

DEVAN JAGODIC

Cross-border Residential Mobility in the Context of the European Union: The Case of the Italian-Slovenian Border

The paper offers an insight into an emerging phenomenon of spatial mobility in EU internal border areas. The term “cross-border residential mobility” (CBRM) is suggested for this phenomenon. The phenomenon being studied, which has arisen under the momentum of European integration processes also in the Italian-Slovenian borderland, involves the movements of people who decide to buy real estate and move to the other side of the border, while maintaining at the same time strong relations with their place of origin. CBRM in this instance is the result of the suburbanization of Trieste, that is the progressive expansion of the urban fabric towards the rural territory of the Slovenian Karst; this has produced some concern in Slovenian public opinion. After an attempt to provide a theoretical framework for CBRM, the author presents the results of a survey carried out among 126 Italian citizens who have moved to the Slovenian Karst. The analysis of these empirical data allows us to obtain knowledge about a scarcely studied phenomenon and to verify the congruencies with the suggested theoretical framework.

Keywords: borders, cross-border mobility, transnationalism, suburbanization, Trieste, Karst

Mobilità residenziale transfrontaliera nel contesto dell'Unione europea: il caso del confine italo-sloveno

Il contributo prende in esame un emergente fenomeno di mobilità spaziale nelle aree di confine interne dell'UE, per la denominazione del quale si propone l'espressione “mobilità residenziale transfrontaliera” (MRT). Il fenomeno studiato, apparso sotto la spinta dei processi di integrazione europea anche nell'area italo-slovena, si riferisce ai movimenti prodotti da persone che decidono di acquistare casa e trasferirsi oltre confine, pur mantenendo costanti relazioni con il contesto di origine. La MRT è il risultato della suburbanizzazione di Trieste, processo che implica la dilatazione della città verso il territorio rurale del Carso sloveno, fintanto da generare un diffuso allarmismo nell'opinione pubblica slovena. In seguito al tentativo di fornire alla MRT una cornice teorica, l'autore presenta i risultati di un'indagine svolta tra 126 cittadini italiani trasferitisi sul Carso sloveno. L'analisi dei dati empirici permette di ampliare le conoscenze su un fenomeno ancora poco esplorato, oltre che di verificare le congruenze con i riferimenti teorici individuati.

Parole chiave: confini, mobilità transfrontaliera, transnazionalismo, suburbanizzazione, Trieste, Carso

Correspondence address: Devan Jagodic, Slovene Research Institute (SLORI), Piazza / Trg Giotti 1, 34133 Trieste / Trst, Italy, e-mail: d.jagodic@slori.org.

Čezmejna stanovanjska mobilnost v kontekstu Evropske unije: primer slovensko-italijanske meje

61

Prispevek preučuje izviren pojav prostorske mobilnosti na notranjih obmejnih območjih EU, ki ga avtor opredeljuje s terminom »čezmejna stanovanjska mobilnost« (ČSM). Obravnavani fenomen, ki se pod vplivom evropskih integracijskih procesov vse bolj uveljavlja tudi v slovensko-italijanskem obmejnem pasu, zajema mobilnost ljudi, ki se odločajo za nakup nepremičnin in za selitev na drugo stran meje, hkrati pa ohranjajo trajne in intenzivne odnose z matičnim okoljem. V slovensko-italijanskem obmejnem pasu je ČSM rezultat suburbanizacije Trsta, tj. postopne širitve italijanskega mesta proti ruralnemu zaledju slovenskega Krasa, ki spodbuja široko razpravo znotraj slovenskega javnega mnenja. Po uvodnem poskusu oblikovanja teoretičnega okvirja za obravnavo ČSM, avtor v nadaljevanju predstavlja izsledke kvantitativne raziskave, ki jo je izvedel med 126 državljani Italije, priseljenimi na območje slovenskega Krasa. Analiza empiričnih podatkov želi prispevati k poznavanju doslej še skromno raziskanega pojava, hkrati pa preveriti skladnost z nakazanimi teoretičnimi premisami.

Ključne besede: meje, čezmejna mobilnost, transnacionalizem, suburbanizacija, Trst, Kras

1. Introduzione

Sembra esistere un consenso attorno all'idea che, perlomeno nel contesto dell'Unione Europea, gli ultimi decenni siano stati testimoni di un certo grado di erosione del potere statale e che i confini fra gli Stati siano divenuti sempre più permeabili (Perkmann & Sum, 2002). Anche se sarebbe eccessivo affermare che gli Stati-nazione siano in via di estinzione,¹ la mobilità attraverso le frontiere è ormai pratica comune per milioni di cittadini europei. Gli Accordi di Schengen, firmati a oggi da ben 28 Stati, hanno progressivamente eliminato i controlli doganali, permettendo alle persone di muoversi liberamente in tutto lo spazio comunitario. Tutto ciò naturalmente non ha allontanato la riflessione scientifica dallo studio dei confini, ma ha piuttosto spostato l'asse degli studi sulla trasformazione delle loro funzioni, in un'epoca caratterizzata dall'acuirsi delle interconnessioni su scala europea e globale. Nell'ambito dei *border studies* si è così sviluppato uno specifico ramo di ricerche espressamente rivolto allo studio della mobilità transfrontaliera, in particolare di quella dettata da motivi di lavoro (Fischer et al. 2000; van Houtum & van der Velde 2004; Ernste 2010) e di consumo (Bygvrå & Westlund 2004; Spierings & van der Velde 2008).

Agli sviluppi descritti sopra sono particolarmente interessate le regioni di confine situate a cavallo tra due o più Stati membri dell'UE, veri e propri laboratori per l'integrazione europea, dove l'intensità delle relazioni transfrontaliere dipende in gran parte dalle pratiche di mobilità intraprese degli abitanti di queste aree. Il presente contributo pone attenzione su una delle varie forme di mobilità

62 transfrontaliera attualmente in corso in dette regioni di confine, alla quale la letteratura internazionale ha finora concesso un'attenzione soltanto marginale. Il fenomeno oggetto di studio – per la denominazione del quale si propone l'utilizzo del termine “mobilità residenziale transfrontaliera” (MRT) – si riferisce ai movimenti prodotti da persone che decidono di acquistare casa e di trasferirsi sul versante opposto del confine, pur mantenendo al tempo stesso costanti relazioni con il paese di origine.

Nonostante in taluni contesti confinari la MRT si sia presentata in forma sporadica già nei primi decenni del Secondo dopoguerra, si può affermare che un impulso decisivo alla sua espansione sia pervenuto con l'accelerazione del percorso di integrazione europea dalla metà degli anni Ottanta. Le disposizioni finalizzate al perseguimento del Mercato comune hanno infatti facilitato l'acquisizione degli immobili in tutto il territorio comunitario, aprendo così la possibilità alle persone abitanti in prossimità dei confini nazionali di accedere agli immobili degli Stati limitrofi. Dopo le prime apparizioni nel tradizionale “cuore” dell'Europa (aree confinarie francesi, tedesche, olandesi, belghe, ecc.), con gli allargamenti del 2004 la MRT si è man mano estesa anche a Est del continente, spinta dalla liberalizzazione dei mercati nei nuovi Stati membri, soggetti in passato a forti restrizioni. Viste le profonde asimmetrie vigenti tra le regioni confinanti (nei prezzi degli immobili, nel costo della vita, nei regimi fiscali ecc.), retaggio di un passato in cui la frontiera ideologica ha funto da forte elemento di separazione e di distinzione, il trasferimento oltre confine si è reso – e in molte aree si rende a tutt'oggi – una pratica economicamente vantaggiosa.

Nel contesto dell'UE, i casi-studio sulla MRT finora sottoposti all'attenzione scientifica sono pochi e riguardano le regioni di confine tra Germania e Francia (Terlouw 2008), tra Olanda e Germania/Belgio (Strüver 2005; van Houtum & Gielis 2006; Gielis 2009), tra Slovacchia e Ungheria (Hardi 2009; Lampl 2010). Altri studi hanno esaminato l'influenza del mercato immobiliare nel determinare i flussi di *cross-border commuting*, per esempio nelle regioni di confine tra Svizzera e Francia (Bolzman & Vial 2007) o tra Germania e Danimarca (Hansen & Schack 1997). Sul portale web della Regione transfrontaliera Oresund si possono infine reperire alcuni dati statistici sui flussi di MRT tra Danimarca e Svezia (TendensØresund 2011).

