

La grammatica della politica: Territorio

Nel diritto, ma prima ancora nella scienza della politica, il territorio è uno dei tre elementi costitutivi dello Stato, insieme al «popolo» e alla «sovranità». Come gli altri due, anche il concetto di territorio è in crisi, essendo poco più di un'anticaglia del positivismo felix a cavallo tra Otto e Novecento. È un'anticaglia, eppure quasi ogni politico ne disserta in

continuazione, il più delle volte con svolgimento del tema a piacere. Perché? Sicuramente perché il territorio è l'unico fra i tre elementi costitutivi dello Stato ad avere una dimensione materiale, visibile, tangibile. Non il popolo, che si è liquefatto insieme al concetto derivato di società. E nemmeno la sovranità, che è stata ceduta



o annacquata a beneficio di poche istituzioni democratiche sovranazionali e di tante oligarchie non democratiche. Ci è rimasto

soltanto il territorio: ecco perché – in politica – ne sentiamo parlare tanto spesso come di una categoria ancora assoluta, sopravvissuta, utile. Ma per essere utile a qualcosa, il territorio deve poter stabilire un confine – un di qua e un di là – tra due porzioni materiali diverse tra di loro, soggette a differenti sovranità. Il territorio, in quanto tale, deve essere pertanto riconoscibile da qualche specialità... ma proviamo a spiegarlo ai cittadini che vivono fuori

dai tanti confini urbani delle città metropolitane, quale sia il senso della demarcazione territoriale che li riguarda! Quale sia la specificità che giustifichi il fatto di appartenere a una diversa sovranità, rispetto a quella di chi vive – dentro il confine – a pochi metri di distanza. Oppure proviamo a pensare al fatto che una città come Roma Capitale, in cui un solo Municipio è grande come tutto il comune di Catania, non può essere governata soltanto da

Roma. Eh no, non è un paradosso linguistico: è una banale evidenza di analisi. Un territorio così grande ha bisogno di più livelli di governo, perché uno solo non basta. Per queste e mille altre ragioni, il concetto di territorio è in crisi, ma non è morto. Ha però bisogno di una classe politica che sia capace di mettere nel cassetto gli occhiali dell'Ottocento, e di guardare avanti innovando. Con coraggio.

Marco ORLANDO
Direttore Anci Piemonte

PICCOLE OFFICINE POLITICHE

Il Rapporto Rota 2020: per una Torino da rilanciare

Sabato 28 novembre il Centro Einaudi ha presentato e diffuso il Rapporto «Giorgio Rota» per il 2020. Si tratta della 21ª edizione di un lavoro che fotografa la situazione del capoluogo piemontese e fornisce indicazioni per il suo futuro.

Il titolo è significativo, «Ripartire», e il tema scelto è l'attrattività come fattore competitivo dell'area torinese e come prospettiva con la quale affrontare l'emergenza dovuta al Covid-19 e come indicazioni importanti in vista delle prossime elezioni amministrative. Il quadro emergente è di una città che da anni si trascina e non è in grado di affrontare una serie di problematiche, e con una classe dirigente, non solo politica, che fatica a trovare un progetto e soluzioni in grado di rispondere alla situazione.

Il Rapporto focalizza la sua attenzione in merito all'attrattività su quattro aspetti: popolazione, imprese, università e turismo, con un capitolo conclusivo dedicato alla sanità. Il focus è sul capoluogo piemontese, ma i dati sono sempre confrontati con quelli delle altre aree urbane del Paese.

Abbiamo chiesto a Luca Davico, coordinatore del lavoro dalla prima edizione, di affrontare alcune tematiche particolarmente rilevanti, rimandando a una lettura del Rapporto stesso, disponibile sul sito rapporto-rotait.it, in particolare come indicazioni utili in vista delle prossime elezioni e del programma della futura amministrazione che guiderà la Città.

Quali sono le principali criticità da voi rilevate nella situazione dell'area torinese sotto il profilo dell'attrattività, che caratterizza il Rapporto del 2020?

In grande sintesi sono sostanzialmente due: quella relativa alla popolazione e quella infrastrutturale.

Quali alcuni elementi da porre in evidenza per la prima problematica?

Torino e la sua area metro-

politana hanno perso attrattività. Una delle priorità è porre in atto politiche di contrasto al fenomeno dello spopolamento. Si tratta di potenziare, ad esempio, i servizi per le famiglie in particolare quelli per la prima infanzia.

Un ulteriore fattore importante è la disponibilità di personale qualificato, ad esempio abbiamo pochi laureati, in particolare giovani, sempre meno in questi anni a confronto con le altre metropoli italiane ed europee. In generale, poi, la dispersione scolastica è un fattore rilevante, come pure il basso numero di residenti che si iscrivono e completano gli studi universitari e il fatto che tra questi circa un terzo se ne vanno altrove per lavorare.

