

Napoli sostenibile? Logiche di sopravvivenza e modelli di sviluppo

di Ada Becchi

Il termine sostenibile è – come tutte le parole di moda – fastidioso per molti, anche perché in questo caso si tratta di una parola comune che viene caricata di strabilianti significati. Nel suo significato letterale immediato, sostenibile è una qualificazione banale di una proposta, o di una politica, nel senso che implica che essa sia realizzabile ed abbia conseguenze positive. Banale perché ovviamente le proposte e le politiche si presentano sempre come così connotate, anche se la verifica della loro desiderabilità è ardua, come ben ci insegna il dibattito che si è dipanato attorno al «teorema dell'impossibilità» di Arrow¹.

La moda è stata – com'è a tutti noto – una conseguenza del fatto che da qualche tempo a questa parte lo stesso termine è utilizzato con riferimento ai danni all'ambiente (in senso lato o in senso specifico rivolto alle risorse naturali impiegate per la produzione) derivanti dal meccanismo economico in un orizzonte statico ed, a maggior ragione, in un orizzonte dinamico. La produzione è trasformazione della natura e come tale può interferire con i suoi meccanismi di conservazione e riproduzione. Gli scenari prefigurati spaziano così dalla prospettiva di un livello stazionario dei consumi, che conseguirebbe al progressivo esaurimento delle risorse naturali non riproducibili, fino al profilarsi – in tempi anche brevi – di catastrofi per i fattori di disturbo che l'attività produttiva proietta sugli equilibri geofisici. Nelle applicazioni a sfondo politico il catastrofismo è più pronunciato; nella riflessione scientifica normalmente più contenuto.

Ciò ha fatto sì, come del resto in genere accade quando una moda attecchisce, che il termine fosse usato sempre più frequentemente, ma

¹ K. Arrow, *Valori e processo di decisione collettiva*, in *Equilibrio, incertezza, scelta sociale*, il Mulino, Bologna 1987.

anche in termini spesso imprecisi e talvolta prettamente emozionali. Da qui il fastidio che è comune anche a chi del tema ha fatto il proprio privilegiato oggetto di studio.

Il concetto di sostenibilità si è rivelato notevolmente difficile da definire e da usare appropriatamente. Definizione sovrapposte o conflittuali hanno rapidamente proliferato. Il risultato è che parole come «sostenibilità» e «sostenibile» sono divenute *common buzzwords* – concetti *motherhood-and-apple-pie* utilizzati in positivo da chiunque, dai *mogul* dei media, alle imprese minerarie – e spesso non significano, nel migliore dei casi, molto di più che «desiderabile dal punto di vista ambientale». In realtà, confrontando le versioni successive di documenti ufficiali di politica ambientale dell'ultima parte degli anni ottanta e della prima degli anni novanta, si è tentati di attribuire la proliferazione della retorica sulla sostenibilità ad una semplice operazione del tipo «cerca e sostituisci»².

Eppure molte delle questioni sollevate sono certamente serie. Ripercorrendo la letteratura, si constata infatti che tra esse ricadono: la sostenibilità delle modalità organizzative e tecniche della produzione nei settori che sfruttano direttamente la natura (l'agricoltura, il settore minerario, ecc.); la sostenibilità sociale dello sviluppo in un dato contesto; la sostenibilità fisica dell'esplosione demografica e dell'urbanizzazione, ecc.

Restando aderenti alle stesse tematiche si intuisce subito che il problema non è di oggi. Sebbene l'industrializzazione dell'agricoltura possa essere foriera di danni all'ambiente naturale, anche molte delle tecniche primitive utilizzate per garantirsi l'autosufficienza alimentare avevano, ed hanno quando ancora siano in uso, caratteri distruttivi. E parallelamente il problema dell'equilibrio tra popolazione e risorse è stato da sempre uno dei fondamentali problemi con cui l'uomo si è dovuto misurare. Vi sono, in altre parole, questioni di sostenibilità che attraversano l'intera storia della specie umana, e non sono soltanto il portato di un dato meccanismo economico, quello capitalistico³.

Ciò non significa, tuttavia, che il problema debba o possa essere sottovalutato. Anche perché tra il riconoscerne l'importanza e il porvi rimedio corre una distanza che è difficile ridurre. È difficile perché molti interessi «pesanti» militano in direzione opposta, ma è difficile

² J.C.V. Pezzey-M.A. Toman, *The Economics of Sustainability: a Review of Journal Articles*, Research for the Future, Discussion Paper 02-3 gennaio 2002, p. 2. Come si vede, per ragioni facilmente intuibili, si è scelto di mantenere alcuni termini nella lingua originale (in corsivo).

³ Non c'è tra l'altro dubbio che anche i sistemi politico-sociali costruiti per essere ad esso alternativi, pur non assicurando analoghi livelli di benessere, dal punto di vista delle relazioni con le risorse, sono incorsi nelle stesse conseguenze negative.

anche perché, nelle attuali forme della democrazia, tendono sempre più a essere concretamente realizzabili solo le decisioni percepite come portatrici di un ottimo paretiano⁴, e la disponibilità ad accettare sacrifici in nome di un vantaggio alternativo presente, figuriamoci futuro, è decisamente scarsa.

Occupandosi della letteratura sulla sostenibilità dovuta all'economia *mainstream*⁵ e centrando l'attenzione sull'equità intergenerazionale e sulla necessità di valutare il consumo delle risorse naturali finite, gli autori in precedenza citati elencano vari gravi limiti dell'elaborazione complessivamente fin qui proposta.

Prima di tutto non vi è chiarezza né consenso su come configurare un obiettivo o uno standard di sostenibilità. [...] In secondo luogo, efficienza ed equità sono concetti differenti, e gli economisti devono tener conto di questa distinzione quando analizzano temi riferiti al progresso economico di lungo termine e all'ambiente naturale. In particolare, i valori dei costi e dei benefici ambientali di lungo periodo dipendono in sostanza da alcune ipotesi implicite o esplicite sulla distribuzione intergenerazionale del reddito, e quindi dagli obblighi (se ve ne sono) della generazione attuale nei confronti di quelle future. In terzo luogo, la strumentazione analitica degli economisti contiene assunti impliciti ed espliciti sulle prospettive riguardanti la sostituzione delle risorse e l'innovazione tecnologica adatta ad accrescerne la disponibilità, e questi assunti non si sono rivelati sempre soddisfacenti, e non sono stati adeguatamente validati dai lavori empirici. Infine, e più in generale, la pochezza delle analisi empiriche su ciò che la sostenibilità può comportare per le valutazioni economiche ed ambientali, e la mancanza di un'effettiva comprensione delle conseguenze concrete delle «politiche di sostenibilità», indicano il livello delle sfide intellettuali ancora aperte⁶.

