

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

21

numero 2 anno 2021



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

21

numero 2 anno 2021

Inner and Marginalized Areas: Geographies and Alliances Towards New Cohesion Policies

Guest Editors

Gabriella Esposito De Vita

Elena Marchigiani

Camilla Perrone



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Pasquale De Toro, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Associate editor

Francesca Ferretti, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial board

Antonio Acierno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Biggiero, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesco Bruno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Vito Cappiello, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Mario Coletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Teresa Colletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Ileana Corbi, Department of Structures for Engineering and Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Livia D'Apuzzo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Gianluigi de Martino, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Stefania De Medici, Department of Civil Engineering and Architecture, University of Catania, Catania, Italy
Francesco Forte, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Rosa Anna Genovese, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Fabrizio Mangoni di Santo Stefano, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luca Pagano, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Stefania Palmentieri, Department of Political Sciences, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Picone, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Michelangelo Russo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Salvatore Sessa, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial staff

Mariarosaria Angrisano, **Martina Bosone**,
Antonia Gravagnuolo, **Silvia Iodice**,
Francesca Nocca, **Stefania Regalbutto**,
Interdepartmental Research Center in Urban Planning
Alberto Calza Bini, University of Naples Federico II,
Naples, Italy

Scientific committee

Roberto Banchini, Ministry of Cultural Heritage and Activities (MiBACT), Rome, Italy
Alfonso Barbarisi, School of Medicine, Second University of Naples (SUN), Naples, Italy
Eugenie L. Birch, School of Design, University of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America
Roberto Camagni, Department of Building Environment Science and Technology (BEST), Polytechnic of Milan, Milan, Italy
Leonardo Casini, Research Centre for Appraisal and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy
Rocco Curto, Department of Architecture and Design, Polytechnic of Turin, Turin, Italy
Sasa Dobricic, University of Nova Gorica, Nova Gorica, Slovenia
Maja Fredotovic, Faculty of Economics, University of Split, Split, Croatia
Adriano Giannola, Department of Economics, Management and Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Christer Gustafsson, Department of Art History, Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden
Emiko Kakiuchi, National Graduate Institute for Policy Studies, Tokyo, Japan
Karima Kourtit, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands
Mario Losasso, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Jean-Louis Luxen, Catholic University of Louvain, Belgium
Andrea Masullo, Greenaccord Onlus, Rome, Italy
Alfonso Morvillo, Institute for Service Industry Research (IRAT) - National Research Council of Italy (CNR), Naples, Italy
Giuseppe Munda, Department of Economics and Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, Spain
Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands
Christian Ost, ICHEC Brussels Management School, Ecaussinnes, Belgium
Donovan Rypkema, Heritage Strategies International, Washington D.C., United States of America
Ana Pereira Roders, Department of the Built Environment, Eindhoven University of Technology, Eindhoven, The Netherlands
Joe Ravetz, School of Environment, Education and Development, University of Manchester, Manchester, United Kingdom
Paolo Stampacchia, Department of Economics, Management, Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy
David Throsby, Department of Economics, Macquarie University, Sydney, Australia



Indice/Index

- 169 Editoriale
Luigi Fusco Girard
- 175 Introduzione. Uno sguardo “fuori baricentro”
sulle aree interne
*Gabriella Esposito De Vita, Elena
Marchigiani, Camilla Perrone*
- Approcci e strumenti per le aree interne**
- 183 Sui margini: una mappatura di aree interne e
dintorni
*Gabriella Esposito De Vita, Elena
Marchigiani, Camilla Perrone*
- 217 Oltre la “non-coesione”. Verso politiche di
coesione territoriale autonome, non fragili e
coevolutive
Luciano De Bonis
- 231 Per uno sviluppo resiliente dei territori interni:
uno strumento operativo
*Adriana Galderisi, Giovanni Bello, Giada
Limongi*
- 253 Dimensione finanziaria ed impatti locali della
programmazione comunitaria e nazionale. Il
caso del Matese in Campania
*Claudia de Biase, Piergiuseppe Pontrandolfi,
Priscilla Sofia Dastoli*
- 275 Appennino marginale: diversi interventi, quali
cambiamenti?
Marco Mareggi
- 297 Aree interne, aree di sperimentazione con le
comunità
Nicola Flora

Territori e pratiche nelle aree interne e dintorni

- 317 Mappare il futuro, oltre la path-dependence. Paesaggi in conflitto e ipotesi di lavoro in un'area interna siciliana
Laura Saija, Sara Altamore, Giusy Pappalardo
- 337 Pratiche abilitanti di innovazione territoriale. Il progetto Monti Picentini CiLAB
Maria Cerreta, Katia Fabricatti, Stefania Oppido, Stefania Ragozino
- 359 Il potenziale delle aree marginali dentro ai sistemi urbano-montani: il caso della media Valle di Susa
Federica Corrado
- 375 Strategia Nazionale delle Aree Interne e programmi straordinari di ricostruzione post sisma 2016: una convergenza possibile e necessaria per rigenerare i territori fragili e marginalizzati dell'Appennino Centrale
Francesco Rotondo, Giovanni Marinelli, Luca Domenella
- 395 Piccoli arcipelaghi come aree interne
Mariella Annese, Nicola Martinelli, Federica Montalto
- 413 SNAI ed aree di domanda debole del trasporto, un approccio place-based: il caso dell'area Antola-Tigullio
Ilaria Delponte, Valentina Costa
- 433 Progettare in prossimità: tattiche di progetto per le aree interne
Francesca Iarrusso

Prospettive di implementazione e politiche

- 447 Local needs and global challenges, how Next Generation Italia addresses the territorial disparities. A resilient reinterpretation of the Reggio Calabria Metropolitan Strategy
Carmelina Bevilacqua, Ilaria Romeo
- 473 Alterno-interno: una nuova questione urbanistica
Sergio Fortini
- 487 Oltre il feticcio della competitività. Costruire territori desiderabili per la ripresa postpandemica
Fausto Carmelo Nigrelli

PICCOLI ARCIPELAGHI COME AREE INTERNE

Mariella Annese, Nicola Martinelli, Federica Montalto

Sommario

I piccoli arcipelaghi italiani, a ben vedere, potrebbero costituire luoghi paradigmatici della “internità” delineata dalla SNAI, ideali per verificare l’operabilità e l’efficacia delle strategie mirate al miglioramento dell’“abitabilità” dei contesti periferici e ultra-periferici del territorio nazionale, tenuto in debito conto il rilevante fattore di contesto costituito dalla numerosità delle piccole isole italiane.

La sfida quindi è costruire processi di sviluppo locale fondati sulle risorse materiali e immateriali, valorizzando anche le occasioni eccezionali offerte dai grandi eventi, capaci di trasformare lo straordinario nell’ordinario. Si vuole così cercare di invertire la tendenza all’abbandono progressivo che interessa tanti piccoli arcipelaghi italiani, accompagnandoli in processi di rigenerazione territoriale e valorizzazione del *cultural heritage*.

Parole chiave: isole, marginalità, recupero

SMALL ARCHIPELAGOS AS INLAND AREAS

Abstract

The small Italian archipelagos could represent paradigmatic places of the “internality” as it has been outlined by SNAI. They are ideal places to verify the strategies’ operability and effectiveness of improving the “habitability” of peripheral and ultra-peripheral contexts of the national territory, considering the high number of Italian small islands.

The challenge is to build local development processes based on tangible and intangible resources, enhancing the extraordinary opportunities offered by large loans that are able of transforming the extraordinary into ordinary. The aim is to reverse the course of progressive abandonment of the islands, accompanying them in processes of territorial regeneration and enhancement of the cultural heritage.

