

La trasfigurazione della grande città

Guido Martinotti

La società in cui viviamo e vivremo è - e sarà - urbana, e le città saranno sempre più condivise, caratterizzate dalla loro grandezza, densità ed eterogeneità. Oggi la popolazione si concentra in sistemi urbani complessi e cooperanti. Nascono le meta-città, conglomerati di insediamenti che raggruppano decine di milioni di abitanti, al cui interno coesistono, separati, gli spazi programmati dagli *archistar* e gli *slums*.

Introduzione

Poco più di mezzo secolo fa, il maggiore editore multinazionale di scienze sociali dichiarava morta la pubblicistica sui temi urbani, ma non era il solo a sbagliarsi, perché a sua volta la pubblicistica, anche scientifica, dichiarava morte le città, basandosi su frettolose analisi relative agli effetti combinati della de-industrializzazione e dello sviluppo della comunicazione a distanza. Inutile dire che, proprio in quegli anni, stava prendendo corpo un'ondata di urbanizzazione senza precedenti. Nel XX secolo la popolazione mondiale è raddoppiata due volte: la prima nel settantennio che segue l'inizio del secolo, da 1,6 a 3 miliardi, la seconda nei trent'anni successivi, da 3 a 6 miliardi circa. Si noti anche che il raddoppio precedente aveva richiesto 150 anni. Fortunatamente il terzo raddoppio, previsto nei 15 anni successivi al 2000, che avrebbe dovuto aggiungere altri 6 miliardi di bocche al pianeta, non si è verificato, ma in ogni caso sono le città ad avere assorbito il grosso dell'aumento complessivo. Oggi la massa di scritti prodotti su questo tema nell'ultimo ventennio incurva gli scaffali delle librerie, mentre le città - come peraltro sapeva fin d'allora chi guardava le stime delle Nazioni Unite invece di leggere Alvin Toffler - hanno già attratto la maggioranza della popolazione mondiale e continuano a crescere incessantemente.

Nel complesso delle erronee visioni dei teorici della de-urbanizzazione, di vero c'è che le tecnologie dell'informazione e della conoscenza (tecnicamente Ict, *Information and communication technologies*) sono al centro di questa trasformazione e hanno liberato, in parte, gli insediamenti umani dalla "tirannia dello spazio". Non hanno, però, affatto eliminato lo spazio, offrendo piuttosto nuove forme di articolazione degli spazi pubblici e privati, la cui configurazione dipenderà dall'uso che si farà di questi strumenti. Il modo in cui la "muffa umana" si insinuerà creativamente negli spazi che si aprono costituisce il più interessante terreno di sfida e di incertezza sulle anticipazioni della morfologia delle città a venire. Guardiamo, per esempio, quello che han-

no imparato a fare i giovani per i loro *raves*, sfruttando i luoghi vuoti della transizione urbana e chiamandosi l'un l'altro a raccolta con gli sms. Oppure i grandi sommovimenti popolari di tutto il mondo urbano in transizione, che si avvalgono di un sistema di comunicazione davvero alla portata di tutti, o quasi, anche nei Paesi più poveri.

