

## RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA

Annata CXXII - Fasc. 4 - Dicembre 2015

L. SCARPELLI, *Questo numero* (This issue).**Dalla spending review alla megalopoli / From the spending review to Megalopolis**

**Articoli.** – C. MUSCARÀ, *Premessa* (Foreword). – F. BARTALETTI, *Un nuovo disegno politico-amministrativo e territoriale per l'Italia* (A new political-administrative and territorial pattern for Italy). – F. BARTALETTI, *Città metropolitane e aree metropolitane. Il disegno politico e l'approccio scientifico* (Metropolitan cities and metropolitan areas. The political project and the scientific approach). – G. SCARAMELLINI, *La megalopoli padana nella globalizzazione. Riflessione sui modelli interpretativi applicati al territorio dell'Italia del Nord* (The megalopolis of the Po Valley and globalization. Reflections on the application of models to the study of the Northern Italian region). – G. RODITI, *Le città italiane nell'arena europea e globale. Competitività e attrattività di Milano e della Lombardia nelle graduatorie metropolitane* (Italian cities in the European and global arena. The competitiveness and attractiveness of Milan and Lombardy in the ranking of metropolitan areas). – E. MASTROPIETRO, *Le politiche comunitarie per la città. Alcuni commenti sugli effetti della programmazione europea in Lombardia* (European Union policies and the city. A few comments on the impact of European programmes in the Lombardy region). – D. GAVINELLI, P. MOLINARI, *Il Piemonte nordorientale: area "cerniera" o piattaforma territoriale nel sistema urbano europeo?* (North-Eastern Piedmont: "hinge" region or territorial platform in the European urban system?). – G. ROCCA, *Il Piemonte sud-orientale: da baricentro del triangolo industriale a carrefour megalopolitano* (The South-Eastern Piedmont: from barycentre of the manufacturing triangle to carrefour of Po Megalopolis). – C. MUSCARÀ, *Terza Italia: cambiamenti senza dismissioni; ovvero perché l' "Italia di mezzo" o "Terza Italia" deve essere considerata parte della megalopoli dell'Italia del Nord* (Third Italy: changes without disposal; or why the "Italia di mezzo" or "Third Italy" should be regarded as part of the Northern Italy Megalopolis). – I. TALIA, *Per uno scenario metropolitano nel Mezzogiorno* (Towards a metropolitan scenario for Southern Italy). – L. MUSCARÀ, *Paradigma megalopolitano e riordino territoriale in Italia: una prima analisi dell'accessibilità interna* (The Megalopolis paradigm and territorial restructuring in Italy: a preliminary analysis of the internal accessibility).

**Informazione bibliografica.** – M. CASTELNOVI (a cura di), *Il riordino territoriale dello Stato: riflessioni e proposte della geografia italiana* (L. Muscarà). – V. DANIELE, P. MALANIMA, *Il divario Nord-Sud in Italia (1861-2011)* (M. V. Albini). – G. TONIOLO (a cura di), *The Oxford Handbook of the Italian Economy since Unification* (C. Muscarà). – P. MACRY, *Unità a Mezzogiorno. Come l'Italia ha messo assieme i pezzi* (M. V. Albini). – L. RICOLFI, *Il sacco del Nord. Saggio sulla giustizia territoriale* (M. V. Albini).

**Il capitale nel XXI secolo: il territorio in questione / Capital in the XXI century: territorial questions**

**Articoli.** – A. TURCO, *Capitale, capitalismo, territorialità* (Capital, capitalism, territoriality). – S. CONTI, *Nuove economie, nuove geografie. Sulla centralità del procedere geografico* (New economies, new geographies. On the centrality of the geographical proceed). – D. FESTA, *I confini della proprietà. Ripensare la relazione fra soggetti, beni e risorse nel XXI secolo* (The boundaries of property. Rethinking the relations between subjects, goods and resources in the XXI Century). – F. DINI, *Ciclo economico e crisi fra Kuznets, Piketty e geografia* (Economic cycle and crisis: Kuznets, Piketty and geography). – A. TURCO, *Saggio sulla caduta tendenziale della qualità paesistica del territorio* (Essay on the tendency of the quality of the landscape to fall). – M. QUAINI, *Thomas Piketty, Michel Houellebecq, David Harvey: un percorso verso un rinnovato materialismo storico-geografico* (Thomas Piketty, Michel Houellebecq, David Harvey: a path towards a renewed historical and geographical materialism). – A. RICCI, *Capitalismo e vettori globali: territorialità "diffuse" e propensioni a-geografiche* (Capitalism and global vectors. "Diffused" territorialities and a-geographical propensities). – F. CAVALLO, *"Il mistero del valore dei terreni". Riflessioni sul capitale nelle bonifiche italiane del XIX e XX secolo e sulle trasformazioni agrarie contemporanee* ("The mystery of land value". Reflections about capital in XIX and XX centuries Italian land reclamation and about contemporary agrarian transformations). – M. MAGGIOLI, *Valori paesistici e processi partecipativi. Quale capitale comunitario per il XXI secolo?* (The values of landscape and participatory processes. What community capital for the XXI century?). – B. VECCHIO, *Tra capitale e capitalismo. La geografia nel XXI secolo* (Between capital and capitalism: the geography of the XXI century).

## RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA

PUBBLICATA DALLA SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI DI FIRENZE  
SOTTO GLI AUSPICI DEL CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE

Annata CXXII- Fasc. 4 - Dicembre 2015

RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA — Annata CXXII- Fasc. 4 - Dicembre 2015

Periodico bimestrale — POSTE ITALIANE SPA — Spedizione in Abbonamento Postale — D.L. 353/2003 conv. in L.27/02/2004 — n. 46 art.1, comma 1, DCB PSA - Reg. Trib. di Firenze n. 61/48 del 4/12/1948


 Pacini  
Editore

## SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI

fondata nel 1896

Via S. Gallo 10 – 50129 Firenze

CONSIGLIO DIRETTIVO per il triennio 2013-2015: Lidia Scarpelli (presidente), Cristina Capineri (segretario), Laura Cassi (vicepresidente), Egidio Dansero, Domenico de Vincenzo, Francesco Dini, Michela Lazzeroni, Mirella Loda (bibliotecario), Andrea Pase, Filippo Randelli (tesoriere), Bruno Vecchio.

Il Consiglio esercita funzioni di orientamento nei riguardi dell'indirizzo generale della Rivista Geografica Italiana.

REVISORI DEI CONTI: effettivi Anna Guarducci, Monica Meini.

Segreteria: Via S. Gallo 10 – 50129 Firenze – Tel. e Fax 055 2757956 – Email: info@societastudigeografici.it

Quota di associazione per il 2015 con diritto a ricevere la Rivista euro 40,00; Enti, Società nomi collettivi euro 50,00. I Soci debbono versare le quote esclusivamente alla Società, servendosi del c.c.p. 17964503 intestato alla Società stessa, oppure di c/c bancario: Cassa di Risparmio di Firenze, Sede, Via M. Bufalini 4, 50122 Firenze; IBAN: IT52Z0616002800100000010550; SWIFT: CRFIIT3FXXX

### RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA

Publicata dalla Società di Studi Geografici sotto gli auspici e con il contributo finanziario del Consiglio Nazionale delle Ricerche già edita da Olinto Marinelli e Attilio Mori

DIREZIONE E REDAZIONE: Via S. Gallo 10 – 50129 Firenze – Tel. e Fax 055 2757956.

DIREZIONE: Bruno Vecchio (direttore responsabile), Leonardo Rombai (condirettore).

UFFICIO DI REDAZIONE: Filippo Celata (redattore capo), Silvia Aru, Francesco Dini, Paolo Ghelardoni, Anna Guarducci, Antonella Rondinone.

CONSULENTI SCIENTIFICI: John A. Agnew (Univ. of California, Los Angeles, CA), Jacques Bethemont (Univ. "Jean Monnet", Saint-Etienne), Horacio Capel Saez (Univ. de Barcelona), Alberto Carton (Univ. di Padova), Berardo Cori (Univ. di Pisa), Gisella Cortesi (Univ. di Pisa), Giuseppe Dematteis (Politecnico di Torino), Pierpaolo Faggi (Univ. di Padova), Franco Farinelli (Univ. di Bologna), Paolo Roberto Federici (Univ. di Pisa), Maria Dolors Garcia Ramon (Univ. Autonoma de Barcelona), Vincenzo Guarrasi (Univ. di Palermo), Russell King (Univ. of Sussex, Brighton), Luciano Lago (Univ. di Trieste), Piergiorgio Landini (Univ. "Gabriele D'Annunzio", Chieti-Pescara), Elio Manzi (Univ. di Palermo), Claudio Minca (Royal Holloway, Univ. of London), Julian Minghi (Univ. of South Carolina, Columbia), Rolf Monheim (Univ. Bayreuth), Denise Pumain (Univ. Paris 1, Panthéon-Sorbonne), Claude Raffestin (Univ. de Genève), Andrés Rodrigues-Pose (London School of Economics), Vittorio Ruggiero (Univ. di Catania), Paola Sereno (Univ. di Torino), Claudio Smiraglia (Univ. di Milano), Ola Söderström (Univ. de Neuchâtel), David E. Sugden (Univ. of Edinburgh), Maria Tinacci Mossello (Univ. di Firenze).