In sostanza, seppure non hanno nutrito la stessa fiducia incondizionata del «mercato» nel progresso tecnologico come veicolo per il superamento dei vincoli di sostenibilità, gli economisti – non solo quelli *mainstream* – non sono riusciti ad andare molto più in là.

⁴ Che – come noto – prevede che al vantaggio di uno o di alcuni non corrisponda alcun svantaggio per altri.

⁵ L'interesse comincia a manifestarsi all'inizio degli anni settanta, in coincidenza con il primo shock petrolifero. Tra i lavori che si danno obiettivi più generali di quelli delle molte ricerche all'epoca confinate entro il tema della sostenibilità della produzione agricola, visitato più diffusamente da studiosi tedeschi, alcuni sono dovuti a studiosi di prima fila. Basti citare: P. Dasgupta-G.M. Heal, *The Optimal Depletion of Exhaustible Resources*; R.M. Solow, *Intergenerational Equity and Exhaustible Resources*; J.E. Stiglitz, *Growth with Exhaustible Natural Resources: Efficient and Optimal Growth Path*; tutti lavori presentati ad un simposio tenuto ad Edinburgo e pubblicati sulla «Review of Economic Studies» 1974. Come contributo più recente, per centrare l'attenzione solo sugli economisti più importanti, può essere menzionato K. Arrow et al., *Economic Growth, Carrying Capacity, and the Environment*, in «Science», 1995.

⁶ Pezzey-Toman, *The Economics of Sustainability* cit., p. 24.

⁷ H. Girardet, *Sustainable Cities: a Contradiction in Terms?*, in D. Satterthwaite (a cura

Il tema che in questa nota devo affrontare, ha però relazioni deboli con quelli dell'equità intergenerazionale e dell'esauribilità delle risorse. Ha piuttosto a che fare con il tema della sostenibilità fisica e sociale della popolazione urbana, ovvero dell'addensarsi in alcuni siti di quote rilevanti di popolazione.

Chi s'è occupato dell'argomento in questa angolazione, ha insistito sullo scambio ineguale che la città instaura con il resto del territorio, con la natura, assorbendo quote ingenti di risorse e non dando in proporzione in cambio. Alcuni poi hanno esteso l'analisi alle politiche pubbliche urbane per sottolineare come esse fossero inadatte a perpetuare il rapporto biunivoco del passato: un tempo la città assorbiva risorse dalla campagna, ma restituiva ad essa non solo i prodotti, ma anche gli scarti del consumo (i rifiuti) agevolando il suo meccanismo di riproduzione. Ora questo non è più vero.

Prendiamo una definizione, molto celebrata nella letteratura specifica, di «città sostenibile»:

Una città sostenibile è una città che funziona in modo tale per cui tutti i cittadini sono in grado di far fronte ai loro bisogni senza danneggiare la natura e le condizioni di vita di altre persone, ora o in futuro⁷.

Essa⁸ poggia sostanzialmente su un elemento che può essere meglio chiarito ripercorrendo la metafora che il saggio propone.

Come altri organismi le città hanno un loro metabolismo. Il metabolismo della gran parte delle città moderne è essenzialmente lineare, con le risorse che alimentano il sistema urbano senza che nessuno si preoccupi di capire da dove arrivano e dove vanno a finire i loro rifiuti. [...] Questo metabolismo lineare è profondamente diverso dal metabolismo circolare in cui ogni output fornito da un organismo è anche un input che rinnova e sostiene l'ambiente vivente circostante. [...] Le città devono imparare a tornare a un meccanismo di metabolismo circolare nella loro relazione con la natura (*da cui traggono le risorse*)⁹.

Sebbene il riciclaggio dei rifiuti sia un tema rispettabilissimo (anche se molto trascurato dalle politiche nel caso italiano), la questione sem-

di), *The Earthscan Reader in Sustainable Cities*, Earthscan Publications, London 1999, p. 419 (una raccolta accurata dei principali scritti sulla materia – com'è ovvio data l'esperienza accumulata su questo tema da Satterthwaite).

⁸ Che, come dice l'autore, può essere così specificata: «La definizione si concentra su alcuni concetti di fondo. In primo luogo l'enfasi è sugli uomini e sui loro bisogni in termini di sopravvivenza a lungo termine».

⁹ Ivi, p. 417. Il corsivo è una mia specificazione. La metafora è più precisamente illustrata in Girardet, *The Metabolism of Cities*, in D. Cadman-G. Payne (a cura di), *The Living City: Towards a Sustainable Future*, Routledge, London 1990.

¹⁰ Va ricordato che il riferimento privilegiato dall'autore è Londra, ed a questo proposito egli sottolinea che «nel caso di una *world city* come Londra è cruciale chiedersi come essa

bra posta così in termini insoddisfacenti. Il nostro autore¹⁰ non si pone il problema se la città di cui sta parlando sia una città produttiva o una città di consumo¹¹, mentre questo sembra un parametro rilevante per apprezzare il senso del modello proposto: capire se la città di cui ci si sta occupando aggiunge anche valore alle risorse di cui si appropria, ovvero le scambia con beni e servizi che non solo utilizza direttamente, ma vende anche al mercato in generale, oppure non lo fa o lo fa in minima parte. D'altra parte, il rapporto antico tra città e campagna si è trasformato ormai in un rapporto tra città come metafora della popolazione che non ha relazioni dirette con la natura, da un lato, e natura a scala globale, dall'altro. Anche a questo si deve l'indifferenza della città per la riproducibilità delle risorse cui attinge. Ma proprio questo non permette nello stesso tempo di utilizzare il paradigma del riciclaggio dei rifiuti come approccio esauriente.

Stabilire quando, e quanto, una città sia parassita non è affatto facile. È lo stesso che discutere del grado di parassitismo di un sistema politico-amministrativo. E per giunta nel caso della città (assai più che nell'altro), molti vedono nelle attività in principio improduttive che vi risiedono, una capacità unica di generazione e diffusione delle innovazioni, in una rivisitazione del tema malthusiano del ruolo della *leisure class*.

Senza paura di indulgere in semplificazioni si può in ogni caso assumere che il grado di parassitismo delle città non sia omogeneo. E si può aggiungere che, sebbene negli attuali processi di urbanizzazione la componente di parassitismo paia assumere importanza crescente, le differenze restano. Il rapporto ineguale che le città produttive stabiliscono con il resto del mondo in ragione del potere di mercato che detengono, non è la stessa cosa del prelievo che le città di consumo esercitano, direttamente o indirettamente, con il supporto del potere politico. In ambedue i casi c'è rendita, ma la rendita acquisita in ragione di un potere di mercato può essere eliminata con appropriate regole del gioco, mentre quella assicurata dal potere politico lo è proprio in virtù delle regole del gioco. Inoltre dietro la prima c'è un servizio, mentre dietro la seconda non c'è nulla.

possa conciliare con lo sviluppo sostenibile il suo essere un centro degli affari globale» alludendo al drenaggio di risorse finanziarie che per questa sua specializzazione la città pratica («La foresta pluviale è ubicata geograficamente nel Far East, ma finanziariamente può essere ubicata a Square Mile a Londra» p. 416).

