

AIS Associazione Italiana di Sociologia  
Sezione Sociologia dell' Ambiente e del Territorio  
Conferenza Annuale 2010  
(sessione teoria)

**La città competitiva e sostenibile:  
alcune riflessioni sul rapporto fra i due discorsi**

**Silvia Crivello**

Assegnista post-doc

Dipartimento di Scienze e Tecniche per i Processi di Insediamento

Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino

viale Mattioli 39; 10125 Torino

tel. 011.5644318

fax. 011.5644374

silvia.crivello@polito.it

**Abstract**

Il contributo si colloca all'interno del dibattito teorico riguardante alcuni fenomeni propri delle città del mondo occidentale nello scenario post industriale: nella fattispecie si fa riferimento da un lato all'aumento dell'idea di una crescente competizione economica fra città, e dall'altro lato alla diffusione del principio di sviluppo sostenibile come metanarrativa nelle logiche dello sviluppo urbano.

Nella prima parte, il paper tenterà di tratteggiare le relazioni teoriche fra i due concetti, mentre nella seconda parte sarà effettuato un semplice confronto quantitativo, attraverso dati relativi alle dodici province metropolitane italiane, allo scopo di evidenziare le relazioni fra i due discorsi.

## 1. Introduzione: l'idea di una competizione fra città

Negli ultimi decenni nelle città del mondo occidentale si è assistito sempre più all'emergere di due discorsi che hanno profondamente influenzato la politica urbana: l'affermazione di uno scenario di crescente *competitività territoriale* (che si accompagna all'imprenditorializzazione della politica della città) e l'imposizione nel dibattito del principio guida dello *sviluppo sostenibile*.

Concentrando la nostra attenzione sullo scenario postindustriale occidentale, è plausibile affermare che leader politici ed amministratori pubblici della maggior parte delle città, con sempre maggiore frequenza e convinzione, abbiano investito tempo e risorse per il perseguimento di strategie riguardanti la promozione della crescita economica in un'ottica competitiva. Si tratta di un fenomeno che sembra aver influito a fondo sul modo di intendere città e sviluppo: non a caso, molti dei dibattiti sviluppatasi negli ultimi anni con riferimento allo sviluppo territoriale, come quelli sui cluster industriali (Porter, 2000), sui *milieux* innovativi (Scott, 2000; Nevarez, 2003) e delle città creative (Landry, 2000; Florida, 2002) hanno spesso fatto riferimento al discorso sulla promozione della competitività.

Si deve tuttavia sottolineare come il concetto di competitività, tipicamente mutuato dalle discipline aziendali, sia alquanto fumoso e ambiguo quando applicato ad un territorio; la critica probabilmente più celebre al riguardo, quella di Krugman (1994), ha messo in evidenza, per esempio, come gli stati (ma potremmo applicare molte delle sue argomentazioni anche alle città) non possano “uscire dal mercato” e come, in generale, sia impossibile assimilarne i comportamenti economici al caso delle imprese<sup>1</sup>. In questo senso, il discorso sulla competitività sembra piuttosto configurarsi come un “dispositivo”, intendendo con tale termine un certo modo di inquadrare i problemi e le questioni dello sviluppo umano (o un *framing*, per usare un linguaggio caro alla sociologia di Goffman) che “precede” la costruzione di specifiche posizioni politiche; in altre parole, la retorica della competitività può accompagnarsi a scelte strategiche e politiche di sviluppo urbano assai differenziate. Non a caso, anche a livello teorico è possibile riscontrare tendenze anche molto diverse fra loro: da un lato alcuni autori

---

<sup>1</sup> Si veda su queste questioni anche il dibattito sviluppato da Camagni (2002) che a sua volta reagisce alle posizioni di Krugman (1994) evidenziando alcune particolari accezioni di competitività alla scala urbana.

legano per esempio il concetto di competitività territoriale essenzialmente alla capacità di attrarre investimenti (si vedano, per esempio, Kresl e Singh, 1999), dall'altro autori come Malecki (2002) intendono la questione in senso più "sociale", per esempio come la capacità di una determinata economia locale di mantenere elevati gli standard di vita dei propri abitanti. Secondo questa seconda accezione rientrerebbero all'interno delle strategie urbane numerosi obiettivi strategici, come la riduzione della disoccupazione, del disagio sociale, del degrado urbanistico, dell'inquinamento ambientale. È evidente come una prospettiva eccessivamente ampia tenda però a svuotare di significato il concetto di competitività: se concentrarsi sugli investimenti, senza attenzione alle conseguenze sociali dello sviluppo, riflette chiaramente un'ottica tipicamente liberalista (molti autori hanno messo in evidenza le conseguenze devastanti che può generare l'accumulazione del capitale sul territorio: per esempio Harvey, 1987), considerare invece la competitività come "qualsiasi cosa buona" tende ad allontanare dal campo della "politica" per andare verso la retorica (il post-politico, appunto) e il luogo comune. Chi mai potrebbe non desiderare di vivere in una città competitiva?