Keywords: islands, marginality, recovery

1. Il dibattito sui Piccoli Arcipelaghi Italiani

Il presente contributo riflette sulla ipotesi di una stretta correlazione tra la condizione dei piccoli arcipelaghi italiani e i temi di marginalità e abbandono delineati dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), costituendo quindi un primo contributo ad una concreta possibilità che taluni degli indicatori previsti da quella Strategia, per la definizione di Aree Interne, possano concretamente applicarsi anche alle innumerevoli piccole isole italiane.

Le piccole isole sono state infatti, dagli anni Ottanta (Racheli, 1989), oggetto di analisi e discussione a partire dalle condizioni, tipicamente isolane, che spesso sono alla base dei fenomeni di marginalità e abbandono che ne condizionano i livelli di abitabilità.

Se pur si tratti di contesti territoriali marini ricchissimi di risorse naturali, spesso posti lungo antiche rotte di navigazione mediterranea (Braudel, 1987; Matvejević, 1987) che ne hanno influenzato i popolamenti e i sistemi insediativi di lunga durata, depositando su questi piccoli territori forti stratificazioni del *coastal heritage* (siti archeologici, architetture difensive, paesaggi agrari), essi costituiscono dei sistemi di importanti risorse per lo sviluppo locale del territorio isolano e peninsulare di riferimento, da utilizzare per contrastare la tendenza all'abbandono e alla marginalità, facendo proprio dell'isolamento, un driver di sviluppo piuttosto che uno stigma.

Le piccole isole, inoltre, a causa delle condizioni sinteticamente delineate precedentemente, sono anche territori sottoposti a stringenti forme di tutela, come avviene nei parchi e nelle riserve naturali, proprio perché la maggior parte di esse è ricompresa in Aree Marine Protette, Parchi Nazionali, Siti di Interesse Comunitario e Nazionale (SIC e SIN), Zone Speciali di Conservazione, Zone di Protezione Speciale, Riserve Naturali Orientate, Siti Unesco, Aree naturali di Interesse Internazionale, Siti di Nidificazione degli Uccelli Migratori, ed altre perimetrazioni che ne riconoscono la sensibilità ambientale (Osservatorio Isole Sostenibili, 2020). Tale condizione, com'è noto, costituisce anche il motivo principale di fenomeni di conflittualità tra amministratori, isolani e organi di gestione di Parchi e Riserve, facendo sì che la tutela e la salvaguardia vengano erroneamente sentite come una forma di limitazione allo sviluppo e alla realizzazione delle aspirazioni delle comunità residenti.

Le difficoltà del risiedere nei piccoli arcipelaghi italiani è anche determinata da problematiche di carattere logistico e ambientale, legate alla distanza delle isole dalla terraferma. Si fa riferimento, per la prima tipologia, ai problemi derivanti dai collegamenti "con il continente", che condizionano il 'diritto all'abitabilità' delle isole: la libertà di accesso e mobilità da e per le isole, la cura della salute, il diritto alla formazione scolastica primaria e secondaria, l'approvvigionamento idrico per usi civili e agricoli, la fornitura di combustibili, lo smaltimento dei rifiuti (nella asimmetria tra stagione invernale ed estiva) (www.ancim.it, www.ecquologia.com, www.smartisland.eu), (Emerging Issues for Small Islands Developing States, 2014; Brizzo, 2016). E qui torna con forza la questione della perifericità e ultra-perifericità da reti infrastrutturali primarie e da centri di servizio, che ci portano ad assimilare questi piccoli territori costieri italiani ai centri inseriti negli elenchi della SNAI.

Per la seconda categoria di questioni, invece, ci si riferisce a rilevanti fenomeni di erosione costiera (Zanchini e Manigrasso, 2017), spesso di estinzione degli endemismi insulari (animali e vegetali), di dissesti idrogeologici che, a loro volta, incidono sulle problematiche ambientali del consumo di suolo e di risorse, già scarse, sotto gli effetti dei *climate*

changes, che non possono non interessare territori costieri totalmente circondati dal mare e quindi ancor più minacciati dall'innalzamento del suo livello.

La limitata *carring capacity* di questi luoghi, ad esempio, è messa a dura prova quando tali problematiche si intensificano durante stagioni turistiche particolarmente aggressive. Sulle isole, infatti, si riversa un flusso di turismo "mordi e fuggi", che aggredisce questi piccoli paradisi, senza però lasciare al contesto isolano concreti apporti dal punto di vista economico e/o culturale. Di contro invece, tali processi turistici contribuiscono a congestionare i luoghi della vita quotidiana e a produrre una maggiore e sproporzionata produzione di rifiuti e di inquinamento terrestre e marino.

2. Nuove sfide per le Piccole Isole

Tutti questi temi rappresentano le sfide con le quali tenta di misurarsi la strategia delle recenti politiche europee del *Green Deal* e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito dei quali le piccole isole rappresentano i contesti ideali in cui avviare progetti di 'transizione' sotto una cabina di regia nazionale (Osservatorio Isole Sostenibili, 2021).

Il Green Deal Europeo, presentato nel dicembre del 2019, com'è noto costituisce una vera e propria tabella di marcia che, attraverso la formulazione e susseguente promulgazione di piani, leggi, patti e strategie mira a migliorare la sostenibilità dell'economia europea e a trasformarne le problematiche del presente in risorse per il futuro. Per citare le parole della Presidente della Commissione UE Ursula von der Leyen, l'obiettivo principale del Green Deal è di favorire "una crescita che restituisce più di quanto prende" e fare dell'Europa il primo continente al mondo a impatto climatico zero entro il 2050. (ec.europa.eu)

Si tratta di obiettivi importanti ma di certo non semplici da raggiungere:

- uso efficiente delle risorse e creazione di una economia pulita e circolare;
- riduzione dell'inquinamento aereo, marino e terrestre;
- arresto dei cambiamenti climatici e della perdita di biodiversità;
- rinnovazione degli edifici e loro efficientamento energetico;
- cibo sano e a prezzi accessibili;
- incremento dei trasporti pubblici;
- energia pulita e innovazione tecnologica pulita d'avanguardia;
- prodotti che durano più a lungo, che possono essere riparati, riciclati e riutilizzati;
- realizzazione di posti di lavoro adeguati alle esigenze future e formazione delle competenze per la transizione;
- creazione un'industria competitiva e resiliente a livello globale.

La prima azione (marzo 2020) messa in campo dalla road map dell'UE è la Legge europea sul clima, seguita, nello stesso anno, dalla strategia industriale e sulla biodiversità per il 2030 e dal piano d'azione per l'economia circolare; al 2021 risalgono invece la creazione del nuovo Bauhaus europeo, della strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, dei piani d'azione per l'agricoltura biologica e l'economia blu sostenibile e per azzerare l'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo.

A inizio 2020 la Commissione UE ha presentato un piano di investimenti del valore di 1.000 miliardi, tuttavia si stima che per conseguire gli obiettivi climatici ed energetici attualmente previsti per il 2030, occorreranno investimenti supplementari annui pari a circa 260 miliardi di euro, richiedendo pertanto la mobilitazione non solo del settore pubblico, ma anche di quello privato. I fondi a disposizione saranno divisi tra i seguenti

finanziamenti:

- 806,9 miliardi di euro per Next Generation EU (NGEU);
- 250 miliardi di euro per Obbligazioni verdi Next Generation EU;
- 672,5 miliardi di euro per il dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF);
- meccanismo per una transizione giusta;
- 75 miliardi di euro per una finanza sostenibile. (ec.europa.eu)

Per l'Italia è stimata, relativamente al RRF, una capacità di finanziamento pari a 122,6 miliardi. Tale strumento europeo, però, richiede agli Stati membri di presentare un pacchetto di investimenti e riforme: il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che si articola in sei Missioni e 16 Componenti.

