



BANCA D'ITALIA

EUROSISTEMA

Sviluppo urbano, agglomerazioni produttive e crescita economica

i risultati di un progetto di ricerca della Banca d'Italia coordinato da
Antonio Accetturo, Andrea Lamorgese, Sauro Mocetti e Paolo Sestito

59° Riunione Scientifica Annuale

Società Italiana degli Economisti

Bologna, 26 ottobre 2018

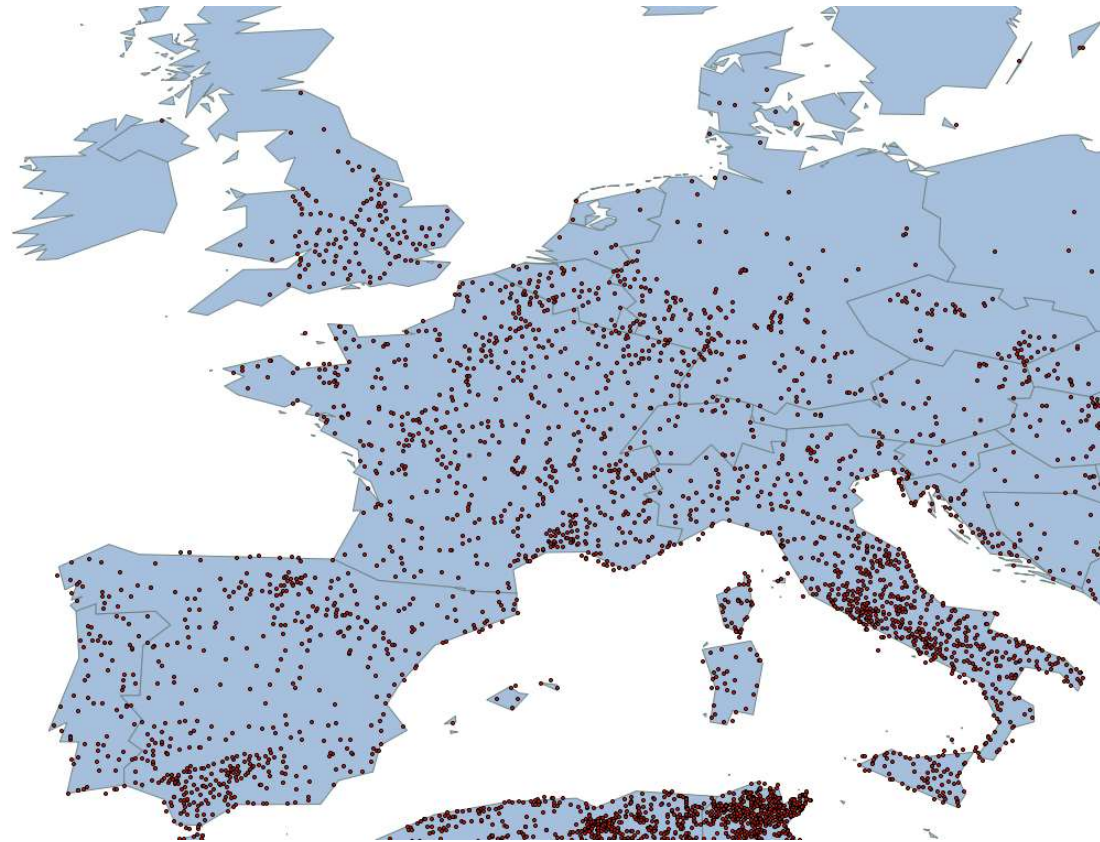
Le città e la crescita economica

- Le città sono i principali motori della crescita delle economie moderne (Glaeser, 2011). Nelle aree urbane c'è maggiore produttività (Melo et al., 2009), maggiore innovazione (Duranton e Puga, 2001) e migliore allocazione del fattore lavoro (De La Roca e Puga, 2017).
- Il peso delle agglomerazioni urbane è molto cresciuto nel tempo:

Paese	Crescita per decennio		Periodo
	pop. urbana	pop. totale	
Italia	7,2%	4,9%	1911-2001
Stati Uniti	17,9%	12,6%	1920-2010
Spagna	18,1%	9,0%	1920-2010
Francia	7,7%	5,7%	1937-2007

- Le economie moderne sono economie prettamente urbane e c'è una forte associazione tra agglomerazione e crescita economica (Castells-Quintana, 2017; Frick e Rodriguez-Pose, 2018)
-

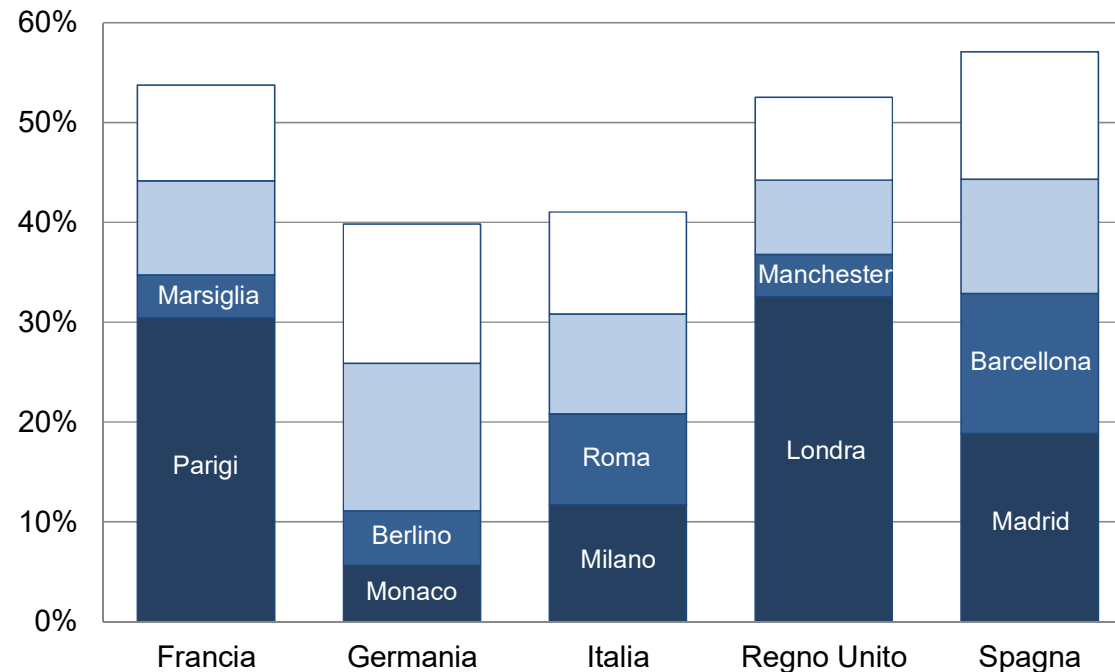
L'Italia è una delle culle della civiltà urbana



Nel tardo impero romano c'erano 2,5 insediamenti urbani e/o villaggi ogni 1000 kmq contro 1,2 in Francia, 1,0 in Spagna e 0,5 in Germania e Regno Unito

