stesso tempo a rischio di scontro tra differenti religioni, costumi e ambizioni. La cronaca locale non manca di evidenziare frequenti episodi di discriminazioni o atti di intolleranza. La conflittualità con la popolazione autoctona è rilevante ed emerge soprattutto nell'ambito del mercato del lavoro nero. Antonino Buttitta, ipotizzando un "multiculturalismo improbabile" ha definito opportunamente questi immigrati come vittime di una nuova forma di schiavismo, costretti ad accettare condizioni lavorative perfide e comunque ad avere una qualità della vita pessima. Palermo è piena di questi "nuovi schiavi", nonostante il moltiplicarsi di ristoranti e luoghi etnici (Buttitta, 2010, p.29). Gli speranzosi migranti dopo pochi giorni di permanenza hanno così una nuova e più reale visione disincantata del luogo di destinazione.

È necessaria oggi un'efficace politica di "inclusione" per realizzare una società e una scuola inclusiva. Si tratta di un termine molto in voga. Coerentemente con la Convenzione ONU del 2005, il termine *integrazione* verrà, infatti, lentamente sostituito con quello più esaustivo di *inclusione*, già utilizzato ampiamente nel 22° Rapporto Italia Eurispes del 2010. Si tratta cioè di guardare con attenzione prima il contesto e poi l'individuo, di rendere l'ambiente circostante idoneo all'inclusione di chi è in difficoltà. L'obiettivo, nonostante gli sforzi e le iniziative presenti in città è complesso. Lo scenario di riferimento, il luogo dello scontro, infatti è spesso un luogo di povertà, indigenza, ignoranza.

È la guerra tra poveri per gestire qualche metro quadrato di strada esercitando la professione del posteggiatore abusivo; sono le proteste nei confronti di una famiglia rom che nell'aprile del 2010 ha regolarmente ottenuto dal Comune un alloggio

confiscato alla mafia: ancora è forte la eco dello striscione “Palermo ai palermitani”, affisso sul palazzo da alcuni contestatori. Sono spesso storie di piccole miserie, di meschinità, di spazi al di fuori della legge e del controllo dell’ autorità pubblica, con proprie regole e consuetudini. Fa riflettere che nel 2006 proprio a Palermo la nota ONG italiana Emergency – fino ad allora operante in Afghanistan, Cambogia, Iraq, Repubblica Centrafricana, Sierra Leone e Sudan – abbia deciso di aprire un poliambulatorio per garantire assistenza sanitaria gratuita ai migranti, con o senza permesso di soggiorno. Quella che fra il IX e il X secolo è divenuta «una città cosmopolita, uno dei terminali dei traffici marittimi del Mediterraneo, punto di confluenza e di contatto tra mondo islamico ed Europa cristiana» (Talia, 2007, pp.107-108) oggi detiene solo alcuni simboli di quella conquista culturale.

Che livello di integrazione hanno raggiunto a Palermo le principali etnie presenti? Questa domanda ha sollecitato numerose e autorevoli indagini degli ultimi anni. Ne segnaliamo qualcuna: l’indagine telefonica condotta nel 2007 dalla Camera di Commercio di Milano attraverso la sua azienda di servizi infotelematici (CedCamera) ha studiato gli atteggiamenti dei residenti di cinque grandi città italiane (Bologna, Milano, Napoli, Palermo, Roma) verso gli immigrati originari dei paesi arabi mediterranei; l’indagine del 2007 *Sotto la soglia*, riguardante il disagio abitativo degli immigrati presenti nell’Italia Meridionale, voluta dal Ministero della Solidarietà sociale (oggi Ministero del lavoro e delle politiche sociali).

Questi studi hanno messo chiaramente in evidenza il diffuso disagio della popolazione straniera residente a Palermo. Emerge, tra l’altro, che gli immigrati occupano spesso in modo irregolare gli spazi peggiori della città e che senza tale utilizzazione questi rimarrebbero vuoti urbani o comunque spazi inutilizzati o improduttivi. Sono gli edifici fatiscenti del centro storico, quelli non investiti dalla *gentrification* oppure con ancora i segni della seconda guerra mondiale o dei terremoti del XX secolo.

Le azioni poste in essere dalle amministrazioni per gestire il tema della povertà e dell’esclusione sociale si rivelano assolutamente insufficienti e inadeguate per la dimensione del fenomeno nel capoluogo regionale.

Il tema della migrazione comporta una riflessione ulteriore. Nel momento in cui il processo di stabilizzazione di una comunità straniera giunge ad una fase matura e la presenza della stessa diviene funzionale alla società ospitante, si mettono in moto quei processi decisionali e demografici che favoriscono la presenza dei figli di immigrati. Questi, se nati e scolarizzati nel paese di immigrazione dei genitori danno origine alla cosiddetta “seconda generazione”.

L’apparire ed il consolidarsi della seconda generazione si manifesta, prima di tutto, con l’incidenza dei figli degli stranieri sulle nascite: molti Paesi europei più sviluppati si trovano nell’ultima fase del modello della *transizione demografica* (con tasso di natalità e di mortalità allo stesso livello ed entrambi molto bassi).

È il caso dell'Italia, che solo da pochi anni presenta una timida crescita demografica grazie alle nuove entrate determinate dai flussi migratori, dai ricongiungimenti familiari e dal maggior tasso di fecondità delle donne immigrate.

La presenza della seconda generazione è già palese nelle scuole siciliane, soprattutto nella scuola primaria. Ma la seconda generazione non è altro che la «prima generazione che partecipa direttamente alla società» (Gallissot, 1992, p.145). È una generazione importantissima, con minori problemi economici e linguistici e dunque di socializzazione rispetto alla prima. Se da un lato allora la presenza di studenti stranieri rappresenta un'opportunità di crescita all'insegna della condivisione dei valori e del rispetto di tutti gli alunni, dall'altro sussistono comunque le problematiche legate al loro status di figli di stranieri. Non godono ad esempio dei diritti di piena cittadinanza<sup>16</sup> e rischiano, senza speranza di sorta, di essere percepiti *semper et ubique* come stranieri. Ciò determina in parte la complessità della loro identità personale e sociale.

Il complesso tema della seconda generazione pone delle questioni sulla presenza dei minori stranieri. Al 31 dicembre 2009 si contano in Sicilia 25.257 minorenni stranieri<sup>17</sup>, con un perfetto equilibrio di genere. Di questi il 58% è nato in Italia (seconda generazione).

Il dato, se paragonato a quello degli anni precedenti, mostra una costante crescita e un incremento medio del 12,70% dal 2002 al 2009 (dati al 31 dicembre), con un picco nel 2007 in cui si è registrata una crescita del 19% rispetto all'anno precedente.

Le province di Palermo, Catania, Messina e Ragusa accolgono il 70% degli alunni stranieri, mentre marginale è il ruolo della provincia di Caltanissetta e, ancor di più, di quella di Enna (tabella 13).

TABELLA 13

*Alunni con cittadinanza non italiana per ordine scuola e provincia. A.S. 2008/2009*

Provincia	Totale	Infanzia	Primaria	Secondaria I grado	Secondaria II grado
Palermo	3.795	605	1.554	887	749
Catania	2.917	521	1.165	637	594
Messina	2.664	509	1.048	612	495
Ragusa	2.246	505	866	501	374
Trapani	1.662	285	631	382	364
Agrigento	1.181	184	514	289	194
Siracusa	1.157	189	457	280	231
Caltanissetta	694	139	298	147	110
Enna	279	51	125	58	45
Sicilia	16.595	2.988	6.658	3.793	3.156

FONTE: Miur, 2009, p.24 elaborata

La gerarchia originata dalla tabella 11 viene però stravolta se riclassifichiamo i dati considerando la presenza di alunni stranieri ogni 100 iscritti (tabella 14).

<sup>16</sup> L'ordinamento italiano non prevede per i figli di stranieri la possibilità di acquisire la cittadinanza per nascita nel territorio, nemmeno se uno dei genitori è nato in Italia.

<sup>17</sup> Al censimento del 2001 non superavano le 10.000 unità.

TABELLA 14

*Alunni con cittadinanza non italiana per ordine scuola e provincia per 100 iscritti. A.S. 2008/2009*

Provincia	Totale	Infanzia	Primaria	Secondaria I grado	Secondaria II grado
Ragusa	4,3	5,6	5,3	4,6	2,4
Messina	2,7	2,9	3,5	3,1	1,5
Trapani	2,2	2,3	2,8	2,5	1,5
Palermo	1,7	1,7	2,3	1,9	1,1
Siracusa	1,7	1,5	2,3	2,1	1,1
Catania	1,5	1,5	1,9	1,6	0,9
Agrigento	1,5	1,3	2,1	1,8	0,7
Caltanissetta	1,4	1,6	1,9	1,4	0,7
Enna	0,9	1,0	1,4	1,0	0,4
Sicilia	1,9	2,0	2,5	2,1	1,1

FONTE: Miur, 2009, p.24 elaborata

La Sicilia non raggiunge il 2% di alunni stranieri sul totale degli iscritti. Si tratta di un valore ancora molto lontano rispetto alla media raggiunta da molte regioni d'Italia e, prevalentemente del nord: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Toscana, Umbria e Marche hanno, infatti, già superato il 10%.

