

POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Piattaforma nord-occidentale: "SiT-In" come strumento di governance territoriale

Original

Piattaforma nord-occidentale: "SiT-In" come strumento di governance territoriale / JANIN RIVOLIN YOCCOZ, Umberto. - ELETTRONICO. - (2007), pp. 1-16. (Middelcities - Città medie oltre il policentrismo Genova (Italy) 3-4 maggio 2007).

Availability:

This version is available at: 11583/1663546 since:

Publisher:

SIU - Società Italiana degl Urbanisti

Published

DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

PIATTAFORMA NORD-OCCIDENTALE: “SIT-IN” COME STRUMENTO DI GOVERNANCE TERRITORIALE

Umberto Janin Rivolin (*)

(*) Politecnico di Torino, Dipartimento interateneo territorio, Viale Mattioli 39, 10125 Torino (Italia), tel. +39 011 5647461, fax +39 011 5647499, e-mail umberto.janin@polito.it

Amministratori, politici e benpensanti non si allarmino: lungi dall’invocare movimenti di protesta (magari a sostegno del “No TAV”, trattandosi del Nord Ovest italiano...), “SiT-In” è impiegato, in questa nota, come semplice e ben più innocuo acronimo di “Sistemi Territoriali Interdipendenti”. La “Piattaforma nord-occidentale” è, infatti, uno dei contesti macroregionali di approfondimento individuati dalla ricerca ITATER 2020, elaborata di recente dalla Società italiana degli urbanisti per conto del Ministero delle infrastrutture nel più ampio quadro di costruzione della politica europea di coesione 2007-2013.

Le analisi e le riflessioni sviluppate attraverso tale approfondimento hanno condotto a individuare i SiT-In quali unità spaziali strategiche per uno scenario di prospettiva del contesto in oggetto. Essi contribuirebbero, infatti, tanto a valorizzare le relazioni policentriche sul territorio in un’ottica comunitaria e transnazionale, quanto a favorire la *governance* multi-livello come approccio di governo dello sviluppo.

Il presente contributo è volto, da un lato, a richiamare e a spiegare i contenuti essenziali dell’approfondimento sulla Piattaforma nord-occidentale nell’ambito della ricerca ITATER 2020; dall’altro, a sviluppare il concetto di Sistemi Territoriali Interdipendenti (SiT-In) come strumento virtuoso di politica territoriale nel contesto della *governance* territoriale europea.

1. Introduzione

Nel quadro della programmazione della politica europea di coesione 2007-2013 (Consiglio europeo, 2006), coordinata a livello nazionale dal Ministero dello sviluppo economico (MSE, 2007), il Ministero delle infrastrutture ha messo in opera nei mesi scorsi una serie di iniziative di analisi e di assistenza tecnica, volte a costruire e a condividere una visione di territorio utile alla strategia nazionale. In particolare, la ricerca ITATER 2020, affidata alla Società italiana degli urbanisti (SIU), si è fatta carico di rappresentare possibili scenari “al futuro” (MI, 2007a) riguardo alla “ipotesi di lavoro” delle “Piattaforme territoriali strategiche”, proposte in altra sede dal Ministero (MI, 2007b, pp. 145 e segg.).

A fianco di una serie di elaborazioni tematiche, volte a illustrare attraverso un quadro aggiornato di informazioni le molteplici dimensioni che ancorano le prospettive di sviluppo del paese al territorio, ITATER 2020 ha messo in opera l’approfondimento di sei contesti macroregionali, indicativamente corrispondenti alle piattaforme di tipo transnazionale individuate dal Ministero¹ (fig. 1) e, con diversa configurazione, ai “Sistemi Macroregionali Funzionali” (SiMaF) emersi dalla ricerca stessa² (fig. 2). Obiettivo degli approfondimenti macroregionali, condotti sulla base di un’agenda comune di *task* analitici, è stato la rappresentazione di quattro possibili “scenari” di prospettiva, volti a declinare “in vario modo i rapporti tra assetti territoriali e protagonisti

¹ Quali eccezioni, la Piattaforma nord-occidentale di ITATER 2020 include le piattaforme transnazionali A1 - Corridoio V Ovest e A2 - Corridoio dei due mari, mentre la Piattaforma umbro-marchigiana corrisponde alla piattaforma di tipo nazionale B3 – Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche.

² In realtà, la Piattaforma nord-orientale e la Piattaforma del Brennero confluiscono nel SiMaF Nord Est.

istituzionali” (Clementi, 2007, p. 24): gli scenari cosiddetti del *locale proliferante*, della *coesione sussidiata*, delle *reti dal centro* e, infine, delle *interdipendenze selettive*.

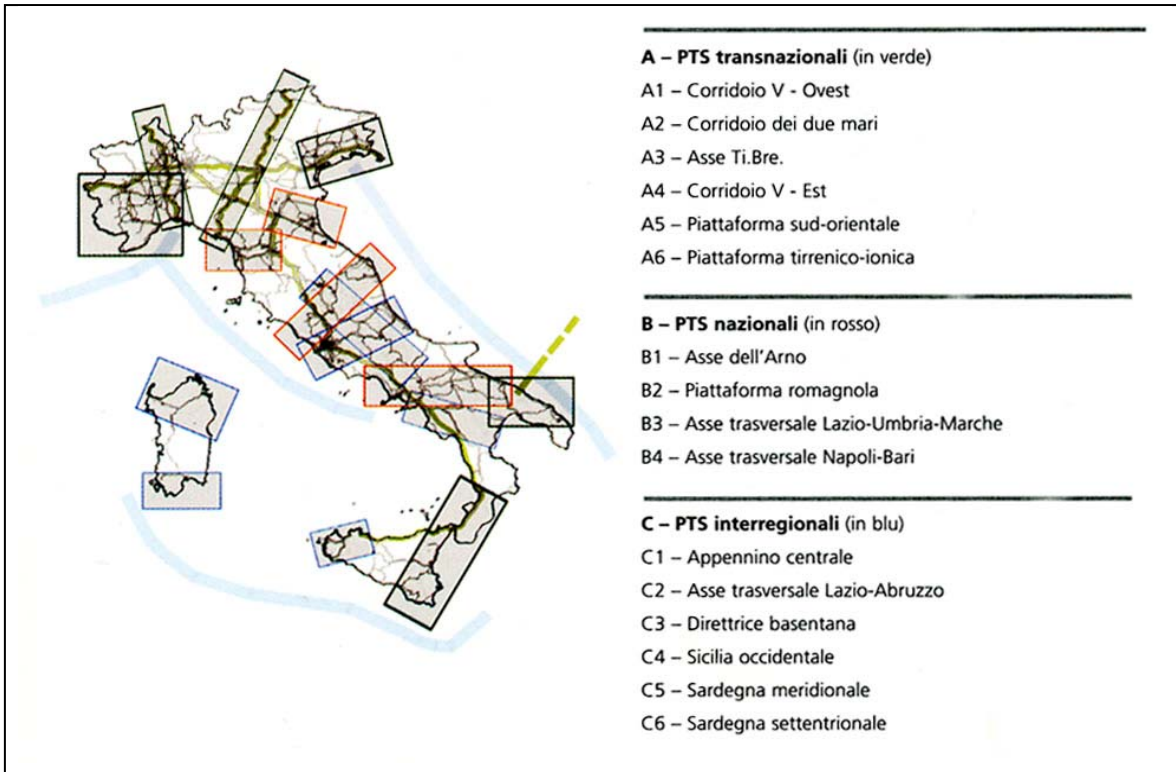


Figura 1: Piattaforme territoriali strategiche secondo il Ministero delle infrastrutture (MI, 2007b)

