

FIorenzo FERLAINO - ISABELLA M. LAMI

ANCORAGGI, INNOVAZIONE E PROSPETTIVE DEL NORD-OVEST

Introduzione. – Da qualche decennio, alcuni stimoli provenienti dalle politiche comunitarie esprimono la necessità di dare risposta allo scollamento crescente fra i tradizionali territori istituzionali e le nuove esigenze che emergono con il rafforzamento dell'Unione Europea e con l'apertura dei confini nazionali. Vecchie appartenenze riaffiorano e nuovi compiti programmatori si affiancano, sempre più spesso a un livello di scala macroregionale. Inoltre, emerge un dato più generale derivante dal fatto che il processo di unificazione europea sta modificando i tradizionali ruoli dello Stato e con esso, a cascata, anche i ruoli degli enti locali e delle regioni. È indubbio che ogni livello, micro, meso, macro territoriale, subisce un processo di *rescaling*, determinato dal processo di unificazione europea. Sono processi peraltro sinergici con il ruolo crescente che hanno le politiche comunitarie a livello regionale, sia per quanto attiene ai fondi strutturali sia per quanto riguarda la cooperazione interregionale. Se si prende in considerazione una scala di riferimento differente da quella dello Stato nazionale, ci troviamo di fronte a un caleidoscopio in costante mutamento e riassetto, il cui perno ruota intorno alle regioni, *versus* macroregioni.

Il disegno è tutt'altro che definito, ma il suo processo è piuttosto chiaro e anche necessario per rispondere alle nuove sfide che la competizione globale pone. Le macroregioni appaiono meso-strutture territoriali, che incorporano al proprio interno la complessità e la varietà sociale, ambientale ed economica e che posseggono la «massa necessaria» per innescare nuovi flussi, creare innovazioni, competere con i nodi e le reti globali.

Nulla si può ancora dire su quale debba essere l'articolazione concreta di questi territori, tuttavia la presenza di importanti nodi urbani al loro interno appare un prerequisito necessario per il possesso di un'ossatura, settoriale e territoriale, congruente con quanto richiesto dalla competizione internazionale. Certo, le suggestioni sono molteplici. Sulla regione del Nord-ovest italiano ritroviamo la riflessione di Berta e Pichiéri (2007), le recenti riflessioni sul Nord, sempre di Berta (2008), la proposta su «Limonte» di Monteverde (2008) eccetera. Se si considera la macroregione transfrontaliera, si va dalla regione transfrontaliera dei laghi insubrici (RegioInsubrica) al «Diamante alpino» (intorno a Torino-Lione-Ginevra), al

Conseil du Léman (dell'area ginevrina franco-svizzera), alla Communauté de Travail des Alpes Occidentales (COTRAO), che comprende le regioni e i cantoni svizzeri delle Alpi latine occidentali, o più recentemente all'euroregione Alpi Mediterraneo (Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Provence-Alpes-Côte d'Azur e Rhône-Alpes).

Entro questo variegato paesaggio progettuale, appare importante conoscere la collocazione più generale del Nord-ovest nel contesto internazionale per definire i possibili percorsi di crescita, le leve e gli ancoraggi intorno cui prefigurare scenari di sviluppo macroregionali. L'IRES Piemonte (Istituto di Ricerche Economico Sociali della Regione Piemonte) è da sempre attento a questa problematica di scenario, in quanto centrale per tratteggiare lo sfondo strutturale su cui attivare politiche e azioni regionali. L'articolo trae spunto dal dibattito sugli scenari che l'Istituto periodicamente compie, e raccoglie le riflessioni che intorno a questa problematica, prettamente geografica e territoriale, sono emerse negli ultimi anni, fornendo strumenti interpretativi dei processi di crescita e dei legami locale/globale. In questo senso l'articolo vuole contribuire al dibattito e proporre raffigurazioni di sintesi intorno cui orientare le riflessioni di scenario per il Nord-ovest.

Il sistema urbano europeo. – A partire dalla seconda metà degli anni Ottanta del Novecento, le città e le regioni europee sono state oggetto di numerosi studi volti 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, frutto di una lettura coerente dei dati e degli indicatori, non sono univoche. Sono piuttosto determinate 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 metodologiche e con i «giochi linguistici» che si sono sedimentati in essa nel tempo. Le carte geografiche (e a maggior ragione quelle di sintesi) evidenziano pertanto solo alcuni elementi e relazioni, rispetto a tutti quelli possibili (agli «infiniti mondi rappresentabili»), tuttavia coerenti con una determinata visione del mondo e perciò in grado di individuare distonie e problematiche che in quel contesto emergono, riproponendo ed evidenziando aspetti nuovi precedentemente celati.

Come ha sottolineato Dematteis (1997), una prima immagine del sistema urbano europeo, osservata già all'inizio del XIX secolo dal geografo Carl Ritter, è quella relativa ai livelli di urbanizzazione del continente, i quali 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 socio-economico che perdurerà nel tempo fino a informare immagini più recenti quali la famosa «banana blu» della Reclus-Datar (Gip-Reclus, 1989).

Queste rappresentazioni sono la sintesi cartografica di un lungo processo storico che interessa l'urbanizzazione del continente europeo fin dall'impero romano. È un processo di territorializzazione che trae alimento dall'innervamento stradale dell'impero e dal suo motore economico agricolo, che continuerà con l'istituzionalizzazione carolingia del feudo. Nel medioevo, sebbene prevalgano di nuovo le comunicazioni marittime di tipo reticolare, si estenderà, con la nascita dei comuni italiani, l'asse nord-sud, il braccio franco-provenzale della X e, in seguito, il braccio del Mare del Nord, con la formazione della Lega Anseatica e la foggatura di una vera e propria rete di città.