Al 31 dicembre 2009, secondo l'Istat, i minori stranieri a Palermo sono 3.755, di cui 2.470 nati in Italia. Si tratta di un numero importante, visibile nelle scuole di ogni ordine e grado.

È evidente che una scuola inclusiva può realizzarsi se anche la società è inclusiva e se si mettono in atto una serie di iniziative di ricerca in ambito metodologico in grado di sostenere questo processo di cambiamento. Palermo, città con antiche storie di inclusione, da circa vent'anni è considerata territorio di frontiera e di approdo ed è configurata anche come tappa intermedia di una migrazione per gradi. Ciò accade per la posizione geografica privilegiata e anche per la percezione di una maggiore facilità di inserimento.

Palermo ha dunque una *responsabilità* maggiore rispetto ad altre città di accoglienza. Deve essere, tuttavia, ribadito che mentre l'insieme dei programmi e dei progetti da portare a termine può definirsi consistente, la realtà di Palermo sconta un ritardo di decenni nel compimento di fondamentali processi di trasformazione e di modernizzazione. Il recupero è reso ancor più lento dalla complessa gestione ordinaria dei problemi interni e dalle frequenti emergenze.

### 3. PALERMO CITTÀ DELL'INNOVAZIONE

L'innovazione, in un'economia sempre più globalizzata, caratterizzata da relazioni di tipo globale/locale sempre più complesse, rappresenta l'elemento infrastrutturale chiave per assicurare alle imprese, soprattutto le PMI, e ai sistemi territoriali di cui esse sono parte, uno sviluppo più equilibrato e competitivo in sostenibilità.

Ecco perché l'UE ha posto l'innovazione a fondamento delle politiche di sviluppo regionale chiedendo con forza alle Regioni che nei loro documenti di programmazione ci fossero misure dedicate volte a creare un milieu favorevole

all'innovazione e al trasferimento tecnologico con l'obiettivo di favorire relazioni di tipo "orizzontale" tra i diversi ambiti economici (collegando per esempio industria e ricerca scientifica in modo trasversale).

Questo indirizzo comunitario viene, peraltro, ampiamente confermato anche nelle Strategie di Lisbona (2000) e Goteborg (2001) che hanno individuato nel tasso di utilizzo delle ICT (società virtuale), nel livello di istruzione e aggiornamento del capitale umano (creazione di conoscenza potenziale) e nella dotazione infrastrutturale i macrosettori (tipologie) più appropriati per rappresentare la capacità di generare innovazione in un determinato territorio (Mundula, 2006), ed è la scala regionale quella che meglio si presta a far esprimere a fattori come "conoscenza e innovazione" la loro criticità perché solo a questo livello di analisi è possibile valutare le diversità e i cambiamenti nel tempo e nello spazio (Prezioso, 2006).

Competitività territoriale e competitività d'impresa rappresentano pertanto le due facce della stessa medaglia; infatti, se è vero che a livello territoriale le imprese assumono un ruolo determinante nell'innescare meccanismi di sviluppo endogeno, è altrettanto vero che le imprese da sole, anche in presenza di massicci investimenti in ricerca, non sono in grado di determinare questi effetti positivi proprio perché nella propria *mission*, e quindi nelle scelte strategiche che ne derivano, non rientra l'incertezza intrinseca che è propria della ricerca di base (Varaldo, 1999; Sicca, 2000) che rappresenta invece la *mission* delle Università e degli Enti di Ricerca.

A tal proposito, quello che si legge nel nostro sistema Paese è che molte aree territoriali, per essere caratterizzate prevalentemente da PMI, presentano *performance* molto deboli nella ricerca di base, per cui spetta ai governi e alle istituzioni sostenere a tutti i livelli (nazionale, regionale e locale) lo sforzo per intraprendere progetti d'investimento a lungo termine in grado di potenziare tutti i fattori e le risorse territoriali (partendo dalle istituzioni formative e dai centri di ricerca scientifica e tecnologica).

Spesso, inoltre, a differenze delle imprese medio-grandi che perseguono il loro vantaggio competitivo attraverso il "trasferimento di tecnica emergente, le PMI sono alla ricerca di "trasferimento di tecnica matura" insieme a competenze complementari di tipo organizzativo, gestionale ed economico (Corti, 2002).

Questo significa che per innescare e/o perpetuare un processo di sviluppo locale, nell'era globale, è necessario, anche tenendo conto della nuova divisione internazionale del lavoro, conquistarsi e/o garantirsi un vantaggio competitivo derivante dalla superiorità di sviluppo endogeno di conoscenze e competenze soprattutto di natura tecnologica, ma non solo.

Nel caso italiano, infatti, soprattutto per alcuni sistemi distrettuali, in particolare per quelli della'area NEC (Nord-Est-Centro) o per i numerosi micro-distretti presenti nelle regioni meridionali del Paese, si tratta di adottare "buone pratiche" mirate a favorire l'incontro, o meglio il dialogo, tra le imprese, l'Università e i centri di ricerca al fine di soddisfare il bisogno delle prime, non solo e non tanto di competenze specialistiche, ma soprattutto di quelle competenze "generaliste" che integrino conoscenze tecniche, organizzative, gestionale, economiche e di mercato.



“È importante notare che, in contesti a maggior ritardo di sviluppo, il numero di organizzazioni bisognose di acquisire tecniche mature è, in tutti i settori di attività, di gran lunga maggiore del numero di imprese bisognose di tecniche emergenti”. Interi paesi, ma più frequentemente singole aree o anche micro-sistemi territoriali, seguendo questo modello sono riusciti a conquistarsi posizioni competitive di successo, anche in assenza di una tradizione industriale, sfruttando al massimo le opportunità tecnologiche e ottenendo di attirare a se ingenti investimenti anche esogeni<sup>18</sup> (Bencardino e Napolitano, 2006).

Se questo modello di sviluppo si è rivelato vincente per interi Paesi o comunque per grandi aree territoriali, viene da chiedersi il perché queste opportunità di crescita offerte dalle nuove tecnologie ICT, potenzialmente alla portata di tutti, in grado di annullare gli effetti di marginalità competitiva dovuti alla scarsità di capitali, distanza dai principali centri di approvvigionamento degli *input* strategici e dai mercati di sbocco, non siano ancora state colte, salvo pochi esempi<sup>19</sup>, dalle regioni meridionali del nostro paese che pur presentano deboli sistemi distrettuali caratterizzati da scarsa connettività, non solo con la rete globale, ma anche a livello locale.

Palermo, nonostante i numerosi problemi tipici delle grandi città del mezzogiorno, presenta numerosi punti di eccellenza che non riescono a fare sistema.

In questo senso un ruolo determinate, sia in termini progettuali sia di politiche attive, può essere svolto dalle istituzioni a tutti i livelli (nazionale, regionale e locale) che devono scommettersi in azioni di lungo periodo in grado di potenziare i fattori e le risorse territoriali, partendo dalle istituzioni formative e dai centri di ricerca scientifica e tecnologica.

Ecco perché, a nostro avviso saranno determinanti nel prossimo futuro le scelte politiche che sapranno adottare i *policy makers* locali nell'utilizzo dell'ultima trince di Fondi strutturali che sono state destinate anche alla Sicilia per il periodo 2007-2013.

### *3.1. Competitività, innovazione e strategie nei percorsi di sviluppo del sistema Sicilia*

Il sistema della ricerca, sviluppo e trasferimento tecnologico (RST) in Sicilia, nonostante gli interventi programmati e posti in essere nel corso del precedente ciclo di programmazione (2000-2006), presenta ancora rilevanti criticità di contesto.

Tra queste, anche per il rilevante ruolo strategico che potenzialmente gli si ascrive, si ricordano il debole modello strutturale, anche in termini di risorse dedicate alla ricerca e allo sviluppo tecnologico; la scarsa propensione all'innovazione, ormai

<sup>18</sup> Le tigri asiatiche (Taiwan, Singapore, Hong Kong, Malesia e Corea del Sud), la tigre celtica (Irlanda), la Silicon Valley (in California), la Silicon Glen (in Scozia), la più recente esperienza di Bangalore (in India) sono solo alcuni esempi.

<sup>19</sup> L'Etna Valley, in Sicilia, in un decennio è riuscita a consolidare il suo posizionamento a livello internazionale.

sedimentata nel sistema imprenditoriale locale, che, come è noto, è caratterizzato da un'eccessiva dispersione aziendale (piccole e micro imprese) e, pertanto, privo delle necessarie interrelazioni con i principali attori del sistema della ricerca alle diverse scale di riferimento, sia a livello locale che sovra locale; il reticolo di centri pubblici di ricerca (enti pubblici e atenei) diffuso su tutto il territorio, ma spesso sottodimensionato sia in termini di risorse tecnologiche, organizzative e finanziarie che nell'esperienza necessaria a porre in essere un'azione efficace che possa garantire il trasferimento tecnologico a favore del tessuto imprenditoriale locale; la scarsa attrattività del territorio per gli investimenti esteri, che contribuisce ad impedire aggiustamenti strutturali nel sistema economico siciliano.