Anche in una zona di confine dal passato burrascoso come quella tra Italia e Slovenia, la MRT è un fenomeno in forte espansione, a testimonianza delle profonde trasformazioni geopolitiche e socio-economiche che hanno segnato le recenti evoluzioni di queste terre. Le sue prime apparizioni risalgono al 2004, anno in cui la Slovenia ha aderito all'UE nonché liberalizzato il suo mercato

immobiliare, diventato accessibile a tutti i cittadini comunitari. Per gli abitanti di Trieste in particolare, città di confine per antonomasia, le soluzioni residenziali oltre confine sono improvvisamente diventate una realtà molto appetibile. Molti hanno così deciso di acquistare un'abitazione e di trasferirsi nelle vicine località della fascia confinaria slovena, in particolare nei villaggi rurali del Carso sloveno (*slovenski Kras*), area che offre un'elevata qualità residenziale, vista la presenza di ampi spazi verdi e di un patrimonio culturale invidiato a livello internazionale.

Il presente contributo si divide in due parti principali. Nella prima si tenterà di fornire alla MRT un adeguato inquadramento teorico, tenendo conto delle corrispondenze emerse tra le varie situazioni europee finora prese in esame. In particolare si propone di affrontare il fenomeno nell'ottica di due diverse prospettive analitiche, entrambe provenienti dalla disciplina sociologica: le teorie sulla suburbanizzazione e quelle sulle migrazioni transnazionali. Nella seconda parte l'attenzione si sposterà integralmente sul caso-studio italo-sloveno. In seguito a una breve introduzione sull'avvento e sulle evoluzioni della MRT in detta fascia confinaria, si esporranno i risultati di un'indagine quantitativa svolta tra 126 cittadini italiani trasferitisi sul Carso sloveno. L'analisi dei dati permetterà di acquisire informazioni su un fenomeno ancora poco esplorato in ambienti scientifici, oltre che di verificare le congruenze con i riferimenti teorici individuati nella prima parte del contributo.

2. Inquadramento teorico alla MRT

2.1. La MRT come fenomeno suburbano

Nei casi-studio europei finora presi in esame, la MRT è emersa sempre come prodotto di spinte centrifughe dalle cosiddette "città di confine" verso le periferie metropolitane situate in uno o più Stati limitrofi. Lo sconfinamento di agglomerati urbani quali Nijmegen (Olanda), Karlsruhe (Germania), Copenaghen (Danimarca) o Bratislava (Slovacchia) nelle zone periferico-rurali circostanti è sintomatico dell'avanzare dei processi di suburbanizzazione. La suburbanizzazione è un processo di deconcentrazione territoriale delle città ed è evidenziata dalla maggior crescita di popolazione nelle aree periferiche rispetto all'area urbana centrale.² Nelle periferie confluisce un'elevata quantità di popolazione cittadina che trasforma progressivamente le superfici rurali in sobborghi residenziali. Al mutamento nella morfologia del paesaggio si accompagna inoltre l'importazione di specifici stili di vita e modelli di comportamento.³

64

Tra le cause per la MRT, gran parte sembrerebbero essere tipiche dei processi di suburbanizzazione: l'elevata densità abitativa della città; i prezzi più bassi degli immobili nelle aree periferiche rispetto a quelle urbane; l'evoluzione degli stili di vita a favore di abitazioni più ampie, decentrate e situate in prossimità di spazi verdi; il miglioramento dei collegamenti stradali e l'aumento della motorizzazione privata. In passato, l'espansione di molte città di confine europee era ostacolata da barriere di natura fisica (controlli doganali), amministrativa (restrizioni normative all'acquisto degli immobili nello Stato confinante) o mentale (diffidenza verso l'Altro oltre confine); con il progressivo affievolirsi di tali barriere, la suburbanizzazione ha finalmente trovato le condizioni per espandersi al di là dei confini amministrativi della città, che nel caso in questione sono anche confini amministrativi dello Stato.

La suburbanizzazione non è un fenomeno neutro ma può altresì provocare una serie di effetti collaterali. Il decentramento della popolazione nei nuovi spazi periferici comporta, per esempio, un notevole incremento della pendolarità casa-lavoro e del traffico automobilistico privato, con i problemi di inquinamento che ne derivano. L'elevato consumo di suolo, dovuto alla continua costruzione di nuovi edifici, implica ingenti costi connessi alla necessità di garantire ai nuovi insediamenti le infrastrutture. Il paesaggio rurale acquisisce una quantità sempre maggiore di elementi urbani, correndo il rischio di perdere l'originale identità, di trasformarsi gradualmente in un non-luogo (Augè 1992). Nei nuovi sobborghi residenziali si diffonde la cultura del privatismo che inibisce i contatti e gli scambi tra persone (Sennet 1970). Nelle situazioni di confine vanno poi considerate le ripercussioni che i flussi insediativi possono avere sulla struttura etnico-linguistica delle società riceventi. Il rischio dell'emergere di tensioni con le comunità autoctone nasce soprattutto qualora i nuovi arrivati non siano in grado di parlare la lingua locale, il che tende a produrre effetti di segregazione. I casi-studio tra Olanda e Germania o tra Slovacchia e Ungheria, per esempio, già evidenziano la nascita di piccole enclave suburbane, funzionalmente dipendenti dalle città di origine e poco integrate nel contesto socio-culturale di destinazione.

2.2. La MRT come migrazione transnazionale a breve distanza

La MRT è un fenomeno caratterizzato da un flusso bi-dimensionale, composto da un'unica migrazione permanente (il trasferimento di residenza da una sponda all'altra del confine) e da una miriade di migrazioni temporanee (il pendolarismo dei migranti tra i due paesi). I migranti tendono infatti a conservare relazioni quotidiane con le città di provenienza, dove generalmente mantengono il

lavoro, accompagnano i figli a scuola, visitano amici e parenti, trascorrono il tempo libero, usufruiscono di una serie di servizi. Van Houtum e Gielis (2006) parlano a proposito di migrazioni elastiche, in cui l'elasticità è il prodotto della costante interazione tra spinte centrifughe e centripete, da un modello di vita costantemente "sospeso" (*in-between*) tra l'al di qua e l'al di là del confine.

In linea con la direttrice di ricerca introdotta da Strüver (2005), si propone di approcciare la MRT all'interno di quella che è considerata la prospettiva teorica emergente nello studio delle migrazioni contemporanee: il transnazionalismo. Il transnazionalismo può essere definito come "il processo mediante il quale i migranti costruiscono campi sociali che legano insieme il paese di origine e quello di insediamento" (Glick Schiller et al. 1992, 1). Si tratta, quindi, di una forma di adattamento che non implica la rottura col contesto di origine ma che, al contrario, si avvantaggia proprio del mantenimento dei legami con esso. I transmigranti da un lato "conservano" nel proprio paese d'origine e dall'altro "costruiscono" in quello di destinazione, legami sociali, economici e culturali, mantenendoli in vita attraverso il confine. L'evento non determina lo stesso trauma del distacco che si viene a creare nelle migrazioni definitive e la scelta effettuata non è così cruciale per la vita dell'individuo (Ambrosini 2008).

Nelle regioni di confine, i flussi di MRT si distinguono dalle migrazioni transnazionali contemporanee in ragione della prossimità geografica che intercorre tra il paese di provenienza e quello di destinazione; a questo proposito è possibile parlare di transnazionalismo a breve distanza (Strüver 2005). Se, infatti, nella maggior parte delle migrazioni transnazionali la fluttuazione tra un "qui" e un "là" si esprime generalmente nella sfera virtuale (Vertovec 1999), l'elasticità dei migranti transfrontalieri ha una forte connotazione fisica. Vista la vicinanza tra i due poli migratori, il pendolarismo dei migranti transfrontalieri "è del tutto reale e tende ad avere atto su base quotidiana" (van Houtum & Gielis 2006, 195–196).

