

MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Firenze, 11 dicembre 2020

Feedback

a cura di
Francesco Dini, Federico Martellozzo,
Filippo Randelli e Patrizia Romei



Feedback è un volume delle Memorie Geografiche
della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-90892684

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

Certificazione scientifica delle Opere

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

Comitato scientifico:

Fabio Amato (Unior – SSG), Silvia Aru (Polito – RGI), Sara Bonati (Unifi – RGI), Cristina Capineri (Unisi – SSG), Filippo Celata (Unroma1 – RGI), Egidio Dansero (Unito – SSG), Domenico De Vincenzo (Unicas – SSG), Francesco Dini (Unifi – SSG/RGI – coordinatore), Anna Guarducci (Unisi – RGI), Michela Lazzeroni (Unipi – SSG), Mirella Loda (Unifi – SSG), Federico Martellozzo (Unifi – editor), Monica Meini (Unimol – SSG), Andrea Pase (Unipd – SSG), Matteo Puttilli (Unifi – SSG/RGI), Chiara Rabbiosi (Unipd – RGI), Filippo Randelli (Unifi – SSG), Patrizia Romei (Unifi – RGI), Leonardo Rombai (RGI), Bruno Vecchio (SSG/RGI).

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



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

PRESENTAZIONE

Questo volume delle Memorie Geografiche raccoglie i contributi che hanno animato la decima edizione della Giornata di studio “Oltre la globalizzazione”, svoltasi in modalità telematica ed organizzata dal gruppo di geografi economisti della sede di Novoli dell’Università degli Studi di Firenze.

L’evento annuale della Giornata dopo essere stato organizzato e ospitato in diverse sedi della geografia universitaria italiana, è ritornato a Firenze, sia pure nella modalità a distanza imposta dalla sindemia del Covid-19, con un buon successo testimoniato dalla nutrita e qualificata partecipazione, testimoniata da questi Atti.

Si tratta di un ritorno carico di significati, efficacemente rappresentato dalle feconde valenze semantiche della parola chiave “Feedback”, che ha dato il titolo la Giornata, orientandone i contributi. Sul senso dell’incontro, le sue valenze scientifiche e i principali risultati rinvio all’introduzione di Francesco Dini. A lui e agli altri componenti del comitato organizzatore (Federico Martellozzo, Filippo Randelli e Patrizia Romei) e loro collaboratrici e collaboratori vanno i ringraziamenti di tutta la Società di Studi Geografici (SSG). Il ringraziamento si estende al più ampio comitato scientifico dell’evento e a tutto il Consiglio della SSG.

In questa breve presentazione mi limito ad esprimere la grande soddisfazione voltandosi a guardare il percorso compiuto in questi dieci anni di Giornate di studio, che sono progressivamente divenute un appuntamento fisso di riferimento nella comunità geografica italiana, in dialogo con le altre discipline e gli altri saperi, dentro e fuori l’Accademia. Il dialogo multi e interdisciplinare è stato ulteriormente cercato attraverso gli altri eventi che affiancano le Giornate “Oltre la Globalizzazione”, con i primi due appuntamenti su Paesaggio (a vent’anni dalla Convenzione) e su Geografia e cibo, di cui sono in preparazione gli Atti, che andranno anch’essi ad alimentare le Memorie della SSG.

Nel dialogo e collaborazione con gli altri sodalizi geografici, la SSG, attraverso le Giornate “Oltre la globalizzazione” e il nuovo format “Geografia e ...” inaugurato con Geografia e cibo, svolge il proprio ruolo di animazione e promozione scientifica, in stretta sinergia con la Rivista Geografica Italiana, fiore all’occhiello della SSG.

La cura e il rinnovo della collana delle Memorie, con il costante apporto degli eventi scientifici promossi dalla SSG, rappresenta il prossimo obiettivo nel rinnovamento editoriale delle pubblicazioni SSG, che a partire dal 2021 ha compiuto un’ulteriore e fondamentale trasformazione, con il passaggio all’open access, in collaborazione con l’editore Franco Angeli. Alla Redazione della Rivista geografica vanno gli ulteriori ringraziamenti per tutto il prezioso e costante lavoro che svolgono.

Mentre questo volume è in uscita si sta avvicinando l’appuntamento della XI Giornata Oltre alla globalizzazione, dal titolo “Chains/Catene”, previsto nel dicembre 2021 a Napoli, con l’organizzazione congiunta degli atenei napoletani: Federico II e l’Orientale, il cui comitato organizzatore ringrazio anticipatamente.

Chiudo la presentazione di questo numero delle Memorie pensando a come esse rappresentino un preziosissimo archivio di un decennio di ricerche e riflessioni scientifiche, nell’incessante richiesta di conoscenza e di saper leggere il mondo, le sue trasformazioni e rappresentazioni a cui la Geografia deve rispondere.

Firenze, novembre 2021

*Egidio Dansero
Presidente della Società di Studi Geografici*

GIAN PIETRO ZACCOMER*, GIORGIA BRESSAN*

LE MANOVRE DI RIDUZIONE DEI PREZZI DEI CARBURANTI IN FRIULI VENEZIA GIULIA TRA *FEEDBACK* PASSATI E FUTURI. CONSIDERAZIONI ALL'EPOCA DELLA PANDEMIA DI COVID-19

1. INTRODUZIONE. – La condivisione di un confine terrestre permeabile con la Slovenia ad est, e con l'Austria a nord, offre agli abitanti del Friuli Venezia Giulia (FVG) la possibilità di recarsi facilmente in automobile negli stati confinari per acquistare prodotti o usufruire servizi, sfruttando differenziali di prezzo o diversità nella gamma. Il carburante, essendo in termini qualitativi sostanzialmente identico fra punti vendita, rientra fra quei beni che determinano in talune circostanze l'incentivo per gli abitanti prossimi al confine ad intraprendere un viaggio, spesso un breve tragitto, oltreconfine.

In questa regione, dal 1997 è in vigore una politica volta a sostenere l'acquisto di carburante nei punti vendita regionali. Da allora, l'amministrazione regionale ha dovuto adattare la politica ai sopraggiunti contesti, e anche la pandemia di SARS-CoV-2 evidenzia la necessità di introdurre nuove modifiche. Infatti, nella primavera 2020, le misure adottate dai governi, italiano e stranieri, consentono di analizzare una situazione straordinaria dove la consueta libertà di spostamento transfrontaliero non è stata più concessa, se non in presenza di determinate circostanze. La temporanea impenetrabilità del confine ha determinato l'impossibilità per il consumatore regionale di considerare il mercato estero nelle decisioni di acquisto, ma una volta riaperto il confine, un prezzo estero particolarmente aggressivo ha portato alla luce vecchi problemi e nuove sfide.

Lo scopo di questo contributo è fornire un sintetico quadro di sintesi per identificare i portatori d'interesse coinvolti, attivamente o passivamente, nell'attuazione della politica regionale e far emergere alcuni *feedback* che si innescano a livello territoriale, portando particolare attenzione alla situazione determinata dalla pandemia.