Le differenze di potenziale, dal centro verso la periferia, vanno ricondotte alle dinamiche successive, la situazione infatti cambia a partire dal Cinquecento con la lenta formazione dei grandi Stati continentali (Spagna, Francia, Austria, Prussia, Russia). Si estenderà l'asse est-ovest verso Madrid e Mosca e al modello reticolare, di stampo medievale, si contrapporrà uno spazio centralizzato e gerarchico, che rafforzerà il cuore del continente, dove sono collocate alcune delle grandi capitali politiche ed economiche (Parigi, Vienna, Berlino, Amsterdam, Praga). Una inversione di tendenza sembra avvertirsi nel XVIII secolo, quando le città costiere, in particolare quelle affacciate sull'Atlantico, tornano a 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 successive rivoluzioni industriali. Saranno queste città che domineranno la scena politica ed economica dell'Europa fino ai nostri giorni, in quanto capitali di «luoghi centrali», di un mercato agricolo e industriale localizzato e definito da una gerarchia amministrativa e territoriale. Tale morfologia sarà registrata negli anni Trenta del Ventesimo secolo come un sistema gerarchico d'equilibrio della produzione e distribuzione intorno alla oramai consolidata struttura urbana centrale (Christaller, 1980).

Le rappresentazioni dello spazio urbano europeo. – Nel 1987 il risultato di questi processi di territorializzazione è sinteticamente tratteggiato dal gruppo Reclus, che elabora 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 165 città europee con più di 200.000 abitanti, raggruppate in otto classi.

Dai 16 indicatori, quantitativi, «dummy» e quali-quantitativi, emerge una rete urbana europea che evidenzia la presenza di un'area centrale, che si estende da Londra a Milano e comprende al suo interno oltre la metà delle città considerate (nonostante che rappresentasse solo il 18% del territorio totale). Il nuovo (che però tanto nuovo non è, visto che individua il braccio sud-ovest della vecchia X di Ritter) è rappresentato dall'«altro asse», quello orizzontale, caratterizzato da uno sviluppo

più recente: il «Nord del Sud», l'interfaccia con il bacino del Mediterraneo.

Un sottosistema di questo asse, il cosiddetto «Arco latino», vede il suo prolungamento territoriale a ovest verso il Portogallo (inglobando Madrid, Valenza e Barcellona) e ad 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, suscita numerosi consensi nella comunità scientifica che, in modo talvolta «frammentario e confuso», sviluppa un articolato dibattito, come testimonia la grande varietà di denominazioni utilizzate per designare tale area: Arco Latino; Arco mediterraneo occidentale; Spazio mediterraneo latino; Macroregione mediterranea occidentale, Nuovo cuore europeo. 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). È un confronto ricco e «a tratti accompagnato anche da una certa retorica, che prospetta opportunità di sviluppo senza tener conto delle reali potenzialità e dei limiti dell'area, la quale comprende alcune regioni tradizionalmente problematiche» (Vanolo, 2003, p. 76). Più in generale il dibattito esprime tuttavia un auspicio e un bisogno di strutturazione di uno spazio di relazioni intorno al bacino del Mediterraneo, che funga da connettore europeo con l'area nordafricana e con quella mediorientale e che sia in grado di controbilanciare i mercati del Mar Baltico e del Mare del Nord.

In questo contesto il Nord-ovest rientra nelle aree ricche continentali, a ridosso della «banana blu», e come area di connessione delle regioni emiliano-veneta e ligure-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.

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, tra gli anni Ottanta e Novanta, a delineare nuove rappresentazioni e immagini del continente europeo, definendo nuove centralità e perifericità regionali, e ispirando documenti programmatici regionali e alcune delle azioni e degli obiettivi dell'Unione Europea.

In Italia il rapporto sullo spazio urbano europeo della Fondazione Giovanni Agnelli (Conti e Spriano, 1990) riafferma l'applicazione congiunta delle due logiche di classificazione, quella della posizione gerarchica e della specializzazione funzionale (Bonavero, 2000), già presenti nello studio francese, e articola i territori in «reti» sistematiche, secondo il rango. I risultati della ricerca mostrano la presenza di 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 collocate a ridosso delle «città globali direzionali» in cui accanto a Londra, Parigi, Bruxelles, Amsterdam, Cope-

naghen emergono Roma e, nel Nord-ovest, Milano. A livello europeo è importante la ricerca di Kunzmann e Wegener (Kunzmann e Wegener, 1991), che individua, con lo stesso metodo, nuovi *clusters* 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).

Tali studi sono prodromici agli attuali indirizzi programmatici comunitari e agli obiettivi di coesione e competizione, nonché alle successive sintesi reticolari poste a sostegno dell'immagine *policentrica* dello spazio europeo. Uno spazio che proprio in virtù della sua policentricità diviene passibile di interlocuzione e sviluppo in ogni ambito, in ogni macro- e microterritorio.

Innovation e denovation: il Nord-ovest tra area e rete. – Attraverso ulteriori elaborazioni, 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 da una struttura del sistema urbano di tipo areale, fondata su una forma di potenziale decrescente dal centro alla periferia, a una «visione» di tipo reticolare-policentrico, che ridefinisce i rapporti esistenti tra le diverse realtà territoriali in termini di nodi e archi di rango differente.

Ogni sistema urbano viene esaminato sia in uno spazio fisico-territoriale, in cui le interazioni 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. Dalla metafisica areale e ordinata del modello centro-periferia-aree marginali si passa alla metafisica dei territori a rete, che competono alle diverse scale entro un contesto relazionale globale. Chi è dentro è dentro, chi è fuori, chi è interstiziale ai nodi, disancorato alle reti, semplicemente non esiste, è invisibile. L'imperativo è l'ancoraggio.

I risultati di questi studi non riescono tuttavia, per quanto si sforzino, a riconoscere 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», intorno a cui «si addensa più della metà delle città europee di im-

portanza 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, 1997, p. 25).

Lo SSSE (Commissione Europea, 1999) e più ancora i recenti studi ESPON (2006), mostreranno 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 «antica» del *core* europeo in cui il sistema urbano appare suddiviso in tre aree concentriche di gradiente: la prima, quella centrale (di forma ellittico-triangolare), comprende 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, 1997). 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).

