

La matrice del controllo. Il sistema della mobilità in Israele/Palestina

Francesco Chiodelli

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Milano, Italia

Il paper analizza il sistema della mobilità stradale in Israele/Palestina, con particolare riferimento al caso delle bypass roads in Cisgiordania (strade costruite nei territori occupati per bypassare i villaggi arabi, sottoposte a diverse limitazioni di utilizzo nei confronti dei Palestinesi) e a quello della Trans-Israel Highway in Israele (la principale autostrada in Israele, che attraversa tutto il paese da nord a sud).

La tesi che si sostiene è che tale sistema rappresenti parte fondamentale della 'matrice del controllo', ovvero di quell'insieme di meccanismi attraverso i quali Israele esercita un ferreo controllo militare della West Bank, facendo contemporaneamente percepire all'esterno l'occupazione come un fatto incruento, meramente burocratico-amministrativo. Ulteriore testimonianza del fatto che la pianificazione, lungi dall'essere una disciplina neutralmente tecnica, è sempre disponibile ad un utilizzo politicamente orientato

1. Pianificare il conflitto

L'esaurimento delle politiche territoriali di esplicita segregazione razziale negli Stati Uniti e la fine dell'apartheid in Sud Africa, sembrano, almeno sulla carta, aver definitivamente sancito la sconfitta di pratiche di pianificazione degli usi del suolo e della mobilità volte esplicitamente alla dominanza razziale, all'oppressione, alla marginalizzazione delle minoranze. Non che ciò abbia segnato la fine della città razzialmente o socialmente segregata¹, ma tanto è bastato alla categoria professionale per mettersi il cuore in pace e decretare la radiosa vittoria di «un'urbanistica positiva»², al servizio completo del progresso e del benessere collettivo³. Unito al contemporaneo tramonto della stagione dell'urbanistica riformista, ciò ci ha consegnato un dibattito in qualche modo 'socialmente neutralizzato', deresponsabilizzato rispetto agli esiti sociali delle pratiche, attento più al versante procedurale, comunicativo, formale, al semplice prodotto fisico del piano rispetto ai suoi esiti 'politici'.

Tuttavia appare legittimo pensare che, in virtù del legame indissolubile che sussiste tra potere e spazio, e che vede nella pianificazione la forma istituzionalizzata di questa relazione⁴, ogni pratica di controllo del suolo, ogni tracciamento di confini, di qualunque tipo essi siano, sottenda un proprio portato strategico (magari inintenzionale, flebile, nascosto, ma pur sempre presente) in relazione a una qualche forma di controllo sociale, o comunque, in ogni caso, ad un'attribuzione differenziale (positiva o negativa che sia) di diritti di cittadinanza: «la regolazione spaziale introdotta dalla pianificazione può ridisegnare i diritti politici e sociali, e può sollecitare o impedire il coinvolgimento dei cittadini nei processi di trasformazione dei tessuti urbani, i tessuti che costituiscono il supporto materiale delle relazioni urbane. [...] In una parola la pianificazione attraverso la regolazione spaziale produce un ridisegno della cittadinanza, intesa sia come grappolo di diritti sia come pratica di appartenenza alla città»⁵.

Per questo appare utile aprire un ragionamento sui casi in cui ancora la pianificazione assume un ruolo importante nell'ambito di politiche di matrice etnica. Lo studio di una situazione limite come quella delle politiche territoriali israeliane può infatti essere significativo per tornare ad interrogarsi su quanto tale *dark side* della pianificazione sia in qualche modo ancora presente anche nelle pratiche quotidiane di governo del territorio nel nostro paese o comunque di regimi pienamente e fattualmente democratici.

2. La matrice del controllo

Quello di Israele/Palestina, sebbene solitamente trascurato dalla letteratura italiana, è forse il caso ad oggi più emblematico al mondo di un chiaro utilizzo dei vari strumenti propri della pianificazione per finalità di dominanza etnica⁶, tanto verso 'l'esterno', nei confronti della popolazione arabo-palestinese, quanto verso 'l'interno', nei confronti delle diverse etnoclassi ebraiche (Ashkenazi e Mizrahi): «Nei regimi etnocratici, l'etnicità, e non la cittadinanza è la chiave principale nella distribuzione del potere e delle risorse. Essi differiscono dai regimi democratici per l'assenza di equa cittadinanza, chiari confini, o protezione delle minoranze. [...] Simili regimi possono essere rintracciati in Estonia, Sri Lanka e Malaysia.

Il caso di Israele bene illustra l'azione di un regime etnocratico. Tale azione si è sviluppata attorno al principale progetto sionista (e mono-etnico) di 'giudeizzare' Israele/Palestina. Questa strategia è stata condotta attraverso politiche sulla terra, gli insediamenti, l'immigrazione, l'esercito, e ha creato una geografia politica stratificata e segmentata. Il 'momento' del processo di giudeizzazione ha portato alla rottura dei confini statuali, al continuo coinvolgimento del *world Jewry* [gli ebrei sparsi per il mondo, ndr] nel governo dello stato, e nella conseguenziale messa in discussione di equa cittadinanza, sovranità popolare e governo democratico. In modo specifico, il progetto di giudeizzazione ha causato la pervasiva spogliazione di Arabi-Palestinesi, ma ha anche ridisegnato le relazioni tra le etno-classe ebraiche, principalmente tra Ashkenazi-Mizrahi e divisioni ortodosso-secolari⁷. Al di là di ogni giudizio di valore su tale, complicatissima, vicenda, e pur non essendo qui il luogo per un approfondimento dettagliato del tema, è evidente che, nel tempo, anche lo strumento della pianificazione urbana e territoriale ha avuto importanti effetti in termini di discriminazione/espulsione della popolazione araba e di annessione *de facto*, da parte di Israele, di ampie porzioni di territorio della West Bank e di Gerusalemme Est⁸.

Questo processo ha giocato e continua a giocare un ruolo chiave nel conflitto israelo/palestinese, proprio perché è quello che, in maniera più diretta ed immediata, lontano tra l'altro dei clamori che azioni più direttamente militari suscitano, permette l'annessione di sempre nuove porzioni di territorio palestinese, elemento chiave di uno scontro che si fonda proprio sul controllo e l'occupazione dello spazio (vedi figg. 1 e 2). «L'applicazione di espansione ed esclusione ad una risorsa scarsa e irripetibile come il suolo porta ad una continua competizione per deciderne e controllarne l'uso. La competizione è così forte che si trasforma molto spesso in conflitto. L'unicità e la rigidità dello spazio fisico è tale che, il controllo del suolo può essere decisivo per l'esclusione di un gruppo sociale o di tutta una comunità dai luoghi che abita, dal suo suolo, con il risultato di mettere a rischio la stessa sopravvivenza del gruppo o della comunità»⁹.