Industrie Grafiche della Pacini Editore S.p.A. - Via A. Gherardesca • 56121 Ospedaletto • Pisa  
Telefono 050 313011 • Telefax 050 3130300 - Internet: <http://www.pacineditore.it>

### CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

La «Rivista Geografica Italiana» si pubblica in fascicoli trimestrali nei mesi di marzo, giugno, settembre e dicembre.

Abbonamento annuo per il 2015: Italia € 50,00; altri Paesi € 60,00. Prezzo di ciascun fascicolo € 18,00. L'importo dell'abbonamento deve essere inviato esclusivamente a «Pacini editore S.p.A.» - 56121 Ospedaletto (Pisa) - c.c.p. 10370567.

Per le annate e i fascicoli arretrati si chiedono preventivi alla stessa Casa editrice.

I reclami per eventuali smarrimenti di fascicoli saranno presi in considerazione se presentati dopo la ricezione del fascicolo successivo a quello smarrito. Ogni cambiamento di indirizzo dovrà essere segnalato all'Amministrazione della Rivista allegando la fascetta dell'ultimo numero.

Queste norme riguardano esclusivamente gli *abbonati* (per i soci della Società di Studi Geografici si veda sopra).

I dati relativi agli abbonati sono trattati nel rispetto delle disposizioni contenute nel D.Lgs. del 30 giugno 2003 n. 196 a mezzo di elaboratori elettronici ad opera di soggetti appositamente incaricati. I dati sono utilizzati dall'editore per la spedizione della presente pubblicazione. Ai sensi dell'articolo 7 del D.Lgs. 196/2003, in qualsiasi momento è possibile consultare, modificare o cancellare i dati o opporsi al loro utilizzo scrivendo al Titolare del Trattamento: Pacini Editore S.p.A. - Via A. Gherardesca 1 - 56121 Ospedaletto (Pisa)

### NORME PER I COLLABORATORI

1. Gli Autori sono pregati di inviare gli articoli proposti (all'indirizzo in fondo alla pagina) accuratamente collazionati anche per le grafie straniere, le citazioni bibliografiche e i sunti finali. Non saranno presi in considerazione i lavori non aderenti, sotto il profilo formale, alle norme della Rivista come di seguito definite.

2. Si prega di effettuare il primo invio in forma digitale, in formato Microsoft Word versione 6 e successive (per Dos o Mac). La versione digitale inviata deve essere anonima, o comunque tale da consentire di rendere lo scritto anonimo, ai fini della revisione scientifica (cfr. punto 5). L'articolo adeguato dopo la revisione e nella sua forma definitiva dovrà essere invece spedito dall'Autore per via postale in forma sia cartacea che digitale.

3. Le lingue nelle quali può essere presentato un articolo sono: l'italiano, l'inglese, il francese e lo spagnolo. Se la lingua di redazione non è la madrelingua dell'autore, lo scritto dovrà essere imperativamente rivisto da un madrelingua; lo stesso vale per i sunti. I sunti (comprensivi della traduzione del titolo dello scritto) dovranno essere inviati in italiano, inglese e francese.

4 I contributi non possono eccedere le 50.000 battute (spazi inclusi) se articoli e le 25.000 battute se "Note". Le correzioni straordinarie e le composizioni non utilizzate saranno addebitate agli Autori. Sarà egualmente addebitato agli autori il costo dell'eventuale riproduzione a colori delle illustrazioni.

5. Ciascuno degli scritti proposti sarà sottoposto – oltre che ad un eventuale primo vaglio da parte della Direzione - al giudizio di due revisori esterni. L'adeguamento dell'autore alle eventuali osservazioni dei revisori è condizione essenziale per la pubblicazione dello scritto. I particolari del processo di revisione sono leggibili al sito [www.societastudigeografici.it](http://www.societastudigeografici.it).

6. I saggi vanno suddivisi in paragrafi ed eventuali sotto-paragrafi titolati e numerati consequenzialmente. Es.:

5. FLUSSI TURISTICI NEL NAPOLETANO. — Segue testo...

5.1 *L'evoluzione dell'offerta turistica*. — Segue testo...

7. Le note sono destinate essenzialmente a fini esplicativi o all'illustrazione di particolari che non si reputa necessario inserire nel testo; vanno inserite a pie' di pagina, con rimando posto fra parentesi, in posizione normale (sia nel testo che nella nota stessa). Es.:

(1) Per informazioni più dettagliate sul flusso dei visitatori nei musei napoletani, si veda...

8. Le illustrazioni ed i grafici, esclusivamente in bianco e nero, devono essere in forma definitiva e pervenire unitamente al testo in file separati (preferibilmente in formato .tif o .xls). Tutte le figure vanno numerate consequenzialmente con cifra araba e devono riportare la didascalia e l'eventuale fonte in fondo alla figura stessa. Es.:

FIGURA

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Fig. 1 – Turisti stranieri negli esercizi alberghieri in Campania (scala logaritmica), 1996.

9. Le tabelle, sempre in formato Word, devono invece riportare il titolo prima della tabella, in maiuscolo e con cifra romana. Es.:

Tab. III – FLUSSI TURISTICI NEGLI ESERCIZI ALBERGHIERI DELLE PROVINCE DELLA CAMPANIA (ESCLUSI ALBERGHI DI QUARTA CATEGORIA)  
TABELLA

Fonte: elaborazione su dati ENIT.

10. La tradizionale funzione di riferimento bibliografico si realizza invece nei due modi seguenti:

a) nel testo e nelle note, mediante indicazione sommaria (fatta tra parentesi), dell'Autore, della data di pubblicazione ed eventualmente della pagina o delle pagine. Es.:

(Wenzel, 1971); (Toschi, 1959, p. 37); (*ibid.*, pp. 38-41); per indicare il riferimento immediatamente precedente con pagine diverse; (*ibidem*); per indicare il riferimento immediatamente precedente con la/e stessa/e pagina/e.

b) a fine di ogni articolo o rassegna, con un elenco alfabetico *in extenso* di tutte le citazioni bibliografiche, inclusi in primo luogo tutti i lavori citati sommariamente (come sopra) nel testo e nelle note. Per queste ultime indicazioni si useranno le norme seguenti, che mirano a realizzare nei limiti del possibile un adeguamento alle consuetudini della letteratura scientifica internazionale. Es.:

– Citazione di volumi: INNOCENTI P., *Geografia del turismo*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1990.

– Citazione di articoli o contributi su riviste, atti, opere *miscellanee*: SCARPELLI L., "Quale scala per la lettura dei sistemi economici regionali", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 8, 1991, n. 2, pp. 717-724 (ordinale dell'annata in cifre arabe, anno in cifre arabe, eventuale numero del fascicolo in cifre arabe, e sempre con indicazione delle pagine).

11. Le sigle vanno riportate in maiuscolo con iniziale maiuscola (es.: ISTAT); il corsivo va utilizzato esclusivamente per i termini stranieri non entrati nell'uso corrente e per le lingue antiche; le citazioni e l'evidenziazione di parole o termini vanno effettuate con l'uso delle virgolette «a sergente», o con eventuali virgolette interne "inglesi" (ad apice doppio); in nessun caso si dovrà far uso del grassetto. Si raccomanda inoltre un impiego misurato ed uniforme delle maiuscole, da evitare per termini comuni e da adottare soltanto per il primo dei termini di una locuzione (es.: Banca nazionale del lavoro).

12. Gli Autori sono pregati di indicare, in calce al loro scritto: a) il Dipartimento, il laboratorio, l'ente, ecc. presso il quale è stato eseguito il lavoro, con l'indirizzo completo e l'email dell'Autore o degli Autori; b) se possibile, il soggetto finanziatore della ricerca; c) i termini chiave / key words, per l'individuazione dell'argomento dell'articolo, in italiano, in inglese e in francese.