Neanche l'imponente accelerazione e intensificazione dell'innovazione tecnologica che ha caratterizzato gli anni Novanta del secolo scorso (Dodgson, Gann e Salter, 2002) e il primo decennio del nuovo millennio, determinata dalla diffusione delle nuove tecnologie digitali nei diversi settori produttivi (microelettronica e biotecnologie) da una parte, e dall'atteggiamento positivo dei consumatori verso l'innovazione, dall'altra, ha prodotto inversioni di tendenza di rilievo nel sistema Sicilia.

Peraltro, la crescente compenetrazione tra scienza e tecnologia che negli anni recenti ha innalzato il contenuto scientifico delle nuove tecnologie e, contemporaneamente, ha aumentato il contenuto tecnologico dell'attività scientifica ha restituito un paradigma della produzione scientifica che pone particolare enfasi sull'innovazione, soprattutto quella di natura radicale, basata su processi sistematici di produzione delle conoscenze, tipici dei settori "science-based" in cui si realizza un nesso sempre più stretto tra produzione scientifica da una parte e valorizzazione produttiva e commerciale delle conoscenze dall'altra (Strategia Regionale per l'Innovazione 2007-2013, 2007).

In particolare, "per le attività produttive che si collocano alla frontiera tecnologica, le conoscenze necessarie assumono un assetto sistematico e codificato e richiedono una contiguità, se non un'identificazione di metodo, tra chi produce le conoscenze e chi le applica" (PONRC- QSN Regioni Convergenza 2007-2013); ecco perché assume un ruolo strategico sia la promozione di collaborazioni che l'integrazione tra attori scientifici e attori economici per attuare valide politiche di sostegno allo sviluppo soprattutto per tutte quelle regioni dell'Area Convergenza di cui la Sicilia è parte.

Quando le politiche adottate, come nel caso del precedente periodo di programmazione, non hanno prodotto significativi miglioramenti nel *gap* tra disponibilità di tecnologia e abilità delle imprese ad utilizzarla e valorizzarla al proprio interno, come molteplici ricerche condotte sul sistema imprenditoriale del Mezzogiorno e della Sicilia (Asso, Trigilia, 2010) dimostrano, ecco che il divario regionale, anche tra le stesse regioni del Mezzogiorno, si amplifica.

Se si volesse ascrivere ad alcuni fattori il perché di queste amplificazioni negative nel sistema Sicilia, queste si potrebbero sintetizzare, come suggerisce il documento

sulla Strategia Regionale per l’Innovazione 2007-2013, in tre macro “inefficienze” di contesto:

“1. la complessità delle tecnologie utilizzabili nel ciclo produttivo ha introdotto delle discontinuità tra le conoscenze e le competenze richieste per la loro implementazione, assimilazione e valorizzazione e quelle sedimentate nel tessuto aziendale che rende difficile sia la formulazione delle idee innovative, sia l’apprezzamento dei rischi ad esse correlati, sia la loro compiuta elaborazione;

2. le relazioni sovra aziendali sono condizionate dal limitato sviluppo dei rapporti di collaborazione e di sub-fornitura e dall’assenza nell’industria dei mezzi tecnici, per cui le esperienze di filiera e di *cluster* – anche se accennano a diffondersi – si manifestano in termini molto limitati;

3. la carente dotazione di tecnici nelle imprese, per orientarsi in uno scenario tecnologico divenuto più complesso e variabile, non trova adeguato complemento nel terziario pubblico e di mercato che in Sicilia ha risentito pesantemente della perdurante deindustrializzazione dell’economia locale che ha impedito un adeguato sviluppo del comparto dei servizi alle imprese”.

Peraltro, la debolezza nel contagio della conoscenza tra chi la produce e chi dovrebbe ottenerne valore aggiunto (mercato), come confermerebbero anche le indicazioni raccolte dai testimoni privilegiati del sistema regionale della RSI (Strategia Regionale per l’Innovazione 2007-2013), potrebbe dipendere da inefficienze sistemiche legate all’assenza o comunque alla carenza di figure e/o strutture di interfaccia capaci, attraverso attività relazionali di contatto tra i soggetti interessati, in particolare le aziende, di indirizzare queste ultime nella comprensione dei propri fabbisogni d’innovazione ma soprattutto in grado di aiutarle a usare la conoscenza scientifica acquisita per intervenire attraverso innovazioni di prodotto e/o di processo sul miglioramento della competitività aziendale.

A fronte di queste carenze soggettive, bisogna poi considerare che l’accentuarsi di modelli di produzione tecnologica che privilegiano solo alcuni settori, come la microelettronica (microsistemi e sensori; tecnologie per componenti optoelettronici e fotonici; tecnologie per la bio-elettronica e bio-sensoristica), la chimica (nano-materiali per la catalisi di processi chimici), il farmaceutico (chimica computazionale) e i materiali avanzati (tecnologie per i materiali compositi, per i nano-materiali), che favoriscono la configurazione di domini scientifici caratterizzati da una forte complementarità tra conoscenze, esperienze e competenze, impone alle imprese una scelta obbligata: l’aggregazione funzionale in *cluster* all’interno dei quali si instaurino relazioni di scambio e collaborazione tra gli attori del sistema, con l’obiettivo di concentrare l’attività interna verso progetti che trovino nell’esperienza dell’azienda l’elemento capace di garantirle quelle competenze distintive che generano competitività.

Pertanto, lo scenario tecnologico diviene sempre più complesso, perché soprattutto le economie periferiche, come quella siciliana, ed i settori tradizionali, che continuano

a rappresentarne il mix propulsivo della sua economia, si trovano a dovere affrontare e governare un cambiamento radicale del modello competitivo<sup>20</sup>.

Intervenire, attraverso un'azione politica valida, in questo sistema sempre più complesso, che rischia di allargare la forbice tra settori tradizionali e settori ad alto contenuto tecnologico, tra territori periferici e sistemi territoriali centrali significa dunque creare le condizioni più idonee per una più fluida veicolazione dell'innovazione, in altre parole bisogna favorire la nascita e il consolidamento di modelli territoriali reticolari di tipo policentrico al fine di sviluppare tanto relazioni di tipo orizzontale (impresa-centri di ricerca-impresa), quanto di tipo verticale (impresa-territorio-centri di ricerca).

In tal senso un ruolo determinante può essere svolto tanto dai Distretti Tecnologici (individuati dal MIUR)<sup>21</sup>, che dall'avvio dei Distretti Produttivi della Regione Siciliana, che a nostro avviso possono rappresentare un modello di interazione valido per garantire un efficace collegamento tra i diversi attori del sistema regionale dell'innovazione.

La cornice strategica in cui ascrivere questo modello di interazione tra sistema della ricerca e tessuto imprenditoriale individua il Distretto tecnologico come il paradigma organizzativo più adatto a garantire quel collegamento trasversale di cui si è detto, lasciando al Distretto produttivo la funzione che gli è propria e cioè contenitore di imprese in rete in è bacino di applicazione della ricerca prodotta con il supporto dei distretti tecnologici.

Infatti, sullo sfondo della politica dei distretti tecnologici, in Italia è possibile leggere un duplice obiettivo: da un lato, accelerare la collaborazione tra diversi soggetti istituzionali nell'ambito di un forte partenariato pubblico-privato, sorretta da un processo di intesa istituzionale tra amministrazioni centrali, regionali e locali e dall'altro, promuovere e stimolare un processo competitivo tra regioni per creare in numerose aree del Paese poli di ricerca e di innovazione di eccellenza a livello internazionale finalizzato ad accelerare i processi di trasferimento tecnologico e lo sviluppo di progetti condivisi tra i vari attori del sistema scientifico e dell'innovazione italiana.

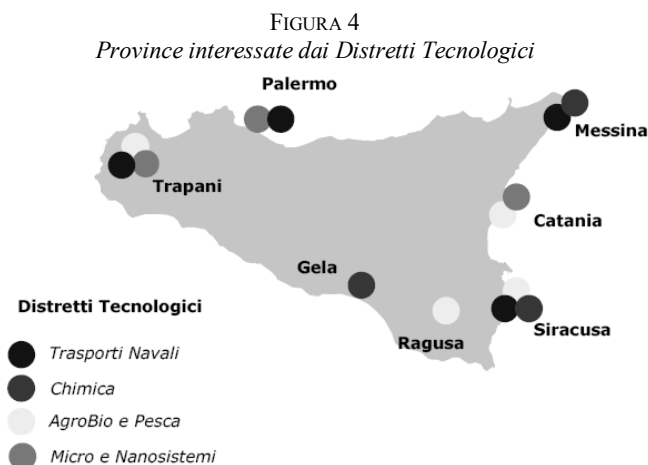
<sup>20</sup> È evidente che le imprese dei settori tradizionali, in larghissima parte di piccola dimensione, possono accedere e valorizzare le opportunità rappresentate dalle nuove interdipendenze tecnologiche solo in presenza di adeguate risorse organizzative e professionali interne e del supporto di un contesto evoluto all'esterno. Su entrambi i versanti le debolezze esistenti sono molte.