Più precisamente, riprendendo una felice immagine dell'antropologo israeliano Jeff Halper¹⁰, il sistema di pianificazione territoriale israeliano costituisce uno specifico livello della cosiddetta «Matrice del controllo»¹¹, di quel sistema, cioè, che punta a rendere invisibile l'occupazione, a farla percepire, soprattutto verso l'esterno (da parte della comunità in-

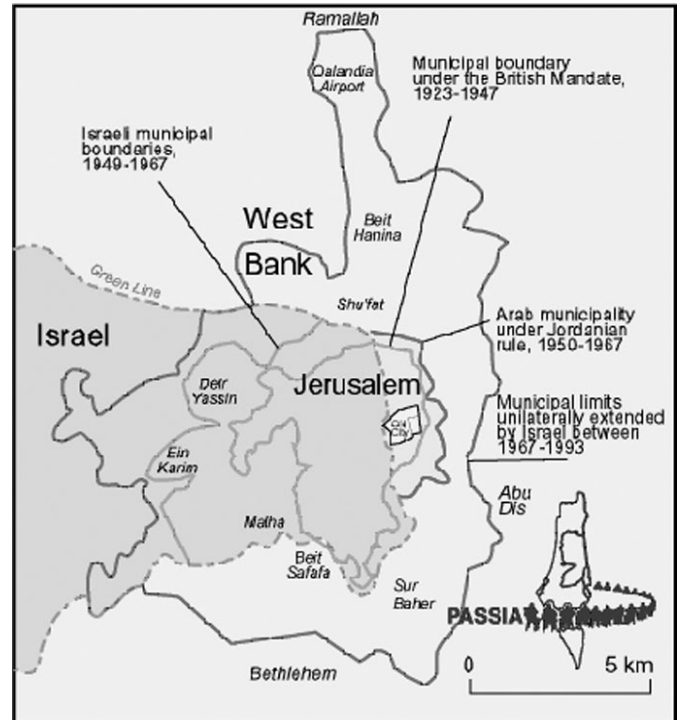


Fig. 1 – Evoluzione dei confini municipali di Gerusalemme dal 1947 al 2000
Fonte: Passia (the Palestinian Academic Society for the Study of International Affairs)

ternazionale), come un fatto meramente organizzativo-burocratico ed in ogni caso incruento, pur nella violenza reale dei propri risultati in termini di discriminazione della popolazione araba e di violazione dei suoi diritti.

Le strade che, in ambito 'urbanistico', quest'azione di progressivo sgretolamento del territorio sotto controllo palestinese segue sono molteplici, ma possono essere genericamente distinte in due gruppi principali:

- provvedimenti che interessano la West Bank (acquisizione diretta di terra secondo diversi canali¹² e atti contemplati all'interno dalla *Planning Building and Land Laws 79/1966* e successive modificazioni, all'interno dei quali si situano i casi particolari dell'edificazione delle colonie¹³ e della costruzione del sistema viabilistico¹⁴) e che, insistendo su un territorio sottoposto al controllo dell'Autorità Nazionale Palestinese, sono per lo più giustificati ufficialmente da ragioni militari;

- provvedimenti che rientrano nei confini dello Stato di Israele¹⁵, e che pertanto si configurano più propriamente come provvedimenti amministrativi di natura edilizio-urbanistica (*Master Plans*, infrastrutturazione del territorio, dotazione di servizi, regolamento edilizio, politica di contrasto dell'abusivismo), relativi soprattutto alla municipalità di Gerusalemme, area chiave di tutto il conflitto. A ciò si aggiunge poi la spinosa questione relativa alla costruzione del Muro, ope-



Fig. 2 – Evoluzione storica dell'area destinata al futuro Stato Palestinese
 Fonte: Hdip (Health, Development, Information, Policy Institute), Ramallah,
www.palestinemonitor.org

ra ufficialmente a scopo difensivo-militare, ma in ultimo atto tassello chiave della strategia territoriale israeliana. Tutti questi diversi provvedimenti costituiscono un sistema integrato, in cui ciascun atto si struttura in relazione necessaria e consequenziale con l'altro¹⁶, ma, per motivi espositivi, ci limiteremo a prenderne in considerazione solo uno, ossia la costruzione del sistema delle infrastrutture viabilistiche in Cisgiordania.

2.1. Il sistema delle bypass roads

Nell'economia di una strategia di controllo sociale di un territorio, qualunque esso sia ed in qualunque contesto politico ci si trovi, il ruolo che riveste il tracciamento dei confini (di qualunque natura essi siano) è sempre centrale. «Per controllare e amministrare un territorio i confini sono indispensabili, sono lo strumento di appropriazione dello spazio. I confini delimitano e nominano lo spazio, lo organizzano, rappresentano ruoli e gerarchie, definiscono le identità individuali e collettive e così facendo organizzano le relazioni sociali. L'effetto di un confine, visibile o invisibile, è sempre

lo stesso, sancisce una diversità reale o presunta. Circonscrivere con confini le cose nello spazio o su una carta significa identificare oggetti, luoghi, regioni, ma di per sé non esprime una strategia territoriale. La delimitazione di uno spazio attraverso dei confini implica una strategia territoriale solo quando i confini sono disegnati per controllare lo spazio e le relazioni sociali che vi si svolgono»¹⁷.

Proprio per questo, all'interno della West Bank (che, pur con molte limitazioni, è soggetta anche all'amministrazione dell'Autorità Nazionale Palestinese e non costituisce comunque territorio propriamente israeliano) il Governo di Tel Aviv mette in campo una serie di politiche indirette di matrice eminentemente territoriale, incentrate in modo particolare sulla costruzione e l'organizzazione del sistema delle infrastrutture viarie (oltre che di quello delle colonie), che tracciano *de facto* una serie di precisi confini all'interno della Cisgiordania.

Se la caratteristica di 'barriera' di una strada è intrinseca alla sua materialità ed evidente a chiunque nella propria esperienza quotidiana, in Cisgiordania il livello di permeabilità/impermeabilità di tale barriera non è legato tanto alla

struttura fisica della stessa (ad esempio il numero di corsie, la presenza di semafori o passaggi pedonali, la velocità di percorrenza e il traffico), quanto alla sua definizione in termini di utilizzo. Se così una strada rientra nel sistema delle cosiddette *bypass roads* (strade controllate dall'esercito israeliano e soggette a diversi vincoli di utilizzo da parte della popolazione araba – ma non dei coloni israeliani – costruire e utilizzate proprio per *bypassare* gli insediamenti palestinesi), essa diventa immediatamente, anche nel caso si tratti di una modesta strada di campagna ad una corsia malamente asfaltata, un confine netto, non solo non percorribile, ma anche non attraversabile da parte di qualsiasi veicolo palestinese, un solco profondo nella terra di Giudea e Samaria che, in modo quasi impercettibile, svolge le stesse funzioni di filo spinato e muri di cemento.