Una sorte per molti versi simili accompagna il secondo concetto che guiderà le riflessioni di queste pagine, quello di sostenibilità e di sviluppo sostenibile. La centralità di questa parola chiave è oggi evidente: in particolare, sono aumentati gli studi sulla sostenibilità alla scala locale urbana (Gibbs, 2002; Gibbs e Krueger, 2007) e alcuni tra i termini che si sono diffusi di recente sono ad esempio "città ecologiche" (Platt, 2004), "città compatte" (Breheny, 1995), "green urbanism" (Beatley, 2000), "industria ecologica" (Gibbs, Deutz e Proctor, 2005), fino ad arrivare alla misurazione della cosiddetta "impronta ecologica" (Wackernagel e Rees, 1996).

Nella prospettiva di questo articolo è possibile individuare alcuni spazi di sovrapposizione fra le politiche urbane per la competitività e quelle per la sostenibilità. Naturalmente, è intuitivo come il concetto di sviluppo sostenibile cerchi di offrire un differente punto di vista riguardo al futuro economico e all'organizzazione della società rispetto a quello portato avanti dal liberismo più sfrenato. Tuttavia, sempre più sovente studiosi urbani e leader politici sembrano oggi intendere l'*entrepreneurialism* e la sostenibilità ambientale non come concetti necessariamente in conflitto tra loro, ma come obiettivi compatibili di un'unica strategia politica: promuovere la sostenibilità

ambientale e sociale è, oggigiorno, sempre più visto come un atto esemplare di governance urbana (While et al., 2010).

Questo scritto cercherà di individuare punti in comune e in contraddizione tra la letteratura propria della città imprenditoriale e quella legata alla sostenibilità: il secondo paragrafo sarà volto ad approfondire il quadro teorico relativo alla tematica della “imprenditorializzazione” delle città contemporanee; il terzo paragrafo avrà per oggetto i temi riguardanti la sostenibilità urbana e tenterà di porre a confronto questi due concetti. Quindi, nel paragrafo 4 verrà effettuato un raffronto tra alcuni studi che posizionano, mediante l’utilizzo di indicatori inerenti la capacità competitiva e la sostenibilità urbana per ciascuna città, le dodici province metropolitane italiane all’interno di classifiche. Infine, alcune note conclusive discuteranno le più generali tendenze urbane, evidenziando un rapporto non lineare tra competitività e sostenibilità.

## **2. La spinta verso la città imprenditoriale in un’ottica critica**

Un principio oramai quasi consolidato è che le città risultano oggi inserite in circuiti economici globali e che, per poter competere con successo all’interno del mercato mondiale, esse devono aumentare ed intensificare le loro connessioni a tali circuiti mettendo in campo politiche affini a quelle tradizionalmente realizzate da attori economici.

Due decenni fa, David Harvey (1989) definì questo fenomeno (in un articolo ormai divenuto un “classico”) come il passaggio da un approccio “manageriale” a uno “imprenditoriale” nella politica della città. Prima dell’affermarsi dello scenario neoliberale, divenuta evidente negli anni Ottanta, la politica urbana era intesa essenzialmente come governo dei servizi collettivi, gestione del welfare, supporto alla riproduzione della società locale. L’affermazione del neoliberismo, alla scala urbana, ha significato diminuzione dell’intervento pubblico, riduzione dei servizi, e spesso privatizzazione degli stessi, in modo analogo a quanto accaduto alla scala nazionale con la crisi delle politiche keynesiane. Il campo “tradizionale” della politica urbana (cioè appunto la “gestione” dei servizi) si è quindi progressivamente svuotato, spesso a causa dell’insostenibilità della spesa pubblica, e le città sono state spinte a “reinventare” la

propria politica per attrarre risorse: a diventare sorte di “imprenditori” capaci di “creare” gli spazi più adatti per “fare affari”, attrarre investimenti ed imprese, per esempio costruendo partnership con attori privati per lo sviluppo di grandi progetti immobiliari, oppure facendo pubblicità per “vendere” la città (il cosiddetto marketing urbano). In questo senso, le città “competono” nel creare il miglior paesaggio urbano per l’attrazione delle risorse necessarie a mantenere il proprio sviluppo (Mayer, 1994; Jessop, 1997, 1998; Mela, 2006). Gli stessi progetti di “rigenerazione urbana” che hanno caratterizzato lo scenario della politica urbana degli ultimi decenni possono sicuramente essere letti in quest’ottica (Samara, 2009).

Il realizzarsi di questo scenario politico che presuppone l’affermazione del modello liberista è stato ribattezzato da alcuni autori “nuova politica urbana” (Cox, 1993), in opposizione, appunto, allo scenario precedente. Ma, per essere precisi, pur collocandosi in una prospettiva liberista, essa si differenzia dalla formulazione classica del pensiero liberale: non si oppone tanto a un intervento dello Stato nell’economia, ma piuttosto lo orienta a supportare la città allo sviluppo economico e alla competitività., secondo un’ideologia di “crescita a tutti i costi”.