¹¹ Per riprendere la vecchia classificazione della sociologia ottocentesca (quella tedesca fondamentalmente).

¹² Non occorre rifarsi al teorema dell'insostenibilità di Arrow – cui già si è accennato – per capire quanto possa essere difficile imporre vincoli che si traducano in una contrazione del benessere, o anche soltanto nel suo mancato miglioramento.

Solo nel secondo caso il metabolismo urbano sarà *esclusivamente* lineare: l'utilizzo che la città fa del resto del mondo, e perciò anche della natura, sarà in sostanza a fondo perduto.

Per essere più precisi, si può dire che è certamente auspicabile (anche se non facile: politicamente e non solo tecnicamente¹²) che un meccanismo economico che si alimenta della moltiplicazione dei bisogni, e così facendo interferisce con gli equilibri della natura, sia tenuto sotto controllo da meccanismi istituzionali in grado di porgli dei limiti. Ma questo non giustifica il sorvolare su un consumo di risorse i cui esiti dal punto di vista del benessere siano nulli o addirittura negativi. Resta in altre parole vero, anche a fronte della questione della sostenibilità, che il consumo di risorse associato non ad un'azione produttiva, ma ad una redistributiva (*rent-seeking*) si traduce, indipendentemente anche dal giudizio che di quest'ultima sia possibile dare in termini di equità, in una perdita netta per la società.

1. La sostenibilità della Napoli capitale.

Le questioni finora sollevate dovrebbero far capire perché le parole Napoli e sostenibile sono difficilmente coniugabili, e nello stesso tempo l'insostenibilità di Napoli cela importanti elementi che militano nella direzione contraria.

L'incompatibilità può non essere colta se si affronta il problema nei termini suggeriti dalla letteratura che si occupa delle relazioni tra sostenibilità e urbanistica, gestione del territorio urbano¹. Ma se si guarda alla città come organismo sociale e si pone attenzione alle modalità della sua sopravvivenza, essa subito ricompare. Ancora una volta, poi, il problema non è di oggi.

Come tutte le città la cui grandezza (dimensione demografica, dotazione monumentale, ecc.) deriva dal detenere un potere politico-amministrativo, Napoli è sempre stata insostenibile. E lo è stata negli stessi termini usati da coloro che oggi denunciano come fenomeno di insostenibilità l'urbanizzazione contemporanea.

¹ Si può fare ad esempio riferimento a D. Banister-K. Button-P. Nijkamp (a cura di), *Environment, Land Use and Urban Policy*, Elgar, London 1999 o a C. Maser, *Sustainable Community Development. Principles and Concepts*, St. Lucie Press, Delray Bay Cal 1997.

² F. Braudel, *Civiltà e imperi nel Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. I, pp. 365 sgg., Einaudi, Torino 1976.

³ Salvo forse nel periodo iniziale dell'assunzione a capitale, nel XIV secolo (quando erano presenti a Napoli Boccaccio e Petrarca), ma se ne sa così poco. Fu comunque nel Cin-

Per rendersene conto, basta ripercorrere le cronache d'epoca o le più accurate tra le recenti ricostruzioni. Non era forse questa la sua caratteristica saliente nel XV secolo, tanto da meritarsele, con Istanbul, l'appellativo coniato da Braudel di «mostro umano, parassita in grande»²?

La vocazione improduttiva di Napoli, così come il suo essere sovrappopolata, sono temi plurisecolari. Datano almeno da quando la città ha assunto il ruolo di capitale³. Da allora Napoli ospita un'aristocrazia che trae dallo sfruttamento selvaggio dei suoli la rendita con cui finanziare consumi vistosi, mentre nei quartieri, di volta in volta vecchi e nuovi, si ammassa quella che si chiama ancor oggi una plebe, che deve porre tutti i suoi talenti, lecitamente o illecitamente, al servizio del tirare a campare.

Mentre le classi dominanti brillano per i loro comportamenti improduttivi o distruttivi, sono assai meno univoci i caratteri delle attività con cui si organizza la «campata»: sono produttive o improduttive? sostenibili o insostenibili?

Vediamo cosa ci dice in proposito Goethe nelle sue *Lettere da Napoli*⁴. Le *Lettere* non sono ricche di osservazioni sulla società locale, ma piuttosto sulle bellezze ed i portenti del sito (eruzioni del Vesuvio incluse). In una però – quella scritta il 28 maggio 1787 – proprio questo è il tema affrontato. Polemizzando con un amico, anch'esso straniero, Goethe nega che Napoli sia una città di oziosi.

Più andai guardando ed esaminando accuratamente, meno potei imbattermi con veri oziosi, sia della classe inferiore, sia della classe media, tanto il mattino quanto la più gran parte del giorno – insomma, né di alcuna età né di alcun sesso⁵.

Al contrario tutti sono estremamente affaccendati. Ma in quali attività? Le attività osservate sono in parte attività produttive in senso stretto (i mille lavori artigiani, la pesca, ecc.), in parte hanno i tipici connotati delle attività redistributive⁶, e per altra parte sono finalizzate

qucento che la popolazione crebbe di 3-4 volte superando i 300 000 abitanti, e probabilmente questo fantastico incremento fu propiziato dalla politica spagnola che favoriva la popolazione urbana a scapito di quella rurale oltre che dalle operazioni urbanistiche dell'epoca.

⁴ V. Goethe, *Lettere da Napoli*, Ricciardi, Napoli 1917 (la traduzione in italiano è di G. Fortunato), ripubblicato dall'editore Guida nel 1983.

⁵ Ivi, p. 80 nell'edizione Guida.

⁶ Parlando, ad esempio, del lavoro dei fanciulli Goethe annota che alcuni «cercano un tenue guadagno nel comprare e rivendere». Parlando dei merciaioli annota che vi sono piccoli ambulanti che si preoccupano di recuperare e vendere qualsiasi cosa: «Non c'è pezzo di ferro, di cuoio, di tela, di feltro, che non ritorni ad essere venduto a questo o quell'altro». E così via.

⁷ La descrizione è gustosa e precisa che coloro che si dedicavano a quest'attività erano retribuiti dai campagnoli per il servizio reso.

⁸ Ivi, p. 84.

⁹ Non diverse – anche se di taglio assai più moralistico – sono ad esempio le considera-

a garantire, con il riciclaggio appunto dei rifiuti, il rapporto biunivoco con la campagna⁷. Goethe non coglie le distinzioni tra le attività, e conclude che «c'è forse più industria a Napoli che altrove» anche se quest'industria non va confrontata con quella «de' settentrionali» che «la natura costringe all'azione, alla previdenza».

