

5^a GIORNATA DELL'ECONOMIA

10 MAGGIO 2007

UNIONCAMERE
CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA

i Quaderni della Camera



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
VENEZIA

5^a GIORNATA DELL'ECONOMIA

Venezia - 10 Maggio 2007

SINCERT



8



Supplemento al nr. 2/2007 di "Giornale Economico"
Poste Italiane Spa
Sped. in Abb. Postale - 70% DR CB VE

Finito di stampare: Agosto 2007

Produzioni: Arzanà s.r.l.

Realizzazione: Stamperia Cetid - Venezia/Mestre

2



5^a GIORNATA DELL'ECONOMIA

10 MAGGIO 2007

UNIONCAMERE

CAMERE DI COMMERCIO ITALIA

5^a GIORNATA DELL'ECONOMIA

Venezia - 10 Maggio 2007



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
VENEZIA

SINCERT



3



Indice

pagina

5

Intervento

Dott. Roberto Crosta
*Vice Segretario Generale
della Camera di Commercio di
Venezia*
**“L’andamento economico
della provincia di Venezia
nel 2006”**

pagina

12

Intervento

Prof. Antonio G. Calafati
*Professore Università Politec-
nica delle Marche, Segretario
A.I.S.Re – Associazione Italia-
na di Scienze regionali*
**“Città in cerca di economie,
economie in cerca di città”**

pagina

33

Intervento

Arch. Angelo Patrizio
Architetto e urbanista
“Uomini in cerca di città”

pagina

52

Intervento

Ing. Massimo Albonetti
*Presidente Generale della
Camera di Commercio di
Venezia*
**“Prospettive per l’economia
della provincia di Venezia”**



Buongiorno a tutti, possiamo iniziare. Benvenuti a questa quinta edizione della Giornata dell'Economia che si sta svolgendo in contemporanea in tutte le Camere di Commercio italiane e che ha l'obiettivo di delineare lo stato di salute del sistema economico italiano.

La giornata odierna è divisa in due parti, avremo una prima parte dove presenteremo l'andamento economico della provincia di Venezia ed una seconda parte, invece, dove affronteremo un tema nuovo, ma molto interessante sicuramente, quello della cosiddetta città metropolitana; lo affronteremo con il professor Antonio Calafati, che è professore all'università di Ancona e segretario dell'Associazione Italiana di Scienze regionali, e con l'architetto Angelo Patrizio. Ci daranno alcuni spunti di riflessione su questi temi sicuramente molto interessanti, anche con delle prospettive di taglio europeo, di quello che accade in altre realtà.

Alla fine avremo le conclusioni del Presidente Massimo Albonetti che tratterà le prospettive dell'economia della provincia di Venezia partendo dai dati, che illustreremo tra qualche istante e anche alla luce di alcune nuove dinamiche che ci sono e che stanno emergendo nell'economia della provincia di Venezia.

Per ciò che concerne l'andamento economico della nostra provincia è importante prima di tutto delineare lo scenario in cui siamo inseriti, quindi lo **scenario economico sia internazionale che nazionale** del 2006. Il 2006 è stato un anno ancora una volta positivo per lo scenario economico globale, il prodotto interno lordo è cresciuto di oltre il 5% nonostante ci siano state ulteriori tensioni sul prezzo del petrolio ed anche il 2007 si presenta come un anno di rilevante sviluppo.

Ancora le locomotive dell'economia mondiale sono state le economie asiatiche, in particolare quella cinese e quella indiana, però anche l'area euro ha avuto una buona performance, mentre ha rallentato leggermente l'economia degli Stati Uniti. Il dato positivo dell'area euro è il recupero di due economie tradizionali che da qualche anno erano in crisi, in particolar modo l'economia tedesca e la nostra economia; l'economia italiana che dopo alcuni anni di stagnazione ha ripreso a correre, ha ripreso ad avere dei tassi di tendenza positivi.

La Germania ha un +2%, l'Italia ha +1,9%, abbiamo altre

Intervento

Dott. Roberto Crosta

Vice Segretario Generale

della Camera di Commercio di

Venezia





economie europee che continuano a tirare come quella spagnola con +3,4% o quella francese con +2,4%, il Regno Unito un +2,7%. Per l'**economia italiana** si tratta del miglior risultato raggiunto dal 2000 ad oggi, quindi questi segnali di ripresa sembrano esserci, anche se nel territorio nazionale c'è ancora disomogeneità, ci sono degli squilibri. Al nord ci sono dei segnali più positivi anche perché ci sono delle strategie aziendali che puntano sulla qualità del prodotto in modo da rafforzare le esportazioni, questo è un tema che riprenderemo nel corso della giornata.

Per ciò che concerne l'**ambito regionale**, anche il Veneto segna un aumento deciso, un +1,9%, in linea con le altre regioni del Nord Est, leggermente superiore ad altre aree importanti del paese come la Lombardia, il Piemonte, il Lazio e la Toscana. E' un segnale di trend che riguarda tutti i settori dell'economia regionale e, quindi, una crescita, che potremmo definire a 360°, che coinvolge in particolare gli investimenti in macchinari ed impianti e ancora una volta quelli in costruzioni e fabbricati.



IL TURISMO

Gli ARRIVI e le PRESENZE nelle province del Veneto nel 2006

Valori assoluti, % sul totale regionale e variazioni % sul 2005

	ARRIVI			PRESENZE		
	Val. ass.	Comp. %	Var % '06/'05	Val. ass.	Comp. %	Var % '06/'05
BELLUNO	792.357	5,9	-1,1	4.960.422	8,4	-2,5
PADOVA	1.228.390	9,1	+9,3	4.458.416	7,5	-0,4
ROVIGO	263.682	2,0	+7,0	1.782.883	3,0	+0,8
TREVISO	609.598	4,5	+9,4	1.617.342	2,7	+16,1
VENEZIA	7.081.486	52,7	+6,9	32.025.737	54,0	+5,8
VERONA	2.842.619	21,2	+10,8	12.593.699	21,2	+5,2
VICENZA	620.703	4,6	+13,4	1.922.090	3,2	+9,2
VENETO	13.438.835	100,0	+7,8	59.360.589	100,0	+4,6

Fonte: elaborazioni CCAA Venezia su dati Regione Veneto

Per Venezia i dati sono positivi, sono positivi sia in termini di trend dello scorso anno, sia in termini di prime indagini sulla congiuntura per il 2007; sono segnali di ripresa che ci auguriamo proseguano. La provincia di Venezia è stata trainata nel corso del 2006 in particolare da due settori: l'**annata turistica**, che è stata molto favorevole con un andamento di aumento vicino al 7% delineato in particolare da un aumento dei turisti di lingua tedesca e provenienti dagli Stati Uniti; anche i nostri connazionali si sono avvicinati di più al settore turistico della provincia di Venezia, non inteso



solo come città di Venezia, anche se fa sempre la parte del leone, ma anche come litorale.

L'altro settore importante della nostra economia è il **settore dei trasporti**, dove si evidenziano, in particolare, le performance delle autostrade, la Venezia-Padova ha avuto un aumento di traffico del 4,5%, e per i porti - cito questi due esempi perché poi sono due settori dove anche come Camera di Commercio di Venezia siamo interessati ed abbiamo investito - ha avuto un forte incremento oltre al porto di Venezia anche quello di Chioggia con un +28%, importo su cui gli investimenti strategici sono stati in larga parte gestiti dalla Camera di Commercio. L'altro punto di eccellenza rimane sempre l'Aeroporto Marco Polo che si conferma il quarto scalo italiano, con un aumento sia in termini di flusso di aeromobili che di passeggeri.



I TRASPORTI

La movimentazione nel Porto di Venezia e nell'Aeroporto Marco Polo nel 2006

Valori assoluti e variazioni % sul 2005

PORTO DI VENEZIA			AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA		
	Val. Ass.	Var %		Val. Ass.	Var %
MOVIMENTO MERCI (in tonnellate)			MOVIMENTO VOLI		
<i>totale commerciale</i>	14.541.961	+14,3	Arrivi	38.144	+4,1
<i>totale industriale</i>	5.033.494	-13,7	Presenze	38.142	+3,7
<i>totale petroli</i>	11.361.476	+7,8			
TOTALE	30.936.931	+6,3	PASSEGGERI		
MOVIMENTO CONTENITORI	316.641	+9,2		Val. Ass.	Var %
MOVIMENTO PASSEGGERI	1.453.513	+6,5	Arrivi	3.141.601	+8,9
<i>NAVI ARRIVATE AL COMMERCIALE</i>	3.655	+1,4	Presenze	3.155.645	+9,1
<i>di cui navi passeggeri</i>	1.377	-2,6			

Fonte: elaborazioni CCIAA Venezia su dati Porto e Aeroporto di Venezia

Altro punto di eccellenza è quello che riguarda l'andamento con **gli scambi con l'estero** che sono decisamente aumentati, anche se ad un tasso d'incremento inferiore rispetto a quello regionale e nazionale; la variazione si attesta intorno al 5%. Per ciò che concerne i settori più rilevanti della provincia abbiamo quello dei prodotti in metallo con un aumento del 33%, la chimica un +10%; alcune contrazioni, invece, nella meccanica e nei mezzi di trasporto. Per ciò che concerne le esportazioni a livello geografico, abbiamo una riduzione dell'export verso i paesi dell'Unione Europea a 25, che comunque rimane il settore che assorbe oltre il 50%, e un aumento nei confronti dei 10 paesi dell'allargamento e di tutte le economie non comunitarie; era considerata non



comunitaria l'anno scorso anche la Romania, ad esempio, con un +27%, non comunitaria ovviamente la Russia con un +32%, quindi un'economia provinciale che sta differenziando i mercati di sbocco sempre di più.



IL COMMERCIO ESTERO

Le ESPORTAZIONI nel 2006 in provincia di Venezia, Veneto e Italia

Valori in euro e variazioni % sul 2005

	Anno 2005	Anno 2006	Var % '06/'05
Venezia	4.242.930.865	4.450.734.068	+4,9
Veneto	40.646.614.497	43.823.670.131	+7,8
Italia	299.923.416.151	326.992.357.791	+9,0

Al netto delle commesse relative alle "navi ed imbarcazioni" e agli "aeromobili", l'export della provincia di Venezia registra una crescita del **5,6%** rispetto al 2005.

Fonte: elaborazioni CCIAA Venezia su dati Istat



Alcuni dati sulla **struttura produttiva**: le imprese attive hanno passato la soglia delle 90 mila unità, quindi siamo a 90 mila imprese operanti nella nostra provincia; le imprese iscritte al Registro Imprese sono oltre 100 mila contando anche quelle in liquidazione, quindi un trend crescente. Ma soprattutto l'aspetto positivo è che l'impresa si struttura sempre di più: sono in costante aumento, infatti, le società di capitali a fronte di una leggera contrazione delle imprese individuali.

Un dato sulle **imprese artigiane**; queste sono oltre il 31% del totale. Un dato che riguarda, invece, i giovani imprenditori è che sono in leggera contrazione, anche se il tasso poi è in linea con quello regionale e un po' inferiore a quello nazionale, mentre aumentano, anche per tutte le politiche governative, gli imprenditori con più di 70 anni.



LE IMPRESE

Le imprese attive nel 2006 in provincia di Venezia, Veneto e Italia

Valori assoluti e variazioni % sul 2005 e sul 2002

	Anno 2005	Anno 2006	Var % '06/'05	Anno 2002	Var % '06/'02
Venezia	89.147	90.210	+1,2	86.933	+3,8
Veneto	539.140	544.263	+1,0	523.047	+4,1
Italia	5.986.764	6.057.701	+1,2	5.718.477	+5,9

Le imprese attive nel 2006 in provincia di Venezia per settore economico - Valori assoluti e variazioni % sul 2005

Settore	Anno 2006	Var %	Settore	Anno 2006	Var %
Agricoltura	11.118	-3,2	Trasporti	4.455	-0,8
Pesca	1.089	-0,9	Credito	2.025	+1,2
Manufacture	10.872	-0,1	Servizi alle imprese	10.568	+5,4
Costruzioni	12.552	+3,0	Altri servizi	4.159	+1,5
Commercio	24.856	+0,6	Imprese N.C.	845	+8,9
Turismo	7.671	+3,6	TOTALE	90.210	+1,2

Fonte: elaborazioni CCIAA Venezia su dati Infocamere

Il settore commerciale, anche questo ha un incremento del 2,5%; in buon andamento è il settore creditizio, mentre abbiamo il **mercato del lavoro** che pur se in crescita, è in crescita lenta perché le forze lavoro sono aumentate soltanto dello 0,9%. Vi sono ancora degli elementi di criticità, abbiamo un tasso di attività al 66,2%, di due punti percentuali inferiori rispetto a quello medio regionale che è il 68% e, sempre facendo un paragone con il dato regionale, un più elevato tasso di disoccupazione sia per ciò che concerne le femmine che i maschi. Il tasso di disoccupazione femminile nella provincia di Venezia è intorno al 7-8% contro un dato veneto del 6,5%; per quello che riguarda la componente maschile l'indicatore provinciale è il 3,2 contro invece un 2,4% della regione del Veneto.



IL MERCATO DEL LAVORO

Gli occupati per genere e settore economico nel 2006 in provincia di Venezia, Veneto e Italia - Valori assoluti e variazioni % sul 2005

	Provincia di Venezia		Veneto		Italia	
	Val. ass.	Var %	Val. ass.	Var %	Val. ass.	Var %
Genere						
Maschi	213.008	+1,3	1.262.515	+2,0	13.939.449	+1,5
Femmine	139.140	-1,5	838.843	+1,6	9.048.767	+2,5
Totale	352.148	+0,2	2.101.357	+1,9	22.988.216	+1,9
Settore	Val. ass.	Var %	Val. ass.	Var %	Val. ass.	Var %
Agricoltura	13.130	-1,1	78.053	+3,6	981.606	+3,6
Industria	102.287	-3,9	815.316	+0,8	6.926.594	-0,2
in senso stretto	70.504	-6,3	635.217	+0,6	5.026.323	-0,0
costruzioni	31.783	+2,0	180.099	+1,6	1.900.271	-0,6
Servizi	236.732	+2,1	1.207.988	+2,5	15.080.017	+2,8
Totale	352.148	+0,2	2.101.357	+1,9	22.988.216	+1,9

Fonte: elaborazioni CCIAA Venezia su dati Istat



Dobbiamo evidenziare come ci sia un legame molto stretto, e lo trovate nel rapporto, tra il processo di invecchiamento demografico e quello della forza lavoro e questo è un aspetto sul quale dovremo riflettere tutti quanti, tutti gli attori in campo.

Nell'ambito del **settore primario**, oltre che per l'occupazione, il 2006 si presenta negativo anche per alcune principali produzioni, quindi abbiamo i quantitativi di cereali che sono diminuiti del 15,1% mentre nelle altre colture abbiamo avuto dei cali leggermente inferiori ma sempre consistenti, come il -14% nelle coltivazioni industriali e il -9% negli ortaggi. Abbiamo invece un aumento di un settore importante della nostra economia che è quello vitivinicolo con un incremento di oltre il 7%.