Nel campo delle scienze sociali, questa tendenza all’imprenditorialità è stata oggetto di critiche molto radicali. La governance urbana sembra per esempio rispecchiare sempre più i dettami del mercato globale piuttosto che le volontà ed i bisogni, per esempio, dell’elettorato urbano (Peck e Tickell, 2002). Gli obiettivi politici con un intento sociale e improntati ad un’ottica maggiormente redistributiva cadono in secondo piano rispetto all’esigenza di “promuovere” la città (Cox e Mair, 1988). La privatizzazione dei servizi erode il “diritto alla città” e la sfera del controllo politico sui servizi (Mayer, 2007; Purcell, 2008), la flessibilizzazione del lavoro nasconde forme di precarietà e l’incapacità dello stato sociale di proteggere i cittadini: la disoccupazione è spesso inquadrata non come un problema sociale (come avveniva normalmente nel passato), ma come l’incapacità del singolo individuo di aggiornare le proprie qualificazioni ed “essere competitivo” nel mercato del lavoro (Rossi e Vanolo, 2010). Ne emerge un sistema che riflette la frammentazione delle responsabilità e il crescente coinvolgimento degli interessi del settore privato nella progettazione e nell’implementazione delle politiche, in cui le decisioni sono spesso guidate dalla valutazione dei costi-benefici, piuttosto che da equità, benessere sociale, sostenibilità.

Quali sono i riflessi di questa tendenza sulla politica ambientale? Prima di poter affrontare questa prospettiva occorre brevemente introdurre il discorso sulla città sostenibile.

### **3. La città sostenibile e il suo rapporto con le politiche di crescita economica**

Il concetto di sostenibilità ha raggiunto, a partire dalla fine degli anni Ottanta, una popolarità notevolissima, sia nel campo del dibattito accademico, sia presso i policy maker, sia nello spazio delle pratiche economiche e del mondo industriale, sia ancora nello spazio sociale, nelle rivendicazioni dei movimenti per la giustizia urbana.

Di per sé, come è noto, la città non può essere sostenibile in senso stretto: si tratta di uno spazio di elevata concentrazione di consumi e di impatti ambientali, quasi “predatore” rispetto alle risorse esterne e in costante squilibrio energetico. La città dipende dall'esterno, e già Marx aveva descritto in questi termini (in una prospettiva di critica economica, e non certo ecologica) il rapporto fra la città e il suo spazio di gravitazione (la campagna, ai tempi di Marx; l'intero mondo oggi, nel caso delle cosiddette “città globali”) come un rapporto fra “centro” e “periferia”. Tuttavia, esistono molte maniere per intendere proficuamente la città come una struttura spaziale che “può” essere sostenibile.

A un primo livello di approssimazione, possiamo limitarci a considerare la città sostenibile come un obiettivo “ideale”, a cui si può tendere senza (forse) mai poter raggiungere l'obiettivo, in quanto la città avrà sempre un'impronta ecologica che supera i propri confini.

A un livello teorico più sofisticato, possiamo però andare al di là della rappresentazione semplicistica della natura come un qualcosa di “preesistente” all'attività dell'uomo, univoco, che può essere solamente “rovinato” dall'attività dell'uomo. Come afferma provocatoriamente Žižek (2006), “la natura non esiste!”. Naturalmente non si intende negare la sua esistenza in senso stretto, né negare l'importanza della politica ambientale, quanto porre in evidenza come non esista una sola natura, ma ne esistano infinite. Se consideriamo infatti l'uomo come parte dell'ecosistema – in accordo con l'interpretazione dominante nel dibattito scientifico – allora esisteranno infiniti modi di

inserire l'uomo nella natura, ovvero infinite *nature*. Esistono molti esempi in proposito, ossia molti casi di questioni ibride fra uomo e natura, non necessariamente positive o negative. Molti disastri "naturali" sono considerati tali con riferimento ai loro effetti sull'uomo, e molte tecnologie "innaturali" (la modificazione delle sementi per renderle più "sostenibili", l'ipotesi di produzione "artificiale" della carne, e molti esempi legati alle biotecnologie e al campo medico) sono invece benvenute dalla maggioranza delle persone, inclusi gli ambientalisti.

La riflessione sulla natura anche "sociale" della natura (Demeritt, 2002) riporta il discorso "ambientale" al centro della politica, inclusa quella urbana. Se si considerano infatti "molte" nature prodotte dall'uomo, è compito della politica – nel senso della decisione e dell'azione collettiva – decidere e costruire lo spazio di relazione fra uomo e natura più consono. Si può insomma decidere quale tipo di "città" si può voler vivere e costruire rispetto al tema della "natura": tutte riflessioni che richiamano peraltro molto esplicitamente il concetto di "diritto alla città", a suo tempo introdotto da Lefebvre (1968) e recentemente ripreso da molti autori e dalle stesse Nazioni Unite (UN, 2009).

Assumendo questa seconda prospettiva di analisi, ci si potrebbe sforzare di abbandonare una posizione critica rispetto all'imprenditorializzazione della città, per valutare come questo fenomeno – comunque ormai evidentemente affermatosi nello scenario urbano – possa relazionarsi alla costruzione di una città più "verde" o "sostenibile". Le città, infatti, non sono necessariamente "imprenditoriali" solo in una prospettiva favorevole all'accumulazione e alla circolazione del capitale privato: molte città risultano, infatti, impegnate ad attuare miglioramenti vari di tipo ambientale *anche* in un'ottica di competitività.