13. Gli Autori degli articoli e delle "Note" hanno diritto ad una revisione di bozze.

14. Gli estratti sono a pagamento ed esclusivamente su richiesta. Gli Autori devono indirizzare tali richieste direttamente all'Editore, allegando alle prime bozze corrette il modulo di richiesta compilato, inviato dall'Editore stesso.

15. I lavori, anche se non pubblicati, non si restituiscono se non dietro espressa richiesta degli Autori (le spese postali sono a carico degli stessi).

16. La Direzione si riserva di non accettare le recensioni e le segnalazioni bibliografiche non richieste.

17. Si prega spedire gli elaborati alla Direzione della Rivista, c/o prof. Bruno Vecchio, Dipartimento di Studi storici e geografici, Via S Gallo 10, 50129 Firenze; e-mail: [redazione@rivistageograficaitaliana.it](mailto:redazione@rivistageograficaitaliana.it).

DINO GAVINELLI, PAOLO MOLINARI (1)

## IL PIEMONTE NORDORIENTALE: AREA “CERNIERA” O PIATTAFORMA TERRITORIALE NEL SISTEMA URBANO EUROPEO?

1. I SISTEMI URBANI DELLA MEGALOPOLI PADANA: VISIONI E ANALISI AL “PLURALE”. – Nella Pianura padana si è consolidata una sorta di città-regione, ovvero un “sistema di sistemi urbani” caratterizzato da una configurazione a nebulosa, un’organizzazione polinucleare e relazioni interne reticolari. Tale “sistema di sistemi urbani” è interconnesso da infrastrutture e poggia su alcuni poli funzionali che attirano i maggiori flussi, delineando una forte struttura gerarchica (Dematteis, Bonavero, 1997; Mainardi, 1998). La città-regione travalica i confini dei singoli sistemi urbani in termini di specializzazione e di contenimento spaziale delle relazioni. In queste “agglomerazioni di agglomerazioni”, Gottmann (1961; 1978) identificava un’interfaccia nazionale privilegiata di dialogo e scambio con l’esterno, mentre Scott (2001) e Taylor (2004) osservano che le città-regioni accrescono progressivamente il loro peso economico e il ruolo di snodo dei processi globali, assumendo una centralità inedita nella gestione e nel coordinamento dell’economia contemporanea. La suggestione iniziale di una “rivoluzione territoriale” alimentata dalla formazione di una megalopoli (Gottmann, 1961) (2) si è dunque tramutata in un assetto dalla connotazione spaziale ancora più articolata.

In Italia, gli studi urbani si sono concentrati soprattutto sul polo principale della città-regione (tra i più recenti, Bolocan, Bonfantini, 2007; Magatti *et alii*, 2005; Magatti, Sapelli, 2012; Scaramellini, Mastropietro, 2011), luogo di più intenso interscambio con i flussi globali, oppure sugli altri centri che la compongono (Muscarà, Scaramellini, Talia, 2011; Perulli, 2012; Turri, 2000). In entrambi i casi si sono poste in secondo piano l’analisi dei diffusi sistemi urbani intermedi che concorrono a formare la megalopoli, così come l’approfondimento delle loro relazioni, reciproche e con il centro principale. Inoltre, i consolidati modelli descrittivi di tipo centro-periferia mal si prestano a dar conto di un fenomeno “plurale”, composto di un mosaico di contesti locali che, pur evidenziando “un certo grado di autonomia

---

(1) La ricerca è stata condotta congiuntamente dai due autori. La stesura finale è da attribuirsi a Dino Gavinelli per i paragrafi 1, 3 e 5 e a Paolo Molinari per i paragrafi 2 e 4.

(2) Il concetto di “megalopoli” costituisce un’evoluzione di quello, già di per sé ancora in divenire, di metropoli (Scaramellini, 1990, 2012). Gli studi urbani ricorrono a tali figure geografiche nella consapevolezza dell’assenza di un accordo condiviso sulla loro concettualizzazione.

funzionale”, non si caratterizzano per equilibrio e stabilità, ma al contrario per le tensioni, le pressioni e i conflitti che li attraversano (Gottmann, 1978, pp. 23-24).

È dunque meno dibattuto il tema delle dinamiche interne della città-regione, attraversata al proprio interno da un cospicuo flusso di scambi e, nel contempo, spazio composito al quale, direttamente o indirettamente, guardano i singoli sistemi urbani. Inoltre, in una prospettiva non tanto territoriale quanto relazionale (Allen, Massey, Cochrane, 1998), è importante segnalare che l'economia della cultura e della conoscenza, sulla quale si basa la rinascita o la rigenerazione di tante città, è legata a meccanismi produttivi e finanziari che spesso innescano una crescita degli squilibri e delle diseguaglianze, alimentando una maggiore polarizzazione sociale e territoriale (Scott, 2011). Secondo alcuni studiosi, infatti, le megalopoli darebbero luogo a un arcipelago, a una rete selettiva che connette luoghi e ne esclude altri (Bagnasco, Le Galès, 2001; Sassen, 1997), configurando aree di eccellenza e di marginalità, di forti polarità e di centri minori. In tal modo si acuisce la dipendenza locale dai poli principali, depotenziando o scavalcando le centralità locali e minando la coesione territoriale (3).

Il presente lavoro propone l'analisi del sistema urbano intermedio del Piemonte nordorientale (6.598 kmq; 883.872 abitanti nel 2011; 1/5 del PIL regionale) che, tradizionalmente, ha svolto un ruolo di “cerniera” tra le due maggiori aree metropolitane del Nord-Ovest italiano. Tale sistema, sottoposto agli intensi e repentini cambiamenti degli ultimi decenni, esposto all'attuale crisi economico-finanziaria, coinvolto dalle più recenti logiche transcalari che ne valorizzano la sua posizione rispetto ad altre regioni europee, avvia percorsi di scomposizione e ricomposizione territoriale dove si manifestano, tra le altre, reazioni al consolidamento della megalopoli padana e azioni che muovono in direzione della formazione di una “piattaforma territoriale” adatta a ospitare funzioni complesse e strategiche (Bonomi, 2013). Motivi storici, geografici e comparativi sostengono l'indagine su questo territorio intermedio (Emanuel, Lusso, 2011) che si trova oggi attraversato da due direttrici transeuropee, di importanza fondamentale per il sistema urbano continentale. I legami consolidati tra i diversi centri del Piemonte nordorientale, sinora generalmente rispettosi degli schemi ereditati dalla storia municipalistica del nostro Paese, sono oggi chiamati a confrontarsi soprattutto con il policentrismo imperfetto del sistema regionale piemontese; con il disegno di un sistema urbano sovraregionale, dualistico (MiTo) o triangolare (GeMiTo); con la prossimità delle dinamiche reti di relazioni materiali e immateriali localizzate nella metropoli milanese (Faravelli, 2012; Magatti *et alii*, 2005); con la nuova dimensione globale della mobilità, delle produzioni e dei flussi sovranazionali; con la polifonia degli attori che agiscono in modo non sempre tra loro coordinato.

Nel Piemonte nordorientale si delineano talune sfide strategiche destinate a influenzarne gli scenari futuri. Tra questi ultimi, senza pretesa di esaustività, tre potrebbero essere quelli più plausibili: una conferma del tradizionale ruolo di “cerniera” tra le due grandi aree metropolitane del Nord-Ovest italiano; una meno interessante dimensione di subregione a margine, se non si sapranno cogliere le

---

(3) Spia di tale dipendenza è l'aumento del consumo di suolo che può essere letto anche come rottura dell'equilibrio città-campagna, a tutto vantaggio delle rendite urbane.

opportunità offerte da nuovi contesti; una riorganizzazione delle funzioni metropolitane e del “tessuto produttivo territorializzato” (Bonomi, 2013, p. 29), premessa indispensabile per la creazione di una più articolata piattaforma territoriale in grado di dare il suo contributo allo spazio megalopolitano padano e al sistema urbano europeo.

Il caso analizzato, a parere degli autori, per la sua complessità, sembra in tal senso essere esemplificativo delle sfide che stanno coinvolgendo i sistemi urbani intermedi ampiamente diffusi nella megalopoli padana e nel più vasto contesto europeo (Dematteis, 1997, pp. 214-219).