Il cosiddetto "pendolarismo del pieno" intreccia diverse tematiche, ad anche per questo coinvolge numerosi soggetti. In primo luogo, riguarda la sfera della mobilità privata e dipende dalla distribuzione spaziale dei punti vendita. In geografia, lo studio dell'articolazione della rete di commercializzazione dei carburanti in un contesto regionale trova esempio e modello il lavoro di Scanu e Ugolini (1995). Negli acquisti oltreconfine ha un ruolo importante lo Stato, dal momento che con la sua capacità impositiva influenza il prezzo finale di vendita, e un'eventuale differente tassazione viene percepita in forma più marcata lì dove termina l'esercizio di sovranità. Un confine internazionale aperto è un'opportunità per gli abitanti della zona di confine, ma è fonte di incertezza per gli operatori economici locali (Bressan, 2013; 2017). A rendere il pendolarismo del pieno con origine Friuli Venezia Giulia particolarmente interessante è la presenza in questa regione di un attore non economico, ossia l'amministrazione regionale e di altri soggetti a questa collegata, nel mercato della distribuzione di carburante.

A questo paragrafo introduttivo, segue una breve rassegna del fenomeno del pendolarismo del pieno a livello accademico. La sezione successiva riguarda invece le politiche volte a promuovere gli acquisti regionali attuate in Friuli Venezia Giulia, ed illustra le caratteristiche chiave delle manovre. Segue un approfondimento sugli impatti della pandemia nel settore della distribuzione del carburante regionale. Il lavoro si conclude con delle considerazioni sul futuro della manovra e sulle possibili linee di ricerca futura.

2. IL TURISMO DEL PIENO. – È abbastanza evidente l'interesse, soprattutto nella letteratura di matrice economica, per lo studio del comportamento del consumatore rispetto all'acquisto del carburante per auto-trazione (Rietveld *et al.*, 2001). In particolare, un prezzo del carburante inferiore rispetto a quello praticato in uno stato confinante dovrebbe portare, al pari di altri fattori, una maggiore domanda di carburante nel paese meno caro, in parte grazie al fenomeno del *fuel tourism*. Privati cittadini e veicoli commerciali, che si apprestano ad affrontare spostamenti internazionali, possono avvantaggiarsi della loro prossimità con il mercato estero per effettuare un rifornimento più economico. Le differenze di prezzo tra i paesi sono spesso dovute a



un differente valore dell'accisa e quest'ultima può essere scelta strategicamente bassa per attirare consumatori stranieri nei propri punti vendita, aumentando quindi il gettito fiscale (Nielsen, 2001).

Gli effetti del turismo del pieno non si limitano solo alle entrate erariali, ma riguardano anche altre dimensioni (Banfi *et al.*, 2005). Nel paese con il prezzo più favorevole si osserva una maggiore densità di punti vendita, con positive ricadute occupazionali nel settore della distribuzione. Inoltre, ci sono delle implicazioni ambientali, dal momento che la possibilità di effettuare un rifornimento più conveniente oltreconfine porta il consumatore finale a decidere di effettuare extra chilometraggio e inquinare di più. Altri studi empirici mettono in evidenza ulteriori *feedback*. Ad esempio, nel contesto irlandese, i risultati dello studio di Morton *et al.* (2018) supportano l'ipotesi che la disponibilità di carburante più economico nella Repubblica d'Irlanda non generi solo turismo di carburante da parte degli abitanti e veicoli commerciali provenienti dall'Irlanda del Nord, ma stia anche influenzando la struttura del parco veicoli.

Nel continente europeo, sono molti i contesti in cui ha rilevanza studiare il turismo del pieno, visto l'esistenza di differenziali fra paesi nel valore delle accise (Commissione europea, 2020), la dimensione relativamente ridotta dei paesi e le facilità nell'attraversamento dei confini internazionali. Ad ogni modo, l'esistenza di differenziali non si traduce automaticamente in turismo del pieno: Jansen e Jonker (2018) evidenziano che un incremento nel valore delle accise del carburante olandese non ha come effetto una diminuzione della domanda di carburante nella propria regione di confine. Una possibile ragione per questo risultato potrebbe essere il basso livello di pendolarismo dall'Olanda alla Germania o il Belgio.

Talvolta differenze nella tassazione si ritrovano anche a livello regionale, come in Spagna (Leal *et al.*, 2009). In Italia le autorità regionali non possono applicare propria accisa sugli idrocarburi. Però, in virtù dallo spazio di azione stabilito dal legislatore nazionale, le regioni e province italiane possono determinare, con propria legge e nell'ambito della quota d'accisa a loro riservata, una riduzione del prezzo alla pompa delle benzine, per i soli cittadini residenti. In questo contesto, appare rilevante rivedere come la regione confinaria del Friuli Venezia Giulia ha deciso di usufruire di questa opportunità.

3. BREVE STORIA DELLE MANOVRE REGIONALI

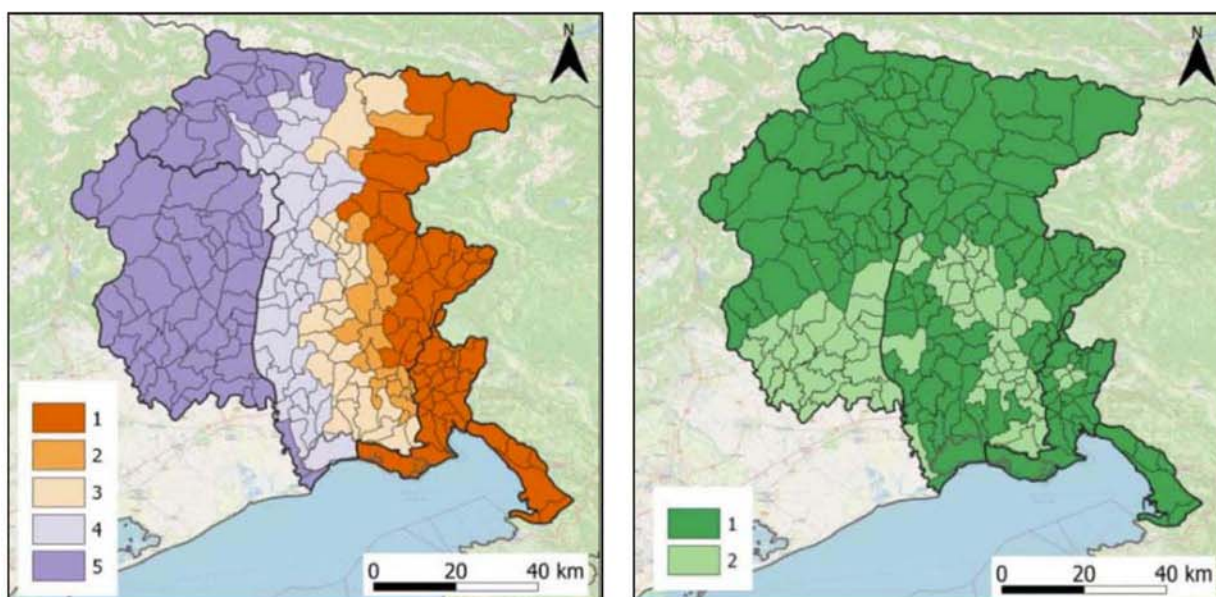
3.1 *La prima manovra.* – Con l'art. 3, comma 15 della L. 549 del 28 dicembre 1995, il legislatore nazionale concesse agli enti territoriali, anche autonomi, la possibilità di effettuare riduzioni del prezzo di vendita "alla pompa" dei carburanti. Il legislatore regionale del FVG usufruì immediatamente di questa possibilità emanando la L.R. 47 del 12 novembre 1996: questa divenne la normativa di riferimento per il varo della prima manovra di politica regionale in materia di riduzione del prezzo alla pompa dei carburanti per autotrazione dopo l'istituzione, nel 1948, del regime di Zona Franca per Gorizia e la sua successiva estensione alla provincia di Trieste.