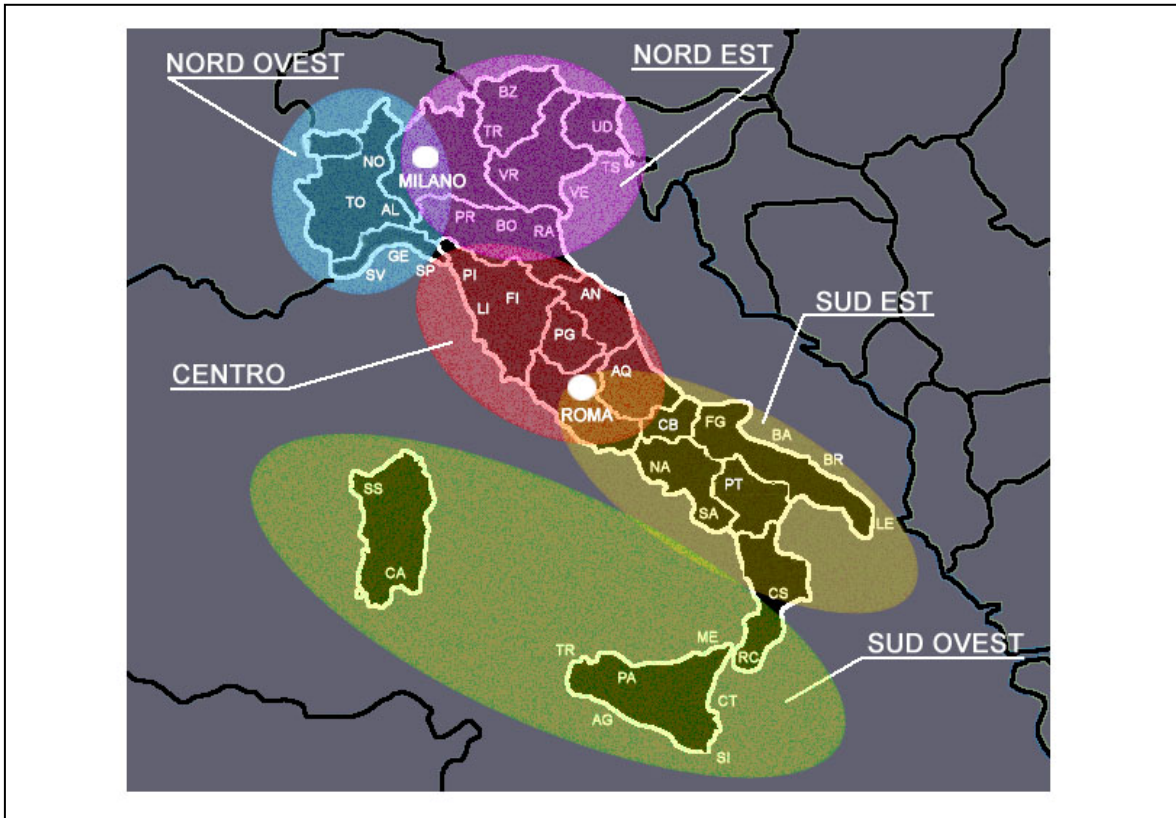


Figura 2: SiMaF – Sistemi Macroregionali Funzionali (Dematteis *et al.*, 2007)

Nel quadro operativo di ITATER 2020, è parso opportuno trattare la Piattaforma nord-occidentale come contesto macroregionale del tutto coincidente con il SiMaF Nord Ovest, esteso a grandi linee dal confine italo-francese alla metropoli milanese e dal confine italo-svizzero al mare ligure (Janin Rivolin, 2007). Attraversato, infatti, dai progetti TEN-T “Corridoio V” e “Corridoio dei due mari”, tale contesto si configura quale *naturale piattaforma mediterranea* attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est-ovest – la prima che collega i Balcani e l’Europa orientale all’Europa occidentale e alla penisola iberica e la seconda che connette l’Estremo oriente all’Europa occidentale attraverso il canale di Suez ed il Mediterraneo – e la direttrice nord-sud, che collega il Nord Africa e i paesi del vicino Medio oriente all’Europa meridionale e centrale (GAL, 2003) (fig. 3).

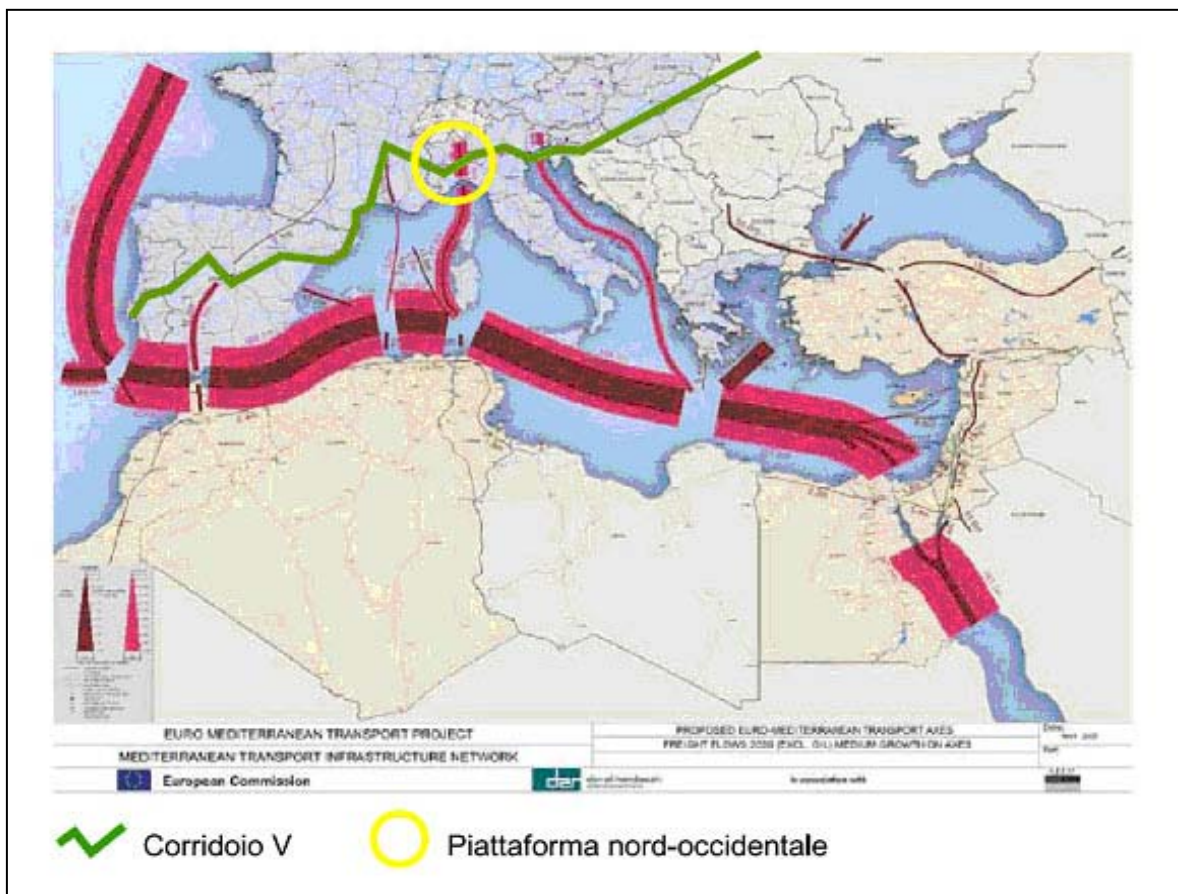


Figura 3: Piattaforma nord-occidentale nel contesto euro-mediterraneo (elaborazione su fonte CE)

La Piattaforma nord-occidentale si colloca, pertanto, tra le principali zone d’integrazione economica in grado di competere col cosiddetto “pentagono europeo”, l’area centrale (indicativamente inclusa fra le metropoli di Amburgo, Monaco, Milano, Parigi e Londra) che concentra le principali funzioni di comando politico ed economico nella UE. Secondo gli studi comparativi sviluppati a livello comunitario, la debolezza relativa dell’area per quanto attiene alle variabili di “massa” (capitale umano, capacità produttiva ecc.) è compensata dall’elevata “connettività”, soprattutto grazie alla sua posizione a contatto con il pentagono, cui Milano appartiene³ (CRPM, 2002).

³ L’area presenta, inoltre, condizioni medie per quanto riguarda la competitività (superata solo dalle regioni gravitanti su Helsinki, Stoccolma, Copenaghen-Malmö, Bordeaux, Lione-Grenoble, Paesi Baschi, Madrid, Barcellona e Roma) e le dinamiche di sviluppo in atto (superata da Nottingham-Derby, Galizia, Oporto, Lisbona, Malaga, Madrid e Barcellona) (CRPM, 2002).

Il resto del presente contributo è volto a richiamare gli esiti dell’approfondimento analitico relativo alla Piattaforma nord-occidentale (§ 2), a illustrare gli scenari di riferimento emersi e, in particolare, la configurazione di possibili “Sistemi Territoriali Interdipendenti” (SiT-In) (§ 3); infine, a indagare, sia pure in termini soltanto indiziari, come il concetto di SiT-In presenti valenze di particolare interesse operativo per la gestione di politiche territoriali strategiche nel contesto della *governance* territoriale europea (§ 4).

2. Piattaforma nord-occidentale come occasione di analisi a molte dimensioni

Come suggerito (§ 1), al di là delle possibilità oggettive di incidere sul Quadro strategico nazionale (QSN) per la politica europea di coesione 2007-2013 (MSE, 2007), e malgrado l’inevitabile varietà qualitativa degli esiti della ricerca, ITATER 2020 è stata in ogni caso una preziosa occasione per rappresentare nel contesto istituzionale nazionale una sintesi aggiornata delle molteplici implicazioni strategiche (in buona misura decisive per lo sviluppo del paese) delle scelte possibili di politica territoriale e infrastrutturale. Inoltre, il metodo seguito per l’approfondimento dei contesti macroregionali – analisi e proposte indipendenti sulla base di un comune canovaccio di *task* analitici e di scenari ipotetici – ha condotto a fare emergere una pluralità di ipotesi propositive e progettuali, la cui valenza complessiva deve ancora essere valutata e compresa appieno.

