

L'INCHIESTA

C'è un'Italia in movimento, non più separata in tre

di **Dario Di Vico**

C'erano una volta le Tre Italie. Quelle raccontate dalle analisi degli Anni 80, nate da un decentramento produttivo che portava oltre il classico triangolo industriale. Oggi, però, quello schema non funziona più. Meglio: va rinnovato del tutto. Non è più l'impresa da sola a segnare il cambiamento del territorio: l'economia moderna è flusso di persone e di merci, storia di vite mobili. Professionisti, studenti, pensionati e prodotti corrono lungo nuove traiettorie. E ridisegnano il volto del Paese. Al centro di questo mutamento ci sono le città: vere post-metropoli per le

quali è determinante la capacità di attrarre quei flussi. Con infrastrutture — un tempo i comitati locali chiedevano facoltà universitarie, oggi si battono per avere la fermata dell'Alta velocità —; con imprese che vivono di export; con il traino rappresentato dalla cultura.

alle pagine **2 e 3**

L'economia moderna del nostro Paese è flusso di persone e di merci. Storie di vite mobili. Studenti, pensionati e beni corrono lungo nuove traiettorie

Alta velocità, export, festival La nuova Italia che attrae

di **Dario Di Vico**

C'erano una volta le Tre Italie, uno schema e un'analisi innovativa che mostrò come il tradizionale dualismo della società italiana si fosse arricchito. Non c'erano più solo il Nord e il Sud ma una nuova formazione insieme geografica e sociale centrata sulla piccola impresa. Erano i tempi di sociologi ed economisti come Arnaldo Bagnasco e Giacomo Becattini che seppero individuare un nuovo cuore manifatturiero, una modernizzazione del Paese dei mezzadri e dei coldiretti e un nuovo paradigma di crescita. Siamo negli anni 80 e il decentramento produttivo che interessa le Marche, l'Emilia, la Toscana e il Veneto ci porta oltre il classico triangolo industriale imperniato sulla grande azienda privata (torinese e lombarda) e le altrettanto significative aziende pubbliche (milanesi e liguri). Rappresentava un passaggio importante del '900 industriale e le sue trasformazioni spiegavano il mutamento dell'Italia, lo riassumevano. Aiutavano a capire anche qualcosa di più sul legame tra il familismo e il fare impresa, una combinazione che avveniva in

uno spazio intermedio tra mercato e tradizione.

Oggi è cambiato quasi tutto, l'economia moderna ha visto mutare vorticosamente i meccanismi di funzionamento. Non è più l'impresa da sola a segnare il cambiamento del territorio. Lo sviluppo (e l'evoluzione) delle società locali viene determinato da fattori nuovi. Può essere un'infrastruttura, un polo universitario-formativo, un ecosistema innovativo ma può essere anche un'offerta culturale o persino uno stile di vita. Al centro di questo cambiamento i geografi come Paolo Perulli segnalano il crescente peso delle città. Sono delle post-metropoli, come sostiene il libro «Oltre la metropoli» e come documenta un Atlante web.

I flussi



Peso: 1-11%,2-75%

La parola chiave di questa nuova dimensione è flussi, qualcosa di spontaneo ma anche un termometro che segnala i comportamenti dei tanti. Un'economia di individui che come l'acqua si muovono a seconda delle pendenze. Nessuno sta fermo: gli studenti si spostano alla ricerca della giusta offerta formativa, chi cerca lavoro si sposta e i mercati del lavoro locali sono delle astrazioni statistiche, persino i pensionati se ne vanno dalla città per scegliere soluzioni più congeniali, i talenti del Sud abbandonano le zone d'origine, i distretti si allungano ed entrano nelle catene internazionali del valore. L'economia moderna è flusso di persone e di merci, è storia di vite mobili. E un'altra parola-chiave è «attrattività». La capacità di determinare e attrarre i flussi.

Le città

Qualcuno le vedeva morte e c'è stata anche una fase in cui i residenti fuggivano. Si preferiva usarle ma viverne a debita distanza. In fondo erano «solo» una fabbrica di servizi, necessari ma costosi. Le città però hanno risposto allungandosi, alcune diventando delle piccole regioni, altre grazie all'alta velocità rafforzando i legami di prossimità, altre nel Sud hanno aumentato la densità abitativa. Questi mutamenti hanno impattato sulla cultura e la selezione della classi dirigenti.

