

Irescenari Irescenari

LA COLLOCAZIONE DEL NORD-OVEST
NEL CONTESTO EUROPEO



L'IRES PIEMONTE è un istituto di ricerca che svolge la sua attività d'indagine in campo socioeconomico e territoriale, fornendo un supporto all'azione di programmazione della Regione Piemonte e delle altre istituzioni ed enti locali piemontesi.

Costituito nel 1958 su iniziativa della Provincia e del Comune di Torino con la partecipazione di altri enti pubblici e privati, l'IRES ha visto successivamente l'adesione di tutte le Province piemontesi; dal 1991 l'Istituto è un ente strumentale della Regione Piemonte.

L'IRES è un ente pubblico regionale dotato di autonomia funzionale disciplinato dalla legge regionale n. 43 del 3 settembre 1991.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la relazione annuale sull'andamento socioeconomico e territoriale della regione;
- l'osservazione, la documentazione e l'analisi delle principali grandezze socioeconomiche e territoriali del Piemonte;
- rassegne congiunturali sull'economia regionale;
- ricerche e analisi per il piano regionale di sviluppo;
- ricerche di settore per conto della Regione Piemonte e di altri enti e inoltre la collaborazione con la Giunta Regionale alla stesura del Documento di programmazione economico finanziaria (art. 5 l.r. n. 7/2001).

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Angelo Pichierri, *Presidente*

Brunello Mantelli, *Vicepresidente*

Paolo Accusani di Retorto e Portanova, Antonio Buzzigoli, Maria Luigia Gioria,
Carmelo Inì, Roberto Ravello, Maurizio Ravidà, Giovanni Salerno

COMITATO SCIENTIFICO

Giorgio Brosio, *Presidente*

Giuseppe Berta, Cesare Emanuel, Adriana Luciano,
Mario Montinaro, Nicola Negri, Giovanni Ossola

COLLEGIO DEI REVISORI

Emanuele Davide Ruffino, *Presidente*

Fabrizio Allasia e Massimo Melone, *Membri effettivi*
Mario Marino e Liliana Maciariello, *Membri supplenti*

DIRETTORE

Marcello La Rosa

STAFF

Luciano Abburrà, Stefano Aimone, Enrico Allasino, Loredana Annaloro, Maria Teresa Avato,
Marco Bagliani, Davide Barella, Cristina Bargerò, Giorgio Bertolla, Paola Borrione,
Laura Carovigno, Renato Cagno, Luciana Conforti, Alberto Crescimanno, Alessandro Cunsolo,
Elena Donati, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlino, Vittorio Ferrero,
Filomena Gallo, Tommaso Garosci, Maria Inglese,
Simone Landini, Antonio Larotonda, Eugenia Madonia, Maurizio Maggi,
Maria Cristina Migliore, Giuseppe Mosso, Carla Nanni, Daniela Nepote, Sylvie Occelli,
Giovanna Perino, Santino Piazza, Stefano Piperno, Sonia Pizzuto, Elena Poggio,
Lucrezia Scalzotto, Filomena Tallarico, Giuseppe Virelli

© 2008 IRES – Istituto di Ricerche Economico – Sociali del Piemonte
via Nizza 18 – 10125 Torino
Tel. 011.66.66.411 – Fax 011.66.96.012

Iscrizione al Registro tipografi ed editori n. 1699,
con autorizzazione della Prefettura di Torino del 20/05/1997

Si autorizza la riproduzione, la diffusione e l'utilizzazione del contenuto
del volume con la citazione della fonte.

Irescenari

**TERZO RAPPORTO TRIENNALE
SUGLI SCENARI EVOLUTIVI DEL PIEMONTE**

Coordinamento scientifico: Paolo Buran

2008/15

**LA COLLOCAZIONE DEL NORD-OVEST
NEL CONTESTO EUROPEO**

di Fiorenzo Ferlino, Isabella M. Lami

UFFICIO EDITORIA IRES PIEMONTE

Maria Teresa Avato, Laura Carovigno

PROGETTO GRAFICO

Clips – Torino

IMPAGINAZIONE

Edit 3000 srl – Torino

INDICE

1.	IL SISTEMA URBANO EUROPEO	1
2.	LE RAPPRESENTAZIONI DELLO SPAZIO URBANO EUROPEO	3
3.	L'EUROPA POLICENTRICA	10
4.	LA MACROREGIONE DELLE ALPI OCCIDENTALI	15
5.	LO SPAZIO ALPINO	18
	5.1 Lo spazio alpino: differenze e omogeneità	20
6.	IL MEDITERRANEO OCCIDENTALE	23
7.	CONCLUSIONI: IL NORD-OVEST ALL'INTERNO DELLO SPAZIO EUROPEO	26
	RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	28

1. IL SISTEMA URBANO EUROPEO

A partire dalla seconda metà degli anni ottanta le città e le regioni europee sono state oggetto di numerosi studi orientati alla formulazione di immagini di sintesi del territorio europeo, sulla base delle specializzazioni funzionali e delle diverse morfologie socioeconomiche espresse dalle realtà urbane.

Come ogni rappresentazione, tali immagini sono frutto di una lettura coerente dei dati e degli indicatori che tuttavia non è univoca ed è pertanto demarcata da una inevitabile soggettività del ricercatore, da costruzioni mentali che non necessariamente derivano da un indirizzo esplicito, da un “piano”, quanto piuttosto da forme interpretative considerate plausibili e accettate dalla comunità scientifica in quanto coerenti con le sue pratiche e con i “giochi linguistici” che in essa si sono sedimentati nel tempo. Le carte geografiche, e a maggior ragione quelle di sintesi, evidenziano pertanto solo alcuni elementi e relazioni rispetto a tutti quelli possibili, in coerenza con una determinata visione del mondo, e individuano problematiche che in quel contesto si intendono affrontare (Dematteis, 1997a).

Una prima caratteristica del sistema urbano europeo, osservata già all’inizio del XIX secolo dal geografo Karl Ritter, è quella relativa ai livelli di urbanizzazione del continente, i quali, già allora, registravano “una prevalenza delle membra sul corpo”. Si **deduceva un modello spaziale a forma di X**, che permane anche ai nostri giorni, caratterizzato da una diminuzione della concentrazione urbana, che procede da un nucleo centrale continentale e le cui propaggini riducono il gradiente della presenza delle città sul territorio man mano che ci si allontana da esso. **Le “membra” sono costituite, l’una dalla dorsale che va dalla Gran Bretagna all’Italia** (comprendendo, quindi, la Germania e la Svizzera), **l’altra è divisa nei due assi continentali litoranei rispettivamente lungo il mare del Nord e lungo le coste del Mediterraneo occidentale.**

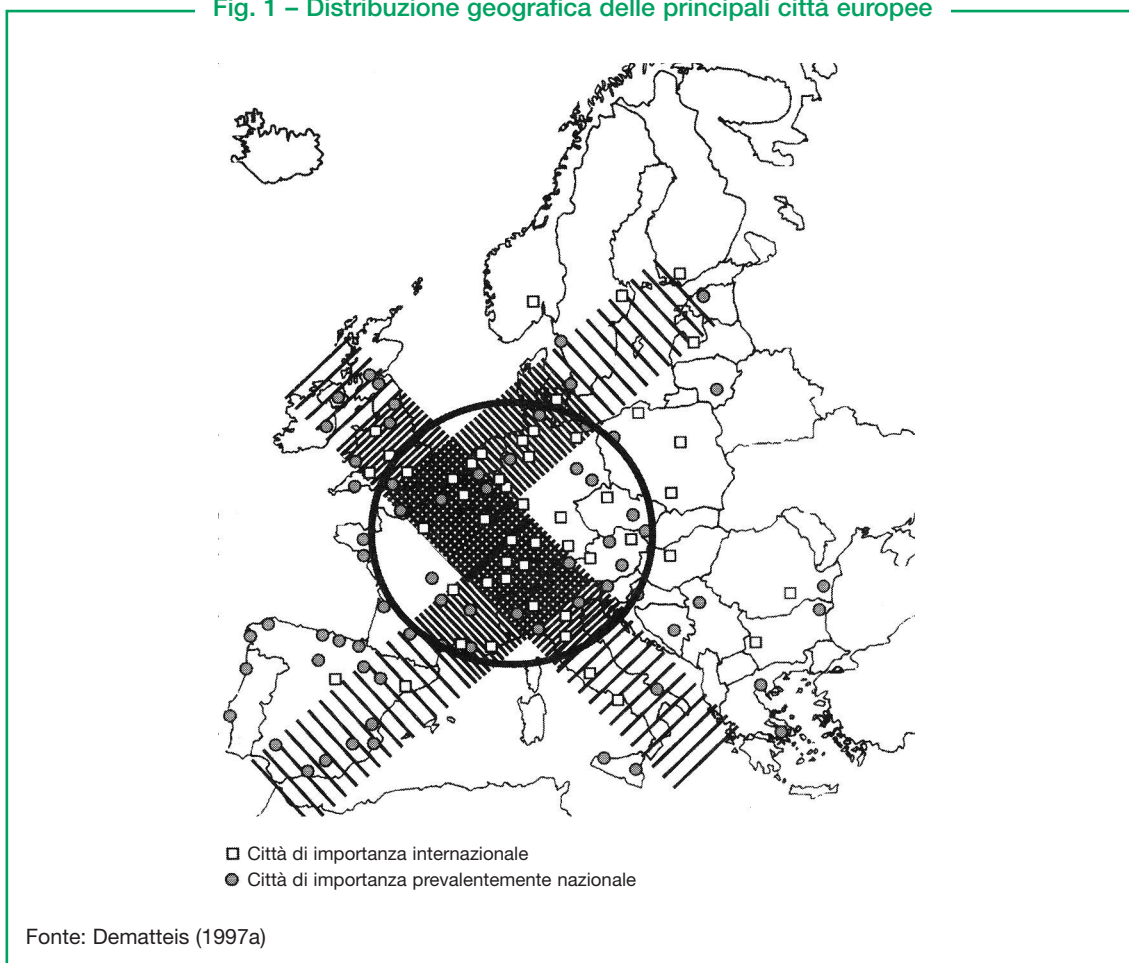
L’incrocio della X individua uno spazio con un alto gradiente socioeconomico destinato a perdurare nel tempo fino a informare immagini più recenti quali la famosa “babana blu” della Reclus-DATAR (GIP-RECLUS, 1989).

In realtà **questa immagine è la semplificazione di un lungo processo storico che interessa l’urbanizzazione del continente europeo** e che, in origine, interessa prioritariamente l’arco del Mediterraneo per poi estendersi, con l’impero romano, nella parte più interna del continente europeo, dove si inizia a delineare un primo tracciato di trama urbana nell’attuale corridoio Rodano-Reno, per poi estendersi nella parte sud-occidentale della Gran Bretagna. Nel Medioevo prevalgono di nuovo le comunicazioni marittime di tipo reticolare che estendono l’asse nord-sud (già con le occupazioni normanne nel Sud Italia e l’emergere delle repubbliche marinare) e quindi formano il braccio a nord-est della X, con la formazione della Lega Anseatica e la foggatura di una vera e propria rete di città connesse tra loro da relazioni di tipo economico e culturale lungo il mare del Nord.

Le differenze di potenziale, dal centro verso la periferia, vanno ricondotte alle dinamiche successive. La situazione infatti cambia a partire dal Cinquecento con la formazione dei grandi stati continentali (Spagna, Francia, Austria, Russia e Germania): da un lato si estende l’asse est-ovest verso Madrid e Mosca, dall’altro lato il modello reticolare, di stampo medievale, è messo in discussione da uno spazio centralizzato e gerarchico che rafforza il cuore del continente, in cui sono collocate alcune delle grandi capitali politiche ed economiche (Parigi, Vienna, Berlino, Praga). Saranno queste città che domineranno la scena politica ed economica dell’Europa per molti secoli, in quanto *luoghi centrali* di un mercato agricolo definito da una gerarchia amministrativa e territoriale fondativa degli imperi e dei regni.



Fig. 1 – Distribuzione geografica delle principali città europee



Una inversione di tendenza sembra avvertirsi nel XVIII secolo, quando le città costiere, in particolare quelle affacciate sull'Atlantico, tornano ad essere importanti poli di collegamento con le colonie e con i nuovi territori conquistati, ma la situazione torna a favorire le città collocate nell'entroterra durante le rivoluzioni industriali.

2. LE RAPPRESENTAZIONI DELLO SPAZIO URBANO EUROPEO

Nel 1987 il gruppo Reclus ha elaborato per la **DATAR** (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), uno studio che costituisce uno dei principali rapporti sul ruolo delle città europee nell'ambito della rete urbana e propone un ordinamento gerarchico di 165¹ città europee con più di 200.000 abitanti, raggruppate in otto classi.

Per la loro individuazione il gruppo ha utilizzato 16 indicatori, alcuni dei quali di tipo quantitativo (popolazione, crescita demografica, numero delle fiere e/o dei congressi annuali, ecc.); altri di tipo "dummy" (presenza della borsa valori, palazzi dei congressi, ecc.); altri ancora di tipo quanti-qualitativo (livello delle attività culturali, di laboratori, ecc.).

La rete urbana europea così emersa evidenzia la presenza di un'area centrale che si estende da Londra a Milano, dalle megalopoli della Gran Bretagna sino alla Lombardia e comprende al suo interno oltre la metà delle città considerate (nonostante rappresentasse solo il 18% del territorio totale). Questa costruzione territoriale **rileva**, ancora una volta, **la presenza della "dorsale centrale europea"** e rappresenta una delle descrizioni di sintesi dell'assetto spaziale del sistema urbano europeo più nota e meglio conosciuta come "banana blu" (fig. 2). **La "banana blu" o "dorsale centrale", o ancora "asse lotaringico"** (Noble, Costa, Dutt, 1991) **è l'arco di maggiore dinamismo socioeconomico, che corre da Londra a Milano** lungo l'asta del Reno e si caratterizza per la sua elevata ricchezza e densità urbana e "sociale".

Un secondo sottoinsieme di città è costituito dalle "città isolate", inserite in un contesto regionale sottourbanizzato e con un modesto sviluppo, situate lungo la costa atlantica e nelle aree più periferiche del continente.