Il sistema di quelle che sono comunemente definite *bypass road* cominciò a strutturarsi a partire dagli anni '70, periodo di forte incremento nell'azione di creazione delle colonie in Cisgiordania, e se ne trova la prima traccia ufficiale nel *Settlement Master Plan for 1983-1986*, nel quale, all'interno del capitolo dedicato alla viabilità, si dichiarava per la prima volta che uno degli obiettivi principali nella determinazione del percorso delle strade era quello di «bypassare i centri della popolazione araba»¹⁸. La costruzione delle *bypass roads* è così andata avanti, con alti e bassi a seconda della situazione politica, come strategia costante dell'azione israeliana in Cisgiordania, ed oggi il sistema comprende alcune centinaia di chilometri di strade, e decine di altri già progettati¹⁹. La maggior parte di tali strade viene realizzata dalle Idf (*Israel Defence Forces*) su terreni privati (di residenti Palestinesi) espropriati principalmente secondo motivazioni di 'uso pubblico' o di 'bisogni militari', senza alcuna autorizzazione da parte della competente autorità locale palestinese, con la legalizzazione dell'opera che avviene solo a posteriori da parte dell'Amministrazione Civile²⁰.

A differenza di quel che si può a prima vista pensare, però, tale sistema di *bypass road* non è formalizzato in specifici documenti, ma è genericamente regolato dalla legislazione militare dell'*Orden Regarding Defense Regulation* (n. 378), 5730/1970²¹, all'interno del quale viene consentito al comando militare di un'area di «proibire, restringere, o regolare l'uso di certe strade o di determinare percorsi lungo i quali veicolo o animali o persone possano passare, in un modo generale o specifico»²².

Tuttavia, anche se non esiste così alcun documento che specifichi quali strade e a quali condizioni siano sottoposte a restrizioni d'uso, e sebbene tali restrizioni, sempre secondo la legislazione militare, non necessitino di ordini scritti, ma possano essere sottoposte alla discrezione del comandante militare della postazione, nel tempo quello delle *bypass roads* si è *de facto* consolidato come un sistema definito e stabile, che può essere analiticamente scomposto, secondo un accurato studio di B'Tselem²³, in tre categorie di strade: *completely prohibited*, *partially prohibited* e *restricted use*²⁴.

Le strade *completely prohibited*²⁵ sono quelle, principalmente in prossimità delle colonie, in cui il transito di veicoli palestinesi è completamente vietato (ad esempio la Route 557). Su alcune di tali strade non solo è impedito il *transito* di veicoli palestinesi, ma anche l'*attraversamento*, tanto che

queste si configurano come vere e proprie barriere per i veicoli, di modo che, per scavalcarle, la popolazione palestinese deve abbandonare la vettura da un lato di tale strada, attraversarla a piedi in un punto preciso, e prendere un altro veicolo dall'altra parte. Secondo lo studio preso in esame, nel 2004 tali strade *completely prohibited* erano 17, per un totale di circa 120 Km.

La seconda categoria, quella delle strade *partially prohibited*²⁶, comprende invece strade che possono essere percorse soltanto se in possesso di uno speciale permesso di circolazione, lo «*Special Movement Permit at Internal Checkpoints in Judea and Samaria*», che permette di transitare principalmente a mezzi pubblici (e solo in periodi di 'calma' anche ad un numero limitato di mezzi privati). In tutta la West Bank sono 10, per un totale di 245 Km. Il permesso per potersi circolare è rilasciato dall'Amministrazione Civile soltanto a seguito di una lunga, complicata e costosa procedura nella quale si chiede al richiedente palestinese di dimostrare di non costituire un pericolo per la sicurezza nazionale. A luglio 2004, su 2,1 milioni di Palestinesi, solo 3.412 privati (oltre a 135 bus pubblici) erano in possesso di tale permesso. La terza categoria, quella delle strade *restricted use*, comprende le maggiori arterie viabilistiche (14 in totale) della Cisgiordania (la Route 60, la Trans-Judea Highway, la Route 5 e la Route 505), per 365 Km complessivi. Sotto questa categoria rientrano tutte quelle strade per l'accesso alle quali è necessario oltrepassare un check-point ed il relativo controllo (dei documenti e dei mezzi) da parte dell'Esercito Israeliano, con la conseguente, consistente, perdita di tempo annessa²⁷.

Di queste tre categorie, solo quella delle strade *completely prohibited* è praticamente fissa, mentre le strade *partially prohibited* e *restricted use* sono sottoposte a restrizioni più variabili, a seconda della situazione politica contingente del conflitto. Non ci si deve però illudere che ciò sia un vantaggio per la popolazione palestinese: la restrizione dell'uso è una condizione ancora tutto sommato 'favorevole', visto che, spesso, tali strade vengono completamente chiuse, e formano un unico grande sistema di *completely prohibited roads*: per dare un'idea, nel 2005 tali giorni di chiusura sono stati 132, gran parte dei quali consecutivi (ad esempio, tutto il mese di ottobre e quasi venti giorni a luglio, agosto e dicembre), mentre nel 2006 sono stati 78²⁸.

A ciò va poi aggiunto il fatto che, oltre ad essere un ostacolo alla mobilità della popolazione palestinese e a costituire un sistema di confini mobili ed assolutamente arbitrari all'interno della West Bank, le *bypass roads* sono anche, ancor più direttamente, uno strumento politico di ulteriore, progressiva, conquista territoriale. Non solo infatti, come espressamente dichiarato nel *Settlement Master Plan for 1983-1986* prima menzionato, il tracciato delle strade, insieme all'ubicazione delle colonie, dove servire a contenere l'espansione degli insediamenti palestinesi²⁹, ma la stessa realizzazione delle infrastrutture viarie è sempre un'occasione per sottrarre territorio al controllo palestinese³⁰. Ciò è tanto più evidente anche se si considera il fatto che la fascia inedificabile di rispetto stradale, che ad esempio in Italia arriva ad un massimo di 30-60 metri per le autostrade e che per le strade locali è normalmente di 10 metri, varia, nelle *bypass roads* della West Bank (per la maggior parte strade locali a una

corsia), tra i 50 e i 150 metri (con il *Settlement Master Plan for 1983-1986* che arrivava fino a stabilire il limite di 600 metri per le strade principali).