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

L'insieme di queste rappresentazioni (l'asse lotaringico, la megalopoli europea di Gottmann, il *core* dell'SSSE, il pentagono dell'ESPON) appare in generale «descrizioni fenomeniche» i cui motivi di crescita restano poco indagati dalle ricerche geografiche citate. Le cause di questo processo appaiono più chiare nelle analisi dell'economia del territorio. È il complesso meccanismo, incentrato sulla generazione di *milieux innovateurs* (Aydalot, 1986), e connesso con lo sviluppo storico dei poli tecnologici che hanno caratterizzato le onde lunghe dello sviluppo industriale europeo, a consentire la creazione di innovazione (in primo luogo tecnologica) e la capacità di innescare nuovi macro-cicli di crescita (Ferlaino, 1988). L'asse centrale europeo è la traccia storica di questi macro-cicli che dal Nord si sono spostati, ogni sessanta-settanta anni circa, verso il Sud dell'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 poi 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 '30 connesso alla meccanica, elettrificazione e alla chimica, quest'area, e più precisamente il bacino della Ruhr, l'attuale Nordrhein-Westfalen, è divenuta il baricentro dello sviluppo europeo» (Ferlaino, 2002, p. 228). 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 svi-

luppo. Più sinteticamente: a partire dal XVIII secolo i poli di crescita dai porti del Nord si spostarono 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 riveste particolare importanza il concetto di periferia, in quanto spazio di prossimità epidemico e quindi con maggiori probabilità di «presa» e diffusione dello sviluppo e i cui nodi sono tuttavia più liberi da forme di *path dependency*.

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 di innovazioni» che sono dotati di un particolare *milieu innovateur* e sono in grado di innervare le reti globali dell'innovazione scientifica e tecnologica. Come afferma Antonelli, sono territori peculiari dell'innovazione e «credo che si possa dire che 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 solo un concetto relazionale locale, che lega i soggetti all'oggetto o alle risorse, quanto piuttosto globale: è la relazione transcalare tra l'individuazione delle risorse locali e le innovazioni generate, nella quasi totalità dei casi, altrove, in poli in cui l'incontro di differenti eccellenze (formative, storiche, tecniche ecc.) generano un *milieu innovateur*, originale e particolare. La presa è spesso più un fenomeno emulativo (seppur con tratti di innovazione localistica) che generativo, è la capacità dei soggetti locali (anche di un singolo soggetto) di relazionarsi e ancorarsi alle innovazioni generate dai poli innovatori e rifunzionalizzarle intorno a specificità e risorse locali, preferibilmente non riproducibili e peculiari di quel territorio.

Le aree più prossime ai tradizionali poli dell'innovazione hanno maggiore probabilità di divenire esse stesse «nuovi poli innovatori» generatori di sviluppo, in quanto non hanno forti vincoli tecnologici: tecnologie consolidate, rapporti costrittivi di *milieu*, persistenti ancoraggi a vecchi *clusters* tecnologici, percorsi già fortemente definiti (*path dependency*). Detto in altri termini, in una fase matura del ciclo tecnologico, le aree periferiche e semiperiferiche hanno tutti i vantaggi emulativi, dati dalla vicinanza alle aree centrali, senza tuttavia avere eccessivi costi di *denovation* (Hugill, 2003); ovvero i costi che le vecchie aree centrali devono affrontare per poter cambiare il percorso dei *clusters* tecnologici e potere ambire a essere nuovamente innovative ⁽¹⁾.

I sistemi locali si sviluppano quindi non tanto se sono in grado di generare prese («ancoraggi» a risorse locali) quanto se riescono a integrare le loro risorse non riproducibili a tecnologie e metodiche innovative e vincenti (e cioè che si dif-

(1) Per capire l'importante ruolo giocato dall'industria inglese e francese e dall'industria e dalla finanza tedesche nel *take-off* industriale dell'Italia (ovvero del Nord-ovest), si veda Gerschenkron (1965).

fondono con una velocità maggiore di altre innovazioni). L'esempio delle miniere della Ruhr che da risorse industriali sono divenute nel tempo beni culturali, spesso sinergici ai valori paesaggistici del territorio locale, è un evidente dispiegamento di questa difficile processualità fatta di innovazione (*software* di presentazione, illuminotecnica, impiantistica di sicurezza, tecnologie per la mobilità interna ed esterna ecc.) e «denovazione», ovvero capacità di dismissione e successiva rifunzionalizzazione delle risorse attraverso l'ancoraggio ai nuovi *clusters* produttivi e ai nuovi linguaggi e tecniche.

Per rifunzionalizzare occorre quindi fare *denovation*, avere la capacità di abbandonare i vecchi ancoraggi e le 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 dismissione tecnologica, di abbandono di sedimentate certezze, di destrutturazione di robuste reti di relazioni. Questa condizione particolare (di semiperiferia o di periferia) è, stando alle rappresentazioni viste, quella che consente una maggiore probabilità di sviluppo e innovazione.

Oggi essa è rappresentata da una doppia assialità che dà corpo all'ellisse dello sviluppo europeo (Ferlandino, 2002). Un'ellisse in passato spezzata sul versante est (fig. 1) dall'imposizione di un modello di sviluppo incapace di *denovation* e rimasto fortemente ancorato alla tradizione tecnologica elettro-meccanica del «terzo ciclo Kondratiev», senza riuscire pertanto a essere in grado di afferrare il nuovo macro-ciclo innovativo metalmeccanico ed elettronico cominciato nel dopoguerra (Ferlandino, 1994).

La crisi dei sistemi socialisti è cioè in primo luogo dettata dalla loro eccessiva *path dependency* e quindi dalla 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 possibile sviluppo, qualora si pongano le basi strutturali, le leve infrastrutturali, su cui dispiegarlo. Il Nord-ovest rientra in modo «naturale» entro questa ellisse, in una posizione di semiperiferia che rende i suoi territori maggiormente in grado di attuare possibili «leve», di «ancorarsi» ai centri dell'innovazione scientifica e tecnologica, di essere in grado di attuare forme precoci di *denovation* (abbandonare tradizionali reti cognitive e tecniche), di promuovere *in-prese* (da *intra-prendere*) intorno alle risorse locali, possibilmente non riproducibili.

L'Europa policentrica. – Il filone degli studi comparativi sul sistema urbano europeo, affermatosi fin dalla metà degli anni Novanta, si è ulteriormente sviluppato negli anni successivi con studi più circoscritti alle macro-aree e macro-regioni, anche grazie alle iniziative della UE.