Infine **un terzo complesso di città individuato dallo studio è compreso tra Lione e Ginevra, da un lato, e il Veneto, l'Emilia e la Toscana, dall'altro.**

All'immagine della "banana blu" lo stesso gruppo Reclus-DATAR ha contrapposto in una successiva elaborazione questo "altro asse" orizzontale, caratterizzato da uno sviluppo più recente, soprattutto nel settore dell'innovazione tecnologica. **Il "Nord del Sud"** (fig. 2) **individua aree di nuovo sviluppo e si pone come interfaccia con il bacino del Mediterraneo.** È un'area caratterizzata da recenti fenomeni di sviluppo economico, tecnologico e culturale, che hanno portato gli studiosi a considerarla come nuova direttrice di crescita del sistema urbano continentale, in grado di controbilanciare, almeno in parte, la dorsale centrale.

Un sottosistema di questo asse, il cosiddetto "arco latino", vede un suo prolungamento territoriale a ovest verso il Portogallo (inglobando Madrid, Valencia e Barcellona) e a est, attraversando le regioni del Sud della Francia, lungo l'intera penisola italiana.

"L'idea di un asse di sviluppo 'mediterraneo' incentrato sulle regioni costiere dell'Europa sud-occidentale ha suscitato numerosi consensi sia in ambito politico che presso esperti e ricercatori". Il dibattito si è sviluppato in modo piuttosto frammentario e confuso, come testimonia la grande varietà di denominazioni utilizzate per designare tale area: "Arco Latino" (Boulifard, 1994); "Arco mediterraneo occidentale" (Cuadrado, Roura, 1994); "Spazio mediterraneo latino" (Institut Català de la Mediterrània, 1999); "Macroregione mediterranea occidentale" (Commissione Europea, 1995) e "Nuovo cuore europeo" (Commissione Comunità Europee, 1992). Il dibattito è stato a tratti accompagnato anche da una certa retorica, prospettando opportunità di sviluppo senza tener

¹ Di cui 32 per la Francia, 30 per la Germania, 25 per la Spagna, 23 per la Gran Bretagna, 22 per l'Italia, 17 per il Benelux, 5 per la Svizzera, 3 per l'Austria e per la Danimarca, 2 per la Grecia e per il Portogallo, 1 per l'Irlanda.

conto delle reali potenzialità e dei limiti dell'area, la quale comprende alcune regioni tradizionalmente problematiche (Vanolo, 2003). Inoltre le varie denominazioni non corrispondono a una definizione univoca dei limiti geografici di questa macroregione, che viene pertanto generalmente descritta come uno spazio a "geometria variabile" (Boulifard, 1994).

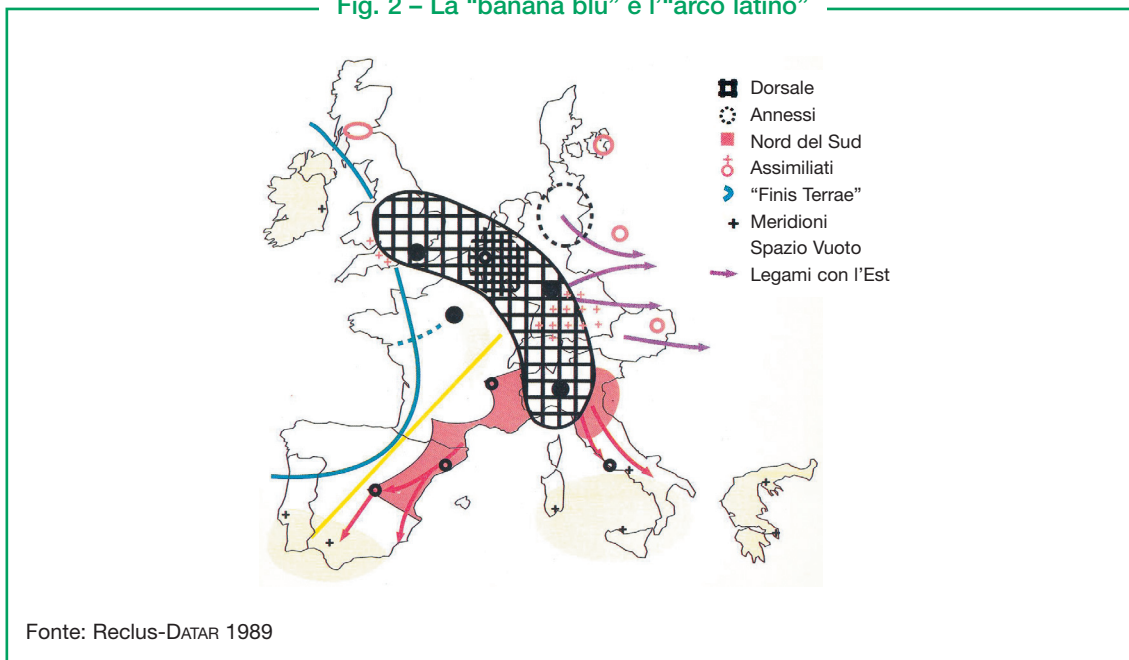
Occorre tuttavia rilevare che dietro questa molteplicità di iniziative si esprime un bisogno concreto di strutturazione di uno spazio politico e di mercato intorno al bacino del Mediterraneo, che funga da connettore europeo con il continente nord-africano e l'area medio-orientale e che sia in grado di controbilanciare i mercati del Baltico e del Mare del Nord.

In questo contesto il Nord-ovest rientra nelle aree ricche a ridosso della "banana blu" e area di connessione delle regioni emiliano-veneta e lionese-ginevrina.



Il Nord-ovest italiano si colloca cioè all'incrocio dei due maggiori assi di sviluppo con un ruolo quindi particolare che per un verso lo ancora al centro della ricchezza europea e, per altro verso, lo situa come "porta", interfaccia avanzata, del bacino del Mediterraneo.

Fig. 2 – La "banana blu" e l'"arco latino"



Le analisi Reclus-DATAR sono importanti perché hanno dato luogo all'apertura di una fase di studi orientati alla classificazione delle città europee che condurranno a delineare nuove rappresentazioni e immagini del continente, definendo nuove centralità e perifericità regionali, e ispirando documenti programmatici regionali e molte delle azioni e degli obiettivi della Unione Europea. Tali studi sono infatti alla base degli attuali indirizzi programmatici comunitari e degli obiettivi di coesione e competizione, nonché delle nuove sintesi reticolari poste a sostegno di questi obiettivi e fondative dell'immagine policentrica dello spazio europeo. Uno spazio che proprio in virtù della sua policentricità è passibile di interlocuzione e sviluppo in ogni ambito, in ogni macro- e micro-territorio. In Italia il rapporto sullo spazio urbano europeo della Fondazione Giovanni Agnelli (Conti, Spriano, 1989) riafferma l'applicazione congiunta delle due logiche di classificazione, quella della posizione gerarchica e quella della specializzazione funzionale (Bonavero, 2000) già presenti nello studio francese, e articola i territori in "reti" gerarchiche. La ricerca classifica 48 aree urbane

2. LE RAPPRESENTAZIONI DELLO SPAZIO URBANO EUROPEO

dell'Europa occidentale dei 12 (con l'esclusione di Spagna, Grecia e Portogallo), utilizzando 28 indicatori comprendenti la componente economica (dimensione produttiva, occupazionale, flussi telefonici per affari, ecc.), quella sociale (dinamica demografica e abitativa, ecc.), quella spaziale (sviluppo e trasformazione urbana) e quella innovativa (brevetti, sedi di ricerca, ecc.), al fine di cogliere le potenzialità territoriali che hanno portato alla formazione di quattro principali livelli economico-funzionali.

I risultati emersi hanno mostrato una rete urbana europea complessa e multiforme, frutto dei diversi percorsi di sviluppo intrapresi dalle aree metropolitane, dell'influenza della storia e del diverso grado di inserimento nel processo di trasformazione delle funzioni economiche. Torino appare una città di secondo rango, insieme a Stoccarda, Monaco, Norimberga, Düsseldorf, Colonia, Strasburgo, Hannover. Sono città definite in "transizione industriale e tecnologica positiva e sono collocate a ridosso delle 'città globali direzionali'" (Londra, Parigi, Bruxelles, Amsterdam, Roma, Copenaghen, Milano).

A livello europeo resta importante la ricerca di Kunzmann e Wegener (1991), che individua, con lo stesso metodo, nuovi cluster urbani dell'Europa occidentale, definendo quattro livelli: le città globali (Parigi e Londra), le grandi conurbazioni (Francoforte, Amsterdam-Rotterdam, Bonn-Colonia-Düsseldorf, Manchester-Leeds-Liverpool), le eurometropoli o europoli di scala continentale (Atene, Bruxelles, Milano, Roma, Madrid, Zurigo, Barcellona), le città di scala nazionale ma possibili competitori anche alla scala europea (Dublino, Lisbona, Torino, Napoli, Palermo, Marsiglia).

Alla metafora della "banana" viene contrapposta l'immagine del "grappolo europeo", che intende superare il modello canonico centro-periferia avvicinandosi a definire una struttura policentrica della rete. **Si passa** pertanto **da una struttura del sistema urbano di tipo areale-gerarchico a una "visione" di tipo reticolare-policentrico**, che ridefinisce i rapporti esistenti tra le diverse realtà territoriali.

Ogni sistema urbano viene esaminato sia in uno spazio fisico-territoriale, in cui le interazioni spaziali dipendono dalle distanze e dalle posizioni geografiche, sia in uno spazio economico, formato dalle reti e dai flussi di interazioni non dipendenti dalla distanza fisica. I fenomeni che si manifestano a livello metropolitano-regionale, cioè quelli situati in uno spazio territoriale locale, operano in stretto legame con quelli a scala globale, ed è per questo che le città rappresentano congiuntamente sia le aree in cui sono radicate delle collettività organizzate, sia i nodi di reti in cui i flussi globali convergono e si connettono.

Si supera, o **si tenta di superare, l'opposizione locale-globale attraverso immagini in cui i reticoli di prossimità si connettono alle reti lunghe** attraverso il medium delle città di secondo livello e della dimensione "meso", certo più adatta alla sfida espressa dagli obiettivi di coesione sociale, di riequilibrio territoriale e di competitività innovativa.

Il risultato di questi studi non può tuttavia disconoscere la forza del sistema urbano collocato lungo il tronco centrale della X, di quella *megalopoli europea* collocata "entro un raggio di 600 km tracciato attorno al suo centro in cui si addensa più della metà delle città europee di importanza internazionale [...]. Tra la parte centrale della X e le sue estremità si è venuto formando un gradiente negativo centro-periferia che il secolo XVI non conosceva [...]. Le grandi città storiche dell'odierna periferia europea non sono scomparse. Molte di esse sono tutt'ora città importanti, con notevoli risorse umane e con un *milieu* culturale ricco. Ma queste potenzialità sono bloccate non solo dalla posizione periferica, ma anche dalla disgregazione sociale, istituzionale, urbanistica e ambientale" (Dematteis, 1997a).

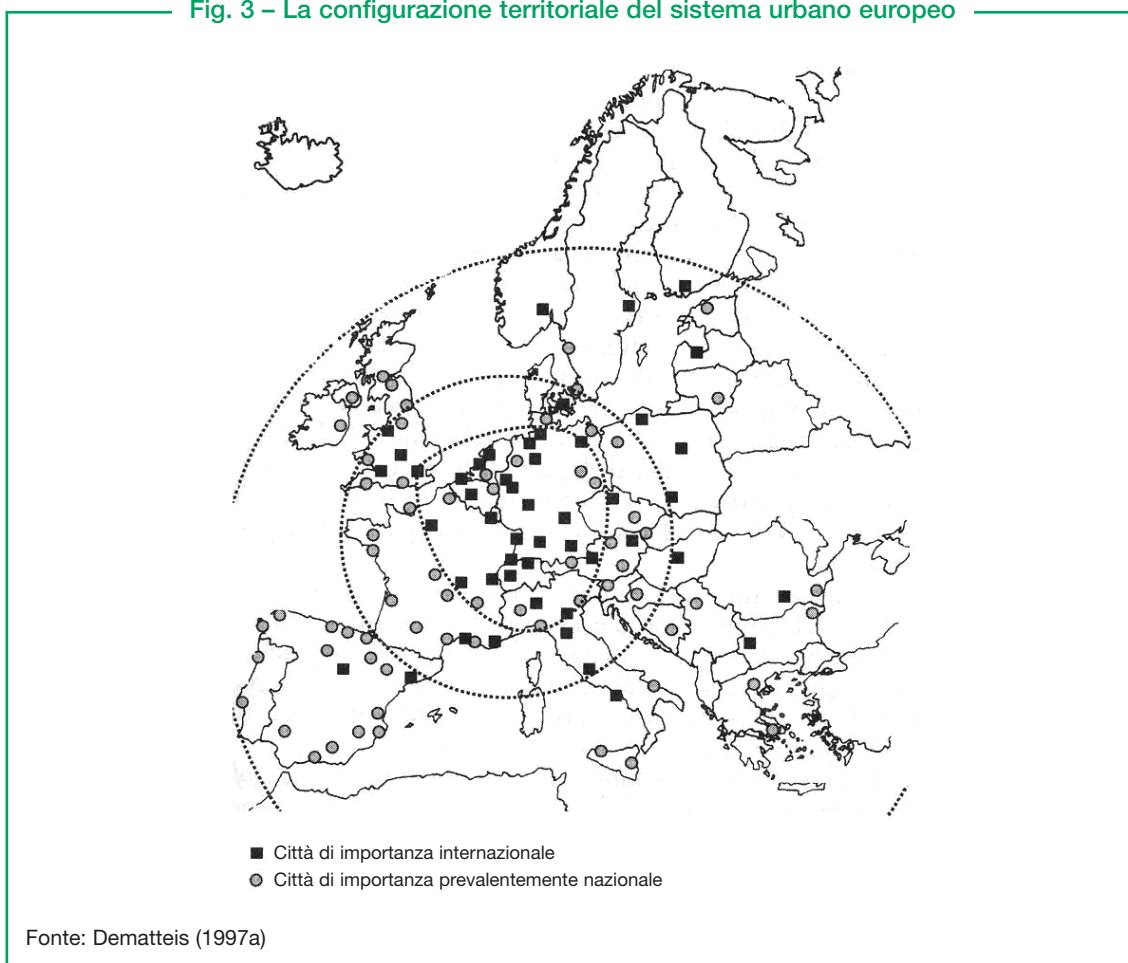
Lo Ssse (Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo), mostrerà il core continentale attraverso l'immagine di un "pentagono centrale" i cui vertici risultano essere le città di Londra, Parigi, Milano, Monaco e Amburgo. Si ripercorre, anche se con modalità rappresentative diverse, l'immagine del *core europeo* in cui il sistema urbano appare suddiviso in tre aree concentriche: la prima, quella centrale (di forma ellittico-triangolare) comprendente le regioni urbane

di Londra, Amburgo, Berlino, Monaco di Baviera, Venezia, Milano, Genova, Lione e Parigi; la seconda più esterna e con un raggio di circa 400 km dalla prima; una terza ancora più lontana dal centro e a un raggio di circa 1.300 km dalla seconda (Dematteis, 1977a).