La strategia politica alla base di tale sistema è chiara³¹: in termini puramente territoriali, infatti, il sistema delle *bypass roads* scompone il già disarticolato territorio della Cisgiordania in una serie infinita di *bantustan*, di aree la cui continuità territoriale non è percepibile né praticabile proprio per i vincoli posti alla libertà di movimento, creando uno spazio altamente segregato, fatto di arcipelaghi di isole (le colonie israeliane) tra loro connesse (a cui proprio il sistema stradale garantisce la continuità spaziale nonostante la separazione fisica), ai quali si contrappongono enclaves palestinesi incommunicanti e senza alcuna forma di continuità territoriale³²: «Contrariamente al fine abituale delle strade, che sono un mezzo per connettere le persone ai luoghi, talora i percorsi delle strade che Israele costruisce in Cisgiordania mirano a raggiungere lo scopo opposto. Alcune delle nuove strade della Cisgiordania sono state progettate per creare una barriera fisica in grado di soffocare lo sviluppo urbano palestinese. Esse impediscono il naturale congiungimento delle comunità e la creazione di un'area edificata palestinese contigua in aree in cui Israele vuole mantenere il controllo, sia per ragioni militari che in funzione degli insediamenti»³³. Ciò ha determinato il fatto che, in pratica, il territorio sotto in controllo dell'Anp non solo sia diviso tra West Bank e Striscia di Gaza, senza la possibilità di passare da una parte all'altra senza restrizioni quasi totali, ma che anche la Cisgiordania sia a sua volta sub-frazionata in almeno sei enclaves (vedi fig. 3): Nord, Centro, Sud, Valle del Giordano e Mar Morto settentrionale, Gerusalemme Est, *bantustan* risultanti dal percorso del Muro di Separazione³⁴.

Gli esempi di cosa provochi ciò in termini non solo di scomposizione territoriale della West bank, ma anche di vita quotidiana per la popolazione sono evidenti. Ne citiamo solo uno, tratto dal rapporto *Forbitten Roads* di B'Tselem (2004) (vedi fig. 4). «Salfit è il centro amministrativo e commerciale di villaggi palestinesi circostanti. Ricopre un ruolo particolarmente importante soprattutto per i villaggi a nord: Haris, Kifl Haris, Qira, Marda, Jam'in, Zita-Jam'in e Deir Istiga. Prima dell'istituzione del regime di 'strada proibita' i residenti di questi villaggi utilizzavano la strada locale che tagliava la Trans-Samaria Highway (route 5) e continuavano verso sud in direzione dell'ingresso nord di Salfit. Questa strada, lunga 3 Km, serve anche come principale strada di accesso all'insediamento di Ariel. All'inizio del 2001, le Forze di Difesa Israeliane (Idf) bloccarono il punto di accesso meridionale di tale strada. Da allora, a tutti i palestinesi è stato impedito di utilizzare questa strada. Per raggiungere Salfit, i residenti palestinesi dei villaggi a nord devono viaggiare lungo la Trans-Samaria Highway, che è definita come una strada 'ad uso ristretto', fino all'intersezione con la Route 60 all'incrocio con Tapuah, e poi svoltare verso sud lungo la strada che porta a Yasuf. All'entrata di Yasuf le Idf hanno messo dei blocchi stradali che obbligano i passeggeri ad abbandonare le proprie auto, attraversare la strada a piedi e quindi prendere un'altra auto che li conduce all'ingresso orientale di Salfit passando per Yasuf e Iskaka. Questa strada alternativa è lunga 20 Km. Il tragitto da Kifl Haris a Salfit, che prima



Fig. 3 – La suddivisione della Cisgiordania in sei aree a causa delle restrizioni nella libertà di movimento

Fonte: B'Tselem, www.btselem.org

durava circa 5 minuti, ora dura come minimo 30-40 minuti, sempre che non ci siano ritardi al checkpoint e che il veicolo non sia fermato da una pattuglia di polizia israeliana»³⁵.

2.2. La Trans-Israel Highway

Oltre che sulla realizzazione del sistema delle *bypass roads*, la strategia israeliana in Cisgiordania è focalizzata anche sulla costruzione della Trans-Israel Highway (Autostrada n. 6), che alle *bypass roads* permette di integrarsi, senza soluzione di continuità (naturalmente solo per un conducente israeliano), al sistema viabilistico complessivo dello Stato di Israele.

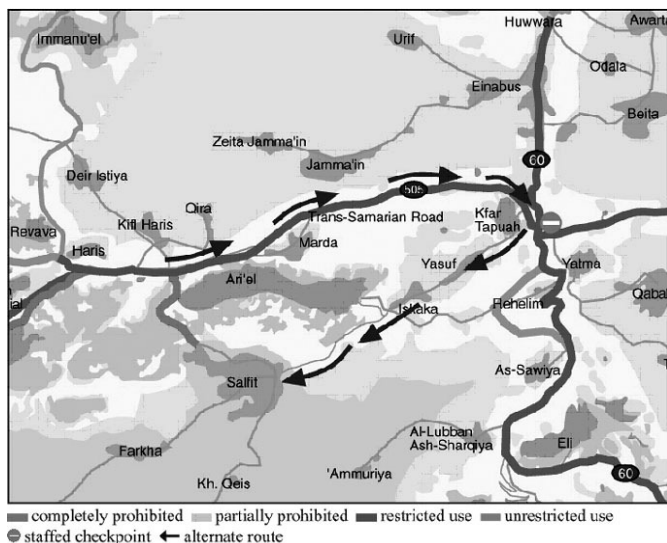


Fig. 4 – Il nuovo percorso stradale per raggiungere il villaggio palestinese di Salfit, a causa della chiusura della vecchia strada a seguito della costruzione della colonia israeliana di Ariel
 Fonte: B'Tselem, 2004, p. 23

Quello della *Trans-Israel Highway*, autostrada ipertecnologica a tre corsie, lunga 324 Km e dotata di sofisticati sistemi di telecamere e transponder per l'esazione del pedaggio, è un grandioso progetto infrastrutturale (il più grande mai realizzato dalla Stato di Israele) ancora in corso di realizzazione, le cui radici risalgono alla metà degli anni '70, e precisamente al 1976, quando fu approvato il primo piano per la *Road Six*. Negli anni '80 tale progetto fu incorporato nei diversi *Master Plans* distrettuali, ma solo nel 1990 si diede inizio al processo per la trasformazione di quella che era stata pensata solo come una strada in una grande autostrada a tre corsie. Incorporata nel 1993 nel piano generale per il potenziamento del sistema viabilistico nazionale (*National Outline Scheme*), solo nel 1998 fu dato il via libera alla sua costruzione³⁶, che iniziò nel 2000 e che oggi è ancora in corso (il primo tratto Gadera-Hadera di 86 km è stato inaugurato nel gennaio 2004, mentre nel 2006 erano stati realizzati circa 110 Km totali³⁷).

Scopo del progetto, altamente controverso anche in Israele per i suoi costi, gli impatti ambientali e le ricadute sulle comunità locali, è quello non solo di congiungere le aree principali del paese lungo l'asse nord-sud, ma soprattutto quello di essere il motore di un intenso processo di sviluppo economico ed urbano, in grado di spostare il centro del paese dalla congestionata area di Tel Aviv verso zone più debolmente popolate delle regioni centrali e settentrionali³⁸. Tale vocazione era già evidente fin dai primi progetti della *Road Six*, e precisamente dal *Master Plan* per gli insediamenti nella West Bank (il cosiddetto «Piano delle sette stelle»), presenta-

to da Ariel Sharon nel 1977. Il piano del futuro primo ministro israeliano programmava la crescita urbana di Israele in una nuova direzione nord-sud, che avrebbe dovuto vedere proprio nell'Autostrada 6 la nuova spina dorsale del paese, ai lati della quale concentrare le maggior parte della nuova crescita urbana e dei nuovi insediamenti, nella prospettiva di realizzare un continuum urbano che, partendo da Tel Aviv toccasse Gerusalemme, si allungasse da Modi'in, Kiryat, Beit Shemesh e il blocco di Etzion lungo la parte centrale della West Bank e giungesse fino agli insediamenti orientali di Ma'aleh Adumim³⁹.