Allo scopo di invertire questa tendenza vi è la necessità di un impegno comune tra l'amministrazione comunale, che da sola non basta, il tessuto imprenditoriale e gli atenei, per avere ricadute positive nell'area torinese.

Invece per quanto concerne le infrastrutture?

Il Rapporto Rota più volte ha sollecitato l'attenzione su



questo tema, ma purtroppo senza incidere sufficientemente sui decisori.

È preoccupante la situazione delle reti telematiche: siamo in un'area depressa, particolarmente nei comuni della provincia, salvo poche eccezioni. Nel lavoro di quest'anno abbiamo riportato dei dati internazionali sulla velocità di connessione e la stabilità dei collegamenti: emerge un miglioramento in Italia e nella nostra area, ma che non tiene il passo col resto del mondo: a ottobre 2020 il nostro Paese è sceso al 48°



Intervista a Luca Davico, coordinatore dalla prima edizione del Rapporto su Torino

posto al mondo (dal 36° di 12 mesi prima), ultima dell'Ue, in Europa precede ormai solo Kosovo, Bosnia, Ucraina e Macedonia.

Sarebbe urgente e importante che l'amministrazione di Torino e l'Area metropolitana proponessero e sollecitassero un piano straordinario sulle infrastrutture telematiche in grado di colmare il ritardo accumulato.

Il problema è che è ben difficile pensare di attirare imprese con una rete così problematica: l'industria 4.0 non è pensabile in un simile contesto e neppure lo sviluppo dello *smart working* e della didattica a distanza, che si stanno difendendo a causa della pandemia, ma che potrebbero, soprattutto nel mondo del lavoro, proseguire.

Un altro nodo strutturale è quello dell'aeroporto di Caselle, che sta sempre più scendendo nelle graduatorie del traffico passeggeri (da 9ª a 14ª scala metropolitana negli ultimi vent'anni)

merci (da 7ª a 14ª).

Il tema delle infrastrutture e dell'accessibilità è importante come elemento strategico trasversale a tanti temi, tra i quali il turismo. Il Rapporto ha dedicato a questo settore un intero capitolo, con quali spunti?

È importante sottolineare che dai nostri dati emerge in primo luogo un notevole ritardo culturale, una resistenza, vinti solo in parte grazie ad alcuni indubbi successi, quali le olimpiadi, l'ostensione della Sindone e il centocinquantenario dell'unità d'Italia. Ancora oggi il turismo è considerato un comparto economico un po' «frivolo» in rapporto ad altri, come il manifatturiero, l'industria. Nell'area torinese andrebbero considerati molti aspetti del turismo, oltre a quello museale che indubbiamente oggi è trainante.

La Reggia di Venaria è stata oggetto di investimenti e di rilancio, ma come può essere raggiunta da un turista senza l'auto? Non esistono per tale importante sito, come per altri, i necessari agevoli collegamenti.

È carente la promozione, persino in relazione a tipologie di turismo nelle quali Torino eccelle, come quello scolastico. Nella nostra esperienza le strutture dedicate a ciò spesso mancano di dati, non sono a conoscenza delle situazioni,

a volte sottovalutano l'importanza di alcuni fenomeni, per cui non sono in grado di orientare l'azione politica e amministrativa e di ampliare l'offerta turistica, sia nei confronti di settori tradizionali, quali quello religioso ed enogastronomico, o emergenti come il turismo naturalistico, quello in bicicletta o a piedi. Per fare un esempio, il tratto ancora non realizzato in Italia di una ciclovia che collega la Spagna con l'est europeo è proprio quello torinese, poiché da Casale riprende fino a Venezia e oltre. Ancora, il progetto di rendere i fiumi torinesi un'attrazione anche turistica, di alcuni anni fa, non si è sostanzialmente sviluppato, quando altre realtà hanno promosso un turismo legato a fiumi e laghi con ottimi risultati.

Per non parlare del turismo religioso, che a Torino potrebbe essere promosso con successo a partire dalla Sindone per coinvolgere altre aree, come i luoghi legati ai santi sociali, don Bosco in primo luogo: due dati significativi sono che l'evento che ha portato più visitatori nella Città, più delle Olimpiadi, è stata l'ostensione del 2010, mentre il museo ad essa dedicato è il terzultimo come presenze dei circa 40 torinesi.

Oggi, purtroppo, ci si accontenta delle foto con le code davanti ad alcuni musei in occasione dei «ponti», senza puntare ad altri comparti turistici che potrebbero essere facilmente sviluppati.

Il dato che più ci ha stupito in questo ambito è quello diffuso, dall'Agenzia nazionale del turismo, sugli strumenti di comunicazione dei *tour operator* dei 24 principali mercati turistici sulla visibilità del «prodotto Italia» e dei suoi territori: ebbene, Torino è «invisibile», non ci sono citazioni del nostro capoluogo; il Piemonte nella graduatoria è circa a metà tra le regioni, quasi solo grazie alle Langhe e al turismo enogastronomico. È il frutto di una mancata strategia e azioni di promozione.

Piccole Officine Politiche