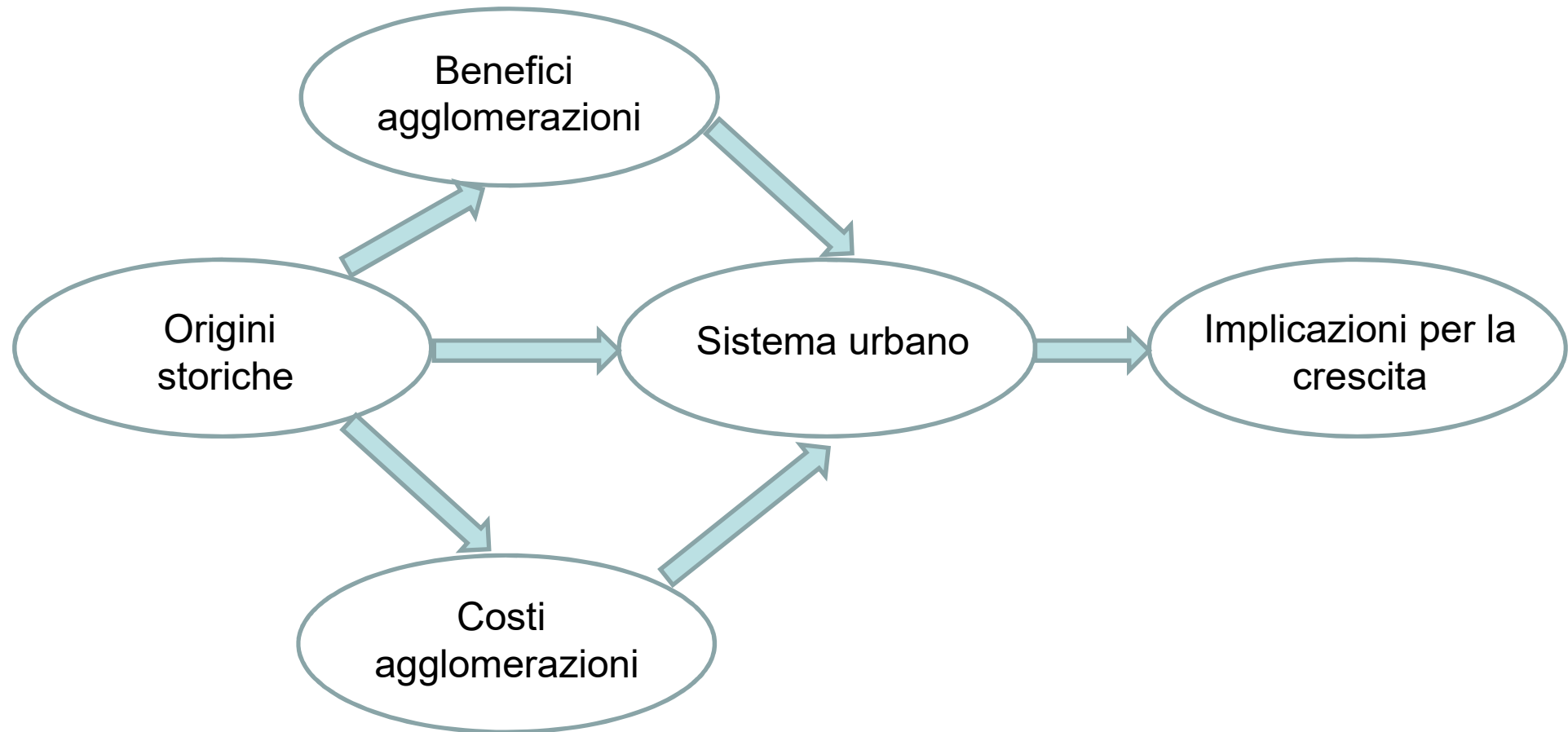
Italia oggi: ruolo più limitato delle città

- Nelle città con almeno 500k abitanti vive il 31% della popolazione totale; tale valore è pari al 38% in Spagna, 40% in Germania, 41% in Francia e 41% in Regno Unito

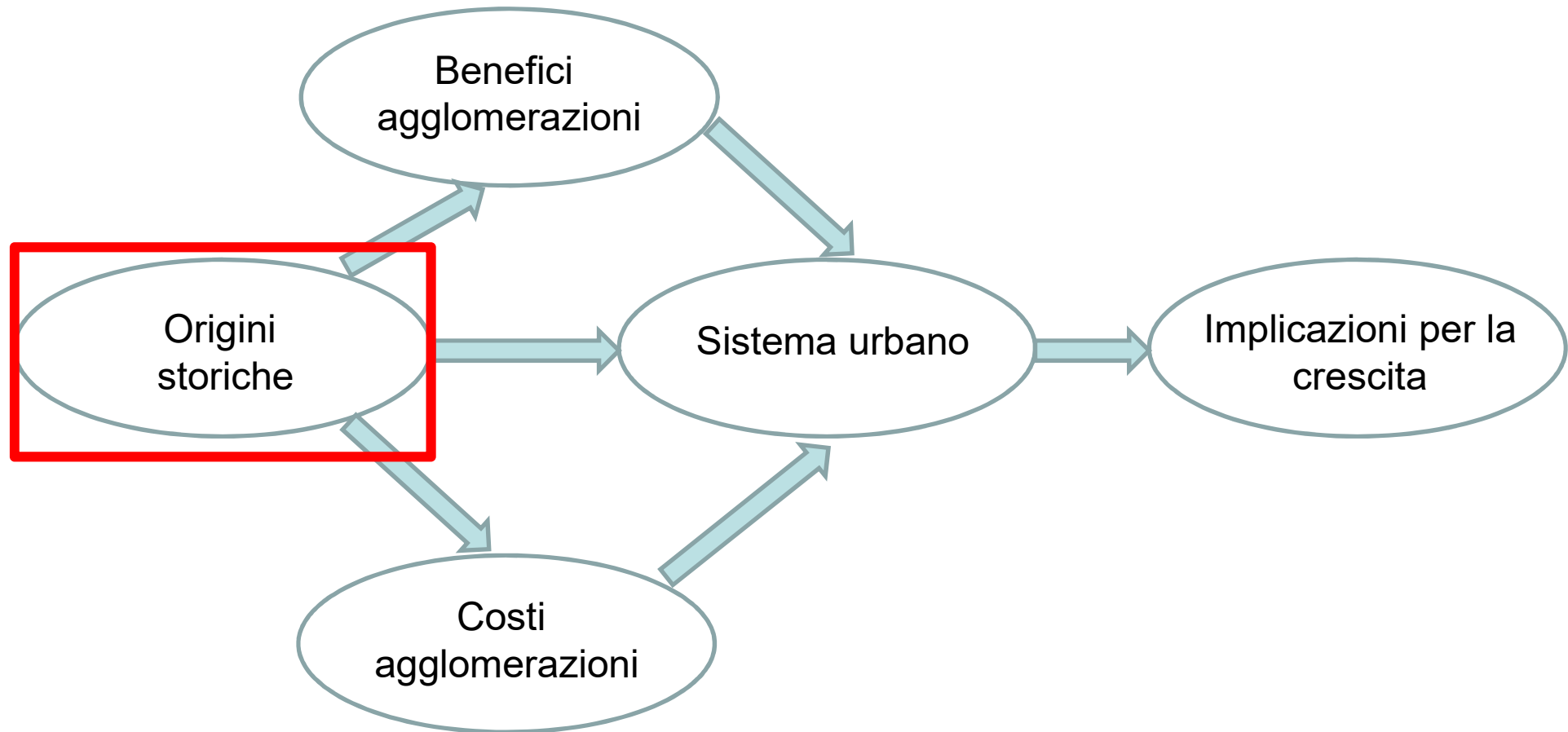


Fonte: Eurostat; gli istogrammi indicano l'incidenza del valore aggiunto delle città su quello nazionale; sono considerate, nell'ordine, la 1° area urbana; la 2° ; la somma della 3°, 4° e 5° ; e la somma di quelle dal 6° al 10° posto.

La struttura del progetto



La struttura del progetto



Come nasce un sistema delle città?

La letteratura si è focalizzata su due possibili determinanti:

- **Caratteristiche geografiche**
 - Shock storici
-
- Le caratteristiche geografiche (orografia, geologia, sismicità) influiscono sulla capacità «ricettiva» di un territorio
 - Nei fatti, la geografia spiega solo una porzione limitata della distribuzione spaziale della popolazione sul territorio (Combes et al., 2010; Bleakley e Lin, 2015)
 - L'Italia non è un'eccezione: le caratteristiche geografiche spiegano solo il 30% della distribuzione della popolazione
-

Come nasce un sistema delle città?

La letteratura si è focalizzata su due possibili determinanti:

- Caratteristiche geografiche
 - Shock storici
-
- Dincecco e Onorato (2016): l'elevata conflittualità nel Nord Italia (IX-XVIII sec.) ha indotto la popolazione a concentrarsi in aree urbane (di media dimensione) per proteggersi
 - Cervellati et al. (2018): correlazione positiva tra dimensione degli stati e crescita delle città (soprattutto per le capitali) nel periodo XI-XIX sec.
 - Accetturo et al. (2018): ruolo degli attacchi pirateschi (IX-XIX sec.) nell'Italia centro-meridionale; per timore dei raid la popolazione si è dispersa, privilegiando le aree più difendibili ma meno accessibili (distanti dal mare, più elevate, ecc.)
-