La *Trans-Israel Highway*, e principalmente del suo tratto centrale, costituisce quindi non solo l'asse viabilistico principale del paese (grazie alla intensa connessione con le altre principali strutture viabilistiche ad andamento est-ovest già esistenti), ma anche il perno di un ambizioso programma politico a matrice territoriale. Ciò è evidente soprattutto se si considera che quella che dovrebbe essere la 'spina dorsale del paese' corre⁴⁰ per gran parte del suo percorso (ossia per quasi tutti il primo tratto, quello fino ad oggi realizzato) lungo la *Green Line*, ossia lungo il confine con i Territori Palestinesi della Cisgiordania, e non in modo baricentrico rispetto al territorio israeliano. Il nuovo cuore metropolitano nazionale, quindi, sembra essere previsto senza tener conto dell'esistenza della West Bank, o meglio, ne tiene conto considerandola come area disponibile all'espansione degli insediamenti israeliani. Si giunge a questa conclusione, infatti, se si considera la *Trans-Israel Highway* non come un'infrastruttura a sé stante, ma come il perno dell'intero sistema viabilistico israeliano, in connessione quindi anche con tutto quell'esteso sistema di *bypass road* (e con l'annessa rete di colonie in Cisgiordania) che solcano la West Bank e trovano proprio nell'Autostrada 6 il loro asse di collegamento col sistema viabilistico complessivo. La connessione tra *Trans-Israel Highway* e *bypass road* permette di percepire in modo unitario il territorio al di qua e al di là della *Green Line*, che, per un Israeliano, è così percorribile senza soluzione di continuità, senza interruzioni check-point o confini (nonostante appartenga a due entità territoriali in teoria distinte), integrando le colonie ubicate in territorio cisgiordano con le aree propriamente israeliane. Quelle che erano nate come enclaves⁴¹, isole all'interno di uno spazio estraneo (sottoposto all'autorità palestinese), hanno così, grazie al sistema viabilistico, raggiunto piena continuità territoriale, ed ora i ruoli sono invertiti, con i villaggi palestinesi che vivono la paradossale situazione di trovarsi isolati nel loro stesso territorio. «[...] La Matrice del Controllo paralizza la popolazione palestinese anche se Israele non occupa attualmente grandi porzioni di territorio. Tutte le strade per gli insediamenti e le *by-pass road* occupano meno del 5% della Cisgiordania; 'blocchi di colonie', 'zone di sicurezza' e altre forme di controllo possono essere estese fino ad includere il 12% della terra nella concezione di Barak e il 56% in quella di Sharon. Ma questo 5-12% è quello che fa la differenza fra un bantustan e un possibile stato sovrano. Dal punto di vista del controllo, l'88% della West Bank che i Palestinesi potrebbero infatti ricevere, suona 'generoso', ma deve essere valutato alla luce dell'impatto che l'altro 5-12% ha in termini di mobilità e sovranità»⁴².

3. In conclusione specifico

In conclusione, vorrei semplicemente specificare un punto. Oltre a ribadire che scopo del testo non è dare un giudizio di valore sull'intricata vicenda israelo-palestinese, ma, semplicemente, descrivere e analizzare da un punto di vista disciplinare una piccola parte delle politiche territoriali israeliane, vorrei che fosse chiaro che, se proprio si dovesse leggere tra le righe una tesi, non è certamente quella che per lungo tempo ha caratterizzato il dibattito sullo zoning, ossia quella della più o meno intrinseca discriminatorietà delle tecniche di zonizzazione in particolare, in quanto essenzialmente basate sul tracciamento di confini arbitrari⁴³, e di molti degli strumenti della pianificazione in generale⁴⁴. «Lo spazio che separa esclusione come scelta di un determinato uso del suolo dall'esclusione come violenza sociale» (in termini di espulsione, esclusione, segregazione) è flebile, ma esiste, e non va confuso lo strumento tecnico con la finalità politica del suo utilizzo⁴⁵.

Ciò che si sostiene è ben diverso e molto più semplice ed immediato, ossia che la pianificazione, lungi dall'essere una disciplina neutralmente scientifica, è sempre disponibile ad un utilizzo politicamente orientato⁴⁶, che non è un bene o un male di per sé (data l'importanza per le società umane che l'occupazione dello spazio riveste, non solo è naturale, ma anche opportuno che essa sia oggetto di decisione politica), ma che, semplicemente, va riconosciuto come tale.

Da questo riconoscimento infatti, a lungo oscurato anche per la prevalenza di un approccio di tipo utilitarista alla disciplina⁴⁷, possono dischiudersi strade di analisi interessanti, tra cui un'utile chiarificazione del ruolo dell'urbanista. Spesso ambiguo anche a causa del misconoscimento di questa politica della disciplina, esso (abbandonata ogni natura ibrida correlata, ad esempio, a visioni di pianificazione partecipata o di *advocacy planning*) potrebbe così serenamente sdoppiarsi tra un dovere meramente tecnico-professionale di trascrizione sul suolo delle decisioni della sfera politica (stante naturalmente la propria autonomia intellettuale), ed uno più propriamente analitico-accademico, di analisi di pratiche e politiche urbane al fine sia di formulare (poche ma convincenti) teorie dello spazio (della relazione fra certe scelte spaziali e certi esiti sociali), sia di fornire giudizi di valore sulle scelte territoriali della politica⁴⁸, che, per quanto si condivide la visione di Lefebvre⁴⁹ di uno spazio che non è mai neutro né immediatamente disponibile ad essere scritto direttamente dalle volontà politiche – opponendo invece una sorta di resistenza e la leggibilità del potere attraverso il quale non è mai per questo né facile né immediata – sono tuttavia possibili ed anzi, per certi versi doverosi a partire proprio da un'analisi di tipo disciplinare⁵⁰: «[...] il controllo del sistema dell'accessibilità è essenziale per mantenere la supremazia economica e politica. Delineare mappe che individuino come possono essere controllati i principali canali di comunicazione, e rilevare la misura in cui essi possono escludere certe persone dal loro utilizzo, sono un'analisi significativa di un luogo»⁵¹.