La differenza della «industria napoletana» è dovuta al fatto che a Napoli

tutti lavorano, nel loro genere, non solamente per vivere, ma per godere [...]. Si spiega perciò come gli artigiani siano generalmente inferiori a quelli del Nord; come non esistano fabbriche manifatturiere; come, ad eccezione degli avvocati e dei medici, avuto riguardo alla gran massa della popolazione, vi si trovi ben poca istruzione, [...] come gli ecclesiastici se la passino per lo più nell'ozio, e i grandi non godano delle loro ricchezze se non nella voluttà, nel lusso, nella dissipazione⁸.

Il merito o la colpa è dunque del clima, della bellezza del sito, e quant'altro. Naturalmente, le contraddizioni in cui Goethe incorre non possono essergli imputate (la cultura dell'epoca nutrivà pregiudizi di questo tipo⁹). Ed altrettanto naturalmente recensendo la traduzione delle *Lettere* realizzata da Fortunato, un avversario di lungo corso dell'industrializzazione del Mezzogiorno come Luigi Einaudi, traeva pretesto dalle argomentazioni di Goethe per affermare:

Gli italiani troppo a lungo pensarono e molti pensano ancor ora che basti importare l'industria nel mezzogiorno per innalzare gli abitanti ad un livello più alto di felicità e di benessere. In questi generosi tentativi vi è un errore parziale. [...] Il problema sociale più urgente non è di crescere la ricchezza dell'uomo, ma di fargli sentire perché egli lavori e produca. Forse i merciaiuoli, gli ortolani, i pescatori osservati da Goethe sentivano, più degli operai d'oggi degli stabilimenti dell'Ilva a Pozzuoli, la bellezza del lavoro compiuto¹⁰.

Tuttavia, la felicità che Goethe associava ai mille modi dell'arte d'arrangiarsi e Einaudi riproponeva come alternativa preferibile all'industria vera, non impediva che la gran parte della popolazione urbana vivesse in condizioni miserevoli:

zioni sulle differenze tra popoli dell'Europa settentrionale o meridionale in A. Smith, *Ricerche sulla natura e le cause della ricchezza delle nazioni*, Utet, Torino 1927.

¹⁰ L. Einaudi, *Goethe, la leggenda del lazzarone napoletano e il valore del lavoro*, in Id., *Le lotte del lavoro*, Einaudi, Torino 1972, p. 206 (la recensione era stata originariamente pubblicata dalla *Riforma sociale* nel 1918). Le opinioni di Einaudi sull'industrializzazione non erano mutate – come noto – quarant'anni dopo.

¹¹ G.C. Capasso, *Napoli all'inizio del secolo XVII*, in G. De Rosa-A. Cestaro (a cura di), *Territorio e società nella storia del Mezzogiorno*, Guida, Napoli 1973. E il contrappunto sembra corretto anche se il passo fa riferimento a una situazione che precede di circa due secoli il viaggio di Goethe.

¹² Come ha ottimamente esemplificato W.J. Baumol, *Entrepreneurship: productive, un-*

La città di Napoli rimane... regina e metropoli di tutto il Regno... [godendo] di tanta fertilità di tutte le cose... Sebbene una cosa mi reca meraviglia, ch' in così beata regione la vita degli uomini... è brevissima...¹¹

Non solo bisognava inventarsi il lavoro. Ma il livello dei servizi offerti dallo Stato era insignificante. Fatta eccezione per qualche, assai raro, monarca illuminato, re e viceré non provvedevano a fornire a questa popolazione «smisurata» – soprattutto rispetto alle occasioni di impiego «produttivo» – i servizi essenziali per assicurare un livello auspicabile di civiltà. Le condizioni abitative erano per molti infime. La furbizia e la violenza erano spesso gli attributi che permettevano di primeggiare.

Lo stesso rapporto biunivoco tra città e campagna che aveva colpito Goethe riguardava la campagna attorno alla città, e non certo i grandi latifondi da cui l'aristocrazia urbanizzata traeva di che alimentare i circuiti della redistribuzione. Il metabolismo della Napoli capitale era, per la sua grandissima parte, lineare non meno di quello della città contemporanea.

Il ruolo di capitale faceva così di Napoli un organismo sociale il cui sostentamento era diretta conseguenza dell'esercizio del potere di cui essa godeva, e probabilmente non era irrilevante che ne godesse non perché lo aveva conquistato, ma perché era stata conquistata. Ed il circuito della redistribuzione premiava non di rado proprio i «meriti» sopra accennati.

I passatempi delle classi agiate erano almeno suscettibili di dar luogo a impulsi innovativi? Non si direbbe proprio. Certo in alcuni passaggi storici Napoli ha espresso intellettuali prestigiosi, ma è difficile dire che questo sia avvenuto per l'impegno della sua classe dirigente. Coerentemente con la sua vocazione, il potere aveva definito «regole del gioco»¹², apparentemente almeno da tutti condivise, che facevano sì che le attività improduttive o distruttive fossero più accessibili di quelle produttive, e finissero con l'essere frequentemente praticate.

Si dirà: tanto tempo è passato. Ciò che era vero per la Napoli borbonica non dovrebbe esser vero per la città di oggi, che è stata destinataria di tanti interventi speciali e si è confrontata con le innumerevoli

productive, destructive?, in «Journal of Political Economy», 5, 1990.

¹³ Come annotava G. Galasso nell'intervista realizzata da P. Allum (a cura di, *Intervista sulla storia di Napoli*, Laterza, Bari-Roma 1978, p. 23): «La componente storica è uno dei tratti dominanti e più evidenti della realtà napoletana. Direi, anzi, che ciò che distingue i problemi di Napoli da quelli di Milano e di Torino... è innanzi tutto la circostanza che Milano e Torino si trovano di fronte a problemi che sono essenzialmente quelli degli ultimi ot-

spinte alla modernizzazione che caratterizzano l'epoca attuale. Riconosciamo pure che la Napoli preunitaria non era per molti aspetti sostenibile, ma con l'unità Napoli ha perso il suo ruolo di capitale e con esso la posizione che le permetteva di non porsi il problema della sostenibilità del proprio modello di riproduzione. Anche se all'osservazione diretta può sembrare simile a come la descrivono le cronache di un tempo, occorre dunque andare al di là delle apparenze per individuare i meccanismi di una sostenibilità che (almeno nel senso della capacità di valorizzazione delle risorse drenate dall'esterno) ci deve per forza essere.

Io credo invece – e non da sola¹³ – che sia pure oscillando come un pendolo e con periodi non necessariamente brevi in ragione delle sollecitazioni cui gli interventi esogeni di volta in volta la espongono, Napoli si sia sostanzialmente riprodotta come modello di insostenibilità.