La manovra, riservata unicamente ai privati cittadini, divenne realtà grazie ad uno studio di fattibilità condotto dall'Università di Udine nel primo trimestre del 1997 (Rizzi *et al.*, 1998a; 1998b) e cominciò a produrre i suoi effetti già a partire dal mese di aprile dello stesso anno. Tale studio ha preso in esame diversi aspetti, dal comportamento microeconomico dell'automobilista, mediante un'analisi costi-benefici del "pieno" oltreconfine, alla stima delle curve di domanda (e prezzo-distanza dal confine) sulla base di una vasta indagine campionaria. Tali modelli erano necessari per simulare gli effetti sul bilancio regionale al fine di garantire l'equilibrio finanziario tra il volume dell'evaso recuperato e gli sconti erogati: nel peggiore dei casi, l'amministrazione regionale avrebbe dovuto rimborsare una quota del disavanzo all'Erario nazionale. La decisione della Giunta regionale ha portato a una zonizzazione del FVG in cinque fasce di sconto (Fig. 1, sinistra) con sconti decrescenti da 800 a 400 lire – a fronte di prezzo di circa 1.960 lire per litro – in funzione della distanza dal confine sloveno, paese che all'epoca costituiva la maggiore fonte di evaso.

Durante questa prima manovra, i principali portatori d'interesse furono, oltre alla Slovenia e agli organi dell'amministrazione direttamente coinvolti (comprese le ambasciate italiane nei paesi confinanti), le compagnie petrolifere e le associazioni dei gestori degli impianti di distribuzione locali, nonché il Sistema camerale e l'INSIEL, per la gestione dell'infrastruttura tecnologica e della vigilanza, e, ovviamente, i principali beneficiari degli sconti, ossia i cittadini residenti automuniti. Le relazioni tra questi operatori sono rimaste sempre molto intense e in continua evoluzione per tutto il corso della durata della prima manovra.

Nel 2008 furono quantificati, con i dati provvisori allora disponibili, gli effetti del primo decennio di manovra 1997-2006: in questo periodo sono stati venduti, in modo indicativo, quasi sei miliardi di litri portando ad un avanzo stimato delle casse regionali di quasi cento milioni di euro (Zaccomer, 2011). Questi dati

di estrema sintesi nascondono una dinamica spazio-temporale piuttosto diversificata: i contributi all'avanzo sono dovuti soprattutto alle prime tre fasce, quelle più vicine alla Slovenia, e a specifici esercizi, come quello del 2003.



Fonte: nostre elaborazioni in base alla normativa in vigore, ©OpenStreetMap contributors.

Fig. 1 - Classificazione dei comuni in base alle fasce di sconto L.R. 47/96 ad aprile 1997 (sinistra) e alle aree di contributo LR 14/10 a novembre 2020 (destra)

3.2 *La seconda manovra.* – Nel successivo triennio 2007-2009 accaddero alcuni fatti rilevanti che stravolsero la precedente situazione. Prima di tutto, nel 2007 scade l'ultima proroga europea per i contingenti di benzina della zona franca di Gorizia e Trieste. Nel 2008, la Commissione europea notificò all'Italia una lettera di messa in mora, primo atto di una procedura di infrazione per violazione degli obblighi derivanti dalla Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. Questo perché a Bruxelles si riteneva che i "veri beneficiari" non fossero gli automobilisti del FVG, ma i soggetti obbligati ad assolvere l'accisa, ossia le compagnie petrolifere (Cevolun, 2011). Infine, dal punto di vista internazionale, la grande crisi finanziaria colpì l'Italia: nel 2010 furono condotte una serie di indagini sui consumatori del FVG che misero in evidenza come il 2009 fosse considerato un anno di congiuntura, nazionale e regionale, negativa con una prospettiva di ulteriore peggioramento (Fornasin e Zaccomer, 2010). Non sorprende quindi che in quell'anno si manifestarono forti segnali di invecchiamento della manovra sotto forma di perdita di efficienza del meccanismo previsto dalla legge. Infatti, tornò non solo conveniente fare rifornimento in Slovenia, che nel 2007 aveva adottato la moneta europea ed era anche entrata nell'area Schengen, ma anche in Austria e in Veneto. In quest'ultimo caso non a causa delle diverse accise, ma per la presenza di distributori indipendenti, le cosiddette "pompe bianche", che riescono a praticare un prezzo inferiore a quelli con brand.

Un nuovo studio (Rizzi e Zaccomer, 2009) non solo si stimò la propensione degli automobilisti a fare rifornimento fuori regione, ma mise in evidenza come la nuova mobilità transfrontaliera non fosse più legata solo al rifornimento di carburanti, ma a un problema ben più generale riguardante i prezzi praticati in regione che rendevano convenienti anche gli acquisti di altri beni, sia alimentari che non (a partire dai tabacchi).

La nuova situazione spinse il legislatore regionale ed emanare la L.R. 14 dell'11 agosto 2010, ossia la normativa di riferimento per il varo della seconda manovra. Alcuni aspetti del precedente meccanismo vennero salvaguardati, come il supporto informatico (basato sulle Carte dei Servizi e sui POS) e il ruolo del sistema camerale, ma venne sostituito il concetto cardine di "sconto" con quello di "contributo" per l'acquisto di carburanti (Zaccomer, 2012). Inoltre, per cercare di chiudere il contenzioso europeo, venne anche cambiato il meccanismo di rimborso: l'erogazione dei contributi avveniva direttamente al consumatore, per il tramite delle Camere di Commercio che li versano ai gestori degli impianti di distribuzione, non più alle compagnie petrolifere. Dal punto di vista territoriale, la zonizzazione venne completamente stravolta istituendo l'Area 1

in cui viene tuttora applicato contributo maggiorato rispetto a quello praticato nell'Area 2 (Fig. 1, destra). La nuova delimitazione di queste aree non è più di tipo statistico, ma bensì normativo: volendo dare un aiuto alle aree più svantaggiate del FVG, in particolare quelle montane, sono stati inseriti nell'Area 1 anche i comuni presenti nelle Direttive 273/1975/CEE e 75/268/CEE per un totale di 149 comuni su 215.

A seguito della messa in mora europea, la L.R. 14/10 fu subito impugnata dallo stesso Governo italiano, ma la sentenza della Corte Costituzionale 185 del 2011 fu favorevole al FVG affermando che il “rimborso al consumatore di una quota del ‘prezzo’ del carburante, in questo caso, non è in grado di influire sull’ammontare della tassazione assoluta dai soggetti passivi dell’accisa, né conseguentemente di ledere le disposizioni comunitarie di armonizzazione dei livelli di tassazione”¹. La L.R. 14/10 iniziò a produrre i suoi effetti a partire dal mese di novembre 2011: l’entità dei contributi al litro praticati dall’inizio ad oggi può essere desunta dalla Tabella 1.

Tab. 1 - I contributi applicati dall'entrata in vigore fino ad oggi (in euro al litro)

Periodo di applicazione		Area 1 (contributo maggiorato)		Area 2 (contributo ordinario)	
Dal	Al	Benzina	Gasolio	Benzina	Gasolio
01.11.11	01.02.12	0,21	0,14	0,14	0,09
02.02.12	31.03.12	0,27	0,14	0,14	0,09
01.04.12	24.04.12	0,21	0,14	0,14	0,09
25.04.12	31.05.12	0,27	0,14	0,15	0,09
01.06.12	30.08.20	0,21	0,14	0,14	0,09
31.08.20	(31.03.21)	0,29	0,20	0,14	0,09

Fonte: <http://carburanti.regione.fvg.it/riduzioni.asp> (ultima visita marzo 2021).

