

La città domani: guardarsi dentro per guardarsi fuori

Mauro Palumbo

Sintesi dell'intervento

Nella sua storia Genova è stata sempre caratterizzata da forti interdipendenze con l'esterno, connesse al suo carattere di potenza marinara e finanziaria. L'entroterra povero, vissuto come area di transito da rendere sicura piuttosto che come retroterra ricco da assoggettare (a differenza di Venezia), ha forzato la città a giocare il suo destino nelle relazioni con mondi spesso molto lontani.

La vocazione della città all'interdipendenza la connota nelle fasi "alte" del suo sviluppo e allo stesso modo nelle fasi di declino si trasforma in dipendenza da altri centri decisionali, con cui non è più in grado di interloquire alla pari.

L'ultimo evento di questo tipo è la crisi degli anni settanta, che riguarda sia l'industria pesante che quella pubblica (in parte sovrapposte) e il porto. In fasi come queste la difesa dell'esistente fa premio sulla prospettiva del futuro (già nella seconda metà dell'Ottocento Genova preme per avere sussidi di Stato alla navigazione a vela quando il mondo si orienta verso il vapore ...), la cooperazione di tipo corporativo involve in una concorrenza di tipo conflittuale (si litiga sull'ampiezza delle fette di torta e non sulla dimensione della torta, con giochi a somma zero o negativi).

Dopo un lungo periodo di transizione dal modello centrato sull'industria pubblica e di stato e sul porto "consociativo" (ricordiamo che la CULM raggiunse l'apice della sua numerosità nella seconda metà degli anni Settanta, a pochi anni di distanza dal porto senza alcuna nave che festeggiasse l'arrivo dell'anno nuovo (1983), quando già in altri porti il container aveva prodotto una riduzione e delocalizzazione della forza lavoro portuale (ora circa un dodicesimo di quella degli anni Settanta; ricordiamo anche che nella prima metà degli anni Settanta proprio a Genova trionfava lo slogan "il lavoro come variabile indipendente"), la ricerca dell'innovazione si bilanciava con la difesa del vecchio, l'investimento in ricerca e tecnologia si bilanciava con l'investimento immobiliare, in una prospettiva di città di consumatori (si pensi ai grandi centri commerciali sorti sulle ceneri delle grandi aree industriali) invece che di città di produttori.

Oggi la città ha un'involuzione demografica più marcata di quella di altre città italiane, ha perso circa 270.000 abitanti dall'anno di maggior sviluppo (832.000 abitanti nel 1973, 566.000 oggi) e come sappiamo ha la più bassa natalità e la più alta mortalità tra le grandi città, non solo italiane. Le migrazioni non compensano da tempo il saldo naturale, anche perché a migrare sono spesso i giovani più istruiti, verso Milano Torino Bologna e più spesso verso l'estero.

Allora se Genova vuole svilupparsi deve guardare quali sono le sue qualità più interessanti in una prospettiva globale e chiedersi come renderle degli asset sui quali puntare per un nuovo rinascimento.

Non c'è niente di nuovo nel dire che gli asset sono università e ricerca, industria avanzata, ma anche risorse naturali e culturali, clima e qualità della vita. E le relazioni con le sue "ali" e con il suo entroterra.

Il punto è che mancano due cose: la prima è la capacità di sviluppare questi asset in modo sinergico e coordinato, assumendo una logica sistemica e non particolaristica (come Genova sa bene fare anche in periodi di sviluppo, pensiamo solo alle lotte tra le famiglie più rilevanti che sono durate per secoli, preservandoci certo da una signoria appiattente, ma anche da una reale democrazia competitiva), ovviamente in una prospettiva di medio lungo periodo e non di breve. La prospettiva della gronda e del treno superveloce e non quella delle piste ciclabili.

A questo proposito le nuove tecnologie sviluppate da Università, IIT e da imprese avanzate possono rendere la città particolarmente appetibile non solo sul piano residenziale, ma anche su quello di insediamenti produttivi che possano avvalersi della prossimità fisica di queste risorse. Poiché poi un buon

clima e una buona qualità della vita sono fattori di attrazione sempre più consistenti per imprese avanzate e persone qualificate, una città dove si vive bene non sarà solo una speranza per i residenti, ma un asset per la “vendibilità” della città: una città che ha bisogno di linfa fresca e di frenare l’esodo dei suoi giovani verso aree più promettenti per il loro futuro.

La seconda è di intessere, anche qui in modo coordinato, relazioni con territori e soggetti economici (ma anche istituzionali) tali da assicurare una sinergia di interesse reciproco (passando dalla dipendenza all’interdipendenza).

Dal punto di vista immobiliare il treno superelevato potrà valorizzare il patrimonio abitativo di Genova (che salvo alcune aree ha quotazioni di mercato tra metà e un terzo di quelle milanesi), ma una rete efficiente di infrastrutture e di servizi potrà attrarre residenti capaci di invertire non solo la crisi demografica, ma anche l’impoverimento sociale del suo tessuto. Ma questa progettazione non può essere fatta senza un’idea di città e senza un progetto di rete di città e di aree metropolitane che non sia episodico rapsodico o retorico (cosa non facile in tempi di elezioni).

Come si diceva (senza grosso successo) già vent’anni fa, il futuro non si prevede, ma si costruisce (e tantomeno si disfa ...)