<sup>21</sup> Negli ultimi anni, all'interno della competizione internazionale tra sistemi innovativi nazionali e regionali è emerso il fenomeno dei Distretti Tecnologici (DT), caratterizzato dalla presenza di aree geograficamente ben definite, solitamente su scala sub-regionale, particolarmente ricche di attività *knowledge based*, nell'ambito delle quali è possibile individuare eccellenze e specificità in termini di attività di ricerca scientifica e tecnologica e filiere industriali nelle quali i risultati della ricerca siano trasferibili ed utilizzabili. I distretti tecnologici sono identificabili in aggregazioni territoriali di attività ad alto contenuto tecnologico all'interno delle quali apportano il proprio contributo enti pubblici di ricerca, grandi imprese, piccole imprese (nuove o già esistenti), enti locali.

In Italia, ad oggi, sono stati approvati 21 Distretti Tecnologici, mentre altri 4 sono in fase di costituzione; sono distribuiti in modo piuttosto omogeneo tra le diverse regioni e interessano molteplici settori produttivi.

Anche la Sicilia è stata coinvolta in questo processo di accrescimento competitivo su base territoriale attraverso la produzione di “conoscenza”; infatti, nell’ambito dell’Intesa Istituzionale di Programma Stato-Regione, l’Amministrazione Regionale siciliana ha stipulato nel 2005 l’Accordo di Programma Quadro “Ricerca Scientifica ed Innovazione Tecnologica”, con l’obiettivo di sostenere la ricerca valorizzando alcune vocazioni del territorio regionale e contemporaneamente sostenendo la collaborazione e lo scambio tra Università, centri di ricerca pubblici e privati e settori produttivi.

A tal proposito, l’APQ Ricerca e Innovazione Tecnologica ha previsto un programma di interventi a valere su risorse POR 2000-2006 (misura 3.15) e CIPE (delibera 17/03), finalizzato alla costituzione di tre Distretti Tecnologici, individuati su indicazione del Dipartimento Industria della Regione Siciliana (Figura 4) nei settori dei trasporti navali, commerciali e da diporto, dei micro e nano sistemi e dell’agroalimentare e della pesca ecocompatibile.



FONTE: Regione Siciliana, SRI 2007-2013

In particolare, “il D.T. dei trasporti navale, commerciali e da diporto<sup>22</sup> comprende le aree della ricerca, dell’industria e dei servizi innovativi legati al settore dei trasporti

<sup>22</sup> È stato formalmente costituito il 9 aprile 2008; ad esso partecipano partner industriali di primissimo piano (ad es. Aicon Yachts, Fincantieri, Rodriguez), associazioni di categoria (Confindustria, Apindustrie e Assonautica), attori chiave del sistema della ricerca scientifica e tecnologica operanti nella regione (le Università di Palermo, Catania e Messina, il CNR ITAE, i consorzi di ricerca CALEF e CTMI), il Parco Scientifico e Tecnologico della Sicilia.

navali e del diportismo nautico e prevede lo sviluppo di tecnologie innovative applicate ai sistemi di propulsione e navigazione, ai materiali, all'ambiente, alle infrastrutture portuali e per la logistica (es. attrezzature portuali di imbarco/sbarco: sistemi di ormeggio automatico, rampe di accesso su più piani, sistemi programmati di accesso/sosta/deflusso dei mezzi, pianali per le movimentazioni delle unità di carico); il D.T. Micro e nanosistemi collega le filiere dell'informatica, delle telecomunicazioni, della micro e nanoelettronica, optoelettronica e sensoristica, delle scienze della vita per sviluppare applicazioni tecnologiche di micro e nano fabbricazione nei campi dell'elettronica, della salute e scienze della vita, dell'energia, della biomedicina e biotecnologie, della chimica, della meccanica e della microfluidica, attraverso la realizzazione di micro e nanosistemi e di materiali polifunzionali integrabili su scale spaziali di varie dimensioni e il D.T. dell'agro-bio e della pesca ecocompatibile mette in collegamento le aree della ricerca e le punte di eccellenza dei settori manifatturieri nei campi dell'agroalimentare (compresa l'industria ittica), della pesca e acquacoltura e dell'ambiente, al fine di sviluppare applicazioni avanzate di biotecnologie in campo agroalimentare (per migliorare le caratteristiche quali-quantitative di piante e animali), studiare metodologie e sperimentare tecniche innovative per l'allevamento e la riproduzione di specie ittiche in ambiente marino protetto" (Strategia Regionale per l'Innovazione 2007-2013).

Attualmente il sistema dei distretti tecnologici siciliano può contare sulla partecipazione e sull'apporto complementare di tutti gli attori strategici del sistema dell'innovazione regionale:

- Imprese: SIFI, ISMETT, ST, IBM, Italtel, Engineering, Consorzio Etna Hitech, Agroindustry Advanced Technology, Aicon Yachts, Fincantieri, Rodriquez, etc...;
- Università: Palermo, Catania e Messina;
- Enti di ricerca pubblici e privati come CNR, INAF, consorzi regionali di ricerca, etc.;
- Parco Scientifico e Tecnologico della Sicilia (PSTS);
- Associazioni di categoria (Confindustria Catania, Apindustrie Catania, Assonautica).

A questi tre distretti, secondo quanto previsto dall'Accordo di Programma Chimica, sottoscritto nel dicembre del 2005, che ha l'obiettivo di promuovere la riqualificazione e la reindustrializzazione del polo petrolchimico di Priolo-Siracusa, se ne aggiungerebbe un quarto nel settore chimico, energetico e ambientale. La nascita di questo distretto si integrerebbe in un progetto più ampio, contenuto nel Piano Energetico Regionale, e cioè la realizzazione di un Polo Industriale di riferimento tecnologico per l'intera area Mediterranea che si occupi di ricerca, sviluppo e produzione di tecnologie fotovoltaiche e solari.

Nonostante la forte azione politico-territoriale programmatica, in termini strutturali, la Sicilia che si presenta come un sistema tripolare, ancorato ai tre più importanti sistemi urbani dell'isola Palermo, Catania e Messina, sedi, tra l'altro, delle maggiori e più antiche università siciliane, mostra un forte squilibrio sia in termini territoriali (con una netta predominanza della parte orientale dell'isola) che in termini strutturali (con una forte predominanza della ricerca universitaria).

Essa, infatti, offre complessivamente un insieme di 309 istituzioni scientifiche (pari a circa il 40% del totale delle regioni dell'area Convergenza), di cui 270, però, sono istituti e dipartimenti universitari; pertanto, la spesa pubblica in ricerca e sviluppo risulta fortemente trainata dalla spesa universitaria che ne assorbe circa l'80%, lasciando dunque una quota molto bassa alla ricerca della P.A. in senso stretto (Cirelli *et alii*, 2009).

Il forte squilibrio territoriale infraregionale è confermato anche da un recente studio sulle regioni e sulle province italiane portato avanti dal gruppo di lavoro A.Ge.I. (2009) "Competitività in sostenibilità: la dimensione territoriale nell'attuazione dei processi di Lisbona/Gothenburg nelle regioni italiane" coordinato da Maria Prezioso che con il supporto di STeMa, metodologia costruita mettendo in relazione oltre 140 indicatori, sintetizzati in quattro determinanti, *Innovazione e Ricerca*, *Interazione Globale/Locale*, *Qualità* e uso di *Risorse e Fondi*, ha restituito una lettura complessiva del livello di competitività delle diverse regioni italiane, permettendo contemporaneamente di valutare, attraverso la lettura alla scala provinciale, la capacità e l'incisività delle politiche di sviluppo contenute nei diversi POR e per i diversi periodi di programmazione comunitaria.

In particolare, lo studio condotto in Sicilia ha messo in evidenza una serie di criticità, ma soprattutto la scarsa incisività delle politiche di sviluppo territoriale sinora adottate, soprattutto nel settore delle ICT.

Il dato emerso dagli indicatori sintetizzati nella determinante *Innovazione e Ricerca*, ha restituito una lettura del sistema territoriale di innovazione fortemente polarizzato.

E se nell'utilizzo delle tecnologie informatiche sono le province di Palermo e Catania le uniche che presentano performance molto positive nel contesto regionale, piuttosto preoccupante sembra il dato emerso in merito alle imprese che utilizzano tecnologie informatiche, in quanto presenta valori modesti in tutte le realtà provinciali a conferma del ritardo di cui soffrono tanto le istituzioni che le aziende siciliane.

Questo accentua l'incapacità del tessuto produttivo regionale, caratterizzato dalla prevalenza di PMI, nel formulare una propria domanda di innovazione tecnologica, pur trovandosi ad operare in un mercato sempre più globale nel quale i fattori immateriali assumono un ruolo strategico (Cirelli e altri, 2009).