Il centro, il cosiddetto *core*, appare l'area dominante del continente in cui vengono svolte funzioni economiche globali e di elevata qualità e contiene circa il 53% delle città europee di livello internazionale a fronte di un'area pari al 20% di quella totale, con una distribuzione delle città abbastanza uniforme (si contano nel complesso 145 milioni di abitanti; fig. 3).

Il Nord dell'Italia rientra a pieno titolo nel *core* continentale.

Fig. 3 – La configurazione territoriale del sistema urbano europeo



Il centro Europa diviene un territorio ad alta potenzialità innovativa e socioeconomica che destruttura in parte l'immagine della X e quella degli assi: l'ellisse prevale sulla X attraverso l'estensione di un gradiente socioeconomico che trova le sue motivazioni in ragioni storiche recenti e passate.

L'“asse lotaringico”, la “banana blu” della Reclus-DATAR, così come la “megalopoli europea” di Gottmann (1976), che è all'origine del “pentagono centrale” e delle ellissi di gradiente dello sviluppo europeo, appaiono descrizioni fenomeniche se non vengono connesse allo sviluppo storico dei poli tecnologici che hanno caratterizzato le onde lunghe dello sviluppo industriale europeo.

È il complesso meccanismo incentrato sulla generazione di *milieu innovateur* (Aidelot, 1986) che consente la creazione di innovazione tecnologica e la capacità di innescare un nuovo macrociclo di sviluppo. **L'asse lotaringico è la traccia storica di questi macro-cicli che dal Nord muovono verso il Sud Europa:** “I primi due *‘fuochi’*, lungo quest’asse nord-sud, si sono dispiegati in Inghilterra interessando nel primo ciclo Kondratiev, tra il 1787 e il 1842, la zona nord-ovest del Paese e nel secondo, tra il 1843 e il 1897, la parte sud-est. Erano aree relativamente connesse allo sviluppo del settore tessile e alla trasformazione del cotone e quindi alla ferrovia e alla siderurgia. Il ‘take-off’ del Belgio e dell’alta Francia è avvenuto nella fase di declino del primo ciclo mentre la parte nord della Germania ha dato luogo al suo ‘take-off’ nel secondo ciclo ma solo nel terzo ciclo, dal 1899 fino agli anni trenta, connesso alla meccanica, all’elettrificazione e alla chimica, quest’area, e più precisamente il bacino della Ruhr, l’attuale Nordrhein-Westfalen, è divenuta il baricentro dello sviluppo europeo” (Ferlandino, 2002b). Altre piattaforme tecnologiche hanno interessato il territorio tedesco, dal polo di Stoccarda e del Baden-Württemberg, incentrato sulla metalmeccanica, all’area di Monaco di più recente sviluppo. A partire dal XVIII secolo i poli di crescita dai porti del nord si spostano verso le grandi vie d’acqua dei bacini carboniferi e minerari fino a interessare, in età fordista, le vaste aree pianeggianti, per la costruzione dei grandi stabilimenti industriali.

In questo processo appare importante la “prossimità”, in quanto modalità di diffusione più probabile dello sviluppo, mentre le “prese”, che esprimono l’altra modalità di sviluppo dei territori, necessitano comunque di reti lunghe, connesse ai “poli generatori”.

Per “presa” o “ancoraggio” qui si intende (a differenza di altre interpretazioni) la capacità di valorizzare risorse locali, in particolare quelle non riproducibili, attraverso l’introduzione e la successiva rifunzionalizzazione di tecniche o tecnologie innovative. Tali **tecniche e tecnologie** in genere **sorgono** altrove, **nei “poli generatori o innovatori” che sono dotati di un particolare “milieu innovateur”** e sono in grado di innervare le reti globali dell’innovazione scientifica e tecnologica. **Sono singolarità territoriali molto peculiari e ridotte che innervano il sistema globale delle innovazioni.** Sono territori peculiari e – come dice Antonelli – “con dieci siti, definiti a livello di province o contee, si arriva al 60% dei brevetti depositati nel mondo” (Antonelli, 2003, p. 92). **La “presa” non è quindi un concetto relazionale locale che lega i soggetti all’oggetto o alle risorse (alla Berque) quanto piuttosto “glocale”; è la capacità dei soggetti (anche di un singolo soggetto) di relazionarsi e ancorarsi alle innovazioni generate dai “poli innovatori” e rifunzionalizzarle su specificità e risorse locali, preferibilmente non riproducibili in quanto peculiari di quel territorio.**

Le aree più prossime ai tradizionali poli dell’innovazione hanno maggiore probabilità di divenire essi stessi “nuovi poli innovatori”, generatori di sviluppo, in quanto non hanno forti vincoli tecnologici: tecnologie consolidate, rapporti costrittivi di *milieu*, persistenti ancoraggi a vecchi cluster tecnologici oramai da superare e “rompere”. Detto in altri termini, in una fase matura del ciclo tecnologico, **le aree semiperiferiche hanno tutti i vantaggi emulativi, dati dalla vicinanza alle aree centrali, senza tuttavia avere i costi di denovation** (Hugill, 2003), che queste ultime devono affrontare per poter cambiare e ambire ad essere nuovamente innovative. I sistemi locali si sviluppano quindi non tanto se sono in grado di generare prese (ancoraggi a risorse locali) quanto se sono in grado di connettere tali prese a tecnologie e metodiche innovative e vincenti (cioè che si diffondono con una velocità maggiore di altre innovazioni).

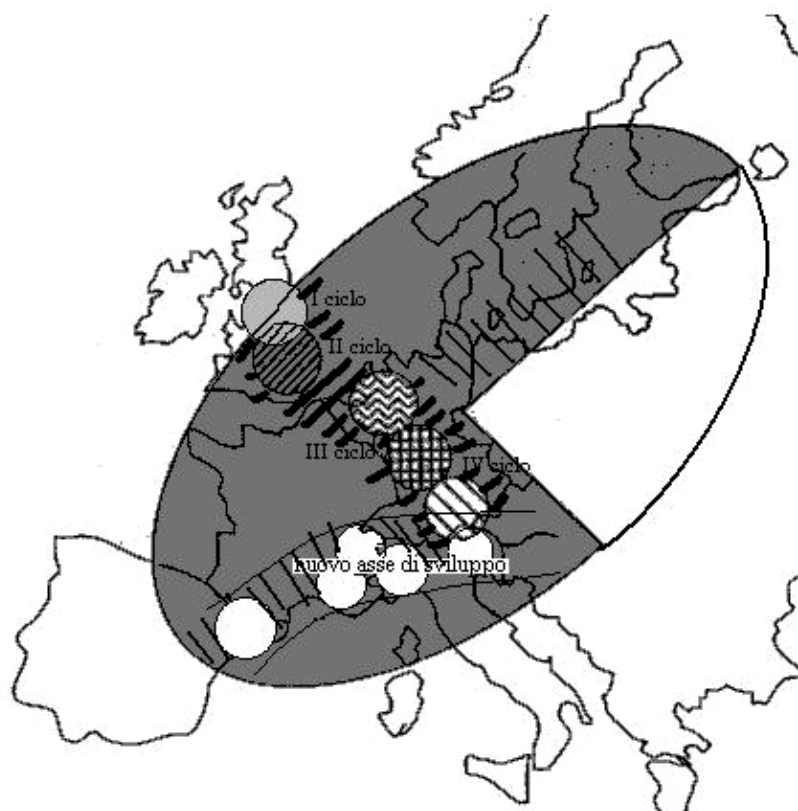
Per fare ciò **occorre**, nel contempo, **avere la capacità di abbandonare vecchi ancoraggi e tradizionali reti di relazioni.** È una condizione, questa, più probabile per le aree semiperiferiche e periferiche, che non hanno forti ancoraggi alle “vecchie innovazioni” e non devono quindi procedere ad affrontare una fase di pesante “denovazione”, di dismissione tecnologica, culturale, di sedimentate certezze, di robuste reti di relazioni.

Questa condizione particolare (di semiperiferia o di semicentro) è quella del Nord-ovest e sembra rendere tali aree estremamente interessanti dal punto di vista geografico in quanto

prossime alle aree centrali e in grado di ancorarsi alle aree centrali e, lo si auspica, di strutturare nuovi cluster e legami tecnologici, forse di produrre nuovi macrocicli di sviluppo e divenire generatrici di “prese”, di reti lunghe, cui sistemi locali lontani dovranno ancorarsi per crescere.

➔ **Tale condizione territoriale particolare interessa anche l'asse di crescita est-ovest** che ha trovato nella fine dell'isolamento economico (oltre che politico) dei regimi autoritari occidentali e orientali (prima del Portogallo e della Spagna poi dei paesi più occidentali del blocco sovietico) le cause della sua nuova referenziazione geoeconomica: apparivano aree periferiche e semiperiferiche che sono oggi in grado di attuare “prese” con i *sistemi innovatori* e di essere esse stesse possibili “fuochi innovatori”, in quanto relativamente prossime e fortemente connesse alle aree centrali, (anche a seguito dell'adesione alla Unione Europea) e con scarsi costi di *denovation*.

Fig. 4 – La formazione degli assi e dell'area di maggiore sviluppo in Europa



Fonte: elaborazione su Ferlaino (2002b)

➔ È **una doppia assialità che dà corpo all'“ellisse” dello sviluppo europeo** che si svolge intorno ai suoi “fuochi”, ovvero alle aree motrici dei cicli di lunga durata, e il cui gradiente cala andando verso la periferia (Ferlaino, 2000b). Un'ellisse **in passato spezzata sul versante est** (fig. 4) **dall'imposizione di un modello di sviluppo incapace di denovation e rimasto fortemente ancorato alla tradizione tecnologica** elettromeccanica, senza riuscire pertanto ad essere in grado di afferrare il nuovo macro-ciclo innovativo cominciato nel dopoguerra (Ferlaino, 1994). La crisi

2. LE RAPPRESENTAZIONI DELLO SPAZIO URBANO EUROPEO

dei sistemi socialisti è in primo luogo dettata da questa doppia incapacità relativa ai processi di *innovation* e di *denovation*. Resta un'ellisse di alta potenzialità che rende le aree dell'est europeo (come è già avvenuto per la Catalogna in Spagna) proiettate in un futuro di un possibile sviluppo, qualora si pongano le basi strutturali, le leve, su cui dispiegarlo: la costruzione di corridoi infrastrutturali, di reti logistiche, energetiche, informative, telematiche e trasportistiche, attraverso cui permettere l'ancoraggio dei suoi differenti territori.

Avere delle basi strutturali forti attraverso cui attuare possibili leve, ancorarsi ai centri dell'innovazione scientifica e tecnologica, essere in grado di attuare forme precoci di *denovation* (abbandonare tradizionali reti cognitive e tecniche), promuovere imprese (da *intra-prendere*) intorno alle risorse locali (possibilmente non riproducibili), sono le condizioni necessarie per lo sviluppo di un sistema territoriale; è la sfida posta alle regioni del Nord-ovest.

3. L'EUROPA POLICENTRICA



Il filone degli studi comparativi sul sistema urbano europeo affermatosi sino dalla metà degli anni novanta si è ulteriormente sviluppato negli anni successivi con studi più circoscritti alle macroaree e macroregioni, anche grazie alle iniziative della UE.

Una recente ricerca, promossa dalla Commissione Europea e svolta dal centro EUPOLIS (Conti, Salone, 2000), ha ripreso questo corso di studi estendendo la comparazione a un numero ampio di città di dimensione media e medio-piccola. La ricerca ha analizzato 367 centri urbani con l'obiettivo esplicito di includere nell'osservazione una molteplicità di centri di rango gerarchico-funzionale assai basso (soglia demografica 20.000 abitanti). I risultati hanno individuato specifiche "vocazioni" urbane e diversi livelli gerarchico-funzionali.

Le polarità risultanti sono state individuate sulla base di 26 indicatori che hanno consentito di valutare la loro apertura e la loro internazionalizzazione: sei indicatori per "Direzionalità e finanza"; dieci indicatori per "Ricerca e formazione"; due per le "Comunicazioni"; tre per "Ricettività e cultura"; due per gli "Aspetti istituzionali e paraistituzionali"; tre per le "Varie".

In particolare l'analisi statistica delle componenti principali ha individuato 21 polarità di città globali, che si distaccano da tutte le altre in ragione della loro situazione di eccellenza. L'analisi ha poi consentito di evidenziare un altro folto gruppo di unità di osservazione del tutto omogeneo (201 polarità), costituito da città a debole dotazione funzionale.

Tra le "città globali" rientrano tutte le capitali nazionali nonché le capitali storiche di molti territori subnazionali segnati da una forte capacità economica, tra loro molto diverse e strutturalmente differenziate.