Eredità sul sistema urbano attuale

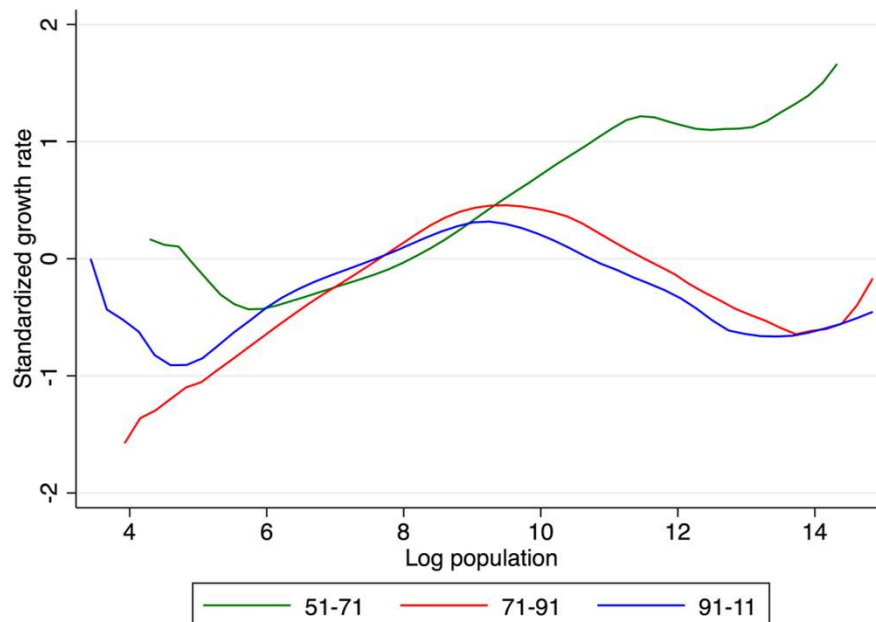
Il lascito di questi eventi storici è stato:

- Al Nord una pluralità di centri urbani medio-piccoli in competizione tra loro
 - Nel Mezzogiorno una forte dicotomia tra (due) grandi centri amministrativi (di tipo parassitario? Bosker et al., 2008) e il resto della popolazione dispersa in aree inaccessibili
 - A partire dall'Unità d'Italia e, soprattutto, dagli anni '50 vi è stata una ricomposizione della distribuzione della popolazione sul territorio, favorita dalla transizione verso un'economia moderna (industrializzazione e terziarizzazione)
-

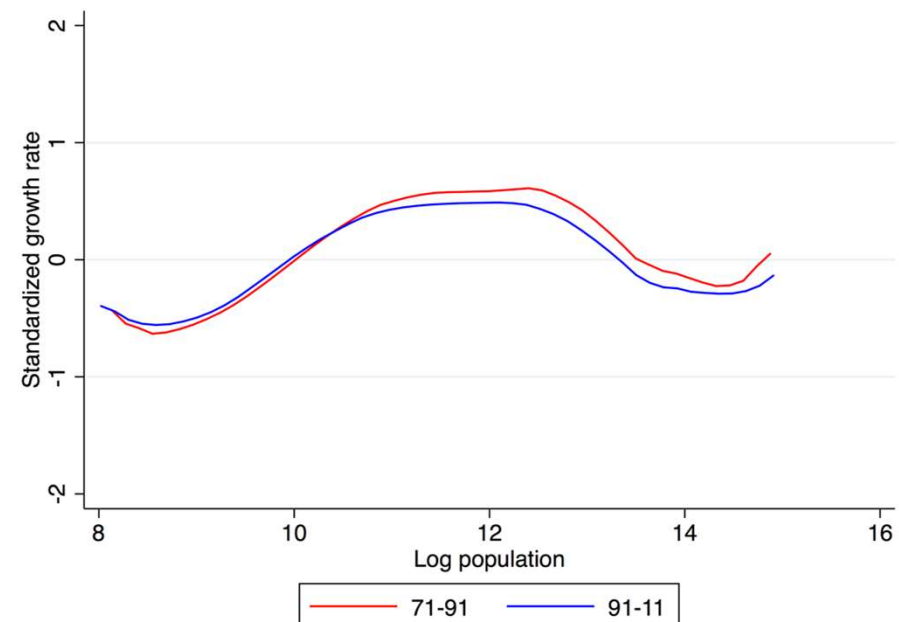
Crescita più «recente» delle città

Crescita relativa della popolazione e dimensione iniziale (1)

(a) Comuni (1951-2011)



(b) SLL (1971-2011)



Fonte: elaborazioni su dati Istat.

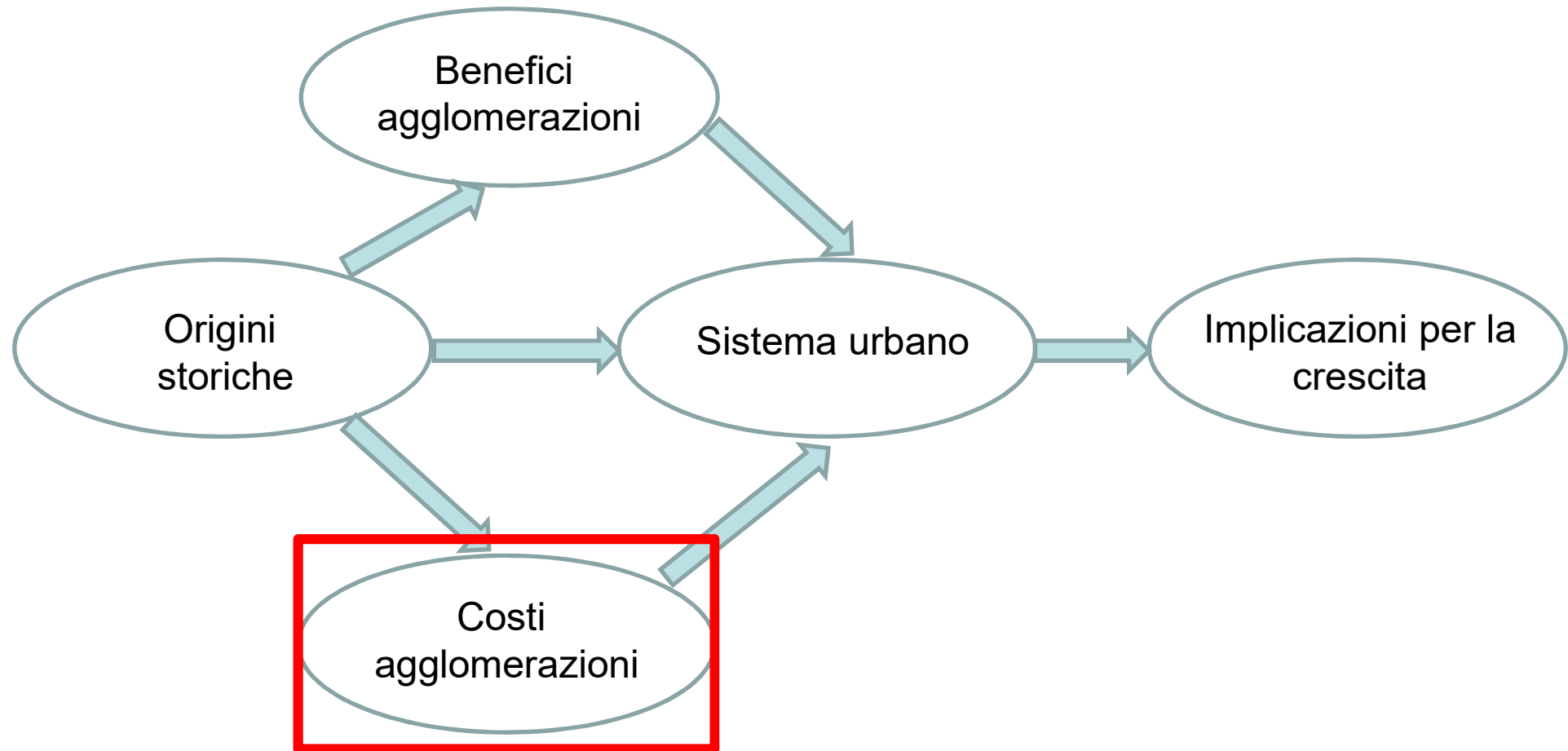
(1) Tasso di crescita logaritmico della popolazione a netto di quello medio nazionale.

Perché le grandi città crescono meno?