Nonostante parta da azioni individuali e familiari, il transnazionalismo dei migranti ha delle conseguenze macrosociali. A livello aggregato, il complesso delle attività e dei rapporti transnazionali può modificare le sorti delle città e delle nazioni a cui si riferiscono (Portes 2003). Assumendo tale prospettiva, anche le pratiche dei migranti a breve distanza potrebbero avere delle ripercussioni sulle future evoluzioni delle regioni di confine europee. Una possibilità è che tali contesti si trasformino in "spazi sociali transnazionali" (Faist 2000), composti da collettività che condividono una comune identità transfrontaliera. La questione è di valutare fino a che punto tali pratiche e identità siano veramente espressione di orientamenti transnazionali, o in quale misura vadano invece interpretati come

66 mere traslazioni di orientamenti nazionali, da parte di individui che si spostano oltre confine al solo scopo di massimizzare i vantaggi (economici) legati a tale scelta di vita.

3. La MRT nel contesto italo-sloveno

Nel contesto italo-sloveno, la MRT si è presentata come un elemento di forte novità, a testimonianza delle profonde trasformazioni geopolitiche e socio-economiche che hanno segnato le recenti evoluzioni di queste terre. Le vicende europee dagli inizi degli anni Novanta, innescate dall'inattesa fine della Guerra fredda, hanno prodotto un radicale rimescolamento delle carte in quella che da molti viene considerata come una delle frontiere più controverse del XX secolo europeo. L'evento ha segnato una forte accelerazione dei processi di integrazione europea, già affacciatisi nel corso dei decenni precedenti, ma che soltanto in questa fase storica hanno saputo diffondere un clima di maggior distensione nei rapporti tra i due Stati e le rispettive popolazioni.⁴ L'abolizione dei controlli doganali in seguito all'adesione slovena allo spazio Schengen ha inoltre rinvigorito i flussi di mobilità transfrontaliera, affiancando alle tradizionali forme di attraversamento del confine – legate principalmente a motivi di lavoro, consumo e svago – alcune pratiche di mobilità inedite.

L'emergere della MRT nell'area italo-slovena può essere interpretato proprio alla luce di tale lenta ma progressiva trasformazione nella percezione del confine, non più inteso (soltanto) come elemento di separazione o distinzione, ma sempre più (anche) come fonte di opportunità. Eppure, va osservato come la miccia ad aver scaturito l'improvvisa esplosione del fenomeno abbia una data ben precisa, il 1° maggio 2004, momento in cui la Slovenia entra ufficialmente a far parte dell'UE. Oltre all'innegabile valore storico dell'evento, che ha introdotto una nuova fase nei rapporti tra i due Stati all'insegna della "comune casa europea", qui ne vanno sottolineati soprattutto i risvolti pratici, quelli veramente capaci di incidere sulla vita quotidiana delle persone. L'entrata della Slovenia nell'UE ha infatti decretato la liberalizzazione del suo mercato immobiliare, che da una precedente condizione di chiusura è diventato ora accessibile ai cittadini di tutti gli Stati membri dell'Unione, pertanto anche a quelli residenti nel limitrofo territorio italiano.

Per gli abitanti di Trieste, il mercato immobiliare d'oltre confine è così di colpo diventato una destinazione residenziale molto appetibile. Nonostante a Trieste venga ormai da anni riconosciuto un elevato tenore di vita in rapporto alle altre

province d'Italia, essa è anche il distretto italiano con la minor superficie a fronte di un'altissima densità abitativa. In questo scenario, i villaggi rurali del Carso sloveno – situati a pochi chilometri dalla città, immersi nel verde e caratterizzati da un paesaggio culturale di rara bellezza, che si esprime in particolare nella sua tipica architettura rurale – hanno improvvisamente attirato le mire della popolazione triestina, in particolare delle giovani generazioni, che a fronte delle scarse soluzioni residenziali accessibili in provincia hanno visto nell'acquisto di una casa sull'altipiano la possibilità di migliorare considerevolmente la propria condizione abitativa.

Nella limitata porzione di fascia confinaria presa in esame dal presente contributo – che comprende la provincia di Trieste come punto di partenza dei flussi e i quattro comuni del Carso sloveno (Sežana, Divača, Hrpelje-Kozina e Komen) come loro punto di approdo – la MRT si presenta come un fenomeno unidirezionale, non soltanto perché la sua dinamica evolutiva tende a procedere da Ovest (Italia) verso Est (Slovenia), ma anche perché il fenomeno corrisponde all'espansione della città (Trieste) verso il suo *hinterland* (il Carso). I flussi residenziali si profilano quindi come avanzamento del processo di suburbanizzazione del capoluogo giuliano,⁵ che a fronte della spinta dei processi integrazione europea, ha trovato le condizioni per sconfinare in territorio sloveno (Figura 1).

Figura 1: Suburbanizzazione di Trieste verso il Carso sloveno



Fonte: Jagodic (2011)

La MRT nell'area oggetto di indagine è un fenomeno difficilmente quantificabile, in quanto i dati ufficiali disponibili sono pochi e per giunta incompleti. Per una sua quantificazione approssimativa si possono assumere come riferimento i dati ottenibili presso l'Ufficio di Statistica della Repubblica di Slovenia (*Statistični urad Republike Slovenije*), che presentano il numero di cittadini italiani trasferitisi sul Carso sloveno a cui è stato rilasciato il documento di residenza temporanea o permanente da parte delle Unità amministrative (*upravne enote*) locali. Secondo tali dati, presentati dalla Tabella 1, nel periodo tra il 2006 e il 2009 si sarebbero trasferite sul Carso sloveno 293 persone di cittadinanza italiana,⁶ ossia circa le metà (50,6 per cento) di tutti i trasferiti nella Regione Obalno-kraška (579) e meno di un terzo (29,8 per cento) dei trasferiti in tutta la Slovenia (983). Il comune più colpito dall'affluenza di cittadini italiani sarebbe Sežana, che nel periodo interessato avrebbe acquisito 212 nuovi residenti (SURS 2011).

Tabella 1: Numero dei cittadini italiani trasferitisi in Slovenia disaggregati per sesso ed unità geografiche selezionate

	2006			2007			2008			2009			Tot. 2006-2009		
	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F	Tot	M	F
Slovenia	150	104	46	264	184	80	298	198	100	271	176	95	983	662	321
Reg. Obalno-kraška	67	42	25	163	110	53	186	124	62	163	102	61	579	378	201
Sežana	21	13	8	60	38	22	72	41	31	59	33	26	212	125	87
Divača	0	0	0	4	3	1	9	5	4	5	2	3	18	10	8
Hrpolje-Kozina	4	3	1	10	5	5	11	10	1	17	11	6	42	29	13
Komen	1	0	1	8	5	3	9	5	4	3	2	1	21	12	9
Totale Carso sloveno	26	16	10	82	51	31	101	61	40	84	48	36	293	176	117

Fonte: SURS (2011)

Essendo un fenomeno di recente apparizione, la MRT nell'area italo-slovena non ha ancora avuto il tempo di catturare le attenzioni degli ambienti scientifici. Le informazioni di cui si dispone allo stato dell'arte sono ristrette ad alcuni scritti che si limitano ad affrontare l'argomento dal punto di vista del suo impatto ambientale o urbanistico (Lah 2008; Prosen 2008). Per contro, come meglio si vedrà nella parte conclusiva dell'articolo, la MRT è stata fin dalle sue prime apparizioni oggetto di un'ampia attenzione mediatica, soprattutto sul versante sloveno. Al momento sono quindi le inchieste giornalistiche a rappresentare la principale fonte di informazione, anche se non la più attendibile, visto lo scarso approfondimento dei contenuti, le valutazioni spesso viziate da preconcetti ideologici, ma soprattutto la mancata considerazione del punto

di vista dei migranti, a cui vengono spesso attribuite proprietà non riscontrate empiricamente. Il presente lavoro nasce proprio dal desiderio di contribuire a colmare tale *gap* conoscitivo, portando a conoscenza alcune informazioni tratte da una recente indagine svolta tra i cittadini italiani trasferiti sul Carso sloveno.