IL VALORE AGGIUNTO

Il Valore Aggiunto, il Prodotto Interno Lordo e il PIL pro capite a prezzi correnti nel 2005 in provincia di Venezia, Veneto e Italia

Valori in milioni di euro e in euro e variazioni % sul 2004

Valore Aggiunto		
	In milioni di euro	Var % '05/'04
Venezia	20.057	+0,9
Veneto	114.043	+1,8
Italia	1.272.761	+1,9

Valore Aggiunto: valore della produzione dei beni e servizi (al netto di imposte e al lordo dei contributi) - valore dei beni e servizi intermedii.

PIL: Valore Aggiunto + IVA e imposte indirette.
PIL pro capite: rapporto tra PIL popolazione media residente.

Prodotto Interno Lordo		
	In milioni di euro	Var % '05/'04
Venezia	22.277	+1,1
Veneto	127.096	+2,0
Italia	1.417.240	+2,0

PIL pro capite		
	In euro	Var % '05/'04
Venezia	26.812	+0,5
Veneto	26.932	+0,9
Italia	24.152	+1,2

Fonte: elaborazioni CCIAA Venezia su dati Ist. G. Tagliacarne

Per quanto concerne invece i dati sul **valore aggiunto**, il cui ultimo aggiornamento disponibile al momento è quello del 2005, abbiamo una costante espansione del settore dei servizi nella provincia di Venezia, con un +3%, quindi una provincia di Venezia sempre più terziarizzata, anche con un terziario molto avanzato.

Abbiamo poi alcune **stime sul PIL** della provincia di Venezia che prevedono nel triennio 2004-2006 una crescita media annua dello 0,6% contro un calo medio dello 0,4 nel periodo 2001-2003. I segnali di ripresa sono confermati anche ad un livello di trend un po' più lungo. Il dato realmente positivo è che abbiamo una previsione di sviluppo pari al 2,5% nel periodo 2007-2010, quindi questi segnali di ripresa sembrano essere confermati anche nelle stime econometriche del prossimo periodo. Nel confronto col Veneto e l'Italia il tasso di crescita provinciale è ancora



sottodimensionato, ma ci sono dati evidenti di come la provincia di Venezia sconti un andamento negativo negli anni passati a fronte di una bassa crescita per le altre realtà territoriali poste a paragone.



Lo scenario di sviluppo delle economie locali al 2010 in provincia di Venezia, Veneto e Italia

Tassi di crescita medi annui

VALORE AGGIUNTO			
Periodo	2001-2003	2004-2006	2007-2010
Venezia	-0,4	+0,6	+2,5
Veneto	+0,4	+1,1	+1,9
Italia	+0,7	+1,0	+1,8

OCCUPAZIONE			
Periodo	2001-2003	2004-2006	2007-2010
Venezia	+0,0	+0,9	+1,5
Veneto	+1,1	+0,6	+1,0
Italia	+1,2	+0,6	+0,9

Fonte: dati Unioncamere - Prometeia

E' evidente ancora che nel prossimo triennio si preveda una crescita del prodotto interno lordo provinciale ma anche dell'occupazione e questo è un dato importante, che dovrebbe essere più accentuata rispetto al Veneto e all'Italia. E' un altro segnale di crescita e di un'economia della provincia di Venezia che si va via via irrobustendo. Abbiamo dinnanzi, quindi, delle previsioni molto incoraggianti, alle quali si accompagnano anche le attese degli imprenditori. L'indagine che è stata svolta nel settore manifatturiero mostra, infatti, dei dati ottimistici per i primi 6 mesi del 2007: secondo i risultati dell'**indagine VenetoCongiuntura** condotta da Unioncamere regionale, il saldo tra le risposte di chi prevede un aumento e di chi si aspetta una diminuzione è positivo sia per ciò che concerne la produzione, sia per ciò che attiene il fatturato, con dati a due cifre. Nel primo caso, nella produzione, oltre il 20%, nel fatturato oltre il 18%. Torniamo a respirare, quindi, un clima di fiducia dai dati che emergono dal rapporto che vi è stato consegnato, che coinvolge tutte le classi dimensionali d'impresa che abbiamo indagato, anche se ovviamente in misura differente. Le imprese più piccole, quelle catalogate da due a nove addetti, si dimostrano, infatti, più prudenti rispetto alle altre, con percentuali di imprenditori che non si aspettano variazioni intorno all'86%; in questo caso i saldi sono pari a +13,1% per ciò che concerne il dato della produzione, e a +14,3% per il fatturato.



LA CONGIUNTURA

Le previsioni per il I semestre 2007 delle imprese manifatturiere della in provincia di Venezia

Risposte in % e saldo

% di risposta	Produzione	Fatturato	Occupazione
diminuzione	4,9	7,3	3,2
stazionario	69,7	66,8	89,9
aumento	25,4	25,9	6,9
SALDO	+20,5	+18,6	+3,7

Fonte: elaborazioni C CIAA Venezia su dati Indagine VenetoCongiuntura

NOTA: per SALDO si intende la differenza tra la percentuale di risposte che dichiarano un aumento dell'indicatore e la percentuale di risposte che dichiarano una diminuzione dell'indicatore.

Per le imprese con oltre 10 addetti i saldi sono pari, invece, a +28,1% per la produzione e a +22,6% per il fatturato. E' un dato in linea con quello italiano perché anche a livello nazionale ci sono le medie imprese, più che le piccole, che stanno tirando la ripresa; però sicuramente nelle nostre realtà è importantissimo il dato anche delle piccole imprese, quelle da 2 a 9 addetti, perché poi rappresentano ancora la maggioranza del tessuto imprenditoriale.

Un 2006 che si chiude, quindi, con elementi di favore, un 2007 che si apre con buone prospettive, un sistema economico veneziano che inizia ad avere degli elementi di stabilità e di salute sempre più evidenti, che ci auguriamo proseguano anche in base alle stime che abbiamo appena visto. Grazie.

La parola passa adesso al professor Calafati, Università delle Marche. Il titolo del suo intervento è accattivante perché recita "Città in cerca di economie, economie in cerca di città". Prego professore.

Intervento

Prof. **Antonio G.**

Calafati

Professore Università

Politecnica delle Marche,

Segretario A.I.S.Re-Associazione

Italiana di Scienze regionali

Vi ringrazio, ovviamente, di questo invito che è stata una sorpresa. Vengo a Venezia molto volentieri per le relazioni scientifiche e professionali che ho sviluppato in questi anni. Lo scorso novembre ero a Venezia con i miei studenti del corso di "Economia Urbana" per visitare la 10ª Mostra Internazionale di Architettura; negli stessi giorni ho parte-



cipato ad un seminario, organizzato dall'A.I.S.Re in collaborazione con lo IUAV, sul tema dell'interpretazione delle città in economia. Ma questo invito mi ha colto, comunque, di sorpresa. Così come che mi sia stato chiesto di sviluppare un tema - la dimensione urbana dell'organizzazione territoriale del Veneto - così controverso, così difficile da declinare. Vi propongo un percorso di riflessione generale che parli del Veneto sullo sfondo della "questione urbana" che l'Italia deve affrontare nel prossimo decennio.

Le città europee sono ritornate ad essere agenti economici che agiscono in modo strategico. La loro capacità di auto-eco-organizzazione non è determinata soltanto da meccanismi di aggiustamento naturali, ma anche da politiche pubbliche che provano ad adeguare la struttura socio-economica della città ai caratteri dell'ambiente esterno. Alcune città si sono trasformate in sistemi intelligenti che agiscono strategicamente già da molto tempo. Barcellona, ad esempio, ha fatto diventare la sua traiettoria di sviluppo urbano oggetto di politiche pubbliche dall'inizio degli anni Ottanta. Altre città hanno seguito la stessa strada negli anni successivi.

Provare, consapevolmente, a riconfigurare la propria economia – concesso che, data la distribuzione degli strumenti di politica economica prevalente in un dato momento storico, il governo locale abbia gli strumenti per farlo – può diventare necessario per le città sotto la spinta di fattori specifici e contingenti. All'inizio degli anni Novanta, ad esempio, come conseguenza della riunificazione tedesca, le città della Germania orientale hanno visto le loro economie disintegrarsi in pochi mesi – e la riconfigurazione delle loro strutture economiche è diventata un problema fondamentale delle politiche regionali. La riunificazione tedesca ha sconvolto l'economia di molte città europee, ma si è trattato, comunque, di una trasformazione che ci appare come delimitata e occasionale. Una situazione, inoltre, speciale per il ruolo che il governo nazionale ha svolto nell'accompagnare la transizione con investimenti pubblici, incentivi e misure redistributive.

Ci sono esempi di città europee che negli ultimi decenni hanno attraversato una fase di rapida trasformazione della loro struttura economica. Ma sembravano essere casi isolati; conseguenza, appunto, di fattori specifici e occasionali. Casi ricorrenti ma isolati: difficoltà di alcuni settori economici che, caratterizzando l'economia di una città, si ripercuotevano sull'economia della città stessa – o,





semplicemente, una *one-factory-city* che entrava in crisi insieme alla sua factory.

Dalla metà degli anni Novanta – da quando è iniziato il processo di *internazionalizzazione radicale* dell'economia europea – le città europee (o territori) che hanno visto la loro economia entrare rapidamente in una difficile fase di transizione sono state sempre più numerose. E oggi gran parte di esse sembrano essere diventate *città globalizzate*: sembrano costrette a trovare una nuova posizione nella divisione internazionale del lavoro. Il fenomeno della de-industrializzazione, che sembrava essere la causa più ricorrente delle crisi urbane negli anni Ottanta, si manifestava con parsimonia nello spazio europeo e sembrava riguardare aree limitate – che, appunto, l'Unione Europea de-limitava. Dalla seconda metà degli anni Novanta, la de-localizzazione industriale è diventata un fenomeno che sembra manifestarsi in ogni città, qualsiasi sia la sua dimensione.

Tutte **le città europee sono oggi in cerca di economie**

– ad eccezione di quelle (e ce ne sono) che hanno anticipato il cambiamento, adeguando per tempo la loro struttura alle nuove forme della competitività internazionale. Tranne quelle che sono sempre state *città globali*, la gran parte delle città europee sono oggi in cerca di economie – con qualche apprensione, perché si avverte che l'adeguamento della struttura economica deve avvenire rapidamente e che, inoltre, deve avvenire in un contesto di competizione tra città. Solo limitatamente possono contare su uno Stato nazionale che, cercando l'equità territoriale, coordina e sostiene le trasformazioni economiche delle città. Il nuovo paradigma è la "competitività territoriale", e le città hanno, in effetti, nuovi strumenti di politica economica e l'autonomia per progettare e attuare politiche pubbliche che massimizzino la loro funzione di preferenza sociale. I "piani strategici delle città", nonostante gli esiti spesso incerti, sono diventati la manifestazione di questa rinascita delle città come soggetti di regolazione economica, di questa ri-occupazione dello spazio delle politiche pubbliche da parte delle città che oggi osserviamo. Esse non si limitano più a regolare la loro traiettoria di sviluppo spaziale – che per almeno un secolo è stato il loro principale campo di intervento. Ora perseguono un obiettivo più generale, quello di regolare la propria *traiettoria di sviluppo economico*.

Le città sono in cerca di *altre* economie rispetto a quelle che hanno perché una parte delle loro economie sta migrando o sembra sul punto di migrare o semplicemente di dissol-



versi. Oppure, sono in cerca di economie che generano più reddito per unità di lavoro, che hanno un impatto ambientale più basso, esternalità positive più elevate. Sono in cerca di economie come reazione a un dis-equilibrio che si sta manifestando ma anche per anticipare un dis-equilibrio che potrebbe manifestarsi in futuro. Oppure, sono in cerca di economie per migliorare la loro posizione in termini di benessere – persino quando hanno un livello di benessere già elevato se giudicato in termini comparati.

Negli anni Novanta, si è manifestato **in Europa un cambiamento molto profondo** nei fondamenti istituzionali del processo economico, molto più profondo di quanto non si voglia ammettere. D'altra parte, si tratta di un cambiamento che lascia immaginare effetti così duraturi e complessi da suggerire una strategia di rimozione. Una strategia di rimozione che si scontra, tuttavia, con i dis-equilibri che in ragione di questo cambiamento si manifestano, in particolare nelle città. Dis-equilibri che sono all'origine del nuovo orientamento strategico delle città.

Dalla fine della Seconda Guerra Mondiale fino all'inizio degli anni Novanta – il tempo della ricostruzione dell'economia europea e della diffusione dello sviluppo economico – lo spazio europeo si è lentamente costruito come il contesto – territoriale, relazionale, politico – all'interno del quale le imprese e le città europee competevano; all'interno del quale, lentamente e su segmenti comunque limitati, il mercato del lavoro si integrava. Sullo sfondo di questo contesto, imprese e città hanno modellato le loro pratiche competitive, gli individui definito i loro piani professionali – e la società ha provato a modellare le proprie preferenze. La costruzione del *mercato unico europeo* – e i vincoli e le possibilità da esso offerti – sembrava essere l'ancoraggio di ogni strategia di accumulazione di capitale fisico, umano e sociale.

Ma in alcuni anni, e inaspettatamente, la logica del progetto europeo è profondamente mutata. Prima, l'inevitabile ampliamento ai paesi europei centro-orientali avvenuto *di fatto* all'inizio degli anni Novanta in forme anomale – con l'integrazione dei mercati dei beni, del lavoro e del capitale finanziario che ha anticipato di più di dieci anni l'integrazione istituzionale. Successivamente, la dissoluzione dei confini economici dell'Unione Europea, la rinuncia a ogni "chiusura operativa" del sistema economico europeo. In pochi anni, lo spazio competitivo delle imprese e delle città è cambiato radicalmente, *diventando il mercato globale*.



L'Unione Europea si è trasformata in un progetto politico – da ri-definire, peraltro – ed è invece passata in secondo piano la costruzione di uno spazio economico caratterizzato da fondamenti giuridici condivisi, da una competitività determinata dall'innovazione tecnologica, con esternalità negative rigorosamente regolate.

Mentre si discuteva di differenze al margine nei tassi di cambio nazionali da fissare per la partecipazione alla Moneta Unica Europea – differenze che sembravano decisive per garantire un soddisfacente equilibrio competitivo *nello spazio europeo* alle singole economie nazionali –, l'internazionalizzazione radicale dell'economia europea modificava profondamente la logica competitiva delle imprese, sulla base di una nuova configurazione di prezzi relativi eccezionalmente diversa da quella che caratterizzava lo spazio europeo. Mai accaduto nella storia moderna che in un così breve lasso di tempo, in un'area economica tanto vasta quanto quella dell'Unione Europea, le condizioni competitive delle imprese (e delle città) si modificassero in misura così significativa. Variazioni del tasso di cambio lira-marco di alcuni punti percentuali – analizzate e valutate nelle loro conseguenze, discusse nel dibattito pubblico, negoziate – erano sembrate fin quasi alla fine degli anni Novanta un rilevante spazio strategico per i governi italiani in ragione degli effetti che esse determinavano – che ci si aspettava determinassero. Poi, nell'arco di alcuni anni, sono state di ben altra entità le differenze tra tassi di cambio reali e tassi di cambio monetari che hanno cominciato a contare nel calcolo economico delle imprese europee. Inoltre, *altri* erano i paesi e i tassi di cambio diventati rilevanti per computare le funzioni di costo e profitto. In questo nuovo contesto si palesavano differenze competitive molto grandi che, in aggiunta, non erano affatto negoziabili dai governi: erano – e sono – solo *un dato* di cui tenere conto.