La minore crescita delle grandi città a partire dagli anni settanta può essere dipesa da una pluralità di fattori:

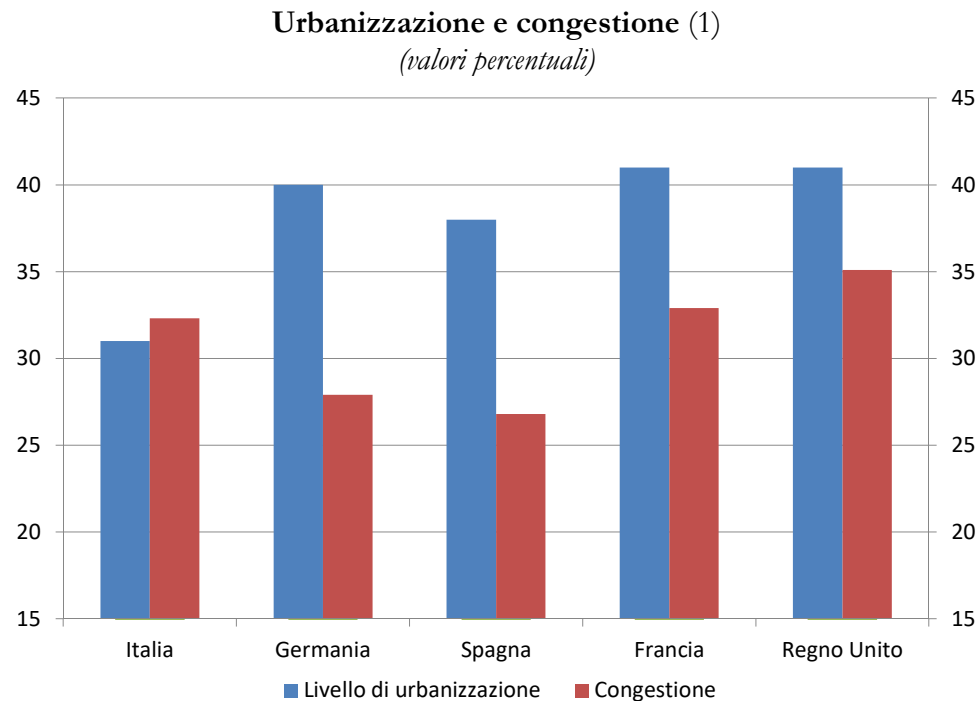
- Modello distrettuale della terza Italia
 - Incremento dei costi di congestione nelle grandi aree metropolitane
 - Lamorgese e Petrella (2018) mostrano che la crescita dei SLL centrati su grandi città è avvenuta attraverso l'aumento del raggio di pendolarismo, per incorporazione dei SLL più piccoli (tra il 1981 e il 2011 il numero totale di SLL è così passato da 954 a 612).
-

La struttura del progetto



Costi di congestione

- Le aree urbane risultano trafficate come quelle francesi e più di quelle tedesche e spagnole (ma hanno dimensione inferiore)
- Loschiavo (2018): vivere in una grande città si associa a una minore soddisfazione (a causa dei maggiori tempi di spostamento)

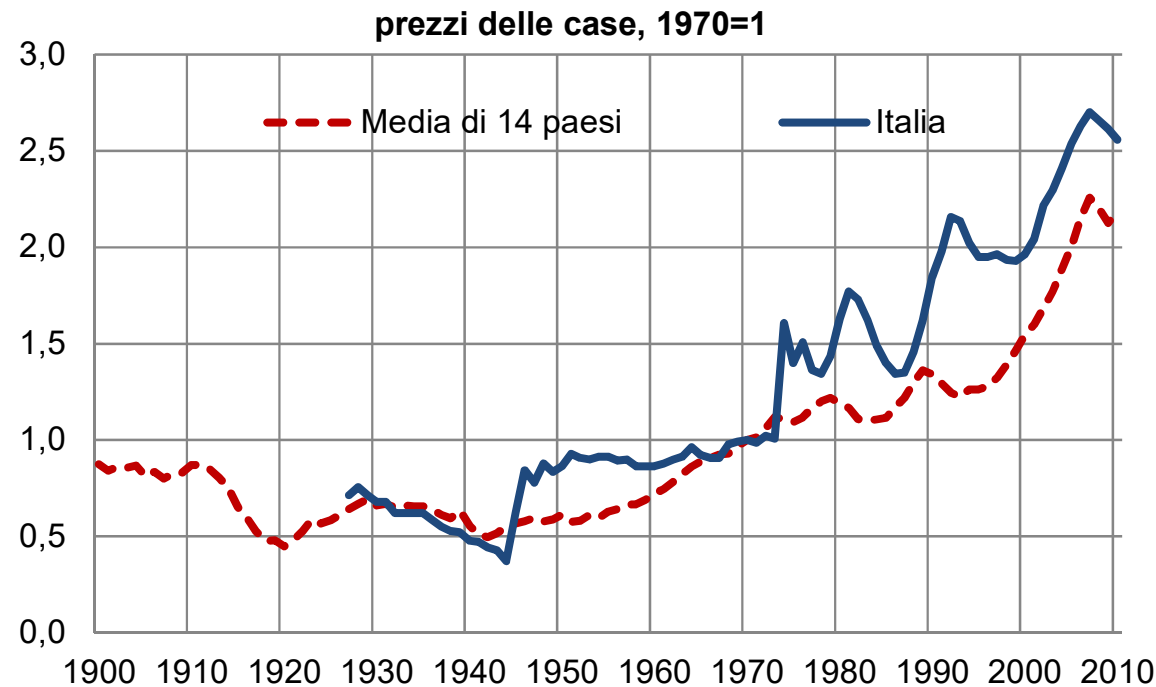


Fonte: elaborazioni su dati OCSE e Tomtom traffic index

(1) Urbanizzazione: quota di popolazione del Paese che vive in un'area urbana con almeno 500.000 abitanti. Congestione: incremento percentuale nei tempi di percorrenza medi della città rispetto a una situazione priva di traffico; dati ponderati per la dimensione (in termini di popolazione) della città.

Prezzi delle case nel lungo periodo

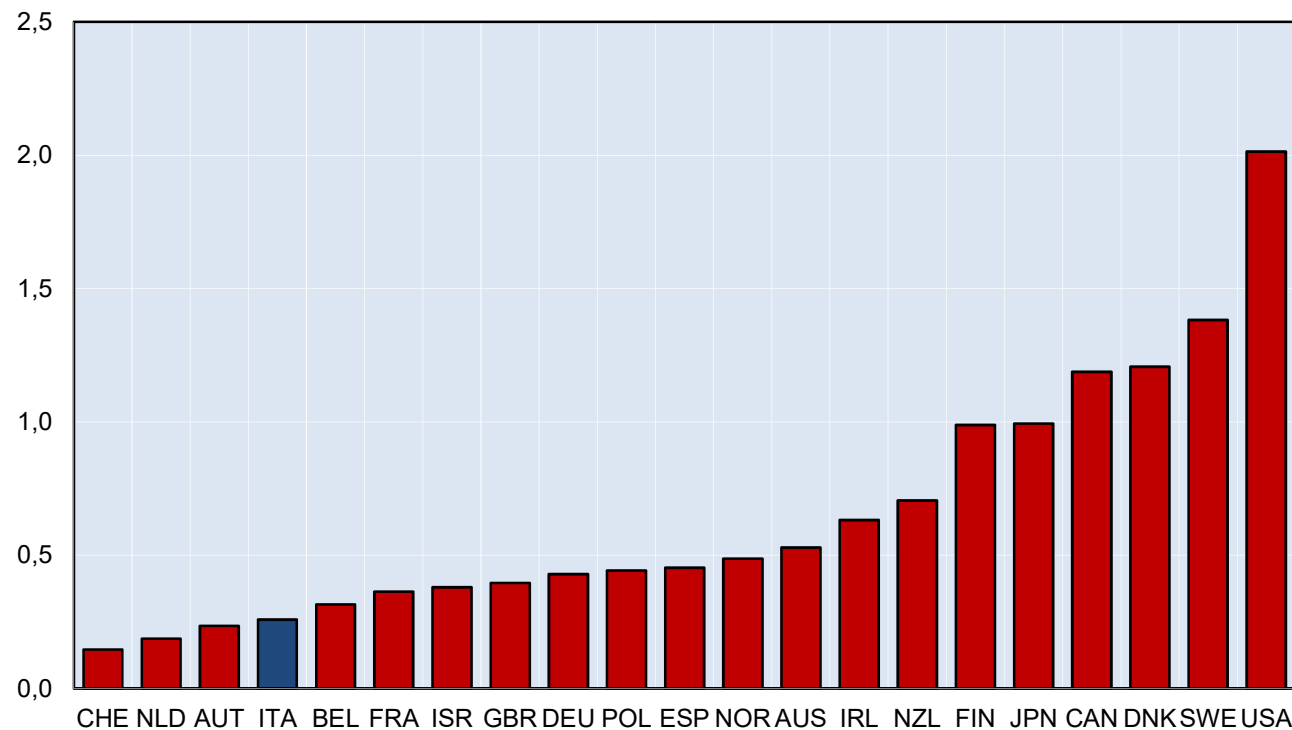
- Forte aumento dei prezzi delle case dagli anni settanta
- Dinamica trainata dalla crescita dei costi di costruzione e, soprattutto, da quello dei prezzi dei terreni edificabili



Fonte: Cannari, D'Alessio e Vecchi (2016), I prezzi delle abitazioni in Italia, 1927-2012, Banca d'Italia, Questioni di Economia e Finanza; Casolaro e Fabrizi (2018), House prices in local markets in Italy: dynamics, levels and the role of urban agglomerations, Banca d'Italia, Questioni di Economia e Finanza; Knoll, Schularick e Steger (2018), No price like home: global house prices, 1870-2012, *American Economic Review*.