Comunque sia, anche per la Piattaforma nord-occidentale, l’interpretazione del contesto ha seguito gli *step* analitici riguardanti le *interazioni fra corridoi e territori* (§ 2.1), le *dinamiche del mutamento* (§ 2.2), le *azioni in corso e in programma* (§ 2.3) e, infine, le *visioni proposte dalla pianificazione regionale vigente* (§ 2.4).

2.1. Corridoi e territori

Le relazioni tra corridoi e territori, speciale punto di forza della Piattaforma nord-occidentale alla scala macroterritoriale (§ 1), fatalmente si complicano se il punto di osservazione si approssima alla scala locale.

Tabella 1: Territori identitari della Piattaforma nord-occidentale (da: Clementi, Dematteis e Palermo, 1996)

| N | Territorio identitario | N | Territorio identitario |
|----------|--------------------------------------|----------|---------------------------------------|
| 1 | Aosta e la Plaine | 13 | Milano metropolitana: Busto-Gallarate |
| 2 | Valle Baltea Ivrea Saint-Vincent | 14 | Milano metropolitana: Brianza |
| 3 | Torino metropolitana | 15 | Milano metropolitana: Vimercatese |
| 4 | Valle di Susa | 16 | Gronda pedemontana 2: Varese-Lecco |
| 5 | Cuneese e pedemonte occidentale | 17 | Ticinese Pavia-Vigevano |
| 6 | Monferrato centrale | 18 | Pavese-Lodigiano |
| 7 | Alessandrino-Casalese | 45 | Padana inferiore Piacenza-Voghera |
| 8 | Biellese | 118 | Levante Ligure |
| 9 | Ossola e Val Sesia | 119 | Genova centro |
| 10 | Novarese-Vercellese | 120 | Ponente ligure Sestri-Albenga |
| 11 | Milano metropolitana: città centrale | 121 | Ponente ligure Albenga-Ventimiglia |
| 12 | Milano metropolitana: Magentino | | |

In breve, la localizzazione dei 23 “territori identitari” rilevati (tab. 1) rispetto alle reti di trasporto esistenti e previste nel medio e lungo periodo porta a distinguere almeno tre tipi di interazione contestuale, caratterizzati da impatti differenti e talora opposti, che suggeriscono l’opportunità di forme diverse di trattamento progettuale (fig. 4):

- A. Nei territori in *posizione nodale* (rango metropolitano o funzione di crocevia), malgrado le molteplici implicazioni in termini di riorganizzazione urbana, l’incidenza del corridoio tende generalmente a percepirsi come fonte di sviluppo. La formazione di un sistema metropolitano reticolare assume, in questi casi, valenza strategica rispetto al passaggio del corridoio.

- B. Nei territori in *posizione di attraversamento* la realizzazione del corridoio è percepita anzitutto come evento latore di decadimento e di isolamento locale. È questo, dunque, il principale problema da affrontare in chiave progettuale.
- C. Nei territori in *posizione di accompagnamento* (non direttamente interessati dalla realizzazione dei corridoi) il rischio di marginalizzazione, sia pure con gradi di intensità ed effetti differenti, è l'aspetto da tenere in maggiore considerazione, anche in relazione alle potenzialità di sviluppo complessivo della piattaforma.

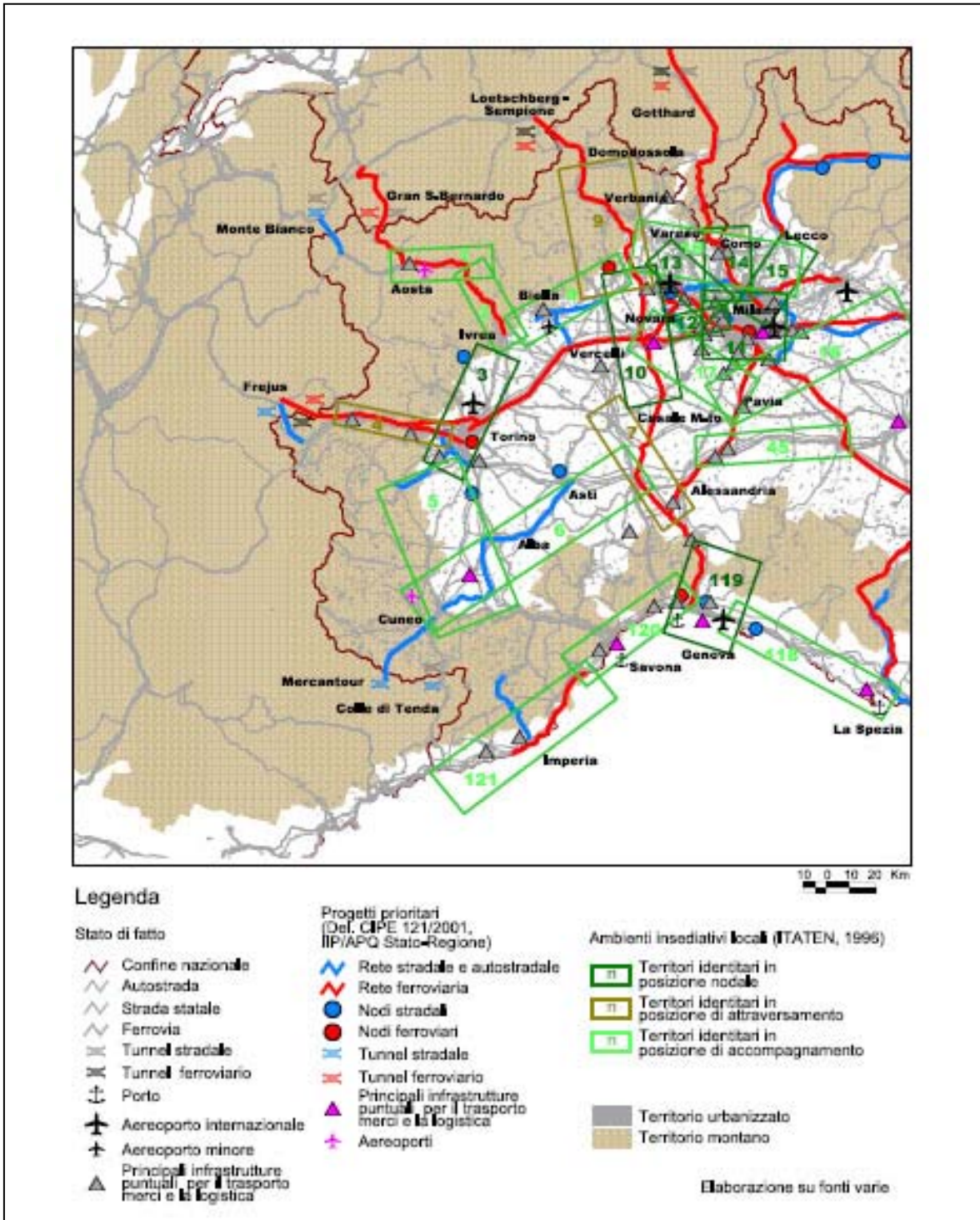


Figura 4: Territori identitari e reti di trasporto previste

2.2. Dinamiche del mutamento

Le analisi di ITATER 2020 alla scala nazionale mostrano che le variazioni recenti dell'urbanizzato si sono concentrate nella corona urbana milanese verso la pianura, nel Piemonte settentrionale lungo i principali assi infrastrutturali, nella piana valdostana e, in forma più diffusa, nel Piemonte meridionale, mostrandosi invece assenti o poco rilevanti lungo la costa ligure. Tra i tipi socio-territoriali identificabili in base ai dati statistici del 2001, i "nodi dinamici" emergono nella piana valdostana e in terza cintura delle metropoli milanese e torinese (misti a situazioni di "città diffusa dinamica"). I contesti di "campagna urbanizzata" si localizzano in gran parte del Piemonte meridionale e orientale, nel Ponente ligure e nella fascia padana in direzione est. Condizioni di "industrializzazione diffusa", infine, si riconoscono quasi esclusivamente nel Novarese, nel VCO e nella fascia pedemontana lombarda.