«Una valutazione tecnica complessiva delle conseguenze di un piano regolatore [ed in generale di una politica territoriale, ndr], come s'è detto, è pressoché impossibile, pretenderebbe l'uso di un'algebra sociale di cui non disponiamo. È

sempre possibile una valutazione sintetica di tipo politico, che sarà tanto più convincente quanto più basata su valutazioni tecniche specifiche. Se una convincente valutazione tecnica d'insieme è impossibile, è però possibile costruire una matrice in cui su ogni riga siano riportate le principali scelte del piano e in ogni colonna i punti di vista dei diversi gruppi di interessi coinvolti»⁵².

Note

1. A proposito del caso statunitense, vedi ad esempio Squires, Kubrin, 2005, pp. 47-68.
2. «Conventional wisdom portrays urban and regional planning as a progressive, reformist and modernist societal project (Dear, 1986; Hall, 1988). Consequently, planning has been conceived, by planners and public alike, as a rational professional activity, aimed at producing a 'public good' of one kind or another. Planning's theoretical and professional discourse has therefore tended to concentrate on its capacity to contribute to the attainment of well-established societal goals, such as residential amenity, economic efficiency, social equity, or environmental sustainability» (Yiftachel, 1998 p. 395).
3. «La segregazione viene apertamente nominata [nella letteratura urbanistica] solo dove e quando è considerata un fenomeno accettabile, ma non appena diviene, almeno ufficialmente, socialmente non tollerabile, si tende ad ignorarne l'esistenza o a presentarla come un fattore indipendente ed esterno all'urbanistica» (Somma, 1991, pp. 29-30).
4. «Le forme di conquista e occupazione dello spazio si realizzano con divisioni e delimitazioni spaziali che sono l'affermazione di forme specifiche di potere, di strategie economiche e sociali, simboliche e culturali. [...] Divisioni e delimitazioni non sono il semplice riflesso delle forme del potere, sono modalità di appropriazione dello spazio, le modalità attraverso cui il potere trasforma un esterno in un interno [...]. Ma perché l'espansione di realizza, un ordinamento spaziale è necessario. È necessaria una forma istituzionalizzata che legittimi i processi di esclusione di cui l'espansione si alimenta. L'espansione non è solo occupazione dello spazio, ma divisione e delimitazione» (Mazza, 1997, p. 73).
5. Mazza, 2007.
6. Tali pratiche potrebbero anche essere definite in qualche modo di apartheid. L'utilizzo del termine sarebbe fatto in chiave più allusiva che analitico-descrittiva, e starebbe così ad indicare in senso lato la palese discriminatorietà etnica delle pratiche israeliane. In verità la situazione israelo-palestinese è per molti aspetti differente da quella del Sud Africa dell'apartheid. Qui ad esempio le politiche di controllo spaziale della popolazione nera erano di matrice puramente *segregativa*, mentre quelle che Israele mette in atto nei confronti della popolazione palestinese sono in realtà politiche finalizzate all'*espulsione* della popolazione araba, dove, sebbene ciò avvenga anche attraverso strategie di ghettizzazione, il fine non è quello di mantenere la popolazione palestinese sul territorio, seppur in aree precisamente delimitate (cosa che, invece, era l'obiettivo delle classi dirigenti bianche del Sud Africa, al fine di sfruttare per finalità economiche la manodopera nera), bensì quello di creare un territorio etnicamente omogeneo (vedi ad esempio i lavori di Scott Bollens, 1998; 2006).
7. «In ethnocratic regimes, ethnicity, and not citizenship is the main key to the distribution of power and resources. It differs from democratic regimes by the absence of equal citizenship, clear borders, or protection of minorities. [...] . Such regimes can be found in Estonia, Sri Lanka and Malaysia. The case of Israel well illustrates the making of an ethnocratic regime. It has evolved around the central Zionist (and uni-ethnic) project of Judaizing Israel/Palestine. This strategy was implemented by land, settlement, immigration and military policies, and created a stratified and segregated political geography. The 'momentum' of the Judaization project led to the rupturing of the state's borders, to the continuing involvement of world Jewry in the governing of the state, and to the subsequent undermining of equal citizenship, po-