Le sei Missioni del Piano sono:

1. digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo;
2. rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. istruzione e ricerca;
5. inclusione e coesione;
6. salute.

Nonostante all'interno del Piano manchi qualsiasi tipo di riferimento ai territori costieri e alle problematiche che di anno in anno ne minacciano sempre più l'esistenza, è possibile scorgere nelle sei Missioni alcuni macro-temi che risultano essere assolutamente coerenti con le criticità relative alle piccole isole precedentemente delineate, nonché puntuali riferimenti ad essi in ben due delle sei Missioni.

Anzitutto la Missione 5, relativa all' "inclusione e coesione", che mira a rafforzare le Zone Economiche Speciali e la Strategia Nazionale delle Aree Interne e che, seppur non citi esplicitamente i piccoli arcipelaghi (al momento non ricomprese nella SNAD), si riferisce alla Strategia di interesse del presente contributo.

Vi sono poi le Missioni 1 e 2: la prima sostiene la transizione digitale del Paese e, nelle piccole isole italiane, potrebbe tradursi in una sperimentazione operativa degli ormai celebri *Digital Twins*, frutto della metodologia B.I.M. (*Building Information Modeling*). Relativamente all'investimento 1.3 "Connessioni veloci" vi è poi esplicito riferimento alle Piccole Isole e alla dotazione, per almeno 18 di esse, di un *backhauling* in fibra ottica adeguato e/o aumento della resilienza dei collegamenti esistenti.

Vi è poi la componente relativa a Turismo e Cultura che mira a rafforzare e valorizzare non più solo i grandi attrattori del nostro Paese e le principali città d'arte, ma anche e soprattutto il patrimonio culturale diffuso nei piccoli centri. Su questa scia si colloca il successo della candidatura di Procida a Capitale Italiana della Cultura, della quale si discuterà più avanti.

Si intercetta infine la missione 2 "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica", che mira a riformare questioni come la gestione dei rifiuti, gli investimenti e la ricerca per le fonti di energie rinnovabili, il contrasto al dissesto idrogeologico, la salvaguardia e promozione della biodiversità, la gestione sostenibile ed efficiente delle risorse idriche; un complesso di sfide che nelle piccole isole appare più complesso.

Appare qui nel PNRR il secondo riferimento esplicito alle Piccole Isole che, nella componente M2C1.3 "Isole verdi", prevede un piano da 200 milioni per rendere energeticamente autonome le isole minori non interconnesse alla rete elettrica nazionale e trasformare 19 di esse in "laboratori modello" 100% green e autosufficienti.

I finanziamenti previsti dal PNRR ricalcano una scia già avviata da precedenti

finanziamenti e che, già prima dell'emergenza sanitaria legata al Covid 19, avevano testimoniato il ritorno sulla scena del dibattito sulle piccole isole italiane, tra cui il primo, del 2017, in capo al MISE (Ministero dello Sviluppo Economico, decreto del 14/02/2017 del Ministro Carlo Calenda), per favorire la sostituzione del rifornimento di combustibile fossile con l'approvvigionamento energetico da fonti sostenibili su 20 isole minori. (Benedetto *et al.*, 2017).

Il PNRR, inoltre, intende ridurre le disparità locali, regionali e fra centri urbani e aree rurali (infatti circa il 40% delle risorse territorializzabili del Piano sono destinate al Mezzogiorno) costituendo quindi uno strumento strategico per i luoghi oggetto di questa trattazione, da sempre marginalizzati, di conseguenza un'opportunità che non può assolutamente essere sprecata.

È evidente infatti come solo una strategia di scala nazionale possa contribuire ad accelerare la transizione ecologica auspicata da questi piani, sperimentando nei territori isolani la chiusura dei cicli (acqua, rifiuti, reflui), per affrancarli dalla dipendenza con la terraferma: si pensi, a tal proposito, ai nuovi cicli di vita (tra gli obiettivi principali che si è già posta la Ricerca Re-Cycle Italy, in linea con l' Horizon 2020 e con le indicazioni della Convenzione Europea del Paesaggio) (Munarin e Fabian, 2017), all'utilizzo sostenibile degli scarti organici (per la produzione di compost, biometano/biogas, fertilizzante naturale); agli usi innovativi e virtuosi delle risorse idriche (in particolare la raccolta, depurazione e riutilizzo delle acque reflue); alla produzione di energia da fonti rinnovabili poco invasive (fotovoltaico, come il BIPV, il Building Integrated Photovoltaics; eolico, tramite le turbine galleggianti installate in mare aperto in profondità; moto ondoso, con nuovi strumenti come il Archimedes Wave Swing AWS, un cilindro cavo sommerso e fissato al fondale marino, la cui parte superiore sfrutta il cambiamento di pressione isostatica delle onde muovendosi in verticale); all'implementazione di forme di mobilità lenta, che integra quella pedonale e quella elettrica (come biciclette e monopattini) in modalità sharing.

La grande sfida alla quale le piccole isole devono oggi rispondere è soprattutto quella di invertire la rotta di progressivo abbandono che le interessa. Si tratta di un esodo stagionale, sempre più irreversibile, che interessa prevalentemente la fascia di popolazione più giovane, a causa delle scarsissime opportunità lavorative e dei servizi sociali, che si sommano a tutti i problemi logistici e ambientali precedentemente esposti. Inoltre, in questi territori, è sempre mancata una politica territoriale di valorizzazione delle risorse locali che, proprio nei giovani residenti in età lavorativa, avrebbe potuto trovare il proprio successo.

L'attenzione si sposta allora sui processi di rigenerazione territoriale e valorizzazione del cultural heritage, instaurati da eventi e finanziamenti transitori (come tutti i finanziamenti e gli strumenti appena trattati) che devono, però, mutare in fenomeni permanenti (Adonati *et al.*, 2018), "incrostazioni fisiche e mentali" (Santoro, 2020).

3. Il caso di Procida: Capitale Italiana della Cultura 2022

La sfida rilanciata dalle politiche europee è stata accolta dall'Isola di Procida, nel sistema ambientale dei Campi Flegrei.

Assieme a Ischia e all'isolotto di Vivara (al quale è collegato da un piccolo ponte pedonale), Procida forma, infatti, l'arcipelago delle Isole Flegree. L'isola è separata dalla terraferma da un breve tratto di mare, di 3,4 km, che prende il nome di Canale di Procida. Ha una superficie di poco più di 4 km² e le sue coste, dal tratto piuttosto frastagliato, si estendono per circa 16 km e alternano porzioni basse e sabbiose a falesie a picco sul mare,

generando ampie baie, testimonianza della natura vulcanica dell'isola, tre delle quali ospitano i piccoli porti dell'isola: settentrionale, orientale e meridionale. Gran parte del litorale fa parte dell'Area Marina Protetta (AMP) del Regno di Nettuno.