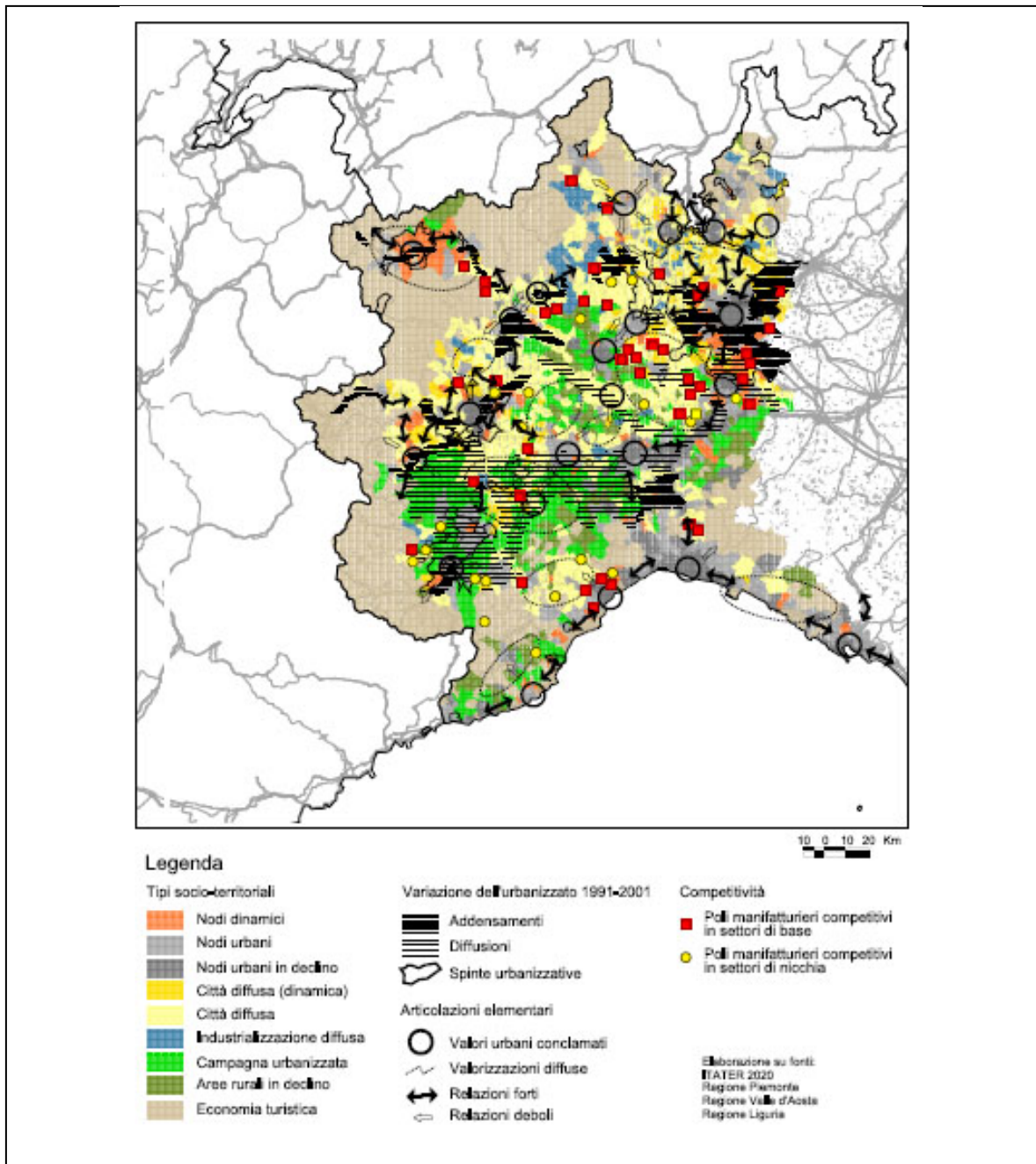


Figura 5: Dinamiche del mutamento

In riscontro a tale evoluzione, la competitività d'impresa manifatturiera mostra i segnali di dinamismo più interessanti lungo la fascia settentrionale fra la bassa Valle d'Aosta, il Biellese, la Lomellina e il Pavese (settori di base) e lungo la fascia sud-occidentale fra Cuneo e Savona (settori di nicchia) (fig. 5).

È interessante osservare, in breve, come le più evidenti manifestazioni di dinamismo e di competitività tendano ad emergere proprio in corrispondenza dei territori identitari sopra definiti "di accompagnamento" (§ 2.1). In definitiva, un tempo organizzato secondo uno schema centro-periferia dominato da Milano e Torino, il Nord Ovest italiano presenta oggi caratteri più spiccatamente policentrici. Si tratta di un'articolazione assai più complessa e tendenzialmente reticolare dell'armatura territoriale, che riunisce in sé elementi di introversione e di estroversione, ovvero una combinazione di sistemi locali ancora chiusi in se stessi ed altri dinamici e aperti alle relazioni con i sistemi contigui e le "reti lunghe", con proiezione extraregionale.

2.3. Azioni in corso e in programma

A fianco dei molti progetti di riqualificazione urbana realizzati o in corso di realizzazione (Urban, Prusst, Contratti di quartiere ecc.), la piattaforma è interessata da proposte più recenti dello stato centrale che non incontrano il pieno favore locale. È il caso, da una parte, di alcuni progetti contenuti nel Programma delle infrastrutture strategiche facente seguito alla "legge obiettivo", su tutti la realizzazione della tratta per l'alta capacità ferroviaria in Val di Susa o il raddoppio del traforo stradale del Monte Bianco. D'altra parte, ulteriori iniziative ministeriali di finanziamento di opere locali (Progetto SISTEMA, programmi "Porti & Stazioni" e "Piani strategici e Piani urbani della mobilità") hanno suscitato diffuse perplessità nel merito dei criteri adottati per l'individuazione dei contesti obiettivo.

Nel caso delle IIP/APQ stipulate tra lo stato e le regioni interessate, al contrario, le azioni in programma si configurano come esito di una progettualità interistituzionale più convincente, che denota tuttavia la mancanza di un coordinamento efficace alla scala macroregionale.

In ogni caso, un quadro d'insieme della progettualità in atto nella piattaforma deve tenere conto anche delle azioni di sviluppo promosse per altre vie dall'UE e dallo stato centrale, oltre che degli interventi avviati per iniziativa endogena. Le aree bersaglio dell'obiettivo 2 dei fondi strutturali 2000-2006 e dell'iniziativa comunitaria Leader+, in particolare, intessono una maglia significativa degli ambiti del sostegno alla produzione e alla competitività, estensibile e confrontabile oltre confine, su cui si innestano gli ambiti territoriali interessati dalla programmazione negoziata. Infine, le aree della cooperazione transfrontaliera relative ai programmi Interreg, operative fin dai primi anni '90 e destinate a perdurare fino almeno al 2013, disegnano un contesto di promozione congiunta dello sviluppo, a cui contribuiscono iniziative specifiche e mirate come l'Espace Mont-Blanc, la Regio Insubrica o il Parco del Mencantour.

Tale quadro (fig. 6) conferma l'opportunità di considerare la sostanza territoriale e infrastrutturale della Piattaforma nord-occidentale in un'ottica funzionale e geoeconomica, prima che istituzionale e amministrativa.

2.4. Visioni della pianificazione regionale

Le quattro regioni italiane interessate dalla Piattaforma nord-occidentale sono tutte dotate di piano territoriale regionale vigente o in corso di approvazione: il Piano territoriale regionale (PTR) del Piemonte (1997), ora in fase di rielaborazione, il Piano territoriale paesistico (PTP) della Valle d'Aosta (1998), il Progetto di PTR della Liguria (2003) e il Documento strategico del PTR della Lombardia (2005). I quattro piani (o progetti di piano) regionali considerati hanno impostazioni sostanzialmente differenti, con conseguenti difficoltà per l'interlocuzione delle rispettive linee programmatiche, non solo in relazione alle connessioni infrastrutturali. Peraltro, a fianco di evidenti nodi conflittuali, emergono anche significativi aspetti di convergenza e ambiti di

potenziale cooperazione, sia pure per lo più inconsapevoli in apparenza. In definitiva, l'elevato grado di autoreferenzialità delle scelte di governo del territorio promosse dalle regioni, tendenzialmente finalizzate alla creazione e al rafforzamento del vantaggio competitivo regionale al di fuori di una logica d'insieme, pone evidenti problemi di coerenza tra le politiche territoriali interne alla piattaforma, soprattutto in merito alle scelte infrastrutturali.