Si deve peraltro considerare come il legame tra politica urbana e crescita economica in Europa si sia affermato con forza in anni recenti grazie alla diffusione delle esperienze di pianificazione strategica, che si prefiggono proprio di superare i limiti della pianificazione convenzionale, troppo concentrata sul problema della regolamentazione dell'uso del suolo a discapito della promozione dello sviluppo economico locale (Healey, 2007). Sia nelle città dell'Europa occidentale che in quelle del Nord America, la sostenibilità è spesso perseguita attraverso l'adozione di strategie formali per l'ambiente; si fa qui riferimento, ad esempio, a quelle amministrazioni urbane che hanno sottoscritto accordi internazionali in materia di sviluppo sostenibile a livello

locale, come le Agenda 21, o a città che partecipano alle iniziative sul cambiamento climatico o alle conferenze annuali del World Urban Forum (Davico, 2004).

È senza dubbio prematuro asserire che l'era dell'imprenditorialità urbana più sfrenata abbia ceduto il passo a una nuova fase improntata su di uno sviluppo urbano ecologicamente sensibile. Anche se, come si è visto, in alcune città esistono forme di governance urbana volte alla sostenibilità, è però vero che esse spesso coesistono (la maggior parte delle volte entrando in conflitto) con forme urbane di "crescita a tutti i costi". D'altro canto, occorre anche allontanarsi da una visione semplificata e organicista della politica urbana: la città è ben lungi dall'essere un "attore collettivo" rispetto alla dialettica fra crescita economica e politica ambientale, poiché alcuni attori politici e sociali premono in una direzione, e altri in una opposta. Tuttavia, esistono segnali incoraggianti, perlomeno "sulla carta". Per esempio, nel 2006 l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OECD, 2006) ha prodotto un documento, ricco di indicazioni di policy, sulla costruzione di città competitive. In senso stretto, l'OECD non intraprende un discorso sulla sostenibilità, ma usa piuttosto il termine *vivibilità*, e quindi con un'enfasi sociale sulla tematica, come spesso avviene nel dibattito anglosassone, dove con "giustizia ambientale" si indicano spesso tematiche non propriamente "ambientali" in un'ottica italiana, come la discriminazione razziale. Possiamo comunque leggere le posizioni dell'organizzazione internazionale anche nella prospettiva del discorso sin qui intrapreso: secondo l'OECD, le città e le aree metropolitane possono essere competitive e vivibili grazie a una serie di sovrapposizioni fra le due logiche. Da un lato, le città con condizioni ambientali migliori sono più attrattive: si tratta di una costruzione del discorso che avvalorava l'idea di una forte correlazione e sovrapposibilità fra sostenibilità e competitività; dall'altro lato, le città più grandi e competitive, benché spesso afflitte da problemi ambientali, possiedono dimensioni e risorse tali da poter mettere in campo serie azioni a sostegno della sostenibilità. Questa seconda chiave di lettura, per quanto interessante e auspicabile, riapre tuttavia un divario concettuale fra i discorsi: sostenibilità e competitività sono potenzialmente conciliabili, ma l'idea che "i più ricchi possa permetterselo" sembra però suggerire l'idea di sostenibilità come un "costo aggiuntivo".

In definitiva, la prospettiva auspica esplicitamente l'adozione di politiche imprenditoriali caratterizzate da sostenibilità ambientale pur interpretando in primo

luogo le città come “locomotive” dello sviluppo (per usare un’altra celebre metafora utilizzata dalla OECD): in questa interpretazione coesione sociale e sostenibilità da un lato, e competitività dall’altro sembrano rappresentare due nodi di una stessa dialettica, ma allo stesso tempo la prima non è presentata come un valore di per sé ed è ipotizzata come funzionale alla crescita economica. In sintesi, le logiche di mercato sembrano pervadere la governance ambientale neoliberale. L’idea che tutte le città possano essere competitive e vivibili sembra, infatti, perlomeno illusoria: è evidente come le politiche ambientali più “radicali” siano in contrapposizione con molte delle tradizionali politiche orientate alla competitività. Ma, allo stesso tempo, è altrettanto evidente come l’autorappresentazione dell’idea di “città verde” e “città non industriale” rappresenti un messaggio potente nella prospettiva del marketing urbano. Si aprono quindi inediti spazi di tensione fra l’idea di città competitiva e quella di città sostenibile: due idee non strettamente in contrapposizione, e non strettamente sovrapposte, ma sicuramente collegate fra loro. Da un lato, c’è il rischio che il perseguimento della sostenibilità urbana sia semplicemente una strategia di legittimazione per le città, che sono altrimenti impegnate in trasformazioni economiche e culturale destinate a promuovere la competitività. Ma, ancora, ricollegandoci al discorso sul “diritto alla città”, sono i politici urbani a rispondere principalmente ai più ampi sviluppi ecologici, sociali, e economici a causa delle pressioni politiche internazionali e nazionale o ci sono effettivamente richieste locali e pressioni per la sostenibilità a cui essi rispondono?