Infine, per quanto concerne la spesa in ricerca e sviluppo *intra muros* pubblica e privata, questa si attestava nel 2004 allo 0,86% del PIL, in linea con il dato relativo all'area Convergenza ma con un divario del 18% rispetto al dato nazionale e del 51% rispetto alla media UE a 15 (Eurostat, 2005).

Questo divario è principalmente attribuibile alla spesa sostenuta per attività di ricerca e sviluppo dal sistema imprenditoriale che, seppure in leggero aumento in questi ultimi anni, appare ancora del tutto insufficiente. La quota attribuibile alle imprese della spesa complessiva per attività di R&S sul PIL è stata, infatti, nel 2004 pari al 22% e dunque leggermente inferiore rispetto alla media dell'area Convergenza (24%) e ben al di sotto della media nazionale (54%).

In termini di risorse umane dedicate, la Sicilia nel 2004 assorbiva una quota di personale alla R&S pari al 5% del totale nazionale (30% dell'area Convergenza), corrispondente in valore assoluto, a 8.166 addetti (1,63 addetti per 1.000 abitanti a fronte di una media di 1,58 addetti per 1.000 abitanti per l'area Convergenza); di questi solo il 19,5% svolgeva la propria attività all'interno delle imprese, il 15,3% nelle Amministrazioni pubbliche, lo 0,9% nel terzo settore ed il restante 64,3% nel sistema universitario (ISTAT, 2007).

Del resto anche l'Università, istituzionalmente preposta a fare ricerca, presenta *performances* piuttosto deboli, non tanto in termini di capitale umano formato, che come è noto alimentano solo indirettamente la competitività territoriale, quanto in termini di capacità di collaborazione tra ricercatori e imprese, dagli *spin off* accademici costituiti e commercialmente competitivi e, infine, dai brevetti accademici licenziati.

Nonostante nei tre principali atenei siano insediate strutture universitarie di *liaison office* e di *incubatori universitari*, solo il 2,9% dei brevetti domandati dalle università italiane tra 1968 e il 2006 è a titolarità siciliana e per l'anno 2007 solo 1% dei brevetti europei universitari presentati proviene da un ateneo siciliano (MIUR, 2008). Questa debolezza è confermata anche dalla scarsa diffusione dell'imprenditorialità accademica, la Sicilia detiene, infatti, solo 1,2% degli *spin off* accademici nazionali, collocandosi in posizione d'inferiorità non solo a livello nazionale ma anche rispetto ad altre regioni meridionali (Gherardini, 2010).

### 3.2. *L'innovazione in Sicilia, verso un modello policentrico?*

Premesso che l'incisività delle politiche volte a migliorare la competitività territoriale, soprattutto per quelle realtà regionali in ritardo come la Sicilia, è strettamente legata ad un uso equilibrato e coerente delle risorse, non è sufficiente dotare le regioni in ritardo di sviluppo di maggiori fondi perché queste vedano ridurre i propri *gap* prestazionali; occorre che l'utilizzo sia efficace e ragionato. L'uso delle risorse, in termini quantitativi, deve integrarsi con la qualità dei programmi di attuazione (QCS; POR; DOCUP, etc.) e dei progetti finanziati.

Una delle maggiori criticità del precedente periodo di programmazione (2000-2006) è stata certamente rappresentata dalla frammentazione delle risorse e dalla scarsa partecipazione delle imprese anche per effetto della scarsa capacità di interagire tra loro ma soprattutto con gli enti di ricerca, che peraltro assorbono buona parte delle risorse investite in I&R su base regionale.



Ecco perché il documento di attuazione del POR (2007-2013), partendo dalla considerazione che esistono soglie dimensionali e progettuali minime, nell'Asse IV "Diffusione della ricerca e dell'innovazione" ha previsto, tra i requisiti di ammissibilità dei progetti, la costituzione di "reti" (formate da almeno quattro soggetti) tra PMI, Grandi Imprese, Università, Enti di Ricerca, Centri di servizi avanzati all'impresa, in modo da intervenire contemporaneamente sia sulla domanda che sull'offerta d'innovazione (Cutrona, 2010).

Nonostante le buone intenzioni contenute nei documenti di programmazione, va rilevato, però, che a causa dell'inadeguato modello di governance a livello regionale caratterizzato da una cronica lentezza, tipicamente endogena, nell'attuazione dei processi (il POR-FESR Sicilia è stato approvato dalla Commissione europea nel settembre 2007, dal Comitato di sorveglianza nell'aprile 2008, l'adozione del documento da parte della Giunta regionale solo nel maggio del 2009) il rischio che anche questo ultimo ciclo di aiuti europei si trasformi nell'ennesimo fallimento per la Sicilia e i siciliani è forte.

Attualmente l'universo delle imprese che mostra migliori *performance* in termini di propensione all'innovazione si articola in oltre ottomila (8.000) realtà imprenditoriali caratterizzate da una forte proiezione estera (10 per cento del valore totale delle esportazioni della Sicilia) e con un impatto occupazionale diretto quantificabile in circa 42.000 unità e un peso rilevante, destinato a crescere ulteriormente, sulla formazione della ricchezza della regione. Le province di Palermo e Catania si caratterizzano come le aree a maggiore vocazione ICT della regione (*ICT oriented*), con circa 2.000 unità locali ciascuna, con una specializzazione più accentuata di Catania sul manifatturiero (apparecchi e apparati per le telecomunicazioni, computer e macchine d'ufficio) mentre Palermo si proietta maggiormente sul settore dei servizi (progettazione e sviluppo software e delle telecomunicazioni).

La polarizzazione della domanda verso i territori dei due principali sistemi urbani dell'Isola è strettamente correlata alla struttura dell'offerta che, come già detto nel paragrafo precedente, promana per buona parte da Enti di ricerca pubblici e tra questi soprattutto dagli Atenei storici della Sicilia, i quali però presentano modelli organizzativi alquanto diversi che si traducono in differente capacità innovativa e soprattutto in un difforme potenziale nel trasferire i risultati della ricerca al tessuto produttivo locale.

Infatti, se l'Università di Palermo detiene un potenziale innovativo medio-alto ma con scarsa capacità di trasferimento, è l'Università di Catania, che pur non presenta elevati *standard* qualitativi, quella che detiene le migliori *performance* dell'Isola in termini di connettività col sistema delle imprese e in genere con gli altri attori territoriali, mentre l'Università di Messina che esprime un potenziale innovativo paragonabile a quello dell'Ateneo catanese si caratterizza per una mediocre capacità di relazione con il territorio.

Infine, la rilettura in termini geo-economici del sistema d'innovazione in Sicilia, ottenuta grazie alla territorializzazione dei dati attraverso STeMa (Bencardino F. e

Prezioso M., 2009) permette di asserire, con ragionevole certezza, che si è in presenza di un modello che non si configura come una rete di tipo policentrica, ma piuttosto come un sistema polarizzato i cui nodi principali sono rappresentati dalle città di Palermo, Catania e Messina e con un forte squilibrio verso i due capoluoghi orientali.

Ci si chiede allora quale può essere, in futuro, il ruolo del capoluogo palermitano e soprattutto se esso potrà rendersi protagonista nel trainare le province occidentali che economicamente gravitano su di esso (Trapani, Agrigento e Caltanissetta) e che presentano, tra i sistemi territoriali siciliani, le *performance* peggiori in termini di sviluppo competitivo, verso un processo di crescita che trova nell'innovazione quell'elemento di differenziazione che può permettere a questi territori di essere ancora competitivi in sostenibilità. Tutto questo anche per riequilibrare il Sistema d'innovazione siciliano che, transitando verso un modello policentrico, potrebbe garantire uno sviluppo equilibrato a tutto il territorio siciliano.

### 3.3. *Palermo, città industriale, città terziaria, città della conoscenza: metamorfosi di una "Capitale"*

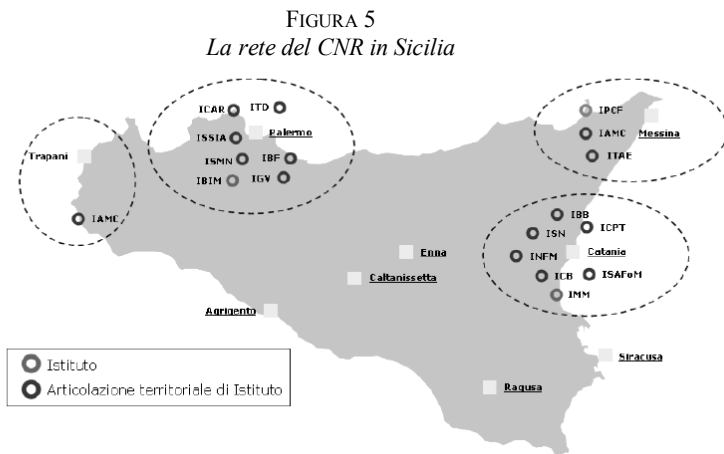
Ripercorrendo sinteticamente l'evoluzione funzionale della Città di Palermo, "città capitale" da secoli, dove il terziario rappresenta ancora oggi il comparto produttivo più importante, si cercherà di comprendere le motivazioni del fallimento di alcune politiche di sviluppo locale, in particolare di quei modelli polarizzanti che a partire dagli anni '60 del secolo scorso hanno caratterizzato molte città meridionali e Palermo tra queste, che hanno restituito, generalmente, modelli di sviluppo industriali incompleti, deboli nella struttura e spesso slegati dal *milieu* locale e dalla vocazione dei territori coinvolti.