In esse sono presenti alcuni fattori generali (Conti, 2000b) quali la massa e la contemporanea molteplicità delle funzioni superiori presenti (quindi un indicatore di dimensione), la concentrazione di qualità e *mixité* funzionale. Sono state così distinte:

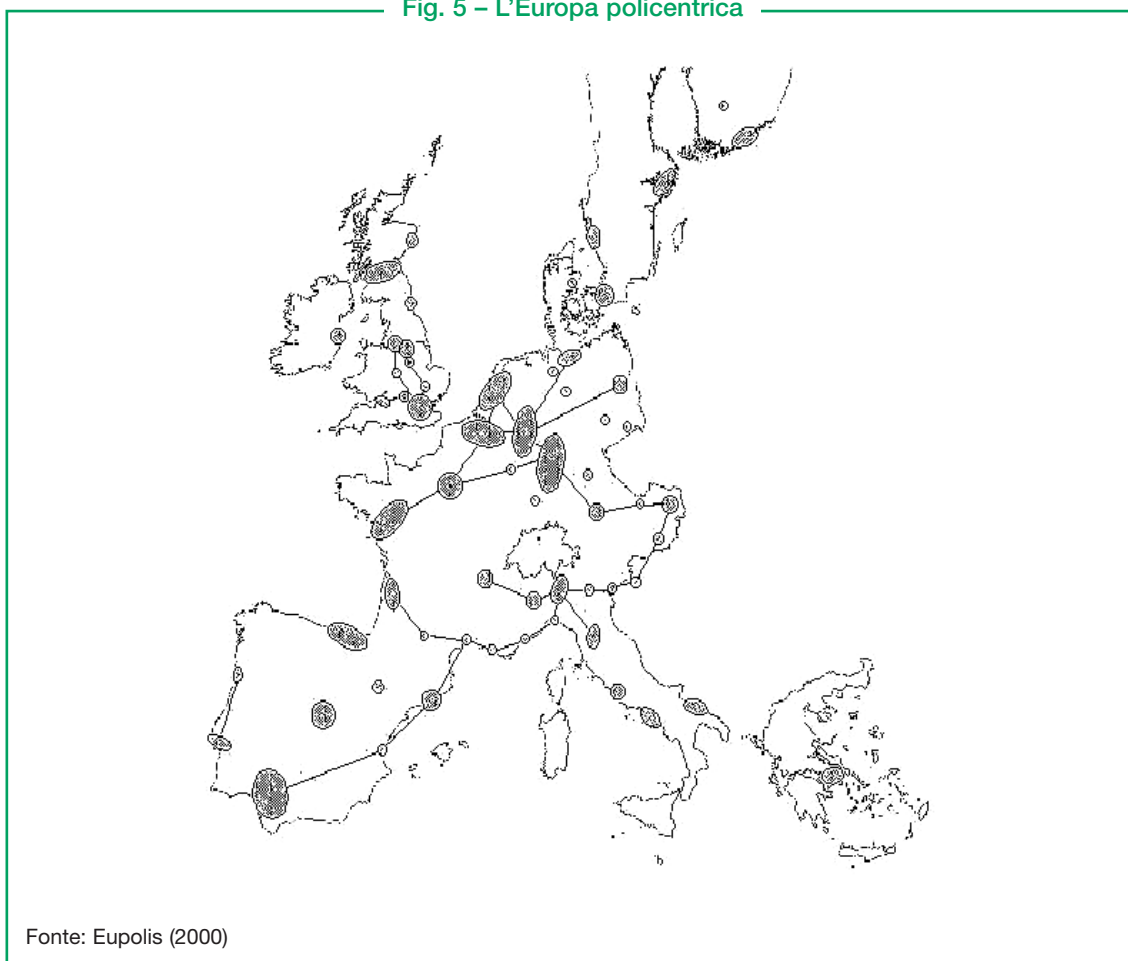
- "metropoli globali di livello superiore", cui appartengono solo Parigi e Londra, caratterizzate da elevatissima apertura internazionale e alta capacità di coesione nei confronti dei rispettivi sistemi nazionali;
- "metropoli globali di secondo livello", che comprendono Madrid, Vienna, Bruxelles e Roma, dotate di elevata apertura internazionale e di coesione nazionale;
- Milano, Lisbona, Barcellona ed Edimburgo come "modelli metropolitani polarizzati" (elevate dotazioni funzionali, ma minore propensione all'apertura);
- "centri metropolitani puri", che annoverano Copenaghen, Helsinki e Atene come centri di accesso ai sistemi nazionali non molto complessi che dipendono dalle funzioni esercitate dalle città capitali;
- Francoforte, Amburgo e Colonia, come "modelli metropolitani di tipo 'renano-anseatico'" (funzioni di comando e di controllo dell'economia elevate, ma minore apertura e capacità di coesione regionale);
- infine Stoccolma, Amsterdam, Dublino, Monaco e Berlino come "metropoli europee complete" (modesta propensione all'apertura, ma maggiore incisività di tutte le altre funzioni strutturanti).

La figura 5 costituisce una prima rappresentazione semplificata dei "sistemi elementari" su cui poggia l'articolazione urbano-funzionale europea.



Viene quindi individuato un "livello dell'articolazione policentrica-strutture forti", che può essere assunto come fondante le armature urbane portanti e che dà senso alle fondamentali dinamiche in atto sul territorio dell'Unione e alle diverse e possibili strategie competitive. La ricer-

Fig. 5 – L'Europa policentrica



ca ha individuato tre distinti cluster che spiegano tanto la gerarchia esistente fra le entità presenti in ciascuno di essi quanto la loro “vocazione” e potenzialità.

Il primo cluster, indicatore di “vocazione produttiva consolidata e potenzialità alla transizione moderna della base economica urbana”, si caratterizza per valori esplicativi particolarmente elevati nella presenza direzionale delle imprese, la vivacità di proiezione urbana (fiere nazionali e internazionali), e l’elevata ricettività, la presenza di una base industriale relativamente consolidata e altre funzioni di apertura internazionale. Non risultano particolarmente incisive, al contrario, le funzioni connesse alla ricerca (sia tecnologica che non) e alla riqualificazione della struttura produttiva. “Il profilo è quello di un modello urbano-industriale storicamente radicato che denuncia segni di vischiosità storica, cui si contrappone tuttavia un protagonismo urbano in senso moderno, quasi la ricerca di un nuovo protagonismo sulla scena internazionale (oltre che nazionale)” (Conti, 2000b). Appartiene a questo gruppo la città di Torino (tab. 1).

Il secondo cluster, indicatore di “vocazione tecnologica e potenzialità al rafforzamento della base sociale urbana” presenta valori elevati per gran parte delle caratteristiche di “urbanità” (come musei, capacità ricettiva, popolazione studentesca e strutture universitarie e culturali) e si caratterizza per la presenza di imprese attive nei comparti tecnologici avanzati e per l’insieme delle variabili relative alle strutture e alle funzioni di ricerca tecnologica. Risultano al contrario relativamente modesti i valori relativi alle funzioni direzionali, sia industriali che bancarie e assicurative.

Tab. 1 – Città a vocazione produttiva consolidata e potenzialità alla transizione moderna della base economica urbana

TRANSIZIONE URBANA PIÙ ACCENTUATA	RADICAMENTI PRODUTTIVI	LIVELLO GERARCHICO
Stoccarda	Torino	ALTO
Düsseldorf	Anversa	↑ ↓
Hannover	Rotterdam	
Norimberga		
Utrecht		
Salisburgo		
L'Aja*		
Dortmund	Brema	
Napoli	Karlsruhe	
Verona	Linz	
Essen	Mannheim	
Padova	Dresda	
Lussemburgo*	Gent	
Augsburg		
Wiesbaden		
Lille		
Klagenfurt		
Oporto		
* Dato di interpretazione ambigua.		BASSO

Fonte: Eupolis (2000)

Appartiene a questo gruppo la città di Lione.

Il terzo cluster, interpretato in termini di “vocazione tradizionale e potenziale regressione dell’economia urbana”, non ha caratterizzazioni evidenti come i precedenti. Non si evincono valori particolarmente elevati per nessuna delle variabili in gioco: sono positivamente rappresentate le caratteristiche di urbanità più “tradizionali” (come la popolazione studentesca, la ricettività alberghiera, le strutture culturali e formative), accompagnate da relativamente buone dotazioni di direzionalità industriale e di proiezione internazionale.

Le conclusioni cui giunge lo studio Eupolis evidenziano “sia la conferma di pattern urbani europei variamente noti, sia alcune sorprese” (Conti, 2000b). **Emerge l’asse renano** (e in senso lato il “triangolo d’oro” delimitato ai vertici da Bruxelles, Amsterdam e Francoforte) **che conferma la propria supremazia** dal punto di vista del tessuto funzionale, oltre che per la superiore densità abitativa e demografica. Emergono **inoltre alcune significative varianti e segni di controtendenza rispetto alle immagini consolidate** (Conti, 2000b):

- 1) Lo stesso tessuto renano non si presenta uniforme al suo interno e i valori di dotazione funzionale evidenziano la presenza di insiemi fortemente coesi al loro interno, intervallati da significative rarefazioni dei livelli di “urbanità”.
- 2) La fascia di congiunzione fra l’area parigina e il Ranstad Holland rappresenta un elemento non trascurabile di dilatazione e rafforzamento del sistema continentale centrale. Questo fenomeno costituisce peraltro l’incubatore di processi di ricomposizione dello spazio europeo che trascendono le fondamentali gerarchie consolidate.

- 3) Si rilevano alcuni allineamenti “forti” di direzione ovest-est che pare ridefiniscano in profondità i tratti stessi del sistema europeo “centrale”. Il primo si proietta in direzione di Berlino, connettendosi, a occidente, con la porzione più settentrionale dell’asse renano e tale allineamento si connota sia in senso tecnologico, sia in senso di dinamicità urbana moderna. Il secondo (con componenti tecnologiche più dominanti) è a sud, e porta a realizzare una saldatura funzionale fra la vasta area di Francoforte e il sistema parigino.
- 4) Un altro fenomeno macroscopico su cui poggia la ridefinizione dell’armatura complessiva urbana europea è l’estensione dell’area “forte” in direzione sudorientale (Baviera e Austria).
- 5) In Gran Bretagna si rilevano componenti tecnologiche dominanti in grado di restituire vivacità a un sistema urbano che nei decenni passati aveva attraversato una crisi profonda.
- 6) **A sud si riafferma l’immagine dell’asse mediterraneo, tuttavia con connotazioni di ben superiore problematicità rispetto alle immagini consuete.** La metropoli milanese si propone quale fondamentale snodo strategico di una riqualificazione complessiva a livello continentale e non soltanto della sua porzione meridionale. In direzione occidentale, il tessuto urbano esprime caratteri di dinamicità tecnologica significativi, sia in direzione del Rhône-Alpes, sia lungo la fascia costiera, dove si rileva una prima significativa biforcazione verso la penisola iberica, e una seconda in direzione dell’Atlantico. In direzione orientale, il sistema padano (caratterizzato da un sistema produttivo consolidato e da un dinamismo urbano elevato) si proietta, a sua volta, sia in direzione orientale, sia verso i sistemi forti della penisola.

Più in generale emerge come nella contemporanea società dell’informazione le città tornino ad avere un ruolo primario nello sviluppo economico del territorio di cui fanno parte. “Il dinamismo economico non discende più dalla dimensione della città in senso stretto, ma dalla molteplicità delle funzioni e della loro reciproca interazione oltre che dalla posizione occupata nei nodi strategici delle armature nazionali e internazionali” (Severino, 2004). Il territorio in cui esse agiscono non è considerato un’entità neutra: il suo spessore storico, sociale e culturale è all’origine delle condizioni per la valorizzazione delle specificità locali.

Nelle nuove forme di competizione urbana, dove l’economia urbana è sempre più legata alla capacità di intercettare e valorizzare flussi finanziari, idee, conoscenze, le risorse locali non perdono importanza ma diventano anzi i fattori chiave della competitività urbana. “I flussi globali, infatti, sono diretti soprattutto verso quei centri che possono valorizzare gli investimenti, cioè verso quelle città caratterizzate da un contesto locale di risorse, nonché di attori politici ed economici, particolarmente ricco e propositivo. La principale chiave del successo urbano consiste pertanto nel mantenere e valorizzare quelle specificità locali che possono costituire un vantaggio per le imprese” (Vanolo, 2003).

In conclusione si può affermare che **negli ultimi anni la struttura dello spazio urbano europeo si è ulteriormente modificata e differenziata: da spazio gerarchicamente organizzato, con una netta distinzione tra centro e periferia, a uno spazio più equilibrato, basato su rapporti di tipo reticolare** (Severino, 2004). In opposizione alle tradizionali teorie della polarizzazione affermatesi nel dopoguerra, viene riaffermata la rappresentazione del “policentrismo” contenuta nei documenti europei, la quale può essere letta in tre accezioni differenti (Vanolo, 2003): come “evidenza osservabile”, come “modello teorico” e come “obiettivo politico”.

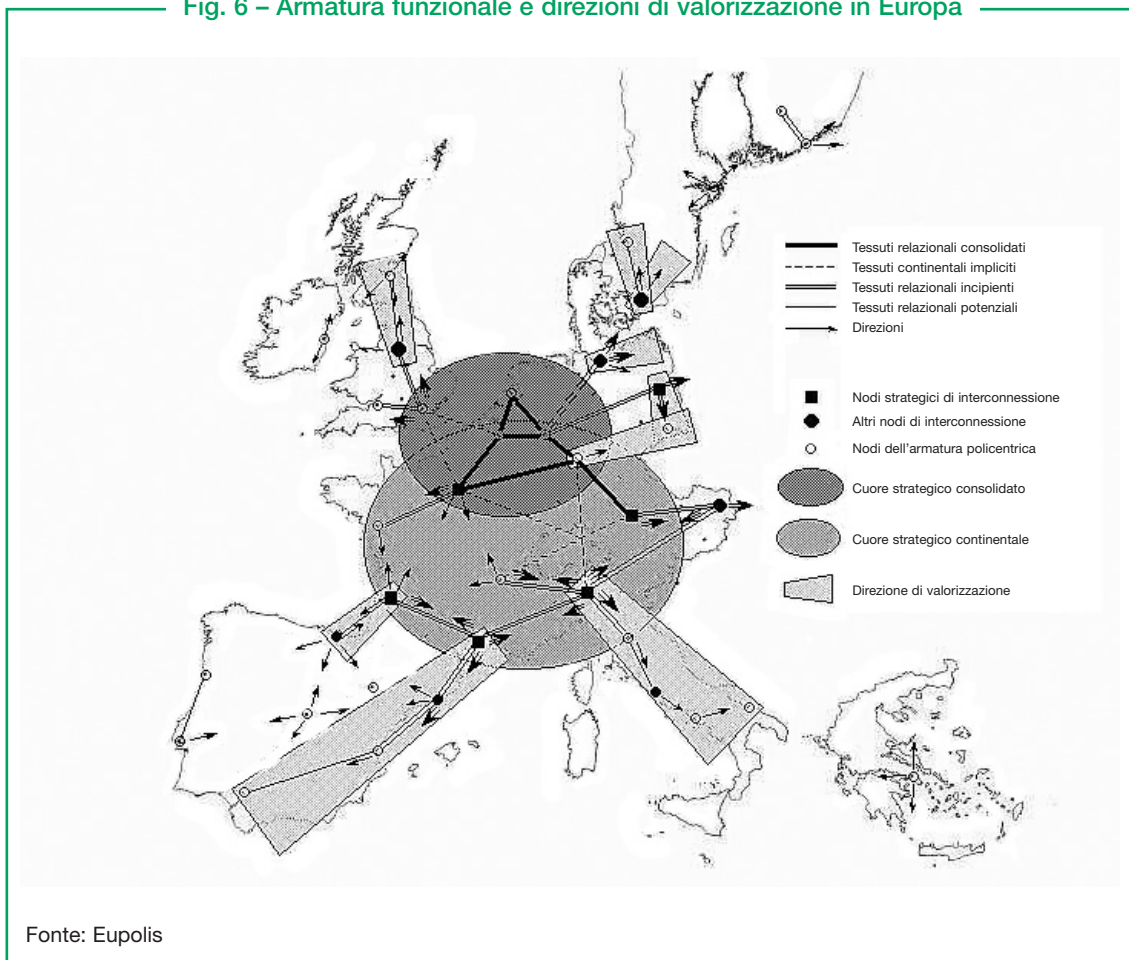
Il policentrismo urbano non si concentra unicamente sulla differente dimensione dei sistemi territoriali, ma anche sulla varietà e diversità delle funzioni, la loro distribuzione e le conseguenti relazioni di integrazione e interdipendenza dei centri. **Il dinamismo urbano quindi non discende più dalla dimensione dei centri in senso stretto, ma dalla molteplicità delle funzioni e dalla loro reciproca interazione**, oltre che dalla posizione da questi occupata nei nodi strategici delle armature nazionali e internazionali (Camagni, 1993). Le città interagiscono simultaneamente a livello internazionale e a livello regionale, attivando insieme relazioni di livello globale e coesione dei