L'elasticità dell'offerta abitativa

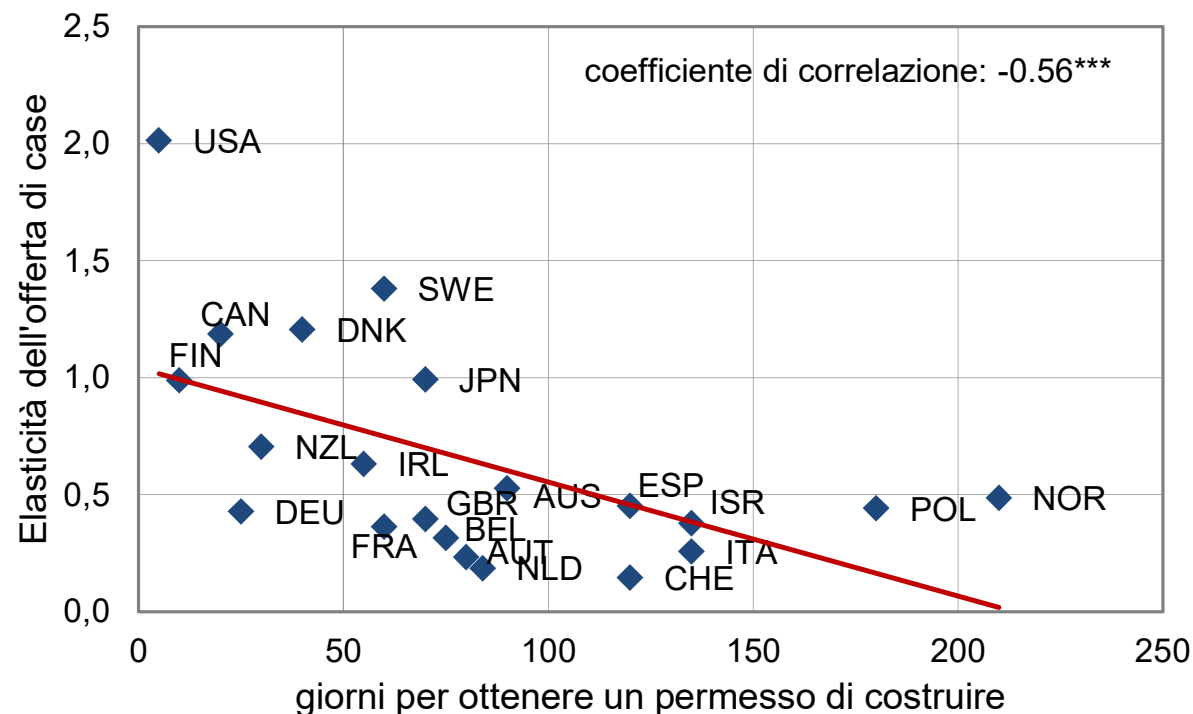
- L'elasticità dell'offerta di casa è molto eterogenea
- In Italia è bassa nel confronto internazionale
- Può dipendere da fattori sia regolamentari sia fisici



Fonte: Andrews, Caldera-Sánchez e Johansson (2011), Housing markets and structural policies in OECD Countries, *OECD working papers*

Determinanti dell'elasticità dell'offerta

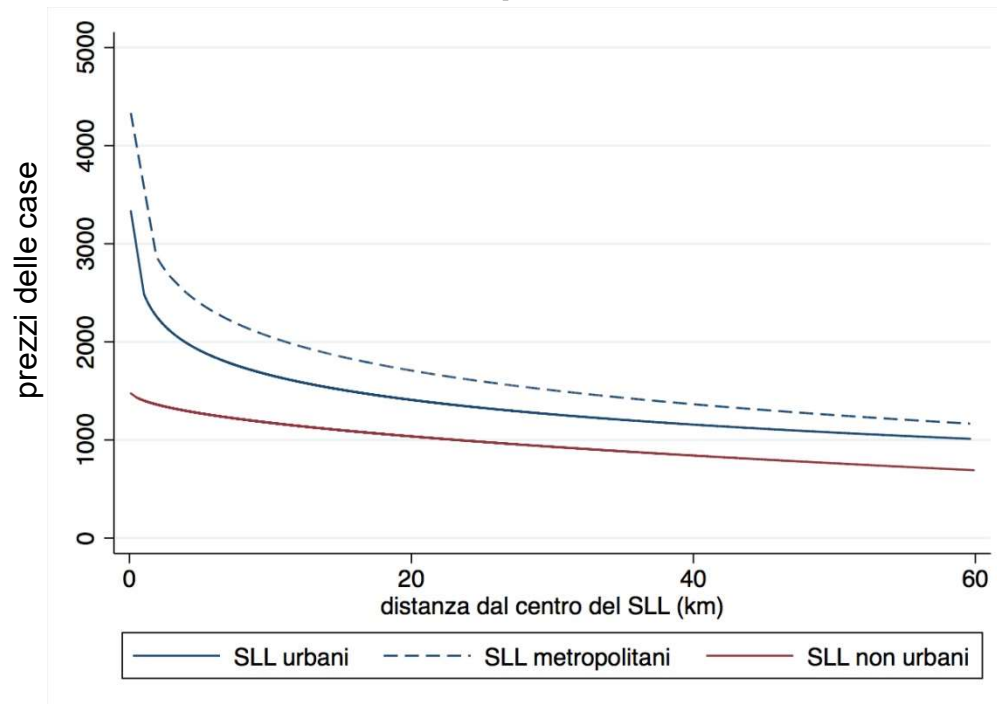
- L'elasticità dell'offerta di casa è maggiore nei paesi con minori vincoli di natura regolamentare; evidenze simili anche confrontando città all'interno di uno stesso paese
- Anche la geografia è importante (sebbene conti meno)



Fonte: Andrews, Caldera-Sánchez e Johansson (2011), Housing markets and structural policies in OECD Countries, OECD working papers.

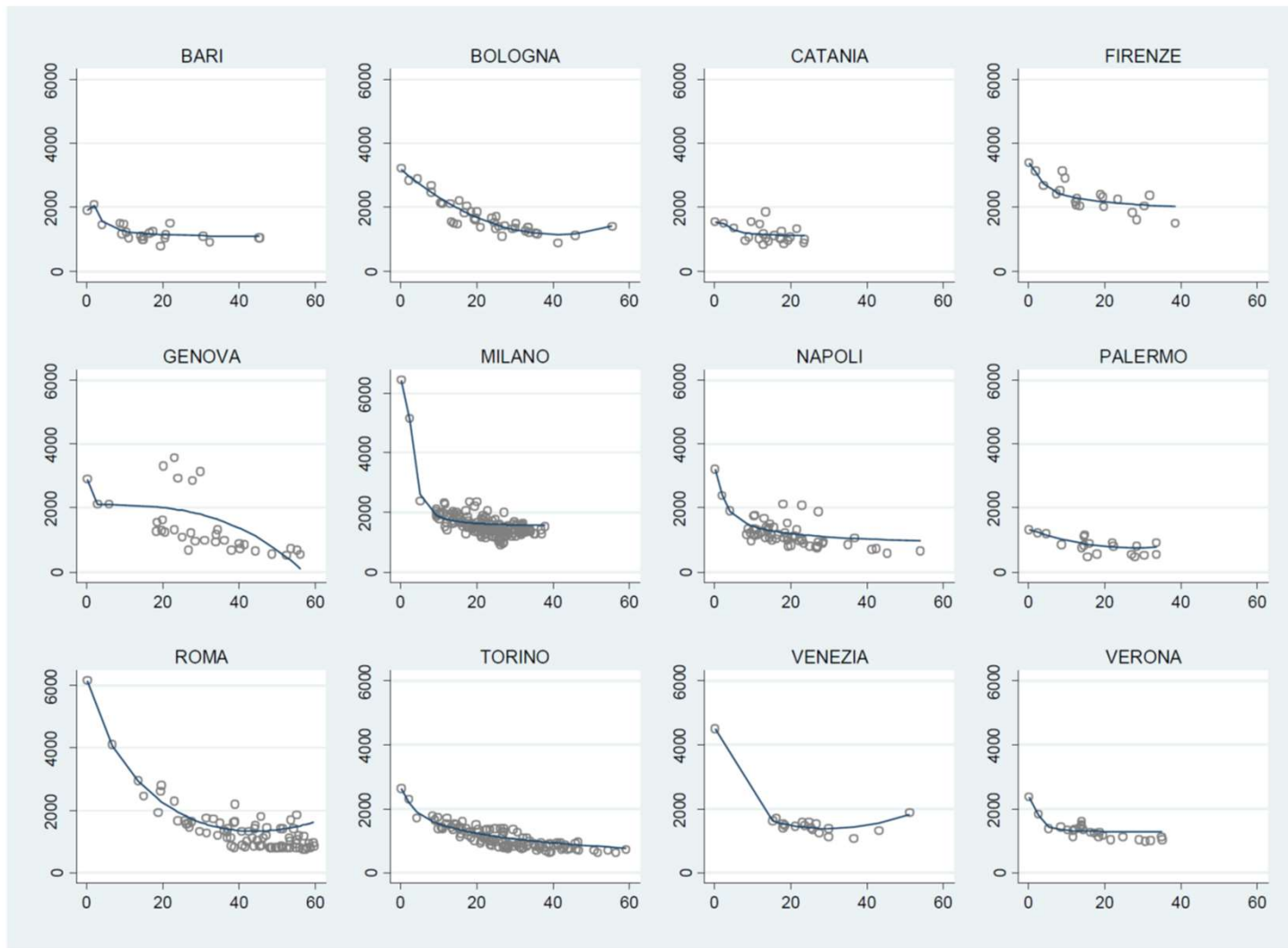
Prezzi delle case tra città e sul territorio