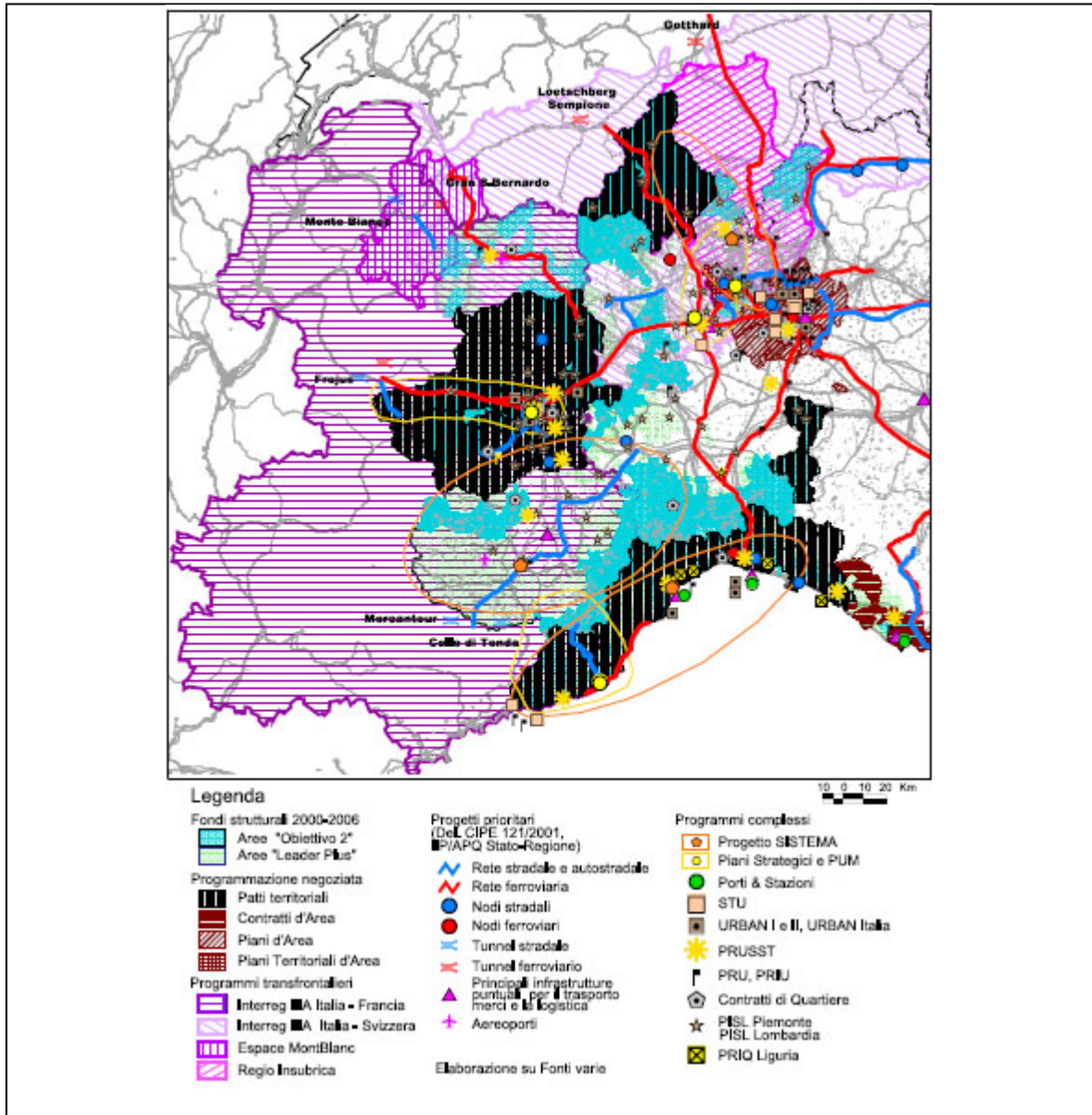


Figura 6: Azioni in corso e in programma

3. Sistemi territoriali interdipendenti (SiT-In) per uno scenario "volontario"

A seguito delle analisi svolte (§ 2), l'approfondimento della Piattaforma nord-occidentale ha interpretato i propositi di ITATER 2020 riguardo al disegno di possibili "scenari" di prospettiva come ipotesi di tipo tendenziale o volontario.

In breve, gli scenari tendenziali del *locale proliferante* (fig. 7), delle *reti dal centro* (fig. 8) e della *coesione sussidiata* (fig. 9), dominati dal possibile protagonismo di un solo specifico livello amministrativo (locale, centrale e regionale) in cui le scelte di governo del territorio sono

normalmente assunte, si sono rivelati, per ragioni diverse ma altrettanto decisive, poco convincenti a fronte delle sfide che il Nord Ovest italiano può attendersi nel prossimo futuro.