rispettivi ambiti (locali, regionali) di riferimento. Diventa così comprensibile il fatto che siano proprio le città “fisicamente lontane” dal cuore europeo a ricercare più attivamente forme collaborative (oltre che competitive) con gli altri livelli dell’armatura urbana del continente (Pyrgiotis, 1991). Si è inoltre in presenza di una pluralità di condizioni e di forme di organizzazione. La rete urbana europea appare come un insieme di sistemi dotati ciascuno di una propria *identità*, che per questo generano e riproducono la varietà e la variabilità che presiedono alla complessità del mondo contemporaneo. **Ne deriva l’immagine di un territorio il cui spessore storico, sociale e culturale è all’origine di condizioni di valorizzazione e competitività diverse.**

Il processo di globalizzazione si accompagna, infine, a una sostanziale forma di ri-territorializzazione che rimette in discussione relazioni relativamente stabili fra città, regioni e stati, sia dal punto di vista funzionale che istituzionale. La territorialità degli stati conserva segni visibilissimi nel disegno europeo, ma essa è andata nel contempo riconfigurandosi per confliggere con altri livelli di scala, i quali valorizzano logiche di rete.

L’immagine finale fornita (fig. 6) “rappresenta con chiara sintesi il policentrismo e la gerarchia come strutture compresenti nello scenario europeo, caratterizzando in tal modo l’assetto continentale contemporaneo” (Severino, 2004). Anche in questo caso si osserva un “cuore strategico europeo”, delimitato dai poli di Parigi, Monaco, Milano, Montpellier e Bordeaux, di dimensioni diverse, ma egualmente capaci di valorizzare, come “macchine di attivazione”, i territori.

Fig. 6 – Armatura funzionale e direzioni di valorizzazione in Europa



4. LA MACROREGIONE DELLE ALPI OCCIDENTALI

Come abbiamo avuto modo di vedere, il policentrismo esprime una doppia valenza: è una immagine che risponde sia alla necessaria competizione dei territori, che si gioca sulle reti lunghe, che alla coesione dei reticoli locali e di prossimità. **In questo ambito appaiono importanti i territori di confine che, con l'apertura interna della Unione Europea, hanno subito notevoli cambiamenti.**

I confini e le regioni di confine hanno avuto approcci teorici molto variegati nell'ambito delle scienze territoriali (Bufon, 1994). A seguito dei due conflitti mondiali la maggior parte degli studi pose l'accento sulla ricerca di confini politici che non accrescessero la conflittualità degli stati europei, prediligendo confini idrografici e orografici intesi come barriere naturali, piuttosto che quelli culturali e funzionali. Superati i problemi scaturiti dai conflitti, a partire dagli anni Sessanta l'interesse si spostò dai soli confini politici alle relazioni tra territori confinari e le loro popolazioni. Le ricerche effettuate negli anni settanta e ottanta misero in evidenza il ruolo di "cerniera" sociale e territoriale svolto dalle regioni europee.

A partire da questa visione, le analisi geografiche si sono poi indirizzate all'individuazione dei fattori di propulsione e repulsione operanti all'interno delle zone di confine: tenuto conto che in Europa il grado di "confinamento" è il più elevato al mondo², si evidenzia l'importanza sociale e territoriale delle aree di confine, nonché la necessità di integrazione transfrontaliera.

Secondo Bufon (1998) è possibile suddividere le aree di confine nel nostro continente in tre tipologie principali:

- la tipologia dell'Europa occidentale, caratterizzata da una presenza prevalente di confini politici "vecchi", dove a partire dagli anni settanta **si sono sviluppate forme di associazioni transfrontaliere** di tipo istituzionale, fra aree e regioni amministrativamente definite. Questa tipologia comporta la creazione di reti relazionali tra regioni confinarie costituite **in una sorta di "regione di regioni"**;
- la tipologia dell'Europa centrale, dove i conflitti mondiali hanno spesso finito per dividere politicamente regioni storiche e culturali preesistenti e dove si assiste a forme di cooperazione transfrontaliera di tipo spontaneo, che contribuiscono alla creazione di regioni transfrontaliere ben integrate. Questa tipologia di cooperazione, basata in genere su legami storici originatisi nelle regioni unitarie, poi divise politicamente e incluse in nuove realtà amministrative, dà luogo alla creazione di "regioni nelle regioni";
- la terza tipologia è tipica dell'Europa orientale e dipende dalle vicende storiche interne al blocco comunista che ha quasi del tutto distrutto il tradizionale tessuto sociale delle regioni di confine. Oggi esse appaiono caratterizzate da un elevato grado di "perifericità" che ostacola una ripresa delle relazioni transfrontaliere.

In generale "le regioni di confine 'antiche' sono generalmente meno inclini all'integrazione transfrontaliera di quelle 'nuove'" (Bufon, 1998). Questo è spiegabile se si pensa che i confini "vecchi" si sono originati per lo più da linee orografiche di spartiacque all'interno di regioni periferiche non densamente popolate, mentre i confini più recenti spesso attraversano regioni maggiormente urbanizzate, in cui sono consolidati gli scambi economici e i contatti in campo sociale.

² Se l'area di confine viene definita quella parte di territorio compresa tra il confine e un limite teorico posto a 25 km da questo, e tenuto conto che in Europa vi sono 10.000 km di linee di confine, ne consegue che le aree di confine occupano complessivamente una superficie di circa 500.000 kmq in cui vivono oltre 50 milioni di persone.

➔ All'interno di questo difficile e delicato processo di ridefinizione dei sistemi territoriali, di particolare interesse sembrano essere **le forme di cooperazione spontanea** sorte tra le regioni frontaliere che **hanno cominciato a muoversi su un terreno originale ridefinendo i legami di prossimità e inserendosi nel processo storico che muove dall'Europa degli stati a quella delle regioni** (Ferlandino, 1998).

Le aree transfrontaliere sono soggette a una duplice azione. Da un lato subiscono una crisi di ruolo perché con il mercato unico viene a mancare la loro funzione di "ponte" fra le diverse economie nazionali. Dall'altro sembrano aprirsi nuove opportunità che le collocano entro nuove centralità, liberandole dal tradizionale ruolo di zona marginale (Bramanti, Ratti, 1993).

➔ **Il Piemonte e il Nord-ovest italiano appartengono a una macroregione transfrontaliera che trova nella presenza delle Alpi occidentali un fattore di forte di identità e di collocazione geomorfologica e geoeconomica.**

La superficie della macroregione delle Alpi occidentali, comprendente le regioni italiane, francesi che insistono sull'arco alpino occidentale, è di oltre 109.177 kmq, equivalente all'"insieme delle regioni del Nord Italia (si va dai 3.262 kmq della Valle d'Aosta ai 43.698 kmq del Rhône-Alpes). Il Piemonte è la terza regione in ordine di grandezza dopo le regioni francesi.

La densità abitativa risulta anch'essa molto differenziata. Si possono distinguere, grosso modo, quattro aree: le aree montane, alpine e appenniniche, scarsamente popolate; la zona orientale pedemontana e collinare fino alla Pianura Padana occidentale, che presenta un'alta densità abitativa; la striscia costiera mediterranea dove la ligure risulta più densamente popolata rispetto a quella francese; il bacino del Rodano, fortemente popolato soprattutto nel basso bacino, il tratto Lione-Avignone.

Gli aspetti demografici tendono, in generale, a separare il versante italiano dal resto: nel decennio 1980-90 perdono popolazione, in valore assoluto, il Piemonte e la Liguria, mentre le altre regioni crescono, soprattutto il Rhône-Alpes. Inoltre le regioni italiane presentano un tasso di crescita naturale negativo, mentre nelle restanti regioni d'oltralpe il tasso è positivo. Anche nel confronto tra le fasce di età la differenza tra il versante italiano e quello francese emerge con forza, evidenziando comportamenti differenti nelle due aree: la Valle d'Aosta, la Liguria e il Piemonte hanno infatti indici di vecchiaia decisamente superiori alle regioni limitrofe francesi, superando tutte sia l'indice nazionale sia quello dell'Unione Europea.

In generale si può affermare che le dinamiche demografiche tendono, nell'insieme, a favorire processi di riequilibrio territoriale, alimentando le regioni francesi, più scarsamente popolate, e abbassando la densità di quelle italiane.

L'elemento rilevante e unificante di queste aree è dato dalla presenza di regioni di secondo rango nei rispettivi ambiti nazionali, motrici delle rispettive economie e che rendono la macroregione delle Alpi occidentali un'area con evidenti punti di forza interni: il Rhône-Alpes è la seconda regione francese in superficie dopo Midi-Pyrénées, il Piemonte è la seconda regione italiana dopo la Sicilia; il Rhône-Alpes si colloca al secondo posto dopo l'Île de France in termini di ricchezza, il Piemonte segue la Lombardia (che produce da sola circa un quinto del Pil nazionale) e lo stesso può dirsi per quanto concerne la spesa inerente la ricerca e sviluppo. In quest'ambito Il Piemonte spende più del 20% delle risorse nazionali per R&S e ancora una volta segue la Lombardia (ma si pone al primo posto nella ricerca applicata privata), mentre il Rhône-Alpes segue la regione parigina, dove si concentra il 60% del potenziale nazionale della ricerca.

Analogie inoltre sono evidenti nella morfologia territoriale, nella distribuzione e, soprattutto, nei livelli di polarizzazione della popolazione, nella produzione agricola, che rappresenta per entrambe le regioni un'attività importante, nella struttura del turismo, che appare certamente il settore che maggiormente si presta alla verifica di politiche e interventi atti a definire livelli di concorrenzialità e integrazione, anche a seguito degli eventi olimpici invernali che hanno interessato, anche se in periodi diversi, sia il versante francese (Grenoble nel 1968 e Albertville nel 1992) che quello italiano (Torino nel 2006).

4. LA MACROREGIONE DELLE ALPI OCCIDENTALI

Tutto ciò impone una reciproca attenzione verso la valorizzazione delle rispettive risorse e differenze per non subire un possibile, anche se nel tempo sempre meno probabile, scenario che vede la “periferizzazione dell’area piemontese rispetto al bacino milanese e alto-lombardo, del Rodano-Alpino rispetto al bacino parigino” (Ferlaino, Buran, 1992).

5. LO SPAZIO ALPINO

Lo Spazio alpino è un territorio di unione fra diverse nazioni ma, al tempo stesso, territorio montano e quindi difficilmente attraversabile.

Le aree montane rappresentano più di un terzo dello spazio dell'Unione Europea e costituiscono una risorsa importante e specifica, tanto da far emergere in tempi recenti una vera “questione montana”, con riferimento alle iniziative di politica territoriale promosse dalla Commissione Europea.

La questione montana si esprime attraverso il progressivo riconoscimento della specificità dei problemi e delle potenzialità che contraddistinguono le aree montane rispetto al resto dei territori dell'UE che impone la necessità di individuare politiche olistiche di sviluppo appropriate e sostenibili (Ferlaino, Rota, 2004b). Ferlaino (2002a) ha individuato cinque diverse rappresentazioni della montagna alpina:

- 1) La *rappresentazione morfologica*. Secondo questa immagine, le aree montane vengono identificate in base a particolari proprietà di tipo fisico e morfologico (altitudine, pendenza, condizioni climatiche, ecc.)³. Questa rappresentazione della montagna individua un territorio riconosciuto come svantaggiato per il quale **è necessario predisporre specifiche politiche di sostegno**, quali interventi di forestazione, **preservazione morfologica e difesa del suolo**. È un'immagine delle aree montane fortemente semplificata.
- 2) Il *declino montano*. Questa rappresentazione riflette un'immagine della montagna come area a forte rischio dal punto di vista socioeconomico, per la quale **è necessario promuovere politiche specifiche che frenino i processi di declino economico** e il trasferimento a valle di attività e popolazione. È l'immagine che emerge nei documenti europei in appoggio ai Fondi strutturali regionali per le aree a declino industriale e agricolo.
- 3) La *differenziazione funzionale*. Questa rappresentazione è legata al passaggio dalle politiche europee “generali” alle politiche di settore, quando vengono potenziati i sostegni per la coesione economica e sociale delle comunità, piuttosto che gli interventi di difesa dei settori strategici. A metà degli anni novanta l'immagine della montagna viene completamente ribaltata, passando **da una rappresentazione di un territorio marginale** in crisi e sostanzialmente omogeneo al suo interno, **a un ambito territoriale differenziato** che mette l'accento sulla ricchezza delle aree alpine centro-orientali (soprattutto svizzere e austriache) e di quelle della corona pedemontana alpina.
- 4) La *scomparsa della montagna*. Nel dibattito europeo per la redazione dello “Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo” (CE, 1999) si finisce per presentare un “territorio deterritorializzato” intorno agli obiettivi del policentrismo e dell'equilibrio regionale. In questo quadro analitico, **mentre la città assume un ruolo centrale la montagna perde identità**.
- 5) La *rappresentazione ambientale*. **Negli ultimi anni si sta radicando la convinzione che si debba partire dalla valorizzazione ambientale dei territori montani**, superando la visione settoriale e univoca della montagna, per poterne avviare lo sviluppo e renderli territori autonomi, dinamici, differenziati e fortemente integrati al resto dell'Europa. Anche nei documenti europei “Il ruolo dello Spazio alpino nella sua interezza risulterà poi di nuovo affermato nelle politiche transnazionali attraverso il programma di iniziativa comunitaria Interreg III: l'unità

³ Nella direttiva n. 75/268 dell'Unione (art. 3, par. 3) la montagna viene definita sulla base di una parametrizzazione che prevede dei requisiti minimi di altitudine o pendenza: 1.000 metri di altitudine o il 20% di pendenza, in condizioni standard; oppure un'altitudine minima di 600 metri e una pendenza minima del 15%, nel caso in cui si verifichi una combinazione dei due fattori. Inoltre, per un numero limitato di villaggi totalmente circondati da montagne, la pendenza può essere ridotta al 12%.

dello Spazio alpino si dissolve a favore di elementi economici e sociali complessi e difficilmente riconducibili a uno schema unitario, ma anche all'emergere di nuove centralità, che tendono a invertire i poli dell'innovazione culturale e a ridare senso e ruolo al territorio montano intorno alla questione ambientale" (Ferlandino, Rota, 2004a).