2. MUTAMENTI RECENTI DEL MOSAICO SOCIOECONOMICO E TERRITORIALE. – La proposta di lavoro punta la sua attenzione al quadrilatero piemontese avente come vertici Vercelli, Biella, Verbania e Novara. Nella regione individuata, caratterizzata da autonomi principi insediativi, di strutturazione sociale e specializzazione produttiva, sono riconoscibili due conurbazioni lineari: la prima si sviluppa attraverso l’arco pedemontano, collegando, quasi senza soluzione di continuità, il Biellese con il Medio e l’Alto Novarese, in una sorta di anticipazione del sistema pedemontano lombardo; la seconda si dispiega parallelamente all’andamento del Lago Maggiore e del Ticino, secondo una direttrice nord-sud, da Verbania a Novara. Vi è poi una vasta area pianeggiante a vocazione agricola e a bassa densità insediativa nella quale emergono i due capoluoghi di Novara e Vercelli.

Nel contesto sopra descritto, prevalgono i centri medi e piccoli, fisicamente separati ma funzionalmente in rete, con logiche organizzative e produttive che possono essere lette in chiave locale e come parte della più ampia megalopoli padana. Quest’area che guarda anche a nord, oltre le Alpi, e a sud, in direzione di Genova e del Mediterraneo, caratterizzata da livelli di urbanizzazione disomogenei e da uno sviluppo socio-economico diffuso, presenta importanti processi di riconversione insediativa e funzionale, con un portato anche simbolico, che riflettono allo stesso tempo cambiamenti locali e sollecitazioni globali, non sempre guidati da un’attenta *governance* territoriale (Emanuel, 2010).

Il Piemonte nordorientale verrà di seguito esaminato sulla base delle tre celebri immagini proposte da Gottmann (1961) – il mosaico, la cerniera, l’incubatore – per poterne valutare il ruolo nel quadro degli spazi e delle funzioni megalopolitani. In questo primo paragrafo si analizzerà l’evoluzione di alcuni dei fenomeni più caratteristici che contraddistinguono il mosaico della città-regione, vale a dire le dinamiche demografiche e insediative e l’evoluzione del sistema produttivo, demandando ai paragrafi successivi la trattazione delle due restanti immagini gottmaniane.

2.1 *Evoluzione demografica e consumo di suolo: le onde del modello di sviluppo metropolitano.* - Nel decennio 2001-2011, la popolazione dell’area considerata è aumentata quasi ovunque, a eccezione della provincia di Biella che ha visto un lieve calo (4). È nel Novarese che si osserva una crescita superiore ai valori regionali (attestati poco oltre il 5%) e più simile a quelli delle confinanti province lombarde di Varese, Milano e Pavia. È necessario sottolineare che l’incremento demografico

---

(4) Dati Istat e Regione Piemonte 2001-2011.

è dovuto ai saldi migratori, in special modo stranieri. Nello specifico, in provincia di Biella il calo, pur lieve, è quasi due volte più intenso nel capoluogo; in quella di Vercelli, a fronte di una debole crescita generale, il capoluogo mostra un incremento due volte e mezzo superiore alle altre realtà municipali; in quella del Verbano-Cusio-Ossola (Vco), in un quadro di moderato rafforzamento, il capoluogo mostra un incremento due volte maggiore di quello degli altri comuni; in quella di Novara, infine, l'aumento di circa 7,5 punti percentuali si compone di un +4% circa del capoluogo e un +9% circa del resto del territorio. Nel Novarese, e in minor misura nel Biellese, si assiste dunque a un'amplificazione della dispersione insediativa, secondo dinamiche che caratterizzano anche le confinanti province lombarde e che favoriscono il consumo di suolo.

I dati, dall'Unità a oggi, relativi alla popolazione dei comuni dell'area in esame indicano che il massimo dinamismo residenziale, in termini di popolamento assoluto, si raggiunge in vari casi proprio nell'ultimo decennio. Innanzitutto, ciò avviene in tutti i quindici centri con oltre 10.000 abitanti presenti nell'area (5), con la sola eccezione di Vercelli. Nel complesso, per la loro dinamicità demografica, vanno segnalati Novara e i comuni limitrofi, quelli a ridosso del confine regionale con la Lombardia e lungo il litorale del Verbano sino a Verbania, il Borgomanerese, la sponda orientale del Cusio e il capoluogo subregionale dell'Ossola, Biella e i centri contigui.

Nell'intera area considerata la crescita della popolazione provinciale nell'ultimo ventennio (1991-2011) è stata limitata (1,5% circa), mentre il consumo di suolo, secondo elemento di indagine, è cresciuto di vari punti percentuali – oltre il 12% (Regione Piemonte, 2012) – mettendo in evidenza uno scollamento tra le due dinamiche. A tale crescita hanno contribuito soprattutto i nuovi insediamenti produttivi, gli ampi spazi della grande distribuzione, le infrastrutture e la cosiddetta “fiscalità urbanistica” che induce i comuni a reperire risorse finanziarie rendendo edificabili suoli destinati ad altri usi. I dati a disposizione (*ibidem*) evidenziano che Novarese e Biellese registrano i maggiori valori percentuali di densità di edificazione dell'intera regione; Vco e Vercellese sono invece quelle meno toccate da tale fenomeno (*ibid.*, p. 60), anche per via della quota rilevante di territorio montano. Le realtà medie e piccole si contraddistinguono per essere maggiormente interessate dall'aumento del consumo del suolo (6). Nel complesso si sta così delineando un *continuum* urbano che dalla Serra d'Ivrea si dispiega, lungo la fascia pedemontana, verso i laghi d'Orta e Maggiore e che non disdegna di risalire lungo i fondovalle e di scendere verso la pianura sfruttando le nuove forze polarizzanti che l'alta velocità e l'autostrada generano. Tale area rappresenta un'anticipazione e, nel contempo, un ampliamento della vasta regione urbanizzata milanese (Gavinelli, Morazzoni, 2012; Oecd, 2006, pp. 22-26; Riganti, 2007, pp. 97-98).

**2.2 Il mosaico produttivo di fronte alla crisi: made in Italy, innovazione e capitalismo cognitivo.** – Il sistema produttivo regionale è in fase di robusta riorganizzazione e di accentuata polarizzazione. Da una parte, si evidenzia una crisi dei

(5) Si tratta di Arona, Biella, Borgomanero, Borgosesia, Cameri, Castelletto sopra Ticino, Cossato, Domodossola, Galliate, Novara, Oleggio, Omegna, Trecate, Verbania e Vercelli.

(6) In Piemonte valori elevati di consumo del suolo (superiori al 20% del territorio comunale) si registrano solo nell'area metropolitana torinese e lungo la fascia pedemontana da Ivrea al Lago Maggiore.

settori economici tradizionali, una produzione che nel 2012 è diminuita del 13% rispetto al 2007, la riduzione dell'occupazione più intensa di tutto il Nord Italia e un aumento del ricorso agli ammortizzatori sociali. Tutto ciò con riflessi nefasti anche sul rischio di povertà, che investe una percentuale crescente di persone, la più elevata dell'Italia settentrionale (Ires Piemonte, 2013, pp. 38-48). Dall'altra, si osservano quote ancora importanti di esportazioni (7), una propensione rilevante all'innovazione e una presenza diffusa di medie imprese del *made in Italy*.

Negli ultimi anni le esportazioni sembrano proprio uno degli elementi di maggiore tenuta nell'area in esame (Banca d'Italia, 2013), soprattutto in direzione delle economie avanzate (Usa, Giappone, Svizzera) e dei paesi emergenti (Ires Piemonte, 2013, pp. 54-58). Il distretto della rubinetteria e del valvolame (Cusio, Borgomanerese e Bassa Valsesia) costituisce tuttora un settore di eccellenza a livello mondiale grazie a un costante investimento in innovazione e qualità. La selezione di imprese e fornitori generata dal contesto economico è servita per contrastare la progressiva maturità del settore e avviare produzioni speciali d'avanguardia, consentendo in alcuni casi la trasformazione di piccole e medie imprese in veri e propri *global player* (tra gli altri, Carlo Nobili Rubinetterie, Gessi e Pains).