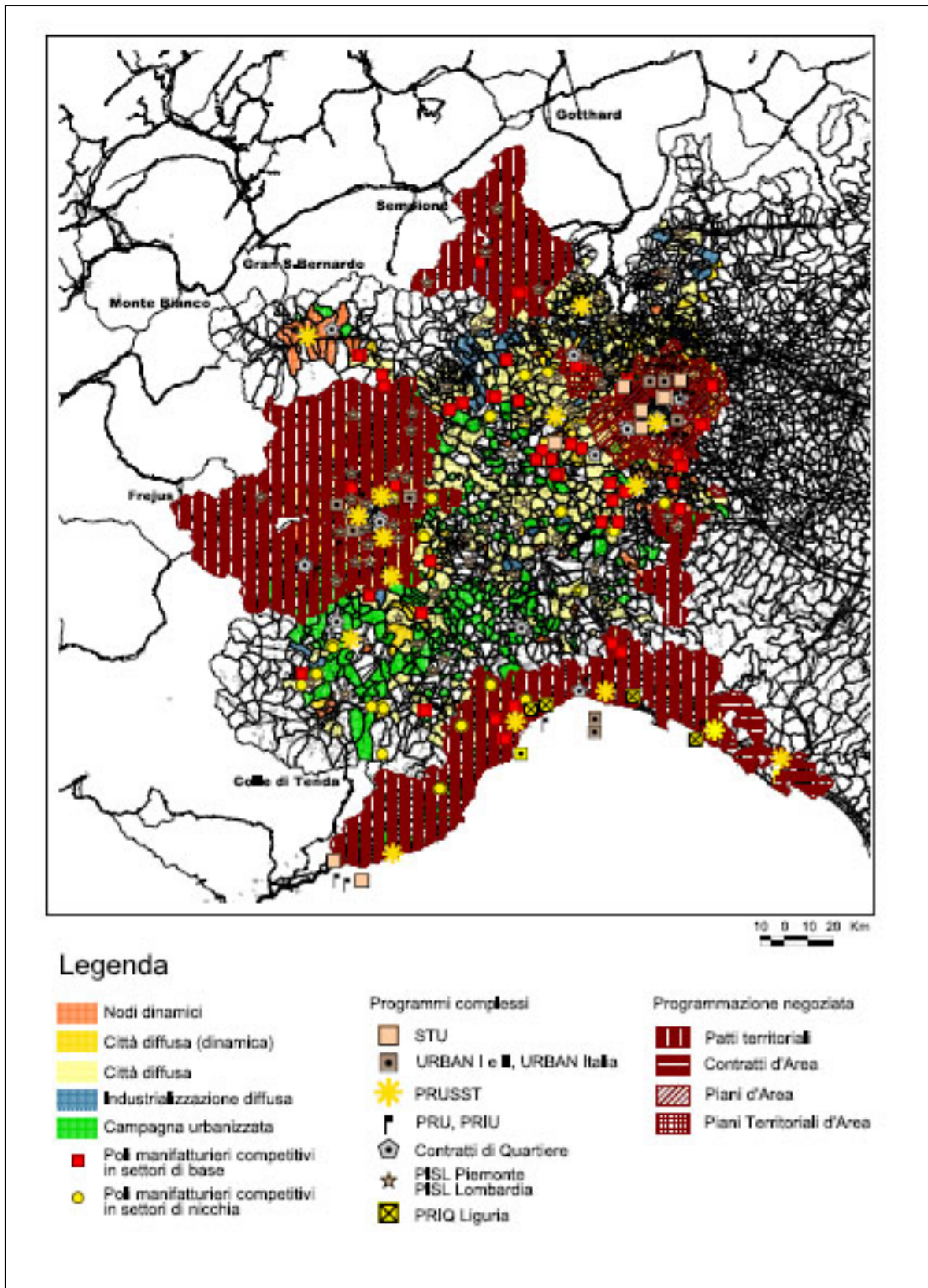


Figura 7: Primo scenario tendenziale: *locale proliferante*

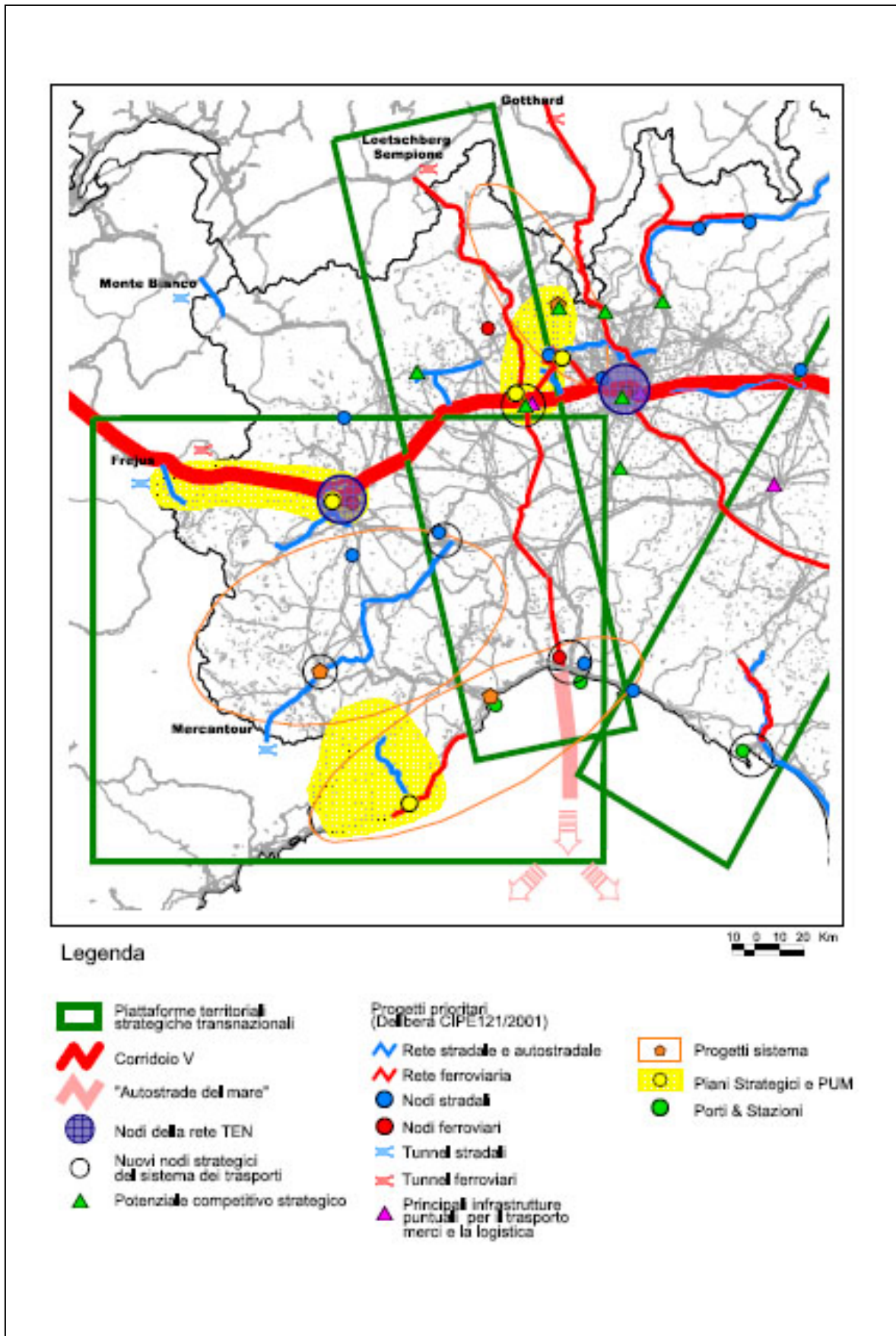


Figura 8: Secondo scenario tendenziale: reti dal centro

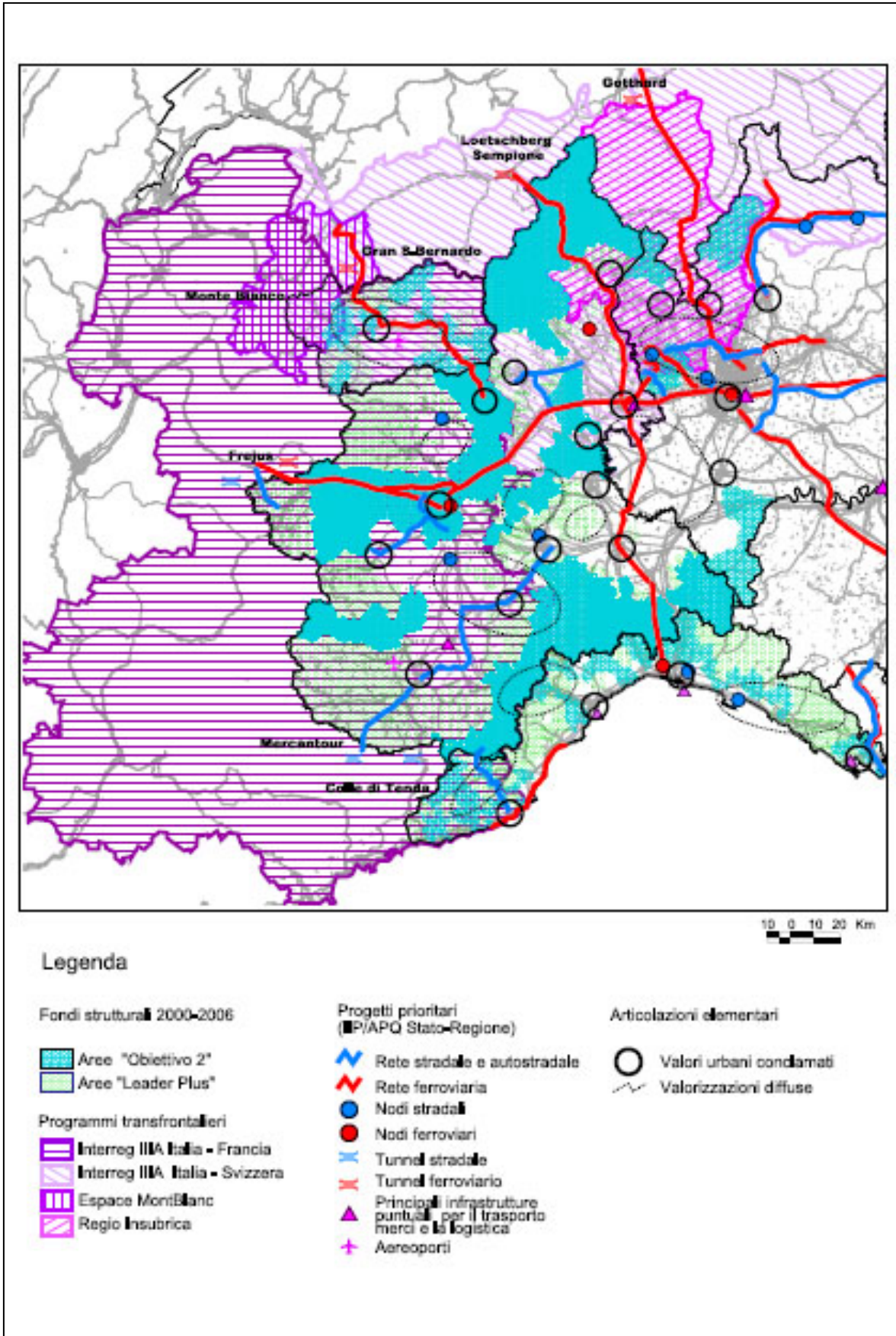


Figura 9: Terzo scenario tendenziale: *coesione sussidiata*

La valorizzazione delle *interdipendenze selettive* si propone, pertanto, quale scenario volontario, ovverosia non abbandonato alla competizione fra le diverse convenienze amministrative, ma “governato” attraverso la condivisione delle responsabilità rispetto a una visione funzionale strategica e la consapevolezza di dover operare in un quadro di *governance* multi-livello.

Pertanto, si sono identificati all’interno SiMaF Nord Ovest almeno cinque “Sistemi Territoriali Interdipendenti” (SiT-In)⁴ a geometria variabile, condizionati in parte minima dalle partizioni amministrative e volti a rappresentare un quadro funzionale e operativo di “interdipendenze selettive” secondo l’ipotesi suggerita (fig. 10).

In breve, ciascun SiT-In è pensabile come ambito organizzato di territori identitari, la cui articolazione policentrica interna va rafforzata in funzione delle capacità performative dei rispettivi “territori della competitività”. Poiché non tutti i sistemi territoriali strategici includono necessariamente un “territorio snodo” (Clementi, 2007) in grado di commutare i flussi interni in flussi globali e viceversa, la performance distributiva dei territori snodo nei confronti dei vari SiT-In (anche al di fuori della piattaforma) va garantita attraverso il rafforzamento delle relazioni policentriche fra i sistemi.