4. Indagine tra i migranti transfrontalieri nel contesto italo-sloveno

4.1. Obiettivi e metodologia dell'indagine

L'indagine in merito è parte del progetto Mobilità residenziale transfrontaliera nel contesto dell'Unione europea: il caso del confine italo-sloveno, promosso dallo SLORI (Slovenski raziskovalni inštitut / Istituto Sloveno di Ricerche) e sviluppato dall'autore nell'ambito del dottorato di ricerche in *Transborder policies for daily life* presso lo IUIES (International University Institute for European Studies) di Gorizia (Jagodiec 2011). Scopo dell'indagine quantitativa è illustrare alcuni aspetti chiave di tali esperienze transfrontaliere, che per ragioni di limiti di lunghezza previsti per l'articolo saranno qui ristretti a sei blocchi tematici: profilo generale degli intervistati, provenienze e destinazioni geografiche, ragioni per il trasferimento oltre confine, pratiche e attività transnazionali, inserimento nella società ricevente e comportamenti linguistici nel contesto di approdo.

Per la raccolta delle testimonianze si è proceduto alla somministrazione di un questionario strutturato tramite utilizzo del metodo CAWI (*Computer Assisted Web Interviewing*). In assenza di dati esaustivi sull'universo di riferimento necessario alla strutturazione di un campione statisticamente rappresentativo, si è proceduto a individuare il gruppo di migranti transfrontalieri da coinvolgere nell'indagine tramite un campionamento a palla di neve (*snowball sampling*), tecnica di tipo incrementale basata sul presupposto che gli individui facenti parte della popolazione che si vuole studiare si conoscano tra loro e si segnalino reciprocamente. Nel complesso sono stati intervistati 126 soggetti, in rappresentanza di altrettanti nuclei familiari. Le interviste sono state realizzate nel periodo tra novembre 2010 e gennaio 2011.

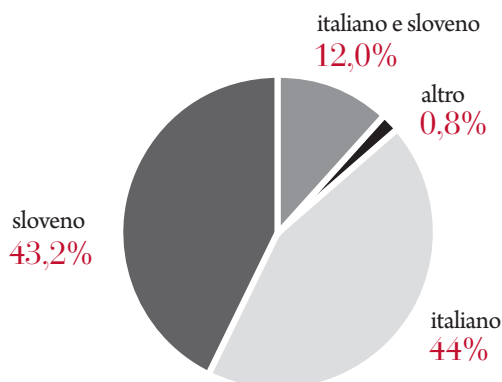
70 4.2. Analisi dei dati

4.2.1 Profilo generale degli intervistati

L'indagine ha coinvolto una lieve preponderanza di soggetti maschi (54,8 per cento) rispetto alle femmine (45,2 per cento). L'età anagrafica media degli intervistati è pari a 40,3 anni e conferma la descrizione della MRT come un processo sospinto da fasce generazionali tendenzialmente giovani. Il gruppo dei rispondenti presenta un elevato livello di istruzione, se si considera che nel 36,8 per cento dei casi si tratta di soggetti laureati e nel 58,2 per cento di diplomati. Gli intervistati sono per lo più persone occupate (88,9 per cento). Tenendo conto degli scaglioni previsti dal sistema italiano per l'Imposta sui redditi delle persone fisiche (IRPEF) è possibile osservare come il 46,8 per cento degli intervistati rientri nella fascia di reddito annuo lordo tra i 15.000 e i 28.000 Euro, mentre il 28,4 per cento non guadagni più di 15.000 EUR. Come si evince dalla dichiarazione dei redditi fornita dagli stessi intervistati, si tratta quindi di persone che si potrebbe far rientrare nel ceto medio della popolazione triestina.

Le origini linguistiche degli intervistati rivelano un emblematico equilibrio tra soggetti di madrelingua italiano (44 per cento) e soggetti di madrelingua sloveno (43,2 per cento) (Grafico 1). Pur non trattandosi, come detto, di un campione rappresentativo dell'universo studiato, il dato porta alla luce una caratteristica distintiva della MRT nell'area italo-slovena, ossia quella di essere un fenomeno in buona parte alimentato da cittadini italiani di lingua slovena, di fatto esponenti della minoranza autoctona slovena storicamente insediata nella provincia di Trieste. È chiaro che l'affiliazione linguistico-culturale con il contesto d'approdo funge da elemento propulsore per gli spostamenti di tali persone, agevolandone nel contempo il processo di inserimento nella nuova realtà abitativa.

Grafico 1: Lingua materna degli intervistati (N=125)



4.2.2 Provenienze e destinazioni geografiche

I dati relativi al comune di residenza degli intervistati prima del loro trasferimento in Slovenia (Tabella 2) segnalano un'egemonia pressoché totale di provenienze dalla provincia di Trieste (92,9 per cento). Che la MRT corrisponda allo sconfinamento della suburbanizzazione viene confermato dalla provenienza della maggior parte degli intervistati (56,8 per cento) dall'area cittadina. Pur tuttavia, la consistenza numerica dei provenienti dalle frazioni periferiche del Comune di Trieste e dagli altri comuni della provincia (Duino-Aurisina/Devin-Nabrežina, Sgonico/Zgonik, Monrupino/Repentabor, San Dorligo della Valle/Dolina e Muggia), che insieme rappresentano il 36,1 per cento del campione complessivo, indica una fase ormai matura del processo, in cui la prima cintura metropolitana (rappresentata dal Carso triestino) tende man mano a dilatarsi verso aree sempre più decentrate (rappresentate dal Carso sloveno e oltre), seguendo il modello insediativo della diffusione urbana.

Tabella 2: Comune di residenza degli intervistati prima del trasferimento in Slovenia

COMUNE	Prima del trasferimento in SLO	
	N	%
Trieste - zona città	71	56,8
Trieste - zona circondario	27	21,6
Duino-Aurisina / Devin-Nabrežina	12	9,6
Monrupino / Repentabor	2	1,6
San Dorligo della Valle / Dolina	2	1,6
Sgonico / Zgonik	1	0,8
Muggia	1	0,8
Tot. provincia TS	116	92,9
Altri comuni FVG	5	3,9
Altri comuni Italia	4	3,2
TOTALE	125	100

I dati riportati dalla successiva Tabella 3 segnalano come i migranti transfrontalieri tendano a confluire nei nuclei situati nelle immediate vicinanze del confine, al fine di rendere il più breve possibile il tragitto per Trieste, città che permane il centro gravitazionale della loro vita. Le preferenze insediative si concentrano nell'area municipale di Sežana (64,2 per cento), mentre l'affluenza nei restanti tre comuni risulta molto meno pronunciata (14,3 per cento di trasferimenti

72 nel comune di Komen, 10,6 per cento nel comune di Divača e 4,1 per cento nel comune di Hrpelje-Kozina). Tra le località/frazioni maggiormente prese di mira va evidenziato il primato di Sežana, unico insediamento carsico di dimensioni urbane, diventato nuova dimora per un terzo degli intervistati (33,3 per cento). Il secondo posto in graduatoria è occupato da Lokev (10,6 per cento), destinazione notoriamente gradita dalla popolazione triestina, in quanto immersa nel tipico paesaggio carsico e al tempo stesso facilmente raggiungibile da Trieste. Tra gli altri insediamenti maggiormente coinvolti vanno citati quelli di Divača (6,5 per cento) e Komen (5,7 per cento), mentre il resto degli intervistati risulta sparpagliato tra i vari nuclei di minori dimensioni sparsi lungo il territorio.