- Marcate differenze tra Centro Nord e Mezzogiorno, tra aree urbane e non ma, soprattutto, tra centro e periferia
- La localizzazione (es. prossimità al centro) è la principale determinante dei prezzi: differenze marcate tra i «centri» delle città, più contenute tra le «periferie»



Fonte: Manzoli e Mocetti (2016), I prezzi delle case e il gradiente centro-periferia: evidenze dalle città italiane, Questioni di Economia e Finanza.

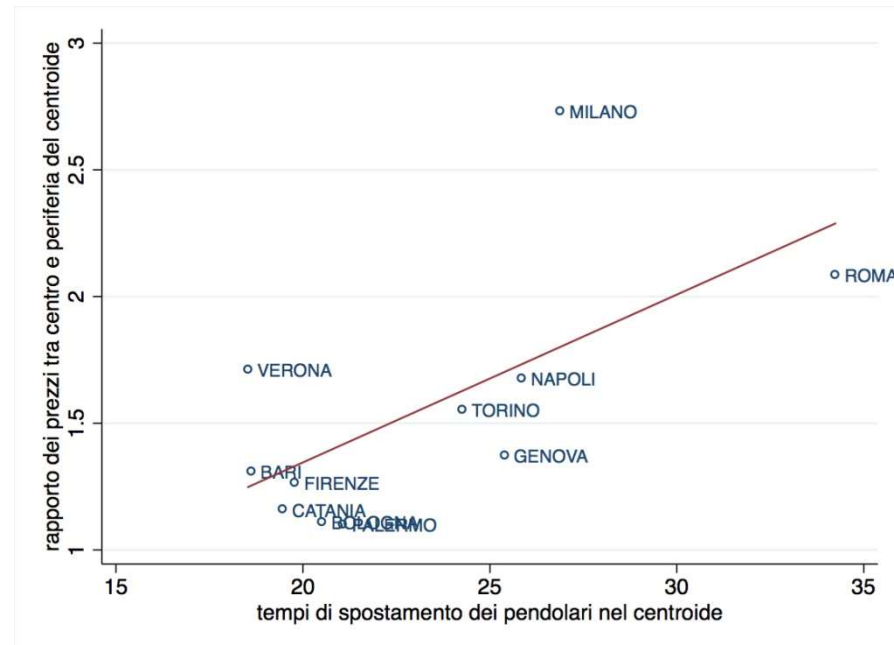
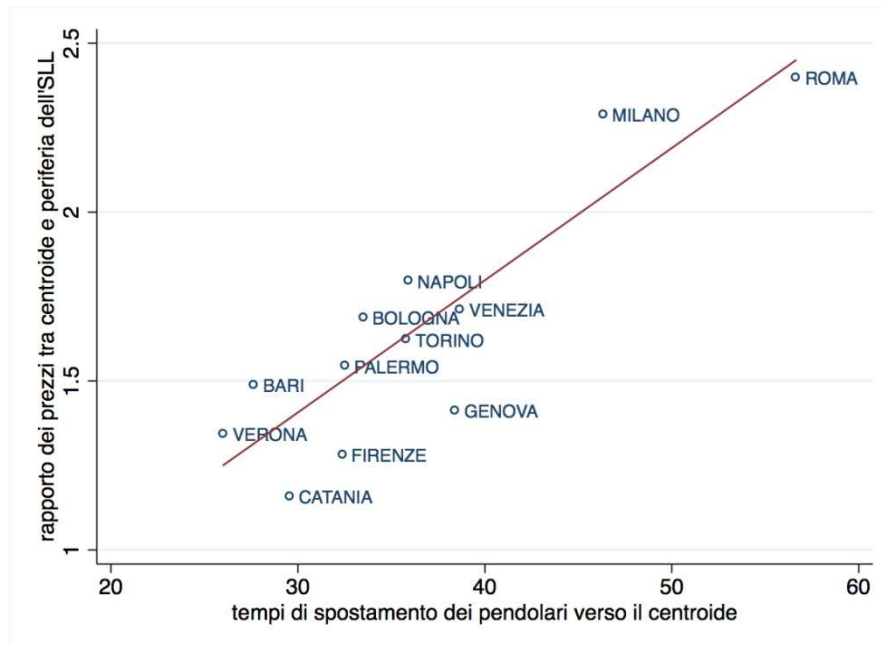
Il gradiente centro-periferia



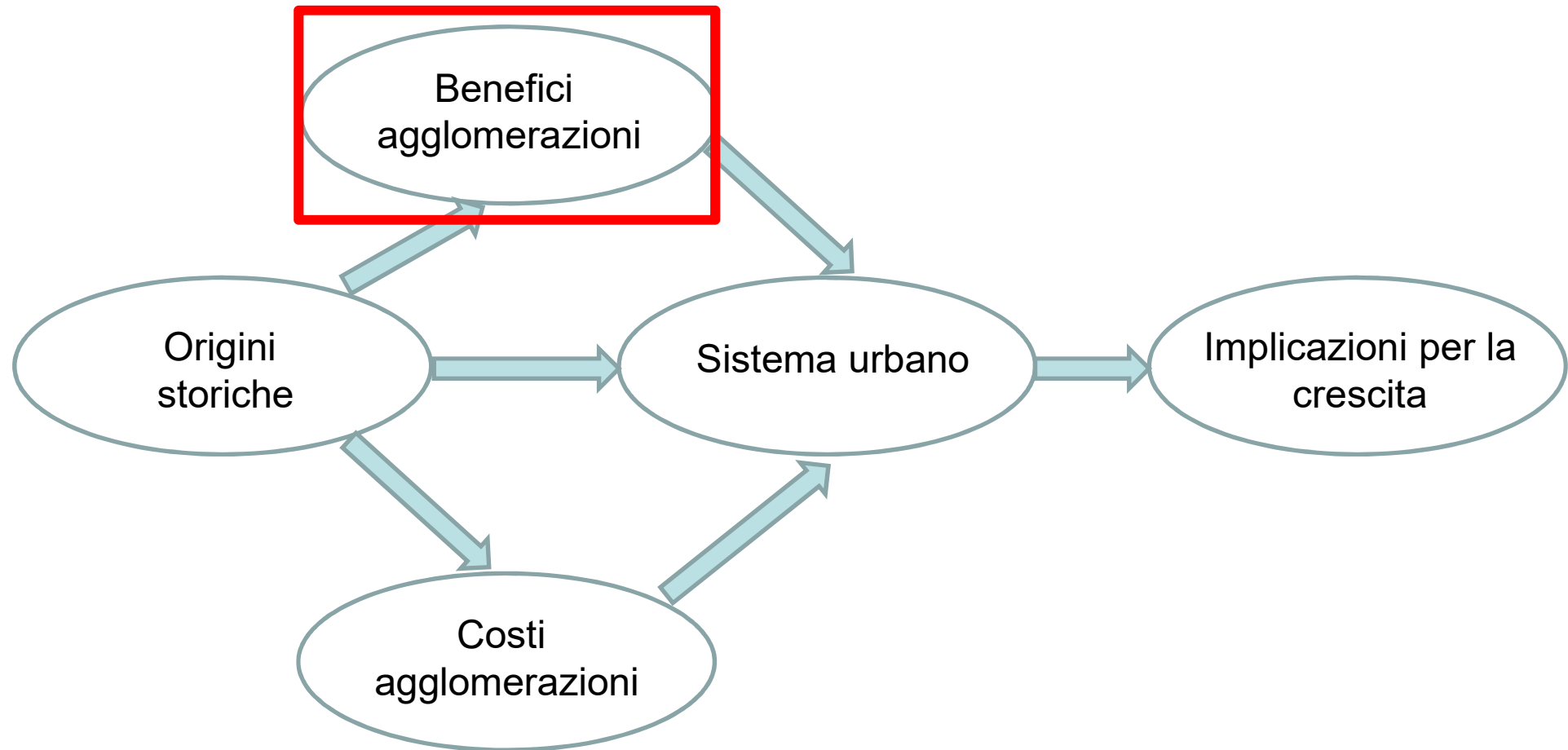
Relazione tra i prezzi delle case e i chilometri di distanza dal centro dell'SII. Le linee sono predette sulla base di una regressione polinomiale frazionale (ogni cerchio identifica un comune diverso ad eccezione del comune capoluogo per il quale sono riportati distintamente i prezzi delle zone centrale, semicentrale e periferica).