- pular sovereignty and democratic rule. Most notably, the Judaization project has caused the pervasive dispossession of Palestinian-Arabs, but it has also reshaped relations between Jewish ethno-classes, mainly along the Ashkenazi-Mizrahi and orthodox-secular cleavages» (Yiftachel, 1999, p. 364, traduzione di F. Chiodelli).
8. In questo testo ci occuperemo soltanto della Cisgiordania (chiamata anche West Bank) e di Gerusalemme, mentre non tratteremo il caso, per certi versi diverso, della Striscia di Gaza.
9. Mazza, 2002, p. 6.
10. Halper, 2000.
11. «Yet a third set of control mechanisms, the most subtle of all, are those of a bureaucratic or 'legal' nature. They entangle Palestinians in a tight web of restrictions and trigger sanctions whenever Palestinians try to expand their life space. These include: [...] The use of diverse methods of active displacement: exile and deportation; the revoking of residency rights; induced emigration through impoverishment; land expropriation, house demolitions and other means of making life in the Occupied Territories unbearable. Schemes of 'transfer' have also been suggested (in fact, two parties in Sharon's government – the National Union Party of the assassinated Tourism Minister Ze'evi and Minister of Infrastructure Lieberman's 'Israel Is Our Home' – have 'transfer' as their main political program). Hundreds of thousands of Palestinians have 'departed' since 1967, but a core of three million sumud ('steadfast') Palestinians still remains. Zoning policies which, under the guise of planning and the law, serves to freeze the natural development of Palestinian towns and villages. Part of this system involves the restrictive use building permits, enforced by house demolitions, arrests, fines and daily harassment, all designed to confine the population to small enclaves; Expansive 'master plans' being drawn around the settlements which allow for massive building while contending that settlement building has been 'frozen' [...]» (Halper).
12. Principalmente: requisizione di terra per scopi militari, dichiarazione della terra come proprietà abbandonata e confisca per esigenze pubbliche, oltre a normali processi di acquisto sul libero mercato, vedi B'Tselem, 2007, pp. 47-63.
13. La cui popolazione ammonta a più di 250.000 persone, dati Central Bureau of Statistics (2005).
14. Per un approfondimento sul tema delle politiche israeliane in Cisgiordania, vedi B'Tselem, 2007.
15. Data la controversa questione dei confini Israeliani, specifichiamo che in questo testo il termine confini, riferito allo Stato di Israele, viene utilizzato facendo riferimento alla *Green Line*, ossia ai territori conquistati a seguito della guerra del 1967.
16. Ad esempio, la costruzione di una colonia in Cisgiordania porta con sé la costruzione delle infrastrutture per connetterla con il territorio sotto diretto controllo Israeliano ed, in successione, spesso, la modifica del tracciato del muro per includerla nel nuovo spazio dello Stato di Israele
17. Mazza, 2002, p. 19.
18. «Bypass the Arab population centers», Ministry of Agriculture and Settlement Division of the World Zionist Organization, Master Plan For Settlement of Samaria and Judea, Plan for Development of the Area for 1983-1986 (Jerusalem: Spring, 1983), p. 27, cit. in B'Tselem, 2004, p. 6.
19. Per un approfondimento dei nuovi sviluppi della politica israeliana delle infrastrutture viabilistiche in Cisgiordania, vedi Jaradat, 2006.
20. Organismo con funzioni civili rispetto ai Territori Palestinesi, sotto il controllo del *Coordinator of Government in the Territories*, braccio del Ministero della Difesa Israeliano.
21. B'Tselem, 2004, p. 26.
22. «The most relevant section relating to the Forbidden Roads Regime is Section 88(a)(1), which grants the military commander the power to prohibit, restrict, or regulate the use of certain roads or establish routes along which vehicles or animals or persons shall pass, in either a general or specific manner» (B'Tselem, 2004).
23. *Ibidem*.
24. Per una mappa dettagliata di tutte le *bypass roads* della Cisgiordania vedi http://www.btselem.org/Download/Forbidden_Roads_Map_Eng.pdf.
25. B'Tselem, 2004, pp. 13-14.
26. *Ibidem*, pp. 15-16.
27. Tale perdita di tempo è problematica non solo in termini di esistenza quotidiana, ma anche in caso di emergenze mediche. Nel 2007 i morti certificati a causa di ritardi nel trasporto in ospedale dovuti ai controlli ai checkpoint sono stati 10 (vedi B'Tselem, *www*).
28. Per un'analisi della vita ai check-point vedi anche Hammami, 2005.
29. Fonti B'Tselem, *www*.
30. «The settlement master plan for 1983-1986, mentioned above, expressly states that one of the primary considerations in choosing the site to establish settlements is limiting construction in Palestinian villages. For example, in its discussion of the mountain ridge area, the plan states that it «holds most of the Arab population in the urban and rural communities... Jewish settlement along this route (Route 60) will create a psychological wedge regarding the mountain ridge, and also will likely reduce the uncontrolled spread of Arab settlement». This demonstrates that the desire to demarcate Palestinian construction was a guiding principle in determining the routes of the new roads» «[il *Settlement Master Plan for 1983-1986*, prima menzionato, dichiara espressamente che una delle primarie considerazioni nella scelta del sito in cui creare le colonie è che esso limiti le costruzioni nei villaggi palestinesi. Per esempio, nella discussione dell'area sulla cresta della montagna, il piano dichiara che «esso contiene la maggior parte della popolazione araba nelle comunità urbane e rurali... gli insediamenti ebraici lungo questa strada (Route 60) creeranno un cuneo psicologico circa la cresta della montagna, e probabilmente ridurranno anche l'espansione incontrollata degli insediamenti arabi». Ciò dimostra che il desiderio di tracciare i confini delle costruzioni palestinesi era un principio guida nella determinazione del percorso delle nuove strade] (B'Tselem, 2004, p. 6).
31. Si tenga presente che, ad oggi, la popolazione palestinese è proprietaria di infima del territorio della Cisgiordania. Per la costruzione, ad esempio, della Trans Israel Highway, di cui parleremo in seguito, è stata espropriata terra per l'85% appartenente a proprietari palestinesi, in un paese (Israele secondo i confini del 1967) in cui, agli arabi, è rimasto in proprietà solo il 3% del suolo.
32. «La pratica di progettare le strade come barriera razziale è stata ampiamente utilizzata anche nei territori occupati da Israele, dove le successive modifiche alla gerarchia e al tracciato della principali vie di comunicazione riflettono le strategie geopolitiche dei diversi governi. Fra il 1967 e il 1977 si è mantenuta l'importanza del tradizionale asse in direzione nord sud, ma in seguito si è sviluppato un nuovo asse est-ovest più adatto alle richieste dei militari di disporre di collegamenti rapidi con la fascia costiera. Esso è stato utilizzato anche per meglio integrare i nuovi insediamenti ebrei nel territorio di Israele ed isolare, viceversa, sistematicamente i preesistenti villaggi arabi, secondo la cosiddetta strategia di 'bypassare gli arabi' che consiste nel collegare tra loro le città ebrae aggirando quelle arabe senza attraversarle» (Somma, 1991, p. 112).
33. Per un approfondimento vedi Petti (2007), su questa specifica questione interessante, a differenza di altre parti del libro decisamente meno convincenti.
34. Lein, Weizman, 2002, p. 98, trad. in Petti, 2007, p. 88.
34. B'Tselem, *Restrictions of Movement*, http://www.btselem.org/English/Freedom_of_Movement. Per vedere in dettaglio le mappe di ciascuna sub-area, vedi <http://www.btselem.org/English/Maps/Index.asp>.
35. B'Tselem, 2004, pp. 23-24 (traduzione di M. Chiodelli).
36. Per ulteriori informazioni sul processo evolutivo del progetto della Trans-Israel Highway, vedi Khamaisi, Shmueli, 2001, pp. 127-140.
37. Dati Istituto Nazionale per il Commercio Estero, <http://www.ice.gov.it/estero2/telaviv/normativa.pdf>.
38. Per ulteriori informazioni sul processo evolutivo del progetto della Trans-Israel Highway, vedi Khamaisi, Shmueli, 2001, p. 127.
39. Halper, 2000.
40. Informazioni dettagliate circa il percorso dell'autostrada sono reperibili sul sito ufficiale della Trans-Israel Highway, <http://www.kvish6.co.il/>.
41. Ricordiamo, per dovere di cronaca, che le colonie israeliane sono illegali secondo l'art. 49 della Quarta Convenzione di Ginevra, e sono

state condannate da svariate risoluzioni delle Nazioni Unite che ne continuano a chiedere la rimozione. Esso costituiscono tra l'altro uno dei maggiori ostacoli ad una soluzione pacifica del conflitto, ma, nonostante questo, Israele continua senza sosta la loro costruzione. Al 2005 la popolazione delle colonie ammontava a più di 400.000 unità, 180.000 a Gerusalemme Est e 250.000 in Cisgiordania (costituendo l'8% dei 5.313.000 cittadini ebrei dello Stato di Israele).

41. Dati B'Tselem http://www.btselem.org/english/Settlements/International_Law.asp. Per una lista delle risoluzioni UN vedi www.un.org/documents/scres.htm.

42. Halper, 2000 (traduzione di F. Chiodelli).

43. Una valutazione astratta dei confini è chiaramente sempre ammissibile, ma forse è più significativa per la speculazione filosofica che per la pratica urbanistica. In ogni caso, per una interessante lettura filosofica dei confini in termini di prerequisito di incontro e comunicazione, vedi Bonesio, 2000.