Con riferimento alla classificazione dei territori identitari rispetto al loro rapporto con i corridoi previsti (§ 2.1), tre dei SiT-In individuati sono direttamente interessati dalla realizzazione dei grandi corridoi transeuropei e associano uno o più territori identitari in posizione nodale (fulcri potenziali di territori snodo) ai rispettivi territori identitari in posizione di attraversamento. I due restanti SiT-In non sono direttamente interessati dal passaggio dei corridoi transeuropei e includono più territori identitari in posizione di accompagnamento rispetto ai corridoi. Più in particolare:

1. Il *SiT-In centro-occidentale* è sostanzialmente “invaso” dall’espansione dell’area metropolitana torinese, anche in termini di ampliamento del raggio di influenza del capoluogo piemontese verso la Val di Lanzo, il Pinerolese e la Val di Susa, con propaggini d’irradiazione oltre il confine francese. Lo sviluppo policentrico dell’area metropolitana, che possiede tutte le caratteristiche del territorio snodo, deve essere sostenuto nella prospettiva di un recupero della competitività, ma anche della coesione territoriale dell’intero sistema territoriale, che è intessuto sul corridoio padano che, attraverso Torino, da Milano prosegue in direzione Lione.
2. Il *SiT-In nord-orientale*, tendenzialmente polarizzato a est dalla metropoli milanese (altro territorio snodo decisivo), è rafforzato da due fondamentali mutamenti intervenuti negli ultimi anni: la rivoluzione logistica e la piena affermazione della megalopoli centro-padana. Soprattutto l’enorme potere attrattivo esercitato negli ultimi anni dalla conurbazione centro-padana, tende a riconfigurare le province piemontesi occidentali in forma di articolazione della corona milanese. Novara, in particolare, si concepisce sempre più come “area cerniera” interregionale (e altro potenziale territorio snodo), con i vantaggi (ma anche i possibili effetti indesiderati) connessi.
3. Il *SiT-In sud-orientale* s’interesse lungo il corridoio che, attestato sul porto di Genova come territorio snodo recettore dei flussi globali provenienti o indirizzati al Mediterraneo, prosegue verso Alessandria per agganciarsi, tramite il sistema territoriale sopra richiamato, al Centro Europa. Anche in questo caso, lo sviluppo di un sistema urbano policentrico costituisce un importante fattore di potenziamento competitivo, ma è necessario che le dinamiche diffusive, in un sistema territoriale che meno di altri è caratterizzato da fenomeni socio-territoriali di tipo dinamico, non comportino una polverizzazione delle strutture insediative.

⁴ È corretto segnalare che nel contributo sulla Piattaforma nord-occidentale all’interno di ITATER 2020 (Janin Rivolin, 2007) i SiT-In si sono originariamente denominati “Sistemi Territoriali Strategici” (SiTeS).

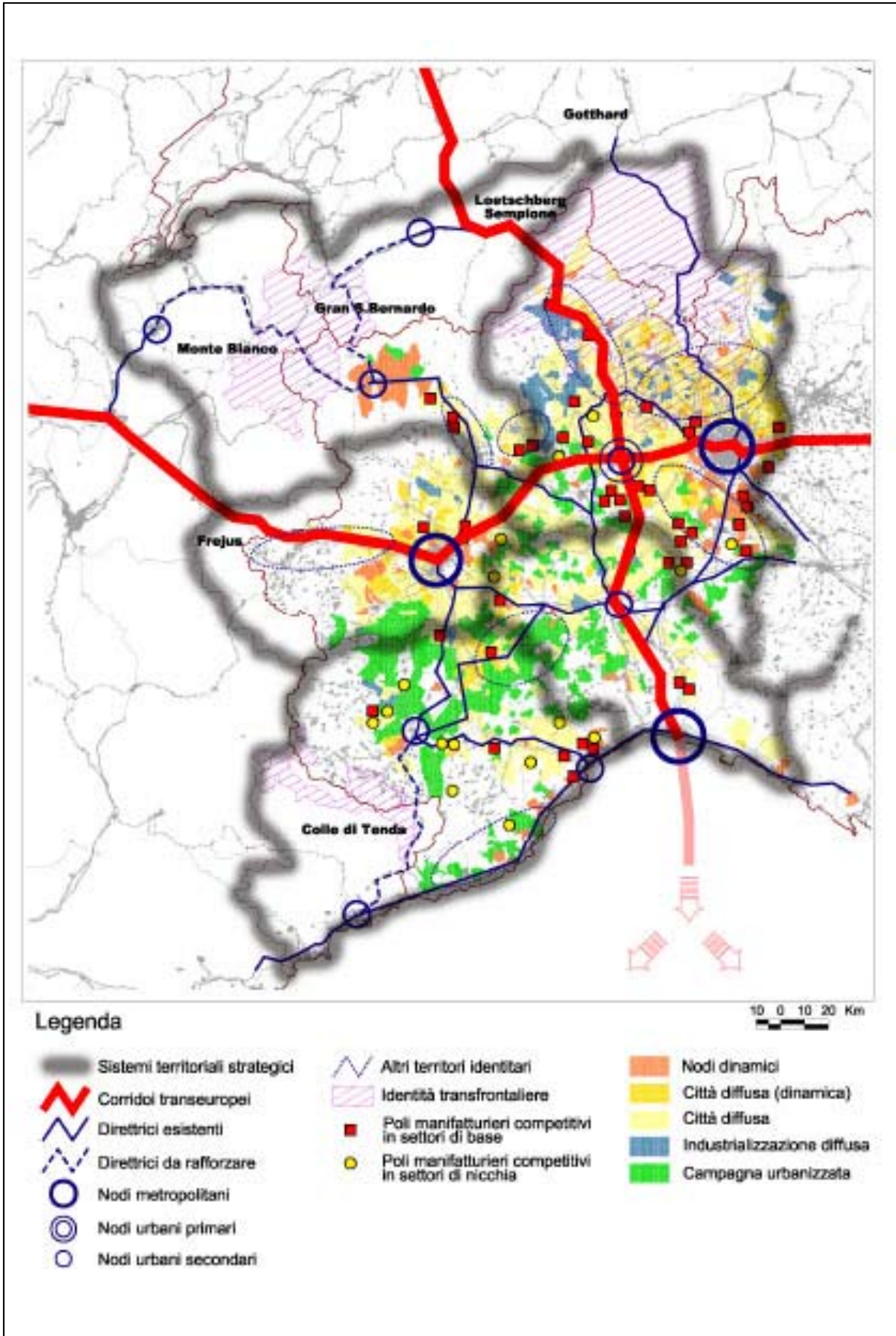


Figura 10: Scenario volontario: *interdipendenze selettive*

4. Il *SiT-In nord-occidentale* include, oltre al sistema economico e turistico valdostano, con propaggini verso le aree del Canavese, dell'Eporediese e del Biellese, anche l'Alta Savoia francese e il cantone svizzero del Vallese, puntando a ritrovare nella particolare intensità delle relazioni transfrontaliere sviluppate in quest'area (anche con la Savoia e i cantoni di Losanna e di Ginevra) il potenziale competitivo per forme inedite di sviluppo. La sfida del policentrismo raccoglie, in questo caso, la scommessa che un'articolazione più funzionale del sistema territoriale nel suo insieme (attestato su polarità "minori" come Aosta, Annecy e Sion) e un suo aggancio più strutturato ai grandi corridoi siano le condizioni per fare interagire potenziali dinamici, attualmente periferici e poco competitivi nelle rispettive economie nazionali, in giochi a somma positiva con benefici condivisibili alle varie scale.
5. Il *SiT-In sud-occidentale* comprende la provincia di Cuneo e le fasce adiacenti delle province di Torino e di Asti per estendersi fino al Savonese, al Ponente ligure e al comprensorio transfrontaliero delle Alpi marittime. Tale sistema si presenta come un territorio a dinamismo composito, che fa della varietà il suo elemento di forza: dal persistente mix agricolo-industriale, caratterizzato dalla vivace imprenditorialità minore, alla presenza robusta dell'impresa multinazionale, endogena e straniera, con un sistema urbano multicentrico dotato di diverse "polarità metropolitane" (Cuneo, Alba-Bra, Imperia, Savona, Nizza). Tra i nodi critici emergono le relazioni interregionali sotto il profilo dell'organizzazione infrastrutturale, anche nell'ottica transfrontaliera.

In questa prospettiva, una visione strategica della Piattaforma nord-occidentale si configura anche come domanda di un metodo rinnovato di *governance* territoriale condivisa. Sotto questo profilo, andrebbero riconosciute e valorizzate nel contesto decisionale alcune interessanti reti di cooperazione già operative, quali ad esempio:

- la "Alleanza Torino-Milano-Genova" (To-Mi-Ge), nata tra il 2004 e il 2005 su iniziativa delle camere di commercio delle tre province;
- il "Patto delle province del Nord Ovest", sottoscritto nel 2005 da 25 province (tutte quelle di Piemonte, Liguria e Lombardia, più Parma e Piacenza) per rilanciare la competitività dell'area;
- il "Forum permanente transfrontaliero dell'Euroregione del Monte Bianco", patrocinato dal CNEL e avviato con la sottoscrizione di un memorandum d'intenti tra i rappresentanti delle istituzioni delle autonomie funzionali interessate nel 2000.