Gli effetti dei sistemi di mobilità

- Un migliore sistema di mobilità «avvicina» le periferie al centro, riducendone lo svantaggio localizzativo, ampliando il perimetro della città e attenuando la pressione centripeta
- Evidenze simili anche da casi studio, come per la nuova tramvia di Firenze (Budiakivska e Casolaro, 2018)



La struttura del progetto



I vantaggi dell'agglomerazione

Il vantaggio delle aree urbane in termini di produttività, salari e innovatività:

- È vero anche in Italia?
- Quanto sono grandi questi vantaggi rispetto agli altri paesi?
- Da cosa possono dipendere le differenze?

Produttività

- VA per addetto è più elevato nelle aree urbane: ~30% (rispetto alle non urbane) e divario costante fra 2005 e 2014
- Tale premio non è piccolo nel cfr internazionale
- Il premio di produttività si riduce (a un terzo circa) controllando per effetti di composizione di settore e dimensione di impresa
- Sorting e agglomerazione spiegano il vantaggio di produttività urbano (a parità di settore e impresa); il primo effetto domina il secondo (Lamorgese e Petrella, 2018)

Innovazione

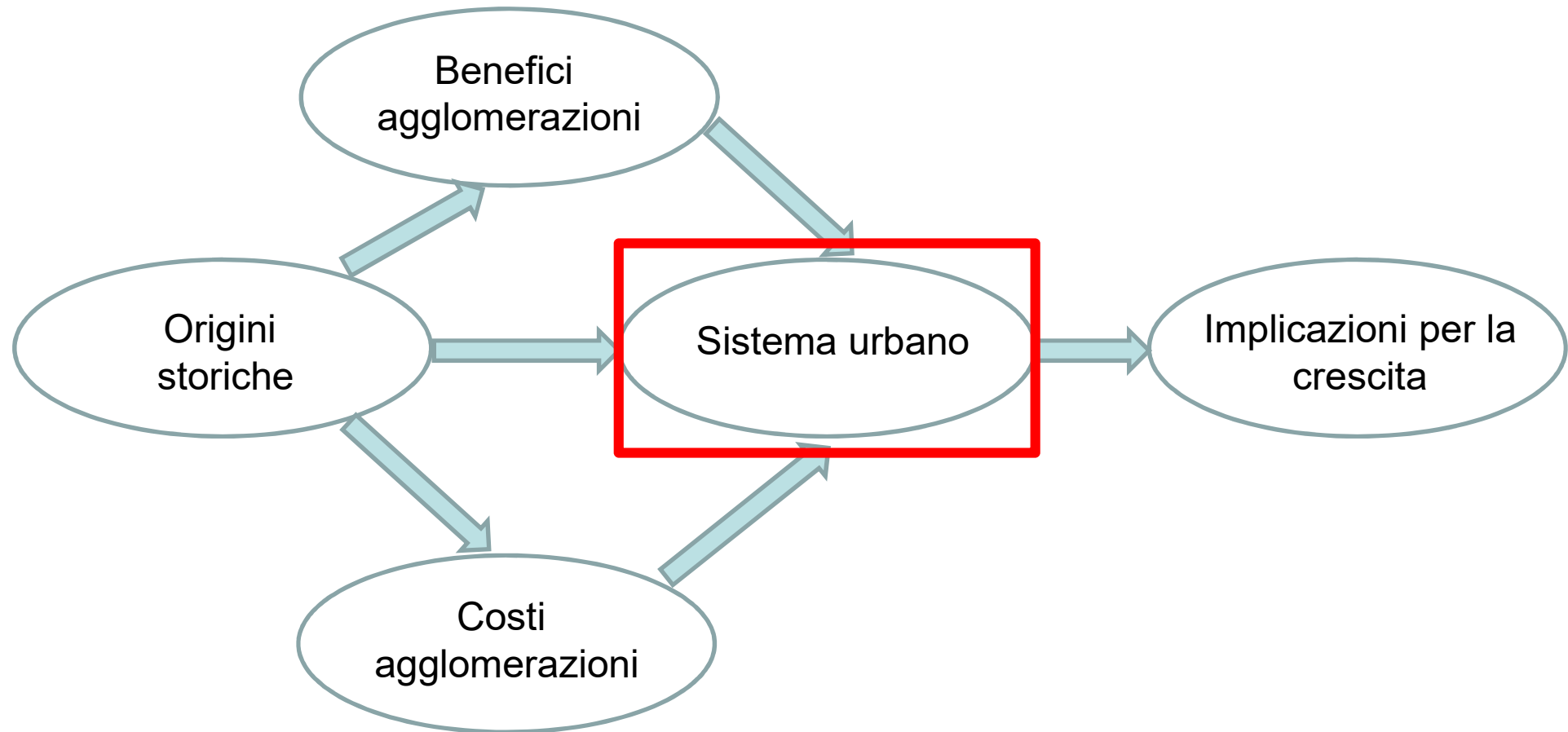
Cascarano, D'Addario, Lamorgese (2017) trovano che:

- nelle aree urbane vi è n più elevato numero di (domande di) brevetti per abitante e di inventori:
 - 1,3 inventori attivi ogni mille abitanti all'anno (0,7 in aree non urbane); 7 imprese ogni mille chiedono un brevetto ogni anno (2,7 in aree non urbane)
- L'innovatività è legata a caratteristiche tipiche della città:
 - scambio di conoscenza fra imprese e fra lavoratori,
 - condivisione dei costi fissi di capitale tangibile e intangibile,
 - qualità del match fra imprese e lavoratori
 - presenza di capitale umano di alta qualità.
- A differenza che in altri paesi(Carlino per US ad es) nessun premio salariale per gli inventori (superstar), premio positivo per i non inventori che lavorano nelle imprese innovative

Salari

- Lamorgese, Olivieri e Paccagnella (2018): caratteristiche specifiche della città (genius loci) rendono più produttivi i lavoratori delle aree urbane immediatamente (sharing o matching) o nel corso del tempo (learning)
 - Consenso internazionale: 3-8% (2-5% al netto di effetti di composizione)
 - Questo lavoro: 4,5% (0,5% al netto di effetti di composizione)
- Diverse spiegazioni possibili:
 - poco spazio per la contrattazione di secondo livello
 - amenities non monetarie (ma cfr. Lo Schiavo, 2018)
 - scarsa mobilità dei lavoratori (anche via scarsa elasticità dell'offerta di case) che frena i processi agglomerativi