#### **4. Una semplice comparazione: logiche e metodologie**

Le domande si qui formulate sono certamente ampie, e sarà impossibile formulare una risposta esauriente in queste pagine. Piuttosto, si tenterà un esperimento analitico assai più limitato: confrontare le rappresentazioni della sostenibilità e della competitività emergenti da alcune classificazioni e tassonomie quantitative (classifiche) proposte con riferimento a città italiane. Naturalmente, da un punto di vista metodologico è evidente come gli indicatori quantitativi utilizzati per l’analisi del territorio costituiscano rappresentazioni assai parziali, soggettive e ideologiche della realtà. In altre parole, proprio alla luce della complessità e della natura politica dei concetti di competitività e

di sostenibilità, è ovviamente impossibile tradurli in un semplice numero o stilare una classifica della “competitività dei luoghi”. In questo senso, il confronto presentato nelle prossime pagine assume i tratti di una comparazione fra *rappresentazioni*, ossia fra discorsi (che utilizzano un linguaggio tecnico-quantitativo, in questo caso) inerenti le idee di competitività e di sostenibilità prima presentate.

Ciò premesso, si è qui scelto di confrontare tre classifiche urbane prodotte da soggetti differenti e presupponenti logiche e prospettive d’analisi diverse:

- Il discorso sulla *sostenibilità* sarà rappresentato dal rapporto “ecosistema urbano” prodotto annualmente da Legambiente, che fornisce un quadro della vivibilità ambientale dei 103 capoluoghi di provincia italiani attraverso l’utilizzo di 125 parametri ambientali sintetizzati in 26 diversi indicatori di qualità ambientale e riferibili a tre macro-classi (ovvero indicatori di pressione che misurano il carico generato sull’ambiente dalle attività umane; indicatori di stato volti a misurare la qualità dell’ambiente fisico; indicatori di risposta che misurano la qualità delle politiche messe in campo dall’amministrazione pubblica);
- l’interpretazione della *competitività* in termini essenzialmente di *performance economiche* sarà approssimata dalla classifica del rapporto “Osservatorio Sistema Italia”. Elaborato dall’Osservatorio Siemens-Ambrosetti, è uno strumento di monitoraggio delle Province italiane relativo a capacità e fattori di attrazione. Nello specifico, il grado di *performance* riguarda l’attrazione di investimenti diretti esteri e la spesa in ricerca e sviluppo finanziata dall’estero;
- l’interpretazione della *competitività* in termini *sociali* (in linea con il discorso di Malecki, 2002, cui si è fatto riferimento in precedenza) sarà letta attraverso la classifica del dossier “la qualità della vita” realizzato annualmente dal Sole24Ore, volto a misurare la vivibilità delle 103 province italiane e delle regioni attraverso una serie di dati statistici elaborati in 36 classifiche (aggregate in sei principali macroaree relative a tenore di vita, affari e lavoro, servizi ambiente e salute, ordine pubblico, popolazione, tempo libero).

Sono state quindi estrapolate da queste classifiche i dati relativi alle dodici province delle aree metropolitane (ovvero le province delle maggiori città italiane), ossia città di dimensioni e peso economico relativamente comparabili. I dati si riferiscono in tutti e tre i casi alle versioni più aggiornate disponibili: nel caso delle ricerche del Sole24Ore e di Legambiente il dossier di riferimento è quello del 2008 (dati al 2007), nel caso della ricerca Siemens-Ambrosetti l'edizione considerata è quella del 2007 (dati di trend 2001-2005; normalmente i dati sugli investimenti vengono utilizzati su base media pluriennale per limitare la variabilità temporale dei dati). I dati estratti, nella sola forma di "ordinamento in classifica" delle dodici città, sono riportati nella tabella 1.

Tabella 1 – *Le tre classifiche per le 12 aree metropolitane italiane*

| Posizione relativa rispetto alla classifica delle sole 12 province metropolitane | Sostenibilità urbana (Legambiente) | Competitività "economica" (Sole24Ore) | Competitività "sociale" (Siemens-Ambrosetti) |
|--|------------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1  | Venezia                            | Torino                                | Firenze                                      |
| 2  | Genova                             | Milano                                | Bologna                                      |
| 3  | Firenze                            | Roma                                  | Milano                                       |
| 4  | Bologna                            | Genova                                | Roma   |
| 5  | Cagliari                           | Cagliari                              | Venezia                                      |
| 6  | Milano                             | Napoli                                | Genova                                       |
| 7  | Bari                               | Venezia                               | Torino                                       |
| 8  | Roma                               | Palermo                               | Cagliari                                     |
| 9  | Torino                             | Catania                               | Bari   |
| 10   | Napoli                             | Bari                                  | Catania                                      |
| 11   | Palermo                            | Bologna                               | Napoli                                       |
| 12   | Catania                            | Firenze                               | Palermo                                      |

Come si può osservare, le tre classifiche (riferite a parametri statistici differenti) sono piuttosto discordanti fra loro; è tuttavia interessante valutare la natura e l'entità delle differenti distribuzioni, con lo scopo di introdurre un'evidenza empirica nella nostra

riflessione fra ideale di città “sostenibile” e di città “competitiva”. A questo scopo, la tabella 2 propone rispettivamente, nelle due colonne:

- a) la differenza fra la posizione di ogni città nella classifica per sostenibilità urbana e la posizione in quella relativa alla competitività (intesa in termini di investimenti diretti esteri);
- b) la differenza fra la posizione nella classifica per sostenibilità urbana e la posizione in quella per relativa alla competitività (intesa in termini di qualità della vita).