Alcune prime e sommarie considerazioni sugli effetti dell'attuale crisi economica permettono di affermare che hanno resistito meglio sui mercati, o sono cresciuti, quei distretti che hanno saputo coniugare tradizione, innovazione e reti di impresa puntando sulla qualità (Osservatorio nazionale distretti italiani, 2013, p. 207) e aprendosi a reti di collaborazione e alleanze. Il distretto della rubinetteria e del valvolame (Cusio, Borgomanerese e Bassa Valsesia) e quello dei casalinghi di Omegna e aree limitrofe (Vco) sembrano evidenziare migliori risultati in questo senso, mentre quello del tessile-abbigliamento (Biellesse e Bassa Valsesia) risulta essere nelle posizioni di coda tra quelli del Nord Italia (Osservatorio nazionale distretti italiani, 2013, pp. 292-293) (8). Inoltre, l'investimento in qualità e innovazione necessita di un design specifico, un inserimento nei circuiti commerciali e la creazione di marchi che richiedono *expertise* e comunicazione *ad hoc* (Rota, 2010); queste risorse contribuiscono a rafforzare i legami locali con i poli metropolitani, in particolare con il capoluogo lombardo, una sorta di *gateway* commerciale internazionale e nodo rilevante del sistema internazionale della creatività e del design. I principali marchi del tessile biellese e vercellese (Loro Piana, Zegna, Cerruti, Lanificio Colombo, ecc.) hanno già da tempo intessuto questo legame pluriforme – progettuale, gestionale, comunicativo e pubblicitario, commerciale, finanziario, ecc. – con Milano. Cresce anche il numero di esperienze sinergiche: tra queste si può ricordare, per rimanere nel tessile, la creazione di un salone italiano, "MilanoUnica", che da alcuni anni riunisce quattro diverse manifestazioni fieristiche nazionali di settore in un unico marchio. Più recentemente hanno iniziato a diffondersi iniziative intersettoriali legate al *lifestyle* italiano (enogastronomia, moda, design e arredo) all'interno delle quali far convergere le eccellenze imprenditoriali.

(7) Nel 2012 il "quadrilatero manifatturiero" del Nord Italia, composto da Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, ha generato il 63,8% del *made in Italy* destinato all'export (Osservatorio nazionale distretti italiani, 2013, p. 278).

(8) Tra gli indicatori disponibili, si è fatto qui riferimento all'indice di propensione all'innovazione di Confartigianato (Osservatorio nazionale distretti italiani, 2013, pp. 288-293).

Ne è un esempio l'Alessi coinvolta in Altagamma (modello di ristorazione e ospitalità di eccellenza). Il più ampio sistema espositivo milanese – che non comprende solo i poli fieristici di Rho-Fiera e Milano Fiera City – diventa così una piattaforma strategica per la competitività delle imprese del Piemonte nordorientale.

L'economia della conoscenza costituisce ormai un elemento strategico per la competitività aziendale; nel caso specifico, gli aspetti a essa connessi vengono gestiti quasi sempre in modo autonomo rispetto alla produzione, ricorrendo a consulenze non solo milanesi ma anche nelle grandi metropoli europee, statunitensi e asiatiche (9). Questi aspetti di tipo reticolare legati al capitalismo cognitivo pongono dunque alcuni delicati problemi metodologici perché richiedono specifiche indagini qualitative; se si analizzano i dati provinciali del Piemonte nordorientale emergono, in effetti, bassi indici di specializzazione nei settori del design e del *branding* (Ires Piemonte, 2013; Giaccaria, 2011, pp. 141-142), proprio perché gestiti al di fuori delle singole aziende. Un elemento di specificità del contesto locale, difficilmente riproducibile a scale più ampie, è poi rappresentato dal tentativo di declinare l'economia della conoscenza con un capitalismo sociale e responsabile, ugualmente attento ai temi globali e a quelli locali della comunità, capace cioè di mediare tra lavoro, impresa e territorio, segno distintivo del *made in Italy* sul mercato globale (Bonomi, 2013) (10).

3. IL RUOLO DELLA “CERNIERA”: UNA LETTURA TRANSCALARE DELLA RETE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA. – Tra i caratteri che, nell'accezione di Gottmann, risultano peculiari per individuare una megalopoli rientrano quelli di “hinge”, “Main Street and Crossroads of the Nation” e di “dynamic hub of international relations” (Gottmann, 1961). Se si indaga il Piemonte nordorientale pensando che uno dei fattori più importanti nelle trasformazioni socio-territoriali siano le comunicazioni, ne risulta un quadro contraddittorio, solo parzialmente in sintonia con l'importanza riconosciuta, dal Trattato di Maastricht, alle comunicazioni stesse come elemento fondamentale di integrazione economica e sociale tra le diverse regioni europee. Sono soprattutto la complessità crescente nel settore dei mezzi e delle reti di trasporto e i nuovi assetti relazionali e della mobilità tra le diverse realtà dello spazio megalopolitano padano e europeo a sottolineare il ritardo del Piemonte nordorientale rispetto ai vicini poli metropolitani di Torino e Milano e il resto dell'Europa. Un esempio di tale ritardo è fornito dall'“effetto tunnel” prodotto dalla linea ferroviaria ad alta velocità/capacità che collega direttamente i due capoluoghi regionali senza portare benefici in termini economici, di valore territoriale e di sostegno alla mobilità dei turisti residenti dei territori attraversati, pur avendo richiesto numerosi e costosi interventi di modifica della rete viaria e dell'idrografia artificiale, diffusa capillarmente nella pianura per sostenere le attività agricole fin dall'epoca preuni-

(9) A titolo esemplificativo, Alessi si è avvalsa di oltre 3.000 *designer* in tutto il mondo per creare una nicchia di casalinghi di alta gamma e aprire nuovi segmenti di mercato, delineando un vero e proprio percorso di rinnovamento strategico del settore.

(10) Tale approccio imprenditoriale gode di una rinnovata centralità a causa della perdurante crisi economica che attanaglia il Paese. Si ricorda, a questo proposito, l'impegno di Alessi che, dinnanzi a un temporaneo calo delle commesse, ha evitato di ricorrere alla cassa integrazione impiegando i propri dipendenti in lavori socialmente utili a favore della comunità, a sua volta investita dalla riduzione dei trasferimenti statali. A Biella, Cittàdellarte-Fondazione Pistoletto ha intrapreso un percorso simile in campo artistico, etico e formativo.



taria. La linea ad alta velocità/capacità segue quasi sempre il percorso autostradale della Milano-Torino e ha originato una delle più evidenti barriere visive del nostro Paese, interrompendo l'unità paesaggistica ed ecologica della vasta pianura che spazia dall'arco alpino alle colline del Po e del Monferrato. L'esclusione del Piemonte nordorientale dall'alta velocità/capacità ferroviaria è particolarmente evidente per Novara (Afferni, Emanuel, Vallaro, 2001), *carrefour* urbano e *pivot* tra l'asse ferroviario transeuropeo che, da una parte, collega l'Europa centrale e la macroregione alpina con quella mediterranea e, dall'altra, mette in comunicazione l'Europa sudoccidentale con quella centro-orientale. La rete ferroviaria regionale è, invece, costituita essenzialmente da due direttrici importanti: quella "storica" che da Milano (attraverso Novara, Vercelli e Santhià) porta a Torino; quella che dalla Svizzera (attraverso il tunnel del Sempione aperto nel lontano 1906) porta a Milano. Le due direttrici supportano la tradizionale e forte gravitazione del Novarese e del Vco verso l'area metropolitana milanese e relegano in secondo piano quella infraregionale verso il capoluogo piemontese e Genova (Bolocan, Botti, Pasqui, 2011). Il resto della rete ferroviaria è costituito da linee complementari e secondarie, quasi tutte convergenti su Novara. La decisione della Regione Piemonte, fortemente contestata da popolazione e istituzioni locali, di chiudere le tratte Arona-Santhià e Vercelli-Casale Monferrato e di mantenere in funzione, per un anno di prova, la Varallo-Novara dimostrano chiaramente che solo la porzione meridionale del Piemonte nordorientale e la fascia Domodossola-Verbania-Arona possiedono una connessione sufficiente con i maggiori centri urbani della megalopoli padana e con l'estero. Questa rete ferroviaria secondaria non ha conosciuto significativi interventi di riqualificazione negli ultimi decenni, appare sottodimensionata, non adeguata alle necessità attuali di mobilità di residenti e turisti nel quadro della *city-region*, confinata a svolgere un semplice ruolo di supporto fisico al transito; oppure orientata verso una specializzazione e integrazione delle strutture logistiche retroportuali del trasporto e dell'interscambio di merci tra Mediterraneo e Europa centrale.