4. Conclusioni: SiT-In come strumento di *governance* territoriale europea

L'individuazione dei cinque SiT-In sopra illustrati sconta senz'altro i limiti di una ricerca svolta con poche risorse e tempi scarsi a disposizione, senza la possibilità di un coinvolgimento diretto degli *stakeholder* nella definizione dello scenario.

Interessa sottolineare, tuttavia, che il metodo di lavoro seguito e il concetto stesso di SiT-In sembrano ben rispondere all'esigenza, sempre più manifesta anche in Italia, che forme e strumenti di governo del territorio si armonizzino al contesto della *governance* territoriale europea, per trarne il massimo beneficio in termini di competitività transnazionale.

Sotto questo profilo, non è forse inutile ricordare che l'obiettivo della "coesione territoriale" è il motore istituzionale di processi trasformativi e regolativi sconosciuti, in Europa e in Italia, prima della fine degli anni '80 (Janin Rivolin, 2004). L'assenza di una definizione ufficiale di tale obiettivo – salvo il fatto che "la Comunità mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite" (art. 158 del Trattato CE, dopo Maastricht) – ha portato a far emergere "dalle pratiche" la sua stretta relazione tanto con la prospettiva strutturale-funzionale di sviluppo spaziale policentrico (Baudelle e Castagnède, 2002) quanto con quella istituzionale-operativa di *multi-level governance* (Hooghe e Marks, 2001).

Entrambi i concetti di policentrismo e di *governance* (e, per loro interposizione, l'obiettivo della coesione territoriale) si richiamano alla metafora reticolare, che nel campo del *policy making* si

considera una “lente interpretativa” di particolare utilità per spiegare e orientare i processi di politica pubblica condivisi al livello comunitario (Lippi, 2001). D’altra parte, il carattere fuggevole di questa (come qualsiasi) metafora impone che, per essere effettivamente apprezzata e utilizzata in chiave di *governance* (anziché di rinnovata struttura di potere, pura forma organizzativa o semplice arena di contrattazione), la rete sia insieme concepita come “variabile indipendente” e tradotta in “forma di rappresentazione” (fig. 11).

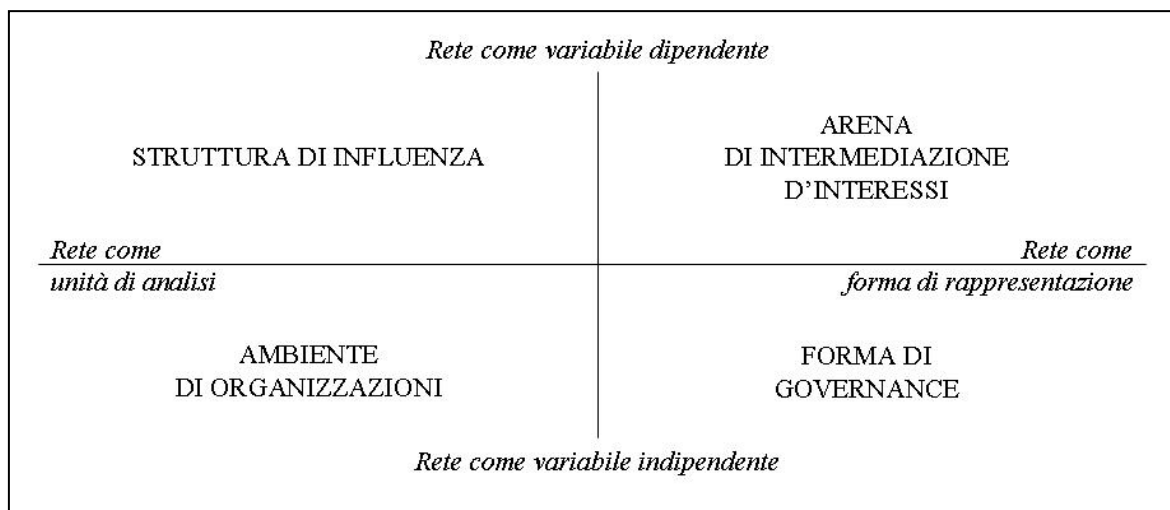


Figura 11: Le metafore delle reti di politiche pubbliche (Lippi, 2001)

L’ipotesi dei SiT-In, qui applicata alla Piattaforma nord-occidentale, è il tentativo di tradurre l’intuizione delle “interdipendenze selettive” (Clementi, 2007) in un ologramma bidimensionale, in cui le reti mirano a valorizzare strutture funzionali policentriche, ma diventano anche la variabile indipendente di pratiche di governo intese come “un processo costituente, un gioco regolato, un capitale sociale in uso, una gestione ricorsiva ed autoriparatoria” (Donolo, 2007, p. 205). In particolare, i confini sfumati e geometricamente variabili dei SiT-In hanno il preciso scopo di emancipare il territorio della piattaforma dai confini identitari e geografici prestabiliti, per farne “laboratorio della sussidiarietà ben temperata” (*ibidem*, p. 213), anche in prospettiva transfrontaliera e transnazionale.

In definitiva, ci sono buoni argomenti per ritenere che il processo di coesione territoriale innescato dalla UE come condizione di integrazione equilibrata sia tanto più efficace (e conveniente per i territori interessati) quanto più riesce a organizzarsi attraverso forme reticolari di sviluppo e di governo. Posti a raccordo dei “Sistemi Macroregionali Funzionali” (SiMaF) e dei rispettivi “Sistemi Locali Territoriali” (SLoT) (Dematteis e Governa, 2005), i “Sistemi Territoriali Interdipendenti” (SiT-In) potrebbero costituire l’unità spaziale strategica per un coordinamento territoriale consapevole e corresponsabile delle nuove “regole del gioco” della *governance* territoriale comunitaria.

Riferimenti bibliografici

- Baudelle G. e Castagnède B., a cura di (2002), *Le polycentrisme en Europe*, DATAR / L'aube, Paris
- Clementi A. (2007), "Introduzione. Un avvenire possibile del territorio italiano", in: Ministero delle infrastrutture, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Sintesi grafica, Roma, pp. 11-34
- Clementi A., Dematteis G. e Palermo P. C., a cura di, *Le forme del territorio italiano*, 2 vol., Laterza, Roma-Bari
- Consiglio europeo (2006), *Orientamenti strategici comunitari in materia di coesione*, decisione del 6 ottobre 2006 (2006/702/CE) (http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/1_29120061021it00110032.pdf)
- CRPM – Conférence des régions périphériques maritimes (2002), *Study on the construction of a polycentric and balanced development model for the European territory*, Rainho & Neves, Santa Maria da Feira
- Dematteis G. e Governa F., a cura di (2005), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*, Franco Angeli, Milano
- Dematteis G., Rossignolo C., Toldo A. e Santangelo M. (2007), "Macroterritori per l'Europa", in: Ministero delle infrastrutture, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Sintesi grafica, Roma, pp. 159-176
- Donolo C. (2007), "Sulle possibili governance", in: Ministero delle infrastrutture, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Sintesi grafica, Roma, pp. 195-213
- GAL – Gruppo ad alto livello sulla Rete transeuropea di trasporto (2003), *Rapporto*, coordinato da Karel Van Miert, 27 Giugno 2003 (http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_it.pdf)
- Hooghe L. e Marks G. (2001), *Multi-level Governance and European Integration*, Rowman & Littlefield, Lanham MD
- Janin Rivolin U. (2004), *European spatial planning*, Franco Angeli, Milano
- Janin Rivolin U. (2007), "Piattaforma nord-occidentale", in: Ministero delle infrastrutture, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Sintesi grafica, Roma, pp. 271-281
- Lippi A. (2001), "La «rete» come metafora e come unità d'analisi del *policy making*", *Teoria politica*, XVII, n. 1, pp. 87-114
- MI – Ministero delle infrastrutture (2007a), *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Sintesi grafica, Roma
- MI – Ministero delle infrastrutture (2007b), *Il territorio come infrastruttura di contesto. Contributi alla programmazione 2007-2013*, Sintesi grafica, Roma
- MSE – Ministero dello sviluppo economico / Dipartimento per le politiche di sviluppo (2007), *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*, Roma (http://www.dps.mef.gov.it/documentazione/QSN/docs/QSN2007-2013_definitivo%20CE%20tavole.pdf)