Un borgo fortificato di epoca medievale sovrasta il rilievo più alto dell'isola (91m) rappresentato dalla collina di Terra Murata, il più antico delle nove contrade in cui si è soliti dividere il centro abitato. Vi sono poi Corricella, pittoresco quartiere di pescatori; Sent'cò, che ospita la Marina Grande (ovvero il porto commerciale); San Leonardo; Santissima Annunziata; Semmarezio, nella quale è possibile, dalla sua piazzetta sul mare, ammirare uno dei panorami più belli dell'isola; Sant'Antonio, con l'omonima chiesa costruita all'inizio del XVII secolo; Sant' Antuono e Chiaiolella, dove sorge il porto meridionale, ovvero quello turistico.

Ad oggi vivono sull'isola circa 10.000 abitanti, che quasi raddoppiano durante la stagione estiva (vi sono week end nei quali si contano più di 6.000 presenze allo sbarco). (Wikipedia/Procida, Osservatorio Isole Sostenibili, 2021). Purtroppo è anche molto forte il fenomeno dell'abusivismo edilizio sull'isola, come nella vicina Ischia, nonché abbastanza alto l'indice di densità dei suoi centri (2.415,96 ab./km²).

Procida nel momento storico di massimo isolamento (ovvero durante l'epidemia di Covid 19), si è candidata a Capitale Italiana della Cultura 2022 attraverso il progetto culturale "la Cultura non isola". A portare a questa inedita vittoria è stata l'idea di valorizzazione dello straordinario patrimonio culturale diffuso che è sotteso al dossier di candidatura "capace di trasmettere un messaggio poetico, una visione della cultura che dalla piccola realtà dell'isola si estende come un augurio per tutti noi, per il Paese, nei mesi che ci attendono", per riprendere le parole della Giuria. (www.procida2022.com/la-cultura-non-isola)

Il progetto costituisce l'occasione per restituire vitalità a un microcosmo insulare in abbandono per la maggioranza dell'anno, e che, attraverso 330 giorni di programmazione culturale, che prevedono 44 iniziative culturali e coinvolgono 240 artisti e 40 opere originali verrà ri-scoperto a 360 gradi (www.procida2022.com/la-cultura-non-isola), al di là della sua rinomata offerta turistica balneare. Tali eventi, inoltre, puntano alla destagionalizzazione di questi luoghi, pensando tutte le attività programmate in ottica di sostenibilità, per risolvere molti dei problemi che gravano da sempre sull'isola: verranno valorizzati i percorsi pedonali e gli spazi verdi e si cercherà di favorire l'uso della mobilità elettrica per combattere la grande presenza di auto e traffico sull'isola. (Osservatorio Isole Sostenibili, 2021)

Il progetto enfatizza la vocazione prettamente dualistica che Procida possiede, in quanto piccola isola, attraverso le antinomie: apertura/chiusura, accoglienza/esclusione, libertà/reclusione, legame/distanza, affollamento/abbandono, inverno/estate, con un duplice livello di approfondimento. Il primo, orizzontale e descrittivo (dell'isola, dei luoghi, del suo aspetto, delle manifestazioni che la popoleranno); il secondo, verticale, che non vuole "planare sulle cose dall'alto" (Calvino, 1988), ma immergersi piuttosto, fino a mutarle da passeggera, temporanea a permanenti, abitanti. (www.procida2022.com/la-cultura-non-isola). Su ciò si è a lungo discusso negli ultimi anni all'interno della manifestazione della Capitale Italiana della Cultura, poiché l'evento, che è "esplicitamente e intenzionalmente limitato nel tempo" (Bishop *et al.*, 2012) se da un lato offre ingenti risorse dal punto di vista dei finanziamenti e del turismo che inevitabilmente attrae, dall'altro rischia di generare fenomeni puramente transitori. (Mininni, 2017; Santoro, 2020)

4. La Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) per la marginalità delle piccole isole

Le criticità delineate per le Piccole Isole, così come gli obiettivi di sviluppo che si danno per esse, appaiono assolutamente coerenti con gli elementi assunti a cardine dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne per il contrasto alla marginalità, nonostante esse rientrino in contesti territoriali che sfuggono alla ricognizione dettata dal modello SNAI e centrata su indicatori quantitativi di tipo demografico, economico ed infrastrutturale.

La dimensione dialettica delle categorie con cui la Strategia delinea la ricognizione delle Aree Interne e la progettazione degli strumenti e delle azioni di rigenerazione territoriale non è sufficiente a ricomprendere la casistica varia ed eterogenea dei contesti periferici e delle dinamiche di “periferizzazione” utili a centrare gli obiettivi di coesione delle politiche nazionali ed europee.

Nonostante nelle Piccole Isole si registrino dinamiche analoghe a quella con cui le Aree Interne sono riconosciute dalla SNAI, la loro relazione territoriale con contesti costieri che registrano, invece, andamenti di segno positivo, ne impedisce una inclusione nelle politiche di coesione, “non rientrando nei perimetri delle città metropolitane, né nella classificazione ufficiale delle aree interne marginali e in spopolamento sebbene “presentano le condizioni per diventare pivot di un indispensabile processo di bilanciamento territoriale, di scala nazionale e regionale” “(Esposito De Vita *et al.*, 2020).

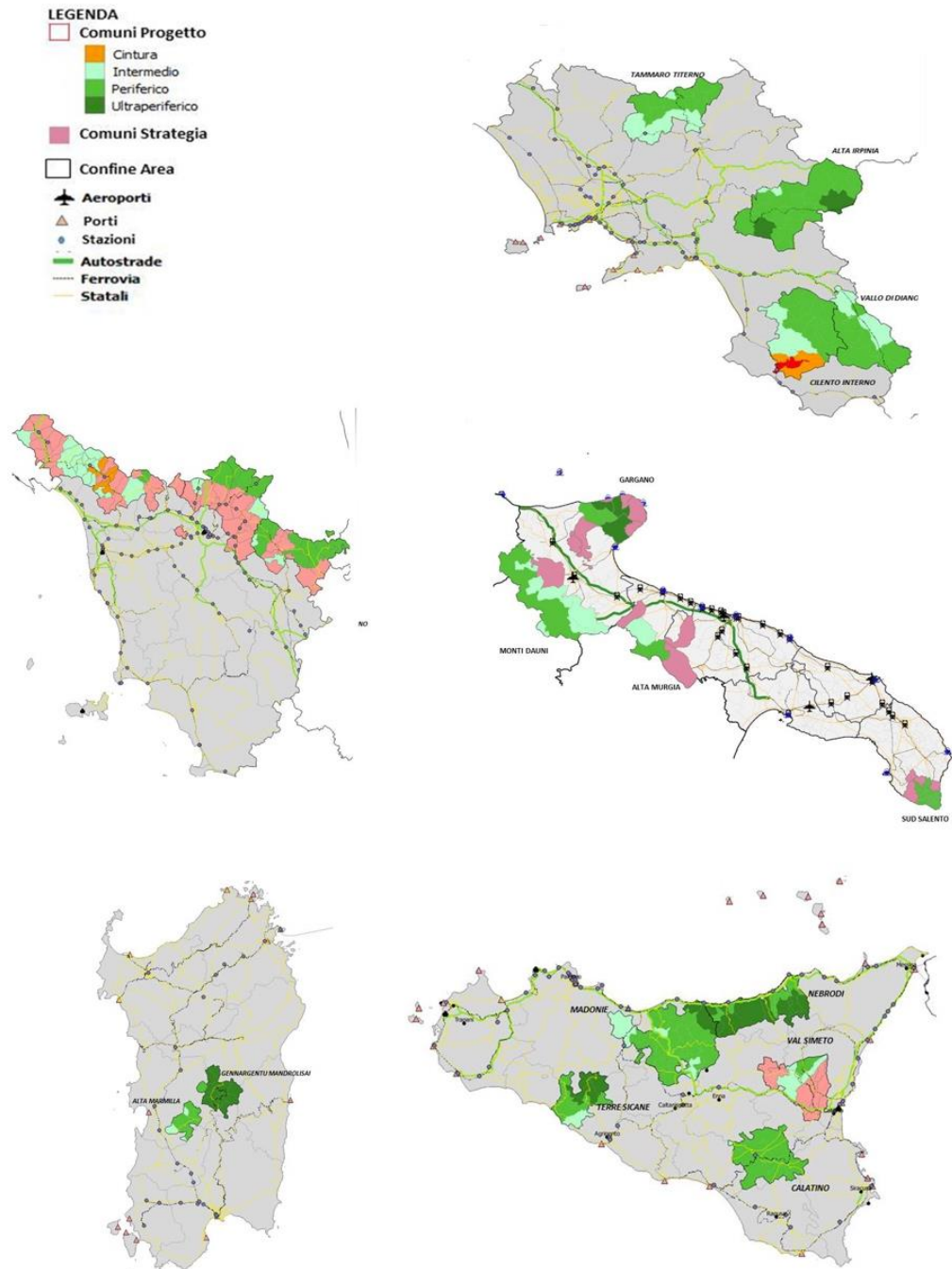
Ad oggi, infatti, tra le regioni che presentano arcipelaghi e isole nel proprio territorio amministrato, soltanto la Puglia ha ricompreso in un’Area Interna la condizione periferica isolana, seppur come territorio di strategia e non di progetto (Fig. 3). Ciò accade perché secondo i parametri SNAI, l’internità si manifesta lontano dalla costa (Campania, Sardegna). Infatti, i criteri di deficit infrastrutturale e le limitazioni al collegamento con i quali l’internità è connotata, solitamente non sono rinvenibili lungo le nostre coste, generalmente molto attrezzate; di fatto le condizioni di perifericità e marginalità costiere sono legate più a ragioni connaturate alle condizioni geomorfologiche dei luoghi (Puglia). In altri contesti (Sicilia) sono invece gli altri indicatori (ad esempio quelli legati alla residenzialità) a non rendere rilevabili i territori isolani, con dinamiche demografiche statiche, ma con popolazione numericamente molto variabile in ragione dell’attrattiva turistica.