La città futura

Con la cautela imposta dalle fallaci profezie del passato, possiamo dunque azzardare qualche ipotesi. La città futura sarà sempre più una città condivisa, una "città per tutti". Non solo da diversi ceti, ma anche da differenti culture. Le città del passato macinavano contadini per farne operai; oggi i nuovi venuti assorbono la cultura locale, ma si portano dietro la loro. Nelle corsie dei centri commerciali ("moderne cattedrali", come dice la canzone) di Carugate o di Treviso, si muovono i carrelli spinti da signore mediorientali fasciate nelle loro *hijab* colorate, esattamente come in un *suq* di Aleppo. Questa diversità va, tuttavia, verso la polarizzazione. La rete mondiale decentra alcune funzioni produttive, ma accentra nei centri urbani quelle di controllo, la cui economia offre molti lavori appetibili, che costituiscono quelle che, con una certa approssimazione, sono state indicate come "le classi creative" da Richard Florida. I suoi membri si sottopongono a ritmi di vita altamente competitivi, sottraendo risorse alla cura delle persone. Tra il 1996 e il 2003, nella nostra nevrotica Milano, i trenta minuti in più passati quotidianamente fuori di casa sono stati sottratti interamente al sonno, non alle attività domestiche, tra cui telelavoro e televisione (Fonte: Eurisko). A New York, come a Tokyo, Parigi o Singapore, si amplia la richiesta di "badanti", ovvero di servizi alle persone che sono svolti soprattutto dai nuovi arrivati, coloro che non giungono più dal contado rurale - oggi spopolato - ma dai margini del sistema planetario. La popolazione urbana sarà fortemente mobile e gli abitanti dovranno sempre più condividere gli spazi urbani con le Pnr, Popolazioni non residenti, di cui parla Giampaolo Nuvolati, provocando una continua messa in discussione dei segni delle identità tradizionali, indeboliti dal diffondersi dei nuovi spazi, soprattutto suburbani. I luoghi per il nomadismo e il consumo sono disprezzati da quanti, in particolar modo gli intellettuali, si rifugiano nel sogno di una comunità che forse è esistita solo nel ricordo della loro gioventù. Dobbiamo, invece, riappropriarci creativamente di questi nuovi spazi sociali in cui ci muoviamo, consumiamo, ci divertiamo, lavoriamo e comunichiamo, comprendendo una buona volta che non sono alieni "non-luoghi" (*non-lieux*), ma i "nostri-luoghi" (*nos-lieux*). È significativo in questo senso il caso del filosofo Nancy, che pur avendo - devo riconoscere, tra i pochi europei - metabolizzato a fondo Los Angeles con trasporto, poi ripiega su una sorta di nostalgia comunitaria che, in quella forma, a Los Angeles si ritrova solo negli studios di West Hollywood e forse oggi neppure più lì (Nancy, J.L., 2002).

Ma non corriamo troppo con la fantasia e i ragionamenti e vediamo piuttosto cos'è avvenuto nel passato recente e cosa sta avvenendo oggi, perché è lì che troveremo le premesse per accendere qualche sprazzo di luce sul futuro, sia pur con tutte le cautele del caso. Non dobbiamo farci impressionare dai cambiamenti legati a grandi eventi simbolici, di cui il nostro tempo è fin troppo pieno. È vero che, rispetto alle anticipazioni del Terzo millennio, in pochi mesi si sono verificati fenomeni inattesi che sembrano aver cambiato il corso della storia: il temuto 2KY (*Two thousand year's bug*), che avrebbe dovuto devastare il sistema informatico mondiale (Gould, 1999) si è rivelato un piccolo petardo (ma molte imprese ne hanno approfittato per fare soldi nella revisione dei sistemi informatici); il boom della Nuova Economia si è rivelato una bolla, come era stato previsto, e moltissimi ci hanno rimesso le penne, ma si è trattato di un fenomeno di ciclicità economica piuttosto frequente nei sistemi economici; il 9/11 è stato un evento di innegabile impatto, ma non ha influito né sulla tendenza delle popolazioni a spostarsi in città, né sulla costruzione di grattacieli. Piuttosto che sul corso degli eventi, queste "svolte" sembrano aver influito sulla rappresentazione mediatica del futuro che - nel caso del Terzo millennio - si era prodotta in una spasmodica *eiaculatio praecox* mediatica, giungendo ad anticipare di un anno il grosso dei festeggiamenti. Non dimentichiamo che, nonostante la loro grande diffusione su scala mondiale, i media sono in realtà nelle mani di un'élite tutto sommato ristretta che vive in un contesto di superconduttività comunicativa, per cui l'evocazione dei fatti è più importante della loro descrizione. Così si diffonde l'idea della società liquida, che lo è molto meno della realtà, perché a poca distanza dal punto in cui le torri sono venute e andate, c'è ancora il pub White Horse in cui andava Jane Jacobs, che molto prima delle torri (che non sono mai piaciute molto ai newyorkesi doc) è riuscita a fermare lo tsunami Richard Moses con il suo garbo da gentile, ma tostissima signora. Con ciò non voglio affatto dire che la città non cambi, ma alla vulgata di Bauman preferisco l'originale di Castells, che usa un termine più analitico, di passaggio tra "società dei luoghi a società dei flussi". "Liquido" farà pure effetto, ma io ho ancora lo stesso telefono a sei cifre del 1967 e a New York frequento il medesimo West End Café su Broadway dove andavo a mangiare nel 1962. Qualche "*sticky place in slippery spaces*", per usare una fortunata espressione, nella mia vita c'è. Penso insomma che dobbiamo opporre sempre una certa resistenza allo tsunami mediatico, trattenendo il respiro finché il polverone non si sia posato e tenendoci bene ancorati ai fatti. E in proposito ce ne sono molti.

