

Recensione a Paolo Perulli (a cura di), *Nord. Una città-regione globale**

La “questione settentrionale”, intesa come rappresentazione politica del disagio delle regioni più produttive del Paese verso una distribuzione delle risorse fiscali ritenuta ingiusta, ha occupato per molti anni il dibattito italiano. Ma, paradossalmente, proprio nel momento in cui il partito che ne aveva fatto la bandiera politica si trova ad occupare le posizioni di vertice nel governo delle tre principali regioni del Nord, la questione settentrionale sembra rientrata in un cono d’ombra di indifferenza e crescente irrilevanza. Ci sono ragioni contingenti che possono spiegare questa strana parabola. Innanzitutto la dura realtà della crisi economica, segnata in Italia da politiche fiscali di gestione del debito pubblico che, fatalmente, riportano le leve del governo a livello nazionale. In secondo luogo i crescenti condizionamenti delle politiche economiche e monetarie europee, le quali, dato il peso crescente degli accordi inter-governativi all’interno del processo decisionale comunitario, lasciano sempre meno spazi di manovra strategica alle entità sub-nazionali. Anche la crisi politico-istituzionale che l’Italia sta attraversando contribuisce a spostare l’attenzione sulla scena nazionale: tutte le principali riforme che affollano le agende politiche riguardano infatti l’organizzazione dello Stato: legge elettorale, poteri di governo, bicameralismo, giustizia. La stessa riforma delle autonomie locali – che, fra l’altro, dovrebbe portare all’abolizione delle province e all’istituzione delle città metropolitane – non sembra affatto vedere le regioni come protagoniste, tanto meno quelle del Nord.

Tuttavia, se la questione settentrionale non occupa più come un tempo il dibattito politico, ciò non significa sia stata risolta. Né, d’altro canto, che le responsabilità di questa scarsa attenzione sia ascrivibile solo a cause esterne. A ben vedere, fra le ragioni che possono spiegare la fine ingloriosa della questione settentrionale c’è anche la difficoltà di rappresentare il Nord dell’Italia come sistema macro-regionale utile alla crescita competi-

* P. Perulli (2012) a cura di. *Nord: una città-regione globale*. Bologna: il Mulino. (pp. 217).

tiva delle imprese e dell'economia di tutto il Paese. Nel sollevare la questione settentrionale è infatti finora prevalso un atteggiamento di tipo rivendicativo, più attento a marcare le differenze e reclamare maggiori risorse rispetto alle altre aree, piuttosto che una strategia di sviluppo che, per rispondere alle sfide della globalizzazione, richiede un salto di scala territoriale e una riorganizzazione consapevole delle reti di città-regione.

Proprio questa seconda linea di pensiero ha invece guidato il programma di ricerca avviato anni fa da un gruppo di studiosi riuniti dalla Fondazione Irso di Milano. L'ultimo libro curato da Paolo Perulli (*Nord. Una città-regione globale*, il Mulino, 2012) si aggiunge ad altri contributi che negli ultimi anni hanno segnato il percorso di questo complesso e ambizioso programma di ricerca.

Il punto di partenza della riflessione proposta da Perulli è che il Nord Italia può affermarsi come realtà politica e governarsi con un maggior grado di autonomia solo se riuscirà a costituirsi come progetto di “*global city-region* entro un nuovo regionalismo per l'Europa”. Il cambiamento di prospettiva rispetto alle pretese identitarie della Padania è molto netto: non un progetto politico per dividere il Paese, bensì per creare nella parte dell'Italia più esposta alla concorrenza internazionale le condizioni di efficienza e funzionamento dei servizi necessarie a rimanere protagonisti nell'economia mondiale. Non dunque un progetto che esclude il resto del Paese, ma per dare forma, in una prospettiva europea, a nuovi sistemi regionali competitivi, tracciando una rotta che può essere seguita da altre regioni italiane, Mezzogiorno compreso. L'idea delle *global-city region* dovrebbe dunque costituire la nuova architettura territoriale delle politiche di sviluppo nazionali ed europee. È in questa prospettiva che, secondo Perulli, diventa del resto possibile “valorizzare la principale specificità nel Nord: la presenza di reti di imprese e di reti di città che, se messe sistema in una effettiva divisione del lavoro, rappresentano una grande e flessibile macro-regione economica europea” (p. 7).