Le città – quelle che svolgono un ruolo fondamentale nell'economia regionale e nazionale, quelle di cui ci preoccupiamo – hanno la caratteristica di essere sistemi con un grado di apertura molto elevato. A partire dal consolidamento degli Stati nazionali, inoltre, non hanno più la possibilità di regolare direttamente la loro “chiusura operativa” e le loro economie reagiscono prontamente a cambiamenti dei prezzi relativi. In aggiunta, le città sono molto diverse nelle loro strutture e reagiscono in modo asimmetrico e idiosincratico ai cambiamenti del loro contesto competitivo (che in un'economia capitalistica è, in primo luogo, quello delle imprese che in esse sono localizzate).



Le città sono anche molto diverse nella loro capacità di pensare e agire strategicamente: è diversa la capacità dei loro governi di interpretare i dis-equilibri attuali e potenziali e di progettare politiche. Ciascuna città ha un grado di resilienza diverso anche come conseguenza di differenti capacità di auto-governo. In quanto unità politico-amministrative esse sono agenti eterogenei – un'eterogeneità che si manifestava in modo limitato finché si rimaneva nel campo dell'amministrazione ma che è diventata palese – e rilevante – quando si è passati al campo della elaborazione di strategie di sviluppo economico.

In Europa, l'internazionalizzazione radicale dell'economia (e della società) ha aperto una "questione urbana" – la quale si manifesta in modo diverso da paese a paese, da regione a regione, da città a città. Ciascuna città sembra reagire diversamente, perché diversa è la sua capacità di assorbire gli *shock*, diversa è la sua capacità di reagire ai dis-equilibri che in essa si manifestano e diverso è il suo contesto territoriale e istituzionale. Ma tutte le città – o gran parte di esse – subiscono le conseguenze del cambiamento.

L'Unione Europea ha deciso di declinare la questione urbana apertasi come conseguenza dell'internazionalizzazione della sua economia in termini del paradigma della "competitività territoriale", mettendo in evidenza gli strumenti di cui le città dispongono per regolare la loro traiettoria evolutiva, favorendo i processi di pianificazione strategica delle città, dando ad esse maggiori strumenti di politica economica. Ma, di fatto, essa ha assegnato alle città la responsabilità politica (e persino morale) dei dis-equilibri locali che ora si manifestano.

Le città hanno un'economia. Sono luoghi dove si producono e *si esportano* beni materiali (merci), soprattutto, e beni immateriali. Le città sono, come sempre sono state, anche mercati, ma non prevalentemente mercati. Ciò che da un punto di vista economico le caratterizza è *ciò che esse producono per l'esportazione*. Le città si presentano – a volte si rappresentano – come luoghi dello scambio, del consumo, della socializzazione, dell'apprendimento. Ma esse continuano ad essere luoghi della produzione di beni materiali e immateriali. Certo, esistono *consumer cities* quasi-pure, città dove si consuma soltanto, dove si vive stabilmente o temporaneamente per consumare. Guardando ai progetti di sviluppo urbano può sembrare che l'aspirazione di molte città, oggi, sia quella di trasformarsi in *consumer cities*. Ma le città che ci interessano, quelle che sono alla





base del nostro benessere economico, sono *le città dove si producono* beni materiali e immateriali – i beni che entrano nella nostra funzione di benessere individuale e sociale, ciò che almeno consideriamo tale nel nostro atlante europeo (o occidentale), anche questo in mutamento.

Se si osservano le città da economisti, chiedendoci ciò che esse producono e esportano, si giunge alla conclusione che gran parte delle città europee erano all'inizio degli anni Novanta – e tali sono ancora oggi – *città industriali*. Solo in apparenza sono luoghi della produzione di beni immateriali, cioè di produzione di conoscenza a mezzo di conoscenza, di informazione a mezzo di informazione, di servizi per le transazioni, di servizi alla persona. Una tassonomia delle attività economiche obsoleta fa apparire come “terziarie” città che, invece, sono inequivocabilmente “industriali”. Sono città industriali, da una prospettiva economica, perché i *beni-base*, quelli che la città esporta e che danno origine al flusso di reddito che alimenta l'intero settore privato dell'economia della città stessa, sono *soprattutto* beni materiali. Solo poche città in Europa hanno il privilegio di avere un'economia fondata sull'esportazione di beni immateriali.

Uno dei mutamenti più profondi delle economie capitalistiche negli ultimi decenni è stata la dis-integrazione verticale delle imprese sia in termini di diritti di proprietà che di organizzazione spaziale dei processi di produzione. I nostri sistemi di descrizione – costruiti per altri scopi e mai adeguati – hanno classificato i fenomeni di dis-integrazione verticale come terziarizzazione. Esternalizzare la contabilità aziendale di un'impresa industriale A che produce un ammontare q_A di beni materiali fa nascere una nuova impresa (o una nuova unità locale) classificata nella nostra tassonomia come *impresa terziaria*. Ma la produzione della nuova impresa (o unità locale) – e il reddito che essa genera – dipende direttamente da q_A . Anche se per unità di prodotto aumentano le attività immateriali incorporate nei prodotti materiali (merci), non cambia il fatto che la catena produttiva poggia ancora sulla domanda di merci: l'economia delle città poggia molto spesso sulle esportazioni di beni materiali. Sono eccezioni le città che hanno una base economica costituita dalla produzione di beni immateriali.

La dis-integrazione verticale delle imprese solleva la questione della localizzazione di ciascuna parte nella quale la produzione si è dis-integrata. Lo solleva in senso sostanziale perché le diverse parti (imprese), una volta separate,



mostrano di avere in pratica *logiche di territorializzazione diverse*. D'altra parte, ci sono ragioni teoriche che giustifichino queste differenze.

La standardizzazione dei processi di trasformazione di materia e energia rende la territorializzazione di questo tipo di processi produttivi molto sensibile ai prezzi relativi. Una standardizzazione peraltro rafforzata proprio dall'attesa dei vantaggi che essa determina permettendo **processi di de-localizzazione**. Invece, il carattere idiosincratico e culturalmente determinato dei beni immateriali che entrano nella produzione di beni materiali – ad esempio, la “strategia di comunicazione di un'impresa” – rende la localizzazione dei processi produttivi pertinenti meno determinata dai vantaggi competitivi in termini di costo per unità di produzione e, in generale, più complessa. I fattori che facilitano l'apprendimento sono, in questo caso, molto importanti.

Un aspetto che si tende a sottovalutare è il fatto che la produzione materiale che si de-localizza (che lascia la città) rende potenzialmente mobile anche la produzione immateriale che rimane. Non più vincolata dalla prossimità con i processi di produzione materiali, la produzione immateriale diventa libera di cercare luoghi (città) dotati di esternalità e configurazioni relazionali più rispondenti alle sue esigenze.

La nuova configurazione dei prezzi relativi che si è determinata con il dissolversi del mercato unico europeo nel mercato globale ha modificato profondamente le condizioni competitive dei processi di produzione materiale – della fase di manipolazione di materia e energia. Più complesso – certamente, più lento e meno determinabile *a priori* – sarà l'effetto che essa eserciterà sulla fase del processo di produzione che riguarda la produzione di informazione (e conoscenza). In questo caso, infatti, vi sono ostacoli – ad esempio, le barriere linguistiche e, più in generale, i codici comunicativi – che, per definizione, non esistono nel caso della trasformazione di materia/energia. Ma, se la Cina (o l'India) diventa lo spazio relazionale (istituzionale) in cui un'impresa di Milano de-localizza la sua produzione materiale, perché non aspettarsi che Parigi (o Monaco) non diventi più interessante di Milano per de-localizzarvi, successivamente, le sue funzioni strategiche?

Il concetto di “rete” unito a quello di economie esterne ci ha spinto troppo facilmente a pensare che la prossimità fisica fosse un risultato scontato: l'impresa si dis-integra, ma le diverse parti formano reti caratterizzate dal fatto di essere concentrate nello spazio. Ad un certo punto, si è smesso



di aspettarsi che le imprese rispettassero il vincolo della lealtà territoriale per la produzione industriale – vincolo improponibile di fronte ai vantaggi che la de-localizzazione offre in termini di costo per unità di prodotto. Ed è stato introdotto il concetto di “rete lunga”. Ma, dare per scontata la lealtà territoriale delle funzioni strategiche e di controllo delle imprese – il fatto, cioè, che il centro di gravità della rete resti locale – è un’ipotesi senza fondamento se proposta come ipotesi generale.

La de-localizzazione della produzione materiale dei beni ha aperto alcune fondamentali questioni per le città. Innanzitutto, essa sottrae domanda effettiva alla città – con tutti gli effetti depressivi sull’economia locale che si possono (e si devono) immaginare – e, secondariamente – conseguenza compresa con ritardo –, pone le basi per un dis-equilibrio potenziale rispetto al quale le città stanno cercando di confrontarsi e che è alla base di molte strategie urbane in Europa: una volta separata nello spazio la produzione di beni materiali dalla produzione di beni immateriali che appartengono alla stessa catena produttiva, la produzione di beni immateriali potrebbe non rimanere dov’è. “Le attività strategiche e di controllo gestionale delle imprese restano in città e la produzione materiale migra altrove” è l’ingenua aspirazione di ogni decisore locale. Ma perché dovrebbe avvenire proprio così? Quali sono i fattori che assicurano la lealtà territoriale della produzione immateriale? Per quale ragione non dovrebbero migrare altrove anche le attività strategiche e di controllo gestionale delle imprese visto che organizzare la catena produttiva su uno spazio globale non è più così difficile? In effetti, queste attività potrebbero localizzarsi in altre città italiane, oppure in altre città europee – o, magari, nelle stesse città dove è migrata la produzione materiale dei beni.

Ma c’è un altro aspetto da considerare. Le attività di formulazione strategica e di controllo gestionale delle imprese sono esse stesse attività produttive che si fondano su input acquistati sul mercato, input che possono essere prodotti localmente o altrove. Per quale ragione la catena produttiva completa di quel bene immateriale dovrebbe trovarsi nella stessa città? Non potrebbe un’impresa di marketing di Milano acquistare una parte dei propri input (servizi fotografici, ad esempio) a Bologna o a Monaco? E se le banche preferissero concentrarsi a Francoforte ora che la distanza – come conseguenza dell’innovazione tecnologica e della standardizzazione dei codici comunicativi – non è un ostacolo?



Non più ancorate ad un determinato luogo, integrate nella stessa fabbrica, ci sono ora economie – processi di produzione – che cercano i luoghi senza il vincolo della prossimità con le altre parti della catena produttiva della quale fanno parte. Le economie cercano luoghi con maggiore libertà di quanto non abbiano potuto fare in passato, quando a spostarsi erano necessariamente imprese integrate. Ora si muovono parti di economia. Siamo stati, infatti, capaci, attraverso la standardizzazione dei processi di produzione e l'utilizzo delle nuove tecnologie della comunicazione, di segmentare il processo di produzione in parti di limitate dimensioni. Nelle economie neo-capitalistiche l'economia è organizzata per parti di dimensioni ridotte e ciascuna parte ha la propria autonomia e, soprattutto, la propria logica di territorializzazione.

Ma cosa cercano queste economie? Cercano città, in particolare. Non cercano territori bensì città. Cercano configurazioni spaziali e relazionali che hanno la natura di città. Inoltre, potendo scegliere, cercano le *città migliori* – in termini della configurazione relazionale di cui hanno bisogno, in termini delle esternalità urbane che desiderano. In special modo, cercano città le economie che generano un maggiore valore aggiunto pro-capite, quelle che producono beni immateriali. Vale a dire, le economie che speriamo di trattenere o attrarre in Europa – sia perché mantenerle (o attrarle) in Europa ha dei vantaggi statici e dinamici, sia perché sembra più facile riuscirci che non con la produzione materiale.

Le economie sono in cerca di città con una modalità che pone le città in competizione tra loro. In parte come reazione, le città si mettono in cerca di nuove economie per compensare le economie che perdono, che non riescono a trattenere. Inoltre, si mettono in cerca di economie per attrarre quelle che generano maggiore valore aggiunto e minori esternalità negative. Questa loro ricerca è, appunto, una reazione alle nuove logiche dei processi di territorializzazione. A sua volta, tuttavia, tale reazione rafforza la mobilità delle imprese perché, modificando la loro struttura, le città modificano il campo di scelta degli individui e delle imprese: offrono a individui e imprese condizioni di localizzazioni più favorevoli di quelle iniziali.

Nell'espressione "città in cerca di economie" il termine "città" si associa ad un'intenzione e a un'azione ("essere in cerca di"). Esso rimanda, quindi, all'esistenza di un



agente (collettivo) che pensa e agisce, a un'unità politico-amministrativa capace di delineare e attuare una strategia condizionata ai caratteri dell'ambiente. Nell'espressione "economie in cerca di città" il termine "città" ha, invece, una dimensione spaziale e relazionale: le "economie" cercano luoghi che hanno la natura di "città". Le città sembrano avere un ruolo fondamentale nelle economie regionali e nazionali – sia come decisori (come organizzazioni capaci di pensare strategicamente), sia come configurazioni territoriali con specifiche caratteristiche (come agglomerazioni con caratteri urbani). Nella riflessione contemporanea sullo sviluppo economico le città sono, da una parte, soggetto e, dall'altra, oggetto.

Quando si passa dal piano astratto a quello concreto, la domanda cruciale, per quanto possa apparire paradossale, è la seguente: **quali sono le città europee (e italiane)?** Quali sono le città che cercano economie, che sono cercate dalle economie in movimento? Per gran parte dei paesi europei questa domanda ha una risposta ovvia: nell'immaginario collettivo, nelle pratiche di pianificazione, nelle analisi sembra esservi una convergenza nell'identificare e classificare come città un insieme di agglomerazioni insediative. Per l'Italia, invece, questa domanda non ha affatto una risposta ovvia. All'inizio del nuovo secolo – ed è così da almeno due decenni – non è affatto chiaro quali siano i nodi dell'organizzazione urbana italiana.

In effetti: *quali sono le città italiane?* Quali sono le agglomerazioni insediative che presentano caratteri tali da poter essere riconosciute come città? Quali sono le agglomerazioni (a) *spazialmente distinguibili e gerarchicamente ordinate*, (b) *con un'identità relazionale* e (c) *con un proprio sistema di auto-regolazione*, di governo? Se osservate da questo punto di vista, le agglomerazioni insediative che troviamo in Italia non sono città. Nessuna di loro si qualifica come soggetto strategico, ovvero, come unità di auto-regolazione e auto-organizzazione.

Affermare che oggi l'Italia non abbia città non è affatto paradossale – o, almeno, lo è in misura molto inferiore di quanto possa sembrare. In effetti, da una prospettiva analitica e non semplicemente metaforica, non è difficile giungere alla conclusione che *in Italia non ci sono più città*. Forse, ce ne sono ancora alcune, ma sono veramente poche. Le agglomerazioni insediative che osserviamo non possono essere definite città: hanno confini amministrativi che non corrispondono ai confini funzionali, hanno confini spaziali difficili da definire, non hanno un'identità relazionale e, so-



prattutto, non hanno un governo e, quindi, una strategia. In Italia abbiamo l'organizzazione territoriale che abbiamo – e ciò che abbiamo sono “territori” non “città”. Il capitalismo post-fordista che a un certo punto, negli anni Settanta, abbiamo cominciato ad apprezzare – a esaltare, persino – non aveva bisogno di città per esprimere le sue potenzialità, bensì di una configurazione spaziale più semplice: aveva bisogno di un territorio. La nostra varietà di capitalismo aveva bisogno di territori – e territori ha costruito.