Sulla base delle ultime Relazioni annuali, rese disponibili in rete dal Consiglio Regionale, è possibile avere un quadro complessivo limitatamente al periodo 2002-2016 (RAFVG, 2016; 2017). Fino al 2007, in FVG sono stati venduti annualmente circa tra i 750 e i 900 milioni di litri tra benzina e gasolio, ma con un peso sempre più marcato del gasolio. Con l’arrivo della crisi, dal 2008 si è manifestata una riduzione delle vendite complessive che però la L.R. 14/10 è riuscita a stabilizzare su un livello medio annuo inferiore ai 600 milioni di litri.

Per chiudere questa breve storia delle manovre prima dell’avvento della pandemia, si ricorda che nel 2014 la Commissione europea, dopo aver già sollevato le sue perplessità sulla L.R. 47/96, decide di far partire la messa in mora complementare estendendola alla L.R. 14/10 – poiché riteneva il nuovo meccanismo solo formalmente diverso – deferendo l’Italia alla Corte di Giustizia europea che, nel 2013, aveva già condannato l’Irlanda per un caso apparentemente simile².

4. LA CRISI PANDEMICA. – A fronte di una situazione economica confinaria già abbastanza critica, in particolare a Gorizia per la soppressione della Zona Franca, e di un’amministrazione regionale in attesa del pronunciamento della Corte europea, a inizio 2020 si è innestata la crisi dovuta alla pandemia di SARS-CoV-2. Per capire l’impatto locale, in attesa dei dati regionali, si ricorre ai dati del Ministero dello Sviluppo Economico per il primo semestre degli anni 2019 e 2020, qui riportati in Tabella 2, che si riferiscono al venduto totale, quindi anche alle imprese e ai non residenti.

L’effetto di contrazione delle vendite, nazionali e regionali del nord-est, è del tutto evidente. Entrando nel dettaglio provinciale, emerge subito che per le province di Gorizia e, soprattutto, Trieste le variazioni annue sono decisamente in controtendenza mostrando segni positivi. È quindi necessario ripercorrere brevemente cos’è successo nel Friuli Venezia Giulia in questo periodo³.

¹ Cfr. <https://www.cortecostituzionale.it/actionSchedaPronuncia.do?anno=2011&numero=185> (ultima visita marzo 2021).

² Cfr. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A62012CJ0055> (ultima visita marzo 2021).

³ Sono state utilizzate come fonti una nutrita raccolta di comunicazioni ufficiali della Giunta regionale, di articoli giornalistici e alcune interlocuzioni con le Camere di Commercio.

Tab. 2 - Vendita di benzina e gasolio per il primo semestre (in tonnellate)

Regione Provincia	Benzina		Variazione		Gasolio		Variazione	
	2019	2020	Assoluta	Percentuale	2019	2020	Assoluta	Percentuale
Friuli V.G.	83.992	65.422	-18.570	-22,1	192.663	162.140	-30.523	-15,8
– Gorizia	7.066	7.555	489	6,9	11.696	13.359	1.663	14,2
– Pordenone	18.249	14.792	-3.457	-18,9	39.696	36.078	-3.618	-9,1
– Trieste	6.352	9.077	2.725	42,9	8.649	12.317	3.668	42,4
– Udine	52.325	33.998	-18.327	-35,0	132.622	100.386	-32.236	-24,3
Trentino A.A.	61.187	46.629	-14.558	-23,8	263.600	225.110	-38.490	-14,6
Veneto	372.895	240.990	-131.905	-35,4	1.261.698	895.632	-366.066	-29,0
Italia	3.568.228	2.456.493	-1.111.735	-31,2	11.822.405	8.872.308	-2.950.097	-25,0

Fonte: Bollettino Petrolifero MISE, dati 2019 definitivi, 2020 provvisori al 21.01.21.

Con la pandemia, i valichi confinari con Slovenia e Austria sono rimasti chiusi dal 10 marzo al 13-15 giugno 2020 precludendo ogni possibilità di rifornimento oltreconfine. I pendolari del pieno hanno quindi riscoperto la Carta dei servizi, finita in qualche cassetto, che per molti era scaduta: le Camere di Commercio, chiuse durante il primo lockdown, sono rimaste aperte telematicamente e hanno dovuto far fronte ad una richiesta massiccia, soprattutto nella Venezia Giulia, per la riattivazione o la nuova emissione delle tessere. Se quindi Gorizia e Trieste hanno visto un incremento di vendite, Pordenone ha potuto invece limitare le proprie perdite, rispetto a Udine, in quanto ha recuperato, per via del blocco della mobilità tra regioni, gli automobilisti che si rifornivano in Veneto.

A partire dal mese di giugno 2020 c'è stato un ulteriore gioco di azioni e retro-azioni tra gli operatori economici e istituzionali coinvolti. Infatti, la chiusura dei confini ha arrecato un danno economico anche ai gestori sloveni e austriaci che hanno perso la loro clientela italiana. Alla loro riapertura, il Governo di Lubiana dichiarò di ridurre le accise in modo da dare la possibilità di praticare un prezzo unitario alla pompa, che i gestori sloveni fissarono in 0,999 €/litro. Quelli austriaci, senza troppo rumore, praticavano invece un prezzo di poco superiore all'euro così come si vede dalla Figura 2.

La ripresa del pendolarismo del pieno fu immediata con lunghe code ai distributori, soprattutto sloveni nella fascia confinaria di Gorizia, già i primi giorni di riapertura. L'amministrazione regionale reagì immediatamente convocando un tavolo di crisi con tutti gli *stakeholder* con l'obiettivo di concordare con le compagnie petrolifere la riduzione del loro prezzo di circa 5 centesimi a fronte dell'innalzamento del contributo in Area 1 a 29 centesimi al litro sulla benzina e a 20 sul gasolio. La proposta fu approvata e praticata da fine agosto 2020 fino ad oggi (Tab. 1) nonostante le nuove chiusure dei confini sloveni, a causa della pandemia, abbiano di fatto azzerato il



Fonte: fotografia di G.P. Zaccomer.

Fig. 2 - Prezzi dei carburanti in Carinzia ad inizio luglio 2020

pendolarismo del pieno a partire da fine ottobre 2020, mentre l’Austria, pur non avendo blindando i confini, richiede una registrazione online e un test negativo il cui costo inficia qualsiasi risparmio sul pieno.

A parte un probabile futuro rinvio, per garantire la sopravvivenza della manovra oltre a marzo 2021, l’assessore regionale competente ha da tempo reso pubblica la sua intenzione di chiedere al Governo centrale una compartecipazione al 50% del contributo medio degli ultimi anni dichiarato in circa 41,5 milioni di euro.