Appare quindi rilevante sviluppare una riflessione critica sulle condizioni di internità delle piccole isole, alla luce della opportunità offerta da questi territori di problematizzare la politica nazionale della SNAI, ma anche di essere luoghi per l’innovazione delle stesse.

Nell’ottica del parallelismo delineato nel presente contributo tra le criticità individuate per le Piccole Isole e quelle per le Aree Interne, si vuole inserire il caso delle Isole Tremiti: un arcipelago marginale ma, allo stesso tempo, parte di un contesto territoriale caratterizzato da forte internità e che rappresenta - per il gruppo di ricerca- un campo interessante per approfondire il quadro complessivo delle politiche e delle progettualità in corso.

Ciò che emerge sin dalle prime fasi di indagine, è lo strabismo con il quale la programmazione nazionale delle risorse guarda nella direzione del medesimo contesto territoriale, tenendone separate le strategie. Per cui, i finanziamenti ricevuti dal Comune di Tremiti affrontano temi locali che non si inseriscono in alcun quadro di riferimento generale, mentre viceversa, il contesto più ampio offerto dalla SNAI presta scarsa (a tratti nulla) attenzione a quanto accade in queste isole o a quello che in queste si produce, a seguito dell’utilizzo dei fondi straordinari.

Fig. 3 – Regioni italiane con isole, inserite nella Strategia Nazionale Aree Interne



Fonte: Strategia Nazionale Aree Interne

Si riconosce ancora, pur nel quadro della più rilevante politica nazionale legata ai territori degli ultimi anni (De Rossi, 2018), uno schematico settorialismo che non facilita, anzi, rende più complessa, la messa a sistema delle visioni.

5. Il caso delle Isole Tremiti

La Regione Puglia ha individuato tre ambiti territoriali segnati dai caratteri di internità ricercati dalla SNAI: Area Sud Salento, Area Alta Murgia ed Area del Gargano. Quest'ultima è costituita dai Comuni dell'area di Progetto (Cagnano Varano, Carpino, Ischitella, Monte Sant'Angelo, Vico del Gargano) e dai comuni in Area Strategica (Isole Tremiti, Mattinata, Peschici, Rignano Garganico, Rodi Garganico, San Marco in Lamis, Vieste).

La Strategia elaborata per l'Area Gargano propone, unitamente ad una prima classe di azioni, uno sviluppo economico integrato, coordinato e del tutto complementare alla SNAI, che utilizza altri fondi di finanziamento (Regionali, Nazionali ed Europei) per valorizzare il "capitale territoriale" inutilizzato (naturale, culturale e cognitivo); l'energia sociale della popolazione locale e dei potenziali residenti; i sistemi produttivi (agricoli, turistici, manifatturieri). Attraverso la valorizzazione degli asset ambientali e le qualità dei rapporti di rete fra i soggetti del territorio, la strategia mira ad incrementare i processi identitari delle popolazioni locali, a intensificare e migliorare i rapporti di rete fra le aziende del territorio, ad aumentare la consapevolezza delle popolazioni e degli operatori locali sulle potenzialità del territorio, a sensibilizzare le popolazioni locali e gli operatori sui temi dell'economia sostenibile (anche dal punto di vista ambientale), a innescare processi di crescita sostenibile e la nascita di aziende operanti nella green economy; a riallacciare i rapporti fra le diverse aree del territorio.

Le Tremiti attualmente sono collegate alla terraferma da un unico traghetto della compagnia Tirrenia che, ogni mattina, per tutto l'anno, parte dal Porto di Termoli e attracca a giorni alterni sull'Isola di San Domino (la più grande) o su quella di San Nicola, mentre i collegamenti interni tra le isole avvengono con barche di minori dimensioni.

L'estrema condizione di marginalità di questi luoghi è plasticamente rappresentata dalla offerta unica di collegamento certo alla terraferma, che, peraltro, esige lo spostamento in un territorio regionale limitrofo, il Molise, data la mancanza di porti adeguatamente attrezzati sul promontorio garganico. Da questi ultimi (Vieste, Rodi Garganico, Capojale, Vasto e Peschici), infatti, partono numerose compagnie private con imbarcazioni e aliscafi di dimensioni più modeste, tali da non garantire regolarità o certezza al servizio (posti, orari, ecc...), e comunque anch'esso confinato alla solo stagione turistica. I tempi di percorrenza di questi trasporti, da tradurre per le rotte marine in tempo/traversata variano in un range che va dai 50 minuti alle 2 ore e non consente l'imbarco a veicoli a motore in genere, come in altri arcipelaghi italiani di ridotte dimensioni.

Infine, il collegamento isole-terraferma avviene anche tramite elicottero (20 minuti di percorrenza), in partenza dagli eliporti di Foggia, Vieste e, dall'estate 2020, Peschici.

Le Isole non sono interconnesse alla rete elettrica nazionale, e, nonostante vi siano le condizioni favorevoli, i numeri delle installazioni di impianti da fonti rinnovabili sono molto ridotti (la copertura da Fonti Energetiche Rinnovabili coprono solo lo 0,64% del fabbisogno).