Tabella 3: Comune e località/frazione di attuale residenza degli intervistati

LOCALITÀ/FRAZIONE	N	%
Sežana	41	33,3
Lokev	13	10,6
Dutovlje	3	2,4
Križ	3	2,4
Prelože pri Lokvi	3	2,4
Brje pri Koprivi	2	1,6
Štorje	2	1,6
Tomaj	2	1,6
Štjak	1	0,8
Vrhovlje	1	0,8
Majcni	1	0,8
Dol pri Vogljah	1	0,8
Podbreže	1	0,8
Kazlje	1	0,8
Orlek	1	0,8
Šmarje pri Sežani	1	0,8
Lipica	1	0,8
Selo	1	0,8
Tot. Comune di Sežana	79	64,2

(continua)

LOCALITÀ/FRAZIONE	N	%
Komen	7	5,7
Štanjel	2	1,6
Kobjeglava	2	1,6
Gabrovica pri Komnu	2	1,6
Tomačevica	2	1,6
Brestovica pri Komnu	1	0,8
Gorjansko	1	0,8
Sveto	1	0,8
Tot. Comune di Komen	18	14,3
Divača	8	6,5
Dolnje Ležeče	4	3,3
Dolnje Vreme	1	0,8
Tot. Comune di Divača	13	10,6
Kozina	2	1,6
Hrpelje	1	0,8
Slivje	1	0,8
Ocizla	1	0,8
Tot. Comune di Hrpelje-Kozina	5	4,1
Kostanjevica na Krasu	5	4,1
Altro	3	2,4
TOTALE	123	100

4.2.3 Ragioni per il trasferimento oltre confine

Tra le ragioni che contribuiscono ad alimentare il processo di MRT, il caso-studio italo-sloveno presenta notevoli corrispondenze con le altre situazioni europee. I risultati dell'indagine rivelano a riguardo una chiara predominanza di due ordini di fattori. Il primo è quello economico, che si riflette principalmente nei prezzi degli immobili (o anche degli affitti) più bassi rispetto agli standard vigenti sul versante italiano del confine, sottolineati da quasi due terzi degli intervistati (61,1 per cento). Sarebbero quindi le asimmetrie transfrontaliere nel mercato immobiliare, e in misura minore anche nel costo della vita (23 per cento), a rappresentare le forze trainanti dei flussi insediativi. Una seconda categoria di fattori, di importanza altrettanto decisiva quanto la prima, viene invece individuata nelle tipiche motivazioni sottostanti alla domanda suburbana, che si riflettono nelle opportunità di risiedere in un'area con ampia disponibilità

74 di verde e di aria pulita (44,4 per cento), di possedere un orto o un giardino (34,9 per cento), di evadere dal contesto cittadino (24,6 per cento), di vivere in un'abitazione più grande (15,9 per cento) o di sperimentare in prima persona il peculiare modo di vita carsico (15,9 per cento).

Grafico 2: Ragioni che hanno determinato il trasferimento oltre confine (N=316)

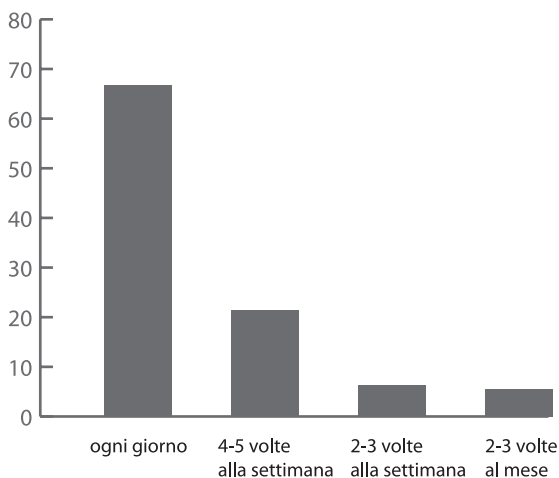


Nonostante la supremazia delle motivazioni economiche o di quelle antiurbane venga riscontrata praticamente in tutti i soggetti intervistati, l'analisi bivariata porta alla luce un diverso grado di risalto alle une o alle altre a seconda delle loro caratteristiche personali. Se è infatti vero che le motivazioni suburbane (presenza di verde e aria pulita, desiderio di possedere un orto/giardino, voglia di evadere dalla città) vengano enfatizzate molto di più dai soggetti provenienti dalla città (54,9 per cento, 43,7 per cento e 35,2 per cento) e di lingua italiana (52,7 per cento, 49,1 per cento e 30,9 per cento), è altrettanto vero che a risaltare l'incidenza delle motivazioni economiche, e in particolare del minor costo della vita in Slovenia, siano viceversa i soggetti provenienti dal circondario (35,6 per cento) e di lingua slovena (37 per cento). Si delinea in tal modo una distinzione sommaria dei migranti transfrontalieri in due categorie principali: la prima composta da una popolazione tendenzialmente urbana e italoфона, che ambisce a migliorare le proprie condizioni abitative rifugiandosi nella quiete e nelle virtù naturali dell'entroterra carsico, pur consapevole di trasferirsi in un ambiente diverso per lingua, cultura e modelli di vita; la seconda proveniente invece da un contesto (quello del Carso triestino) molto più affine a quello di approdo in termini sia ecologico-ambientali sia socio-culturali, per la quale lo sconfinamento rappresenta soprattutto la possibilità di mantenere lo standard di vita precedente, ma a un costo decisamente limitato.

4.2.4 Pratiche e orientamenti transnazionali

Si prenderà ora in esame il peculiare stile di vita intrapreso dai migranti transfrontalieri che, analogamente agli altri casi-studio europei visti in precedenza, si trovano in una condizione liminale, costantemente “sospesi” tra il paese di approdo (la Slovenia) e quello di provenienza (l'Italia). Come si evince dal Grafico 3, tale condizione si manifesta soprattutto attraverso i continui movimenti pendolari tra i due paesi. Si pensi, infatti, che ben due terzi dei rispondenti (66,7 per cento) dichiarano di oltrepassare il confine addirittura ogni giorno e che un ulteriore 21,4 per cento lo faccia per ben 4-5 volte la settimana. Si tratta, peraltro, di una popolazione totalmente dipendente dall'automobile, utilizzata nel 96 per cento dei casi come unico mezzo di trasporto per compiere tali tragitti.

Grafico 3: Frequenza degli attraversamenti del confine (N=125)

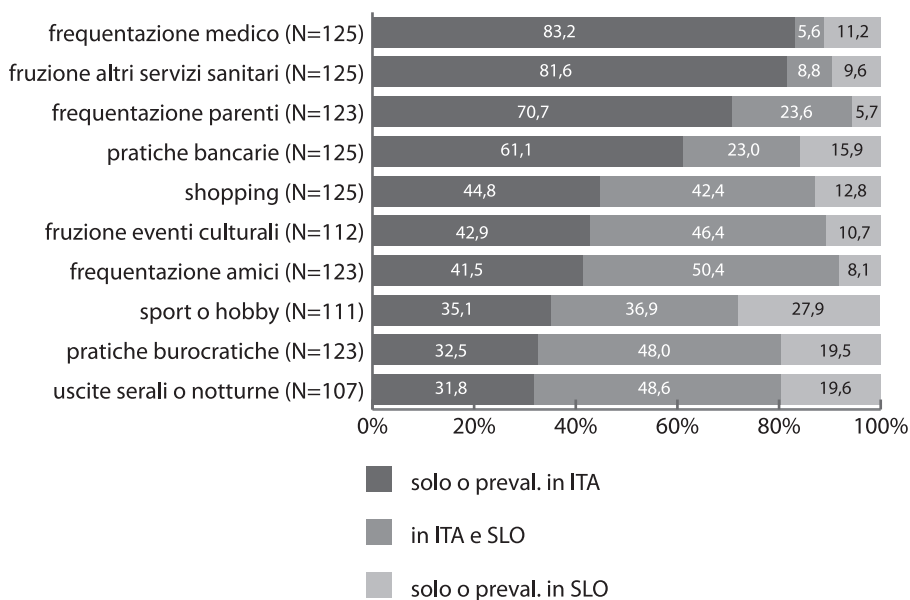


Il pendolarismo transfrontaliero dei migranti è in gran parte determinato dal mantenimento dell'occupazione precedente al trasferimento. L'86,6 per cento dei soggetti occupati continua infatti a lavorare in Italia, la stragrande maggioranza dei quali (74,4 per cento) lo fa nella provincia di Trieste. Per oltre due terzi degli intervistati occupati (68,7 per cento), la durata del tragitto casa-lavoro non supera i 30 minuti di tempo, da cui emerge una strategia localizzativa tesa a contenere le spese per la mobilità.

