

*Perché le città diventano un obiettivo delle politiche europee  
Una occasione ed un rischio per l'Italia*

Le città tornano al centro del dibattito sulla crescita economica.

Nelle grandi organizzazioni internazionali, come la World Bank o le Nazioni Unite, questa scelta era maturata da tempo.

Nei paesi in via di sviluppo, ma anche in quelli che hanno iniziato rapidi take off, le grandi metropoli sono dominanti, per dimensione demografica e ruolo economico, nel processo di accumulazione nazionale.

L'Unione Europea si deve occupare di città incomparabili con quelle grandi metropoli ma la storia e la cultura della civiltà, nel vecchio continente, dipendono certamente dalla espansione delle città, delle conoscenze e degli stili di vita che esse hanno prodotto, negli ultimi due millenni. Il quarto ciclo delle politiche di coesione, che si realizzerà tra il 2007 ed il 2013, ripropone giustamente all'attenzione dei venticinque paesi dell'Unione Europea il tema della città e del suo ruolo economico.

In linea di principio ci sono tre motivi analitici per considerare la città un conglomerato composto di capitale fisso sociale utile per la crescita:

- La città europea si espande, ed espande le dimensioni del sistema economico che su essa si fonda, grazie alle esternalità positive – i vantaggi di localizzazione che si traducono in benefici non monetari ma economicamente significativi – che essa può offrire a chi produce e scambia ricchezza, dopo la lunga stagione autarchica del medio evo. Una stagione in cui avevano dominato la scena gli insediamenti, conclusi in se stessi, del castello e dell'abbazia.
- L'aggregazione progressiva delle residenze, come era accaduto anche nel mondo antico, genera ulteriori esternalità nel consumo e crea un complesso di effetti moltiplicativi che finisce per addensare, nei luoghi urbani, anche la produzione di informazione e di conoscenza.
- L'identità della città è evidentemente quella di un ambiente fortemente antropizzato, il “contrario” della natura e delle campagne, ma anche quella di un composito insieme di assets, privati e pubblici, dedicati al consumo collettivo ma anche a quello individuale, come le case, le botteghe, le officine, le reti di trasporto e le grandi organizzazioni aziendali. Le città, insomma, ricordano le caratteristiche che avevano gli insediamenti dei pionieri nell'epopea

del far west: strumenti di consumo e di investimento, nel medesimo tempo, perché garantivano sia la riproduzione della forza lavoro che l'espansione degli scambi e della civilizzazione. Gli effetti endogenamente espansivi di questo processo sono evidenti.

La contiguità e la interazione, nella città europea, degli insediamenti, per vivere, lavorare e consumare, spiega il valore strategico di questa singolare macchina sociale ed il suo ruolo, insostituibile, nell'alimentare la crescita economica. Anche la città è stata aggredita dal velleitario sogno dirigista, come tutte le "macchine sociali". Eppure le città, come le imprese od ogni altra istituzione che sia una corporation – abbia, in altre parole, una identità, una personalità giuridica ed un patrimonio dedicato al perseguimento di una missione - entità autopoietiche e liberamente generate dalla interazione delle scelte individuali.

Il mercato è il luogo degli scambi - generati dalla condivisione dei linguaggi - che si definisce in termini di relazioni reciproche tra gli attori dello scambio stesso, mentre la città è il luogo fisico, confuso ma coerente nei suoi effetti, per la produzione materiale ed il consumo della ricchezza. Controllare la sua espansione, la sua forma e la destinazione d'uso delle sue parti, è stata l'ambizione di ogni programmazione rigida.

Cessata la stagione dominata da queste ideologie, la Unione Europea ci ripropone oggi il tema dell'azione collettiva, e delle sue non necessarie connotazioni statali, nel governo delle città.

La contiguità ha perso una parte del suo valore grazie allo sviluppo della *innovation and communication technology*. Ma la contiguità, cioè la relazione diretta tra gli individui, conserva un suo residuo ed insostituibile significato nel trasferimento delle capacità e nella produzione di conoscenza. Bisogna ripensare la natura delle rendite di posizione, ferma restando la sostituzione tra costi di connessione – per le informazioni da trasferire – molto bassi, e costi di trasporto – per le persone e le cose – molto più alti.

Ora ci sono 25 miliardi di euro da spendere su questi problemi in Italia: se il tema delle città ne assorbirà un trenta per cento, si tratta di sette miliardi di euro da utilizzare tra il 2007 ed il 2013. Sapremo farlo in maniera emblematica ed efficace? O ci frantumeremo nelle mille contrapposizioni possibili nell'Italia dalle cento città?