L'intero processo ha dunque visto il passaggio da una rappresentazione delle aree montane come territori in declino, soggetti a spinte disgregatrici e bisognosi di politiche di tutela, a un maggior equilibrio tra montagna e pianura, sino ad arrivare al riconoscimento della "risorsa montagna" e dei suoi sistemi locali.

Il Piemonte appartiene allo Spazio alpino, uno dei 14 macroambiti progettuali individuati dalla Commissione Europea (CE, 2000) in occasione del "lancio" dei progetti di iniziativa comunitaria per la promozione della cooperazione tra le regioni dell'Unione.

Lo Spazio alpino si connota come area strategica di cooperazione transnazionale tra le regioni che "insistono" sulle Alpi e sulle loro pertinenze. Col termine "Spazio alpino" si indica uno dei 13 programmi di cooperazione transnazionale promossi dall'Unione Europea nell'ambito dell'iniziativa Interreg III (2000-2006) in seguito alla sperimentazione avviata attraverso Interreg II e che oggi prosegue all'interno dell'Obiettivo 3 della cooperazione regionale. Esso può considerarsi un primo tentativo istituzionale di cooperazione per lo sviluppo territoriale nelle aree dell'arco alpino, che appaiono "il secondo polo europeo in termini di prosperità" e "la sola regione che può rappresentare una sfida per il centro delle capitali" (Londra, Parigi, Bruxelles, Lussemburgo, Amsterdam; Janin Rivolin, 2004)

L'individuazione di uno Spazio alpino parte dal riconoscimento, da parte della Comunità Europea, dei territori montani come aree deboli, bisognose di politiche attive e di tutela ambientale, di trattenimento della popolazione e delle attività, di sviluppo economico sostenibile, col fine di perseguire un equilibrio tra la montagna e la pianura. **Sono aree che possono essere considerate una potenziale risorsa socioeconomica grazie alla loro costituzione morfologica e alla presenza di un patrimonio ambientale e culturale ricco di unicità.** Nel contempo sono "aree cerniera", che mantengono, anche dopo l'allargamento dell'Unione, una posizione strategicamente rilevante ai fini dei collegamenti e delle connessioni con gli stati dell'Europa e dell'Est.

Le regioni comprese all'interno di questo spazio sono per la maggior parte appartenenti a stati membri dell'UE; quelle che non vi appartengono intrattengono con essi forti rapporti di cooperazione (Liechtenstein e Svizzera, tab. 2).

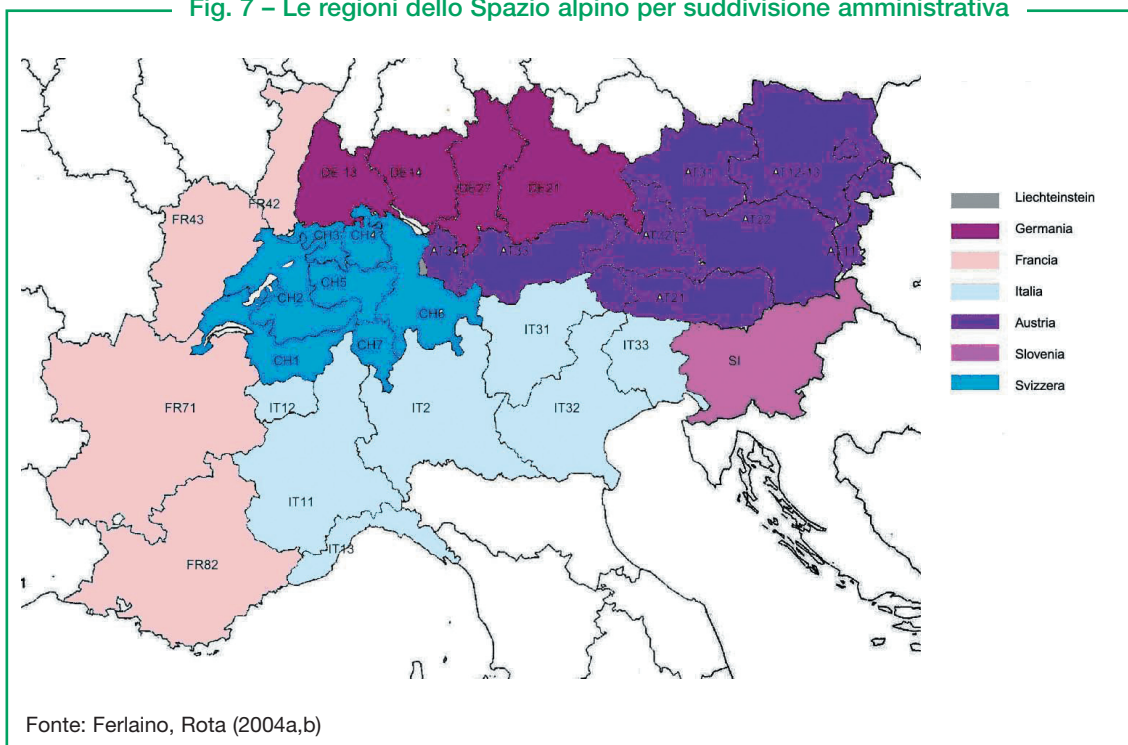
Tab. 2 – Le regioni appartenenti allo Spazio alpino (programma Interreg III)

NAZIONI	REGIONI
Austria	Burgenland, Wien-Niederösterreich, Steiermark, Tirol, Vorarlberg, Oberösterreich, Salzburg, Kärnten
Francia	Alsace, Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), Franche-Comté, Rhône-Alpes
Germania	Freiburg, Schwaben, Tübingen, Oberbayern
Italia	Valle d'Aosta, Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Piemonte, Lombardia, Veneto, Trentino-Alto Adige
Liechtenstein	Liechtenstein
Slovenia	Slovenia
Svizzera	Région Lémanique, Espace Mittelland, Suisse Centrale, Tessin, Suisse Orientale, Suisse du Nord-Ouest, Zürich

Fonte: Ferlaino, Rota (2004a,b)

Dal punto di vista amministrativo, l’Austria, la Svizzera e la Slovenia sono interamente compresi nello spazio alpino, mentre la Germania, l’Italia e la Francia lo sono solo in parte (fig. 7).

Fig. 7 – Le regioni dello Spazio alpino per suddivisione amministrativa



5.1 LO SPAZIO ALPINO: DIFFERENZE E OMOGENEITÀ



I territori individuati registrano una grande varietà di situazioni interne. Dal punto di vista demografico sono molto differenziate con una tenuta storica delle Alpi orientali e un forte declino in quelle occidentali, particolarmente grave sul fronte italiano dove le risposte politiche e gli interventi stentano a invertirne il processo. Altrettanto diversa appare la densità demografica: vi sono regioni densamente popolate (come Zürich, Suisse du Nord-Ouest o la Lombardia) mentre in altre si rilevano valori molto bassi (come in Valle d’Aosta, in Franche-Comtè, in Trentino-Alto Adige, ecc).



Si tratta di territori in cui è difficile svolgere attività legate all’agricoltura, a causa delle condizioni fisiche e morfologiche, ed è possibile invece svolgere funzioni connesse con i servizi, come quelle legate alla salvaguardia e alla valorizzazione dei beni culturali, ambientali e paesaggistici. I dati rilevano che solo il 4,2% della popolazione è occupata nell’agricoltura, il 33% nell’industria e il 62,8% nei servizi (Ferlaino, Rota, 2004b). Anche in questo caso si registra una notevole varietà di situazioni, con percentuali di occupati nel settore dell’agricoltura che oscilla tra il 9,6% della Slovenia e il 2% dell’Alsace, nell’industria tra il 43,5% del Voralberg e il 18,7% della PACA, e nel terziario tra il 78,3% della PACA e il 52,8% della Slovenia. **Importante è notare il ruolo ancora significativo dell’industria e delle filiere distrettuali**, pur se in profonda trasformazione. **Una trasformazione in atto** che tuttavia si **colloca entro una struttura economica costruita intorno al mix industria-turismo, che caratterizza, pur se in chiave**



nuova, queste aree. Il fatto che tutte le regioni dello Spazio alpino abbiano, e abbiano avuto in passato, aree in Obiettivo 2 (di declino industriale), nel pedemonte e nelle vallate interne, evidenzia questa particolare connotazione dello sviluppo dei territori alpini, in cui il mix industria-turismo privilegia il settore secondario nelle sue zone centrali e il settore terziario nel sud-ovest (PACA, Rhône-Alpes, Liguria, Valle d'Aosta, Région Lémanique, Espace Mitteland e Suisse Centrale) e nel nord-est (Wien-Niederösterreich, Salzburg, Tirol, Oberbayern, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia).

Sono certo le differenze che caratterizzano oggi questo territorio. **Non esiste solo un'identità dello Spazio alpino;** l'"alpinità" dipende dalla rappresentazione che le città ne fanno e contiene le immagini e i valori attribuiti dalle città alle Alpi.

Uno studio realizzato nel 1997 su Grenoble, Chambéry, Albertville, Locarno, Martigny, St. Moritz, Innsbruck (Fourny, 1999) teso a osservarne la loro identità ha mostrato una grande diversità di situazioni.

Grenoble ha i tratti di una metropoli contemporanea, dove nel corso del XIX secolo sia lo sviluppo industriale sia le strategie politiche si sono basate sulle caratteristiche di città di montagna. Gli sviluppi più recenti non giustificano questa immagine di "capitale delle Alpi": i settori di ricerca nell'ambito dell'ICT la svincolano completamente dalle caratteristiche montane, ma Grenoble ha sviluppato comunque negli ultimi anni una "politica montagna" con attività turistiche e ricreative a tema. Lo stesso si potrebbe dire di Torino che forse più a ragione, grazie alla sua massa critica, alla sua storia, ai suoi reticoli locali, può considerarsi "capitale delle Alpi occidentali".

Chambéry, antica capitale della Savoia, sta ora sviluppando il suo carattere di città alpina nell'ambito culturale, con la costituzione di un polo di formazione e ricerca sulla montagna, attività museografiche e manifestazioni.

Albertville rappresenta un terzo tipo di "alpinità". Dopo i Giochi Olimpici del 1992 essa si presenta come polo turistico urbano della valle, con funzioni complementari alle stazioni dedicate unicamente agli sport invernali.

Le altre città analizzate dallo studio presentano caratteri ancora differenti: "Pour Innsbruck ou Saint-Moritz, l'alpinité qualifie la ville dans sa substance, et représente un attribut immuable qui a quasiment valeur de culture. Pour les autres villes, l'identité alpine ne marque pas une unité de la forme et du contenu mais des fonctions. Elle se définit selon un point de vue relationnel, comme un rapport à la montagne que l'on peut circonscrire. Pour les villes françaises enquêtées, le caractère alpin fait référence à un arrière-pays, utilisé dans le cadre de politiques volontaires pour accroître un potentiel politique ou économique. Pour Locarno et Martigny, le rapport est de moindre intensité et relève du contexte physique" (Fourny, 1999).

In Piemonte, in occasione delle Olimpiadi Invernali 2006, si è creata una nuova immagine del territorio montano, caratterizzandolo maggiormente per la sua specificità. Il tentativo, solo in parte riuscito, è stato quello di affermare una identità nuova di **Torino da capitale solo dell'auto, del periodo fordista, a capitale delle Alpi occidentali:** si pensi già solo al nome "Torino 2006", confrontato ad esempio con i giochi "d'Albertville et de la Savoie".

A livello di infrastrutture, di impianti, di servizi e di attrezzature per la popolazione e per le imprese, **i Giochi invernali hanno dato luogo a una serie di lavori di potenziamento che hanno rimosso vecchie criticità** creando le condizioni per una maggiore connettività e fruibilità del territorio montano e muovendo verso una direzione di una montagna più "abitabile", "ma tutto ciò può tradursi in un effettivo miglioramento del contesto di vita soltanto se trova riscontro in politiche più ampie e integrate d'intervento, per le quali si registrano ritardi nella pianificazione urbanistica e territoriale a tutti i livelli" (Gambino et al., 2005).

All'interno di queste differenziazioni esiste tuttavia una valenza naturale del territorio alpino che lo rende omogeneo e particolare rispetto agli altri territori: "le qualificatif d'alpin en ce cas peut marquer une proximité avec la nature, et plus précisément avec la représentation citadine de la nature.



Il garantit une facilité de loisirs, un cadre de vie privilégié parce que non-urbanisé, mais qui contribue à la qualité globale de la ville” (Fourny, 1999).