La rete autostradale evidenzia invece maggiori densità e livelli di interconnessione, a scala locale, interregionale e internazionale (in direzione nord una superstrada collega la A26 al Passo del Sempione e ai territori d'Oltralpe). Lungo queste tratte il consumo di suolo è stato significativo e il paesaggio risulta fortemente modificato: l'autostrada ha attirato numerosi insediamenti (piattaforme e siti logistici integrati, centri commerciali, *outlet*, funzioni terziarie vitali per le diverse componenti della megalopoli) (11). La presenza dell'aeroporto internazionale di Malpensa, subito al di là del confine regionale disegnato dal Ticino, costituisce un'altra importante infrastruttura di connessione con le reti locali, nazionali, europee e con il Mediterraneo. Al momento il suo ruolo di *hub* e di scalo intercontinentale è stato

---

(11) La polarizzazione esercitata dalla A4 è testimoniata dalla creazione, in prossimità del casello di Novara est, dei siti logistici di Romentino, Cameri e Novara (Centro intermodale merci, scalo del Boschetto e area di Sant'Agabio). Anche presso i caselli di Novara ovest e Biandrate si sono localizzate alcune aree logistiche (Agognate, San Pietro Mosezzo e Biandrate). Nel tratto vercellese della A4 si incontrano le aree logistiche di Arborio e Carisio (caselli di Greggio e Carisio). Sempre nel Vercellese si trovano l'area industriale di Vercelli Sud (in prossimità del casello di Vercelli ovest, posto sulla bretella A4-A26, e della tangenziale che scorre intorno alla città) e i Magazzini generali dei Trafori (casello di Vercelli est, lungo la A26). Nel Vco, a Beura-Cardezza, si trova lo scalo merci di Domo2, collegato alla ferrovia Sempione-Milano, sito anche in prossimità della superstrada che collega la A26 al Sempione. Il caso più macroscopico è però l'Outlet Village di Vicolungo, strategicamente collocato all'incrocio tra A4 e A26 e per questo accessibile da molte aree del Piemonte e della Lombardia.

ridimensionato, tuttavia la sua influenza immediata sulle trame urbane, sulla localizzazione di strutture ricettive, pararicettive e logistiche, oltre che sulla diffusione insediativa dei limitrofi comuni del Novarese, appare evidente (12).

La situazione attuale dei trasporti e delle comunicazioni nel Piemonte nordorientale si presta dunque ad una lettura ambivalente, che solo in parte sostiene l'inserimento e l'integrazione della regione nella megalopoli padana. Da un lato, in positivo, si è assistito a un potenziamento della connettività locale, a uno sviluppo di alcune infrastrutture di trasporto e alla comparsa di piattaforme logistiche che rappresentano per l'area, o almeno per la sua porzione di pianura, uno stimolo alla crescita, un elemento di forza per la sua competitività (Tadini, 2010). Si tratta di un fattore di *rescaling* che, pur indotto dalla internazionalizzazione degli scambi e della produzione, spinge a un'integrazione del territorio nella più ampia città-regione e nelle reti transeuropee. Dall'altro lato, i recenti indirizzi di *policies* con il taglio di alcuni collegamenti considerati secondari, la necessità continua di ammodernamento della rete di trasporti e di investimenti adeguati nel settore della mobilità e la scarsità di risorse finanziarie sembrano trascurare la sua posizione baricentrica di incrocio tra due importanti corridoi plurimodali europei e di nodo strategico dello spazio urbano padano (Dansero, Puttilli, 2011).

In definitiva, si dovrebbe delineare un modello di trasporti e comunicazioni svincolato da elementi variabili di natura occasionale (grandi eventi come le Olimpiadi invernali o Expo 2015) o politica e legato, invece, a percorsi di *governance* multilivello, incentrati sull'integrazione orizzontale e verticale dei soggetti istituzionali, delle politiche, degli strumenti settoriali e sulla partecipazione dei diversi *stakeholders*.

4. LA FUNZIONE DI "INCUBATORE" TRA TRADIZIONE, INNOVAZIONE E IBRIDAZIONE. – Nel contesto nazionale il Piemonte si configura, in generale, come realtà orientata all'innovazione (13). Ciò è dovuto anche agli investimenti pubblici che hanno permesso lo sviluppo di incubatori (Parchi scientifici e tecnologici e Poli di innovazione) e di un sistema di disseminazione del trasferimento tecnologico – nel quale un ruolo rilevante è riservato alla *green economy* – che ha messo in collegamento imprese e centri universitari. L'analisi a livello provinciale propone, tuttavia, una situazione piemontese ben più diversificata, con Torino e provincia che rivestono un ruolo preponderante in termini di innovazione, mentre il resto della regione appare "più conservatore". In tale contesto il ruolo secondario del Piemonte nordorientale è legato alla coesistenza di diverse forme di produzione e di concezione dello sviluppo che testimoniano, da una parte della presenza più antica, ma ormai numericamente minoritaria, di gruppi sociali legati alle attività di base; dall'altra, della comparsa di nuovi attori collegati alle attività terziarie e quaternarie (Emanuel, Tadini, 2010). Ne conseguono trasformazioni involutive delle aree periferiche, delle montagne che non ospitano le stazioni del turismo invernale o del fine settimana e delle valla-

(12) L'accessibilità all'aeroporto è garantita dai due raccordi stradali con l'autostrada Torino-Milano e Milano-VCO. Più problematica l'accessibilità ferroviaria perché al momento manca un collegamento diretto dal Piemonte nordorientale.

(13) Ciò si desume considerando la spesa privata in ricerca e sviluppo, la presenza di banda larga nelle imprese, l'innovazione nel settore manifatturiero, il deposito di brevetti, l'occupazione nei settori *hi-tech* del manifatturiero, la rilevanza dell'export tecnologico (Ires Piemonte, 2013, p. 164).

te alpine non attraversate dai grandi assi di scorrimento, cui si aggiungono le zone dove prevalgono gli schemi ereditati dal capitalismo agrario e manifatturiero del passato (14), capaci di far parlare di un “Piemonte statico” (Ires Piemonte, 1995, pp. 15-16). In questi territori caratterizzati da scarso dinamismo economico, pur in presenza di livelli di reddito e condizioni di vita non distanti dal resto della regione, le attività produttive tradizionali non bastano più a garantire sviluppo nella presente epoca di crisi e competizione internazionale crescente, favorendo così il declino demografico. In contrasto con tale scenario si osservano anche fattori che influenzano positivamente la presenza e diffusione di PMI sul territorio (dimensione tecnologica, nuove culture dell’impresa, accesso alla finanza per accompagnare le *start-up*, domanda internazionale di *made in Italy*, che in un certo senso mitiga la contrazione del mercato interno). Tali fattori hanno permesso la rivitalizzazione di produzioni tradizionali o la creazione di nuove filiere produttive ibride (agroalimentare, agroenergetico, meccanica specializzata, casalinghi, rubinetteria, moda e arredo) in stretta sinergia con l’economia della conoscenza. Positiva pertanto la presenza di un incubatore tecnologico in ciascuna realtà provinciale, scelto sulla base delle specializzazioni ivi presenti: chimica sostenibile (consorzio IBIS) a Novara; energie rinnovabili (enermHyGesin) a Vercelli (congiuntamente con Torino) (15); impiantistica, sistemi e componentistica per le energie rinnovabili (tecnoparco del Lago Maggiore) in prossimità di Verbania nel Vco; tessile (Città Studi) a Biella. A ciò vanno aggiunti i nutriti centri di ricerca privati (tra gli altri, Donegani, Consorzio Ruaris, Novamont, Alessi, Gessi, Giacomini, Lanificio Colombo, ecc.).

Il recente rapporto della Banca d’Italia (2013, pp. 24-25) sull’economia regionale piemontese conferma che le imprese impegnate sul fronte dell’innovazione conseguono risultati interessanti sui mercati. Questo processo spinge, infatti, i vecchi distretti e i relativi centri di ricerca a trasformarsi in punti nodali e di scambio e a svolgere un nuovo ruolo nel quadro di reti complesse e internazionali. Inoltre, si osserva un rinnovato ruolo delle città, anche di quelle medio-piccole presenti nel Piemonte nordorientale, nella diffusione dell’innovazione tecnologica nella “provincia produttiva”.

5. QUALE RUOLO PER I SISTEMI URBANI INTERMEDI DELLA MEGALOPOLI PADANA NEL SISTEMA URBANO EUROPEO? – Pur dinnanzi a una diffusa coalescenza urbana, in particolare attorno alle città principali e lungo certe direttrici, dal punto di vista dei flussi materiali la città-regione della Pianura padana si configura come un mosaico frammentato, a più velocità, per via della discontinuità funzionale esistente tra i suoi sistemi urbani e nei collegamenti con quelli transalpini (Boatti, 2008, p. 27; Gavinelli, 2012, pp. 29-33; Muscarà, Scaramellini, Talia, 2011). Allo stesso tempo, le reti immateriali di collaborazione, di alleanza e di solidarietà connesse al capitalismo cognitivo si profilano come concreto elemento di integrazione funzionale

(14) A testimoniare questo passato, più o meno recente, vi sono varie aziende appartenenti ai distretti agricoli (del riso in pianura, del vino nell’area collinare e floricolo nelle zone lacustri dal clima più favorevole) e industriali (della lavorazione della pietra in Ossola; della rubinetteria, del valvolame e dei casalinghi nel Cusio, nel Borgomanerese e in Bassa Valsesia; del tessile e della lana nel Biellese e nella Bassa Valsesia).