Del resto, il desiderio di mantenere una forte continuità con la vita svolta in precedenza non emerge soltanto nella sfera del lavoro ma coinvolge tutta una

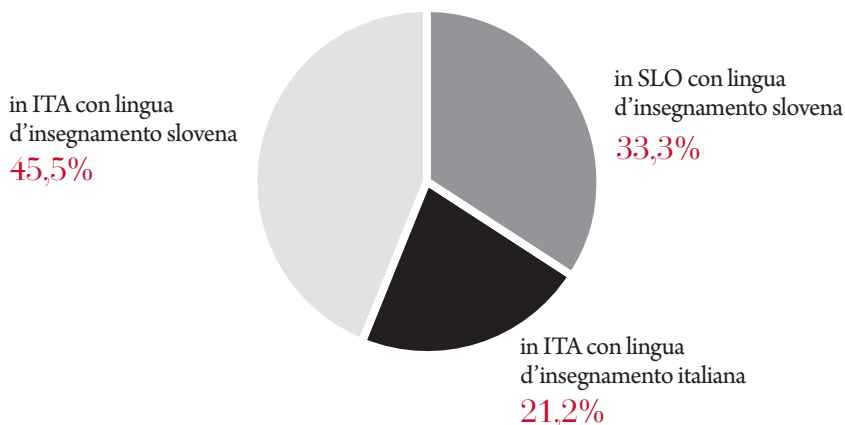
76 serie di attività svolte dai migranti nell'arco della vita quotidiana (Grafico 4). Tale orientamento centripeto si rende evidente nel mantenimento di relazioni con l'Italia sia di tipo strumentale (fruizione dei servizi sanitari, pratiche bancarie, shopping, partecipazione a eventi culturali ecc.), sia di tipo socio-affettivo (visite ai familiari, frequentazione di amici, uscite serali o notturne).

Grafico 4: Pratiche e attività transnazionali degli intervistati



Un ulteriore indicatore per valutare l'orientamento transnazionale dei migranti riguarda il paese (e la lingua) di istruzione dei loro figli. Tra i nuclei familiari coinvolti nell'indagine con figli in età pre-scolare o scolare (26,6 per cento del campione complessivo) si evidenzia una larga preponderanza (66,7 per cento) di iscrizioni alle scuole in Italia, di cui la maggior parte in istituti con lingua di insegnamento slovena (45,5 per cento) e una parte minore in istituti con lingua di insegnamento italiana (21,2 per cento). Benché due terzi dei nuclei familiari abbiano quindi di fatto mantenuto la continuità con il sistema formativo precedente, non va tuttavia ignorato il rimanente 33,3 per cento che ha altresì deciso di iscrivere i figli alle scuole locali, situate nelle varie frazioni del Carso sloveno (Grafico 5).

Grafico 5: Tipo di scuola materna o elementare frequentata dai figli degli intervistati (N=33)



È importante, perlomeno a parere di chi scrive, sottolineare l'elevata propensione tra i nuclei familiari di lingua italiana a scegliere per i propri figli un'istruzione nella lingua del nuovo ambiente di vita: lo sloveno. Si pensi, infatti, che nel 42,9 per cento dei casi, i figli delle unioni italofone frequentano scuole slovene in Italia e nel 21,4 per cento le scuole slovene locali, mentre soltanto il 35,7 per cento ha optato per la continuità con la scolarizzazione in lingua italiana. Benché, come si è visto in precedenza, tali famiglie continuino ad avere un orientamento ben fisso verso l'Italia nella loro *routine* quotidiana, si può tuttavia scorgere in esse un'esplicita volontà di vedere i propri figli istruiti nella lingua del nuovo contesto di residenza.

4.2.5 Inserimento nella società ricevente

Attraverso una successiva batteria di *item* si è proceduto a raccogliere informazioni relative al livello di inserimento dei migranti nel nuovo ambiente di vita. In generale, tra i soggetti interpellati viene rilevata un'elevata soddisfazione per la scelta di essersi trasferiti oltre confine, testimoniata dal 70,6 per cento di persone dichiaratesi molto soddisfatte e dal 27 per cento di persone abbastanza soddisfatte. A conferma di tale diffusa soddisfazione interviene anche l'intenzione degli intervistati di risiedere in Slovenia per un tempo piuttosto lungo. Si noti, infatti, che oltre la metà di essi (50,8 per cento) si dica intenzionata a restare sul Carso sloveno per sempre, accompagnata da un ulteriore terzo (32,5 per cento) che pianifica di risiedervi per molto tempo.

I migranti percepiscono di essere ben inseriti nel nuovo contesto di vita, dove tendono a instaurare legami soprattutto nella sfera del vicinato. Minore, ma

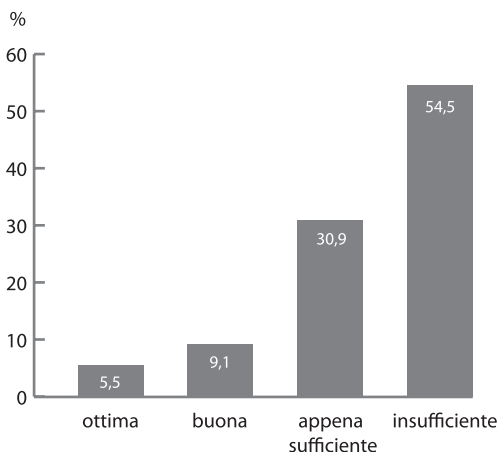
78 non per questo evanescente, è invece la propensione a frequentare persone tra la comunità autoctona (soltanto il 15 per cento degli intervistati dichiara di non frequentare alcun suo membro), come pure a prendere parte alle festività locali (soltanto il 27,7 per cento dichiara di non avervi mai preso parte o che non le conosce).

Un dato significativo riguarda la scarsa diffidenza percepita dai migranti da parte della popolazione locale (sottolineata dal 69,5 per cento degli intervistati), fotografia di una realtà del quotidiano in cui autoctoni e immigrati tenderebbero a convivere in modo apparentemente tranquillo. Va tuttavia evidenziata, al tempo stesso, una quota non trascurabile di migranti (18,4 per cento) che dichiara di essersi già trovata di fronte a episodi particolarmente spiacevoli, quota che comprende soprattutto soggetti di lingua italiana. I casi di intolleranza nei confronti dei nuovi arrivati si manifestano quindi con maggior frequenza qualora questi ultimi non siano capaci di comunicare nella lingua locale, elemento che evidentemente è in grado di urtare la sensibilità di alcune frange della popolazione autoctona.

4.2.6 Comportamenti linguistici nel contesto di approdo

In effetti, una delle questioni più controverse emerse finora nel dibattito pubblico sloveno attorno ai flussi di MRT riguarda proprio la (supposta) scarsa conoscenza della lingua slovena da parte della maggior parte dei migranti italofoeni. Del resto, tali presupposti sembrano trovar conferma dagli stessi esiti dell'indagine, visto che ben l'85,5 per cento degli intervistati di lingua italiana giudica la propria conoscenza dello sloveno insufficiente o appena sufficiente (Grafico 6).

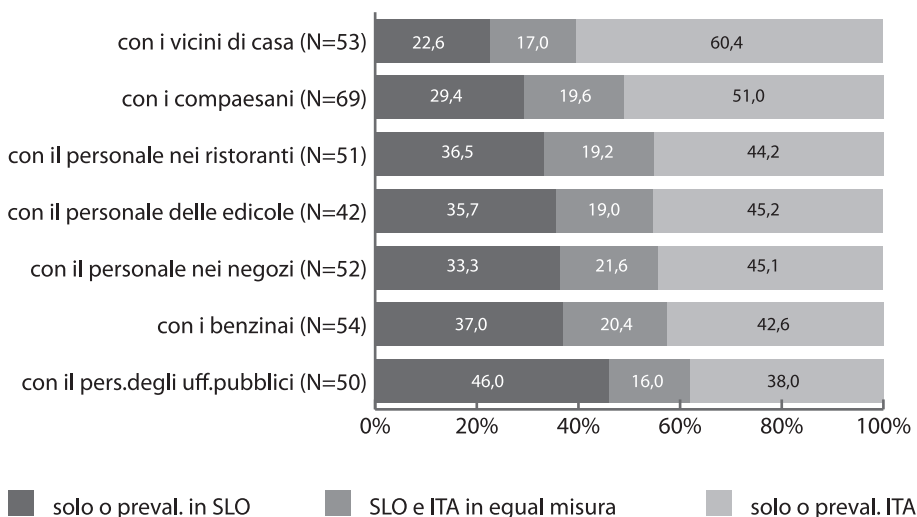
Grafico 6: Conoscenza della lingua slovena tra gli intervistati italofoeni (N=55)



Tra gli intervistati italofoeni che ammettono lacune nella conoscenza dello sloveno, soltanto uno su cinque (20,5 per cento) ha iniziato sistematicamente a studiarlo prendendo lezioni private o frequentando un corso. Quest'ultimo dato segnala come la conoscenza dello sloveno di fatto non rappresenti una necessità di primaria importanza nella vita quotidiana dei migranti transfrontalieri, e ciò in virtù di due ragioni: da una parte, poiché riescono a sopperire ai propri bisogni appoggiandosi a Trieste o ad altre località in Italia; dall'altra, poiché nel nuovo *habitat* sembrano ottenere un'elevata disponibilità della popolazione locale a interagire in italiano.