A partire dal fatto, ormai largamente noto, che nel 2000 - anno più anno meno (i media interessati allo shock non hanno rinunciato a dirci che il 6 miliardesimo abitante della terra è nato il 1° gennaio 2000, a Sarajevo, ci potete scommettere) - la popolazione urbana ha superato, sta superando o supererà a breve la popolazione rurale. Forse però occorrerebbe anche chiedersi che cosa si intende per "urbano" e "rurale" e qui effettivamente il cambiamento c'è stato, perché il grande trasferimento di centinaia di milioni di persone dalle aree rurali a quelle urbane non è come si pensa nell'immaginario popolare e come la metafora baumaniana porterebbe a pensare, come il travaso di un liquido da una caraffa a un bicchiere. Nel mondo fisico, quando si versa un liquido dalla

bottiglia al bicchiere cambia solo la quantità d'acqua nei due recipienti. Nel mondo dei fenomeni sociali non funziona così: oltre a cambiare la quantità di popolazione nell'uno e nell'altro luogo, cambia la natura dei due contenitori e la composizione stessa del fluido travasato. Un contadino che va in città, in quel momento stesso non è più contadino e la campagna da cui viene non è più la stessa campagna dell'inizio del processo, così come cambia anche la città.

Le dimensioni urbane

Al di là della confusione ingenerata dai “bardi urbani” che si sforzano di inventare nomi evocativi e altisonanti, sperando così di chiarire concetti che non sono stati elaborati, di questo cambiamento abbiamo una solida misura. Un cosiddetto *benchmark*, cioè un segno sullo stipite, che ci permette di anno in anno di misurare la crescita dei ragazzi e che è indipendente dalla nostra percezione. Infatti, nel 1938, Louis F. Wirth, tra i maggiori sociologi urbani del tempo (e in generale) ha scritto un articolo dal titolo *Urbanism as a Way of Life* (Wirth, 1938) che è diventato rapidamente il verbo sia negli studi sulla città sia nelle pratiche di architettura e urbanistica. In questo articolo Wirth dava un'elegante definizione della città in tre variabili - grandezza (*size*), densità ed eterogeneità - che per molto tempo nessuno riuscì a sostituire con un'altrettanto incisiva. Oggi nessuno di questi criteri può più essere applicato banalmente per definire l'urbanità. Le dimensioni urbane, naturalmente, costituiscono ancora un fattore ineliminabile; le città continuano a essere luoghi popolosi, ma le unità fisiche con cui si misura questa grandezza sfuggono a una precisa identificazione. Regioni urbane funzionali (Fur), *Daily urban systems* (Dus), *Standard metropolitan areas* (Smas), *Mega urban regions* (Murs), *Edge cities*, “terre sconfiniate”, “metacittà” e così via sono tutti nomi che si riferiscono a entità dai confini discutibili, tanto che quando vengono proposte delle classifiche di città mondiali in base alla loro dimensione, non si sa bene quale sia l'entità classificata, per non parlare del problema di quale sia la popolazione cui si riferiscono le cifre. Per fare un esempio italiano, Milano è oggi un comune con una popolazione uguale o leggermente inferiore a quella che aveva all'inizio della seconda guerra mondiale, ma gran parte della sua popolazione, soprattutto giovane, si è spostata nelle aree periurbane. Di conseguenza, anche la densità è una misura che ha perso di significato, non solo per l'ovvia ragione tecnica che se non si conosce la superficie non si può misurare la densità, ma anche perché l'uso dei trasporti individuali ha permesso di distribuire gli stili di vita urbani su un'area molto grande, mentre le tecnologie della comunicazione permettono di sostenere questi stili anche senza la vicinanza: la densità metropolitana degli Stati Uniti nel 1985 era di 121,69 persone per kmq (Martinotti, 1993, p. 73), cioè inferiore alla densità totale dell'Italia, 168 abitanti kmq (ivi p. 217). L'eterogeneità continua a essere una caratteristica importante delle popolazioni urbane e, per certi aspet-

