VISTA DALL'ALTO

segnali di maturità, progetti di innovazione e problemi di *governance* dell'economia reggiana e delle Città Emiliane

Intervento di Ugo Baldini alla 9° giornata dell'economia.

Vista dall'alto, dalla scala delle relazioni territoriali, economiche e sociali della megalopoli padana, cioè di una delle aree a più alto valore aggiunto dell'Unione Europea, l'economia reggiana si caratterizza innanzitutto come uno dei sistemi che ha conosciuto negli ultimi venti anni dinamiche insediative tra le più intense. **[A- B]**

Dinamiche che sollecitano la tenuta del sistema e la qualità di infrastrutture fisiche e immateriali su cui lo sviluppo economico del sistema locale ha potuto fare leva (come è innanzitutto per l'infrastrutturazione sociale, che ha garantito coesione e consentito la mobilitazione di un capitale umano di eccezionale estensione) o sul quale ha riversato le proprie domande di maggiore efficienza e funzionalità, come è per il sistema delle infrastrutture fisiche, in particolare di quelle deputate alla mobilità e alla logistica.

I tempi lunghi della crisi sembrano oggi allontanare l'orizzonte dei grandi progetti e delle ampie visioni dello sviluppo urbano per reggere le difficoltà operative del presente, distogliendo lo sguardo delle strategie dal futuro promettente degli scenari di integrazione interurbana nelle reti (più o meno lunghe) delle geo-comunità, per rivolgerlo alle preoccupazioni di una stagione che De Rita ha chiamato di egoismi urbani. Ma è una prospettiva fallace e imprudente che non porta né alla crescita né al benessere.

Le spinte a questo ripiegamento non provengono solo dagli anni più recenti della crisi, ma affondano le proprie radici nelle tendenze di più lungo periodo che hanno interessato il nostro paese e in particolare le sue regioni più evolute per tutto lo scorcio, almeno, del nuovo secolo **[C]**.

* * *

Le piccole capitali dell'area emiliana (di quell'emilia urbana che si riconosce nella sequenza di città che da Parma va a Bologna e qui definisce un vero e proprio *spazio regionale,* riconducibile ad una fisionomia economica molto ben caratterizzata) si sono dovute misurare al volgere del millennio con segnali

sempre più evidenti di maturità del lungo ciclo di sviluppo che ha segnato il loro indiscutibile successo nell'arco dell'intera seconda metà del XX secolo.

Ai problemi posti da questo scenario di maturità tutte le città emiliane hanno cercato di dare risposta dislocando una forte proiezione di attenzioni, aspettative e investimenti su *luoghi nuovi*, caratterizzati dalle nuove condizioni di centralità infrastrutturale determinate essenzialmente dal corridoio autostradale della Autostrada del Sole (e dai suoi nodi e raccordi, dalla Cisa alla Brennero, dalla Venezia-Padova alla Adriatica), più recentemente rafforzati, anche se in misura ancor più selettiva (?), dal tracciato dell'Alta Velocità ferroviaria.

Le condizioni di grande centralità infrastrutturale (e la presenza di qualche preesistenza funzionale) candidano ragionevolmente questi luoghi nuovi ad ospitare processi di innovazione territoriale da cui le economie urbane possano trarre alimento per una nuova e non breve stagione di sviluppo.

Parma ha lanciato con il suo PSC i tre grandi distretti funzionali della Fiera, del Campus e della SPIP (le aree industriali), impegnando nella manovra fondiaria per quest'ultima risorse finanziarie così ingenti da pesare come una ipoteca sulla stessa stabilità finanziaria del Comune.

Reggio Emilia ha investito sull'Area Nord l'immagine dei ponti di Calatrava e della sua stazione in linea per l'Alta Velocità, giocando risorse (proprie e di altri) forse superiori alle proprie stesse ambizioni.

Modena ha costruito attorno a Modena Nord processi di polarizzazione commerciale (Grand'Emilia) e logistica (Marzaglia) così importanti da condizionare priorità e ruoli delle infrastrutture di due province almeno, arrivando a deformare la stessa gerarchia stradale con l'interruzione di continuità della Via Emilia per sovrapporla in un tratto alla nuova bretella che forse andrà domani a Sassuolo ma intanto serve lo scalo.

Bologna ha immaginato (ma è si andati poco oltre la fantasia, complice forse la crisi della politica locale) un nuovo processo di ri-territorializzazione dello sviluppo attorno al lungo *by-pass* autostradale della media pianura.

Tutti questi progetti di innovazione territoriale hanno prodotto (sin qui almeno) poco che vada oltre la nascita (e talvolta solo la previsione) di grandi superfici commerciali, mostrando con tutta evidenza la fragilità di un modello di promozione e sviluppo immobiliare che si è limitato ad incassare piuttosto che tentare l'innovazione (e affrontare i suoi rischi).

Ne maggiori successi hanno ottenuto per il momento i progetti e le politiche che hanno cercato di innovare la mobilità urbana con la realizzazione di

infrastrutture e sistemi per il trasporto pubblico di massa per collegare i luoghi nuovi della città al suo corpo consolidato, alle grandi arre di riqualificazione, ai poli funzionali consolidati, a quei centri storici che rappresentano uno dei patrimoni urbanistici più significativi (ma anche uno dei fattori competitivi più rilevanti) che le città emiliane possono mettere in gioco.