2. Napoli oggi.

Si può discutere della sostenibilità della odierna Napoli – mi pare – da tre punti di vista: l'organizzazione sociale, il sito, la città costruita. Non ho citato l'economia, non per un omaggio all'antieconomicismo, ma perché – ora che la gran parte delle poche industrie che vi risiedevano, ha lasciato la città – l'economia è prevalentemente consumo e operazioni generalmente improduttive finalizzate al procacciamento del reddito da impiegare per il consumo. È in sostanza la modalità di riproduzione, senza sviluppo, della società urbana.

Partiamo per ora dal sito. Esso, come noto, è splendido e la plurisecolare antropizzazione di ogni sua parte non ha potuto minarne la bellezza, anche se usa dire per Napoli, come per molte altre città, che era più bella quando era più povera. Ma, nel caso di Napoli, sarà poi vero? Mentre per altre città – il caso emblematico è Venezia – la bel-

tanta o novant'anni della loro storia, i problemi determinati dall'avvento della rivoluzione industriale anche in Italia. Napoli si trova, invece, di fronte a problemi che sono l'eredità di un passato assai meno recente, che derivano da un'accumulazione quattro o cinque volte secolare di elementi negativi, di difficoltà irrisolte, di mancati avvisi a sviluppi più congrui alle esigenze del mondo moderno. La Napoli contemporanea è una realtà sociale che si è formata, si è delineata nei suoi tratti caratteristici fra il Quattrocento e il Cinquecento».

¹ Un'eccezione specie per la parte di recupero degli antichi casali è stato lo Pser (il piano straordinario di edilizia residenziale) realizzato nell'ambito degli interventi successivi al terremoto del 1980.

² Vedi Becchi, *Napoli contro Napoli: città come economia e città come potere*, in «Meridiana», 5, 1989.

lezza passata rievoca un fasto che non è certamente comparabile ai pur lauti redditi assicurati a buona parte della popolazione dal forsennato sfruttamento turistico, o per altre ancora – come Genova – l'industrializzazione ha profondamente alterato i connotati della città aristocratica, Napoli detiene la peculiare caratteristica di evolversi restando sostanzialmente eguale a com'era. Non si è spopolata come Venezia. L'industrializzazione ha comportato l'occupazione di alcuni siti, ma non ha stravolto l'assetto e l'aspetto del Golfo.

La bellezza del sito ha come altra faccia della medaglia (molte aree tra le più belle del mondo hanno un analogo problema), l'esposizione a rischi naturali, in particolare a quelli dovuti a fenomeni sismici. Ma, al di là della giustamente paventata «esplosione» del Vesuvio, Napoli è per lo più lambita dai terremoti e bradisismi che si verificano nel territorio circostante.

Anche un territorio ballerino potrebbe essere, del resto, una risorsa. Una maggiore attenzione alle dotazioni ambientali, avrebbe altrove indotto tentativi per tenere questi fenomeni sotto controllo, non solo per aumentare i livelli di sicurezza, ma anche per derivarne fonti di energia (la California insegna). Lo ha evitato, tra le altre cose, l'ostilità italiana per modalità della produzione energetica diverse dall'utilizzo degli idrocarburi, del resto universalmente nota.

La bellezza del sito non ha impedito, però, che le forme della città costruita subissero un'evoluzione per molte parti negativa: la dissennata urbanizzazione che ha interessato gli ultimi cinquant'anni¹ ne è stata la maggiore manifestazione. E non solo l'urbanizzazione di terreni prima agricoli, ma anche le trasformazioni urbane per non scordare le vicende paradossali della finora parziale ricostruzione dei quartieri devastati dalla seconda guerra mondiale. Analoghe mostruosità hanno avuto corso anche in altre città, ma con minore impatto. Ne è derivato che a Napoli, come altrove, la condizione abitativa media è migliorata notevolmente, anche se il tema continua qui ad essere periodicamente agitato (ma questa è un'altra storia²) come un'emergenza sociale cui occorre rispondere con finanziamenti e operazioni straordinarie, ma i danni paesaggistici ed ambientali sono stati forse ancora più ingenti.

³ Quando si tenne il G7 a Napoli nel luglio 1994, il presidente del Consiglio pro-tempore che è poi lo stesso di oggi, ed è uomo attento all'arredo urbano, in ogni visita preparatoria additava guasti cui porre rimedio (superfetazioni abusive da eliminare o almeno da nascondere, il panorama incompiuto e la selva di antenne televisive visibili dalle finestre di Palazzo Reale, ecc.).

Non sono, tuttavia, solo le modalità della recente urbanizzazione la causa di fondo dei vari primati negativi che vengono attribuiti a Napoli: la minore dotazione di verde urbano, il maggiore ingombro (soprattutto da parte delle auto, ma non soltanto) dei beni pubblici in dotazione alla città, i molti dissesti imputabili sia alla cattiva manutenzione degli edifici³, sia alla scarsa attenzione prestata all'assetto del sottosuolo⁴, ecc. Anche da questi punti di vista però, pur nel mutare delle condizioni di riferimento, la Napoli di oggi non è diversa da quella di ieri, come attestano le cronache dei viaggiatori⁵ o le osservazioni degli storici.

Il costruito non è solo edilizia residenziale, è anche infrastrutture. Di infrastrutture la Napoli borbonica era certamente carente, sebbene vantasse la prima tratta ferroviaria realizzata in Italia (per portare la corte in villa). Né molto più generosi sembrano esser stati i governi dell'Italia unitaria⁶. Dopo l'unità, Napoli cresce demograficamente, riceve sotto l'impulso di leggi speciali insediamenti industriali, il suo porto ha un ruolo importante. Ma bisognerà attendere la Cassa per il Mezzogiorno e gli interventi successivi al terremoto del 1980, perché la dotazione infrastrutturale (sia quella indirizzata a garantire adeguati standard sanitari, sia quella trasportistica e più specificamente viaria) sperimenti un balzo quantitativo. Accanto alle opere utili cominceranno tuttavia ben presto, specie con gli interventi del dopo-terremoto, ad affiancarsi opere inutili, progettate e costruite in spregio ad ogni visione accettabile dell'organizzazione urbana⁷; che deturpano le aree attraversate, e frappongono ostacoli alla mobilità invece di agevolarla.

La città non sostenibile non è in grado di imporre agli interventi esterni una logica di sostenibilità (dal punto di vista estetico ed urba-

⁴ E. Puntillo, *Le catastrofi innaturali*, Pironti, Napoli 2001.

⁵ Diceva Stendhal che i napoletani odiano gli alberi, e sulla scorta di questa testimonianza potremmo inferire che per questo non hanno ostacolato la cementificazione. È in ogni caso vero che il popolo napoletano è quello con maggiore tradizione urbana rispetto a tutte le altre città italiane.