ti, continua a caratterizzare la città, ma è ben lontana da quella densità gomito a gomito dei *melting pots* delle metropoli weberiane, simmelliane, della scuola di Chicago, o anche delle città europee della transizione tra Medioevo e società moderna. Anzi, negli Stati Uniti, partendo da una forte tradizione di autonomia localistica, si è sviluppata una forma di privatizzazione del territorio, che di fatto segrega le persone in comunità contrattualizzate con stretti obblighi di conformità a stili di vita e a modelli vincolanti di comportamento. Questa tradizione, che nelle sue forme estreme sfocia nelle *gated communities*, è molto estesa negli Stati Uniti, ma non ha preso piede nell'Europa continentale, dove il periurbano è ancora fortemente sottoposto al controllo delle amministrazioni pubbliche; dovunque, però, le famiglie della meta-città tendono a vivere in comunità sempre più separate tra loro in termini di classe, età, etnia; un fenomeno che, secondo Bob Beauregard, ha originariamente cambiato il volto non solo alla metropoli, ma anche all'intera società americana (Beauregard, 2006).

Come si è arrivati a questo capovolgimento? Essenzialmente grazie a tre processi o dinamiche sociali che hanno investito l'organizzazione del territorio, ma non solo, più o meno in tutto il mondo e che qui possiamo solo citare: la recessione dei confini, come effetto combinato delle traiettorie tecnologiche dei trasporti e dell'informazione; la diffusione delle Popolazioni non residenti (Pnr); la dominanza dei media nello spazio pubblico, che dà luogo a un fenomeno noto come "doppia ermeneutica" (Giddens, 1990), che privatizza l'informazione politica ma, al tempo stesso, la riproietta sul piano mediatico risucchiando l'agorà fisica nel tinello di casa. Quasi impercettibilmente tutti questi cambiamenti sono avvenuti offuscando in modo incomprensibile la percezione dei fenomeni e, quindi, anche la nostra capacità di interpretarli e guidarli.

Forse la confusione è, invece, comprensibile, perché il cambiamento è davvero profondo: si tratta di trasformazioni macro-strutturali, che non sono state colte minimamente nel nostro Paese, dove si è continuato e si continua a ragionare in base a concetti e a sistemi amministrativi obsoleti: comuni, province, regioni. Si pensi che dal 1957 (Congresso di Limbiate, formazione del Pim, Piano intercomunale milanese) a oggi, nonostante numerose leggi e due modifiche costituzionali, il nostro sistema politico non è riuscito a darsi neppure una parvenza non dico di governo metropolitano, che forse oggi è anche un concetto superato, ma neppure l'ombra di una qualsivoglia forma di coordinamento o di *governance*, lasciando l'intera iniziativa dello sviluppo perturbano ai *developers*, particolarmente ai grandi padroni dei flussi: ferrovie, autostrade, oleodotti, metanodotti, linee elettriche, *networks* elettronici e via dicendo. Il fattore strutturale più importante che influisce sulla mobilità è collegato ai cambiamenti nella morfologia urbana che sono intervenuti nel corso del XX secolo. Risulta ormai evidente che in ogni parte del mondo la città tradizionale e la "metropoli di prima generazione", che hanno caratterizzato la vita urbana nella porzione centrale del secolo scorso, hanno ceduto il passo a un tipo del tutto diverso di morfologia urbana che sta creando una serie di Grandi regioni urbane (Gru) o *Mega urban regions* (Mur), in cui forme differenti di insediamenti umani si mescolano inestricabilmente, fino a costituire

un'entità urbana nuova, ma ancora indefinita. Dopo decenni (cinque per l'esattezza, cioè mezzo secolo) di inconcludente dibattito sull'area metropolitana si è concluso facendo coincidere la "città metropolitana", cioè il fenomeno più nuovo da definire, con la provincia, cioè la circoscrizione più vecchia e contestata. Un risultato davvero entusiasmante.