Tale seconda ipotesi appare peraltro ricevere supporto dai risultati dell'indagine, che in una specifica sezione del questionario prevedeva la verifica dell'uso quotidiano delle due lingue – slovena e italiana – nelle varie situazioni comunicative relative al nuovo contesto di residenza. Dal Grafico 7 si evince, infatti, come in tutte le situazioni indicate i migranti italofoeni ricorrano spesso alla lingua italiana, siano queste ultime informali (rapporti con il vicinato e con la popolazione locale) o formali (rapporti con i commercianti, con il personale nei supermercati, con i tabaccai, con i gestori di bar e ristoranti, con il personale presso i distributori di benzina). Particolarmente indicativo è l'elevato ricorso all'italiano nei rapporti con il personale degli uffici pubblici (nel 38 per cento dei casi), nonostante il quadro normativo nazionale vieti espressamente agli operatori impiegati nella pubblica amministrazione di utilizzare una lingua diversa dallo sloveno nei rapporti con l'utenza.

Grafico 7: Usi linguistici degli intervistati italofoeni nelle varie situazioni comunicative



È evidente, quindi, che nella comunicazione con gli alloctoni italofoeni una buona parte della popolazione locale, che è di norma in grado di parlare italiano, tenda ad adeguarsi linguisticamente all'interlocutore. Tale comportamento potrebbe derivare da una parte da un atteggiamento di cordialità verso i nuovi arrivati, ma dall'altra sembra anche riflettere quel complesso di inferiorità storicamente radicato nella cultura slovena, in cui altre lingue vengono spesso poste sul piedistallo proprio a discapito della lingua materna (Novak Lukanovič 2007).

5. Conclusioni

Da questa breve esposizione di dati empirici riferiti al caso-studio della MRT nel contesto italo-sloveno si può osservare una serie di corrispondenze con le altre situazioni confinarie europee, che sembra giustificarne la trattazione nell'ambito dei riferimenti teorici individuati. Che si tratti di una progressiva suburbanizzazione della città di Trieste viene infatti confermato da una serie di indizi: dalle provenienze dei migranti intervistati, dalle loro scelte residenziali, dalle motivazioni sottostanti al trasferimento oltre confine, dalle modalità di rapportarsi tanto al contesto di origine quanto a quello di approdo. Lo stile di vita dei migranti transfrontalieri triestini, costantemente "sospeso" tra i due paesi di riferimento, legittima inoltre l'inquadramento della MRT nell'ottica concettuale del transnazionalismo; un transnazionalismo a breve distanza, che si distingue per privilegiare le relazioni con il paese di provenienza, ma che presenta anche alcuni elementi facenti presagire a una graduale integrazione dei migranti nel nuovo tessuto socio-culturale.

Pur tuttavia, il caso-studio italo-sloveno mostra anche alcuni tratti specifici, che in qualche modo lo distinguono dalle altre situazioni europee. Tra questi va rimarcato, per esempio, il ruolo attivo svolto dai membri della minoranza nazionale slovena in Italia nel dar propulsione ai flussi transfrontalieri. Allo stato dell'arte sono infatti proprio questi ultimi a rappresentare i veri, se non addirittura unici interpreti della peculiare condizione *in-between* propria dei transmigranti, che si riflette nel regolare utilizzo delle due lingue (slovena e italiana) e nel confrontarsi ogni giorno con le innumerevoli differenze tra le due culture nazionali di riferimento. Sarà compito delle future ricerche cercare di comprendere quali possano essere le evoluzioni di tali esperienze transnazionali e quali le loro implicazioni a livello identitario. L'ipotesi che si potrebbe avanzare è che il sentimento di appartenenza a uno stesso spazio vissuto (lo spazio transnazionale) possa nel tempo prevalere sull'identità localista o nazionale, che è tipica di molte regioni di confine e che è spesso fonte di tensioni o conflitti intergruppo.

L'elemento che più di altri rende il caso-studio italo-sloveno singolare va tuttavia individuato nella sua elevata ridondanza mediatica. Fin dalle sue prime apparizioni, la MRT è stata infatti oggetto di un ampio dibattito pubblico, sviluppatosi all'interno società ricevente. A tenere animata la discussione ci hanno pensato soprattutto le Iniziative civiche locali (la *Civilna iniciativa Kras* e la *Civilna iniciativa za Primorsko*), la cui *mission* coincide con "la salvaguardia del Carso in quanto patrimonio nazionale, naturale e culturale della Slovenia" (CI Kras, 2011). Le due Iniziative civiche hanno intrapreso una vasta campagna di sensibilizzazione sui potenziali effetti negativi connessi con l'avanzamento della MRT in un territorio fragile come quello carsico, individuandoli nella sfera ambientale (minaccia per le specificità morfologiche e geologiche del Carso in seguito all'elevato consumo di suolo per la costruzione dei nuovi complessi residenziali), urbanistica (contaminazione del paesaggio rurale con elementi contrari ai principi dell'architettura locale), sociale (effetti di *gentrification* con conseguente esclusione delle fasce deboli locali dal mercato immobiliare locale) ed etnico-linguistica (rischio di una progressiva "italianizzazione" del territorio). La protesta ha raggiunto il suo culmine nel gennaio del 2011, quando le due Iniziative hanno posto una petizione al Governo sloveno, affinché quest'ultimo richiedesse alla Commissione europea una clausola di tutela per il mercato immobiliare di tutta l'area confinaria. A prescindere dalla posizione assunta dal Governo, protesa a evitare la richiesta formale all'UE per attuare piuttosto dei provvedimenti di tutela nell'ambito della vigente normativa nazionale, l'iniziativa in merito – pur sostenuta da una serie di istanze legittime – rappresenta a parere di scrive un passo indietro rispetto al percorso di europeizzazione intrapreso dall'area italo-slovena nel corso degli ultimi decenni.

Per concludere, la MRT si presenta come un fenomeno affascinante e controverso nel contempo, in quanto porta alla luce una serie di contraddizioni implicite allo stesso concetto di integrazione europea. Da una parte, rappresenta un interessante laboratorio di integrazione transfrontaliera dal basso verso l'alto, poiché contribuisce a trasformare il confine-barriera in uno spazio condiviso, in cui si incontrano diversi linguaggi, culture e stili di vita. D'altra parte, l'improvviso incontro tra diversità precedentemente separate da un confine percepito come forte elemento di contrapposizione può condurre a un'alterazione troppo rapida degli equilibri preesistenti, al punto da far riemergere tensioni o conflitti che si credevano ormai sopiti. L'esempio della MRT è quindi emblematico di come gli sforzi intrapresi dall'UE per l'integrazione delle proprie regioni di confine non necessariamente si traducano in una transnazionalizzazione dello spazio confinario, ma possono anche comportare la reiterazione di appartenenze e lealtà nazionali, innalzando in tal modo nuovi muri e nuovi confini.

Note

¹ Più che di estinzione, Keating (2007) parla di trasformazione degli Stati-nazione, entità oggi indebolite nelle loro precedenti funzioni di regolazione sociale e formazione di identità, nonché incluse in un nuovo ordine europeo che divide la sovranità e incoraggia la nascita di sistemi normativi multipli.

² Considerata da alcuni autori come una fase del “ciclo di vita” delle città (van den Berg et al. 1982), dagli anni Settanta ad oggi la suburbanizzazione ha prodotto una radicale trasformazione dei territori che circondano molte agglomerazioni urbane europee, vedi per esempio Parigi, Bruxelles, Copenaghen, Francoforte, Zurigo ecc.