Questa riscoperta delle città come volano oggettivo di una politica di sviluppo è coerente con la situazione economica del paese ed una strategia

che si proponga di rimettere in moto il processo di crescita, interrotto da tempo? L'Italia presenta una situazione pesante dei conti pubblici. L'economia reale sconta una fragilità competitiva, dovuta alla bassa produttività ed alla struttura dei costi del lavoro. L'economia sommersa alimenta la sussistenza ma allarga l'area della illegalità, premessa e condizione di una progressiva estensione della criminalità. Esistono attività patrimoniali, reali e finanziarie, in un multiplo molto largo delle stesse dimensioni del pil, che non cresce da tempo e non sembrerebbe crescere neanche nei prossimi due anni.

Il nuovo Governo, quale che sia la sua maggioranza, dovrebbe evitare il vortice distruttivo dell'appello disperato ad un risanamento dei conti pubblici – “lacrime e sangue” – e riavviare una crescita economica ragionevole. Nel programma, da sottoporre agli elettori, si potrebbe dire chiaramente che si vogliono ricostruire le città e non costruire nuove case.

Le politiche di coesione e sviluppo, indicate dall'Unione Europea, per il periodo 2007/2013 indicano uno strumento per la crescita nel potenziamento delle reti a maglia larga.

Le città sono i nodi – densi di esternalità positive, opzioni di espansione da cogliere e consumatori – di queste reti.

Dalla qualità urbana nasce il valore delle transazioni e delle relazioni che quelle reti potranno sviluppare: alimentando la crescita ed il benessere. Le infrastrutture legano tra loro quei nodi e danno la dimensione della rete a maglia larga che l'Europa vuole creare.

Le città italiane hanno un bisogno radicale di rapidi ed intensi cambiamenti. Non si tratta di scrivere nuove regole e nuove leggi o di sperimentare ulteriori avventure nel campo del neosocialismo municipale. Servono comportamenti nuovi, da parte degli enti locali e delle regioni, per governare processi affidati prevalentemente all'azione dei privati – consumatori ed imprenditori – ed alle banche.

I processi in questione sono gli investimenti necessari per cambiare la destinazione e le funzioni delle aree metropolitane e per connettere meglio tra loro sistemi di comuni che, nei fatti, rappresentano città estensive.

Tutta l'Emilia, dicono i suoi amministratori, può essere già considerata come un'area metropolitana. Si può pensare la medesima cosa, ma funziona assai peggio, della grande pianura che separa e congiunge Napoli, Caserta e Salerno (oltre quattro milioni di abitanti) che è, ormai, una protesi della metropoli romana. Se si sommano la popolazione del Lazio e quella

della Campania si arriva alla popolazione dell'area metropolitana di Parigi, con una superficie impegnata pari al doppio di quella della metropoli francese. Lungo la linea ad alta velocità che collega Napoli e Roma si potrebbe creare una grande area metropolitana estensiva.

Un ulteriore paragone provocatorio si può formulare in questi termini: la popolazione dell'intero mezzogiorno continentale arriva a 20 milioni di persone: la medesima cifra della metropoli di Los Angeles. Ma non esistono infrastrutture e reti di collegamento che consentano di percorrere questo territorio in tempi ragionevoli. Finora quando queste reti non saranno create non si potrà determinare l'effetto metropoli che darebbe corpo ad una grande area urbana integrata nel centro del Mediterraneo.

Nella trasformazione urbana devono essere impiegati capitali finanziari privati, locali ed internazionali. Chi possiede immobili nelle città può alienarli e reinvestire in altre attività mentre chi possiede portafogli finanziari può utilizzare la trasformazione per diversificarli verso investimenti reali. Grandi operatori imprenditoriali e piccole organizzazioni locali troverebbero ampi spazi economici in questi processi. La pubblica amministrazione potrebbe cedere cespiti ed aree e ricavare i fondi necessari per ridurre lo stock di debito in essere e rendere sempre meno urgente una stangata fiscale. Costruire nuove case, da parte del settore pubblico, sarebbe invece un costo che spiazzava altri costi ed un probabile fallimento: proprio la costruzione di case pubbliche, al posto di una ricostruzione delle città, ne ha rese invivibili e marginali le nostre periferie.

Creando una sponda virtuosa tra fondi europei, risparmio nazionale, ricomposizione dei patrimoni coinvolti e processi di trasformazione urbana non dovrebbe essere difficile avviare e governare un insieme di transazioni capaci di avere un effetto macroeconomico sulla crescita del prodotto nazionale lordo. Cartolarizzazioni e finanza di progetto sono gli strumenti che il mondo utilizza da anni per queste operazioni e possono essere impiegati meglio di quanto non sia avvenuto fino ad ora in Italia.

Ecco una riforma che non costa niente e genera crescita, a patto che una nuova classe dirigente mostri di avere rispetto per i mercati, una buona dote di etica pubblica e non coltivi il sogno, improbabile, dello stato muratore, dopo avere, finalmente, relegato nel passato l'ambizione fallita dello stato imprenditore.

Massimo Lo Cicero