Una ricerca, promossa dalla Commissione Europea e svolta dal centro Eu-Polis (Conti e Salone, 2001), ha ripreso questo percorso 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

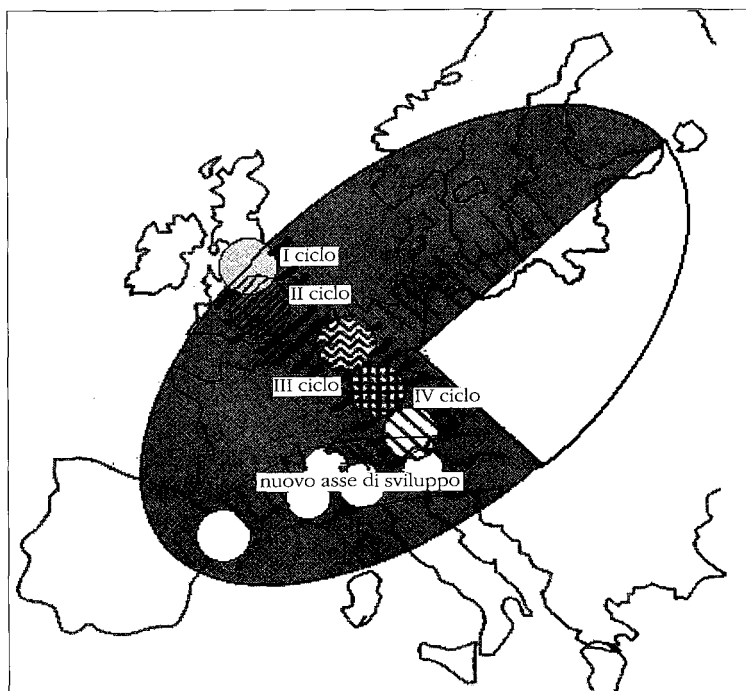


Fig. 1 – La formazione degli assi e dell'area di maggiore sviluppo in Europa

Fonte: elaborazione in base a Ferlaino (2002)

(soglia demografica 20.000 abitanti). I risultati hanno individuato specifiche «vo-
cazioni» urbane e diversi livelli gerarchico-funzionali.

Per quanto riguarda l'Italia settentrionale i risultati non appaiono molto diversi dal passato, ma viene rimarcato il ruolo nuovo dei paesi dell'Est europeo e l'ulteriore reticolarizzazione urbana policentrica: «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» (p. 56).

Il policentrismo diventa la nuova parola d'ordine, in opposizione sia alla tradizionale visione polarizzatrice, affermata nel dopoguerra, intorno a pochi grandi poli di crescita, sia ai meccanismi più recenti di periurbanizzazione e *sprawl*, che rendono impossibile un'organizzazione funzionale, moderna ed ecologica del territorio urbanizzato e determinano «consumo e spreco di risorse di suolo, do-

manda crescente di materie prime spesso disponibili in localizzazioni remote con impatto sui trasporti di lunga distanza, impermeabilizzazione dei suoli, crescente desertificazione nelle regioni più meridionali, perdita di biodiversità, consumi idrici e soprattutto di energia elevatissimi e crescente inquinamento atmosferico» (Gibelli, 2010, p. 241).

La rappresentazione del policentrismo, contenuta nei documenti europei, può essere letta con accezioni differenti, come «evidenza osservabile», come «modello teorico» e come «obiettivo politico» (Vanolo, 2003). Ma anche come risposta all'opposizione *sprawl*/ polarizzazione e all'opposizione globale/locale o, in senso più territoriale, alla dualità «reti di prossimità/reti lunghe competitive».

È la modalità attraverso cui conciliare competitività e riequilibrio senza negare le differenze territoriali esistenti. In quest'ultimo senso il policentrismo urbano investe la dimensione globale dei sistemi territoriali, la varietà e le diversità delle funzioni, la loro distribuzione e le conseguenti relazioni di integrazione e interdipendenza dei centri. Il dinamismo urbano 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, nel contempo, 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. 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 genera e riproduce varietà e complessità, in omologia con le dinamiche globali 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, seppur per molti versi convergenti.

Al processo deterritorializzante insito nella globalizzazione si associa una sostanziale forma di riterritorializzazione che mette insieme più centri e costituisce la base per una geo-struttura (Raffestin, 2008) rispettosa dell'ambiente, ma anche in grado di rispondere alle sfide competitive economiche. La rappresentazione finale che emerge tende a destrutturare i macroterritori regionali e statali con forme di *ri-territorializzazione* che rimettono in discussione relazioni relativamente stabili fra città, regioni e Stati, dal punto di vista sia funzionale sia istituzionale. La territorialità degli Stati conserva segni ancora visibili nel disegno europeo, ma essa, nel contempo, va riconfigurandosi entro altri livelli di scala che valorizzano logiche di rete. L'immagine finale «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, p. 52). Anche in questo caso si può tuttavia osservare, attraverso un'analisi coremica (fig. 2), 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 centrali.