5. LA NECESSITÀ DI UN NUOVO PROGETTO DI RICERCA. – L’inizio dell’anno 2021 ha portato la notizia tanto attesa: la Corte europea ha emesso una sentenza favorevole al FVG dichiarando quindi che L.R. 14/10 non viola la Direttiva europea sulla tassazione dei prodotti energetici. La chiusura del contenzioso lascia ora aperta la possibilità di rivedere il sistema poiché ogni sua modifica, prima del pronunciamento definitivo della Corte, avrebbe potuto essere interpretata come un’ammissione implicita di colpevolezza. Durante questi ultimi anni, molti operatori locali hanno chiesto di cambiare direttamente la legge in modo da rimettere al centro il concetto di distanza dal confine. In particolare, i rappresentanti dei distributori degli impianti invitano a guardare al “modello Bolzano”, mai incorso in rilievi europei, che prevede una riduzione del prezzo dei carburanti esclusivamente per i cittadini privati residenti entro 20 chilometri dal confine⁴. Inoltre, in un’eventuale revisione della manovra sicuramente dovrà essere affrontato il problema geografico costituito da alcuni comuni del goriziano, facilmente individuabili dalla Figura 1, che pur essendo inseriti dalla prima manovra nella fascia di massimo sconto, ora si ritrovano nell’area di contributo ordinario.

Data la situazione ancora fluida, e in attesa dei dati ufficiali, questo lavoro sottolinea la necessità di un nuovo progetto di ricerca, sulla scia di quelli che hanno portato al varo delle prime due manovre, che dovrà cercare, prima di tutto, di decifrare gli effetti a lungo termine sulla mobilità su gomma prodotti dalla pandemia: ad esempio, lo *smart working* inciderà in modo permanente sul pendolarismo casa-lavoro? A livello più locale sarà fondamentale, anche sulla base dei dati ufficiali che verranno forniti dall’amministrazione regionale ma non solo, valutare l’effettiva necessità di una nuova normativa sui carburanti e, di conseguenza, capire se ci saranno nuovi attori o, molto più probabilmente, vecchi attori con nuove funzioni come già accaduto nel passaggio tra le due normative.

Infine, la svolta nazionale che sembra essere stata intrapresa in termini di transizione ecologica chiede una riflessione sugli effetti ambientali di queste politiche per l’acquisto di carburante. Un nuovo studio potrebbe essere anche un’opportunità per riflettere, in modo approfondito, sulla qualità del parco circolante e sulle sfide legate alla sostenibilità.

RICONOSCIMENTI. – Il lavoro è frutto dell’impegno comune dei due autori, ma la stesura finale va attribuita per l’introduzione, il paragrafo 2 e la cartografia a Giorgia Bressan, il resto dell’articolo a Gian Pietro Zaccomer.

BIBLIOGRAFIA

- Banfi S., Filippini M., Hunt L.C. (2005). Fuel tourism in border regions: The case of Switzerland. *Energy Economics*, 27: 689-707. DOI: 10.1016/j.eneco.2005.04.006
- Bressan G. (2013). Come la prossimità influisce sui rifornimenti all’estero di carburante? Sfide per gli operatori economici nelle aree di confine. In: Capineri C., Celata F., de Vincenzo D., Dini F., Randelli F., Romei P., a cura di, *Oltre la globalizzazione Prossimità/Proximity*. Firenze: Firenze University Press.
- Id. (2017). Power, mobility and the economic vulnerability of borderlands. *Journal of Borderlands Studies*, 32(3): 361-377. DOI: 10.1080/08865655.2016.1222871
- Cevolin M.V. (2011). Recensione a “Carburanti, statistiche e prezzi” di Gian Pietro Zaccomer. *Autonomie. Idee per il Friuli*, 25-26: 147-149.
- Commissione europea (2020). *Excise Duty Tables, Part II Energy products and Electricity*. https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf (ultima visita marzo 2021).
- Fornasin A., Zaccomer G.P. (2010). *Libro Bianco 2010. Analisi sui comportamenti e sull’opinione del cittadino consumatore in Friuli Venezia Giulia in relazione alla rete distributiva, situazione economica e dei consumi, adeguatezza del sistema del commercio, consapevolezza dei diritti del consumatore*. Udine: Federconsumatori Friuli Venezia Giulia.

⁴ Cfr. http://www.provincia.bz.it/it/servizi-a-z.asp?bnsv_svid=1004463 (ultima visita marzo 2021).

- Jansen D.J., Jonker N. (2018). Fuel tourism in Dutch border regions: Are only salient price differentials relevant? *Energy Economics*, 74: 143-153. DOI: 10.1016/j.eneco.2018.05.036
- Leal A., Lopez-Laborda J., Rodrigo F. (2009). Prices, taxes and automotive fuel cross-border shopping. *Energy Economics*, 31: 225-234. DOI: 10.1016/j.eneco.2008.09.007
- Morton C., Lovelace R., Phillips I., Anable J. (2018). Fuel price differential and car ownership: A spatial analysis of diesel cars in Northern Ireland. *Transportation Research Part D*, 63: 755-768. DOI: 10.1016/j.trd.2018.07.008
- Nielsen S.B. (2001). A simple model of commodity taxation and cross-border shopping. *The Scandinavian Journal of Economics*, 103(4): 599-623. DOI: 10.1111/1467-9442.00262
- RAFGV (2016). *La relazione annuale ex L.R. 14/2010 (Acquisto di carburanti e mobilità ecologica). Nota istruttoria n. 7/2016*. Consiglio Regionale, Comitato per la legislazione, il controllo e la valutazione, Trieste, Reg. Aut. Friuli Venezia Giulia.
- Id. (2017). *La relazione annuale ex L.R. 14/2010 (Acquisto di carburanti e mobilità ecologica). Nota istruttoria n. 20/2017*. Consiglio Regionale, Comitato per la legislazione, il controllo e la valutazione, Trieste, Reg. Aut. Friuli Venezia Giulia.
- Rietveld P., Bruinsma F.R., van Vuuren D.J. (2001). Spatial graduation of fuel taxes; consequences for cross-border and domestic fuelling. *Transportation Research Part A: Policy Practice*, 35(5): 433-457. DOI: 10.1016/S0965-8564(00)00002-1
- Rizzi L., Strassoldo M., Zaccomer G.P. (1998a). *Curve di domanda spaziali e manovre di bilancio: i prezzi della benzina in un'economia confinaria*. Note di Ricerca del Dipartimento di Scienze Statistiche 5, Udine, Università degli Studi.
- Id. (1998b). *Regimi differenziali dei prezzi della benzina: un'esperienza di delimitazione delle aree di domanda*. Note di Ricerca del Dipartimento di Scienze Statistiche 4, Udine, Università degli Studi.
- Rizzi L., Zaccomer G.P. (2009). *La mobilità nazionale e transfrontaliera finalizzata all'acquisto di carburanti per autotrazione: il caso del Friuli Venezia Giulia*. Note di Ricerca del Dipartimento di Scienze Statistiche 6, Udine, Università degli Studi.
- Scanu G., Ugolini G. (1995). *La distribuzione dei carburanti per autotrazione in Sardegna: ricerche di geografia applicata all'assetto economico e viario della Regione*. Milano: A. Giuffrè Editore.
- Zaccomer G.P. (2011). *Carburanti, statistiche e prezzi. Esperienze di ricerca legate alla manovra di riduzione dei prezzi delle benzine e del gasolio per autotrazione in Friuli Venezia Giulia*. Udine: Forum.
- Id. (2011). La manovra di riduzione dei prezzi dei carburanti in Friuli Venezia Giulia: un quadro di sintesi dal 1997 al 2012. *Rivista di Economia e Statistica del Territorio*, 2: 34-59.