(15) A questo proposito si ricordano gli importanti investimenti fatti nell’area di Crescentino (VC) per la produzione di energia rinnovabile da biomasse non alimentari e la realizzazione della più grande raffineria di bioetanolo del mondo.

della megalopoli nel Nord Italia. In tal modo, i vari sistemi urbani dialogano con le centralità dell'economia della conoscenza più di quanto non facciano tra loro stessi, allentando così i tradizionali legami produttivi, culturali e identitari che costituivano l'essenza della coesione territoriale a scala locale. Scendendo nel dettaglio, il consolidamento della megalopoli padana, in atto da diversi decenni, pare rimettere in gioco funzionalmente (si pensi a settori quali la mobilità, il design, il *branding*, il commercio, la finanza, ecc.) non tanto le identità locali, quanto in primo luogo le appartenenze regionali. In tal modo entra in crisi la coesione sociale e territoriale di varie regioni; nel caso analizzato del Piemonte nordorientale, ciò riguarda in particolare le aree confinanti con la Lombardia. Non stupisce allora che negli ultimi anni la tensione tra il capoluogo piemontese e le altre province si sia intensificata varcando la dimensione economica per estendersi a quella politica e delle politiche regionali (Conti, 2010; Giaccaria, 2011, p. 133). Ciò a riprova del fatto che le tradizionali politiche per lo sviluppo necessitano di un'integrazione relazionale e trans-locale che permetta il dialogo con realtà "altre" (Luca, Salone, 2013). In tutta l'area oggetto di studio si assiste, inoltre, a una diffusione generalizzata dei problemi tipici della città-regione (Bagnasco, Le Galès, 2001; Scott, 2001), quali il congestionamento, il degrado delle periferie e del paesaggio, la crescita disordinata degli spazi periurbani, l'intensificazione delle disuguaglianze economiche e delle fratture sociali, la necessità di elaborare adeguati dispositivi di democrazia locale e di politiche in grado di garantire vantaggi localizzativi e di sostenere la competitività dei territori. D'altro canto, il mutamento della *governance* internazionale modifica i contorni della democrazia e della sovranità e valorizza la scala continentale, che appare quella più plausibile per la creazione di uno spazio geoeconomico e relazionale all'interno del quale inserire la macroregione padana in termini di reti, infrastrutture e nuovi modelli di sviluppo territoriale. Diventa, di conseguenza, decisivo anche poter contare su efficienti strutture di *governance* e di *policy making* che possano indirizzare e accompagnare tale processo (Ferlaino, Molinari, 2009; Salone, 2012; Scott, 2001).

In definitiva, l'analisi delle tre immagini gottmaniane - il mosaico, la cerniera, l'incubatore - consente di leggere le tensioni, le pressioni e i conflitti che attraversano oggi il Piemonte nordorientale. Alcune delle considerazioni di Gottmann si potrebbero tuttora applicare a questo territorio che ha "conservato personalità e individualità sufficienti per non vedersi [ridotto] allo stato di periferia o per non finire [satellite] di un solo grande centro o di due grandi centri alle due estremità dell'asse" (1978, p. 25). A questo contribuiscono sicuramente il consolidamento di vecchie centralità o la comparsa di nuove e intense relazioni dinamiche con la metropoli milanese e con i nodi creati alle intersezioni tra direttrici di scambio nazionali e internazionali. Tuttavia, si scorge anche una marginalizzazione che avanza (giungendo a interessare progressivamente le aree periferiche e le vallate alpine più interne), la ricerca di posizioni di rendita e la conservazione di una specifica identità territoriale non tanto per iniziativa endogena, quanto per le "innumerevoli inerzie del Piemonte non metropolitano" (Emanuel, Lusso, 2011, p. 130). Per dirimere la questione tra innovazione e conservazione nel Piemonte nordorientale aiutano in parte due delle "visioni geografiche" discusse nel passato recente (Conti, Vanolo, 2011, p. 106): da una parte l'idea, portata avanti soprattutto

da Torino, di promuovere l'integrazione funzionale e strategica con Milano (MiTo) appare più delineata, anche se con una ricaduta, in termini di valore territoriale, soprattutto per i due capoluoghi regionali e meno per il territorio intermedio; dall'altra, lo stesso progetto, ampliato in direzione di Genova (GeMiTo) e, in senso ancora più ampio, verso il Centro Europa, è in parte ancora da realizzare perché l'asse Genova-Alessandria-Novara-Sempione è sottopotenziato e presenta alcune "strozzature" nei collegamenti viari e ferroviari.

Alla scala della megalopoli, il Piemonte nordorientale, che si caratterizza sicuramente come interfaccia tra sistemi locali e poli metropolitani (Emanuel, Lusso, 2011, p. 131), e non solo come area di margine, potrebbe pertanto ritagliarsi un nuovo ruolo, complice l'attuale crisi, che gli consenta di superare obsoleti schemi di centro-periferia o di "spazio in attesa". In tal modo si potrebbe delineare una piattaforma territoriale nella quale far coesistere e interagire: nuovi protagonisti socioeconomici, finanziari, creativi e culturali al servizio del ridisegno delle città e dei territori; processi di deindustrializzazione; forme neoindustriali sostenute da medie e piccole imprese, che si muovono in direzione di un *made in Italy* di alta gamma, capaci di imporsi sui mercati della globalizzazione; distretti di manifattura leggera; poli turistici e logistici; sistemi agroalimentari di qualità e produzioni ecosostenibili.

#### BIBLIOGRAFIA

- AFFERNI R., EMANUEL C., VALLARO P., "Novara: una città che si mobilita e si reinventa attraverso l'Alta Velocità", in DEMATTEIS G., GOVERNA F. (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia ed in Europa*, Milano, FrancoAngeli, 2001, pp. 176-207.
- ALLEN J., MASSEY D., COCHRANE A., *Rethinking the Region*, London, Routledge, 1998.
- BAGNASCO A., LE GALÈS P. (dir.), *Le città nell'Europa contemporanea*, Napoli, Liguori, 2001 (ed. orig. 1997).
- BANCA D'ITALIA, *Leconomia del Piemonte*, Torino, 2013.
- BOATTI G., *L'Italia dei sistemi urbani*, Milano, Electa, 2008.
- BOLCAN GOLDSTEIN M., BONFANTINI B. (a cura di), *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*, Milano, FrancoAngeli, 2007.
- ID., BOTTI S., PASQUI G., *Nord Ovest Milano - uno studio geografico operativo*, Milano, Electa, 2011.
- BONOMI A., *Il capitalismo in-finito. Indagine sui territori della crisi*, Torino, Einaudi, 2013.
- CONTI S. (a cura di), *Nord Regione Globale. Il Piemonte*, Milano, Bruno Mondadori, 2010.
- ID., VANOLO A., "Il sistema urbano torinese: evoluzione e radicamenti", in MUSCARÀ C., SCARAMELLINI G., TALIA I. (a cura di), *cit.*, 2011, pp. 95-113.
- DANSERO E., PUTTILLI M., "Spina dorsale o spina nel fianco? Internazionalizzazione e territorializzazione del corridoio transpadano: lezioni dalla Valle di Susa", in MUSCARÀ C., SCARAMELLINI G., TALIA I. (a cura di), *cit.*, 2011, pp. 171-189.
- DEMATTEIS G., "Il tessuto delle cento città", in COPPOLA P. (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*, Torino, Einaudi, 1997, pp. 192-229.
- ID., BONAVERO P. (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino, 1997.
- EMANUEL C., "Il quadrante del Nord-est piemontese. Opportunità, sfide e strategie in un territorio in transizione", in CONTI S. (a cura di), *cit.*, 2010, pp. 135-157.
- ID., LUSSO G., "Il Piemonte non metropolitano: una vita da mediano", in MUSCARÀ C., SCARAMELLINI G., TALIA I. (a cura di), *cit.*, 2011, pp. 114-132.
- ID., TADINI M. (a cura di), *Progettare il cambiamento. Analisi, scenari e strategie per il quadrante territoriale del Nord-Est piemontese*, Vercelli, Edizioni Mercurio Cardo, 2010.
- FARAVELLI M.L., "Flussi che 'costruiscono territori': le Fondazioni bancarie e il consolidamento della macroregione Nord-Ovest", in LUCIA M.G. (a cura di), *Finanza e territorio. Dialogo senza confini*, Roma, Aracne, 2012, pp. 199-228.
- FERLAINO F., MOLINARI P., *Neofederalismo, neoregionalismo e intercomunalità. Geografia amministrativa dell'Italia e dell'Europa*, Bologna, Il Mulino, 2009.