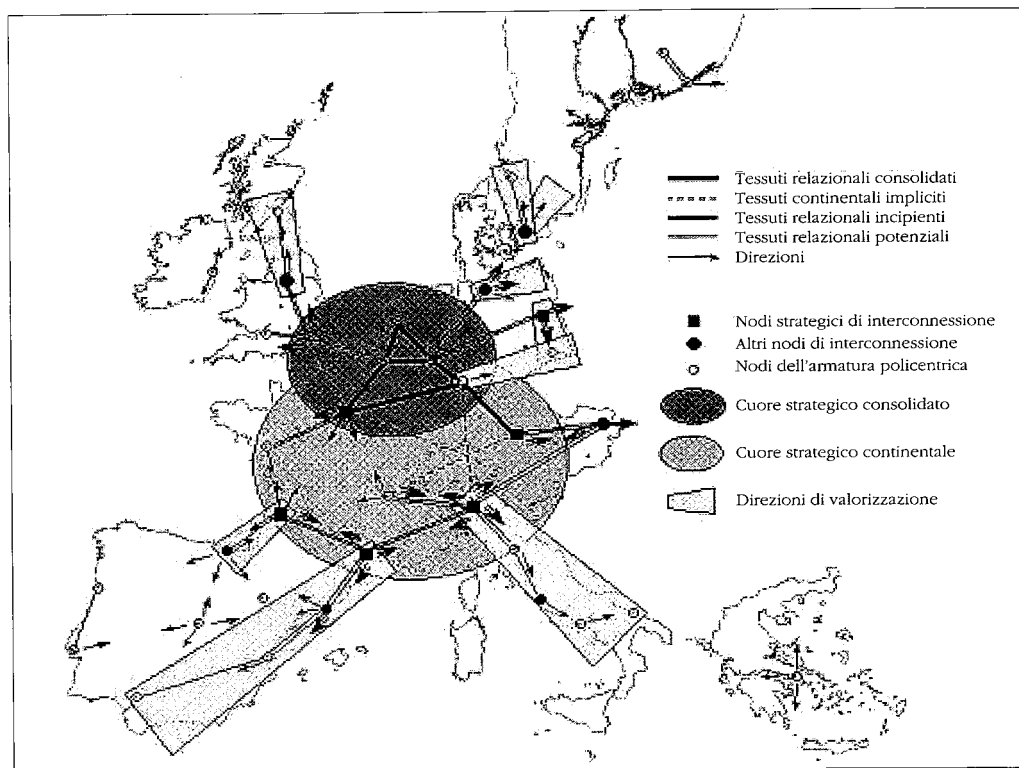


Fig. 2 – *Armatura funzionale e direzioni di valorizzazione in Europa*

Fonte: Conti e Salone (2001)

Le altre immagini del Nord-ovest. – Come abbiamo avuto modo di vedere, il policentrismo esprime una doppia valenza: è una rappresentazione che risponde sia alla necessaria competizione dei territori (che si gioca sulle reti lunghe) sia alla coesione dei reticoli locali e di prossimità. All'interno di questo nuovo contesto teorico altre rappresentazioni appaiono importanti per il Nord-ovest.

La prima è quella della rottura dei confini e della nuova, seppur lenta, rifunzionalizzazione transfrontaliera. Le ricerche effettuate negli ultimi decenni hanno messo in evidenza il ruolo di «cerniera» sociale e territoriale svolto dalle regioni europee transfrontaliere. A partire da questa visione, le analisi geografiche si sono poi indirizzate verso l'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 mondo ⁽²⁾, si evidenzia l'importanza sociale e territoriale delle aree «terminali», nonché la necessità di integrazione transfrontaliera. Secondo Bufon (1998) è possibile suddividere le aree di confine nel nostro conti-

(2) Se l'area di confine viene definita come quella parte di territorio compresa tra il confine e un limite teorico posto a 25 km da esso, 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 km², in cui vivono oltre 50 milioni di persone.

nente in tre tipi principali: *a)* il tipo 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 «regioni di regioni»; *b)* il tipo 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. Questo tipo di cooperazione, basata in genere su legami storici originatisi da regioni unitarie preesistenti e poi divise politicamente e incluse in nuove realtà amministrative, dà luogo alla creazione di «regioni nelle regioni»; *c)* il terzo tipo è caratteristico 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.

Sicuramente sono le «regioni nelle regioni» a essere maggiormente integrate, mentre problemi esistono nelle «regioni di confine antiche», dove si colloca il Nord-ovest, che «sono meno inclini all'integrazione transfrontaliera» (Bufon, 1998, p. 128).

Entro questo macroscenario, il Nord-ovest italiano appartiene a una macroregione transfrontaliera che trova nella presenza delle Alpi occidentali un fattore forte di identità e di collocazione geomorfologica e geoeconomica. L'elemento rilevante e unificante di queste aree è dato dall'essere regioni motrici nei rispettivi ambiti nazionali: Rhône-Alpes è la seconda regione francese dopo l'Île de France, in termini di ricchezza e di ricerca e sviluppo, la Lombardia è la prima in Italia mentre il Piemonte è comunque una importante regione di secondo rango.

Un secondo macro-ambito regionale è lo «Spazio alpino». Con Spazio alpino si indica, in origine, uno dei 13 programmi di cooperazione transnazionale promossi dall'Unione Europea nell'ambito dell'iniziativa Interreg III (2000-2006). In seguito è divenuto il *volet* di Interreg e oggi prosegue all'interno dell'Obiettivo 3 (programmazione 2007-2013) della Cooperazione regionale. Esso può considerarsi un primo tentativo istituzionale di cooperazione per lo sviluppo territoriale nelle aree dell'arco alpino, che interessano sette paesi e formano «il secondo polo europeo in termini di prosperità» e «la sola regione che può rappresentare una sfida per il Centro delle capitali» (Janin Rivolin, 2004). 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, Slovenia e Svizzera).

Lo Spazio alpino è quindi un ambito montano importante dell'Unione Europea. Le aree montane rappresentano più di un terzo dello spazio dell'Unione e ne costituiscono un territorio particolare e peculiare, tanto da far emergere in tempi recenti una vera «questione montana». Essa si esprime attraverso il progressivo riconoscimento della specificità dei problemi e delle potenzialità che contraddistinguono tali aree rispetto al resto dei territori dell'UE e pone la necessità di indivi-

duare politiche di sviluppo specifiche e sostenibili che valorizzino le «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 e Rota, 2004, p. 5). L'intero processo ha visto in breve tempo il passaggio da una rappresentazione delle sue aree come territorio montano del declino, soggetto a spinte disgregatrici e bisognoso di politiche di tutela, a una raffigurazione di indispensabile «risorsa ambientale», in grado di innescare processi virtuosi di equilibrio territoriale e di sviluppo armonico dei suoi sistemi locali: «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, 2000, p. 47). È proprio intorno a queste peculiarità che è sorta nel 1991 la *Convenzione per la protezione delle Alpi*, 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 ⁽³⁾.