Le città del Centro Italia sono state sempre a circolazione delle élite ristretta e hanno sacrificato talenti e risorse, oggi le vite mobili le rimettono in gioco. Basta vedere il cambiamento della figura del pendolare e il tragitto più lungo che percorre. «Ma ci sono anche differenti tipi di città. Le città-corridoio, le città-giardino, le città-villaggio» spiega Perulli. La Grande Crisi non ha modificato molto la residenza degli italiani, niente di paragonabile all'America che vede territori che si spopolano e grandi migrazioni interne. In fondo l'effetto più vistoso è quello dei giovani andati oltrefrontiera, ma non hanno desertificato le zone di provenienza, sono solo usciti dalla famiglia-parcheggio. Gli ultimi dati, riferiti al censimento 2011, segnalavano un addensamento attorno a Roma e la crescita di comuni-satellite come Fiumicino o Ardea. Dati più recenti prevedono che entro poco tempo Milano possa salire a 1,4 milioni di abitanti. Resta però il tradizionale assetto policentrico: solo 6 città italiane sono sopra i 500 mila abitanti e solo 15 sopra i 200 mila. In questo siamo più simili alla Germania che a Francia e Inghilterra. Da noi Milano e Roma pesano poco meno del 10% del Pil. I flussi in questo contesto sono un tentativo dal basso di adeguarsi ai mutamenti dell'economia post-Crisi, più nervosa, meno prevedibile, persino schizofrenica.

Le imprese

Oggi se volessimo usare una figura geometrica per raffigurare il sistema delle imprese dovremmo ricorrere al trapezio, non più alla classica piramide. Il lato orizzontale alto è dato dalle medie imprese, molte delle quali multinazionali tascabili e il lato basso dalla piccola dimensione nonostante i colpi subiti dalla crisi, manca il vertice perché troppo poche sono le grandi. «Ma se nelle Tre Italie era il contoterzismo il fattore unificante — spiega Marco Baldi del Censis — ora la competizione è cambiata, la

crisi ha finito per esaltare le nostre capacità di esportare oltre le aspettative, i distretti si sono allungati alla ricerca dei fornitori migliori e sono stati capaci di inserirsi nelle catene globali del valore capaci di servire il polo del lusso francese o l'automotive tedesco». Domani l'asticella si alzerà ancora con il 4.0 e la necessità di entrare nelle piattaforme digitali delle aziende madri. Nel frattempo le nostre multinazionali tascabili sono riuscite a conservare il legame con il territorio ad Alba come ad Agordo, a Parma come a Stezzano. Il flusso delle merci è ricominciato a testimonianza della ripartenza della produzione industriale al Nord e al Centro. Tutti i dati sul traffico dei Tir in autostrada mostrano un incremento a due cifre in un anno, molto più del Pil, e riconfermano il peso del trasporto su gomma in Italia. La nuova frontiera dell'e-commerce accentuerà il flusso di merci e ridisegnerà ancora più drasticamente gli insediamenti nel territorio. Sarà forse il polo logistico di San Giovanni, vicino a Piacenza, la nuova Mirafiori degli anni Dieci?

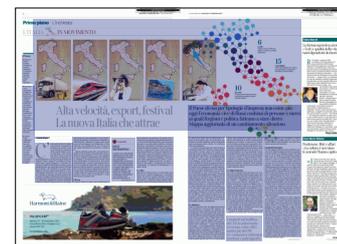
Le infrastrutture

Una volta i comitati locali nascevano per chiedere una facoltà universitaria oggi sorgono per la fermata dell'Alta Velocità. E sicuramente i treni veloci hanno ridisegnato le relazioni tra Torino e Milano — suppiendo a quanto i progetti Mi-To non erano riusciti a determinare — e l'intera dorsale che sempre da Milano porta a Napoli. La mobilità celere tra le città ha inciso sulle professioni terziarie rimodellando i mercati del lavoro pregiato e l'esempio di Reggio Emilia Mediapadana che ha ottenuto la fermata intermedia ha generato più tentativi di imitazione di quelli subiti dalla *Settimana Enigmistica*. Ma non tutte le opere infrastrutturali hanno lo stesso impatto sulla società sottostante e comunque devono uniformarsi a una logica di costi-benefici. Una volta il parametro decisivo era il tempo che si risparmiava nel percorrere quel tratto, oggi le considerazioni sono più ampie e anche di tipo sociologico.