Il sistema urbano europeo: meta-città e corridoi urbani

La meta-città europea si è sviluppata nell'ultimo quarto del XX secolo. I nodi dell'insediamento storico urbano sono cresciuti e sono stati circondati da nuove aree urbane. I poli tradizionali, le periferie nascenti e le aree più grandi sono diventate i centri del nuovo sistema urbano. Mentre nelle economie europee più solide (Gran Bretagna, Germania, Francia), dopo un breve riassetto a seguito della fine della seconda guerra mondiale, le migrazioni interne sono rimaste stabili, in Paesi europei di più recente sviluppo, come l'Italia e la Spagna, lo spostamento di popolazione dalle periferie al centro è stato molto forte. L'Italia è stato di fatto il Paese con il più elevato tasso di migrazione interna, cosa che spiega l'instabilità del sistema politico italiano dagli anni 70 in poi.

Oggi, negli Stati Uniti, in Europa e in altre parti del mondo, la popolazione tende a concentrarsi in sistemi urbani complessi, legati non solo dal pendolarismo, ma anche da relazioni più complesse di scambio e di controllo. Possiamo definire questi complessi meta-città, nel senso che esse non possono essere concepite come città gonfiate, ma piuttosto come entità del tutto nuove e diverse, la cui forma, in molti casi, non coincide con quella dell'area metropolitana. A esse non corrisponde un nuovo tipo di unità politica, ed esistono al di là dei confini amministrativi tradizionali (locali, regionali, statali e, qualche volta, nazionali). Naturalmente, un nucleo e un'entità politica maggiore esistono, ma l'aspetto interessante della nuova forma urbana sembra essere la cooperazione tra le varie componenti, piuttosto che il controllo esercitato dall'una sulle altre.

Prendiamo l'esempio dell'Italia, dove si prospettano nuovi scenari. Di recente si è tornati a parlare dell'idea, nata negli anni 80, della Milano-Torino in una nuova versione suggerita dal completamento del Tav (Treno ad alta velocità), nonché dello sviluppo del Corridoio trans-europeo 5 (zona di sviluppo strategico che interessa l'Italia padana e passa nel traforo Tav Torino-Lione) e della necessità di dotare l'aeroporto internazionale di Malpensa di un hinterland sufficiente. Ciò che sembra emergere è una sorta di morfologia geometrica, in cui la mobilità e il trasporto, e non più l'insediamento, diventano modello fisico, privilegiando lo scambio a spese della posizione.

In Italia questo sviluppo è molto evidente: gran parte della crescita demografica compresa tra il 1991 e il 2001 si è registrata intorno e al di là delle aree metropolitane tradizionali, determinando la nascita di veri e propri "corridoi" (Milano-Torino, Piacenza-Bologna-Rimini, Nord-Est, Puglia).

Questo tipo di sviluppo, tuttavia, non è affatto caratteristico solo dell'Europa o del Nord America; da molti punti di vista, il meridione giapponese è un'enorme meta-città di aree metropolitane altamente interconnesse, di cui Tokyo-Yokohama è una delle più grandi al mondo, come la costa cinese. Non è certo una coincidenza il fatto che la meta-città giapponese nei decenni successivi al dopoguerra sia stato il laboratorio sociale di alcune delle più diffuse innovazioni a livello di mobilità individuale (automobili, motociclette e motocicli) e di comunicazioni personali (Pc, telefoni cellulari, produzione e trasmissione di immagini).

Anche in Europa, lo sviluppo urbano ha dato vita a una serie di meta-città. Ne sono alcuni esempi la famosa "Blue Banana", lungo la diagonale lotaringica, la "Cintura del sole", dalla Catalogna all'Alpe Adria, la "Banana orientale", dal Baltico all'Adriatico, e la "Cintura settentrionale", dalla Scandinavia alla Scozia. La Blue Banana è il corridoio tradizionale basato sull'accumulazione storica di fattori positivi per lo sviluppo delle città. È l'asse lungo il quale fluiva gran parte del commercio medievale, dove le prime città indipendenti fiorirono all'inizio del secondo millennio e dove è possibile trovare la più alta concentrazione di infrastrutture industriali e di trasporto, ma anche università, servizi culturali e per l'individuo. Dopo la seconda guerra mondiale, l'importanza della Blue Banana è stata rafforzata dalla Cortina di Ferro, dal Muro di Berlino e dalla rigida divisione della Germania, che ha bloccato la comunicazione e il traffico tra Est e Ovest. Oggi ci sono anche altri corridoi, compreso il famoso Corridoio 5, che implementerà la mobilità trasversale e farà sviluppare le meta-città lungo nuovi assi.