L'approvvigionamento idrico avviene mediante navi cisterna provenienti dal porto di

Manfredonia, in attesa dell'ultimazione del dissalatore, che permetterebbe di risparmiare ogni anno la somma di quasi 2 milioni di euro per la fornitura di acqua. Il ritardo accumulatosi dall'approvazione, nel 2016, del progetto di fattibilità e nella sua realizzazione, provoca notevoli disagi alla popolazione residente e temporanea poiché il fabbisogno di acqua, soprattutto nel periodo estivo, è superiore alla capacità di approvvigionamento. Il trattamento delle acque reflue avviene mediante un depuratore presente sull'isola di San Domino, ma il sistema di depurazione è inefficiente e i dati relativi alla depurazione "parziale" lasciano intendere che gran parte della produzione sia riversata direttamente a mare.

Per quanto riguarda i rifiuti, questa è ancora una priorità ambientale, perché i numeri della raccolta differenziata sono bassi (l'incidenza è del 21%) e la soluzione resta il trasferimento dei rifiuti via nave, nonostante siano disponibili modelli di gestione innovativi capaci di creare esternalità positive economiche e ambientali. Nonostante l'incidenza della questione dei rifiuti solidi urbani durante la stagione estiva, non sono ancora attive politiche per incentivare la riduzione della produzione; inoltre sulle Tremiti non vi è ancora una piattaforma ecologica né sono presenti gli impianti di compostaggio domestico, diffusi - seppur marginalmente - su altre isole italiane.

Le Isole Tremiti sono dotate di una cospicua strumentazione settoriale e urbanistica.

Dal punto di vista paesaggistico, la Regione Puglia attraverso il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale ha costruito un poderoso quadro di conoscenze da cui è scaturita una visione progettuale multilivello (lo Scenario Strategico) che nel territorio delle Isole Tremiti individua gli elementi strategici per uno sviluppo del paesaggio di scala regionale. Tra questi assume particolare rilevanza l'indicazione di un approdo del Metrò Mare, con il quale si definisce una modalità di fruizione del patrimonio culturale e paesaggistico costiero, ma anche un importante collegamento con i centri costieri del Gargano, al fine di implementare l'offerta multimodale della terraferma, e, nel caso isolano, potenziare l'attuale sistema di collegamento. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Foggia (PTCP), orientato a definire gli indirizzi di tutela delle risorse naturali e storiche degli ambiti paesaggistici e a valorizzare gli elementi dei "contesti territoriali" in grado di conferire un'identità condivisa del territorio provinciale, riconosce l'eccezionalità dell'arcipelago in termini ambientali e morfologici e, se da un lato insiste sulla promozione di un massiccio utilizzo delle Information and Communication Technology (ICT) per i residenti, dall'altro si concentra molto sul rafforzamento delle comunicazioni con la terraferma, ritenendolo decisivo per innalzare la qualità della vita sulle isole.

Su tali visioni strategiche e indirizzi si concentra il Piano Regionale dei Trasporti, che fornisce impulso operativo individuando come obiettivo quello di "rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio [...], anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne [...]". A tal fine, infatti, oltre a confermare la realizzazione del servizio marittimo del "Metrò-mare", proponendolo come collegamento veloce stagionale di valenza turistica e servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) per i residenti, dispone l'integrazione funzionale tra l'elitransporto (da e per le Isole Tremiti) e la rete del trasporto pubblico regionale automobilistico e ferroviario prevedendo la realizzazione di ulteriori elisuperfici (alcune delle quali strategicamente in prossimità degli ospedali) oltre quelle di San Nicola, San Domino e Peschici.

Nonostante dal 2005 lo strumento del PAI abbia classificato il territorio con pericolosità geomorfologica elevata (prevalentemente lungo la costa) e con elevato rischio idrologico,

da un punto di vista urbanistico sono ancora vigenti le indicazioni del Piano regolatore Generale (PRG) del 1994, il cui orientamento, ormai fortemente datato, indicava l'espansione quale modalità di sviluppo degli insediamenti - in particolare su San Domino - per dare luogo ad ambiti residenziali (nella parte interna e sulla costa) ed economico produttivi dal carattere ricettivo (sulle zone perimetrali).

Il contributo che le Piccole Isole pongono al dibattito offerto dalla sfida della pianificazione italiana (come detto in introduzione), è tutta descrivibile attraverso il forte condizionamento che uno strumento di pianificazione regolativo ed espansivo, quale è il PRG delle Tremiti, riesce ancora a esercitare a ben venticinque anni dalla sua approvazione, anche sugli strumenti di governo del territorio più avanzati e di nuova generazione, come il recente Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana. Infatti, sebbene l'ambito di interesse dello strumento dovrebbe essere la rigenerazione sociale, ambientale, economica ed urbana delle parti consolidate dell'insediamento tremitese, nell'ottica di dare ancora impulso alla costruzione di nuovo patrimonio edilizio, gli obiettivi generali di rigenerazione per il sistema insediativo ragionano ancora in termini di "completamento delle urbanizzazioni", e di "favorire la costruzione dei nuovi complessi" (n.d.r.: ricettivi). La convinzione alla base è che "l'integrazione paesaggistica" della nuova edilizia addolcisca il grave problema del consumo di suolo dal quale le Isole non sono immuni. Dalla lettura degli obiettivi specifici risalta poi un'attenzione marcata - quasi esclusiva - per la riqualificazione edilizia spaziale, il recupero dell'edilizia storica (pubblica e privata), l'ammodernamento del design urbano e l'attrezzamento di nuovi spazi. Ovvero, vengono meno tutti gli aspetti e i caratteri innovativi della rigenerazione "immateriale", che molto caratterizza le politiche regionali di rigenerazione urbana (Annese, 2017a; Annese, 2017b); di contro permangono impostazioni "di progetto" se non poco aggiornate, sicuramente poco consapevoli del ruolo che gli abitanti possono svolgere in quanto attori primari della rigenerazione.

Le politiche urbanistiche recenti mettono in risalto una certa inadeguatezza amministrativa e politica delle Amministrazioni locali, di misurarsi con la sfida dei Piccoli Arcipelaghi intesi come Laboratori di Sostenibilità Autocentrati, in quanto incapaci di tradurre il loro vantaggio posizionale e il complesso sistema di risorse umane, storiche e ambientali in azioni di rigenerazione - in senso esteso - realmente innovative per l'Arcipelago.

Tale carenza risalta maggiormente sullo sfondo di un contesto che vede, diversamente da altri territori del contesto geografico in esame, progettualità e risorse economiche disponibili cospicue. Si pensi al rilevante finanziamento previsto nel 2017 dal "Piano Stralcio Cultura e Turismo" del MIBACT, per il restauro, il recupero e la valorizzazione di varie zone dell'isola di San Nicola (area portuale, Borgo, complesso Abbaziale, contesto paesaggistico e aree cimiteriali), oltre ad un consistente intervento manutentivo del complesso castello/fortezza al fine di garantire la piena fruibilità dei Beni Culturali dell'isola, che ad oggi - colpevolmente - non si è ancora tradotto in interventi concreti sul territorio.