³ L'insieme di questi modelli ha riscosso un notevole interesse da parte della ricerca sociologica, che per differenziarli sia da quelli tradizionalmente associati alla città, sia da quelli tipicamente rurali, ha introdotto il neologismo di *suburban way of life* (Sennet 1970, Castells 1972).

⁴ Per un'analisi esaustiva delle evoluzioni e dell'impatto dei processi di integrazione europea nel contesto transfrontaliero italo-sloveno cfr. Bufon (2002, 2008, 2010); Gasparini & Del Bianco (2008); Gosar (2009).

⁵ La suburbanizzazione di Trieste non rappresenta una novità, tant'è vero che affonda le proprie radici già nei primi anni del Secondo dopoguerra. Nel corso degli anni si è così assistito a una trasformazione del paesaggio culturale del circondario triestino, in cui si è venuta a creare una situazione di non facile convivenza tra elementi endogeni (cultura rurale di origini slovene) ed elementi esogeni (cultura urbana di origini italiane).

⁶ Bisogna tuttavia considerare che un ampio segmento dei migranti transfrontalieri non ha (ancora) proceduto a regolarizzare la propria posizione giuridica nei confronti del nuovo paese, risultando pertanto ignoto alle autorità slovene. Una quantificazione della MRT basata sui soli dati ufficiali ha quindi dei grossi limiti, in quanto descrive soltanto una parte dell'universo di riferimento complessivo.

Referenze bibliografiche

Ambrosini, M., 2008. *Un'altra globalizzazione. La sfida delle migrazioni transnazionali*. Il Mulino, Bologna.

Augé, M., 1992. *Non lieux*. Seuil, Paris.

Bolzman, C. & Vial, M., 2007. *Migrants au quotidien: Les frontaliers*. Seismo, Zurich, Geneva.

Bufon, M., 2002. *Confini, identità ed integrazione. Nuove prospettive per l'Alto Adriatico*. SLORI, Trieste.

Bufon, M., 2008. *Na obrobju ali v osredju? Slovenska obmejna območja pred izzivi evropskega povezovanja*. Annales, Koper.

Bufon, M., 2010. Planiranje integracije v evropskih območjih družbenega in kulturnega stika: Siziŕovo delo? = Planning Integration in European Areas of Social and Cultural Contact: a Sisyphian Task? *Razprave in gradivo – Revija za narodnostna vprašanja/Treatises and Documents – Journal of Ethnic Studies* 62, 74–90.

Bygvrå, S. & Westlund, H., 2004. Shopping Behaviour in the Øresund Region Before and After the Establishment of the Fixed Link between Denmark and Sweden. *GeoJournal* 61, 41–52.

Castells, M., 1972. *La question urbaine*. François Maspero, Paris.

CI Kras, 2011. *Poslanstvo*, <http://civilnainiciativakras.com/> (25 July 2011).

Ernste, H., 2010. Bottom-up European Integration: How to Cross the Threshold of Indifference? *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 01 (2), 228–235.

Faist, T., 2000. Transnationalism in International Migration: Implications for the Study of Citizenship and Culture. *Ethnic and Racial Studies* 23(2), 189–222.

Fischer, A. P., Holm, E., Malmberg, G. & Straubhaar, T., 2000. *Why do People Stay? Insider Advantages and Immobility*. HWWA Discussion Paper 112. Hamburg Institute of International Economics, Hamburg.

- 84 Gasparini, A. & Del Bianco, D., 2008. *Cooperazione transfrontaliera nei paesi dell'Europa centrale*. Franco Angeli, Milano.
- Gielis, R., 2009. Borders Make the Difference: Migrant Transnationalism as a Border Experience. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 100 (5), 598–609.
- Glick Schiller, N., Basch, L. & Szanton Blanc, C., 1992. Towards a Transnationalization of Migration: Race, Class, Ethnicity and Nationalism Reconsidered. *The Annals of the New York Academy of Sciences* 645, 1–24.
- Gosar, A., 2009. *Razvojne priložnosti obmejnih območij Slovenije = Development Opportunities of Slovenian Border Regions*. Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče, Založba Annales; Zgodovinsko društvo za južno Primorsko, Koper.
- Hansen, C. & Schack, M., 1997. *Grænse-pendling mellem Landesteil. Schleswig og Sønderjylland*. Institut for grænseregionsforskning, Aabenraa.
- Hardi, T., 2009. Changing Cross-Border Movements on the Slovakian–Hungarian Border Region, after the EU Accession. *Region and Regionalism* 9(1), 175–186.
- Jagodic, D., 2011. *Mobilità residenziale transfrontaliera nel contesto dell'Unione Europea: Il caso del confine italo-sloveno*. Tesi di dottorato. International University Institute of European Studies, Gorizia.
- Keating, M., 2007. Beyond Sovereignty. Stateless Nations in the European Commonwealth. *Razprave in gradivo – Revija za narodnostna vprašanja/Treatises and Documents – Journal of Ethnic Studies* 52, 38–69.
- Lah, L., 2008. Ključna vprašanja in odgovori o prostorskem razvoju Krasa. In D. Zelnik & M. Štembal (eds.) *Ohranitev kraške krajine kot razvojna priložnost Krasa. Zbornik referatov in razprav*. Državni svet Republike Slovenije, Ljubljana, 13–18.
- Lampl, Z., 2010. Za hranicami Bratislavy: Prípadová štúdia o bratislavských vysťahovalcoch žijúcich na území Horného Žitného ostrova a v okolí Rajky. In T. Hardi et al. (ed.) *Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Győr–Somorja, 77–131.
- Novak Lukanovič, S., 2007. Položaj jezika: Primer slovenščine = Position

of Language: Case of the Slovene Language. *Razprave in gradivo – Revija za narodnostna vprašanja/Treatises and Documents – Journal of Ethnic Studies* 52, 186–197.

Perkmann, M., & Sum, N., 2002. Globalization, Regionalization and Cross-border Regions: Scales, Discourses and Governance. In M. Perkmann & N. Sum (eds.) *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions*. Palgrave Macmillan, Houndmills, 3–21.

Portes, A., 2003. Conclusion: Theoretical Convergencies and Empirical Evidence in the Study of Immigrant Transnationalism. *International Migration Review* 37 (3), 874–892.

Prosen, A., 2008. Kras kot poselitveni ali kulturno-gospodarski prostor. In D. Zelnik & M. Štembal (eds.) *Ohranitev kraške krajine kot razvojna priložnost Krasa. Zbornik referatov in razprav*. Državni svet Republike Slovenije, Ljubljana, 45–49.

Sennett, R., 1970. *The Use of Disorder: Personality and City Life*. Knopf, New York.

Spierings, B. & Van der Velde, M., 2008. Shopping, Borders and Unfamiliarity: Consumer Mobility in Europe. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 99, 497–505.

Strüver, A., 2005. Spheres of Transnationalism within the European Union: On Open Doors, Thresholds and Drawbridges along the Dutch-German Border. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 31, 323–344.

SURS [Statistični urad Republike Slovenije], 2011. *Numero dei cittadini italiani trasferitisi in Slovenia disaggregati per sesso e unità geografiche selezionate*. Statistični urad Republike Slovenije, Ljubljana.

TendensØresund, 2011. *Migration across Öresund*, <http://www.tendensoresund.org/en/migration-across-oresund> (accessed 25 July 2011).

Terlouw, K., 2008. The Discrepancy in PAMINA between the European Image of a Cross-border Region and Cross-border Behaviour. *GeoJournal* 73, 103–116.

van den Berg, L., Drewett, R., Kaassen, L., Rossi, A. & Vijverberg, C. H., 1982. *Urban Europe: A Study on Growth and Decline*. Pergamon, Oxford.

van Houtum, H. & Gielis, R., 2006. Elastic Migration: the Case of the Dutch

86 Short-Distance Transmigrants in Belgian and German Borderlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 97 (2), 195–202.

van Houtum, H. & van der Velde, M., 2004. The Power of Cross-border Labour Market Immobility. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 95, 100–107.

Vertovec, S., 1999. Conceiving and Researching Transnationalism. *Ethnic and Racial Studies* 22 (2), 447–462.