Così, recentemente, Parma ha dichiarato di dover rinunciare, cercando di contenere il danno, al progetto forse fuori scala del suo metrò, come ci aveva dovuto rinunciare qualche anno prima, in un diverso contesto di valutazioni tecnico-economiche e in termini politicamente più cruenti, Bologna, con lunghi strascichi ancora vivi, dopo il sogno del metrò, sulle modalità sostenibili del trasporto pubblico locale in area urbana.

Anche Reggio si misura con una partita incerta e non banale, nella ricerca di una connessione tra la nuova stazione medio-padana e il cuore della città che il prolungamento della linea FER da Bagnolo sino al progetto di Parco Tecnologico e al nuovo Campus del San Lazzaro pur essendo una buona soluzione non risolve definitivamente i collegamenti, e i più sofisticati progetti di tram-ferrovia devono ancora varcare la soglia della valutazione di fattibilità, mentre l'accessibilità autostradale della città deve trovare soluzioni efficienti. **[D]**

* * *

Mentre i progetti di infrastrutturazione dei luoghi nuovi si muovevano con queste incertezze e mentre i nuovi centri commerciali accendevano le proprie luci lungo l'asse della via Emilia le statistiche regionali europee registrano il forte rallentamento della crescita economica della Regione Emilia Romagna, che nei primi anni del nuovo secolo, quindi ancora prima che la crisi si manifestasse, con la Lombardia, è tra le 271 regioni europee, quella che registra la più bassa percentuale di crescita del PIL. **[E]**.

Ne rassicura il fatto che il PIL sia una misura inadeguata dei livelli di benessere: intanto perché nonostante i tentativi di costruire nuove misure del benessere, a partire da quella più consolidata dell'Indice di Sviluppo Umano (che in una stima un po' datata 2004 e imperfetta, collocherebbe la provincia di Reggio Emilia al 31° posto tra le province italiane rispetto al 10° posto che occupa nella graduatoria del PIL pro-capite) la misura delle transazioni di mercato che il PIL rappresenta appropriatamente, resta un riferimento fondamentale per cogliere le dinamiche di sviluppo; di più perché il rallentamento della crescita economica si è manifestato con processi di impoverimento e di aumento delle disuguaglianze sociali che mettono in discussione il suo *welfare* di qualità. **[F]**

E lo scenario economico regionale registra anche (condividendola con l'intero paese, che pur essendo l'ottava economia del pianeta è solo al 13° posto nella graduatoria degli investimenti esteri) la grande difficoltà ad ospitare investimenti diretti esteri (IDE) e a far affluire così *sangue nuovo* in questo che è pur sempre uno dei luoghi topici della produzione industriale nel mondo, un luogo che avrebbe dunque buone ragioni per ricevere attenzioni paragonabili al proprio rilievo e alla propria storia.

Temi – quelli del declino relativo della nostra Regione dentro il declino economico del Paese - largamente sottorappresentati nel dibattito istituzionale e forse anche nella riflessione degli attori economici e sociali, sovrastata dall'irrompere di una crisi generale di portata largamente inattesa con pesanti effetti sul tessuto sociale e sulle risorse locali.

La recente discussione reggiana sull'Area Nord mostra come l'attenzione degli emiliani si è troppo proiettata a gestire *l'out-going* (l'accessibilità a) non riservando attenzioni a servire *l'in-coming* (l'accessibilità da): ci preoccupiamo di quale bacino di utenza potrà servire la nostra stazione tra i viaggiatori padani diretti a Roma e assai meno di quanti viaggiatori (italiani ed europei) potranno essere interessati a raggiungere luoghi ed eventi da collocare, a Reggio a meno di un ora dal centro di Milano (in una condizione paragonabile a quella del nuovo polo fieristico di Rho).

Ci preoccupiamo giustamente di registrare i successi delle nostre esportazioni (e di patire le preoccupazioni per la loro caduta nel 2009 e per l'ancora insufficiente ripresa del 2010) dimenticando di promuovere l'arrivo di nuovi attori imprenditoriali.

* * *

Ma l'innovazione territoriale è innanzitutto novità nel panorama dei soggetti presenti sulla scena locale, e c'è da chiedersi allora se la partita che si gioca nei luoghi nuovi delle città emiliane non si debba innanzitutto rivolgere al mondo delle imprese e della produzione piuttosto che a quello dei consumi: non solo per offrire visibilità e prestigio alle nostre *multinazionali tascabili* ma anche per proporre occasioni di accesso a quelle imprese estere che possono trovare in terra emiliana un *milieu* industriale di competenze, creatività, laboriosità ed esperienza, straordinariamente diffuso e che attraversa i vari gradi della stratificazione sociale e tecnica del lavoro e delle imprese emiliane, nel loro sforzo di internazionalizzazione, di ricerca (attraverso reti formali e informali) di dimensioni più consone alla competizione globale.