Gli interventi previsti, dei quali, contro qualsiasi orientamento della riforma urbanistica regionale, non si conoscono ancora dettagli, sono destinati al miglioramento della fruizione del patrimonio culturale delle isole, considerato centrale nella conferma della unicità degli orientamenti delle politiche di sviluppo locale, tra cui la valorizzazione dell'isola ai fini turistici. Tutto quanto in cantiere o previsto dagli ingenti finanziamenti è finalizzato ad azioni di manutenzione straordinaria sul patrimonio fisico, sicuramente necessarie, ma non risolutive dei problemi di natura più complessa che insistono sull'isola, come soprattutto

quelli di carattere sociale. Il mancato coinvolgimento della comunità locale, tanto nella fase progettuale quanto in quella esecutiva, è costante e si reitera in ogni visione, strategia progetto. Ciò si evince anche dalla comunicazione politica locale, poco disponibile al confronto e alla partecipazione dei residenti che, scarsamente informati, sono inconsapevoli dei piani e dei progetti in atto, “subendoli” quando invece potrebbero fornire loro un notevole apporto, tenuto conto della conoscenza che essi hanno del territorio, delle problematiche che vi insistono e della centralità che un loro ruolo proattivo potrebbe avere nella risoluzione di esse. L’ostinata insistenza su un’esasperata promozione turistica dell’isola complica ulteriormente il raggiungimento della qualità del vivere quotidiano, un tema rispetto al quale la popolazione tremite ha le idee ben chiare e per la quale rivendica, invece, la necessità di contenere gli impatti di un turismo di massa che da anni, come in tanti altri arcipelaghi italiani impatta con modalità di “godimento” inconsapevole e non regolamentato delle risorse. Una condizione che si è esasperata ulteriormente con la crisi pandemica di Covid 19, causando nelle ultime due stagioni estive uno sbarco incontrollato sulle Tremiti (così come sulle altre piccole isole italiane), divenute con frequenza luogo di evasione ideale delle norme anti-contagio.

6. Una strategia di successo: il caso di Naoshima

In tema di valorizzazione territoriale di “luoghi isolati” esistono alcune esperienze internazionali che possono servire come riferimento. Una di queste è rappresentata dalla piccola Isola di Naoshima, situata nel mare interno del Giappone, nella prefettura di Kagawa, che da isola di pescatori si è trasformata in quella che oggi è definita come “l’isola dell’arte”. Gli ultimi dati, risalenti al 2020, stimano una popolazione residente di circa 3.000 persone per una superficie complessiva di 14,22 km². Si tratta probabilmente dei 14 km² con la più alta densità di espressioni artistiche del mondo, un luogo straordinario dominato da una fittissima vegetazione nella quale dominano il silenzio e la tranquillità.

Il progetto per quest’isola prende piede agli inizi degli anni ’90, a seguito della sperimentale iniziativa del Naoshima International Camp del ’92, su iniziativa dell’allora sindaco Chikatsugu Miyake e del responsabile del progetto Benesse (per l’educazione e il benessere dei bambini) Soichiro Fukutake, con l’intento di fare dell’isola un’area di sviluppo culturale e formativo. Nasce così, per primo, il Benesse House Museum (Fig. 1), che ospita oggi celebri opere di arte contemporanea (per citare alcuni artisti: Louise Nevelson, Yves Klein, Bruce Nauman). Gli fa seguito il Chichu Art Museum (che ospita, tra le altre, opere di Claude Monet, Turrell, Walter de Maria, ecc.). Raggiungibili tramite una lunga passeggiata, che si snoda tra la foresta e le piccole baie dal mare cristallino, in uno stato di isolamento e serenità, entrambi i musei (così come molti altri edifici sull’isola), sono opere del celebre architetto giapponese Tadao Ando. Realizzati in cemento armato, presentano giochi di ombra e luce che assecondano l’animo sereno, silenzioso e a tratti mistico dell’isola stessa. L’isola di Naoshima è un luogo esemplare, perché ha combattuto la sua condizione di piccola isola, destinata all’abbandono, investendo i finanziamenti ricevuti per reinventarsi come una vera e propria esposizione *an plein air* di arte moderna e contemporanea, poichè ai musei, si aggiungono installazioni artistiche site specific, stranianti e bellissime, disseminate per tutta l’isola (come ad esempio le sculture di Yayoi Kusama o di Niki de Sant Phalle) che rendono ogni passeggiata un’occasione di scoperta e confronto culturale (Fig. 2).

Fig. 1 – Benesse House Museum, Naoshima



Fonte: Foto di Federica Montalto (2018)

Fig. 2 – Zucca Gialla a Pois Neri di Yayoi Kusama, Naoshima



Fonte: Foto di Federica Montalto (2018)

Il progetto poi, visto il grande successo, ha “contagiato” le vicine isole di Teshima e Inujima e si è arricchito dell’iniziativa Art House, nata nel 1998, che comprende attualmente sette strutture: vecchi edifici storici abbandonati, come templi, magazzini, botteghe, ecc., presi in carico ciascuno da un artista, che li ha restaurati e trasformati in opere d’arte immersive, specchio della propria creatività.

6. Prospettive future

Il presente contributo ha tentato di porre l’attenzione su territori estremamente fragili e da lungo tempo assenti nelle politiche pubbliche, tanto locali, quanto nazionali ed europee, di sviluppo. In un ragionamento articolato per fasi, si è quindi guardato a questi luoghi secondo lenti di ingrandimento di diversa scala.

Prima attraverso quella delle recenti politiche del Green Deal (europea) e del PNRR (italiana), che mirano ad uno sviluppo “inclusivo”. Si tratta di un termine che racchiude al suo interno numerose sfumature: il potenziamento delle Aree Interne del nostro paese, uno sviluppo tecnologico esteso, il rafforzamento e la valorizzazione dei piccoli centri e del patrimonio culturale diffuso. È in questo quadro che si è scelto di inserire il caso di Procida, che con la sua nomina a Capitale Italiana della Cultura 2022 si propone di non limitare gli effetti di questo anno speciale ma di metabolizzare l’eredità post evento (Santoro, 2020), per compiere quel passaggio fondamentale capace di mutare la straordinarietà nell’ordinarietà della qualità di vita dell’isola (Dansero *et al.*, 2006) e per migliorarne servizi, infrastrutture e spazi pubblici per la comunità residente e non solo per gli utenti e gli abitanti temporanei (Di Vita e Morandi, 2018).

Si è poi guardato alla politica italiana della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), all’interno della quale si è analizzato il caso delle Isole Tremiti, marginali e parte di un contesto territoriale caratterizzato da forte internità, rappresenta per il presente gruppo di ricerca un interessante campo di approfondimento del quadro complessivo delle politiche e delle progettualità in corso. La scarsa integrazione e coesione tra le strategie nazionali e quelle locali è ben evidente nel caso delle Isole Tremiti, dove i finanziamenti ricevuti vengono investiti dall’Amministrazione locale per risolvere criticità puntuali scese del più ampio contesto nazionale nel quale sarebbe opportuno inserirle. Viceversa, la Strategia Nazionale per le Aree Interne lavora sui fondi e le aree a propria disposizione, senza considerare contesti altrettanto fragili, che fanno parte di quella stessa area geografica. Il risultato di questa incoerenza operativa è il ricorso iterato all’utilizzo di fondi straordinari per risolvere emergenze, secondo approcci, spesso, di tipo settoriale che, a causa di ciò, non sono concretamente risolutivi delle condizioni di criticità che le hanno scatenate, ma anzi, rendono ancora più complessa la messa a sistema delle visioni.

Per il caso specifico delle Isole Tremiti, vi è la necessità di delineare gli elementi in base ai quali le risorse già in campo per il territorio in esame, seppur spesso non ancora utilizzate, possano convergere nella visione programmatica della strategia dell’Area Interna Pilota dei Monti Dauni e alla proposta dell’Area Interna del Gargano, ovvero in una strategia territoriale di rete in grado di esulare dalla continuità spaziale e allo stesso tempo di garantire un “equilibrio territoriale” mediante il coinvolgimento di Amministrazioni di vario livello e soprattutto delle comunità locali, nonché una più precisa programmazione degli investimenti in settori diversi da quello turistico - balneare, nell’ottica di una maggiore “abitabilità” e destagionalizzazione dei flussi verso isole.