È noto, peraltro, che il fallimento del modello di sviluppo industriale d'ispirazione perrouxiana ha restituito ai territori dove è stato applicato, e non solo in Sicilia, sistemi urbani medi e medio-grandi in cui il comune denominatore è la crescita ipertrofica del terziario rispetto agli altri settori dell'economia, e Palermo non si è sottratta certamente a questo destino.

Il risultato è che l'economia della provincia di Palermo, anche nel primo decennio del nuovo millennio, pur producendo circa un quarto del PIL regionale, resta fortemente squilibrata verso il settore pubblico (il 25% del PIL provinciale proviene dalla Pubblica Amministrazione) comprendendo in questo anche l'articolato e complesso sistema pubblico di ricerca.

Nell'area palermitana, oltre l'Università che conta oltre 2.100 tra professori e ricercatori con una netta prevalenza di specializzazioni socio-umanistiche (in un rapporto di sei a quattro), sono presenti le strutture di ricerca del CNR, presente nel territorio palermitano con l'Istituto di Biomedicina e Immunologia molecolare (Ibim) e con sei sezioni, tra cui quelle di "Calcolo e Reti ad Alte Prestazioni, di "Sistemi Intelligenti per l'Automazione" e "Per lo Studio dei Materiali Nano Strutturati".

A queste importanti realtà bisogna poi aggiungere la presenza nel capoluogo siciliano dell'Istituto nazionale di Astrofisica (Inaf) e il Centro per la ricerca elettronica in Sicilia (Cres) (Figura 5).



FONTI: Regione Siciliana, SRI 2007-2013

Come è stato già detto nel paragrafo precedente, nonostante l'attività di ricerca dell'Università di Palermo presenti *performance* nettamente migliori rispetto agli altri Atenei dell'Isola e soprattutto nei settori a più alto potenziale innovativo come il ramo matematico-informatico-ingegneristico, le difficoltà che l'Ateneo incontra nel trasferirle al tessuto produttivo rende parzialmente vani gli investimenti effettuati.

Infatti, a poco serve che l'Università in questione detenga il maggior numero di *spin off* universitari dell'Isola (l'incubatore universitario ne ha ospitati quindici) o che negli ultimi anni vi siano stati molti più brevetti che in passato (dal 2007 ad oggi, anche grazie al progetto "Provare" sul PON Ricerca 2000-2006, sono stati richiesti 28 brevetti, per buona parte nazionali), se la sua attività conto terzi resta fortemente al di sotto di quella dell'Università di Catania (Gherardini, 2010).

Le motivazioni di questa inefficienza nella circolazione dell'innovazione può essere ricondotta ad una serie di concause.

La rilettura dello schema di sviluppo economico e sociale della città e la sua comparazione con quello del capoluogo etneo ne presenta subito una. Infatti, mentre l'articolazione del modello di sviluppo di Catania si deve sostanzialmente ad una visione fortemente imprenditoriale della sua borghesia che ha trovato il suo principale alleato nel governo locale, la borghesia palermitana storicamente più aristocratica e legata a modelli economici organizzati sulle rendite di posizione e una classe politica inadeguata, non sono riuscite a trasmettere alla città quella cultura imprenditoriale necessaria a transitarla verso la città borghese e verso il capitalismo industriale, perpetuando il potere economico in poche "famiglie" che hanno continuato a

ridistribuire risorse provenienti, anziché dalle rendite agrarie, da quelle politico-amministrative (Barone, 1987).

Allo stato attuale il sistema produttivo è ancora fortemente ancorato ai settori tradizionali, il 38,6% delle imprese localizzate nella provincia di Palermo è classificata tra le attività commerciali, il 16,7% appartiene al settore agricolo, l'11% a quello edile e solo il 10% (circa 8.200 imprese) alla categoria manifatturiera. Di queste poi, spesso orientate a offrire prodotti e servizi alla pubblica amministrazione, poco propense al rischio d'impresa e con scarsa attitudine ad innovare sia nel prodotto che nei processi, poche sono quelle presenti in settori ad alta intensità tecnologica: il 29,3% si occupa di produzioni alimentari, 13,4% fabbrica e lavori prodotti in metallo, il 9,5% prodotti di falegnameria e l'8,8% produce mobili (Movimpresa, 2008), tutti settori dove innovare è possibile procurandosi il *know how* fuori dai confini regionali; del resto solo 7 addetti ogni 1000 sono impiegati in produzioni *hi-tech* (Istat-Asia, 2006).

In altre parole tra i settori manifatturieri maggiormente rappresentativi del territorio provinciale palermitano e i principali poli di produzione di conoscenza non c'è condivisione d'interessi, si tratta di realtà puntiformi leggibili nel territorio ma che non possono, ancorché lo volessero, trovare motivi di relazione e fare sistema.

Infine, un ulteriore elemento di distorsione del modello produttivo palermitano è legato al forte sbilanciamento (circa il 15%) degli addetti del sistema locale del lavoro verso il settore pubblico allargato (Istat, 2001); come sottolinea Azzolina (2009), siamo in presenza di una “struttura sociale poco sviluppata nella componente autonoma e imprenditoriale [...] e da un'area di ceti marginali la cui sussistenza dipende da benefici pubblici o da occasioni di occupazione irregolare o criminale”.

Pertanto, forte è la responsabilità della classe politica palermitana che storicamente, a differenza del caso catanese, non ha saputo, e in alcuni momenti non ha voluto, porre la giusta attenzione a quelle strategie di sviluppo capaci di riposizionare il tessuto produttivo palermitano e tutto il suo territorio in settori a più alto contenuto innovativo; anche negli anni Novanta, caratterizzati dalla presenza di una classe politica più dinamica, sono state le problematiche relative alla lotta alla criminalità organizzata e la ricerca del consenso politico a ricevere maggiore attenzione a scapito delle tematiche di sviluppo locale (Azzolina, 2009).

La scarsa propensione del territorio palermitano a ricevere stimoli dai prodotti della ricerca non ha impedito, a conferma delle potenzialità che esso può esprimere e dell'importanza strategica riconosciuta al settore, che in provincia di Palermo, nell'ambito del progetto Ri.Med (Ricerca Mediterranea) che ha ricevuto dal Cipe circa 220 milioni di Euro, potesse sorgere una cittadella per la ricerca biomedica e biotecnologia con obiettivo di produrre nuovi farmaci e curarne l'applicazione clinica.

Il nuovo Centro per le Biotecnologie e la Ricerca medica voluto dall'Ismet (Istituto Mediterraneo per il Trapianti e Terapie ad alta specializzazione) con la collaborazione dell'*University of Pittsburgh Medical Center* (Upmc) porterà avanti programmi di ricerca incentrati sullo sviluppo della tecnica del *Molecular Imaging* (tecniche di sviluppo innovative che permettono la visualizzazione in vivo del

funzionamento dei geni responsabili delle malattie e gli effetti che i farmaci hanno sulle diverse patologie), sull'implementazione della medicina rigenerativa attraverso l'utilizzo delle cellule staminali, sullo sviluppo di nuovi farmaci e produzione di nuovi vaccini per la cura di patologie dell'uomo, delle piante e degli animali.

Senza voler minimizzare il ruolo che una tale localizzazione ha potuto avere nell'innescare "buone pratiche" nel contesto territoriale palermitano, si potrebbe obiettare che si è in presenza ancora una volta di un modello di sviluppo che nasce dall' "alto" (intervento straordinario dello Stato).

In realtà, però, senza l'apporto dei medici, attori locali ed espressione di una volontà proveniente dal "basso", che hanno saputo fruttare una condizione extraterritoriale, cioè l'esperienza organizzativa di Upmc, tutto ciò non sarebbe stato possibile; si è, pertanto, in presenza di un nuovo modello di sviluppo endogeno, certamente differente ma non meno incisivo di quello più classico (Etna Valley) in cui lo sviluppo locale è il risultato di una azione sinergica e di una politica di concertazione tra attori esclusivamente locali (Gherardini, 2010).

Questa esperienza di valorizzazione di competenze scientifiche, anche se a fini sociali, lascia intravedere una possibile "metamorfosi" della città di Palermo.

Alla luce di quanto detto, le recenti politiche di sviluppo regionale, per essere incisive, devono intervenire per rafforzare l'anello debole della catena produttiva del "valore". Si tratta di una debolezza nel modello culturale ascrivibile all'incapacità della classe imprenditoriale, ma allo stesso tempo di quella politica, di usare a proprio vantaggio i "prodotti" degli Enti di ricerca locali, che renderebbero più competitive nel mercato globale sia le singole imprese che la città nel suo complesso.