Reggio Emilia, come le altre città, deve lavorare per un verso a mantenere e riprodurre una qualità alta dei servizi sociali, formativi e culturali (per produrre le economie urbane necessarie per attrarre funzioni e soggetti nuovi) mentre deve fare fronte ad un rischio elevato che non si trovino, per la sua Area Nord, occasioni, attività ed eventi capaci di sfruttare adeguatamente queste economie, generando le risorse necessarie ad assicurare nel tempo la manutenzione di un investimento così complesso e ambizioso. **[G]**

Questa opportunità della stazione , che non sembra avere alternativa, va intesa non solo come una occasione per mostrare al mondo le nostre abilità e i prodotti del nostro lavoro ma anche per invitare il mondo a frequentare con più assiduità, sino a farne parte stabilmente, questa nostra realtà fatta di capacità e attitudini manifatturiere ma anche di costumi agro-alimentari rinomati, di educazione, di civismo e di tradizione del governo locale, di creatività e di consumi culturali sofisticati.

A questo deve corrispondere però oggi una riflessione sui modelli di *governance* urbana, da sempre vanto delle città emiliane e ora come non mai oggetto di tensioni e scricchiolii.

Una riflessione senza rimpianti e senza sguardi nostalgici rivolti al passato (senza torcicolli….) che innanzitutto deve considerare quanto sia oggi adeguato il livello di apertura dei nostri modelli di *governance* locale, quanto sia tempestiva ed efficace la capacità di adeguarli al crescente livello di internazionalizzazione degli attori (o di alcuni almeno tra essi) senza essere dilaniati da spinte centrifughe che l'attrazione di questi attori verso altri soli rischia di determinare.

La capacità di trattenere sul suolo natio soggetti economici il cui successo ha fatto crescere il proprio sistema di interessi sino a raggiungere una dimensione compiutamente globale - come è accaduto con la vicenda che ha portato Max Mara a collocare nell'Area Nord (e non a Milano) il proprio quartier generale - potrà essere considerato un successo non effimero per la comunità locale se questa permanenza saprà segnare la rigenerazione e il consolidamento di un più esteso e articolato sistema di presenze e di relazioni industriali capace di parlare le molte lingue della globalizzazione anche "dentro il distretto".

* * *

Questo tema della *governance*, naturalmente, non può restare un generico auspicio ne limitarsi ad invocare il ricorso a contenitori strumentali, forse ormai un po' logori come quelli del Piano Strategico, anche se merita di essere ricordato come le città emiliane (con l'eccezione di Piacenza) siano rimaste

tutte al di fuori della stagione di formazione di Piani Strategici che ha coinvolto, a partire da Torino, molte città italiane dalla metà degli anni novanta.

Il tema della *governance* (e quindi di una agenda strategica da nutrire e fare crescere) deve dunque misurarsi con un orizzonte progettuale che sappia muoversi senza contraddizioni tra due esigenze distinte ma non per questo necessariamente divergenti: quella di registrare e di servire una maggiore apertura verso l'esterno, lungo le reti lunghe delle relazioni economiche che il sistema imprenditoriale ha consolidato e promosso, e quella di realizzare una maggiore consapevolezza e pratica cooperativa tra i propri attori urbani innanzitutto, e poi entro il sistema regionale, in quella "regione di città" che l'Emilia Romagna, è strutturalmente, più di ogni altra regione italiana.

L'area Nord, la sua infrastrutturazione critica e il suo ambizioso progetto possono diventare il banco di collaudo di questi nuove prove di *governance*, di apertura europea ma di saldo radicamento regionale. **[H]**

L'azione seminale potrebbe essere quella di proiettare in un orizzonte strategico e territoriale del tutto nuovo il prossimo bando per il POC, già annunciato dall'Amministrazione e servito dal processo di confronto e concertazione di cui anche questa riflessione della Camera è parte costituente.

Non già un bando proposto per selezionare l'offerta di opportunità insediative, per quanto ben disegnate, tra le proposte di attori immobiliari che si rivolgono ad una domanda insediativa "di ultima istanza" per molti aspetti incerta e indeterminata; piuttosto, un bando che rivolge alla domanda potenziale espressa da imprese europee l'offerta di un'area nord che si caratterizza come piattaforma insediativa di grande centralità ma anche come ambiente urbano ricco di relazioni sociali e di animazione di non trascurabile interesse.

Un bando per promuovere una domanda europea e non per selezionare solo opportunità locali; un bando le cui condizioni di concreta fattibilità sono tutte da costruire nel rapporto tra le istituzioni, gli attori economici e gli stessi operatori immobiliari del sistema locale, la Provincia presente, nel fondamentale rapporto con la Regione e le sue strategie.

Visto dall'alto, dalle esigenze di innovazione di sistema che il nostro paese ha così drammaticamente urgenza di affermare, un bel banco di prova per una *governance* profondamente rinnovata nei propri riferimenti geografici e culturali: **un *bando* per promuovere innovazione e una *agenda strategica* per creare, condividere, rendicontare**.

CCIAA_REGGIOEMILIA/GIORNATAE ECON_2.doc