Le aree industriali che nelle Marche, nel Veneto o in Toscana nascono e si moltiplicano a partire dagli anni Cinquanta nella campagna urbanizzata, *piuttosto che nella prima cintura di una città*, mostrano di avere bisogno per essere competitive di un territorio piuttosto che di una città. Nascono (ed espandendosi) costruiscono il territorio, perché rendono più denso e stabilizzano il sistema insediativo, legittimano un modello di ciclo circadiano (movimenti quotidiani sul territorio) che ha il suo punto di gravità in un punto qualsiasi del territorio, legittimano stili di vita. Ciò che le imprese (le unità locali) cercano, territorializzandosi, sono “economie esterne” molto semplici che un *piccolo cluster di fabbriche* di per sé produce con la sua sola presenza – come nei *distretti industriali* inglesi dell'Ottocento (un modello profondamente diverso da quello delle città industriali tedesche che si afferma successivamente, nelle quali economie esterne d'impresa e esternalità urbane si sovrappongono). Atto di localizzazione dopo atto di localizzazione lungo un arco di quattro decenni, l'Italia centrale e nord-orientale si muove seguendo una traiettoria di industrializzazione che diventa paradigma – con un nome, anche: “Terza Italia”, “NEC”. I caratteri del territorio sono la variabile esplicativa fondamentale, oggetto di politiche pubbliche, configurazione spaziale cercata e trovata.

In Italia, – in molte regioni, in particolare – non esistono più città, bensì agglomerazioni insediative. Continuiamo a vedere le città per un riflesso concettuale oramai obsoleto. Esse sono la nostra più ricorrente illusione ottica. Ma, oggi, in Italia non ci sono città se non, in alcuni casi, come progetto. Non troviamo, infatti, insediamenti nei quali rintracciare i caratteri costitutivi di una città, caratteri che emergono quando si ha l'intersezione di tre dimensioni: *quando una densità relazionale si sovrappone a una densità spaziale ed entrambe si riflettono in un sistema di regolazione, di governo*. Solo da questa intersezione si genera una città – che, in questo modo, nasce come sistema con una fondamentale proprietà di auto-eco-organizzazione, come



sistema intelligente che interpreta l'ambiente e ai suoi cambiamenti cerca di adattarsi allo scopo di perseguire i propri obiettivi (come ogni sistema intelligente *può solo provare ad adattarsi*).

Tra il 1950 e il 1980 in Italia ha avuto luogo una **“rivoluzione territoriale”** – una straordinaria riconfigurazione dell'organizzazione spaziale del processo economico e della struttura sociale delle comunità locali – un processo che non si è verificato in nessun altro paese europeo. In tutte le regioni italiane – in particolare, nell'Italia centrale e nord-orientale – a una consistente riduzione della popolazione in molti comuni è corrisposto un consistente aumento della popolazione in altri. Tale fenomeno – ed è questo un aspetto decisivo – *ha avuto un pattern spaziale*: sia i comuni demograficamente in declino che quelli in crescita formano aree compatte. Nelle aree di crescita demografica ciò ha condotto alla formazione di nuove agglomerazioni insediative intercomunali, eliminando quasi ovunque la corrispondenza tra unità politico-amministrative e densità relazionali spazialmente definite. Si è trattato di una “rivoluzione territoriale” iniziata negli anni Cinquanta – simultaneamente al decollo industriale, che nel decennio 1951-1961 ha avuto la sua massima intensità – che, *di fatto*, ha dissolto le città nel territorio, eliminando la corrispondenza tra ambiti spaziali di regolazione e ambiti spaziali di territorializzazione. Come conseguenza di diffusi processi di “coalescenza territoriale”, l'organizzazione spaziale dell'economia italiana si esprimeva già negli anni Ottanta, per gruppi di comuni contigui – e non per singoli comuni.

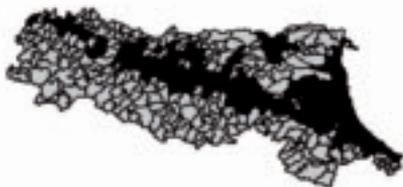
L'importanza di questo cambiamento – le sue conseguenze economiche e sociali – continua a non essere compresa nonostante che la traiettoria di sviluppo territoriale degli ultimi due decenni abbia rafforzato le nuove agglomerazioni. non avendo la capacità di distinguere tra *Regierung* (governo) e *Verwaltung* (amministrazione), non si è compreso l'importanza e l'urgenza di ripristinare la corrispondenza tra nuove agglomerazioni insediative e ambiti di governo, in particolare ambiti di regolazione delle dinamiche spaziali ed economiche. Non avendo neanche la capacità di distinguere tra *identità come appartenenza a un luogo* e *identità come progetto*, si è lasciato che insediamenti ormai diventati “quartieri” di un sistema urbano formatosi per coalescenza continuassero a pensarsi come comuni, esercitando governo e amministrazione in modo autonomo – con un'ostinazione che discende da un'interpretazione sacrale delle autonomie comunali. L'articolazione spaziale



del sistema politico italiano sembra essere un classico esempio di istituzioni che diventano obsolete, di “istituzioni cerimoniali”.

Neppure dove i processi di coalescenza territoriale che hanno unificato *cluster* di comuni contigui si sono manifestati con maggiore forza e nitidezza – e dove il comune *pivot* del cluster avrebbe avuto la possibilità di esercitare la sua *leadership* – si è riusciti a dare loro una dimensione politico-amministrativa. A Torino, Bologna, Firenze, Ancona, Perugia e in tanti altri luoghi in cui i processi di coalescenza hanno generato agglomerazioni insediative con un evidente carattere urbano sarebbe dovuto sembrare necessario, *da almeno venti anni*, dotare di un governo unitario le aree urbane funzionali che si erano formate. Sarebbe dovuto sembrare necessario re-interpretare le città modificando i loro confini e inglobando nella stessa logica di auto-eco-organizzazione i pertinenti gruppi di comuni contigui. Non c'è alcuna ragione per non aver fatto quello che nella storia economica e politica dei paesi europei si è così spesso ripetuto – e continua a ripetersi perché del tutto naturale: ambiti di governo urbano che si ri-modellano, si riconfigurano inglobando territori limitrofi con i quali le interdipendenze spaziali sono diventate più dense. Un processo di espansione urbana che è un archetipo consolidato di come una città cresce, di come l'articolazione spaziale del governo si adegua all'evoluzione dell'organizzazione territoriale determinata dall'accumulazione di capitale fisico e di capitale sociale, dall'ampliamento dei cicli circadiani degli individui.

Figura 1- Dinamiche demografiche in Emilia Romagna (1951-1981)



La trasformazione in città delle agglomerazioni insediative intercomunali non ha avuto luogo in Emilia-Romagna, una regione nella quale tra vincoli geografici, forma del policentrismo urbano all'inizio degli anni Cinquanta e scelte di pianificazione la “rivoluzione territoriale” ha creato, per coalescenza, agglomerazioni intercomunali



in modo abbastanza nitido. Non ha avuto luogo neppure nelle Marche e in Umbria, nonostante il loro policentrismo fine, di regioni piccole e marginali, non sembrasse fornire alternative alla costituzione di nuove città a partire dalle nuove agglomerazioni insediative create dai processi di industrializzazione. Anche perché solo integrando i comuni centroidi con i comuni limitrofi sarebbero apparse città con una dimensione appena significativa. Non si è avuta in Toscana, nonostante la pianificazione regionale abbia da qualche tempo iniziato ad assumere le nuove unità territoriali come unità di pianificazione, aspettando che diventassero unità di auto-regolazione. In nessuna di queste regioni i “fatti territoriali” sono stati trasformati in “fatti istituzionali”, creando sistemi locali con un governo unitario. Il riconoscimento della dimensione politico-amministrativa delle nuove agglomerazioni insediative non ha avuto luogo neanche in Veneto, una regione nella quale il compito era, in effetti, molto più difficile che altrove per la sua peculiare traiettoria di sviluppo territoriale.

Il mancato adeguamento dell'organizzazione spaziale del sistema politico italiano alle trasformazioni del territorio è uno dei capitoli più sorprendenti della storia istituzionale italiana degli ultimi decenni – anche perché le forme che essa ha assunto spontaneamente hanno trovato una teorizzazione che l'ha giustificata. Nessun altro paese europeo ha pensato di fare a meno delle città come principio ordinatore dello spazio e come meccanismo politico di regolazione dello sviluppo spaziale *alla scala pertinente*. L'Italia l'ha fatto, immaginando che sarebbe effettivamente emerso uno stato del mondo efficiente come esito di un gioco competitivo condotto tra comuni contigui (un gioco multilaterale, con scelte irreversibili e moltissime unità interagenti).

In **Veneto**, come nelle altre regioni del NEC, non è stata data una dimensione politico-amministrativa ai processi di coalescenza territoriale. D'altra parte, il Veneto è una regione in cui la “rivoluzione territoriale” – la concentrazione dell'attività antropica in un sottoinsieme dei comuni della regione – ha assunto una forma che sembrava incarnare, in una modalità classica, il “**paradigma territoriale**” che era posto alla base dell'interpretazione delle dinamiche territoriali. Una regione in cui le città si sono rapidamente e senza resistenza dissolte nel territorio come in nessuna altra parte d'Italia. Una regione in cui la diffusione dello sviluppo, comune per comune, prefigurava una sorta di



coesione territoriale per antonomasia. Una regione, inoltre, in cui l'intensità del processo di accumulazione sembrava di per sé legittimare l'organizzazione territoriale che prendeva forma atto di investimento dopo atto di investimento.

Tabella 1 - Andamento della popolazione nei comuni del Veneto

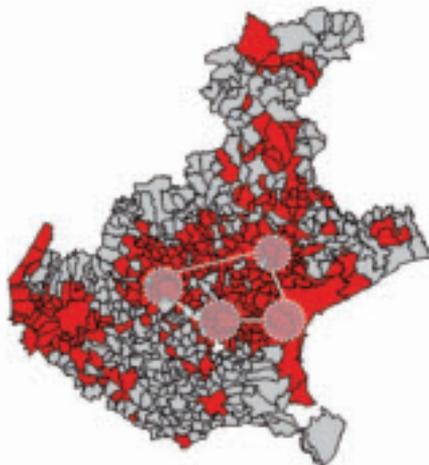
	1951-1961	1961-2001	1951-2001	1951-1961	1961-2001	1951-2001
	val abs	val abs	val abs	val %	val %	val %
Dinamica negativa	330	304	285	57,1	51,8	49,3
Dinamica positiva	240	394	293	42,9	68,2	50,7
Tot comuni	570	570	570	100,0	100,0	100,0

In effetti, il Veneto era la regione italiana nella quale, data l'organizzazione territoriale che la caratterizzava all'inizio degli anni Cinquanta, si poteva prevedere che la "rivoluzione territoriale" avrebbe preso una strada singolare, diversa da quella delle altre regioni dell'area NEC. Una regione di 3,9 milioni di abitanti (1950) che aveva soltanto sette comuni con più di 50.000 abitanti – e con quattro tra le città maggiori (in termini di popolazione e di addetti totali nel settore privato: Venezia, Padova, Vicenza, Treviso) racchiuse in un cerchio di un raggio inferiore a quello di una città di medie dimensioni (alla scala europea). Questo cerchio conteneva al suo interno un territorio già antropizzato – il quale costituiva un punto di partenza ideale per localizzare il centro di gravità di cicli circadiani baricentrici rispetto alle quattro città.

Quando, negli anni Cinquanta, è iniziato il decollo industriale – di una rapidità singolare – non c'era alcun bisogno di "cercare le città" nel decidere gli atti di territorializzazione, poiché ogni atto di territorializzazione all'interno del cerchio formato dalle quattro città aveva, comunque, una natura urbana e queste città ricadevano nei cicli circadiani che la motorizzazione aveva rapidamente e decisamente esteso. L'intera area aveva una natura peri-urbana – con tutti i vantaggi in termini di differenze nella rendita fondiaria esistenti all'inizio dello sviluppo economico (e che hanno avuto un ruolo decisivo nei processi di diffusione, anche perché tali vantaggi costituivano lo strumento con cui i comuni conducevano il gioco competitivo che ci si aspettava giocassero sulla base del paradigma territoriale). In questo spazio, ogni atto che costruiva il territorio *de-costruiva*, allo stesso tempo, le città. Ogni area industriale o residenziale che nasceva nelle aree peri-urbane è stata un tassello verso la formazione di una figura territoriale che ha caratterizzato l'Italia: un'agglomerazione senza governo, senza identità, senza comunità.



Figura 2 – Dinamiche demografiche in Veneto (1951-1981)



Diversamente dal Veneto, nelle altre regioni dell'Italia centrale – in misura minore in Toscana – la “rivoluzione territoriale” ha disegnato un territorio con agglomerazioni insediative ancora riconoscibili. Si sono formati agglomerati urbani tra cui è visibile una cesura. Tali agglomerazioni aspettano soltanto un atto di razionalità per essere trasformate in città, ricomponendo la frattura tra dimensione territoriale e dimensione politica. In queste regioni basta soltanto imparare a “vedere” le nuove città – le città *in nuce* create dai processi di coalescenza territoriale. Cosa non facile finché si continua a guardare il territorio attraverso il “paradigma territoriale”. Nel Veneto centro-orientale, invece, non si tratta semplicemente di imparare a “vedere” le città (o insegnare a “vederle”). Le si deve definire come atto progettuale – anche arbitrario (nel senso in cui ogni progetto è arbitrario). Ci sono centri storici, diversamente mantenuti, come residuo di una identità urbana che si è dissolta nel territorio, ma non ci sono agglomerazioni insediative con un carattere urbano distinguibili. Verona e Rovigo lo sono, ma il sistema territoriale Vicenza-Padova-Venezia-Treviso non si lascia segmentare facilmente, non ci sono rarefazioni nell'interdipendenza territoriale che suggeriscono confini. I “punti focali” che identificano le intersezioni dei cicli circadiani degli individui sono dispersi nel territorio, disegnando un policentrismo senza gerarchia. Se si ritiene necessario avere città – perché si desidera intercettare le economie che nello spazio europeo e nello spazio globale sono in cerca di città – le si deve ri-costruire.



In Veneto, se si vogliono avere città con le quali competere nello spazio europeo allargato e, soprattutto, nello spazio globale, sarebbe necessario cominciare a costruirle. Sarebbe necessario porre vincoli accurati alla traiettoria di sviluppo spaziale del prossimo decennio, così da far riapparire, almeno in nuce, un disegno urbano. In Veneto, non vi è altro modo di farlo se non immaginare, come primo passo, Vicenza, Padova, Venezia, Treviso come comuni centroidi di aree urbane funzionali composte di insiemi di comuni contigui (la prima cintura, forse la seconda cintura) e a questa scala territoriale ridisegnare, senza incertezze, l'organizzazione dei cicli circadiani e formulare progetti di sviluppo spaziale. Sarebbe necessario assegnare a queste quattro aree urbane funzionali – come primo passo, almeno – lo status di città, obbligandole a pensarsi come città disperse, segmentate ma, comunque, città con una unica identità urbana (in termini progettuali) e una unica strategia di sviluppo spaziale – quindi, un unico governo. In Veneto dovrebbe avvenire quello che dovrebbe aver luogo anche nelle regioni dell'Italia centrale: *trasformare in città le aree urbane funzionali*. Non progetti di cooperazione generici bensì allineamento tra fatti territoriali e fatti politico-amministrativi.