44. Una posizione del genere è ad esempio ben esemplificata da questa affermazione di Indovina, in cui si confondono fini (politici) e mezzi (tecnici) «L'organizzazione intenzionale dello spazio, cioè la pianificazione urbanistica e territoriale, infatti, costituisce lo strumento che realizza una politica (economica, sociale, culturale, religiosa, ecc.) di segregazione. Il provvedimento amministrativo contro specifiche etnie, dove si dà, o anche l'emarginazione sociale di specifiche etnie, si traduce in segregazione proprio attraverso la strumentazione urbanistica. [...] La pianificazione infrastrutturale, con la sua oggettività, si configura come strumento di disegno di spazi segregati [corsivo mio]» (Indovina, 1991, p. 12).

45. Mazza, 2002, p. 84.

46. Ciò avviene chiaramente anche a causa ad uno strumento che si presta ad un tale utilizzo partigiano, ma, avendo a disposizione solo questo e dovendo in ogni modo prendere una qualche decisione tra usi del suolo alternativi, poco possiamo farci. L'unica soluzione alternativa sarebbe quella di non pianificare e di affidarsi al libero gioco delle forze di mercato, evitando così di compiere scelte per forza partigiane. Gli esiti reali di questa pratica deontologicamente integerrima sarebbero però tutti da verificare. Per una riflessione sui rapporti tra etica e pianificazione, vedi Moroni, 1997.

47. *Ibidem*, pp. 31-74

48. A tal proposito potrebbe essere interessante perlustrare una prospettiva analitica che vede nell'analisi delle politiche territoriali uno strumento per formulare giudizi di valore sul livello di governo che ne è responsabile. A tal proposito vedi i lavori di Yiftachel, in particolare Yiftachel, 1998, pp. 395-406; *Id.*, 1994, pp. 216-242; *Id.*, 1999, pp. 364-391; *Id.*, 1998, pp. 8-14).

49. Lefebvre, 1976.

50. Appare per questo giustificata e convincente l'affermazione del codice di responsabilità professionale dell'American Institute of Planner circa l'obbligo per il planner di segnalare casi di particolare urgenza dei bisogni sociali o di iniquità delle conseguenze delle azioni pubbliche: «We shall seek social justice by working to expand choice and opportunity for all persons, recognizing a special responsibility to plan for the needs of the disadvantaged and to promote racial and economic integration. We shall urge the alteration of policies, institutions, and decisions that oppose such needs» (American Institute of Certified Planners, www).

51. Lynch, 1990, p. 197.

52. Mazza, 2002, p. 111.

Riferimenti bibliografici

American Institute of Certified Planners, *Code of Ethics and Professional Conduct*, www.planning.org/ethics/conduct.html.

Bonesio L., 2000, «Terra, singolarità, paesaggi», in Aa.Vv., *Orizzonti*

della geofilosofia. *Terra e luoghi nell'epoca della mondializzazione*, Arianna Editrice, Casalecchio (Bo).

B'Tselem, 2004, *Forbidden Roads. Israel's Discriminatory Road Regime in the West Bank*, www.btselem.org.

B'Tselem, 2007, *Terra rubata. La politica di insediamento in Cisgiordania*, Yael Etein editore.

B'Tselem, 2007, *Palestinians who Died Following an Infringement of the Right to Medical Treatment*, www.btselem.org/english/Statistics/Casualties_Data.asp?Category=21.

B'Tselem, 2007, *Restrictions of Movement*, www.btselem.org/english/Freedom_of_Movement/Siege_figures.asp.

Bollens S., 1998, «Urban Planning Amidst Ethnic Conflict: Jerusalem and Johannesburg», *Urban Studies*, vol. 35, n. 4, pp. 729-750.

Bollens S., 2006, «Urban Planning and Peace Building», *Progress in Planning*, vol. 66, n. 2, pp. 67-139.

Central Bureau of Statistics, 2005, www.cbs.gov.il.

Halper J., 2000, *The 94 Percent Solution: A Matrix of Control, in Losing Ground? The Politics of Environment and Space*, Middle East Report 216, Fall, Washington, DC.

Halper J., *The Key to Peace: Dismantling the Matrix of Control*, www.icahd.org/eng.

Hammami R., 2005, «Lavoro fuori legge. L'economia morale di un checkpoint», *Lo straniero*, ottobre, Iura Gentium, www.juragentium.unifi.it/it/surveys/palestin/hammami.pdf.

Indovina F., 1991, «Segregazione etnica e strumentazione urbanistica», in Somma P., *Spazio e razzismo*, FrancoAngeli, Milano.

Istituto Nazionale per il Commercio Estero, <http://www.ice.gov.it/estero2/telaviv/normativa.pdf>.

Jaradat A., 2006, «Tunnel and Roads, Closures, Crossing and the Segregation Wall. Moving Toward a Unique Racist Reality», *News from Within*, vol. XXII, n. 6, July, Aic, Gerusalemme.

Khamaisi R., Shmueli D.F., 2001, «Shaping a Culturally Sensitive Planning Strategy. Mitigating the Impact of Israel's Proposed Transnational Highway on Arab Communities», *Journal of Planning Education and Research*, vol. 21, n. 2, pp. 127-140, December.

Lefebvre H., 1976, *La produzione dello spazio*, Moizzi editore, Milano (ed. or., 1974, *La production de l'espace*).

Lein Y., Weizman E., 2002, *Land Grab: Israel's Settlement Policy in West Bank*, B'Tselem.

Lynch K., 1990, *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Etas Libri, Milano.

Mazza L., 1997, *Le Trasformazioni del piano*, FrancoAngeli, Milano.

Mazza L., 2002, *Conflitti e confini*, Clup, Milano.

Mazza L., 2007, A procedere da Taylor, appunti sul mio programma di ricerca, unpubl.

Ministry of Agriculture and Settlement Division of the World Zionist Organization, 1983, *Master Plan For Settlement of Samaria and Judea, Plan for Development of the Area for 1983-1986*, Jerusalem, Spring.

Petti A., 2007, *Arcipelaghi e enclave. Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, Bruno Mondadori, Milano.

Somma P., 1991, *Spazio e Razzismo*, FrancoAngeli, Milano.

Squires G.D., Kubrin C.E., 2005, «Privileged palces: race, uneven development and geography of opportunity in Urban America», *Urban Studies*, vol. 42, n. 1, pp. 47-68.

Yiftachel O., 1994, «The Dark Side of Modernism: Planning as Control of an Ethnic Minority», in Watson S. and Gibson K. (eds.), *Postmodern Cities and Spaces*, Basil Blackwell, Oxford, pp. 216-242.

Yiftachel O., 1998, «Ethnocracy or Democracy? Settler Politics in Israel», *Bulletin of Middle East Report and Information Project (Merip)*, n. 217, pp. 8-14.

Yiftachel O., 1998, «Planning and Social Control: Exploring the 'Dark Side'», *Journal of Planning Literature*, vol. 12, n. 4, pp. 395-406.

Yiftachel O., 1999, «Ethnocracy: The Politics of Judaizing Israele/Palestine», *Constellations*, vol. 6, pp. 364-391.