Il grande cambiamento urbano

La creazione di meta-città non è soltanto un problema europeo o regionale. Il peso dell'urbanizzazione si è progressivamente spostato dalle regioni a medio sviluppo a quelle a basso sviluppo, soprattutto in Asia. Si può affermare che la creazione di assi di sviluppo Est-Ovest, che si aggiungono a quelli tradizionali Nord-Sud, interessa l'intero pianeta e sta diventando una questione molto seria. L'urbanizzazione europea ha raggiunto e superato il picco della concentrazione di popolazione nelle aree metropolitane, mentre in Asia tale concentrazione sta aumentando velocemente. E si tratta di un tipo di crescita, come sottolinea il rapporto dell'agenzia Habitat dell'Onu, «molto al di là dei confini metropolitani, con la formazione di configurazioni urbano-regionali enormemente estese che si sviluppano lungo corridoi infrastrutturali che si irradiano per lunghe distanze dalle città vere e proprie».

Le proiezioni demografiche per quanto riguarda il totale della popolazione urbana mostrano un forte incremento in tutte le zone a basso sviluppo del mondo, ma soprattutto in Asia. In cima alla classifica, ci sono ormai gli enor-

mi agglomerati delle regioni del mondo meno sviluppate a parte Tokyo, che ci è rimasta per decenni. Negli anni 80 del Novecento, solo Tokyo contava una popolazione superiore ai 20 milioni di abitanti, ed era considerata una specie di “mostruosità” urbana. Oggi, quella cifra, anche se anomala, non è più eccezionale: la metà-città sta guadagnando terreno e rappresenta un tipo nuovo di forma urbana, che si fonda interamente sulla mobilità. Esistono, tuttavia, due tipologie di meta-città: l’una più simile al prototipo della metropoli del XX secolo, con un centro di antico insediamento e una corona in espansione, e l’altra fatta di escrescenze, di baraccopoli e di abitazioni di qualità infima. Entrambe, però, poggiano largamente sulla mobilità, sebbene in modi diversi, per trasporto, consumo d’energia, inquinamento ed economia.

Un altro punto rilevante è il ritmo con il quale questi cambiamenti stanno avvenendo. Da questo punto di vista, si deve tenere conto anche del fattore migrazione dei sistemi urbani dalla periferia verso il centro.

Se i consumi ambientali ed energetici aumenteranno o diminuiranno con la crescita della popolazione urbana è attualmente oggetto di discussione. Ovviamente, la popolazione cittadina ha un impatto maggiore sull’ambiente, soprattutto in termini di consumi energetici e, in particolar modo, di energia consumata per la mobilità. Molto dipenderà, naturalmente, dal tipo di norme che regoleranno le meta-città, ma non dobbiamo farci ingannare dai numeri assoluti che segnalano solo la concentrazione, non il consumo pro capite che è la misura corretta.

Alcuni demografi sono prudentemente ottimisti, perché ritengono che la nuova organizzazione industriale, con un minore impatto ambientale, sarà più regolamentata di quella tradizionale. *«La diminuzione del tasso di crescita della popolazione nelle aree rurali può rappresentare un fattore di protezione per l’ambiente - ha detto Joel E. Cohen, direttore del Laboratorio sulle Popolazioni delle Università di Columbia e Rockefeller - ma solo se la gente che vive nelle città comprende che è importante preservare le sorgenti, i terreni agricoli e le aree protette»*. Alcuni benefici dell’urbanizzazione possono essere controbilanciati dalla diminuzione del numero di persone per abitazione. Lo stesso autore precisa, però, che il calo demografico non fermerà l’espansione urbana (Andrew C. Revkin, *NYT Monday*, August 30, 2004).