Ma, dopo avere ridisegnato in questo modo una parte del territorio del Veneto, ci troveremmo di fronte a una situazione che prefigura un'evoluzione successiva. Una situazione che è simile a quella di altre aree in Italia, ma con una scala che la rende singolare, specifica. Dopo aver trasformato in città le aree urbane funzionali di Venezia, Padova Vicenza e Treviso, apparirebbe il disegno di un'area metropolitana composta di unità elementari (le aree urbane funzionali) che sono, esse stesse, sistemi di comuni contigui. A questo punto della traiettoria dello sviluppo territoriale veneto non ci sono alternative all'interpretazione della sua parte centro-orientale in termini di un'area metropolitana. Si tratterebbe di un'area metropolitana *policentrica* ma, comunque, un'area così profondamente integrata da richiedere un livello strategico unitario.

Esistono casi simili in Italia, casi in cui la "rivoluzione territoriale" ha creato aree urbane funzionali contigue tra le quali si è poi stabilita un'interdipendenza territoriale di grado superiore. Ne sono un esempio Firenze-Prato-Pisa, Forlì-Cesena-Rimini-Ravenna – così come, ad una scala più piccola, lo sono Ancona-Jesi o Pesaro-Fano. Sono situazioni singolari per le quali, dati i vincoli geografici, storici e spaziali, non si può immaginare la costruzione di



un unico sistema urbano. Per queste aree si deve imparare – e non è poi così difficile – a governare l’interdipendenza (tra un numero limitato di aree urbane funzionali trasformate in città e non tra un numero molto elevato di comuni). Interdipendenza tra città tra le quali non ha alcun senso immaginare una competizione, bensì soltanto forme di cooperazione.

Il “paradigma della competizione territoriale” che sta diventando anche in Europa l’ancoraggio delle politiche regionali deve essere declinato in Italia con particolare attenzione. Si tratta di una logica che si applica a regioni organizzate in città, non può applicarsi a regioni che sono diventate un territorio senza gerarchia. Se continueranno ad essere i comuni a competere – come accade in Italia dagli anni Cinquanta –, il tentativo di applicare il paradigma della competizione territoriale avrà in Italia esiti profondamente negativi

Non dobbiamo sentirci obbligati a percorrere la strada della trasformazione delle aree urbane funzionali in città – e, in effetti, non la stiamo percorrendo. Tuttavia, è necessario essere consapevoli che ciò che l’Italia può offrire sono territori e non città. Certo, non si può escludere che non esisteranno più economie in cerca di territori piuttosto che di città. Resta il fatto che le economie di cui parliamo – in Italia, in Europa e altrove – sembrano cercare città.

Le economie che cercano un luogo in cui territorializzarsi non vedono “territori comunali” – ciò che in Italia continuiamo a vedere –, vedono “aree urbane funzionali”: identificano, giudicano, comparano i caratteri delle aree urbane funzionali non i caratteri dei territori comunali, i quali da almeno trenta anni non sono più degli spazi economici perché le esternalità e le configurazioni relazionali non si esprimono più alla loro scala. Giudicano la qualità di queste aree – nelle quali trovano territori non città, insediamenti da decenni non governati come città e che non posseggono i caratteri delle città. Vedono, praticamente ovunque in Italia, città *in nuce* o pseudo-città.

Si può restare fedeli all’ipotesi che la modalità di territorializzazione avvenuta in Veneto sia stata un fondamentale fattore di competitività – e di sviluppo economico nei decenni passati. Si può restare fedeli all’ipotesi che l’Italia che costruiva il territorio, mentre altri paesi – come la Germania o la Spagna – costruivano (e ricostruivano) città, stesse scegliendo l’opzione migliore, date le sue peculiarità. Si può continuare a pensare che liberarsi del suo policentri-



smo ben conformato come ci si libera da un vincolo fosse la scelta economica giusta all'inizio degli anni Cinquanta. Anche accettando questa ipotesi – che, comunque, ritengo non sia affatto corroborata e che, forse, viene ripetuta come riflesso ideologico più che per convinzione –, rimane che i fattori di competitività sono decisamente cambiati in questa Europa che si internazionalizza. Ora le economie cercano città piuttosto che territori e noi abbiamo territori piuttosto che città. Gli investimenti diretti esteri che evochiamo cercano città e non le abbiamo, o ne abbiamo poche e neanche così competitive.

Ma, in una prospettiva dinamica – in particolare, in una prospettiva di *policy* – si deve osservare che non disponiamo neppure di strategie urbane (né abbiamo elaborato, perché logicamente impossibili, “strategie territoriali”, un’espressione che è piuttosto un ossimoro che altro). Non solo, oggi, non abbiamo città. Non le avremo neppure nei prossimi due decenni. O ne avremo poche. In effetti, in Italia stiamo attraversando una fase di transizione dagli esiti incerti. Da una parte, il paradigma territoriale continua ad avere i suoi sostenitori – e il territorio continua ad essere costruito e ricostruito, attraverso processi di auto-organizzazione, secondo le modalità usuali che hanno scandito lo sviluppo spaziale negli ultimi decenni. Dall'altra, ci sono evidenti segni di città che tornano ad avere una visione strategica e che, come primo atto, ridisegnano lo spazio delle proprie politiche, i confini dei processi di regolazione.

In Italia alcune città *in nuce* sembrano avere compreso che i sistemi urbani funzionali nati per coalescenza sono le nuove unità di regolazione, sono la scala territoriale alla quale definire strategie di sviluppo urbano, il territorio da trasformare in città. Torino che proietta la sua area metropolitana in Europa sembra averlo capito. Così come sembra averlo capito Firenze – e la Toscana che, almeno nella pianificazione regionale, sembra scegliere questa opzione. Altre città italiane sembrano essere giunte a capirlo.

Queste differenze di comportamento sono interessanti da un punto di vista analitico. In una situazione in cui le economie cercano città, le città sono costrette a competere per trovare economie. In Italia inizia ora una fase nella quale vi saranno territori che dovranno competere con le città, e sarà una competizione ad esito certo: vinceranno le città, perché le economie che si mettono in movimento cercano città.

Ma vi è un'altra ragione che renderà impari la competizione:



nelle città si concentrano i nuovi fattori dello sviluppo endogeno.

Se è la produzione dei beni immateriali il nostro futuro – ammesso che, effettivamente, lo sia –, allora la traiettoria di sviluppo futuro sarà determinata dalla nascita di nuove imprese in questo settore e dall'espansione delle imprese esistenti (non ci sono soltanto investimenti diretti esteri da attrarre e condizioni per attrarli). Nel territorio vi erano i fattori che hanno reso possibile lo sviluppo endogeno della "Terza Italia", nelle forme che sono state esaltate in Italia negli anni 1950-2000, ma nella città si troveranno i fattori dello sviluppo endogeno che sono necessari alla società della conoscenza che vorremmo costruire.

Si deve aggiungere, inoltre, che lo spazio competitivo non è quello italiano ma quello europeo, e in Europa ci sono città che da almeno venti anni – alcune da sempre, altre più di recente – hanno mantenuto il capitale urbano, la loro capacità di governo, la loro identità. Nella società della conoscenza, nella quale la produzione di beni immateriali caratterizzerà le economie delle città europee, le città italiane – e i territori italiani – competeranno con Vienna, Monaco, Stoccarda, Francoforte, Lipsia, Dresda, Praga – che non sono poi così distanti da Bologna, Verona, Padova, Venezia, Trieste.

Le città europee sono diventate tutte *città globalizzate* – così come lo sono diventati i territori: uno stato delle cose che non abbiamo subito, bensì progettato e realizzato rapidamente nell'ultimo decennio in Europa. Ci siamo lasciati alle spalle senza esitazioni il Mercato Unico Europeo, al quale avevamo consegnato la nostra identità economica, e siamo entrati nel mercato globale. Ma solo alcune città europee hanno il rango di città globali – e hanno vantaggi da trarre, in linea di principio almeno, dal nuovo assetto istituzionale. Ma le altre, tutte le altre città? Le altre sono, appunto, città in cerca di economie. Grazie.

Dott. Roberto Crosta

Grazie a lei professor Calafati per questa panoramica che ci ha dato e per questi spunti di discussione.

Abbiamo pensato di affiancare ad un economista un architetto, un urbanista per riflettere su questo tema delle aree metropolitane e delle città. L'architetto Angelo Patrizio ci racconta un po' il suo punto di vista rispetto a questi temi. Grazie architetto.



Ho ascoltato con molto interesse la relazione del professor Calafati. Una relazione che ha sviluppato tesi che permettono, tra l'altro, di confermare la necessità e l'urgente improrogabilità di celebrare sposalizi tra discipline diverse, poiché ritengo che questo continui ad essere uno dei grossi problemi del nostro Paese.

Mi è stato richiesto di testimoniare, con questo breve contributo, l'esperienza professionale che ho realizzato nel corso di oltre tre lustri. Credo che l'utilità del mio intervento possa consistere semplicemente nel documentare alcune delle applicazioni sperimentali realizzate per costruire e dare spazio ad una metodologia di progettazione e pianificazione che ha tentato di dare risposte all'ambito urbanistico, ma anche all'ambito delle attività economiche. Ero molto più giovane, quando cominciai ad occuparmi di pianificazione e progettazione urbana e, nell'ambito della pianificazione urbanistica, mi veniva richiesto di trovare risposte ed applicazioni integrate alla programmazione commerciale e alla pianificazione urbanistica. La legge che vigeva in quegli anni, la 426 del 1971 (poi sostituita dalla riforma del commercio introdotta dal ministro Bersani nel 1998) conteneva articoli che contemplavano il dovere di integrare la pianificazione urbanistica e la programmazione commerciale. Un tale compito doveva essere esercitato dai progettisti e dalle Municipalità.

Io non so riferirvi oggi, non so dichiararvi, se esistono più di venti città italiane che nei 30 anni di vigenza della legge 426 abbiano dato corpo a percorsi progettuali che abbiano consentito il sorgere di piani regolatori generali provvisti di analisi dei sistemi commerciali urbani esistenti nel momento della redazione del Piano. Le modalità di lavoro applicate, quasi al limite della calamità, permettevano di assistere al prefigurare di rilevanti trasformazioni (anche commerciali) senza che si spendesse un solo rigo di analisi sui sistemi commerciali esistenti: sul loro numero, sul loro assetto, sulla loro struttura, sulle tipologie e sulle formule, sul loro ruolo economico, e – quel che è peggio – sul loro ruolo sociale. Per quanto mi riguarda, dichiaro sempre che non so molto di commercio e so qualcosa, probabilmente, di città. Segnalo comunque che, nel nostro tempo, **la relazione tra città e commercio** è stata messa sempre più in discussione sino al punto che a Malaga, sul finire degli anni Novanta del secolo scorso, ci si è dovuti incontrare (oltre seicento città europee) per riflettere e discutere sui problemi del commercio nelle città. Una cosa, converrete, estremamente stupefacente poiché è difficile dimenticare

Intervento

Arch. Angelo Patrizio

Architetto e urbanista





che le città sono sorte intorno ai luoghi di meeting dei commerci, ai crocevia mercantili. Malgrado ciò si è reso necessario fermarsi e arrivare redigere, in maniera veramente stupefacente, una **dichiarazione** ripresa poi da altri convegni che si sono realizzati successivamente sullo stesso tema: a **Lille** per esempio. Ponendo la questione intorno alla necessità e all'urgenza di riconciliare pianificazione urbanistica e attività commerciali e spingendosi sino a dare indicazioni affinché i cittadini, gli abitanti di città potessero continuare a vedersi garantite condizioni di vivibilità che li mettessero in condizione di preferire di stare nelle città e nei loro centri.

Questione di non poco conto. Io non dimentico mai quello che ho visto e analizzato a Oporto e Coimbra, due importanti città del Portogallo. Alcune città del Portogallo, a metà degli anni Novanta avevano interi centri storici svuotati di uomini e funzioni. Per chi si occupa come me di pianificazione urbanistica e commerciale l'assenza di residenti e di attività economiche nel tessuto urbano risulta estremamente difficile da rilevare freddamente. Si consideri, da qui in avanti, che io sostengo sempre che per occuparsi di commercio in maniera costruttiva e per fare un buon **Piano Urbanistico Commerciale** sia necessario mettere al centro delle attenzioni e delle scelte progettuali non tanto e non solo i commercianti, ma i cittadini-consumatori che sviluppano quelle aspettative per soddisfare i propri bisogni di merci, servizi e socialità che costruiscono le condizioni di mercato che richiedono modalità di pianificazione orientate a delineare percorsi confacenti a tutti (cittadini e operatori economici). Per porre rimedio all'assenza di residenti e di commercio nei centri storici delle proprie città il Portogallo, a metà degli anni Novanta, vide il Governo predisporre strumenti di finanziamento finalizzati a rivitalizzare lo zoccolo degli edifici (i fronti commerciali ormai inattivi da molti decenni) per riportare il commercio, l'artigianato di servizio e i servizi nei centri storici. L'obiettivo era legato all'attenta considerazione che se si faceva rivivere lo zoccolo degli edifici c'era la speranza che si potesse tentare di riportare gli abitanti a risiedere e a far funzionare i piani superiori degli edifici abbandonati e spettralmente privi di funzioni. Trovo degna di considerazione ed appassionante questa esperienza portata avanti da alcune città portoghesi. Mi piace augurare a queste iniziative un successo pieno che possa tradurre in realtà il sogno di ricostruire nei centri urbani quelli che furono i **cuori pulsanti**. Un tema che pare interessare in maniera sempre più lancinante le città



europee e, tra esse, anche quelle italiane

La questione non è marginale e richiede **politiche integrate** di pianificazione urbanistica e programmazione commerciale. Politiche che ricerchino e sperimentino modelli di intervento che diano spazio alla **valorizzazione dei centri storici e dei sistemi commerciali urbani** senza farsi imprigionare entro i limiti geografici o concettuali ai quali talvolta ci si riferisce parlando dei centri storici, oppure dei quartieri oppure, ancora, delle singole strade.

Io rifiuto sempre dimensioni operative impudenti. Ho appena finito di lavorare al Piano Urbano del Commercio per Alessandria. Un Piano che contemplava l'adeguamento del Piano regolatore generale comunale. Si è osservato lo stato di fatto e si è discusso con la Municipalità e con le Associazioni dei commercianti e quelle dei cittadini e si sono sviluppate, conseguentemente, linee di intervento progettuale che hanno persuaso del fatto che ad occuparsi di commercio, di attività commerciali ad Alessandria si finiva con l'occuparsi non solo del commercio presente nel centro storico, ma anche nei quartieri e nei sobborghi. Procedo sempre in tale modo e sono sempre più convinto che il tema della desertificazione commerciale, che sta caratterizzando le città italiane, vada in ogni modo contrastato perché esso si porta sempre dietro desertificazioni urbane e sociali.

In questa dissertazione il sistema del piccolo commercio, che pure riveste un ruolo importante per la vivibilità dei contesti urbani, obbliga a prendere atto di proprie condizioni di comportamento statico che permette di osservare come, talvolta, esso si faccia sopravanzare dalle dinamiche insediative della cosiddetta grande distribuzione.

