

PREMESSA

La crisi macroeconomica sta passando. Il PIL è tornato alla crescita, anche se con un passo che non si può considerare soddisfacente. Il Paese, la cui nervatura era rappresentata dallo storico triangolo Torino-Milano-Genova, si scopre con addensamenti diversi della rigenerazione dello sviluppo. Questa volta la ripresa percorre l'ideale «sette» che stilizza i luoghi di attraversamento dell'Alta Velocità italiana: una infrastruttura che ha notevolmente cambiato la geografia economica e che si è associata al sorgere di nuova imprenditorialità.

Le energie della ripresa non sono particolarmente diffuse e restano concentrate in settori specifici del sistema economico, anche se il termine «settore» non si riferisce più a un ambito merceologico. Il PIL pare spinto dal successo del *made in Italy* nel mondo, dall'internazionalizzazione delle medie imprese e dall'applicazione dei nuovi paradigmi tecnologici, in larga parte incernierati nell'informatica e che permettono di realizzare nuovi beni e cambiare modelli di comportamento e di consumo, sia nel settore pubblico sia in quello privato.

In questo contesto i poli di sviluppo rappresentati dalle città che furono protagoniste della crescita del XX secolo hanno visto cambiare alcuni dei punti cardinali del loro benessere. La vocazione alla trasformazione materiale è sfidata da un'innovazione che incorpora sempre più creatività immateriali. Il ridisegno di modelli organizzativi industriali comporta il cambiamento e, qualche volta, la riduzione delle centralità direzionali. Lo stesso successo internazionale dei cluster locali più competitivi, come l'automotive a Torino, riproduce processi di espansione che partono dal capoluogo piemontese, creano valore aggiunto nel mondo e, in misura minore che in passato, all'ombra della Mole.

Negli anni del successo industriale Torino aveva assunto dimensioni e caratteristiche da città in cui erano incernierati fattori di competitività che il mondo dell'economia globale ha redistribuito sulla superficie del pianeta. La globalizzazione, che ha ridotto le distanze economiche tra i Paesi emergenti e i Paesi sviluppati, all'interno di questi ultimi ha riaperto i termini di una competizione delle risorse locali con quelle del resto del mondo che l'organizzazione industriale del XX secolo aveva fatto dimenticare, congelando i buoni rapporti di forza su cui potevano contare Torino e le città che le assomigliavano.

Fin dai primi anni del XXI secolo, Torino però ha iniziato a guardare altrove, per comporre un quadro di vocazioni competitive per sostenere la popolazione, i suoi consumi, i servizi e gli investimenti delle imprese. La prima rotta venne data dal Piano strategico, elaborato in successive edizioni e che ruotava intorno alla centralità di investimenti infrastrutturali e al favore per settori di investimento nei quali o fossero decisive le risorse pubbliche o fossero importanti quelle private diffuse, senza chiamare in causa investimenti e investitori giganti. I Piani strategici hanno dato una rotta basata sulla ragionevole attesa che il mercato avrebbe prodotto gli investimenti di media e piccola dimensione favoriti dall'evoluzione infrastrutturale e urbanistica. Questo è senza dubbio in parte avvenuto, ma, a questo punto della transizione, la rotta deve probabilmente essere verificata. La trasformazione della città e, particolarmente, della sua base economica è infatti in corso e le statistiche congiunturali non sono così favorevoli come quelle, di per sé solo tiepidamente rosee, che si leggono su altre regioni e città.

Per verificare la rotta della trasformazione di Torino si deve partire facendo il punto, cosa che gli autori di questo *Rapporto* fanno in modo completo nei 13 capitoli in cui è articolato il lavoro. Quest'anno, più ancora che negli anni scorsi, il *Rapporto* è riccamente illustrato di carte espressive della distribuzione sul territorio dei fenomeni descritti, sia in campo economico sia in campo sociale. È stata una delle domande poste al gruppo di ricerca quella di verificare le linee di frattura che si incrociano nell'analisi della trama economica e sociale della città, senza trascurare le fratture di ordine territoriale, anche su scala assai minuta. Durante una transizione, infatti, l'allargamento delle distanze e l'acuirsi delle differenze può indebolire l'omogeneità della città e la sua risposta alle attese di cambiamento e di investimento sulle quali erano fondate le speranze dei decisori.

Speriamo di aver messo a disposizione dei lettori uno strumento per misurare la direzione del percorso di cambiamento di Torino e apprezzarne la variazione rispetto alle aspettative e ai progetti, così da fornire un quadro di base per le opportune correzioni di rotta. Di fatto, anche se la transizione è più lunga e complessa del previsto, la città non ha esaurito le sue opzioni strategiche, che vanno dalla valorizzazione della posizione (siamo il primo punto a ovest del «sette» dello sviluppo) all'utilizzo strategico dei suoi investimenti pubblici (come quelli sulla salute) per nutrire l'economia e la ricerca ad alto valore aggiunto che vi ruotano intorno, fino allo sfruttamento ottimale dei fondi europei, che sono solo a metà del

ciclo 2014-2020. E, proprio in ottica di correzione della rotta, non è troppo presto per cominciare a chiedersi che cosa realizzare con la programmazione del 2021, dalla quale ci separano solo tre anni, da impiegare per riflettere, progettare e ritornare a crescere.

Salvatore Carrubba
Presidente Centro Einaudi

Giuseppe Russo
Direttore Centro Einaudi