- GAVINELLI D., "Scomposizioni e ricomposizioni territoriali: letture geografiche su Milano e la sua regione urbana", in GAVINELLI D., MORAZZONI M. (a cura di), *cit.*, 2012, pp. 11-36.
- ID., MORAZZONI M. (a cura di), *La Lombardia occidentale, laboratorio di scomposizione e ricomposizione territoriale: da ambiente naturale a spazio megalopolitano*, Milano-Udine, Mimesis, 2012.
- GIACCARIA P., *Geografie industriali del Piemonte*, in MUSCARÀ C., SCARAMELLINI G., TALIA I. (a cura di), *cit.*, 2011, pp. 133-152.
- GOTTMANN J., *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, The Twentieth Century Fund, 1961.
- ID., "Verso una megalopoli della Pianura Padana?", in MUSCARÀ C. (a cura di), *Megalopoli mediterranea*, Milano, FrancoAngeli, 1978, pp. 19-31.
- IRES PIEMONTE, *Relazione sulla situazione economica, sociale e territoriale del Piemonte*, Torino, 1995.
- ID., *Relazione annuale sulla situazione economica, sociale e territoriale del Piemonte*, Torino, 2013.
- LUCA D., SALONE C., "Teorie regionali e regioni istituzionali. Per un'ontologia del rapporto tra spazi di governo e spazi di azione collettiva", *Rivista Geografica Italiana*, 3, 2013, pp. 209-224.
- MAGATTI M. et alii, *Milano, nodo della rete globale. Un itinerario di analisi e proposte*, Milano, Bruno Mondadori, 2005.
- ID., SAPELLI G. (a cura di), *Progetto Milano: idee e proposte per la città di domani*, Milano, Bruno Mondadori, 2012.
- MAINARDI R., *L'Italia delle regioni. Il Nord e la Padania*, Milano, Bruno Mondadori, 1998.
- MUSCARÀ C. (a cura di), *Megalopoli mediterranea*, Milano, FrancoAngeli, 1978.
- ID., SCARAMELLINI G., TALIA I. (a cura di), *Tante Italie Una Italia. Dinamiche territoriali e identitarie. Volume IV. Nordovest: da Triangolo a Megalopoli*, Milano, FrancoAngeli, 2011.
- OECD TERRITORIAL REVIEWS, *Milan, Italy*, Paris, Oecd Publishing, 2006.
- OSSERVATORIO NAZIONALE DISTRETTI ITALIANI, *IV Rapporto*, 2013.
- PERULLI P. (a cura di), *Nord. Una città-regione globale*, Bologna, Il Mulino, 2012.
- REGIONE PIEMONTE, *Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte*, Torino, 2012.
- RIGANTI P., *Mobilità senza rete. Usi del suolo e trasporti nella regione urbana*, in BOLOCAN GOLDSTEIN M., BONFANTINI B. (a cura di), *cit.*, 2007, pp. 97-106.
- ROTA F.S., "Il distretto di Biella. Strategie aziendali e politiche territoriali per la valorizzazione della produzione tessile-laniera", in BRUSA C. (a cura di), "2009 Anno Internazionale delle Fibre Naturali", *Geotema*, 35-36, 2010 (2008), pp. 68-72.
- SALONE C., "Paradigmi e scale territoriali dello sviluppo: il ruolo delle regioni in una politica *place-based*", *Rivista Geografica Italiana*, 2, 2012, pp. 151-174.
- SASSEN S., *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino, 1997 (ed. orig. 1994).
- SCARAMELLINI G., *Funzioni centrali, funzioni metropolitane, reti urbane*, Milano, FrancoAngeli, 1990.
- ID., *Città e aree metropolitane in Italia. Riflessi nella geografia e nella cartografia italiane*, in MASTROPIETRO E. (a cura di), *Città e aree metropolitane europee fra trasformazioni urbane e progetti per la sostenibilità*, Milano-Udine, Mimesis, 2012, pp. 51-91.
- ID., MASTROPIETRO E., "Milano, lavori in corso. La metropoli lombarda dal 'miracolo' economico all'attuale crisi economica mondiale", in MUSCARÀ C., SCARAMELLINI G., TALIA I. (a cura di), *cit.*, 2011, pp. 13-39.
- SCOTT A.J., *Le regioni nell'economia mondiale. Produzione, competizione e politica nell'era della globalizzazione*, Bologna, Il Mulino, 2001 (ed. orig. 1998).
- ID., *Città e regioni nel nuovo capitalismo. L'economia sociale delle metropoli*, Bologna, Il Mulino, 2011 (ed. orig. 2008).
- TADINI M., "L'offerta infrastrutturale e dell'intermodalità trasportistica", in EMANUEL C., TADINI M. (a cura di), *cit.*, 2010, pp. 37-70.
- TAYLOR P.J., *World City Network: a Global Urban Analysis*, London, Routledge, 2004.
- TURRI E., *La megalopoli padana*, Venezia, Marsilio, 2000.

Milano, Università degli Studi di Milano, Dipartimento di Scienze della mediazione linguistica e di studi interculturali; dino.gavinelli@unimi.it

Milano, Università Cattolica del Sacro Cuore, Dipartimento di Storia dell'economia, della società e di Scienze del territorio "Mario Romani"; paolo.molinari@unicatt.it

RIASSUNTO: In Italia l'analisi dei diffusi sistemi urbani intermedi che concorrono a formare la megalopoli e quella sulle loro relazioni reciproche e con il centro principale è stata poco indagata. Il modello "centro-periferia" mal si presta a leggere un fenomeno articolato, solo in parte caratterizzato da "un certo grado di autonomia funzionale", equilibrio e stabilità e invece ricco di tensioni, localismi e conflitti. Il presente lavoro propone l'analisi del sistema urbano intermedio del Piemonte nordorientale, tradizionalmente "cerniera" tra le aree metropolitane di Milano e Torino, che sottoposto ai cambiamenti degli ultimi decenni e coinvolto dalle

più recenti logiche transcalari che ne ridisegnano la sua posizione in Europa, avvia nuovi percorsi di scomposizione e ricomposizione territoriale.

**SUMMARY:** *North-Eastern Piedmont: "hinge" region or territorial platform in the European urban system?*  
 – The study of intermediate urban systems as a widespread phenomenon that contributes to the shaping of megalopolis has received relatively little critical attention in Italy so far. Likewise, the analysis of the mutual relationships between intermediate urban systems and their core needs to be tackled with new perspectives: in fact, the "core-periphery" pattern does not work as a useful model to read a complex phenomenon marked only in part by "a certain level of functional autonomy", balance, and stability. On the contrary, tensions, localism, and conflicts underlie intermediate urban systems. The aim of the present work is to study the intermediate urban system of Italian Northeastern Piedmont, a region that used to connect the metropolitan areas of Milan and Turin and has recently entered transcalar dynamics which are redrawing its position in Europe as well as new patterns of territorial decomposition and recomposition.

**RÉSUMÉ:** *Le Piémont nord-orientale: aire "charnière" ou plateforme territoriale du système urbain européen?*  
 – En Italie, l'analyse des systèmes urbains intermédiaires contribuant à former la mégapole, ainsi que l'analyse des relations entre eux et avec le centre principal, ont été jusqu'à présent peu approfondies. Le modèle "centre-périphérie" ne se prête guère à lire un phénomène articulé, caractérisé, certes, par un certain degré "d'autonomie fonctionnelle", d'équilibre et de stabilité, mais aussi riche en tensions, en localismes et en conflits. Ce travail propose l'analyse du système urbain intermédiaire du Piémont nord-orientale, "charnière" traditionnelle entre les aires métropolitaines de Milan et de Turin: soumis aux changements des dernières décennies et impliqué dans les plus récentes logiques transcalaires qui redessinent sa position en Europe, ce système se trouve à l'origine de nouveaux parcours de composition et de recomposition territoriale.

*Parole chiave:* Piemonte nordorientale, megalopoli padana, piattaforma territoriale  
*Key words:* North-Eastern Piedmont, Padan megalopolis, territorial platform  
*Mots-clé:* Piémont nord-orientale, mégapole padane, plateforme territoriale

[ms. pervenuto il 22 maggio 2014; ult. bozze il 9 dicembre 2015]