Va osservato, del resto, che i **centri commerciali pianificati** contemporanei, quelli di maggior successo, stanno prendendo a modello la città storica e le più belle piazze che la storia urbana italiana ha prodotto per copiarne e copiarne i meccanismi di impianto e di funzionamento e riproporli nella struttura operativa dei più interessanti centri commerciali pianificati.

Purtroppo i piccoli commercianti non sempre comprendono che il loro grande valore, la loro grande ricchezza è proprio quella di avere una relazione diretta con il corso, la piazza principale, le piazzette secondarie, la gradevolezza dei materiali da costruzione. Elementi che artificiosamente si stanno riproponendo in altri luoghi che non in quelli inerenti ai contesti urbani o i loro centri storici.

Io credo nell'importanza di applicare un metodo di lavoro



che obblighi a dare attuazione pratica a Piani o a Progetti che contemplino spazio per le seguenti parole d'ordine: **sperimentalità, gradualità e reversibilità**. Parole d'ordine che, sono certo, i veneziani sapranno riconoscere poiché esse rappresentano le direttive con le quali la Serenissima ha governato. Sono persuaso che non esista altra via che quella che ci obbliga a sperimentare gradualmente e saper correggere gli errori, tornare indietro, se le cose progettate o gli atti di governo delle città non funzionano. E' questa la via per dare risposte, nelle piccole e nelle grandi città, al bisogno delle genti di stare insieme per soddisfare il desiderio di convivialità, di religiosità e di politica e quindi taverne e osterie per la convivialità, chiese per la religiosità e sale assembleari per la politica. Tre realtà oggettive che per funzionare hanno bisogno di una base economica di **scambi e di commerci**. Questo ragionamento obbliga l'architetto a non chiudersi nel proprio laboratorio di progettazione e ad operare ricercando un dialogo costante che coinvolga i privati, le Associazioni e la Pubblica Amministrazione. Nei Piani che vado realizzando mi obbligo sempre a misurare le cose, a contarle, a pesarle, ad analizzarle poiché non conosco altro modo per modificare la realtà che conoscerla. Non mi chiudo mai nella singola cosa: nella bottega, nell'edificio, nella strada, nel quartiere – e lo dico sempre ai rappresentanti delle Associazioni di categoria dei commercianti, ma anche degli artigiani – la questione è quella di parlare di commercio, anche quello di vicinato, abbandonando la dimensione locale o amministrativa. Discutevo qualche tempo fa, con il sindaco di un'importante città di 50mila abitanti, del Piano urbano del traffico. La città è un tutt'uno con una serie elevata di altre città che con essa confinano o costruiscono un sistema territoriale interessato da fenomeni di intensa conurbazione. Lo esortavo a non chiudersi nei confini amministrativi del proprio Comune e gli ricordavo che le direttive interministeriali per la redazione dei piani urbani del traffico permettevano alle municipalità una visione d'ambito sovralocale. Quel sindaco mi dichiarò che avevo ragione a serbargli memoria delle direttive, ma lui preferiva non interagire con i comuni contermini sul tema del piano del traffico. Io ho una visione diversa delle cose, ecco perché mi piace costruire mappe che permettono di **misurare i fenomeni strada per strada**. Credo che sia il modo migliore per conoscere. Valutare quantitativamente è anche la regola che ci siamo dati, uno dei registri usati per sviluppare riflessioni sulla pianificazione urbanistica e su quella commerciale

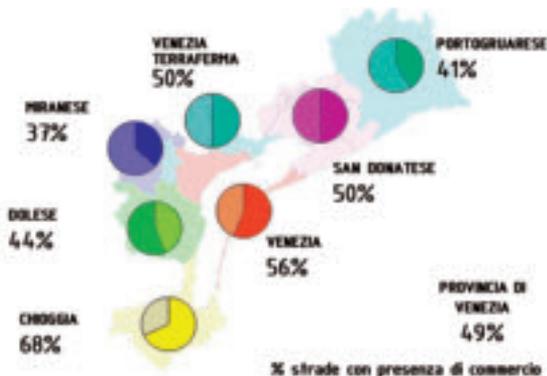


nell'ambito di un lavoro fatto per la Camera di Commercio. Un lavoro che permette di affrontare, per esempio, un itinerario di pianificazione del commercio su scala provinciale o, se preferisce, a livello di area metropolitana veneziana, evidenziando che il **31% della popolazione veneziana** è costituita da bambini entro i 14 anni e da cittadini ultra sessantacinquenni.

Si consideri che gli uni e gli altri, per dinamiche attinenti alla mobilità individuale, sono **maggiormente legati al quartiere dove vivono**. E per chi pianifica città e commercio non è marginale rilevare che su un totale di 822mila abitanti ben 254mila sono cittadini che io definisco a **più bassa possibilità di mobilità**. Informazione dalla quale è impossibile prescindere in sede di progettazione.

Misurare e conoscere è fondamentale anche per conoscere per esempio che, dal punto di vista del numero delle attività, il 94% del sistema distributivo della provincia di Venezia è costituito da piccoli punti vendita di vicinato. E che a tale percentuale appartiene solo il 52% delle superfici di vendita. L'opportunità, ma anche l'utilità di misurare i fenomeni permette di constatare che le strade dei 44 Comuni della provincia di Venezia sono 8.959 e che in 4.345 di queste, pari al 49%, è localizzata almeno un'attività di commercio. Detto così potrebbe non risultare particolarmente significativo, ma se approfondiamo il dato e lo leggiamo nelle sue connessioni sul territorio questo 49% medio provinciale si articola dal 37% del Miranese al 68% di Chioggia.

Il commercio nelle strade dei comprensori



Questa è la situazione che riporta il dato medio provinciale con queste diversità che sono, a mio avviso, interessanti da



analizzare perché costituiscono i primi livelli di conoscenza del sistema distributivo alla scala provinciale veneziana. Per la Camera di Commercio ho strutturato ed affinato una metodologia di lavoro che ha permesso di sperimentare per la prima volta quello che abbiamo definito **indice di diffusione urbana del commercio**. In provincia di Venezia esistono mediamente 4 attività commerciali per via, con un'articolazione che passa da 3 al 6. Un indice di diffusione urbana che è possibile osservare anche per settori merceologici. Un indice che denota interessanti articolazioni e presenze del commercio di vicinato e che fa trapelare l'esistenza di una rete capillarmente diffusa che richiede interventi che le permetta di essere competitiva nei confronti di una sempre più massiccia presenza di strutture della grande distribuzione posizionate sia entro i confini provinciali sia all'esterno di essi.

Quante attività per via?



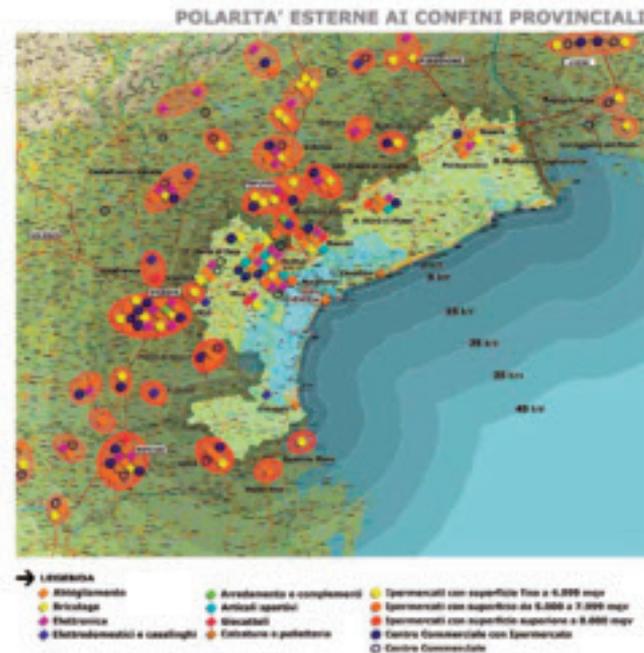
Nell'ambito del lavoro fatto per la Camera di Commercio si è voluto misurare il rapporto **abitanti per punti vendita** e successivamente quello relativo agli abitanti per via congegnando, infine, un meccanismo di scomposizione del sistema commerciale che ha portato a determinare le dimensioni per tutta la provincia di Venezia e per ciascuno dei Comprensori, del rapporto **abitanti per via commerciale**. Un rapporto che permette di misurare non la quantità di abitanti per punto vendita, ma quella relativa all'intera via commerciale.

Ne emerge che un **dato medio provinciale pari a 190 abitanti per via commerciale**. Una quantità interessante e tale da far segnalare la possibilità per il sistema commer-



ciale di beneficiare di parametri di un certo interesse. Segnalo, altresì, la necessità di pianificare senza riferirsi al dato medio provinciale perché il territorio veneziano si articola in maniera dissimile e credo che questo vada considerato con molta attenzione.

In questo lavoro abbiamo misurato e mappato gli ipermercati, i centri commerciali e le grandi strutture specializzate, delineando le polarità commerciali a livello provinciale. E poiché sarebbe errato rinchiudersi nella visione della singola strada, nel quartiere o nel limite amministrativo, abbiamo valutato necessario che alle polarità commerciali dell'area metropolitana veneziana si aggiungesse la conoscenza (per considerarle nell'ambito della **relazione tra domanda e offerta**) delle polarità che sono ubicate fuori dei confini della provincia ma che, dal punto di vista delle dinamiche di funzionamento economico, pesano e sviluppano effetti sul territorio veneziano.

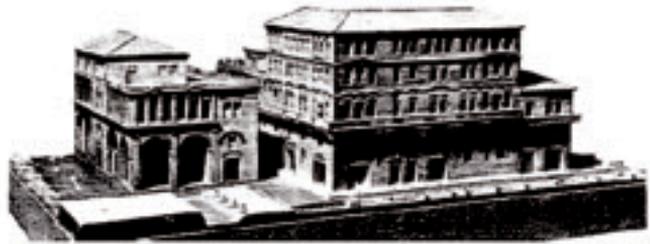


Voglio segnalare anche che la strada e le funzioni che su di essa si svolgono rappresentano una relazione che soffre ogni giorno di più. La relazione tra residenza e botteghe e tra botteghe e strada si sta perdendo lentamente e progressivamente.

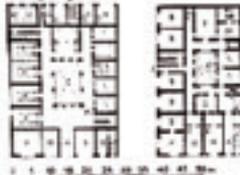
Proviene da una relazione antica e risulta ottimamente te-



stimoniata dalle *insulae* romane (**unità edilizia minima di costruzione della città romana**), che vedevano attestarsi ai piani terra degli edifici le botteghe artigiane, commerciali e ai piani superiori la residenza. Non funzionò in maniera dissimile nei secoli successivi: al piano terra la bottega e ai piani superiori la residenza. Pare che sia sempre meno così nel tempo che stiamo attraversando.



A - ingresso
B - botteghe
C - cortile
F - loggiate
L - atria
M - mibreo (sarnuero del dio Mitra)
P - pozzo
R - triclinio
S - stanze
T - tablinum



La città è costellata di **luoghi dello scambio**, non sono solo luoghi di scambio di merci o mescita di bevande, ma anche luoghi di incontro e scambio di culture e di socialità.

Luoghi, quelli del commercio, che richiedono, verosimilmente e sempre più insistentemente, la redazione di piani che applichino le modalità della **progettazione partecipata**.

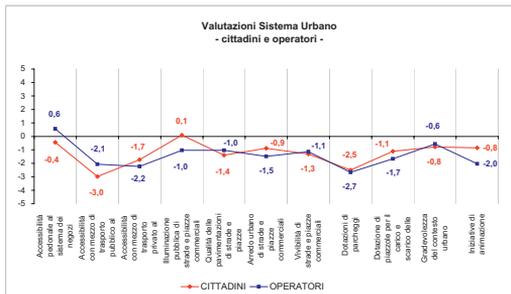
Io ricordo sempre che il centro commerciale naturale per eccellenza è un luogo ove afferiscono merci e persone. E le persone chiedono condizioni di buona articolazione del mix merceologico, ma chiedono anche servizi e gradevolezza del contesto. Chiedono, in definitiva, condizioni per stare, per incontrarsi, per socializzare.

E' forse in questo modo che si può spiegare come dopo aver fatto vedere il Covent Garden (le sue dinamiche di funzionamento commerciale, ma anche quelle di *loisir*) ad un numero



VALUTAZIONI DEL SISTEMA URBANO

Domanda: Esprima la percezione rispetto ai singoli elementi dando una valutazione da - 5 a + 5:



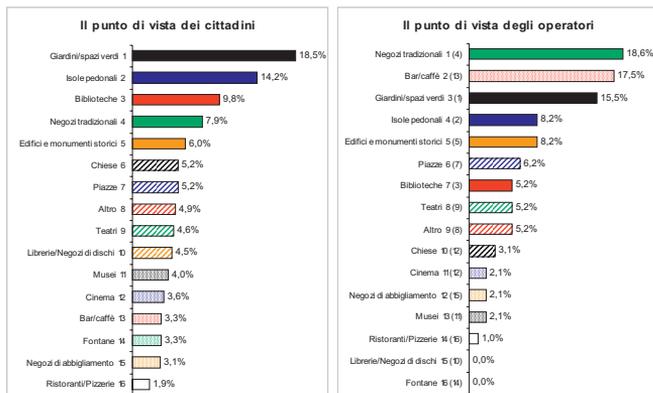
Non esiste, dunque, una città dei commercianti e una città dei cittadini, esiste “la città” e le sue dinamiche di funzionamento. Ho sentito spesso sostenere tesi diverse. Non mi hanno mai convinto del tutto e mi sono apparse, talvolta, strumentali.

Nei Piani che faccio mi piace sempre, tra l'altro, chiedere ai commercianti e ai cittadini quali sono gli elementi più importanti tra quelli riportati nella figura seguente. Ho sempre la necessità di capire qual è il punto di vista delle popolazioni per le quali lavoro. Permettetemi di soffermarmi sui primi quattro che per i cittadini sono: **1. giardini e spazi verdi, 2. isole pedonali, 3. biblioteche, 4. negozi tradizionali**; mentre per i commercianti sono: **1. negozi tradizionali, 2. bar caffè, 3. giardini e spazi verdi, 4. isole pedonali**. C'è materiale sufficiente per sgomberare il campo da equivoci che hanno ammalorato dibattiti e confronti in maniera spesso pregiudiziale. E anche perchè io possa invitare alla costruzione di tavoli di confronto che diano spazio alle cose oggettive. Uno spazio di ascolto e di confronto che utilizzo anche per affrontare il nodo delle merceologie, oppure quello degli spazi per l'intrattenimento, la cultura, il tempo libero, poiché la giornata solare e fatta di 24 ore che richiedono funzioni e servizi diversi.