RIASSUNTO: La particolare posizione confinaria del Friuli Venezia Giulia permette a molti automobilisti residenti di attraversare il confine dando origine a quello che viene definito il “pendolarismo del pieno”. A partire dal 1997, il governo regionale ha varato due manovre per contrastare tale flusso e recuperare una quota dei tributi evasi oltreconfine. Questo lavoro vuole fare il punto della situazione di quanto accaduto, individuando gli attori coinvolti e alcune loro mosse e contromosse, fino ad evidenziare gli effetti dall'attuale pandemia. Dall'analisi qui condotta si deduce l'esigenza di un nuovo progetto di ricerca, che tenga conto della distanza dal confine e delle odierne abitudini dei residenti, per verificare l'effettiva necessità di un ulteriore cambio di legislazione regionale.

SUMMARY: *Fuel price reduction policies in Friuli Venezia Giulia between past and future feedbacks. Considerations during the Covid-19 pandemic.* The geographical proximity of the Friuli Venezia Giulia region to the international borders allows many local car drivers to easily cross the border, giving rise to cross-border fuel purchases. Since 1997, the regional government has enacted laws to counter these outbound flows, and recover a share of tax revenues paid abroad. This work aims to review what has happened so far, identifying the actors involved in the regional policies and some of their moves and counter moves, and highlighting the effects of the current pandemic. The analysis conducted here suggests the need for a new research project that takes into account the distance from the border and current residents' habits, to assess whether a further change in regional legislation is needed.

Parole chiave: politiche pubbliche, aree transfrontaliere, retroazioni tra portatori di interesse, pendolarismo del pieno, chiusura dei confini

Keywords: public policy, cross-border areas, stakeholder feedbacks, fuel tourism, borders closure

*Dipartimento di Lingue e Letterature, Comunicazione, Formazione e Società, Università degli Studi di Udine; gianpietro.zaccomer@uniud.it; giorgia.bressan@uniud.it

INDICE

Presentazione di <i>Egidio Dansero</i>	pag. 3
Introduzione di <i>Francesco Dini</i>	» 5
 <i>Sessione 1 – Tecnologie 4.0 e nuove forme di territorialità: interconnessioni, rappresentazioni, fratture</i>	
LUISA CARBONE, MICHELA LAZZERONI, MONICA MORAZZONI, Diffusione delle tecnologie 4.0 e trasformazioni territoriali: prospettive di ricerca geografica	» 11
MICHELA LAZZERONI, PAOLA ZAMPERLIN, Nuovi paradigmi tecnologici e impatto sui sistemi urbani tra convergenze e fratture	» 13
STEFANO DE FALCO, GIULLA FIORENTINO, Geografie del digitale. Una riflessione in approccio ontologico sul nuovo gatto di Schrödinger “luogo/non luogo”	» 21
MASSIMILIANO TABUSI, ANDREA SIMONE, DANIELE MEZZAPELLE, Una via geografico-umanistica all’innovazione digitale dei luoghi della cultura. Prime esplorazioni del progetto GEO-IUALC attraverso pratiche di fumettizzazione e narrazioni multimediali applicate all’Accademia dei Fisiocritici	» 31
MONICA MORAZZONI, GIOVANNA GIULIA ZAVETTIERI, Instagram e Visual Tourism. La rappresentazione delle destinazioni turistiche in Oman	» 41
LUISA CARBONE, TONY URBANI, Le dinamiche dell’ascolto nella <i>city sensing</i>	» 51
 <i>Sessione 2 – Trasporti, logistica e territorio: il contributo della geografia nell’interpretazione dei feedback</i>	
GIUSEPPE BORRUSO, MARCO MAZZARINO, MARCELLO TADINI, Il ruolo della geografia nell’interpretazione delle complesse relazioni tra trasporti, logistica e territorio	» 59
MARCO MAZZARINO, Logistica e Covid: cos’è accaduto? Quali <i>feedback</i> ? Prime evidenze per nuovi assetti geografici	» 61
CATERINA MADAU, SILVIA BATTINO, Trasporti e innovazione per “ripensare” gli spazi. L’approccio <i>smart</i> della Regione Sardegna	» 67
LUIGI SCROFANI, MASSIMO LEONE, Le zone economiche speciali siciliane, ultima occasione per uscire dall’isolamento?	» 75
GIAN PIETRO ZACCOMER, GIORGIA BRESSAN, Le manovre di riduzione dei prezzi dei carburanti in Friuli Venezia Giulia tra <i>feedback</i> passati e futuri. Considerazioni all’epoca della pandemia di Covid-19	» 83
MARCELLO TADINI, Gli effetti territoriali del trasporto aereo delle merci: il caso italiano	» 91
LUIGI MUNDULA, GINEVRA BALLETO, MARA LADU, Il ruolo dei porti turistici nello sviluppo territoriale. Il caso della Città Metropolitana di Cagliari	» 101
GIANFRANCO BATTISTI, Sapere è potere. Il ruolo dell’informazione sul mercato degli idrocarburi	» 109
 <i>Sessione 3 – Gli aspetti paradossali dello sviluppo nella relazione urbano-rurale per un’interazione uomo-ambiente resiliente, equa e sostenibile</i>	
MARCO GRASSO, FEDERICO MARTELLOZZO, DONATELLA PRIVITERA, FILIPPO RANDELLI, Paradossali <i>feedback</i> uomo-ambiente nei sistemi socio-ecologici, quale futuro per lo sviluppo sostenibile?	» 117
ALESSANDRA COLOCCI, CRISTINA CASAREALE, FAUSTO MARINCIONI, Geografie dello spazio antropizzato e Covid-19 nella Regione Marche	» 119
ELEONORA GIOIA, NOEMI MARCHETTI, Sviluppo sostenibile nelle politiche di risposta alla crisi climatica della regione adriatica	» 127
GIOVANNI AGOSTONI, L’impatto sul territorio di un paesaggio agroindustriale: la quarta gamma nella pianura bergamasca	» 137