⁶ Nonostante che la legge speciale del 1885 fosse finalizzata al «risanamento» di Napoli. Galasso *Intervista sulla storia di Napoli* cit., p. 181 definisce l'intervento «un'operazione urbanistica, uno sforzo di miglioramento igienico-sanitario, un potenziamento delle funzioni di residenza e di servizio della città favorite dal migliore assetto urbanistico ed edilizio, una grande espansione del settore edilizio» e aggiunge: «La distorsione che subì l'ambiente economico locale con la fortissima sterzata verso il settore edilizio, si accompagnò [...] a un nuovo aspetto della dipendenza [di Napoli] dai centri maggiori dell'economia italiana e straniera».

⁷ Becchi, *Opere pubbliche*, in «Meridiana», 9, 1991.

⁸ Becchi Collidà, *La città ambigua: economia e territorio a Napoli*, in Ead. (a cura di), *Napoli «miliardaria»*, FrancoAngeli, Milano 1984.

⁹ La legge «di difesa dell'ambiente» presentata dall'attuale governo e attualmente sottoposta all'esame delle Camere potrebbe accrescere i rischi di compromissione.

¹⁰ Gli atlanti relativi a Roma, Napoli, Genova e Venezia sono stati pubblicati dall'editore

nistico, oltre che ambientale). Lo impediscono non solo e non tanto il livello della cultura progettuale locale (che pure è quello che è), ma molto di più le modalità con cui si è acquisito il finanziamento straordinario: drammatizzando gli eventi, scatenando la «plebe» e quindi attribuendo ai politici locali «di buona volontà» (i nuovi domini dei circuiti redistributivi) un ruolo totalmente fuori controllo⁸.

Gli esiti dello sconvolgimento politico e sociale degli anni novanta, con le innovazioni intervenute nell'amministrazione locale, hanno indicato che i guasti così prodotti, potevano trovare rimedio. Mi riferisco alle previsioni inglobate negli strumenti della pianificazione urbanistica predisposti tra il 1993 e il 1997, o per evocare un fatto concreto alla demolizione dell'ignobile viadotto sovrastante via Novara. Se da questi strumenti emerge una Napoli almeno esteticamente e urbanisticamente sostenibile, gli anni trascorsi ci dicono però che molte di quelle previsioni corrono seri rischi di restare sulla carta⁹. Le operazioni da realizzare sono costose, e non portano benefici diversi dal risanamento urbanistico e ambientale dei quartieri coinvolti. Come ci si potranno procurare le risorse necessarie? Se ancora una volta si tratterà di mobilitare la «plebe», essa rivendicherà come in passato benefici più tangibili: più edilizia residenziale, ad esempio. Ed il risanamento passerà in secondo piano.

L'infittimento edilizio, le barriere coincidenti con molte infrastrutture ed insieme la diffusione di nuovi beni tra cui in particolare l'auto – che a Napoli è per moltissimi un bene d'investimento più che di consumo, vista l'articolazione delle strategie per tirare a campare – hanno infine determinato altri fenomeni percepibili come insostenibili, e talvolta addirittura percepiti come tali da una popolazione che pure mostra una assai scarsa sensibilità per la salvaguardia dei beni pubblici.

Giudicando dalla stampa locale quali problemi derivanti dall'uso della città sono soprattutto denunciati, la maggioranza dei cittadini solleva soprattutto una questione: quella del traffico. Ma il traffico napoletano (proverbiale per l'estraneo soprattutto a causa dell'ignoranza assoluta delle regole, ivi comprese quelle imperiose come il semaforo) o meglio il differenziale di traffico che Napoli presenta rispetto ad altre città, è dovuto fondamentalmente a due fattori: la rete viaria è tappezzata di auto, con una sensibile riduzione dello spazio utile per la

Marsilio di Venezia.

¹¹ Perfino il meritorio tentativo di togliere dalle strade le auto abbandonate (la numerosità delle auto a Napoli è anche il frutto della politica delle targhe alterne perseguita, per tutelare l'ambiente, dalle amministrazioni) è stato sconfitto, probabilmente anche per l'incapa-

circolazione e l'automobile stessa è spesso uno strumento per tirare a campare. Al posto degli asini che a fine Settecento servivano per riportare in campagna gli scarti riciclabili, ora c'è un'auto, un camion. Chi, visitando Napoli, non ha osservato i mezzi che la sera perlustrano i cassonetti dell'immondizia per appropriarsi di quanto può ancora servire (gli imballaggi, prima di tutto)?

Le iniziative assunte anni fa per realizzare atlanti fotografici di varie città¹⁰ tra cui Napoli, attestano senza ombra di dubbio che Napoli è tra tutte (trascurando evidentemente il caso anomalo della Venezia lagunare) quella per cui il carico automobilistico raggiunge livelli paradossali. Ed abbassare questo carico è un obiettivo difficile come dimostrano gli insuccessi che hanno arriso ad ogni politica che si proponesse di operare in questa direzione¹¹. Qualche piazza è stata liberata, ma il problema non è stato risolto.

E insieme – ripetiamo –, in una città senza lavoro come Napoli¹², un mezzo di trasporto, come anche un'abitazione di edilizia economica e popolare, sono strumenti per procacciarsi un qualche tipo di reddito. Si potrebbe dire «alla faccia della sostenibilità», anche se alcune attività di riciclaggio (il recupero dei cartoni) possono avere un significato positivo in termini appunto di sostenibilità.

Tra qualche anno Napoli, che già vanta una rete di trasporti pubblici relativamente imponente, avrà nuove infrastrutture di trasporto pubblico in sede propria, che dovrebbero permettere il superamento della caotica mobilità urbana. Ma non c'è bisogno di essere profeti per prevedere che il miglioramento della rete consentirà spostamenti più agevoli e veloci alla popolazione che si serve e si servirà del servizio pubblico, ma non eliminerà né l'ingombro, né il traffico in superficie.

Quest'intrico, insieme con una dubbia disciplina delle attività commerciali, con un servizio di nettezza urbana assai poco efficiente e con altre manifestazioni di degrado amministrativo¹³, contribuisce ad assegnare a Napoli un'immagine che nel complesso desta meno sconcerto di quanto forse dovrebbe, perché non è in fondo che lo specchio della vera natura della insostenibilità napoletana, di una città che conta sulle pro-

cità dell'amministrazione di attenersi alle norme in vigore.

¹² Naturalmente le informazioni sull'occupazione fornite dal Censimento sono influenzate dal fatto che si tratta di autodichiarazioni, ma al Censimento 1991 oltre il 50% dei napoletani in età di lavoro risultava disoccupato. Vedremo cosa ci dirà il Censimento del 2001.

¹³ Becchi, *Napoli vista dal comune*, in «Meridiana», 21, 1994.

¹⁴ Nell'introdurre l'edizione Guida delle *Lettere* goethiane, M. Rossi Doria (Goethe, *Lettere da Napoli* cit., pp. 6-7) segnala come dalle *Corrispondenze napoletane* di Fortunato, risalenti alla fine dell'Ottocento, emerge un «quadro della città, della plebe, delle classi dirigenti, della camorra, della sicurezza pubblica, del gioco del lotto, diverso, più triste e più fosco, rispetto a quello disegnato da Goethe cento anni prima».

prie risorse più che per produrre, per procurarsi reddito prodotto da altri, ma che per farlo ricorre a dosi incredibili di energia e di fantasia.