L'analisi di Andrea Boitani, economista dei trasporti è che al territorio «servono più le tante bretelle che mancano per sbottigliare il traffico e migliorare la vita delle persone e far sì che il beneficio finisca agli individui» che opere faraoniche spesso mal concepite.

L'amministrazione

Per due stagioni distanti tra loro abbiamo pensato che le Regioni rappresentassero la quadratura del cerchio, era opinione comune sia negli anni 70 sia ai tempi del federalismo trainato dalla Lega che il decentramento istituzionale servisse a cucire la società italiana. La prima volta le sinistre spinsero in quella direzione



Peso: 1-11%,2-75%

convinte che dal basso potessero affermarsi pratiche di buongoverno e che le nuove classi dirigenti potessero misurarsi con la cultura del fare. Poi il federalismo leghista ci ha illuso che fosse possibile responsabilizzare le società politiche locali e gli elettori con una cultura del rigore e della spesa del tutto nuova. Non è andata così e oggi le Regioni non sono certo all'apice della popolarità e messe davanti all'esigenza di governare/accompagnare i flussi reali faticano. Il professionismo politico si è arricchito di nuove figure come i governatori ma l'organizzazione economica è andata da tutt'altra parte. La legge Delrio sulle città metropolitane e l'unione dei Comuni così come i referendum per l'autonomia voluti da Roberto Maroni e Luca Zaia non si sono rivelati finora le scarpe giuste per il piede dei «flussi».

Per chiudere c'è almeno un altro comparto che merita di essere incluso in questa riflessione: il turismo. La Grande Crisi non ha intaccato la forza delle nostre tre grandi porte d'ingresso (Roma, Firenze e Venezia) anzi ne ha visto aggiungersi una quarta (Milano) e oggi ci pone

addirittura il problema di frenare i flussi con il numero chiuso. Ma in parallelo abbiamo assistito alla valorizzazione di città intermedie che negli ultimi 10-15 anni hanno saputo costruire una loro attrattività di territorio giocando su più tavoli e creando occasioni che sono andate al di là della dotazione ereditata. Un museo, un festival sono riusciti a modificare flussi e alla rendita turistica storica hanno affiancato una creazione di valore contemporaneo. In definitiva quando i territori sono riusciti a produrre un nuovo *genius loci* il successo è stato pieno ma si tratta pur sempre di eccezioni, la regola per ora è un'altra: la vecchia identità dei territori è tramontata sepolta dai guasti del localismo e la nuova ancora non è nata.



La parola

POST-METROPOLI

Geografi come Paolo Perulli segnalano il peso delle città nella ridefinizione di nuove aree geografiche: lo sviluppo delle società locali viene determinato da fattori nuovi, come un'infrastruttura, un polo universitario, un ecosistema innovativo, un'offerta culturale o uno stile di vita. L'Atlante dei territori post-metropolitani cerca di darne conto (www.postmetropoli.it)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Paese

● Negli anni Ottanta la mappa dell'industria si poteva suddividere in tre blocchi geografici nazionali, tant'è che si parlò delle «tre Italie»

● Da un lato c'era il tradizionale triangolo del Nord Ovest, dall'altro si era configurata un'ampia costellazione di fabbriche che andava dal Triveneto all'Emilia-Romagna e alle Marche. Poi c'era una lunga serie di stabilimenti, di fatto a «macchia di leopardo», dall'Abruzzo alla Puglia, dalla Campania alla Sicilia

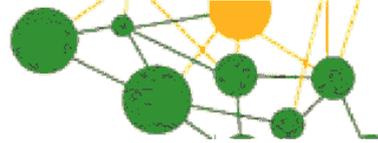
● Questa nuova suddivisione industriale finiva così per spiegare che nel Paese non c'erano più, come una volta, il Nord e il Sud, ma una nuova formazione geografica e sociale

I numeri sul traffico dei Tir in autostrada crescono a due cifre: molto più del Pil. L'e-commerce ridisegna territori e poli logistici



Peso: 1-11%,2-75%

Il Paese diviso per tipologie d'impresa non esiste più oggi l'economia vive di flussi continui di persone e merci ai quali Regioni e politica faticano a stare dietro Mappa aggiornata di un cambiamento silenzioso



6
Le città italiane con più di 500 mila abitanti. Il nostro è un Paese policentrico

15
I centri abitati sul territorio italiano che contano una popolazione compresa tra 200 mila e il mezzo milione

10
Per cento È il peso del Pil (Prodotto Interno Lordo) generato dalle sole città di Roma e Milano



Peso: 1-11%,2-75%