Solo intervenendo in tale senso Palermo potrà beneficiare degli effetti propulsivi che gli investimenti nel comparto "Innovazione e Ricerca" possono apportare alla sua economia, come hanno fatto, peraltro, altre città meridionali, ormai da oltre un decennio, con l'obiettivo chiaro a tutti gli attori coinvolti di provare a "traghetare" le loro economie verso modelli di sviluppo endogeno competitivi in sostenibilità.

"Non vi è, dunque, nulla di preordinato in quanto avviene, ed in ogni fase dello sviluppo si aprono nuove sfide e inedite opportunità che possono essere raccolte soltanto se di è in grado di esprimere politiche appropriate e finalizzate a orientare in senso innovativo il complesso insieme di risorse umane e materiali di cui dispone ogni regione europea e mediterranea" (Guarrasi, 2002).

GIROLAMO CUSIMANO  
MAURIZIO GIANNONE  
LEONARDO MERCATANTI  
CARMELO MARIA PORTO

## BIBLIOGRAFIA

- AGNELLO M., SCALABRONI L. (2010), “Città mercato. Intersoggettività e shopping”, in MARRONE G. (a cura di), *Palermo. Ipotesi di semiotica urbana*, Roma, Carocci, pp. 203-229.
- ALISEI, CIDIS, CIPAC, CLES, PROMIDEA, SOLCO (2007), *Sotto la soglia. Indagine conoscitiva sul disagio abitativo degli immigrati presenti nell'Italia Meridionale*, Ministero della Solidarietà Sociale, Roma.
- ALTAVILLA A.M., MAZZA A. (2008), “Sull’analisi dei pattern insediativi degli immigrati in un territorio urbano”, in *Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica*, vol. 62, 1, pp. 1-16.
- ASSO P.F., TRIGILIA C. (a cura di) (2010), *Remare controcorrente. Imprese e territori dell’innovazione in Sicilia*.
- AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO (2008), *Piano regolatore portuale di Palermo*, Relazione generale, aprile 2008.
- AZZOLINA L. (2009), *Governare Palermo*, Roma, Donzelli.
- BALDONI E., RICORDY A. (2010), “Palermo. L’accesso ai servizi socio-sanitari: luci ed ombre nell’area de La Favorita”, in IREF, *Rom, Sinti, Caminanti e comunità locali*, Roma, pp.27-47 (in [www.irefricerche.it](http://www.irefricerche.it)).
- BARONE G. (1987), “Egemonie urbane e potere locale (1882-1913)”, in AYMARD M., GIARRIZZO G. (a cura di), *Storia d’Italia. Le regioni dall’Unità ad Oggi. La Sicilia*, Torino, Einaudi.
- BENCARDINO F., NAPOLITANO M.R. (2006), “I riflessi dello sviluppo delle ICT sui sistemi economici e territoriali nella società dell’informazione”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, vol. XI, pp. 35-51.
- BENCARDINO F., PREZIOSO M. (a cura di) (2009), “Competitività in sostenibilità: la dimensione territoriale nell’attuazione dei processi di Lisbona/Gothenburg nelle regioni e nelle provincie italiane”, in *Geotema*, nn. 31-32, Anno XI, Bologna, Patròn.
- BRUCCULERI M.C., GIANNITRAPANI A. (2010), “Pub e locali notturni”, in MARRONE G. (a cura di), *Palermo. Ipotesi di semiotica urbana*, Roma, Carocci, pp. 137-169.
- BRUNETTO C. (2010a), “Si svuota il campo rom della Favorita”, in *La Repubblica-sezione Palermo*, 13 gennaio 2010, p.10.
- BRUNETTO C., (2010b), “Boom di romeni: ‘così troviamo lavoro’”, in *La Repubblica-sezione Palermo*, 28 ottobre 2010, p.10.
- BRUTTOMESSO R. (2006), *Città-porto: Mappe per nuove rotte urbane*, Grande Sud, Palermo, Mediterraneo, Venezia, Marsilio.
- BUTTITTA A. (2010), “I nuovi schiavi ovverossia del multiculturalismo improbabile”, in G. CUSIMANO (a cura di), *Spazi contesi spazi condivisi. Geografie dell’interculturalità*, Bologna, Patròn, pp.21-35.
- CALDO C. (1975), “Esodo agricolo ed immigrazione nordafricana in Sicilia occidentale”, in *Atti del XXII Congresso Geografico Italiano* (Salerno, 18-22 aprile 1975), vol.II, tomo I, Cercola, Istituto Grafico Italiano, pp.637-646.
- CAMERA DI COMMERCIO PALERMO, ASSONAUTICA PALERMO (2008), *1° Report sul turismo nautico in Sicilia*, s.n.
- CAMERA DI COMMERCIO PALERMO, ISTITUTO TAGLIACARNE (2010), *Osservatorio Economico Palermo 2009*, documento reperito nel mese di novembre 2010 all’URL [www.pa.camcom.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=205&Itemid=183](http://www.pa.camcom.it/index.php?option=com_content&task=view&id=205&Itemid=183).

- CANTALINI S. (1996), “Tra pubblico e privato: uno spazio intermedio”, in DESIDERI P., ILARDI M. (a cura di), *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, Genova, Costa & Nolan, pp. 203-205.
- CARTA M. (2005), “Il corridoio meridiano come ‘dispositivo territoriale’ nello scenario di un Piano strategico del Mediterraneo”, in *Atti del XXV Congresso INU “Infrastrutture, città e territori”*, Roma, 1-2 dicembre 2005.
- CARTA M. (2009), *Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, Milano, FrancoAngeli.
- CAUDULLO F. (2007), “Gestire i migranti: logiche politiche e legislazione”, in M. AVOLA, D. MELFA e G. NICOLOSI (a cura di), *Immigrati nella “città dell'elefante”*, Acireale-Roma, Bonanno, pp.35-61.
- CAUDULLO F. (2011), “Il Mediterraneo tra pregiudizio e modernità”, in L. MERCATANTI (a cura di), *Percorsi di geografia tra cultura, società e turismo*, Bologna, Pàtron, pp.201-223.
- CHIRCO A. (2005), *Palermo la città ritrovata. Itinerari entro le mura*, Palermo, Flaccovio.
- CIRELLI C., DI BLASI E., ARANGIO A., MERCATANTI L., NICOSIA E., PORTO C.M. (2009), “Percorsi di sviluppo e politiche di competitività in Sicilia”, in *Geotema*, nn. 31-32, Anno XI, Bologna, Patròn, pp. 125-134.
- CIRELLI C., MALAFARINA S., MERCATANTI L., PORTO C.M. (2005), “Gestione integrata delle aree costiere e sviluppo turistico sostenibile: il litorale orientale della Sicilia tra recupero, tradizione e integrazione”, in F. ADAMO (a cura di), *Problemi e politiche del turismo*, Bollogna, Pàtron, pp.315-363.
- CIRELLI C., MALAFARINA S., PORTO C.M. (2004), “I porti turistici come opportunità di valorizzazione e rilancio del turismo costiero siciliano”, in F. ADAMO (a cura di), *Turismo e Territorio in Italia*, Bologna, Pàtron, pp. 181-232.
- CIRELLI C., MERCATANTI L., NICOSIA E. (2008), “Centralità e marginalità. L'antinomia del quartiere storico San Berillo di Catania”, in S. GADDONI e F. MIANI (a cura di), *Sostenibilità e governo urbano. L'Emilia-Romagna tra teoria e buone pratiche*, Bologna, Pàtron, pp.341-356.
- CIVITA SERVIZI (a cura di) (2008), *Palermo. I tesori del quartiere della Loggia. Itinerari per un museo diffuso*, Milano, SilvanaEditoriale.
- CODINI E. (2008), “Gli aspetti normativi”, in Fondazione ISMU, *Tredicesimo rapporto sulle migrazioni 2007*, Milano, FrancoAngeli, pp.79-88.
- CORTI E. (2002), *La gestione dell'innovazione: la piccola impresa innovativa*, Napoli, ESI.
- CUSIMANO G. (2008), “Mercato di ricordi”, in C. CIRELLI C. (a cura di), *Città e commercio, Atti del Convegno internazionale di Studi “Gli spazi del commercio nei processi di trasformazione urbana” (Catania, 25 e 26 ottobre 2007)*, Bologna, Pàtron, pp. 159-161.
- CUSIMANO G., MERCATANTI L. (2011), “Il sistema dei porti turistici in Sicilia: un'occasione di sviluppo”, in *Atti del III Convegno Nazionale “Mobilità e sviluppo turistico della Sicilia” (Palermo, 28-29 maggio 2010)*.
- CUTRONA S. (2010), “Il sostegno all'innovazione: l'intervento pubblico regionale, nazionale ed europeo”, in ASSO P.F., TRIGILIA C. (a cura di), *Remare controcorrente. Imprese e territori dell'innovazione in Sicilia*, pp.197-212.
- DE SPUCHES G., GUARRASI V. (2003), “Palermo”, in *L'Universo*, Firenze, LXXXIII, n. 4, pp. 436-456.
- DEMATTEIS G. (1997), “Il tessuto delle cento città”, in COPPOLA P. (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*, Torino, Einaudi, pp. 193-229.
- DI BELLA S. (2010), “L'assetto urbano e la mobilità in Sicilia”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XIII, vol. III, fasc. 3, pp.547-559.