Tabella 2 – *Un confronto fra i posizionamenti*

|          | Posizione nella classifica per sostenibilità<br>meno posizione nella classifica per<br>competitività “economica” | Posizione nella classifica per sostenibilità<br>meno posizione nella classifica per<br>competitività “sociale” |
|----------|--|--|
| Venezia  | -6   | -4   |
| Genova   | -2   | -4   |
| Firenze  | -9   | 2  |
| Bologna  | -7   | 2  |
| Cagliari | 0  | -3   |
| Milano   | 4  | 3  |
| Bari     | -3   | -2   |
| Roma     | 5  | 4  |
| Torino   | 8  | 2  |
| Napoli   | 4  | -1   |
| Palermo  | 3  | -1   |
| Catania  | 3  | 2  |

Osservando i valori della tabella 2, il primo dato che emerge con evidenza è che la correlazione aumenta notevolmente (rispetto alla tabella 1) se si considera l’accezione ampia di competitività, ossia quella che riguarda la “qualità della vita”: le differenze fra le posizioni delle città nelle due classifiche non superano mai un *range* che va da -4 a +4. Al contrario, nella classifica per investimenti la correlazione è pressoché assente: città che svettano in una classifica sono al fondo dell’altra, e infatti il *range* spazia da -9 a +8 sulla classificazione di soli 12 centri urbani.

Questo risultato in parte non stupisce: è concettualmente intuitivo come la sostenibilità ambientale influenzi la qualità della vita e la stessa classifica del Sole24Ore considera indicatori statistici che hanno a che fare direttamente con la qualità dell'ecosistema urbano. Il fatto che la sostenibilità sia spesso in opposizione rispetto alla competitività rappresenta invece un aspetto della questione non così scontato, che pare richiamare in causa elementi di una dialettica complessa, come discusso in precedenza. Città come Firenze, Bologna e Venezia, in altre parole, appaiono caratterizzate da ottime performance in termini di sostenibilità e qualità della vita, ma da pessimi risultati in termini di competitività "economica" – ossia attrazione di investimenti diretti esteri. Al contrario, città come Torino, Roma, Milano e Napoli mostrano elevatissimi livelli di attrattività rispetto ai flussi di investimenti, ma mediocri risultati in termini di sostenibilità.

Quest'ultima considerazione pare suggerire, peraltro, una qualche relazione con criteri dimensionali: le quattro città caratterizzate dalle maggiori discrepanze fra elevata attrattività e bassa sostenibilità sono le quattro maggiori città per numerosità della popolazione. La correlazione fra il cosiddetto "effetto città" (termine utilizzato da Conti e Spriano, 1990, nella loro analoga analisi di tassonomie urbane) e l'attrattività economica conferma, ancora una volta, un'impostazione teorica ormai consolidata: la forte agglomerazione produce economie di scala e di urbanizzazione particolarmente attraenti per gli attori economici. Ma, ancora, occorrerebbe considerare ulteriori parametri e aspetti specifici di ogni città: il primato torinese rispetto agli investimenti, per esempio, assume sicuramente un carattere congiunturale, in quanto trasformazioni collegate alle Olimpiadi Invernali del 2006 hanno generato un particolare clima favorevole all'attrazione e accumulazione del capitale.

È interessante considerare, inoltre, il primo terzile nella distribuzione per attrattività di investimenti: delle prime 4 città rispetto a questo parametro, 3 (Torino, Milano e Roma) si collocano nella parte bassa della classifica per sostenibilità. Nella maggior parte dei casi, cioè, le città *molto* competitive appaiono *poco* sostenibili. Tuttavia, questo non accade per la quarta città, che costituisce ancora una volta un'anomalia da questo punto di vista: Genova non solo è molto competitività (posizione 4 nella classifica), ma è "anche di più" sostenibile (posizione 2).

Infine, è possibile introdurre un'ulteriore chiave di riflessione: è possibile ipotizzare che le differenti posizioni nelle classifiche siano riconducibili alle differenze nelle forme della competitività: una forte attrattività nel settore manifatturiero, per esempio, potrebbe essere in contraddizione con la ragione dell'ambiente, mentre la costruzione della "società della conoscenza" parrebbe più conforme, almeno in una certa retorica dei discorsi urbani. A questo proposito, è interessante considerare la classifica delle "città creative" proposta da Florida e Tinagli (2005) (Tabella 3), che può essere intesa come una ulteriore particolare declinazione dell'idea competitività, a metà strada fra quella "economica" e quella "sociale", ma tesa innanzitutto a sancire l'allontanamento da strutture economiche "industriali".