Infine questo macroambito economico, che comprende al suo interno la macro-regione delle Alpi occidentali, è il naturale collettore dell'Est e dell'Ovest dell'Europa. I corridoi di connessione continentale est-ovest seguono i paralleli che fiancheggiano il *core* montano: a nord con la linea ferroviaria mista Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava, a sud con la Lione-Torino-Venezia-Trieste-Capodistria-Lubiana-Budapest (Corridoio 5). Aprire all'Europa dell'Est non significa soltanto riformulare le norme che regolano i rapporti tra i diversi territori, ma anche costruire la struttura connettiva che supporta l'apertura delle tante mobilità locali e transfrontaliere.

Il terzo ambito di appartenenza del Nord-ovest è quale propaggine dell'Europa sul Mediterraneo occidentale e area di comunicazione intercontinentale. Lo si è visto: l'asse di maggiore sviluppo europeo termina nel Nord dell'Italia e quest'ultimo appare quindi il naturale anello interposto tra i paesi del Mediterraneo e i territori centro-continentali. Ma oggi questo nesso appare ancora più importante dato che nel Mediterraneo, sulla rotta che dal Canale di Suez va a Gibilterra, scorre circa l'80% del commercio marittimo mondiale proveniente dall'Oriente e diretto verso i mercati europei e nordamericani. Attualmente i porti del Mediterraneo

(3) La *Convenzione delle Alpi* è un accordo di diritto internazionale fra l'Austria, la Svizzera, la Germania, la Francia, il Principato del Liechtenstein, l'Italia, il Principato di Monaco, la Slovenia e l'Unione Europea. La *Convenzione* è applicabile sul territorio delle Alpi e interessa una superficie di circa 190.000 km² 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.

servono meno del 20% dell'intero traffico europeo e Genova è lungi dall'arrivare a intercettare il grosso di questi traffici e a servire l'Europa centrale (Lami, 2007). La gran parte dei flussi intercontinentali attraversa il bacino del Mediterraneo come un arco i cui nodi risiedono altrove, nel Nord dell'Europa o dell'America o, ancora, nell'Estremo Oriente e nei nuovi mercati della Cina e dell'India.

Opportunità e scenari. – Gli spazi delle appartenenze del Nord-ovest possono costituire un'utile cartina al tornasole per comprenderne sia le opportunità di sviluppo sia l'identità della macro-regione. 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, p. 18). In tal senso 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, p. 2).

Rispetto alle immagini dello spazio europeo prima delineate, il Nord-ovest risulta essere situato in una posizione favorevole: tra l'asse nord-sud che segna la traccia delle rivoluzioni industriali e tecnologiche e l'Arco latino che attraversa da ovest a est l'Europa connettendola ai nuovi mercati PECO (Paesi dell'Europa Centrale e Orientale).

Qualunque sia l'immagine a cui si faccia riferimento per individuare il centro economico e finanziario dell'Europa, l'area del Nord-ovest vi rientra tuttavia solo in parte, in bilico tra centro e periferia, collocata entro coordinate particolari e di estremo interesse proprio in virtù della sua semiperifericità, che la rendono, in una fase di profondo rinnovamento e di riconversione dei suoi *clusters* tecnologici, un territorio più aperto alle innovazioni. Dopo un periodo di «morbida *denovation*», esso mantiene la massa critica (per numero di abitanti, per percentuale del PIL nazionale, per quota di *export*) in grado di innescare strategie di sviluppo anche in virtù del propulsivo ruolo di cerniera tra il Nord e il Sud, interfaccia con il bacino del Mediterraneo e con le rotte dei flussi intercontinentali dei nuovi mercati asiatici.

Il Nord-ovest, certo la macro-regione d'Italia con una struttura industriale più solida e più vicina ai modelli dei grandi paesi occidentali, in questi anni ha fluttuato tra un progetto di crescita basato sulla grande impresa e la proposta localistica, che ha fatto perno sui distretti industriali e la piccola produzione periferica. Il primo modello (dell'auto, della chimica, dell'elettronica ecc.) è stato sconfitto tra gli anni Settanta e Ottanta dal prevalere dei reticoli locali che hanno avvicinato le sue regioni al tessuto produttivo nazionale, fatto di molteplici singolarità produttive (dall'oro di Valenza ai divani pugliesi). Oggi, l'inserimento dei cosiddetti NICs (Newly Industrialized Countries), in particolare della Cina e dell'India, sia

nei settori di «grande scala» sia in quelli «tradizionali» (secondo la definizione di Pavitt) condannano il Nord-ovest a giocare un ruolo difficile e di secondo rango nel contesto delle reti lunghe internazionali, schiacciato tra i nuovi paesi industrializzati e le aree forti dell'innovazione scientifica e tecnologica.

Ne consegue l'importanza di creare e potenziare la sua struttura interna e i collegamenti con le aree più centrali e innovative dell'Europa attraverso una rete infrastrutturale efficiente. Certo, le tradizionali infrastrutture materiali continuano a rivestire un ruolo di primaria importanza per il successo regionale e costituiscono un elemento strutturale su cui attuare possibili «ancoraggi»: «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, p. 19).

In questo ambito, un fattore di criticità concerne alcune strozzature nel sistema infrastrutturale del Nord-ovest, ma soprattutto le carenze nell'integrazione interna, nei collegamenti di parte del suo sistema metropolitano e di questi importanti nodi con l'esterno. Centrale resta quindi, soprattutto a seguito della recente crisi, la costruzione del Trans-European Transport Network (TEN-T) e di 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» (Ferlaino e Levi Sacerdotti, 2005, p. 14).

La convinzione che si trae da quanto finora detto è che il Nord-ovest potrà rimanere competitivo sul mercato internazionale solo se sarà in grado di affrontare la questione della sua crescita all'interno di una visione territoriale integrata. In questo contesto, importanti appaiono gli spezzoni locali di prodromica integrazione che si sono costituiti nel passato come la Regio Insubrica, la COTRAO (Communauté de Travail des Alpes Occidentales), il Diamante alpino; nonché quelli più recenti: l'Euroregione Alpi Mediterraneo, la proposta della biregione Limonte (Liguria e Piemonte), i progetti che hanno ripreso e aggiornato in chiave culturale e infrastrutturale i reticoli di «MiTo» (Milano-Torino) o di GeMiTo (Genova-Milano-Torino), già ipotizzati all'inizio degli anni Ottanta.