STEFANIA MANGANO, PAOLO PARCIASEPE, PIETRO PIANA, MAURO SPOTORNO, Montagne italiane tra abbandono e sviluppo: il caso dell'Alta Langa	pag. 147
MICHELA BONATO, Pratiche di sviluppo integrato città-campagna nella Cina sud-occidentale: visioni sostenibili e marketing territoriale	» 161
ELISABETTA GENOVESE, THOMAS THALER, Le inondazioni in ambito urbano e rurale: dall'approccio locale alla cooperazione tra le comunità per la gestione del rischio	» 171
ELEONORA GUADAGNO, Spopolamento e in-sostenibilità: l'esempio della Campania	» 179
DOMENICO DE VINCENZO, Competitività tra combustibili fossili e fonti rinnovabili di energia, alla luce dei recenti sviluppi	» 191
GIORGIA COSTANZO, DANIELA FISICHELLA, GUIDO NICOLOSI, GIANNI PETINO, Dalla politica alle politiche: il Green New Deal alla prova dei territori in un'analisi multilivello	» 201
 <i>Sessione 4 – Le migrazioni internazionali nel “secolo veloce”: feedback, intersezioni e nuove geografie della città. Italia e Mediterraneo</i>	
FABIO AMATO, NADIA MATARAZZO, Le migrazioni internazionali nel “secolo veloce”: <i>feedback</i> , intersezioni e nuove geografie della città. Italia e Mediterraneo. Una introduzione	» 211
RAFFAELLA AFFERNI, Le traiettorie migratorie a Novara tra sfide e opportunità	» 213
ARIANNA GASPERINI, Evoluzione recente della popolazione straniera a Baranzate. Il caso della comunità cinese	» 221
SIMONA GIORDANO, Migration and food: analysis of economic and socio-cultural challenges. The case of the Urban Food Policy of Bari (Apulia region)	» 231
MAURA MARRAS, SERGIO POLLUTRI, SILVIA SERACINI, BARBARA VALLESI, L'Africa in giardino. La diffusione delle comunità africane nei territori marchigiani: un'analisi storica tra statistica e narrazione	» 239
FABIO AMATO, NADIA MATARAZZO, Immigrazione e accoglienza nelle città italiane medie e piccole: <i>feedback</i> dalla rete SPRAR/SIPROIMI/SAI in Campania	» 251
 <i>Sessione 5 – Territori e sviluppo digitale</i>	
TIZIANO GASBARRO, VINCENZO MINI, Territori e sviluppo digitale. Una introduzione	» 261
GIORGIA DI ROSA, ILARIA GUADAGNOLI, Turismo e Covid-19: l'innovazione digitale come leva per la competitività di una destinazione turistica	» 269
TOMMASO DOSSI, CRISTIANA ZORZI, Strumenti digitali per la valorizzazione territoriale. L'Archivio storico-cartografico della Magnifica Comunità di Fiemme come motore di <i>empowerment</i>	» 275
KARINA IUVINALE, Importanza del digitale per i piccoli comuni delle aree interne	» 283
 <i>Sessione 6 – Territori che resistono oltre la globalizzazione: la prospettiva geografica sudamericana tra conflitti, contrasti, opportunità e alternative</i>	
ROBERTA CURIAZI, SILVIA GRANDI, MARÍA FERNANDA LÓPEZ, Territori che resistono oltre la globalizzazione: la prospettiva geografica sudamericana tra conflitti, contrasti, opportunità e alternative	» 291
ANDREA MUÑOZ BARRIGA, Apuntes sobre Galápagos y la mercantilización de la naturaleza en un contexto global	» 293
JOSÉ ROBERTO ÁLVAREZ MÚNERA, FRANCISCO JAVIER SIBAJA MADERA, La América Equinoccial y la cuestión agraria: una reflexión histórica y geográfica	» 301
MARÍA FERNANDA LOPEZ-SANDOVAL, El territorio como concepto geográfico y social en América Latina	» 309
MASSIMILIANO FARRIS, “Estrattivismo” ed egemonia territoriale nel settore forestale cileno. Un approccio critico	» 315
CÉSAR CARRANZA BARONA, DIEGO MEJÍA MONCAYO, Desarrollo territorial endógeno. Experiencias de economía solidaria y comunitaria en dos comunidades andino-amazónicas de Ecuador	» 325
ROBERTA CURIAZI, La “cooperazione nello sviluppo” tra identità del territorio, reciprocità e mercato. Il caso di Salinas de Guaranda (Ecuador)	» 331

Sessione 7 – Geografie dell’abitare informale attraverso le crisi, tra pratiche e politiche

SILVIA ARU, FRANCESCO CHIODELLI, Geografie dell’abitare informale attraverso le crisi, tra pratiche e politiche. Una introduzione	pag. 345
ANNALISA GIAMPINO, MARCO PICONE, Le lenti del Sud: informalità mediterranea e rivoluzioni post-pandemiche nel quartiere CEP di Palermo	» 347
LUCIA MASOTTI, ANTONELLA GANDOLFI, Riflessioni sull’abitare Rom Sinti e Camminanti (RSC)	» 353
LINDA AMADUZZI, Refugees urbanism. Urban planning and insurgency in the camp	» 363
ALESSIA DE NARDI, VITTORIO MARTONE, GIUSEPPE MUTI, Paesaggio, spazio vissuto, senso di appartenenza e percezione di sicurezza: riflessioni per un’agenda di ricerca	» 373

Sessione 8 – Dalla Geografia Digitale alle Geografie (critiche) del Digitale: dove siamo arrivati?

CHIARA CERTOMÀ, PAOLO GIACCARIA, ANTONELLO ROMANO, FILIPPO CELATA, Percorsi di ricerca nelle Geografie del Digitale	» 381
CHIARA CERTOMÀ, Riproduzione, rappresentazione, potere. Per una geografia critica dell’innovazione sociale digitale	» 385
MARCO VOLPINI, <i>Advertising platforms</i> e processi di territorializzazione in Internet	» 391
PATRIZIA MIGGIANO, Dalla città fisica alla città <i>meta</i> -fisica: ripensare lo spazio pubblico come risorsa post-pandemica	» 397
ALESSANDRA ESPOSITO, La <i>rentiership</i> di Airbnb tra enclosure digitale ed enclosure territoriale: una sfida per la pianificazione del territorio	» 405

Sessione 9 – Lo spazio dell’università. Trasformazioni, geografie e sfide della città universitaria

SAMANTHA CENERE, ERICA MANGIONE, LORIS SERVILLO, MARCO SANTANGELO, Geografie dell’università. Spazi, funzioni e relazioni di un’università che cambia	» 413
GIORGIA IOVINO, “ <i>Feedback University</i> ”. Il peso della valutazione e suoi effetti territoriali	» 417
ANTONIO VIOLANTE, Riflessioni su declino dell’università, territorio e pandemia	» 429
SAMANTHA CENERE, ERICA MANGIONE, Verso la Città Universitaria. L’evoluzione del ruolo degli Atenei nelle politiche e nelle trasformazioni urbane a Torino	» 437
FRANCESCA ZANUTTO, EGIDIO DANSERO, Spazi ibridi: conflitti, radicamenti e confini tra città e università	» 445
FEDERICO CAMERIN, Reconvertir cuarteles en desuso en sedes universitarias. Un perfil de los procesos, proyectos y ciudad post-Covid-19 en el caso de Veronetta	» 453
SARA BELOTTI, SILVIA GRANDI, La prospettiva degli studenti sull’ <i>heritage</i> universitario: uno studio tra l’Università di Bologna e l’Università di Modena e Reggio Emilia	» 461

Sessione 10 – La svolta della mobilità? Dalla riflessione retroattiva alla ricerca di nuova linfa

PANOS BOURLESSAS, CHIARA RABBIOSI, La svolta delle mobilità ancora in movimento tra potenzialità e criticità	» 471
CHIARA GIUBILARO, Chi ha bisogno della mobilità? Per una critica situata del <i>New Mobilities Paradigm</i>	» 473
BARBARA BROLLO, Mobilità e temporaneità: i risvolti sull’abitare	» 481
FABIO FATICHENTI, Implicazioni di una peculiare forma di mobilità: il motorismo storico	» 489

Sessione 11 – La mondializzazione dello sport vista dalla geografia

ANNA MARIA PIOLETTI, GIUSEPPE BETTONI, La mondializzazione dello sport vista dalla geografia. Una introduzione	» 499
GIUSEPPE BETTONI, ANNA MARIA PIOLETTI, Strategie territoriali locali e rappresentazioni geopolitiche: una comparazione tra i giochi olimpici di Roma e quelli invernali di Torino	» 503