Tabella 3 – *La classifica delle città metropolitane creative secondo Florida e Tinagli (2005)*

| <b>Indice di creatività italiano (ICI)</b> |          |
|--|----------|
| 1  | Roma     |
| 2  | Milano   |
| 3  | Bologna  |
| 5  | Firenze  |
| 6  | Genova   |
| 7  | Torino   |
| 31   | Venezia  |
| 33   | Catania  |
| 34   | Napoli   |
| 47   | Palermo  |
| 52   | Cagliari |
| 53   | Bari     |

Effettivamente, le città molto competitive sembrano essere molto creative, mentre la corrispondenza con criteri di sostenibilità è ancora una volta estremamente vaga. Piuttosto, sembra esistere una certa corrispondenza fra creatività e qualità della vita. Tuttavia, ancora una volta, l'indice di creatività di Florida introduce esplicitamente simili proxy statistiche (la classe creativa sarebbe appunto attratta da elevati livelli di qualità della vita) per cui il risultato non sorprende. Al contempo, il risultato ci permette

di confermare ancora una volta la relatività delle immagini emergenti da queste classifiche, dalle quali pare difficile far emergere una logica unitaria di fondo.

### **Conclusioni: un rapporto complesso**

Il rapporto fra competitività e sostenibilità è ben lontano dalla linearità, come evidenziato sia dalle riflessioni teoriche proposte in precedenza, sia dal semplice *benchmarking* delle classifiche proposte nel paragrafo precedente.

L'interpretazione più plausibile non è certamente riferibile alla *manca* di una correlazione fra i due fenomeni: è evidente come la politica urbana per la competitività abbia profonde conseguenze sulle forme dello sviluppo sostenibile e viceversa. Tuttavia, molteplici sono i percorsi della competitività e le forme della sostenibilità, senza contare – nel caso del confronto quantitativo – come dati e classifiche sovrasemplifichino fenomeni estremamente complessi e multidimensionali: ridurre la “sostenibilità” a un solo numero è certamente un esperimento affascinante e di notevole potere comunicativo, ma scientificamente riduttivo. In altre parole, ci sono *molti* modi per essere sostenibili e *molti* modi per essere competitivi.

L'idea stessa di “competitività” sembra rappresentare un concetto così ampio da essere quasi vuoto: la sua misurazione in termini di investimenti, per esempio, ha dato risultati completamente differenti dalla sua misurazione in termini di qualità della vita. A questo punto, parlare di “politica della competitività” sembra chiamare in campo un terreno dialettico che ha assai poco a vedere con la “politica”: piuttosto, quella della competitività suona come una retorica che può includere significati estremamente differenti. Molte di queste idee paiono avere poco a che fare con la sostenibilità: come discusso precedentemente, la maggior parte delle città molto “attraenti” e “imprenditoriali” rispetto agli investimenti sono poco sostenibili. Ci sono però eccezioni a questo principio, e la stessa letteratura scientifica ha recentemente riconosciuto alcune nuove forme di competizione urbana nel campo della sostenibilità, per esempio nella politica del controllo delle emissioni di carbonio: non bisogna trascurare come quello della città sostenibile possa rivelarsi un *business* assai lucroso, ed è plausibile che nel

futuro il settore della protezione ambientale possa originare significativi modi di regolazione nell'accumulazione e nei circuiti del capitale (cfr. While et al., 2010).

Da un punto di vista scientifico, le riflessioni fin qui condotte corrono quindi il rischio di cadere in un relativismo senza via di uscita: dinanzi a differenti modi di intendere liberalismo, competitività e sostenibilità deriva l'impossibilità di una soluzione al quesito iniziale, relativo alle relazioni fra simili fenomeni. Tuttavia, da questo quadro complesso è possibile trarre un'ulteriore ipotesi di analisi, di tipo marcatamente politico: è plausibile che competitività e sostenibilità possano rappresentare sovrastrutture concettuali strumentali ai *discorsi* politici, ma difficilmente utilizzabili nelle *analisi*. In altre parole, non solo non è possibile affermare che “la sostenibilità rappresenti oggi una chiave importante della competitività”, ma forse interrogarsi sulla questione in questi termini allontana da riflessioni più complesse, di tipo eminentemente politico: quale tipo di città vogliamo vivere, e quale tipo di competitività intendiamo perseguire?

## **Bibliografia**

- Beatley T. (2000), *Green urbanism: Learning from European cities*, Island Press, Washington.
- Breheny M. (1995), “The compact city and transport energy consumption”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, v. 20, n.1, pp. 81–101.
- Camagni R. (2002), “On the concept of territorial competitiveness: sound or misleading?” *Urban Studies*, v. 39, n. 13, pp. 2395-2411.
- Conti S. e Spriano G. (a cura di) (1990), *Effetto città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa degli anni Novanta*, Fondazione Giovanni Agnelli, Torino.
- Cox K. R. (1993), “The local and the global in the new urban politics: A critical view”, *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 11, pp. 433–448.
- Cox K. R. e Mair A. J. (1988), “Locality and community in the politics of local economic development”, *Annals of the Association of American Geographers*, v. 78, pp. 307–325.