È proprio **a partire da questa peculiarità che è nata la Convenzione per la protezione delle Alpi**, una convenzione quadro **tesa a salvaguardare l’ecosistema naturale delle Alpi e a promuovere lo sviluppo sostenibile in quest’area, tutelando gli interessi economici e culturali delle popolazioni residenti dei paesi aderenti.**

La Convenzione muove dalla considerazione che un crescente sfruttamento da parte dell’uomo possa minacciare il territorio alpino e le sue funzioni ecologiche in misura sempre maggiore, e che solamente l’armonizzazione degli interessi economici con le esigenze ecologiche può prevenire danni, la cui riparazione, se possibile, comporterebbe grande dispendio di risorse e di tempo.

La Convenzione delle Alpi è un accordo di diritto internazionale fra Austria, Svizzera, Germania, Francia, Principato del Liechtenstein, Italia, Principato di Monaco, Slovenia e Unione Europea. La Convenzione è applicabile sul territorio delle Alpi e interessa una superficie di circa 190.000 kmq con 13,2 milioni di abitanti. Tutti gli stati, anche se con porzioni di territorio molto piccole come il Principato di Monaco e il Liechtenstein, hanno gli stessi diritti e doveri degli altri stati sottoscrittori (il primo solitamente agisce congiuntamente alla Francia e il secondo alla Svizzera).

Come si evince dal primo articolo, la Convenzione delle Alpi punta a uno sviluppo integrato e sostenibile dell’arco alpino. Da quando nel 1991 venne sottoscritta la Convenzione quadro, il concetto dello sviluppo sostenibile (*sustainable development*) ha acquisito una grande rilevanza in tutti i paesi e nella politica internazionale. La Convenzione ha un approccio integrato e include la dimensione ecologica, economica e sociale ed è stata modello per altre aree di montagna e altre convenzioni internazionali.

6. IL MEDITERRANEO OCCIDENTALE

Nel quadro precedentemente delineato, l'Italia e più in particolare l'area del Nord-ovest italiano sono stati osservati rispetto alle loro appartenenze al "core europeo", declinato secondo varie possibili rappresentazioni, ma pur sempre regione alpina. L'Italia può tuttavia essere anche considerata quale propaggine dell'Europa sul Mediterraneo, dove potrebbe giocare un ruolo di "cerniera" di assoluto rilievo. Diciamo "potrebbe" a causa del deficit infrastrutturale e della scarsa attenzione prestata alle comunicazioni marine che caratterizza il nostro paese e che rischia di rivelarsi fatale per il suo sviluppo.

Le reti lunghe contemplano il trasporto marittimo in quanto modalità maggiormente sostenibile per i flussi di merci e per l'immensa potenzialità che questa modalità di trasporto è in grado di garantire: in questo senso il porto è uno degli elementi strategici dell'intero sistema, come punto di congiunzione tra il sistema di alimentazione marittima e quello terrestre di distribuzione sul territorio. I porti del Nord Italia non sono tuttavia ancora attrezzati per i nuovi standard di trasporto merci, sono tanti e disseminati sul territorio, per cui viene a mancare un baricentro trasportistico, con un inevitabile aumento del percorso medio terrestre per raggiungere il punto di destinazione (Musso, in corso di pubblicazione). Nella scelta di un porto, il termine di riferimento non è tanto la posizione geografica dello scalo, quanto i costi e i tempi di resa dell'intero ciclo di trasporto di un terminal rispetto a un altro. L'Italia può giocare un ruolo di primaria importanza in questo scenario di flussi internazionali.

Questo è ancor più vero se si tiene conto che il Mediterraneo costituisce uno spazio fondamentale per lo sviluppo del continente europeo: lungo le rotte da Suez a Gibilterra scorre circa l'80% del commercio marittimo mondiale proveniente dall'Oriente e diretto verso i mercati europei e nordamericani. Se si riuscisse a intercettare tali flussi e convogliarli sulle dorsali terrestri e ferroviarie delle regioni del Mediterraneo occidentale le opportunità per tali territori sarebbero elevatissime.

Secondo una recente analisi dell'istituto di ricerca Ocean Shipping Consultants (OSC), per la capacità di movimentazione dei porti del Nord Europa è previsto un boom del 91% nel periodo 2004-2010, e del 19% nei successivi cinque anni, passando dagli attuali 47,6 milioni di TEU a 110 milioni nel 2015. Per l'Europa meridionale è prevista una crescita della potenzialità ricettiva molto forte nei porti spagnoli e, all'opposto, modesta in quelli italiani, che nel 2015 è stimata attestarsi sui 25 milioni di TEU.

I porti del Mediterraneo servono meno del 20% dell'intero traffico europeo. Oggi Genova, lungi da arrivare a servire il Centro Europa, raggiunge solo parte dell'utenza collocata nel suo mercato naturale, rappresentato innanzitutto dalla Pianura Padana (Musso, 2007).

La convinzione che si sta diffondendo, tra politici, imprenditori, associazioni industriali, università, politecnici, ecc., delle tre regioni⁴ Piemonte, Liguria e Lombardia, è che **se il Nord Italia vuole rimanere competitivo sul mercato internazionale** dovrà affrontare la questione all'interno di una visione logistica integrata, e **non più considerare in modo separato i singoli anelli della catena logistica:** porto, ferrovia, strada, ecc.

Un approccio parziale porterebbe inevitabilmente al sottodimensionamento di alcuni anelli della catena, vanificando gli aumenti di potenzialità delle altre fasi.

⁴ In questo senso, viene ripreso e ampliato il concetto di "MiTo", ipotizzato all'inizio degli anni ottanta nell'ottica di trovare forme di sviluppo che potessero compensare le carenze del capoluogo piemontese e al tempo stesso valorizzarne la sua natura "produttiva", quando si pensò a una collaborazione strutturata con Milano. Nel 1982 nacque così una delle più recenti immagini progettuali di una macroregione del Nord-ovest: il progetto "MiTo", concepito per creare un collegamento programmatico tra Torino e Milano, avviato dai sindaci delle due città.



Questa rinnovata collaborazione tra le tre regioni del **Nord-ovest ha ricevuto una forte spinta propulsiva nei grandi progetti infrastrutturali europei, trovandosi al crocevia del Corridoio 5 sull'asse Lisbona-Kiev (che attraversa l'Italia dal Frejus a Trieste) e del Corridoio 24 Rotterdam-Genova.**

In particolare, le opportunità derivanti dai nuovi collegamenti alpini, la galleria del Loetschberg e la galleria del Gottardo che dovrebbero entrare in servizio rispettivamente nel 2007 e nel 2012, hanno rafforzato ulteriormente l'ipotesi della necessità di potenziamento di una porta logistica del Nord Italia⁵ e dell'asse del Piemonte orientale.

Il Mediterraneo ritorna quindi al centro delle politiche presentandosi all'appuntamento con tutte le sue differenze. L'UE ne sottolinea la diversità collocandolo, almeno fino al 2006, entro due grandi spazi: il Mediterraneo occidentale (Medocc) e il CADSES (Central European, Adriatic, Danubian, South-Eastern European Space): "Ma mentre il Medocc appare con una connotazione abbastanza coerente, dal punto di vista territoriale e geografico, lo spazio del CADSES appare assolutamente incoerente, comprendendo tutti i paesi dell'Est europeo insieme ai paesi del bacino mediterraneo orientale e andando dalla Polonia alla Grecia: un segno evidente della problematicità interna al bacino mediterraneo orientale e di una incapacità dell'UE di dare risposte, seppur parziali, alle differenze e fratture profonde che segnano quest'area" (Ferlandino, Rota, 2004a).

Il Medocc comprende 27 regioni: 13 sono presenti in territorio italiano, 4 in territorio francese, 6 in territorio spagnolo più le 2 città autonome di Ceuta e Melilla, e 2 in territorio portoghese; per la Gran Bretagna rientra nell'area anche Gibilterra.



Nel Mediterraneo occidentale sono comprese sia le regioni marine, sia le regioni poste nell'immediato entroterra, in base alla considerazione che queste regioni presentano nelle loro economie caratteri specifici dipendenti dagli intensi contatti commerciali e culturali che le legano alle regioni portuali.

La distribuzione dei dati demografici nel Medocc **presenta significative differenze**, diversità che seguono differenziali morfologici, cosicché le circoscrizioni più densamente popolate sono collocate in pianura e nelle zone costiere a forte componente urbana e metropolitana.

La varietà emerge soprattutto dal confronto tra nazioni (Bagliani et al., 2004), in particolare si evidenzia:



- **L'eccellenza delle regioni francesi** (particolarmente del Rhône-Alpes) **e spagnole**, la maggior parte delle quali costituiscono dei sistemi competitivi forti grazie agli elevati livelli di Pil pro capite e alla disoccupazione contenuta, affiancati da bassi indici di invecchiamento della popolazione. Grazie a tali caratteristiche esse costituiscono i sistemi socioeconomici più forti del Mediterraneo occidentale.



- **Il buon andamento delle regioni italiane**, che si contraddistinguono per gli elevati valori di Pil pro capite e di occupazione nel settore secondario, ma che risentono anche pesantemente degli effetti del fenomeno molto accentuato di progressivo invecchiamento della popolazione. All'interno del panorama italiano, il Lazio e la Lombardia presentano comportamenti competitivi che lasciano intravedere buone opportunità per gli sviluppi dell'occupazione, mentre Piemonte, Valle d'Aosta, Emilia-Romagna, Umbria e Toscana risentono degli elevati indici di invecchiamento della popolazione, che rendono il loro futuro "incerto".



- **Tunisia, Calabria, Andalusia, Sicilia, Sardegna, Campania, Basilicata rappresentano le aree meno sviluppate del bacino**, anche se i bassi indici di invecchiamento che caratterizzano queste regioni lasciano aperta una possibilità futura di sviluppo.

⁵ Si veda, ad esempio, Lami (2007), che illustra un'ipotesi di trasformazione e potenziamento del porto di Genova Voltri, con un'area di porto secco nel basso Piemonte.

Nel restituire il quadro della struttura economica e del mercato del lavoro del Medocc si evidenzia, in generale, una dicotomia nord-sud che si esplica in differenze, anche sostanziali, degli indici di ricchezza pro capite e di disoccupazione.

Uno studio effettuato dall'IRES sull'offerta trasportistica del Piemonte rispetto alle regioni del Mediterraneo ha evidenziato i seguenti punti di forza del sistema regionale (Ferlaino, Rota, 2004a):

- partecipazione, insieme alle altre regioni italiane, alla costituzione di un mercato fiorente e molto ricco (se confrontato con le restanti regioni del Medocc) che ha il proprio baricentro nella Lombardia e, in parte, nel Piemonte, Liguria, Emilia-Romagna, Rhône-Alpes e PACA;
- buona capacità (almeno potenziale) del settore dei trasporti di radicarsi sul territorio e generare “prese” che favoriscano lo sviluppo di attività complementari a quelle del trasporto strettamente inteso;
- buone opportunità di crescita nei settori del trasporto e dell'offerta logistica determinate sia dalla posizione strategica della regione, sia dalla presenza diffusa di infrastrutture a rete e dalla buona accessibilità per le diverse modalità di trasporto;
- elevata dotazione di veicoli per il trasporto merci e buona produttività nel settore del trasporto merci su strada.

Lo studio evidenziava come punti di debolezza lo scarso livello di specializzazione nel settore dei trasporti a paragone con quello di altre regioni del Mediterraneo occidentale, nonché un forte impatto ambientale soprattutto per quel che attiene le emissioni di CO₂ (misurate in valore assoluto e per unità di superficie regionale).

Nell'insieme **emerge quanto già espresso dalle ricerche della Reclus-DATAR sulla presenza di un “Nord del Sud” che definisce gran parte del territorio in cui è inserito il corridoio Lisbona-Kiev della rete dei trasporti europei.** Un corridoio ricco che attraversa Torino e che è direttamente connesso con la rete portuale e retroportuale del Mediterraneo, con cui definisce un'unica struttura relazionale, agendo da interfaccia con il retroterra continentale europeo. **In questo corridoio si inseriscono le regioni motrici dello sviluppo del bacino del Mediterraneo** e, in particolare, del Medocc: in primo luogo la Lombardia, seguita da Rhône-Alpes, Piemonte, Catalogna ed Emilia-Romagna (che ha però un chiaro orientamento verso il mare Adriatico e pertanto, pur se inserita ufficialmente nel Medocc, appare anomala nella collocazione geoeconomica).



7. CONCLUSIONI: IL NORD-OVEST ALL'INTERNO DELLO SPAZIO EUROPEO

Gli spazi delle appartenenze del Piemonte e delle regioni del Nord-ovest possono costituire un'utile cartina di tornasole per comprenderne sia le opportunità di sviluppo sia l'identità della macroregione. Essi sottendono "una precisa interpretazione della società e del territorio, sintetizzano le percezioni che gli attori hanno del luogo e al tempo stesso esprimono una progettualità, un desiderio su ciò che la città [la regione] dovrebbe divenire" (Giaccaria, 1999).

Inoltre si può parlare di una nuova o recuperata importanza della dimensione geografica: "se la geografia riacquista importanza perché sta alla base della geopolitica – e quindi delle relazioni economiche e politiche che caratterizzeranno l'Europa allargata – essa assume un'importanza ancora maggiore perché è sul territorio fisico che si articolano i flussi delle merci, gli scambi commerciali, la mobilità del lavoro, la trasmissione delle informazioni, le opportunità e i rischi degli investimenti" (Senn, 2002). Questo diventa ancor più evidente nel dibattito e nelle azioni per la realizzazione dei corridoi europei, cioè fasci di infrastrutturazione finalizzati alla facilitazione di flussi di mobilità, con conseguenti economie di scala e di concentrazione.



Rispetto alle immagini dello spazio europeo prima delineate, il Nord-ovest risulta essere situato in una posizione favorevole al fine dello sviluppo. La macroregione è situata all'incrocio tra due assi fondamentali: quello della "banana blu", ovvero dell'asse nord-sud che segna la traccia delle rivoluzioni industriali e tecnologiche, e quello dell'"arco latino", asse che attraversa da ovest a est l'Europa includendo al suo interno realtà urbane molto differenti tra loro (metropoli di alto livello come Barcellona e Milano, di livello medio, come Lione, Torino e Marsiglia, e città di rango ancora inferiore). Le principali città dell'Italia settentrionale, tra cui Torino, lambiscono il "cuore europeo" (*eurocore*), area compresa tra Londra, Parigi, il Rondstad Holland e Francoforte, in cui si sono concentrate le maggiori opportunità di sviluppo economico; qui vi sono le funzioni economiche globali e di qualità che consentono la presenza del più elevato livello di reddito europeo⁶.