Non mi allineerò con Goethe e con Einaudi dichiarando che tutto questo accade perché i napoletani vogliono divertirsi. Non credo fosse vero né alla fine del Settecento né all'inizio del Novecento¹⁴, e non credo lo sia oggi. Ma certo prendere le distanze dal passato per Napoli è difficile.

3. *L'organizzazione sociale e la parabola industriale.*

Un tempo si poteva pensare: Napoli non potrebbe funzionare come funziona se fosse una città industriale. Non potrebbe in quel caso permettersi un così massiccio spreco di risorse, perché anche i rendimenti dell'industria sarebbero irrimediabilmente ridimensionati da un contesto siffatto.

Una simile considerazione ha qualche fondamento. Basti riflettere al fatto che molte città industriali italiane (perfino Milano e Torino) terziarizzandosi hanno visto aumentare il disordine urbano (sebbene su livelli ancora lontani da quelli napoletani) e hanno conosciuto forme di degrado amministrativo simili a quelle di Napoli.

Già, ma Napoli è stata in qualche modo una città industriale fino a circa dieci anni fa, e nel suo caso non è il passaggio alla terziarizzazione che spiega i fenomeni prima commentati, che da sempre l'hanno caratterizzata.

Non è certo il caso qui di rifare la storia dell'industrializzazione che è ben nota: le attività manifatturiere insediate nella zona occidentale (Bagnoli) a partire dagli inizi del XX secolo sono tutte cessate. Di quelle insediate ad est negli anni immediatamente precedenti la seconda guerra mondiale, resta ben poco. Quando l'industria c'era – la siderurgia soprattutto – l'inquinamento di cui era origine e prima ancora il fatto che fosse ubicata in un luogo un tempo ameno¹, erano considera-

¹ Da quando F. Compagna pose, negli anni settanta, il problema della delocalizzazione della siderurgia da Bagnoli, la spiaggia di Coroglio (occupata appunto dall'impianto) divenne un luogo mitico. In realtà, la memorialistica di recente prodotta sulla dismissione, attesta che si trattava di una spiaggia popolare utilizzata dai napoletani (i quali ora disponendo di una moltitudine di natanti, come si può constatare in un qualunque weekend estivo, probabilmente la sdegnerebbero).

² Si trattava della Fiom.

³ Allum (a cura di), *Intervista sulla storia di Napoli* cit., p. 185.

⁴ E che è stato la principale forza a sorreggere la prima fase dell'amministrazione uscita dalle elezioni dell'autunno 1993.

⁵ Ed è curioso che il racconto circostanziato da cui E. Rea ha tratto il suo *La dismissione*,

ti da molti problemi ambientali più rilevanti di quello del traffico. In realtà, la compromissione dei luoghi attribuibile all'industria era stata nel complesso modesta.

Napoli e l'industria? C'è in quest'abbinamento molto su cui riflettere. Senza – ripeto – ripercorrere la storia, vorrei prendermi la libertà di tornare su alcune esperienze personali che del resto hanno a che fare proprio con la fabbrica per antonomasia, quella siderurgica.

L'incontro con Bagnoli fu per me un'esperienza giovanile. Appena laureata, assunta dalla casa madre localizzata a Genova, e all'epoca nettamente segnata da conflitti tra conservatori e modernisti, venni collocata nell'ufficio di nuova istituzione denominato «relazioni umane» (si era all'inizio degli anni sessanta, e queste erano allora la moda) che nella sostanza aveva semplicemente ereditato le politiche previdenziali piuttosto paternalistiche della vecchia gestione. Si trattava di occuparsi dei programmi dei Cral (i circoli ricreativi aziendali), dei prestiti ai dipendenti, dei trattamenti a tutela della loro salute (il latte agli addetti alla cokeria che subivano un più intenso inquinamento), ecc. Mi fu ben presto chiaro che la situazione di Bagnoli era anomala: gli addetti alla sua cokeria avevano bisogno di molto più latte degli altri; i prestiti non venivano spesso ripagati, mentre i beni acquistati (che avrebbero dovuto garantirli) erano scomparsi; e così via. L'azienda prese in quel periodo l'iniziativa di collocare sugli impianti dei distributori di Coca Cola, e da Bagnoli venne la richiesta di un numero esorbitante di distributori.

Sembrava chiaro, cioè, che l'impiego nell'industria era vissuto dagli addetti come un'opportunità per procurarsi, oltre al salario, altri piccoli vantaggi. E questo nonostante che l'impresa avesse da sempre praticato una politica di fidelizzazione del personale, privilegiando ad esempio nelle assunzioni i parenti dei dipendenti.

L'immagine che mi ero formata allora, era perciò quella di un'industrializzazione che doveva scendere a patti con la strabordante città che la circondava, e finiva con il somigliarle. Ma era un'immagine parziale, in qualche modo deviante.

Alcuni anni dopo, questa volta come sindacalista «nazionale», tornai in contatto con le fabbriche metalmeccaniche di Napoli. L'organizzazione sindacale di categoria² viveva se stessa come un'alternativa radicale all'altra Napoli: l'etica del lavoro contro l'arte d'arrangiarsi, il senso delle regole contro la indisciplina, l'orgoglio di essere produttivi e non inseguitori di pur modeste rendite.

Rizzoli, Milano 2002, non ne faccia menzione.

Naturalmente, in questo modo di autorappresentarsi vi era anche della ideologia, ma non al punto da stravolgere il senso delle cose che essa comunicava. Capii insomma che l'immagine di Bagnoli che avevo serbato dalla precedente esperienza, era sostanzialmente ingiusta, e che le anomalie che pure c'erano, erano conseguenza di un arduo, quotidiano confronto tra la città e la fabbrica, in cui la città non aveva affatto vinto.

Per questo per me (e non solo per me, del resto) l'industria napoletana, anche se inquinante, anche se ubicata sulla spiaggia di Coroglio, era prima di tutto una scommessa in direzione del conseguimento di un modello di vita diametralmente opposto a quello insostenibile che aveva dominato il passato, e che tuttora coinvolgeva la maggioranza della popolazione.

Le vicende che hanno portato alla dismissione dello stabilimento siderurgico di Bagnoli, o che hanno più in generale segnato la de-industrializzazione del territorio urbano, non possono tuttavia essere fatte risalire che molto marginalmente alla tensione tra la Napoli industriale e l'altra Napoli. Altre aree industriali a ubicazione urbana sono state dismesse in Italia e all'estero, molte altre. Quando si trattava di industrie pubbliche, come in genere a Napoli, la de-industrializzazione è stata – anche altrove – più faticosa e lunga, attraversata da fenomeni di parassitismo e clientelismo che hanno inficiato il valore dell'esperienza pregressa. A Napoli però la de-industrializzazione è stata più generalizzata che altrove: Bagnoli, in particolare, è stato l'unico caso di dismissione tra i grandi impianti della siderurgia un tempo pubblica.