DONATELLA CARBONI, ROSALINA GRUMO, GIAMPIETRO MAZZA, Globalizzazione e sport. Importanza, distribuzione e identità	pag. 513
GIOVANNI MESSINA, GAETANO SABATO, <i>Motorcycle hill climbing</i> . Sport e social media in prospettiva globale	» 523
ANDREA GIANSAANTI, <i>Smart sporting</i> , spazi e comunità di sport virtuale e sport a distanza in tempo di pandemia	» 529
MARISA MALVASI, Il cricket come sport identitario delle comunità pakistane e come veicolo per l'integrazione	» 535
DANIELE BITETTI, Da Harlem al Dream Team, passando per Manila. Gli universi paralleli della pallacanestro	» 543
 <i>Sessione 12 – Quale futuro per la cooperazione internazionale?</i>	
VALERIO BINI, EGIDIO DANSERO, MIRELLA LODA, Le trasformazioni della cooperazione internazionale allo sviluppo	» 553
MARIASOLE PEPA, Cina-Africa e le sfide della cooperazione Sud-Sud: l'erosione del principio di non-intervento	» 555
MARIO CASARI, Eurafrika. Una prospettiva geografica	» 561
STEFANIA ALBERTAZZI, VALERIO BINI, Cooperazione internazionale e imprese private: il blocco sud-ovest della foresta Mau (Kenya)	» 567
ANDREA SALUSTRI, La cooperazione internazionale allo sviluppo oltre la globalizzazione	» 575
CARMEN BIZZARRI, SILVIA GRANATA, Le nuove vie della cooperazione internazionale tra solidarietà, sviluppo locale sostenibile e imprenditorialità	» 581
RAFFAELLA COLETTI, ALMONA TANI, Il sistema di cooperazione sanitaria internazionale della Regione Toscana: un modello innovativo per il futuro della cooperazione?	» 587
 <i>Sessione 13 – La metamorfosi delle Periferie in Poliferie: la nuova opportunità delle città del Neoeantropocene</i>	
ENRICO NICOSIA, LUCREZIA LOPEZ, Il ruolo delle poliferie nelle città del neoeantropocene	» 595
DANIELE PARAGANO, Le periferie, tra discriminazione e mito	» 597
ENRICO NICOSIA, Il quartiere periferico di Librino a Catania da criticità urbana a nuova centralità culturale e sportiva?	» 603
GERMANA CITARELLA, I Quartieri Spagnoli: da incubatori di idee a laboratori di azioni per una rigenerazione della città di Napoli	» 611
SONIA GAMBINO, Dall'emarginazione delle periferie alla necessità di valorizzazione: il progetto per un nuovo Comune "Montemare"	» 619
LORENZO BROCADA, ANTONELLA PRIMI, Percorsi innovativi nelle poliferie genovesi. Il caso della Cooperativa Borghi sparsi di Serra Riccò	» 623
ANNA BONAVOGLIA, Oltre il Guggenheim: resilienza e creatività nelle periferie di Bilbao	» 633
 <i>Sessione 14 – Le nuove frontiere dell'economia circolare: trasformazioni territoriali e feedback locale/globale</i>	
BERNARDO CARDINALE, Le nuove frontiere dell'economia circolare: trasformazioni territoriali e <i>feedback</i> locale/globale	» 641
GIUSEPPE BETTONI, Economia circolare e sostenibilità come strumento di integrazione e organizzazione territoriale tra Francia e Belgio: il caso Retex	» 645
BERNARDO CARDINALE, SIMONE MISIANI, Economia circolare, capitale umano e governo del territorio in Abruzzo: il "Progetto Mattei"	» 653
MARIATERESA GATTULLO, L'Economia civile: un nuovo paradigma per l'organizzazione territoriale	» 659
VALENTINA ERASMO, "European Green New Deal": le future politiche comunitarie per la promozione dell'economia circolare	» 667
MONICA MAGLIO, La transizione circolare e la conoscenza come fattore di spinta	» 673
SARA NOCCO, FEDERICA EPIFANI, L'economia circolare come forma di sostenibilità e innovazione. Il caso di NeoruraleHub	» 681

SIMONE MISIANI, ANDREA PERRONE, L'economia circolare quale nuovo paradigma del futuro ecosostenibile. Dalla <i>slowbalization</i> al Green New Deal globale	pag. 691
PAOLA SAVI, Industria 4.0 ed economia circolare: possibili convergenze e implicazioni territoriali	» 697
 <i>Sessione 15 – Cooperazione allo sviluppo, migrazioni e geografia sociale: intrecci e dialoghi</i>	
SILVIA ARU, ELISA BIGNANTE, EMANUELA GAMBERONI, Costruire percorsi di ricerca al crocevia tra cooperazione allo sviluppo, migrazioni e geografia sociale: un confronto a partire da ricerche in corso	» 705
GIUSEPPE REINA, Pratiche di autodeterminazione territoriale contro il “Land grabbing” in Africa	» 709
DANIELE PASQUALETTI, WOLFRAM KUCK, Vivere nel campo profughi: racconti da Aida Camp (Palestina)	» 717
SILVIA OMENETTO, L'associazionismo migrante nella Cooperazione italiana per lo sviluppo: l'esperienza <i>in fieri</i> del Summit Nazionale delle Diaspore	» 723
CARLA FERRARIO, L'associazionismo tra e per i migranti a Novara: identità e fragilità	» 729
PAOLO CUTTITTA, Spazio umanitario e spazio esternalizzato. Le ONG e il controllo a distanza delle migrazioni in Libia	» 737
AGNESE PACCIARDI, ANNA CASAGLIA, Il nesso sicurezza-sviluppo nella gestione migratoria europea in Nord Africa	» 743
 <i>Sessione 16 – Turismo tra impatti della pandemia, cambiamenti e sostenibilità</i>	
ROBERTA GEMMITI, PATRIZIA ROMEI, MARCO BROGNA, Turismo tra impatti della pandemia, cambiamenti e sostenibilità	» 755
PATRIZIA ROMEI, Turismo: impatti e <i>feedback</i> della pandemia Covid-19	» 757
ADRIANA CONTI PUORGER, Le strategie per il turismo: la traccia dei <i>feedback</i> in Alta Valle Camonica	» 769
STEFANIA CERUTTI, Turismo “al centro”: sfide e opportunità post Covid-19 nella prospettiva della ricerca interdisciplinare	» 777
VALERIA COCCO, Che fine ha fatto l' <i>overtourism</i> ?	» 783
ELISA PIVA, Turismo ai tempi del Covid-19: <i>feedback</i> dai turisti residenti nel Nord Ovest italiano	» 789
TIZIANA BATTAFARANO, ANGELO BENCIVENGA, ANGELA PEPE, ANNALISA PERCOCO, Dallo smart working allo <i>smart tourism</i> . Il lavoro agile per ridefinire i flussi turistici al Sud	» 799
MARCELLA DE FILIPPO, ANGELO BENCIVENGA, DELIO COLANGELO, ANGELA PEPE, DMO regionali e Covid-19: le strategie per la ripresa del settore turistico	» 809
 <i>Sessione 17 – Territori amministrati: per una riflessione sul cambiamento della Geografia politica italiana</i>	
FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, Sul cambiamento interno della geografia politica italiana	» 817
FULVIO ADOBATI, VITTORIO FERRI, Territori “di mezzo” e domanda di governo urbano	» 825
ELISA CONSOLANDI, Riordino amministrativo e Covid-19: sistema sanitario e contagio in Lombardia	» 835
ENRICO PRIARONE, Le isole amministrative italiane come aree interne. Spunti di riflessione verso un nuovo approccio geografico-politico	» 843
MARIA PREZIOSO, ANGELA D'ORAZIO, MICHELE PIGLIUCCI, Roma Capitale: quale città metropolitana nel contesto nazionale e regionale	» 849
FIorenzo FERLAINO, FRANCESCA SILVIA ROTA, Geografie amministrative in Piemonte tra riordino istituzionale e programmazione economica: la strutturazione amministrativa del Piemonte dall'Unità di Italia all'emergenza Covid-19	» 859