Non si tratta di un disegno astratto, utile per lo più a configurare un futuro possibile. Alcuni fenomeni di riorganizzazione a scala Nord di rilevanti funzioni e infrastrutture economiche sono attivi da tempo. Riguardano il sistema del credito, il sistema fieristico, quello portuale e aeroportuale, le utilities energetiche e ambientali, i servizi più qualificati, gli stessi ambiti spaziali delle reti di fornitura strategica delle medie imprese industriali. Anche se questi processi non sono stati finora accompagnati da un governo unitario, ciò non di meno stanno segnando nella realtà la formazione di una *global city-region*. Tuttavia, la mancanza di un disegno più consapevole e di scala adeguata delle infrastrutture e dei beni comuni territoriali, non può che penalizzare l'efficienza e la capacità attrattiva di que-

sto sistema, che infatti presenta evidenti forze centrifughe. Le analisi sulle tendenze insediative presentate nel volume da Paolo Feltrin e Segio Maset forniscono in questo senso diversi elementi di riflessione: la fenomenale crescita demografica delle regioni del Nord negli ultimi cinquant'anni – dal 1961 al 2010 la popolazione è aumentata di ben 12 milioni di abitanti – è avvenuta in modo molto differenziato, seguendo sia le linee principali dello sviluppo infrastrutturale, sia dinamiche proprie di numerosi sistemi urbani interni. In questo quadro gli autori individuano l'emergere di tre “amalgame metropolitane” – il nodo milanese, sempre più orientato verso Torino, l'asse emiliano centrato su Bologna e il sistema del Veneto centrale – cresciute per logiche proprie e che, al momento, non sembrano seguire strategie di coordinamento reciproco. Queste amalgame metropolitane hanno così dato forma ad un sistema policentrico che ha caratteri molto peculiari rispetto ad altre regioni europee, favorendo comunque lo sviluppo di servizi innovativi che, come documentano i capitoli di Luca Garavaglia e Laura Lucia Parolin, tendono a seguire strategie localizzative in cui si combinano sia logiche di prossimità – alla ricerca di luoghi di condivisione di conoscenze critiche – sia di *network* – alla ricerca di luoghi aperti alle relazioni globali. Il volume contiene anche un interessante saggio del geografo inglese Peter J. Taylor, che propone un'analisi di Milano nella rete delle città mondiali. Nel mettere in luce la sorprendente capacità dell'area milanese di attirare sedi di imprese globali – nella classifica sulla connettività stilata dall'autore, Milano si conferma come ottava metropoli mondiale – proprio il saggio di Taylor rivela tuttavia un aspetto critico della rappresentazione del Nord come *city-region*: la forte polarizzazione attorno al capoluogo lombardo e la sua crescente complementarità con Roma. Attraverso un'originale analisi fra coppie di *world city*, emerge come Milano sia l'unica città italiana a svolgere una funzione di rilievo nelle reti di relazione globale, e come le relazioni con Roma si stiano di fatto sviluppando in quanto rispondono ad interessi reciproci. Se, come è evidente, le imprese hanno sempre più bisogno di collegarsi a tali reti non solo come sbocco di mercato, ma anche per accedere ad informazioni strategiche e fonti di conoscenza, ecco allora che la competitività del Nord tende ad esprimersi in larga parte nella centralità di Milano. Una divisione del lavoro che riconosca questa centralità, e impari a governarla con politiche infrastrutturali e di servizio di scala adeguata, non appare tuttavia alle porte. Nemmeno l'omogeneità politica del governo delle tre principali regioni del Nord – Lombardia, Veneto e Piemonte – sembra, al di là delle dichiarazioni di principio, fornire segnali concreti in questa direzione. In definitiva, se un'identità del Nord come regione politica autonoma, fondata su istanze rivendicative e secessioniste non ha funzionato, bisogna riconoscere che

anche un'identità basata su un progetto avanzato di sviluppo e innovazione fatica a farsi strada. Il che non significa che il percorso sia sbagliato e vada dunque abbandonato. Ma certamente il cammino da fare per costruire una *city-region* di classe mondiale nel Nord Italia è ancora lungo, e il suo esito dipenderà anche dalla capacità di organizzare meglio i sotto-sistemi metropolitani regionali e connetterli fra loro. Un lavoro lungo, ma necessario per ridare prospettive di crescita a tutto il Paese, non solo al Nord.

Giancarlo Corò