- DI BLASI A. (1983), “Catania, polo di attrazione della Sicilia orientale”, in *Conoscere l'Italia. La Sicilia*, vol. II, Novara, De Agostini, pp.351-359.
- DODGSON M., GANN D. M., SALTER A. J. (2002), “The intensification of innovation”, in *International Journal of Innovation Management*, vol. 6, n. 1, pp. 53-83.
- ENAC (2010), *Dati di traffico degli scali nazionali 2009*, documento reperito nel mese di novembre 2010 all'URL [www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N175388737/Dati\\_di\\_traffico\\_2009\\_completa.pdf](http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N175388737/Dati_di_traffico_2009_completa.pdf).
- GALLISSOT R. (1992), *Razzismo e antirazzismo. La sfida dell'immigrazione*, Bari, Dedalo.
- GHELARDONI P. (1997), “I parchi scientifici e l'organizzazione territoriale. Alcune iniziative europee”, in AA.VV., *Giornate di studio in onore di Mario Fondi*, Napoli, Guida, pp.635-649.
- GHERARDINI A. (2010), “L'offerta di innovazione: università, centri di ricerca e imprese”, in ASSO P.F., TRIGILIA C., (a cura di), *Remare controcorrente. Imprese e territori dell'innovazione in Sicilia*, pp.213-233.
- GUARRASI V. (1983), “Processo migratorio e culture locali. Il caso degli immigrati tunisini a Mazara del Vallo”, in *Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano* (Catania, 3-13 maggio 1983), vol. II, tomo II, pp.402-414.
- GUARRASI V. (2002), “Terra di Città”, in DE SPUCHES G., GUARRASI V., PICONE M. (a cura di), *La città incompleta*, Palermo, Palumbo, pp.131-146.
- ISTITUTO TAGLIACARNE (2006), *La dotazione delle infrastrutture nelle province italiane*, Unioncamere, documento reperito nel mese di novembre 2010 all'URL [www.unioncamere.gov.it/allegati/infrastrutture/Ricerca\\_Tagliacarne.pdf](http://www.unioncamere.gov.it/allegati/infrastrutture/Ricerca_Tagliacarne.pdf)
- MERCATANTI L. (2005), “Nuovi rapporti tra l'Università e il territorio: l'applicazione della metodologia e-learning in Italia”, in DI BLASI A. (a cura di), *Geografia. Dialogo tra generazioni, Atti del XXIX Congresso Geografico Italiano*, vol. II, Bologna, Pàtron, pp.425-430.
- MERCATANTI L. (2010a), “Lo Sri Lanka e il conflitto etnico fra tamil e singalesi”, in CUSIMANO G (a cura di), *Spazi contesi spazi condivisi. Geografie dell'interculturalità*, Bologna, Pàtron, pp.185-199.
- MERCATANTI L. (2010b), *Quel che resta della Vucciria*, in *Geotema*, 38, pp.104-112.
- MERCATANTI L. (2011), “Sicilia, terra di inclusione”, in CARDINALE B., SCARLATA B. (a cura di), *Istruzione e territorio*, Memorie della Società Geografica Italiana, Roma (printing).
- MERCATANTI L. (2006), “Le sfide europee della Romania tra attese e scetticismi”, in *Ambiente Società Territorio. Geografia nelle scuole*, 5, pp.19-25.
- MIITT-DICOTER (2005), *Verso il disegno strategico nazionale*, I rapporto.
- MOULIER BOUTANG Y. (1994), *Razza operaia, intervista a Y. Moulrier Boutang*, Padova, Calusca.
- MUNDULA L. (2006), “Innovazione e rapporto globale-locale. Due elementi chiave per il raggiungimento della competitività territoriale in sostenibilità”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, vol. XI, pp. 107-120.
- OROFINO A. (2007), “L'immigrazione e la frammentazione etnica”, in G. NICOLOSI (a cura di), *Coesione sociale. Una proposta interpretativa*, Acireale-Roma, Bonanno, pp.123-163.
- PAGANO C. (2010), “Le città portuali nel quadro dell'urbanistica contemporanea- Percorsi e strategie di riqualificazione”, in L. FONTI (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, pp.11-32.
- PALAZZOTTO E., SBACCHI M., SCIASCIA A. (a cura di) (2009), *Progettare Mondello*, Firenze, Alinea.



- PECORA A. (1961), “Aspetti del movimento migratorio a Catania”, in *Atti del XVIII Congresso Geografico Italiano* (Trieste, 4-6 aprile 1961), vol. I, pp.455-460.
- PONRC - Programma Operativo Nazionale Ricerca e Competitività (CCI: 2007IT161PO006) - QSN 2007-2013 per le regioni della convergenza.
- PREZIOSO M. (2006), “La dimensione territoriale della strategia di Lisbona e Goteborg. L’approccio concettuale e metodologico”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, vol. XI, pp. 9-34.
- QUERINI G., BIZZARRI C. (2010), “La dimensione mediterranea delle politiche dell’Unione Europea per il settore turistico”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XIII, vol. III, fasc. 2, pp.373-381.
- RIZZO C. (2006), “Lanterne rosse: la presenza cinese a Catania”, in G. CAMPIONE, F. FARINELLI, C. SANTORO LEZZI (a cura di), *Scritti per Alberto Di Blasi*, vol. II, Bologna, Pàtron, pp.1349-1359.
- ROMANO M. (2007), “Flussi di conoscenza, gestione strategica delle imprese e settori ad elevata crescita: proposta di indagine empirica sul territorio dell’Etna Valley”, in AA.VV., *La conoscenza nelle relazioni tra aziende*, Milano, FrancoAngeli, pp.171-193.
- RUGGIERO V., SCROFANI L. (a cura di) (2008), *Sistemi urbani, reti logistiche e distretti turistici in Sicilia*, Bologna, Pàtron.
- SACCO P.L., PEDRINI S. (2003), *Il distretto culturale: mito o opportunità*, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Economia Salvatore Cognetti de Martiis, Working paper, n. 5, 2003, documento reperito nel mese di novembre 2010 all’URL [www.eblacenter.unito.it/WP/2003/5\\_WP\\_Ebla.pdf](http://www.eblacenter.unito.it/WP/2003/5_WP_Ebla.pdf).
- SCIUTO G., DI BLASI A., LONGO A., PENNISI C. (2004), “L’immigrazione a Catania quale fattore di sviluppo locale”, in *Geotema*, VIII, 24, pp.132-166.
- SCROFANI L. (2008), “Palermo: direttrici di espansione e decentramento funzionale”, in SOMMELLA R. (a cura di), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Bologna, Patron, pp.307-328.
- SCROFANI L. (2008), “Palermo: direttrici di espansione e decentramento funzionale”, in SOMMELLA R. (a cura di), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Milano, Franco Angeli, pp. 307-327.
- SICCA L. (2000), “Alcune considerazioni sul marketing territoriale”, in BELLINI N. (a cura di), *Il marketing territoriale. Sfide per l’Italia nella nuova economia*, Milano, Franco Angeli.
- SIMON G., NOIN D. (1972), “La migration maghrébine vers l’Europe”, in *Les Cahier d’Outre-Mer*, 99, pp.241-276.
- SL&A (2010), *Osservatorio sul traffico delle crociere nel Mediterraneo. Report 2010*, documento reperito nel mese di novembre 2010 all’URL [www.ebnt.it/gestione\\_publicazioni/doc\\_pub/35\\_2010\\_7\\_29\\_EBNT\\_RapportoCrociere.pdf](http://www.ebnt.it/gestione_publicazioni/doc_pub/35_2010_7_29_EBNT_RapportoCrociere.pdf)
- SÖDESTRÖM O., FIMIANI D., GIAMBALVO M., LUCIDO S. (2009), *Urban Cosmographies*, Roma, Meltemi.
- SRI (2007), *Strategia Regionale per l’Innovazione 2007-2013*, Regione Siciliana.
- TALIA I. (2007), *Ambiente, uomini, città nell’organizzazione territoriale del Mezzogiorno*, Napoli, Liguori.
- UNIONCAMERE (2010), *Rapporto Unioncamere 2009*, documento reperito nel mese di gennaio 2011 all’URL [www.unioncamere.gov.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=706&Itemid=131](http://www.unioncamere.gov.it/index.php?option=com_content&task=view&id=706&Itemid=131).
- ID. (2011), *Rapporto Unioncamere 2010*, documento reperito nel mese di gennaio 2011 all’URL [www.starnet.unioncamere.it/Rapporto-Unioncamere-2010\\_5A25](http://www.starnet.unioncamere.it/Rapporto-Unioncamere-2010_5A25).
- URRY J. (1995), *Lo sguardo del turista*, trad. it., Roma, Seam.

VARALDO R. (1999), “Dal marketing aziendale al marketing dei sistemi locali: ipotesi di un percorso di ricerca”, *relazione al Convegno di Studi “Il marketing per lo sviluppo locale”* (Roma, 5 marzo 1999).