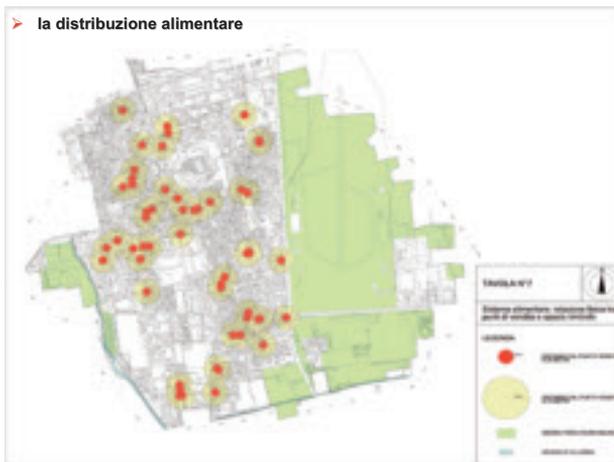


VALUTAZIONE DEI FATTORI DI VIVIBILITÀ

Domanda: Indichi i tre elementi che ritiene più importanti tra quelli sotto riportati:



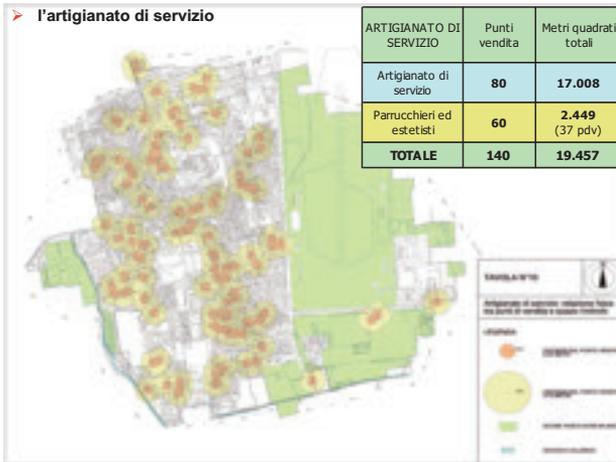
Credo anche che non si possa fare un Piano che interessi le attività economiche senza conoscere la propensione al cambiamento degli operatori e senza analizzarne le strategie aziendali. Ecco quindi che se i questionari di cui vi ho sin qui parlato servono a capire il sistema commerciale e il sistema urbano, esiste il bisogno di conoscere quanto il sistema imprenditoriale si mette in gioco. Sono convinto, infatti, che se un sistema imprenditoriale dichiara che il mondo è perfetto e non intende mettersi in gioco, sono inutili piani o progetti e lascio cadere la matita e dichiaro la probabilità che io non proceda nell'incarico progettuale. La redazione di questionari e confronti sulle politiche e sulle strategie aziendali risulta, pertanto, di rilevanza cruciale per realizzare progetti condivisi e, quel che più conta, realizzabili perché si tenta, in tal modo, la crescita di progetti che procedano di pari passo con la possibilità che gli operatori facciano la loro parte.



Un altro aspetto che mi piace segnalare del metodo di lavoro applicato è quello legato alla costruzione di mappe funzionali che interessano il piccolo commercio visto nella dimensione fisica di prima prossimità.

Costruisco, pertanto, per ciascun punto di vendita mappe che anziché misurare i tempi di percorrenza per accedervi (**isocrone** dei bacini di utenza) misurano invece lo spazio circolare compreso entro un raggio di 75 metri dalla singola attività. Si configura in tal modo quello spazio prossimo (**isometriche** del singolo punto di vendita) che mi permettono di assegnare un ruolo centrale a ciascuna bottega. Ma la cosa veramente stupefacente è legata alla constatazione che dalle mappe del commercio e dell'artigianato, dei servizi e dei pubblici esercizi emergono con forza le aggregazioni, i luoghi del commercio, i sistemi commerciali urbani e finanche i potenziali centri commerciali naturali.

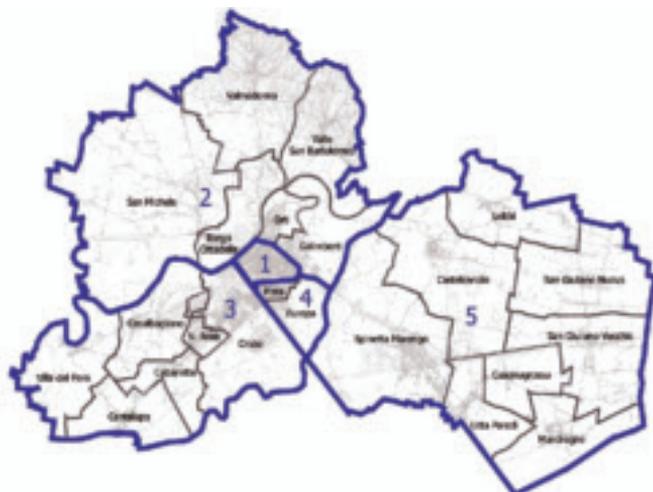
Da queste mappe emergono con forza le dinamiche insediative di un sistema economico che fornisce merci e servizi diversi. Un sistema per il quale è possibile costruire condizioni di pari dignità operativa rispetto ai sistemi della grande distribuzione. Un'operatività che richiede attenzione ai fenomeni di accessibilità e sosta, di articolazione del mix merceologico, di qualità urbanistica e architettonica sia dello spazio pubblico sia, anche, dello spazio commerciale. Un sistema che tralasci la visione del singolo punto di vendita e costruisca strategie commerciali di sistema che possano fornire risposte anche in direzione delle attività di promozione e di animazione dei luoghi del commercio.



Per fare un Piano io parto sempre dalla misurazione della relazione tra città e commercio. Ho cominciato a Bresso, una città contigua a Milano, ove l'analisi ha dato vita al riconoscimento dei sistemi commerciali urbani. Si è cambiato il Piano regolatore generale. Si sono configurati progetti di riqualificazione urbana e rivitalizzazione economica. Si stanno realizzando tali progetti.

L'ultimo lavoro compiuto ha interessato Alessandria, 95mila abitanti, un territorio molto vasto costituito da un forte centro storico, importanti quartieri e 14 piccoli sobborghi compresi nelle 5 Circoscrizioni che vanno da 658 a 2.400 abitanti e appaiono come veri e propri piccoli comuni che fanno parte, invece, del comune di Alessandria. Impossibile occuparsi solo del centro storico anche perché le misurazioni dimostrano che nel centro storico si attesta oltre il 50% delle attività commerciali, ma non tutte le attività.

Anche qui ho ritenuto di ragionare senza chiudermi in ambiti geografici ristretti. E anche qui, m'è parso, venisse apprezzata una tale impostazione metodologica.



1_1, 2_1, 3_1, 4_1, 5_1

Per fare un Piano non ha mai senso chiudersi nei confini del centro storico o nei confini amministrativi del singolo comune. Ecco perché per fare il piano di Alessandria ho valutato utile leggere alcuni fenomeni (quelli demografici, per esempio) almeno dei primi 14 comuni attestati a corona del capoluogo. La pianificazione di un territorio come questo non può essere fatta non tenendo conto delle relazioni est-ovest e nord-sud di una città facente parte di un territorio che è stato storicamente prima commerciale, poi militare, per poi tornare ad essere commerciale, per poi essere industriale, per poi essere in questo momento alla ricerca di destino. Partire dal centro storico è stato necessario, ma poi si è sentita forte la necessità di allargare l'analisi a tutte le vie della città per riconoscere quelle entità funzionali (i sistemi commerciali cittadini) che sono entrati con forza, e a pieno titolo, a far parte delle predisposizioni urbanistiche che hanno portato all'Adeguamento del Piano regolatore generale e alla predisposizione dei Criteri e degli indirizzi di pianificazione urbanistica riferiti al sistema commerciale nel rispetto dell'impianto normativo piemontese. Un percorso progettuale che mi rende soddisfatto poiché il confronto con le Associazioni dei commercianti e con quelle dei consumatori ha obbligato ad azioni di piano che si sono dovute verificare da una molteplicità di punti di vista che ha finito, lo spero, per essere la vera ricchezza del lavoro fatto.



IL PROCESSO DI ASCOLTO E VALORIZZAZIONE DEL COMMERCIO

I QUESTIONARI DI RILIEVO DEI SISTEMI COMMERCIALI URBANI - COMPILATI DA 576 OPERATORI ECONOMICI, 375 DEI QUALI UBICATI NEL CENTRO STORICO - HANNO PERMESSO DI AFFRONTARE 17 AREE TEMATICHE:

1. Qualità e decoro urbano
2. Qualità e decoro del sistema commerciale
3. Mobilità pedonale
4. Mobilità veicolare
5. Mobilità del trasporto pubblico
6. Mobilità delle merci
7. Dotazioni di sosta
8. Dotazioni di sosta per carico/scarico merci
9. Illuminazione pubblica
10. Dotazione del verde
11. Arredo urbano
12. Segnaletica di orientamento urbano
13. Segnaletica di orientamento commerciale
14. Qualità dei fronti commerciali
15. Qualità degli elementi di arredo commerciale
16. Sensazioni di sicurezza in orario diurno
17. Sensazioni di sicurezza in orario serale notturno

Spesso il rapporto tra commercianti e Amministratori pubblici viene reso ostico da provvedimenti che vengono letti, dai commercianti, come calati dall'alto. Era il punto di vista della fase partente del Piano: i commercianti erano in una situazione di contrasto con la Municipalità per l'entrata in vigore di una ZTL.

Gli operatori lamentavano l'assenza di ascolto e confronto preventivo con le categorie. E per far cogliere che si intendeva operare utilizzando un registro diverso si è valutato utile che si costruissero mappe delle percezioni degli operatori economici sopra 17 questioni nodali che continuavamo a vedere emergere in ogni situazione di dibattito e di confronto.

Una rilevante quantità di commercianti (576 operatori economici, dei quali 375 attivi nel centro storico) hanno compilato questionari che ci hanno permesso di costruire 17 mappe della città dalle quali con colore rosso emergono le vie commerciali ove il problema viene percepito in maniera più intensa.

I questionari non sono stati mandati per posta, sono stati portati e ritirati personalmente affinché potesse esercitarsi un passaggio da un uomo ad un altro uomo. E potesse essere ritagliato lo spazio per compilarlo con calma (il ritiro poteva essere effettuato anche il giorno o i giorni seguenti): 61 vie commerciali ascoltate e mappate; 17 mappe utili a costituire gruppi di lavoro misti per avviare interventi di riqualificazione urbana e di rivitalizzazione economica.



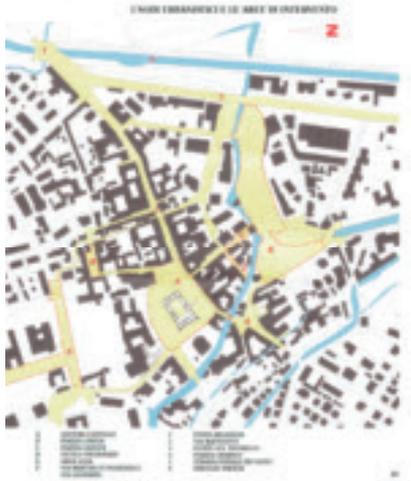
SENSAZIONI DI SICUREZZA SERALE - NOTTURNA



Queste tavole di percezione per ciascuno dei tematismi permettono di segnalare l'articolazione di un metodo di lavoro che si è arricchito di una modalità che va oltre le elaborazioni numeriche e tenta di raccontare i nodi problematici calandoli sul corpo vivente della città.

Queste tavole hanno il valore, mi piace pensare, di mettere insieme le parti e aiutarle a focalizzare i percorsi possibili. Itinerari nuovi, dunque, che richiedono ragionamenti e vie tutte italiane. Anche se per capire meglio non guasta guardare alle migliori esperienze Europee.

Ad Alessandria ho proposto di non copiare, ma di cercare una via alessandrina. Ho rifiutato di dire che il modello poteva essere quello dei town manager inglesi. Ho suggerito, invece, ed hanno accettato di istituire un **tavolo di concertazione permanente** per la promozione del commercio e per realizzare il piano. Sarà questo Tavolo (costituito da due rappresentanti della Confcommercio e due della Confesercenti, dagli assessori all'urbanistica, al commercio, agli eventi, e dai presidenti delle Commissioni consiliari competenti) a definire la struttura e la missione dell'Ente di gestione del commercio in città, l'organismo di town manager alessandrino.



Mentre mi avvio a concludere vorrei segnalarvi quanto mi è accaduto progettualmente in un piccolo comune di 7 mila abitanti a sud di Milano. Sulla via commerciale di questo paese, che si chiama Binasco, si attestano circa 90 attività e il castello di Visconteo. La strada è molto stretta e le operazioni di carico e scarico delle merci avveniva in doppia fila creando condizioni di invivibilità, di congestione e di inquinamento. Il sindaco decise di chiudere al traffico la strada commerciale e i commercianti insorsero per l'evidente danno economico che ad essi sarebbe derivato.

Mi chiamarono per trovare soluzioni al problema. Ma non era facile. Come si risolve una questione di questo tipo? Come si trova il punto di mezzo che soddisfi tutti gli attori coinvolti?

Io proposi di allargare lo spettro delle visioni e fare un ragionamento generale. Questa modalità di lavoro mi diede la possibilità di sviluppare un progetto di respiro urbano che inglobò un'area dimessa parallela alla via commerciale. Sull'area progettai residenze e parchi, biblioteche e parcheggi interrati, piazze in pietra e ponti pedonali sull'acqua. Ma nel corso del lungo tempo che passai con i commercianti prese corpo, lentamente, la necessità di dare risposte all'innovazione più significativa: la realizzazione di una **piattaforma merci di vicinato** ove le merci dirette ai negozi arrivano e, poi, con veicoli elettrici non inquinanti e non ingombranti vengono distribuite a ciascuna attività. Trovo significativo che, con un gruppo di commercianti di Binasco, io abbia potuto progettare una tale struttura. E



Q8

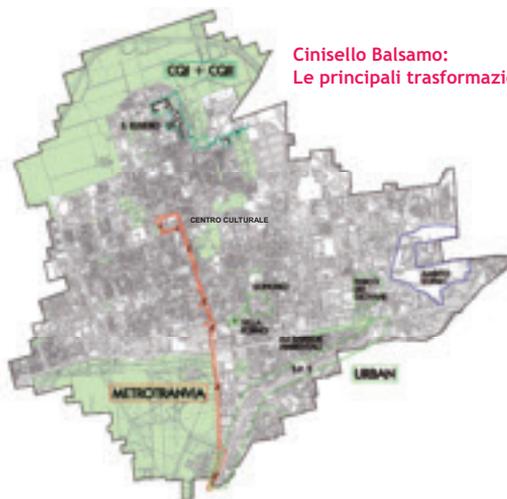
non è importante se ad oggi la piattaforma merci di vicinato non è ancora stata realizzata. Poiché questa importante innovazione che prese corpo per la prima volta in questo piccolo borgo sta vedendo lavorarci con molto interesse il comune di Milano.

Sono convinto che in futuro saremo costretti ad affrontare in maniera molto seria tale questione. E mi piace segnalare che se sono riuscito a trasformare un vincolo in opportunità lo devo anche alle molte serate di ragionamento che i commercianti di quel piccolo paese della Lombardia mi hanno regalato. Dapprima preoccupandomi con il quadro delle richieste che avanzavano e poi rasserenandomi aiutandomi a tracciare percorsi nuovi e diversi.

Grandi meccanismi quelli della progettazione partecipata. Faticosi e grandi.



CiniselloBalsamo



Cinisello Balsamo:
Le principali trasformazioni

Dicevo che io non so molto di commercio, eppure mi hanno chiamato a progettare e realizzare, dirigendone i lavori, una piazza embrione di centro commerciale naturale a Cinisello Balsamo, città di 72 mila abitanti a nord di Milano. L'ho fatta passando molto tempo con i commercianti e con i miei amici del centro anziani che ha sede sulla piazza, con i residenti e con gli artigiani e confrontandomi con la scuola elementare lì ubicata e con gli operatori del mercato



settimanale ambulante che ogni venerdì arriva con una sessantina di banchi.