Qualsiasi sia l'immagine a cui si faccia riferimento per individuare il centro economico e finanziario dell'Europa le città dell'Italia settentrionale vi rientrano tuttavia solo in parte, in quanto aree in bilico tra centro e periferia. Ne consegue l'importanza di creare e potenziare i collegamenti con le aree più centrali dell'Europa attraverso una rete infrastrutturale efficiente, consci che, in un contesto competitivo, a queste zone tradizionalmente considerate importanti per gli scambi economici si aggiungono oggi i paesi dell'Est, entrati recentemente nell'Unione Europea, e quelli balcanici.

Le tradizionali infrastrutture materiali continuano a rivestire un ruolo di primaria importanza per il successo regionale, esse costituiscono il "fulcro" su cui attuare possibili "leve" di sviluppo: "la disponibilità di telecomunicazioni non ha affatto limitato la necessità di viaggiare delle persone, come si può facilmente notare osservando il crescente traffico aereo per affari. Questo aspetto connettivo della competizione urbana poggia, in larga misura, sulla capacità di essere accessibili, di offrire rapidi spostamenti e collegamenti, di essere nodi per i flussi di persone e merci" (Vanolo, 2003).

⁶ I comuni nella zona "semicentrale" europea, definita come l'area in cui i "metropolitan businessmen" (Martinotti, 1993) possono raggiungere quella centrale e rientrare a casa in giornata utilizzando i mezzi veloci, sono beneficiari di quelle attività per le quali un'ubicazione più centrale è economicamente non conveniente. In condizioni molto simili si trovano i "city users" in relazione a quei nodi che, nonostante la loro posizione sia maggiormente periferica, si collocano vicino a hub aeroportuali o a nodi della rete autostradale o ferroviaria ad alta velocità.

In questo ambito, un fattore di criticità concerne alcune strozzature nel sistema infrastrutturale dell'Italia settentrionale ma soprattutto le carenze dei collegamenti del sistema urbano di queste regioni con l'esterno dell'area e l'incertezza sulle prospettive e sui tempi di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali: "Lo sviluppo di infrastrutture di trasporto a livello europeo (segnatamente le sezioni pertinenti dei trenta progetti prioritari inerenti alle reti di trasporto trans-europee), con particolare attenzione ai progetti transfrontalieri, è inoltre fondamentale per una maggiore integrazione dei mercati nazionali, specialmente all'interno di un'Unione ampliata" (Bonavero, 1998). Centrale resta pertanto la costruzione del Trans European Networks (TEN-T) e tutti quei progetti volti "a creare una rete integrata avente come obiettivi la connessione delle potenzialità geoeconomiche, il riequilibrio e il coordinamento delle diverse modalità di traffico, il miglioramento degli standard delle reti di trasporto nei paesi dell'Europa centrale e dell'est" (Ferlaino, Levi Sacerdotti, 2005). Di questo progetto fa parte, tra gli altri, quello relativo alla costruzione dell'alta velocità Lione-Torino con proseguimento verso Milano-Venezia e Trieste destinata al trasporto di passeggeri e di merci sulle medie e lunghe percorrenze. Essa dovrà essere integrata con la rete ferroviaria esistente e con il resto della rete ad alta velocità europea, con il risultato di un potenziamento complessivo del sistema ferroviario sia nel nostro paese, sia tra la nazione e il resto dell'Europa.

In conclusione si può pertanto evidenziare come il Nord-ovest dell'Italia sia collocato entro coordinate particolari e di estremo interesse quale:

- semicentro aperto alle innovazioni che attraversa una fase di rinnovamento, dopo un periodo di "morbida denovation" (di riconversione dei suoi cluster tecnologici che non ha comportato grandi traumi socio-economici) dei settori maturi;
- territorio alpino da valorizzare preservando le sue enormi risorse naturalistiche e ambientali;
- "nord del sud", territorio cerniera tra il *core* economico continentale e il vasto bacino del Mediterraneo.

Infine il Nord-ovest, inteso come macroarea che raggruppa il Piemonte, la Liguria e la Lombardia, ha la massa critica (come numero di abitanti, come percentuale del PIL nazionale, come quota di export), per pensare a strategie di sviluppo comune, infrastrutturale ed economico, in grado di creare opportunità e, di conseguenza, di attirare capitali.

La sfida che si pone è quella dell'ancoraggio ai centri dell'innovazione e alle reti lunghe internazionali senza tuttavia compromettere gli spazi regionali di appartenenza e valorizzandone le loro peculiarità e caratteristiche attraverso nuova "intrapresa".

È in questo contesto che emerge il difficile ma quanto mai propulsivo ruolo di cerniera tra il Nord e il Sud dell'Europa e l'interfaccia con il bacino del Mediterraneo nonché tra il complesso sistema di relazioni tra la struttura economico-produttiva del *core* continentale con quella ricca, ma peculiare e differenziata, dello Spazio alpino: quale spazio ecologico da preservare, quale area semicentrale su cui investire in termini di innovazione e creatività.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Aidalot P. (a cura di), (1986), *Milieux innovateurs en Europe*, Paris, GREMI.
- Antonelli C. (2003), *Il territorio come produttore di conoscenze*, in Dematteis G., Ferlaino F., *Il Mondo e i Luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, Torino, IRES.
- Arnaudo C. (2004), *Attraverso le Alpi Occidentali*, Torino, Provincia di Torino.
- Bagliani M., Bargerò C., Ferlaino F., Rota F. (2004), *Secondo rapporto triennale sugli scenari evolutivi del Piemonte – Il Piemonte e lo Spazio Mediterraneo*, Iresceniari, n. 8, Torino, IRES.
- Bagnasco A., Le Galès P. (2000), *Le città nell'Europa contemporanea*, Napoli, Liguori.
- Balcer G., Ferlaino F., Lanzetti R. (1999), *Multinazionali in Piemonte: fattori localizzativi, strategie di investimento e impatto regionale*, Torino, IRES.
- Bargerò C., Ferlaino F. (2004), *Logistica territoriale integrata – Il ruolo del Piemonte*, Quaderni d'Europa, n. 2, Torino, IRES.
- Bonavero P., Dansero E. (a cura di), (1998), *L'Europa delle regioni e delle reti*, Torino, UTET.
- Bonavero P. (2000), *Traiettorie della ricerca urbana europea*, in Conti S., Salone C., *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Torino, Eupolis.
- Bramanti A., Ratti R. (1993), *Verso un'Europa delle regioni. La cooperazione economica transfrontaliera come opportunità e sfida*, Milano, Franco Angeli.
- Bufon M. (1994), *Per una geografia delle aree di confine: il caso della regione transconfinaria italo-slovena nel goriziano*, in "Rivista Geografica Italiana", 4.
- Bufon M. (1998), *Le regioni transfrontaliere nel processo di unificazione europea*, in Bonavero P., Dansero E. (a cura di), *L'Europa delle regioni e delle reti*, Torino, UTET.
- Cabodi C., Ferlaino F. (1999), *Le reti di trasporto in Piemonte. Infrastrutture e scenari di sviluppo nel contesto macroregionale*, Torino, IRES.
- Camagni R. (1993), *Principi di economia urbana e territoriale*, Roma, Carocci.
- Campo Dall'Orto S., Ferlaino F., La Rosa M. (a cura di), (2004), *Rapporto Territoriale del Piemonte*, "Quaderni d'Europa", n. 3, Torino, IRES.
- Capurso F., De Lerma A., Gombia F., Iorio V., Molino I., Pierri P. (2003), *Lo sviluppo locale e la costruzione di reti transnazionali tra sistemi territoriali complessi*, tesi di master, pubblicato in rete.
- Commissione Europea, 1999, *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo*, CEE, Bruxelles-Lussemburgo.
- Commissione Europea, 2000, *Politiche strutturali 2004-2006: schede esplicative e testi normativi. I fondi strutturali. Il fondo di coesione. Lo strumento strutturale di preadesione*, CEE, Bruxelles.
- Conti S. Salone C. (2000), *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Torino, Eupolis.
- Conti S. (2000a), *Fondamenti di metodo e di rappresentazione*, in Conti S., Salone C., *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Torino, Eupolis.

- Conti S. (2000b), *Evidenze analitiche*, in Conti S., Salone C., *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Torino, Eupolis.
- Conti S. (2002c), *La città nel contemporaneo scenario competitivo*, in Conti S. (a cura di), *Torino nella competizione europea*, Rosenberg & Sellier, Torino.
- Dematteis G. (1997a), *Le città come nodi di reti: la transizione urbana in una prospettiva spaziale*, in Dematteis G., Bonaverò P. (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino.
- Dematteis G. (1997b), *Proiezione europea e coesione regionale dei sistemi urbani italiani*, in Dematteis G., Bonaverò P. (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino.
- Dematteis G., Dansero E., Rossignolo C. (a cura di), (2000), *Sistemi locali e reti globali. Dispense di geografia politica ed economica*, Torino, CELID.
- Dematteis G., Ferlaino F. (2003), *Il Mondo e i Luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, Torino, IRES.
- Dematteis G., Governa F. (a cura di), (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, Franco Angeli.
- Dematteis G., Lanza C. (1999), *Spazio geografico e spazio economico*, in Conti S., Dematteis G., Lanza C., Nano F., *Geografia dell'economia mondiale*, Torino, UTET.
- Dematteis G., Rossignolo C. (2004), *Secondo rapporto triennale sugli scenari evolutivi del Piemonte – Il Piemonte e lo spazio europeo*, Irescenari, n. 1, Torino, IRES.
- Ferlaino F. (1994), *Est-Ovest: modelli e schemi dello sviluppo europeo. Rivoluzione politica dell'est e rivoluzioni tecnologiche dell'ovest*, in "Archivio di Studi urbani e Regionali", n.50, pp. 61-102.
- Ferlaino F. (1998), *La macro-regione delle Alpi occidentali*, in Bonaverò P., Dansero E. (a cura di), *L'Europa delle regioni e delle reti*, Torino, UTET.
- Ferlaino F. (2002a), *La montagna nei programmi europei d'integrazione territoriale*, Working paper n. 157, Torino, IRES.
- Ferlaino F. (2002b), *Geografia sistemica dello sviluppo*, Torino, UTET.
- Ferlaino F., Buran P. (1992), *La macro-regione delle Alpi Occidentali: complementarietà, differenze e prospettive*, Torino, IRES.
- Ferlaino F., Levi Sacerdotti S. (2005), *Processi decisionali dell'alta velocità in Italia. Il ruolo del Piemonte nel Corridoio Sud transpadano dello Spazio alpino*, Torino, IRES.
- Ferlaino F., Rota F. (2004a), *Benchmarking dell'offerta di trasporto delle regioni del Mediterraneo occidentale. Il ruolo della Regione Piemonte*, Quaderni di Ricerca, n. 4, Torino, IRES.
- Ferlaino F., Rota F. (2004b), *Benchmarking dell'offerta di trasporto delle regioni dello Spazio alpino*, Quaderni d'Europa, n. 1, Torino, IRES.
- Fourny C. (1999), *De l'identité alpine et des villes des Alpes. Quelques éléments de réflexion sur la valeur et la nature de l'identité urbaine*, in "Die Alpine Stadt", Wien.
- Gambino R., Mondini G., Peano A. (a cura di), (2005), *Le Olimpiadi per il territorio*, "Il Sole24ore", Milano.
- Giaccaria P. (1999), *Competitività e sviluppo locale*, Milano, Franco Angeli.
- Giaccaria P. (2002), *Identità, rappresentazioni e strategie*, in Conti S. (a cura di), *Torino nella competizione europea*, Rosenberg & Sellier, Torino.

- GIP-RECLUS (1989), *Les villes "européennes". Rapport pour la DATAR*, Paris, La Documentation Française.
- Gottmann J. (1976), *Megalopolitan Systems around the World*, in "Ekistics", n. 243, pp. 109-13.
- Hugill P.J. (2003), *Technology, Its Innovation and Diffusion as the Motor of Capitalism*, in "Comparative Technology Transfer and Society", I, 1, pp. 89-113.
- IRES Piemonte (1997), *Piemonte economico sociale 1996*, Collana Piemonte, n. 32.
- Janin Rivolin U. (2004), *European Spatial Planning*, Milano, Franco Angeli.
- Kunzmann K.R., Wegener M. (1991), *The Pattern of Urbanization*, in Martinotti G., *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.
- Lami I. (a cura di), (2007), *Genova: il porto oltre l'Appennino*, Torino, CELID.
- Mela A., Davico L., Conforti L. (2000), *La città, una e molte. Torino e le sue dimensioni spaziali*, Napoli, Liguori.
- Musso B. (2007), *Costo dell'arretratezza portuale per il "sistema Italia"*, in Lami I. (a cura di), *Genova: il porto oltre l'Appennino. Ipotesi di sviluppo del nodo portuale*, Torino, CELID.
- Musso B. (in corso di pubblicazione), *Il porto di Genova: la storia, il sindacato, la politica*.
- Regione Piemonte (2004), *Il Piemonte nello spazio europeo. Inquadramento della Regione all'interno delle politiche territoriali comunitarie*, "Quaderni della pianificazione", n. 15.
- Salone C. (2000), *Dalle immagini alle politiche*, in Conti S., Salone C., *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Torino, Eupolis.
- Salone C. (2004), *Il Piemonte nella macroregione padana. Strategie territoriali tra competizione e cooperazione*, Torino, IRES.
- Senn L. (2002), *Scenari e prospettive infrastrutturali*, in AA.VV., *L'ampliamento dell'Unione: per una riflessione sulle conseguenze economiche per l'Italia*, Atti del Seminario Europeo, Torino 6 marzo 2002.
- Severino C. (2004), *Lo spazio europeo, oggi*, in ID., *Città d'Europa*, Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Vanolo A. (2002), *Torino nella competizione urbana europea*, in Conti S. (a cura di), *Torino nella competizione europea. Un esercizio di benchmarking territoriale*, Rosenberg & Sellier, Torino.
- Vanolo A. (2003), *Per uno sviluppo policentrico dello spazio europeo. Sistemi innovativi territoriali nell'Europa sud-occidentale*, Milano, Franco Angeli.
- Western Europe*, in "Ekistics", LVIII, n. 350-51, pp. 282-91.