- Davico L. (2004), *Sviluppo sostenibile*, Carocci, Roma.
- Demeritt D. (2002), "What is the 'social construction of nature'? A typology and sympathetic critique", *Progress in Human Geography*, v. 26, n. 6, pp. 767-790.
- Florida R. (2002), *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*, Basic Books, New York.
- Florida R. e Tinagli I. (2005), *L'Italia nell'era creativa*, Creatività Group Europe, Milano.
- Gibbs D. (2002), *Local development and the environment*, Routledge, London.
- Gibbs D., Deutz P. e Proctor A. (2005), "Industrial ecology and eco-industrial development: A new paradigm for local and regional development?", *Regional Studies*, v. 39, n.2, pp. 171-184.
- Gibbs D. e Krueger R. (2007) (eds.), *The sustainable development paradox: urban political economy in the United States and Europe*, Guilford Press, New York.
- Harvey D. (1987), "Flexible accumulation through urbanization: reflections on 'post-modernism' in the American city", *Antipode*, v. 19, n. 3, pp. 260-286.
- Harvey D. (1989), *The Condition of Postmodernity*, Blackwell, Oxford.
- Healey, P. (2007) *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*, Routledge, London.
- Malecki E. J. (2002), "Hard and soft networks for urban competitiveness", *Urban Studies*, v. 39, n. 5-6, pp. 929-945.
- Jessop B. (1997), The entrepreneurial city: re-imagining localities, redesigning economic governance, or restructuring capital, in N. Jewson e S. MacGregor (eds.), *Transforming Cities: Contested Governance and New Spatial Divisions*, Routledge, London, pp. 28-41.
- Jessop B. (1998), The narrative of enterprise and the enterprise of narrative: place marketing and the entrepreneurial city, in T. Hall e P. Hubbard (eds.), *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regime, and Representation*, Wiley, New York, pp. 77-99.
- Kresl P. K. e Singh B. (1999), "Competitiveness and the urban economy: twenty-four large US metropolitan areas", *Urban Studies*, v. 36, n. 5-6, pp. 1017-1027.
- Krugman P. R. (1994), "Competitiveness: a dangerous obsession", *Foreign Affairs*, v. 74, n. 2, pp. 28-44.

- Landry C. (2000), *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, London.
- Lefebvre H., 1968: *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris (trad. it., *Il diritto alla città*, Marsilio, Venezia, 1978).
- Legambiente (2008), *Ecosistema urbano 2008. XIV Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia*, Legambiente, Roma; <http://www.ambienteitalia.it>
- Mayer M. (1994), Post-Fordist city politics, in A. Amin (ed.), *Post-Fordism. A Reader*, Blackwell Cambridge, pp. 316-337.
- Mayer M. (2007), Contesting the neoliberalization of urban governance, in H. Leitner, J. Peck e E. Sheppard (eds.), *Contesting Neoliberalism. Urban Frontiers*, Guilford Press, London, pp. 90-115.
- Mela A. (2006), *Sociologia delle città*, Carocci, Roma.
- Neveraz L. (2003), *New money/nice town: How capital works in the new urban economy*, Routledge, New York.
- Oecd (2006), *Oecd Territorial Reviews. Competitive Cities in the Global Economy*, Oecd, Paris.
- Osservatorio Siemens-Ambrosetti (2007), *Osservatorio Sistema Italia*; <http://webdoc.siemens.it/CP/MAIN/EventieNovita/Studi/OsservatorioSistemaItalia/Edizioni/Ed.2007/default.htm>
- Platt R. (2004), *Land use and society*, Island Press, Washington, DC.
- Peck J. e Tickell A. (2002), “Neoliberalizing space”, *Antipode*, v. 34, n.3, pp. 380–404.
- Porter M.E. (2000), “Location, competition, and economic development: local clusters in a global economy”, *Economic Development Quarterly*, v. 14, n. 1, pp. 15-34.
- Purcell M. (2008), *Recapturing Democracy. Neoliberalization and the Struggle for Alternative Urban Futures*, Routledge, London.
- Rossi U. e Vanolo A. (2010), *Geografia politica urbana*, Laterza, Bari.
- Samara T. M. (2009), “Policing Development: Urban Renewal as Neo-liberal Security Strategy”, *Urban Studies*, online pre-print; doi:10.1177/0042098009349772, n., pp.
- Scott A. J. (2000), *The Cultural Economy of Cities*, Sage, London.

Sole24Ore (2008), *Dossier "Qualità della vita"*;

[http://www.ilsole24ore.com/includes2007/speciali/qualita-della-vita/scheda\\_finale.shtml](http://www.ilsole24ore.com/includes2007/speciali/qualita-della-vita/scheda_finale.shtml)

United Nations (UN-Habitat) (2009), *Urban Policies and the Right to the City. Rights, responsibilities and citizenship*, <http://unesdoc.unesco.org>

Wackernagel M. e Rees W. (1996), *Our ecological footprint: Reducing human impact on the earth.*: New Society Publishers, Gabriola Island, BC, and New Haven, CT.

While A., Jonas A. e Gibbs D. (2010), "From sustainable development to carbon control: eco-state restructuring and the politics of urban and regional development", *Transactions of the Institute of British Geographers*, v. 35, n. 1, pp. 76-93.

Žižek S. (2006), *The Parallax View*, MIT Press, Cambridge (Ma).