Tre anni dopo (e non me lo sarei aspettato) mi hanno chiesto di fare l'assessore alla riqualificazione urbana per occuparmi di due Contratti di Quartiere e di un progetto Urban. Sono progetti che stanno trasformando il volto di una città dolente che ha visto, nel dopoguerra, l'arrivo di rilevanti parti di popolazione dal nord e dal sud del nostro Paese. La città fino agli anni 50 si attestava intorno ai 15 mila abitanti, ed è arrivata poi ad oltre 90 mila.

Io voglio mostrarvi come nell'ambito di un Contratto di Quartiere dove in un palazzo, in uno solo abbiamo insediato, agli inizi degli anni 70, circa 3 mila abitanti, abbiamo realizzato laboratori commerciali ed artigianali da assegnare a piccoli operatori oltre che a farmacia e posta.

La stecca commerciale mi appare bella, funzionale, utile a travalicare le condizioni del quartiere ove si possa solo risiedere.

L'individuazione degli operatori da insediare non poteva che passare dall'espletamento di un bando di concorso nazionale.

Il bando è stato reiterato tre volte (riaprendo i termini di scadenza) per cercare piccoli operatori che potessero insediarsi lì per far vivere quella parte di città.

Questa parte del percorso è stata tra le più difficili da trasformare in realtà. Si trattava in fondo di un piccolo problema: trovare 5 piccoli artigiani o 5 piccoli commercianti che costituissero condizioni di relazione tra città e commercio.

Ho toccato con mano come, quando una civiltà se n'è andata, sia difficile ricostruirla in artificio, in laboratorio. Ed è per tale motivo che suggerisco di prestare attenzione ai sistemi commerciali urbani e alle relazioni che essi intrattengono con le città.

Grazie a lei architetto, la parola per le conclusioni al Presidente Albonetti.

Dott. **Roberto Crosta**



Intervento

Ing. Massimo

Albonetti

Presidente della Camera di

Commercio di Venezia



Volevo proprio, a seguire degli interventi del professor Calafati e dell'architetto Patrizio, cercare anche di far comprendere il perché del collegamento alla Giornata dell'Economia di queste due disquisizioni sul ruolo della città. Già un paio di anni fa io feci un intervento nell'assemblea pubblica della mia organizzazione proprio sull'economia della città, la città come fulcro di un'economia ed all'interno di questa provincia dove tra i dati che ne caratterizzano la forza produttiva, lo ha illustrato il dott. Crosta all'inizio, si parla di turismo, trasporti e costruzioni; quali più di questi tre elementi identificativi della forza dell'economia sono legati alla città? Credo che non ci sia proprio altro per definire il ruolo della città, con tutti i problemi che poi ne conseguono. Avete visto spesso, in questi giorni, che sono intervenuto anche magari in contrasto con le Amministrazioni sulle problematiche del turismo; siamo in una città che si sta chiedendo se è giusto chiudere i cancelli per un afflusso che sta diventando troppo elevato, 36 milioni di turisti la scorsa stagione in provincia di Venezia, una crescita che si avvicina al 5%, dati questi che la portano ad essere la prima provincia in Italia in modo assoluto, con due componenti caratterizzanti che sono il balneare e la città d'arte, con delle componenti di soffocamento anche delle infrastrutture e delle strutture cittadine che stanno creando dei problemi.

Trasporti, qui non ne parliamo, perché quando si parla di trasporti come elemento trainante ce ne accorgiamo tutti i giorni, perché questa è un'area in cui non è possibile transitare, c'è il trasporto su gomma che sta vivendo un momento di difficoltà massimo proprio alla vigilia di un cambiamento epocale e trasporti significano anche un movimento di trasporto aereo che sta continuando a crescere, è cresciuto anche negli anni in cui c'era una controtendenza a livello internazionale e siamo ormai su 6 milioni di passeggeri che transitano per l'aeroporto Marco Polo, un milione e mezzo di croceristi sono al nostro porto passeggeri, le merci lo stesso stanno creando dei trend positivi che probabilmente non ci si aspettava, quindi il trasporto come punto focale, quindi anche questo elemento caratterizzante della città.

Costruzioni. Le costruzioni sono il segnale di una città in movimento, sono il segnale di un sistema infrastrutturale in movimento e sono il segnale di una città. Le infrastrutture, lo dicevo prima, siamo alla vigilia di una situazione epocale, proprio di cambiamento epocale in questa zona. Il 2008. Ogni tanto ci passiamo davanti tutti a quell'orologio che dice che al passante mancano, dicono che è avanti di 100



e rotti giorni, hanno detto che va bene così e che quindi si arriverà prima all'obiettivo e ci speriamo tutti. Metropolitana di superficie, alta velocità, quindi cambiamenti che daranno proprio un nuovo volto, e si comincia già a vedere anche nelle piccole, perché non dimentichiamoci anche delle piccole infrastrutture e qui diamo atto che il sistema provinciale si sta già evolvendo in maniera positiva.

Città come punto di sviluppo dell'economia, e da qui anche città, qual è la città in questo territorio? Io faccio sempre l'esempio di quando si arriva in aereo e si comincia a vedere Padova, Venezia, Treviso, non c'è soluzione di continuità, è un ampio territorio che va a caratterizzare un tessuto economico che ha necessità indubbie di coordinamento, quindi parlare di città metropolitana in una zona dove nella sostanza si è già realizzata e un territorio non può prescindere dall'altro per prendere delle decisioni. Già abbiamo visto, recentissimo, che c'è stato un accordo tra Venezia e Padova proprio per intraprendere una strada comune e speriamo che si possa concertare anche con altri questa volontà comune, perché questo territorio deve avere un sistema di coordinamento univoco.

Questa è un po' quindi la motivazione degli interventi dei due relatori che mi hanno preceduto. In questo territorio produttivo la Camera di Commercio vuole fare sistema e abbiamo cercato di farlo, costituendo la Consulta dell'economia qui all'interno, un organismo che sta cominciando a dare i risultati di coordinamento strategico, una Consulta dell'economia alla quale partecipano la Regione, la Provincia, il Comune, l'Università, il Patriarcato, il sistema delle Associazioni e tutti i più importanti attori decisionali del sistema veneziano. Lo dimostrano anche tutte le iniziative che stiamo sviluppando come, ad esempio, il convegno di domani, domani qui c'è un convegno sull'aviazione generale che prende spunto dall'inaugurazione che ci sarà sabato della nuova stazione dell'Aeroporto Nicelli, un convegno che porta qui a Venezia tutti gli attori principali italiani ed internazionali dell'aviazione generale e che si concluderà proprio con una presentazione di una proposta di legge per cambiare il meccanismo di regolamentazione in modo da consentire anche qui un'opportunità di sviluppo.

La Camera di Commercio, quindi, in questo momento di cambiamento importante che sta toccando tutti i settori nell'ambito della produzione, un cambiamento che noi abbiamo definito - sempre facendo riferimento ad una recente occasione - che non deve essere bloccato. Si è sempre parlato di globalizzazione negli ultimi anni; globalizzazione



spesso significa omologare il comportamento di un'entità produttiva e trascurare il valore della competitività del sistema locale, che è basato sull'individuo, sulla dimensione dell'impresa. Prima i dati lo descrivevano, qui abbiamo un'impresa piccola, molto flessibile e molto efficace che sì, è giusto spingerla all'accorpamento, spingerla al sistema, però è questa l'impresa che ha dato negli anni la svolta ad un territorio che 50 anni fa era fatto di agricoltura e di emigrazione; è la piccola impresa e, quindi, i valori della piccola impresa vanno tenuti in considerazione anche in una spinta all'aggregazione, una spinta al rafforzamento, e quindi i valori della tradizione.

Noi abbiamo parlato di glocal, abbiamo parlato di sintesi fra la globalizzazione ed il fenomeno della tradizione e conservazione delle tradizioni locali, nel senso della valorizzazione del patrimonio che si è creato negli anni costruito proprio dal singolo. Si parla di glocal, oggi un termine molto usato, proprio per cercare di identificare un fenomeno innovativo. Noi siamo nella città che forse il glocal lo ha inventato, perché dal 1400 Venezia era sicuramente la città più glocal di molte, come lo sono nel nostro stato attuale, guardava, portava le proprie tradizioni, perché il leone lo troviamo in tutti i siti dell'Oriente, pur guardando a tutto il mondo conosciuto a quel tempo. E' quindi un esempio che abbiamo nelle nostre tradizioni e che credo possa essere un importante patrimonio da gestire per affrontare le sfide future.

Siamo abituati, noi come Camera di Commercio, ad essere vicini alle imprese, le abbiamo seguite in questi anni con dei progetti che hanno cercato di cambiare un po' l'ottica tradizionale. Si è parlato di innovazione, anche se credo che sia il termine più abusato nei convegni e negli incontri degli ultimi 10 anni; noi abbiamo cercato di parlare di innovazione proprio come realtà, perché anche noi, anche qui, sempre parlando con piccole imprese, abbiamo cercato non di calare l'innovazione a chi non sa neanche cosa deve chiedere ma, e qui i nostri progetti sono stati all'interno delle imprese, di far emergere il bisogno di innovazione ed insieme agli imprenditori portare opportunità di sviluppo.

Credo che questo sia il sistema e ha dato dei risultati anche molto importanti, proprio per mettere a produttività le risorse che stiamo investendo e qui dobbiamo, credo, impegnarci a far cogliere alle imprese in modo chiaro e netto le opportunità che il connubio tra tradizione e globalizzazione può dare all'economia del nostro territorio. Ecco, quindi, che la valorizzazione della qualità del prodotto è



fondamentale per lo sviluppo e per la redditività; credo che, in questo punto, possa innestarsi però anche la questione del passaggio generazionale, perché uno degli elementi che è caratterizzante la nostra provincia. C'è una diminuzione delle imprese giovani mentre aumentano le imprese over 70: questo è un dato abbastanza chiaro, la nostra è una provincia con gli indici di natalità minori in assoluto; c'è stata un'incentivazione agli imprenditori over 70 proprio dal punto di vista fiscale, oggi dire 70 anni non è più come 20 anni fa, a 70 anni oggi uno ha ancora delle prospettive importanti, però è una realtà che bisogna decisamente prendere in considerazione. Questo è un segmento che sta aumentando, questo è un segmento che sta denotando una difficoltà proprio nel passaggio generazionale delle imprese perché c'è sempre più la permanenza dell'imprenditore oltre una certa età all'interno dell'azienda e questa è una cosa che va sollecitata, soprattutto per il mondo artigiano che ha sempre tenuto presente l'importante problematica di dare il testimone alla generazione successiva. Credo che sia una delle problematiche più grosse da affrontare nel nostro sistema produttivo e, quindi, nel momento in cui si fanno sforzi di affiancamento alle imprese sui valori dell'innovazione, del ricambio generazionale, teniamo sempre in considerazione la valorizzazione del capitale umano.

Prima parlavamo appunto di uomini in cerca di città e di città in cerca di economie, economie che devono guardare ad un nuovo modello di sviluppo e questi sono temi che devono diventare comuni a tutte le Istituzioni e le Organizzazioni di rappresentanza delle imprese, in quanto se da un lato si deve investire di più a vantaggio dello sviluppo del sistema delle imprese è anche necessario rivalutare il grande patrimonio dato dalle risorse umane che abbiamo a disposizione. Per quanto concerne lo sviluppo dell'innovazione quindi, un altro auspicio importante, e qui guardo il Rettore dello IUAV, un maggiore raccordo tra mondo delle imprese e mondo scientifico ed accademico; credo che le basi ci siano, abbiamo delle università che sono di prestigio internazionale, quindi il potenziale c'è, abbiamo anche degli imprenditori che hanno voglia di fare dei passi avanti. Credo che il binomio università-imprenditori sia da stringere per poter sfruttare questi grandi patrimoni che ci sono da entrambe le parti e che possono preludere ad una possibilità di sviluppo per tutti e due i settori.

Il Rettore sa che stiamo, come Camera di Commercio, cercando di portare avanti un progetto sulla residenzialità degli studenti a Venezia e terraferma che dia modo di cre-





scere alle università, perché se non diamo la possibilità di residenza agli studenti è difficile attirare un bacino di utenza da grandi distanze ed anche attirare delle docenze di alto livello. Questo ci hanno chiesto, questo stiamo cercando e ci sono delle prospettive oggi, grazie anche al tavolo dell'economia, di poter arrivare ad un risultato. Questo credo proprio sia anche il segnale di un cambiamento, di un rapporto molto più importante tra le due entità, università ed imprese.

Io credo, quindi, che sia sicuramente, anche commentando i dati che sono stati presentati oggi, di guardare con fiducia al futuro dell'economia della nostra provincia, credo che una parte delle nuove opportunità che abbiamo iniziato a cogliere l'abbiamo fatto, dobbiamo fare però molto di più, non guardando solo a contrastare i punti di debolezza del nostro sistema produttivo, ma avviando soprattutto politiche che vadano a rilevare e a rafforzare i punti di forza che abbiamo all'interno del nostro sistema. Solo puntando sul valore aggiunto che abbiamo in questo territorio e sul suo sviluppo potremo essere vincenti sui mercati, i dati lo stanno già segnando per il 2007, stiamo recuperando quello che non siamo riusciti a produrre nel 2006 all'interno del sistema veneto.

Credo, quindi, che all'interno del sistema veneziano nessuno abbia un alibi, siamo tutti coinvolti per cercare di sviluppare un modello di sviluppo competitivo, che deve consolidare questi germogli di ripresa. Per la prima volta da più di qualche anno si sta parlando anche con fiducia in una ripresa, perché abbiamo vissuto anni in cui c'era un +2% ma immediatamente seguivano 3 mesi in cui c'era un segno negativo, quindi nessuno aveva più voglia di sbilanciarsi con dei dati, oggi abbiamo invece un trend positivo che sta, in maniera lenta però costante, sta progredendo verso dei buoni risultati, il sistema sta cominciando a lavorare. Credo che sia il momento di dare fiducia agli imprenditori in un futuro di sviluppo anche per la provincia di Venezia, anche per questa città. Grazie.



Nel ringraziarvi tutti quanti di questa mattinata che abbiamo passato assieme, vi invito ad accomodarvi qui a fianco, abbiamo predisposto un buffet per concludere la giornata. Grazie, grazie a tutti, anche ai nostri relatori.

Dott. Roberto Crosta



Questo quaderno consiste nella trascrizione degli atti del Convegno.

Eventuali errori nella struttura del testo vanno imputati al carattere colloquiale del testo stesso.



Della stessa collana:

- 1 Prospettive e scenari dell'economia in un'Europa che cambia
- 2 Responsabilità Sociale: le reali opportunità per le imprese
- 3 IVa Giornata dell'Economia
- 4 Registro Imprese
- 5 Iniezione di materie plastiche: metodi di valutazione di materiali per stampi
- 6 Innovazione, Trasferimento Tecnologico, Sviluppo: esperienze e problemi delle imprese nel Veneto
- 7 Il valore economico dell'informazione: il contributo del registro imprese



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
VENEZIA

i Quaderni della Camera