È chiaro che la tendenza all’urbanizzazione a livello mondiale dipende in larga parte dal trend demografico complessivo. Ma la relazione tra queste due tendenze non è sempre evidente. Nei tardi anni 80 si è acceso un dibattito furibondo sulla cosiddetta “bomba demografica” responsabile della crescita di città ingestibili. In realtà, la popolazione stava già entrando nella “seconda transizione demografica”, eppure le città continuavano a crescere. È importante rilevare tempestivamente i cambiamenti del trend demografico, ma soprattutto la ricerca scientifica deve essere pronta a registrarli in modo da poter fare previsioni corrette.

Il punto fondamentale della questione resta lo stesso: le città stanno crescendo nonostante il rallentamento della crescita demografica. Ciò implica che,

in molte aree del mondo, i sistemi agricoli autosufficienti - basati sull'impresa familiare rurale di basso livello tecnologico - subiranno un rapido processo di peggioramento e di insostenibilità imprenditoriale, per cui si prevede che verso le meta-città, sia nelle zone a basso sviluppo che nelle zone a medio sviluppo, affluirà una quantità crescente di popolazioni emarginate, con un aumento sempre maggiore del livello di esclusione sociale.

Per quale motivo questi sviluppi, e il relativo dibattito che ne scaturisce, dovrebbero interessare la mobilità all'interno del sistema urbano evoluto? È una domanda retorica, ovviamente, e la risposta sta nel fatto che la crescita urbana dipende comunque da risorse energetiche che non sono infinite: il picco della produzione energetica sembra molto vicino - secondo il famoso picco di Hubbert, originariamente previsto per il 2008 - e d'ora in avanti l'estrazione di energia fossile a costi contenuti è destinata a diminuire progressivamente e a raggiungere asintoticamente la sua conclusione prima della metà di questo secolo. Alcuni studiosi della "società termo-industriale" prendono questa previsione molto sul serio, soprattutto per quanto riguarda la produzione di energia per il trasporto. Uno degli esperti che più si occupa di questo aspetto è Alain Gras, consulente di France Aviation Gras (Gras, 1993, 2003): *«I macro-sistemi tecnici sono vulnerabili da molti punti di vista: stazioni ferroviarie, aeroporti, centrali elettriche nucleari o idrauliche con il loro elevato potere distruttivo, pozzi petroliferi, raffinerie, ospedali, sono tutti punti sensibili. Le linee di comunicazione possono essere facilmente interrotte (cortocircuiti, blocchi, vandalismo). Anche i centri di controllo sono punti deboli, soprattutto dal punto di vista elettronico (cyberguerra). Visto che la rete è parte integrante della nostra vita quotidiana, siamo particolarmente sensibili agli attacchi di "fluidi", come acqua avvelenata, batteri immessi nei circuiti dell'aria condizionata, o virus immateriali trasportati via Internet».*

Ma indubbiamente questo tremendo potenziale catastrofico deriva dal modo in cui la centralizzazione socio-tecnologica informa il mondo. All'inizio del secolo scorso, Klages - un filosofo tedesco - comprese che le città erano enormi campi umani che potevano essere distrutti dal cielo in un batter d'occhio (e, a quel tempo, le armi aeree o nucleari non erano state ancora inventate e nessuno aveva avuto ancora l'idea di concentrare in due torri l'equivalente della popolazione di un piccolo centro urbano).

Una delle conseguenze dell'11 settembre avrebbe dovuto essere quella di indurci a capire che stiamo mandando il mondo in malora. Di ciò sono un simbolo le miniere di carbone o i pozzi petroliferi, che sono grandi cimiteri di una vita passata; ma il potere politico del mondo occidentale non ha occhi per questo genere di cose. Né il Club di Roma né il famoso picco di Hubbert, che annuncia un prossimo calo della produzione di petrolio a livello mondiale (eccetto che negli Stati Uniti, dove è iniziato nel 1970), ci inducono a cambiare strategia. Ora la globalizzazione si fonda su un'unica risorsa: il petrolio. Nessuno degli oggetti tecnologici usati per trasportare merci può funzionare senza petrolio e nessuna tecnologia alternativa è pronta, così come nessun'altra fonte energetica (soprattutto la improbabile macchina all'idrogeno). Le fluttuazioni correnti del prezzo