Terzo e ultimo approccio, è quello che guarda a best practice di livello globale per le quali,

l'esperienza di Naoshima rappresenta un esempio, da un lato è stata capace di ideare e sviluppare un inedito processo di recupero e rinascita, dall'altro ha sviluppato un'offerta turistica destagionalizzata (l'isola è ormai visitata tutto l'anno, senza grosse distinzioni tra la stagione estiva e quella invernale) e replicabile in altri contesti (le isole di Teshima e Inujima), inaugurando così un modello assolutamente vincente.

Sono questi gli iniziali elementi di riflessione a partire dai quali gli autori intendono contribuire ad avviare un'indagine sull'internità costituita dalla condizione paradigmatica delle Isole, assumendo la stessa in senso non meramente geografico, ma partendo dall'ipotesi dell'innovazione delle linee operative delineate dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne. La sfida del percorso di ricerca è identificare i processi di sviluppo locale che, fondandosi sulle risorse materiali e immateriali locali, trasformino l'ordinaria condizione di isolamento in straordinaria opportunità di sviluppo innescando così una riflessione aggiornata sulle politiche pubbliche.

Attribuzioni

Pur essendo il contributo presentato frutto di una riflessione e di un lavoro collettivo degli autori, sono da attribuire a M. Annese la stesura del §4, 5 e 6, a N. Martinelli del §1 e 6, a F. Montalto del §1, 2, 3 e 6.

Riferimenti bibliografici

- Adonati F., Peretti M.C., Zambianchi M., (2018), *ICONEMI 2017. Eventi: la città nella dimensione del transitorio. Effimero e permanenze nei paesaggi contemporanei*. Bergamo University Press.
- Annese M. (2017), "Puglia: segnali e apprendimenti nel nuovo ciclo ["I caratteri delle due stagioni della Rigenerazione Urbana in Puglia", WP 1/2017], in Balducci A., De Leonardis O., Fedeli V. (a cura di) *Terzo Rapporto sulle città. Mind the gap. Il distacco tra politiche e città - fuori collana*, Il Mulino, Bologna, pp. 53-54 (WP 1-12).
- Annese M. (2017), "Puglia: segnali e apprendimenti nel nuovo ciclo ["Bilanci, questioni e prospettive dopo 10 anni di Rigenerazione Urbana in Puglia", WP, 1/2017 in Balducci A., De Leonardis O., Fedeli V. (a cura di) *Terzo Rapporto sulle città. Mind the gap. Il distacco tra politiche e città - fuori collana*, Il Mulino, Bologna, pp. 53-54 (WP 1-92).
- Associazione Nazionale Comuni Isole Minori, www.ancim.it
- Benedetto A., d'Agostino G., Gravina A., Ingrassia R.C., Montalto F., Sylos Labini D. (2017), *Valorizzare le piccole isole nel quadro del Blue Growth - Le Isole Cheradi a Taranto e l'Isola di Mamula alle Bocche di Cattaro*. Tesi di Laurea in Architettura, Politecnico di Bari. Relatore Prof. Arch. Martinelli N. AA 2016-2017
- Bishop P., Williams L. (2012), *The temporary city*, Routledge, London.
- Braudel F. (1987), *Il Mediterraneo. Lo spazio e la storia, gli uomini e la tradizione*, Bompiani, Milano.
- Calvino I. (1988), *Lezioni Americane*, Garzanti, Milano.
- Commissione Europea, ec.europa.eu
- Dansero E., Mela A., Segre A. (2003), *Spatial and Environmental Transformations towards Torino 2006: Planning the Legacy of the Future in The Legacy of the Olympic Games*, Olympic Museum, Losanna.
- De Rossi, A. (a cura di) (2018), *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli, Roma.

- Di Vita S., Morandi C. (2018), *Mega-Events and Legacies in Post-Metropolitan Spaces. Expos and Urban Agendas*. Series Editor Eva Kassens-Noor, Michigan State University, East Lansing MI.
- Ecquologia, www.ecquologia.com
- Esposito De Vita G., Marchigiani E., Perrone C. (2020), “Sul solco e al di là della SNAI, in una prospettiva post-pandemica. Nuovi programmi di coesione come politiche ecologiche territoriali. *Urbanistica Informazioni*, vol. 289 s.i., Sessione speciale 03 - Oltre la SNAI, una riflessione su nuovi programmi di coesione come politiche ecologiche territoriali, pp. 1-5.
- Brizzo F. (2016), Un manifesto per lo sviluppo sostenibile nelle isole minori italiane, <http://www.lastampa.it/2016/06/10/scienza/ambiente/focus/un-manifesto-per-lo-sviluppo-sostenibile-nelle-isole-minori-italiane-rYsD7POC8sU1rwTmCwnwM/pagina.html>
- Lanteri S., Simoni D., Zucca V.R. (a cura di) (2021), *Territori Marginali. Oscillazioni tra interno e costa*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa.
- Matvejević P., (1987), *Mediterranski brevijar*. GZH, Zagabria.
- Mininni M., (2017), *Matera Lucania 2017. Laboratorio città paesaggio*. Quodlibet, Macerata.
- Fabian L., Munarin, S. (a cura di) (2017), *Re-Cycle Italy – Atlante*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Osservatorio Isole Sostenibili, (2020), *Energia, acqua, mobilità, economia circolare, turismo sostenibile. Le sfide per le isole minori e le buone pratiche dal mondo*.
- Osservatorio Isole Sostenibili, (2021), *Energia, acqua, mobilità, economia circolare, turismo sostenibile. Le sfide per le isole minori e le buone pratiche dal mondo*.
- Procida 2022 – La cultura non isola, www.procida2022.com
- Racheli G., (1989), “Isole minori, microcosmi a rischio grave. Nuove possibilità di gestione socio ecologica”, *Terra*, n.5/II, 1989, pp. 58-61.
- Santoro A., (2020), “Resilienza e sostenibilità delle visioni patrimoniali tra dismissioni e riusi di fronte ai grandi eventi. Matera ECoC 2019 alla prova dei fatti della post-legacy”. Planum Publisher Book Atti XXII Conferenza Nazionale SIU *L'urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile*. Matera, Bari, giugno 5-7, 2020.
- Smart Island – Arcipelaghi Intelligenti, www.smartisland.eu
- UNEP (2014), *Emerging issues for Small Island Developing States. Results of the UNEP Foresight Process*. United Nations Environment Programme (UNEP), Nairobi, Kenya.
- Wikipedia – Procida, <https://it.wikipedia.org/wiki/Procida>
- Zanchini E., Manigrasso M. (2017), *Vista Mare. La trasformazione dei Paesaggi Costieri Italiani*, Edizioni Ambiente s.r.l., Milano.

Mariella Annese

Dipartimento di Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari

Via Edoardo Orabona, 4 - 70126 Bari (Italy)

Tel.: +39-3206486647; email: mariella.annese@poliba.it

Nicola Martinelli

Dipartimento di Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari
Via Edoardo Orabona, 4 - 70126 Bari (Italy)
Tel.: +39-3204343051; email: nicola.martinelli@poliba.it

Federica Montalto

Dipartimento di Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari
Via Edoardo Orabona, 4 - 70126 Bari (Italy)
Tel.: +39-3386313450; email: Federica.montalto@poliba.it