Sono tentativi che nascono dalla coscienza che un livello competitivo diverso si è aperto negli ultimi decenni: un passaggio epocale dallo *Stato-mercato*, caratterizzato da una scala territoriale storicamente circoscritta (quella degli Stati europei di media dimensione, per intenderci), a una dimensione ben più vasta, in cui il confronto economico avviene tra macro-Stati federali o strutture sovranazionali, di cui l'Unione Europea è sicuramente l'esempio più avanzato. La tendenza è quella di un confronto tra *mercati interni* di scala «quasi-continentale» che vedono, insieme con l'Unione Europea, strutture quali il NAFTA (North American Free Trade Agreement), l'ASEAN (Association of South-East Asian Nations), la Lega Araba, il GCC (Gulf Cooperation Council), l'UNASUR (Unión de Naciones Suramericanas), l'ECOWAS (Economic Community Of West African States), assieme a macro-Stati federali come l'India, la Cina, l'Australia, il Brasile.

Gli stessi motori dell'economia mondiale si modificano e il passaggio dalla Triade (Giappone, Europa, America Settentrionale) alla Quadriade, in cui si aggiungono i paesi dell'Asia orientale (in primo luogo India e Cina) e dell'Oceania, costituisce il dato competitivo nuovo del mercato globale, in cui il Nord-ovest italiano si trova a operare.

In questo contesto i tentativi di *rescaling* macroregionale del Nord-ovest (ma il dato è generalizzabile) appaiono risposte piuttosto deboli e insufficienti sul piano istituzionale. La politica sembra, meno di altri settori, poco propensa al cambiamento e a ricomporre il governo dei processi e delle identità alle diverse scale, micro, meso e macro territoriale (Ferlaino e Molinari, 2009).

Più forti, seppur in ritardo e con un'opposizione particolarmente attiva nelle regioni del Nord-ovest, sembrano essere le reti della base infrastrutturale, necessaria all'integrazione dei singoli anelli della catena logistica (porti, ferrovia, strada, aeroporti ecc.). Centrali in tal senso appaiono i grandi progetti infrastrutturali europei, in particolare il Corridoio 5 sull'asse Lisbona-Kiev e il corridoio 24, Rotterdam-Genova. In particolare, le opportunità derivanti dai nuovi collegamenti alpini, la galleria del Loetschberg e la galleria del Gottardo (che dovrebbe entrare in servizio nel 2012), rafforzano ulteriormente l'ipotesi della necessità di potenziamento di una porta logistica del Nord-ovest che connetta il Mediterraneo alle aree più sviluppate e centrali del continente europeo. Tutto ciò è necessario, ma non basta.

Manca all'interno di questa strategia una riflessione che accolga i nuovi postulati che la crisi ambientale impone verso scelte selettive nelle modalità di trasporto, a maggiore capacità di carico e a minore impatto e consumo energetico. Sarebbe cioè un errore pensare che la modernizzazione e la creazione dell'ossatura infrastrutturale basti a declinare positivamente le sorti del Nord-ovest. La questione della ricerca di innovativi *clusters* produttivi resta aperta per superare e rispondere al modello distrettuale, oramai sciolto nelle catene produttive transcontinentali e soggetto a una forte concorrenza estera. L'ambiente e la qualità della vita (risparmio energetico, fonti alternative, ma anche salute, agro-alimentare) divengono, insieme con l'accessibilità (mobilità, ICT), le componenti più qualificanti del nuovo ciclo economico. Tutto ciò richiede un «salto progettuale» verso la riconversione e/o «clusterizzazione» della sfera produttiva tradizionale. Si tratta cioè di assumere il postulato della sostenibilità ambientale e ancorare i nodi territoriali produttivi ai settori del risparmio energetico e delle innovazioni ecologiche (di processo e di prodotto); valorizzare le risorse paesaggistiche e naturalistiche (non sostituibili) del territorio regionale, sviluppare i settori innovativi del «Health and Fitness», del turismo (enogastronomico, lacuale, marino, fluviale, montano); implementare le leve già presenti nei centri urbani maggiori del terziario e dei servizi per la produzione e la riproduzione (servizi alle imprese, beni culturali, fieristici ecc.).

È un percorso in parte già in atto, che alcuni «grandi eventi» hanno favorito (prima Genova con le Colombiadi, le esposizioni internazionali *Genoa '92* e *Colombo '92*, poi Torino con i XX Giochi olimpici invernali del 2006, ora Milano con *Expo 2015*), e che deve procedere con maggiore vigore. In sintesi, la sfida che la crisi pone è quella dell'ancoraggio ai centri dell'innovazione e alle reti lunghe in-