Per via di queste sue caratteristiche e per via della tensione tra le due Napoli, la de-industrializzazione ha qui segnato la disfatta del modello di sostenibilità che il sindacato negli anni sessanta e settanta avrebbe voluto affermare. L'altra Napoli ha vinto, mentre non c'erano o non c'erano nella stessa misura un'altra Genova, o un'altra Trieste, o un'altra Marghera.

Proprio questo avevo in mente prima, quando parlavo di pendolo. Galasso spiega il fenomeno notando che, sebbene i governi unitari avessero investito per l'industrializzazione di Napoli

un capitalismo industriale napoletano non nacque neppure allora [e ciò non è] accaduto per deficienza di capacità, ma perché il meccanismo interno della città, da un lato, e quello della struttura economica nazionale e la tradizione, dall'altro, ne emarginavano la possibilità. La tradizione implicava la dipendenza di Napoli e del Mezzogiorno dal commercio e dalla finanza esterni. Il meccanismo dell'economia italiana aveva instaurato una logica di dualismo [...].

Ma nelle fasi storiche di espansione va forse accentuato il peso del meccanismo interno della città, e questo meccanismo spingeva verso la speculazione edilizia, la rapina professionistica, la mediazione commerciale artificiosa e gravosa, il parassitismo della proprietà fondiaria urbana e rurale, la prevaricazione dell'interesse privato su quello pubblico³.

Tuttavia, nonostante abbia trovato negli interventi post-terremoto e più in generale nelle politiche degli anni ottanta di che soddisfare i suoi appetiti, fino a livelli tali da minacciare il senso della dignità cittadina che pure alberga a Napoli⁴, non è al «meccanismo interno» che vanno attribuite le principali responsabilità nella de-industrializzazione. La vicenda della siderurgia di Bagnoli è emblematica al riguardo⁵. La produzione siderurgica europea fu dalla seconda metà degli anni settanta (come conseguenza della ristrutturazione produttiva che l'intero sistema capitalistico mondiale stava realizzando) sottoposta a vincoli da parte delle istituzioni comunitarie. Quando il governo italiano, all'inizio degli anni ottanta, decise di potenziare l'impianto con l'installazione della colata continua, le istituzioni comunitarie diedero parere negativo. Poiché il governo dell'epoca stabilì di procedere comunque, esse fissarono per Bagnoli un livello massimo di produzione che consentiva di utilizzare il nuovo impianto non oltre il 50%. Con queste premesse, era a dir poco prevedibile che l'Ilva di Bagnoli avrebbe finito con l'essere dismessa, nonostante che l'investimento realizzato ammontasse a ben mille miliardi di allora.

Ma vi è di più. Se l'altra Napoli – la Napoli ex-capitale – ha vinto rispetto all'industria e alla promessa di società industriale che essa aveva cercato di rappresentare, gli stravolgimenti dell'ultimo periodo hanno anche eroso alcuni dei suoi baluardi. Il «meccanismo interno» aveva infatti inglobato, probabilmente anche per responsabilità del management delle imprese pubbliche, esterno e non di rado ostile alla città, le attività non industriali che in genere si ascrivono al cosiddetto settore moderno urbano, la finanza prima di tutto. Ora, negli ultimi dieci-quindici anni Napoli non ha sperimentato solo la de-industrializzazione (come appunto anche altre città hanno fatto), ma ha visto anche (contrariamente a altre città che pure si deindustrializzavano) ridimensionarsi nettamente o sparire le attività appartenenti a questi

settori. Proprio nel settore finanziario, la chiusura dell'Isveimer (uno dei tre istituti di credito che fiancheggiavano la Cassa per il Mezzogiorno, quello per il Mezzogiorno continentale) ha solo anticipato di qualche tempo la crisi del Banco di Napoli e la sua incorporazione in un grande gruppo bancario a guida esterna.

Pur non avendo più rivali, perciò, la Napoli ex-capitale è più a rischio di prima. La situazione attuale riproduce, infatti, quella della Napoli borbonica in cui, per motivi che sarebbe difficile ridurre a colpe altrui, le principali funzioni economiche evolute erano nelle mani di non napoletani (allora i genovesi, prima di tutto, che del resto fornivano analoghi servizi – come noto – anche al vertice dell'impero). Per di più, Pietro di Toledo non c'è più e Napoli non può ricevere luce riflessa da nessun impero. In questa contraddizione sta oggi la speranza della scoperta da parte di Napoli di un modello sostenibile. Sta cioè nel fatto che può essere sempre più difficile tirare a campare alla vecchia maniera.

Il Mezzogiorno è in molte sue parti interessato da fenomeni che lo vedono per la prima volta da Teano ad oggi, partecipare – endogeneamente, si dice – alla creazione di attività produttive rivolte al mercato. Napoli sembra esclusa da questi processi.

La sua insostenibilità le ha alienato i favori del suo territorio da sempre. Nella fase dell'industrializzazione esogena e della Cassa per il Mezzogiorno, Napoli non ha saputo, voluto, essere il centro urbano di riferimento. Le attività produttive nate nell'ultimo scorcio di tempo nel Mezzogiorno continentale (anche campano), non fanno riferimento per i servizi alla produzione a Napoli, ma ad altre città.

Per imboccare un sentiero diverso – quello che pure le trasformazioni in atto prefigurano – ci vuole uno sforzo non piccolo, la cui premessa è nella messa in valore di nuove «regole del gioco». E lo stato di necessità può coagulare le energie necessarie. Il rischio è che, ancora una volta, poteri esterni vengano in aiuto del «meccanismo interno», consentendogli di riprendere fiato.

Che relazione corre dunque, in sintesi, tra salvaguardia dell'ambiente (e sua corretta riproduzione) e modalità di funzionamento del sistema economico di una realtà come Napoli che resta fondamentale un insieme di consumatori? Il reddito redistribuito che finanzia questo consumo, viene dai processi che minacciano gli equilibri ambientali. In qualche modo, una realtà come questa è dunque complice e insieme vittima di chi porta la responsabilità del «disastro incombente», ma complici e vittime siamo praticamente tutti, ed è difficile dimostrare che chi dedica le proprie energie principalmente al procac-

ciamento di rendite abbia più meriti, o meno demeriti, di chi svolge invece un ruolo direttamente produttivo. Nelle molte facce della attuale sopravvivenza napoletana vi sono tuttavia anche spunti positivi. La domanda conclusiva non può perciò che essere: vi saranno questa volta capacità sufficienti a partire da quegli spunti per imprimere un diverso corso alla storia futura della città?