La struttura del progetto



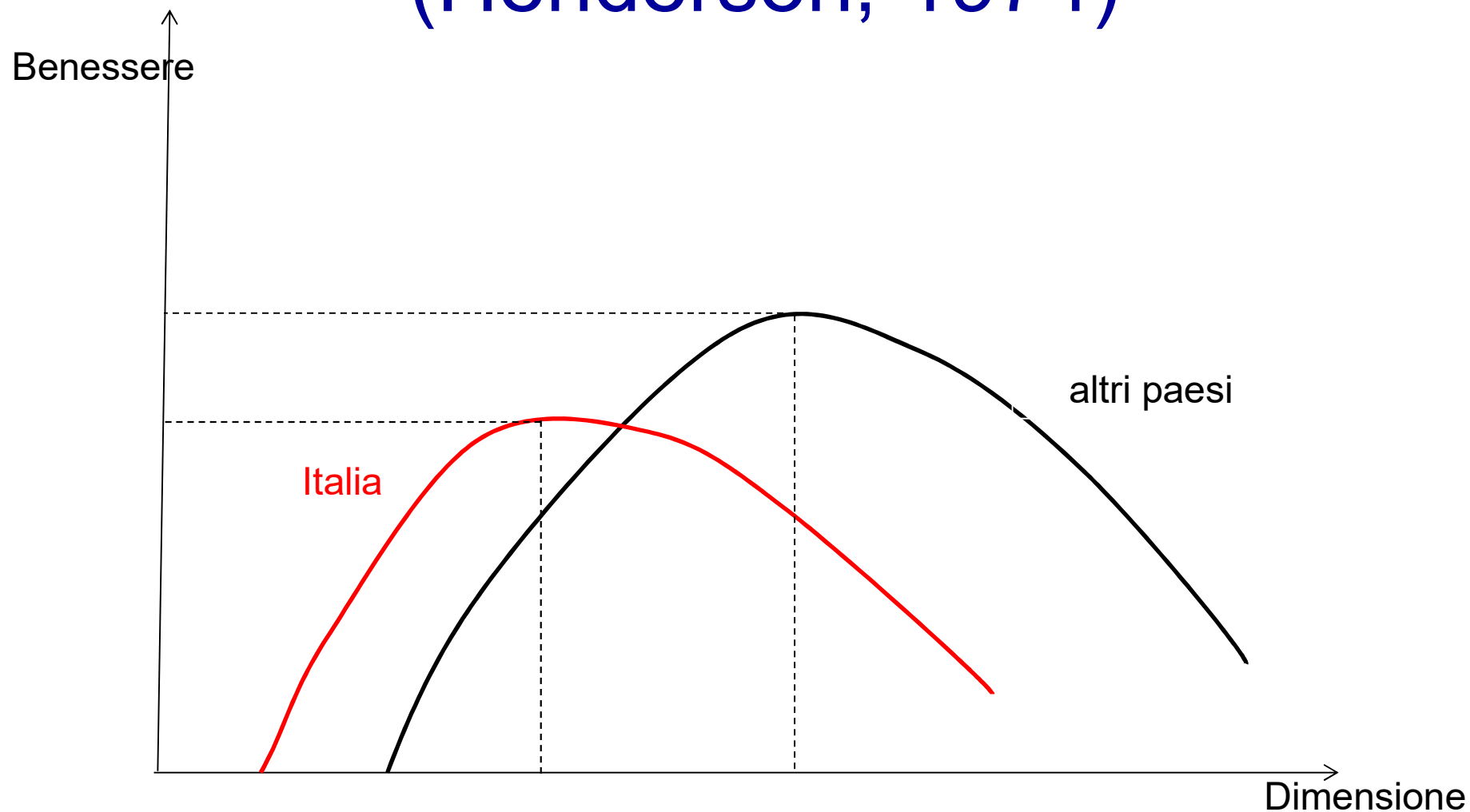
Ricapitolando: il sistema urbano

- Geografia e storia (e la loro interazione) caratterizzano tuttora il pattern urbano in Italia
 - Policentrismo e minore concentrazione urbana
 - Sino a WWII grande dispersione della popolazione (nel Sud in aree interne poco accessibili)
- Crescita urbana frenata
 - Arresto crescita grandi centri nei 1970s
 - Crescita aree metropolitane quasi solo per inglobamento periferie limitrofe, con ampliamento raggio pendolarismo
- Elevati livelli congestione (per dato livello urbanizzazione) e grande peso delle rendite immobiliari
 - Gradiente marcato dei prezzi tra centro urbano e periferia (del comune e dell'intera area urbana):
 - Nelle città con bassa elasticità dell'offerta immobiliare, shocks positivi alla domanda di lavoro tendono a riflettersi nei prezzi delle case più che in aumento della popolazione e crescita economica.

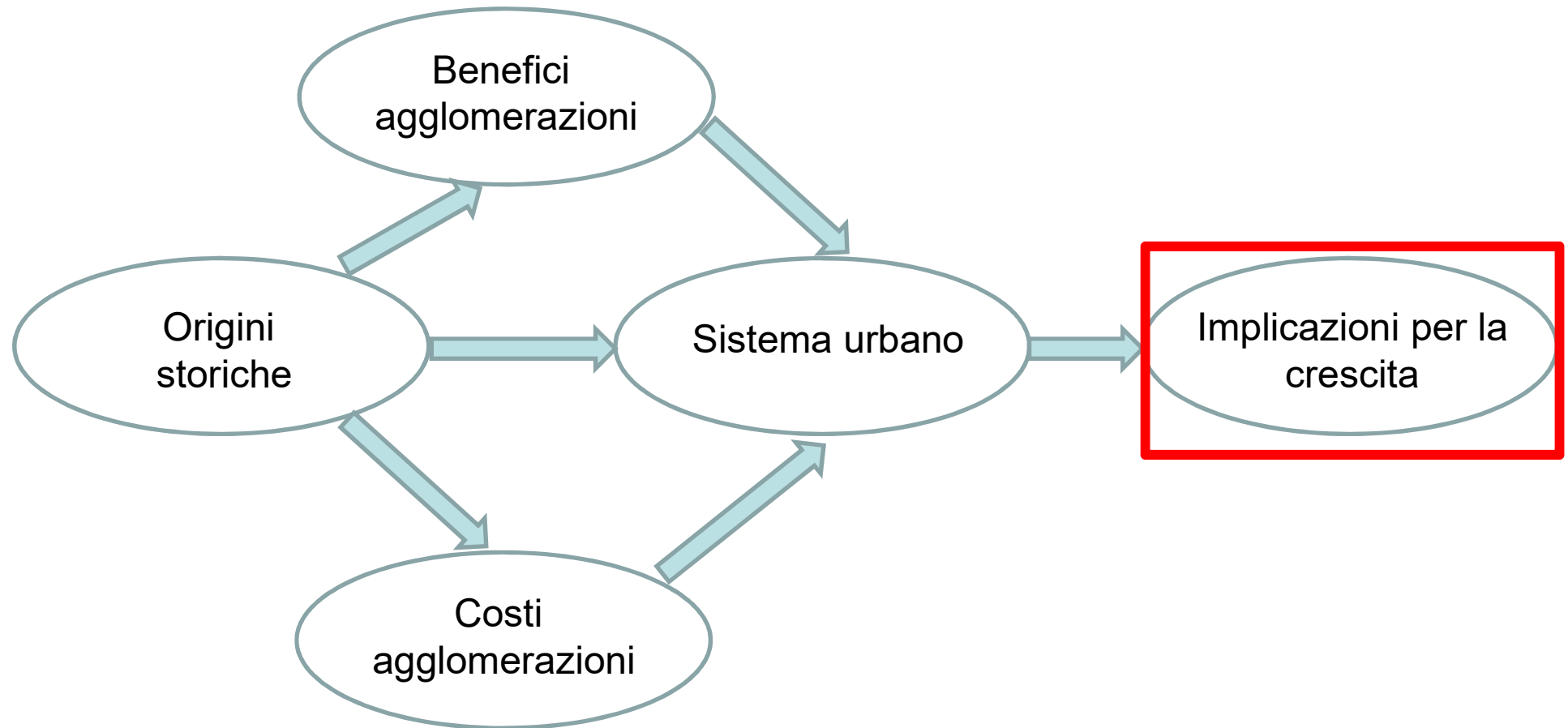
Ricapitolando: il sistema urbano

- Le aree urbane italiane hanno un più elevato tasso di occupazione e un più elevato valore aggiunto per addetto; in esse si concentrano le attività più innovative e i settori più legati alla conoscenza (KIBS)
- Il premio salariale ad esse legato è però relativamente contenuto e in particolare è contenuto ove si tenga conto dei differenziali nei costi dell'housing e lo si depuri da fenomeni di composizione
- Questi ultimi sono legati a migrazioni che sono sempre più selettive
- Vi pesa la struttura della contrattazione salariale e i fattori che frenano i processi agglomerativi

Alti costi e bassi benefici (Henderson, 1974)



La struttura del progetto



Implicazioni per la crescita e vie d'uscita

- Occasioni di crescita sprecate legate a congestione, bassa mobilità e rendite immobiliari
- Ineguaglianze: tra centri urbani e, all'interno dei centri urbani maggiori, tra chi già ha e chi deve acquisire il possesso d'una casa
- Dimensione urbana del tradizionale dualismo italiano:
 - Nord «troppo» policentrico e congestionato vs Sud con centri urbani che poco fungono da attrattore
- Vie d'uscita:
 - Mobilizzazione e utilizzo patrimonio immobiliare
 - Programmazione e innovazione nel settore dei trasporti
 - Sfruttare il modello policentrico
 - La scala del governo delle città



BANCA D'ITALIA

EUROSISTEMA