ternazionali, senza tuttavia compromettere gli spazi regionali di appartenenza e valorizzandone le loro peculiarità e caratteristiche attraverso nuova «intra-presenza». Le condizioni oggettive di *milieu* (quelle relative alla geostruttura) appaiono consistenti, mentre più difficili si presentano quelle soggettive (politico-culturali), frantumate da interessi troppo divergenti, ancorate al mantenimento di rendite di posizioni e non sempre inclini alla «denovazione» e a mobilitarsi verso nuove progettualità.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AYDALOT Ph. (a cura di), *Milieux innovateurs en Europe*, Parigi, GREMI, 1986.
- ANTONELLI C., *Il territorio come produttore di conoscenze*, in G. DEMATTEIS e F. FERLAINO (a cura di), *Il Mondo e i Luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, Torino, IRES, 2003, pp. 91-94.
- BERTA G., *Nord. Dal triangolo industriale alla megalopoli padana. 1950-2000*, Milano, Mondadori, 2008.
- BERTA G. e A. PICHIERRI (a cura di), *Libro bianco per il Nord Ovest*, Venezia, Marsilio, 2007.
- BONAVERO P., *Traiettorie della ricerca urbana europea*, in S. CONTI e C. SALONE, *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Torino, Eupolis, 2000.
- BOULIFARD C., *Images et scénarios de développement de l'Arc Méditerranéen: un état des lieux*, Parigi, Quatenaire, 1994.
- BUFON M., *Le regioni transfrontaliere nel processo di unificazione europea*, in P. BONAVERO ed E. DANSERO (a cura di), *L'Europa delle regioni e delle reti*, Torino, UTET, 1998, pp. 126-142.
- CAMAGNI R., *Principi di economia urbana e territoriale*, Roma, Carocci, 1993.
- CHRISTALLER W., *Le località centrali della Germania meridionale*, Milano, Franco Angeli, 1980 (edizione originale, 1932).
- COMMISSIONE EUROPEA, *Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile dell'Unione Europea*, Lussemburgo, CE, 1999.
- CONTI S. e C. SALONE, *L'Europa urbana fra policentrismo e gerarchia*, in «BSGI», 2001, pp. 39-64.
- CONTI S. e G. SPRIANO (a cura di), *Effetto città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa degli anni Novanta*, Torino, Fondazione Agnelli, 1990.
- DEMATTEIS G., *Le città come nodi di reti: la transizione urbana in una prospettiva spaziale*, in G. DEMATTEIS G. e P. BONAVERO (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino, 1997, pp. 15-35.
- ESPON-EUROPEAN SPATIAL PLANNING OBSERVATION NETWORK, *Territory Matters for Competitiveness and Cohesion. Facets of Regional Diversity and Potentials in Europe. ESPON Synthesis Report III*, Lussemburgo, CE, 2006.
- FERLAINO F., *Poli tecnologici, cicli strutturali e stadi dello sviluppo*, in «Archivio di Studi Urbani e Regionali», Milano, 1988, 31, pp. 69-100.

- FERLAINO F., *Est-Ovest: modelli e schemi dello sviluppo europeo. Rivoluzione politica dell'est e rivoluzioni tecnologiche dell'ovest*, in «Archivio di Studi Urbani e Regionali», Milano, 1994, 50, pp. 61-102.
- FERLAINO F., *Geografia sistemica dello sviluppo*, Torino, UTET, 2002.
- FERLAINO F. e S. LEVI SACERDOTTI, *Processi decisionali dell'alta velocità in Italia. Il ruolo del Piemonte nel Corridoio Sud transpadano dello Spazio alpino*, Milano, Franco Angeli, 2005.
- FERLAINO F. e P. MOLINARI, *Neofederalismo, neoregionalismo e intercomunalità. Geografia amministrativa dell'Italia e dell'Europa*, Bologna, Il Mulino, Bologna, 2009.
- FERLAINO F. e F. ROTA, *Benchmarking dell'offerta di trasporto delle regioni dello Spazio alpino*, Torino, IRES Piemonte, 2004 (coll. «Quaderni d'Europa», 1).
- FOURNY M.C., *De l'identité alpine et des villes des Alpes. Quelques éléments de réflexion sur la valeur et la nature de l'identité urbaine*, in A. BORSODORF e M. PAAL (a cura di), *Die «alpine Stadt» zwischen lokaler Verankerung und globaler Vernetzung. Beiträge zur regionalen Stadtforschung im Alpenraum*, Vienna, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 2000, pp. 45-58.
- GERSCHENKRON A., *Il problema storico dell'arretratezza economica*, Torino, Einaudi, 1965.
- GIACCARIA P., *Competitività e sviluppo locale*, Milano, Franco Angeli, 1999.
- GIBELLI M.C., *Dispersione insediativa, forma urbana sostenibile e accordi intercomunal*, in F. FERLAINO (a cura di), *Strumenti per la valutazione ambientale della città e del territorio*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- GIP-RECLUS, *Les villes européennes. Rapport pour la DATAR*, Parigi, La Documentation Française, 1989.
- HUGILL P.J., *Technology, Its Innovation and Diffusion as the Motor of Capitalism*, in «Comparative Technology Transfer and Society», Baltimora, 2003, 1, pp. 89-113.
- JANIN RIVOLIN U., *European Spatial Planning*, Milano, Franco Angeli, 2004.
- KUNZMANN K.R. e M. WEGENER, *The Pattern of Urbanization in Western Europe*, in «Economics», Atene, 1991, 350-351, pp. 282-291.
- LAMI I. (a cura di), *Genova: il porto oltre l'Appennino. Ipotesi di sviluppo del nodo portuale*, Torino, CELID, 2007.
- MONTEVERDE F., *Limonte. Una provocazione o un progetto per costruire una macro-regione ligure e piemontese?*, Genova, De Ferrari, 2008.
- RAFFESTIN C., *Il paesaggio come strumento progettuale per il territorio*, in M. DEVECCHI e M. VOLPIANO (a cura di), *Il paesaggio astigiano. Identità, valori, prospettive*, Soglio, Osservatorio del paesaggio per il Monferrato e l'Astigiano, 2008, pp. 165-167.
- SENN L., *Scenari e prospettive infrastrutturali*, in «L'ampliamento dell'Unione: per una riflessione sulle conseguenze economiche per l'Italia». Atti del Seminario Europeo (Torino 6 marzo 2002) (consultabile in http://www.fga.it/fileadmin/storico/pdf/doconline/Senn_060302.pdf).
- SEVERINO C., *Lo spazio europeo, oggi*, in C. SEVERINO, *Città d'Europa*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2004.
- VANOLO A., *Per uno sviluppo policentrico dello spazio europeo. Sistemi innovativi territoriali nell'Europa sud-occidentale*, Milano, Franco Angeli, 2003.

PROSPECTS FOR INNOVATION AND ANCHORING OF THE NORTHWEST. – This paper resigns the different positions of the geographical economy that interest the regions of the Northwest of Italy, particularly the territory around the traditional «industrial triangle» (Turin-Milan-Genoa). This macro region is an area that belongs to the North of the South (in the Mediterranean Arc) and it licks up the terminal part of the «Blue Banana» (the first and discontinuous corridor of urbanization and industrialization in Western Europe). Several advantages are found on the semi-peripheral position that allows activities innovation without high costs of «denovation». The challenge that sets the recent crisis is to connect the modern infrastructures to the demands of environmental sustainability of the territories.

IRES Piemonte – Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte

ferlaino@ires.piemonte.it

Politecnico di Torino, Dipartimento Casa-Città

isabella.lami@polito.it