del petrolio non devono ingannare: viviamo ancora in una società “termo fossile” (Gras, 2003). Si sta facendo un gran discutere dopo la catastrofe giapponese sulla inevitabilità del nucleare, ma ammesso che si possa contare su un’abbondante produzione di elettricità nucleare e su una forte riconversione verso l’automobile elettrica (senza contare gli attriti del periodo intermedio: tra qui e il 2020, si stima che il mercato mondiale auto passerà da 60 milioni a 90 milioni di veicoli) rimane il fatto che il trasporto aereo, avendo scelto la traiettoria tecnologica del far volare il più pesante dell’aria invece del più leggero, sarà totalmente dipendente dagli idrocarburi. Le fluttuazioni dimostrano solo che, in generale, il mercato funziona e l’offerta di petrolio si adatta alle esigenze diverse.

La polarizzazione

Se non cambiano le tendenze che abbiamo delineato, ci avviamo a una crescente polarizzazione tra e all’interno delle città. Queste saranno sempre più aperte a tutti, ma non tutti ci vivranno nello stesso modo e ciò è legato in parte alle regioni in cui sta avvenendo la più rapida urbanizzazione. Fino a poco tempo fa, la crescita di meta-città nelle zone a basso sviluppo sembrava una possibilità remota. E invece in quelle zone sta succedendo esattamente ciò che è capitato in Occidente nel XX secolo. *«Di fatto, lo sviluppo urbano nelle zone a basso sviluppo, in particolare in Asia, è semplicemente de-sincronizzato, ma sta procedendo per le stesse fasi che si sono succedute nelle altre parti del mondo. Ma la velocità e le dimensioni dello sviluppo urbano nel Terzo mondo rimpiccioliscono lo sviluppo dell’Europa vittoriana a proporzioni minuscole. Nel 1910 Londra era sette volte più popolosa che nel 1800, ma Dacca, Kinshasa, Lagos, oggi sono 40 volte più grandi di quel che erano nel 1950. E la Cina... negli anni 1980 è cresciuta, ha avuto un aumento di abitanti nelle città superiore a tutto l’incremento di popolazione urbana nell’Europa del XIX secolo, inclusa la Russia»* (Davis, 2007, p. 2). Ma esiste una grande differenza: durante la prima e seconda industrializzazione (Europa e Nordamerica) nei Paesi industriali o in via di industrializzazione l’aumento della popolazione urbana era correlato con la trasformazione industriale, sia pure con qualche *decalage* nel tempo. L’urbanizzazione degli ultimi decenni ha, invece, luogo in aree del mondo a bassa industrializzazione, dando luogo a quella che già negli anni 60 veniva chiamata “sovra urbanizzazione”, una situazione cioè di sviluppo urbano anche in mancanza di un corrispettivo sviluppo industriale ed economico capace di trasformare i nuovi arrivati in gruppi sociali o classi diverse, ritenute un tempo più caratteristiche della condizione urbana. Nel passato recente dei Paesi industriali, “i brutti quartieri” delle città vittoriane descritti da Engels o i ghetti delle città americane, descritti da una immensa letteratura, oggi non sono più lì. L’economia urbana li ha trasformati attraverso numerosi processi di “successione” di diverse popolazioni o, come si dice, di “gentrificazione”: chi si ricorda più dove erano e come sono

diventate le famose borgate romane che, negli anni 70, furono oggetto di decine di appassionati studi sociologici, per non parlare di film o romanzi? A New York, quando ho visitato la Bowery nel 1962, bisognava letteralmente spostare i corpi degli ubriachi per camminare di fronte ai bar e ai tuguri di *skid row* (non voglio neppure tradurre questo ripugnante termine). Oggi ci sono atelier di moda e ristoranti eleganti, mentre a Williamsburg ci sono ancora gli Hassidim con gli *school-bus* gialli (per trasportare i pendolari evitando loro contatti con tessuti *non-kosher* nella metropolitana) che li hanno resi famosi, ma nell'altra metà del quartiere stanno i giovani *yuppies*, i *dinks* e i *bobos* che lavorano nelle ricche professioni di Manhattan. Nelle grandi metropoli del futuro, se il modello è quello che sta prendendo forma in varie aree del mondo, gli *slums* o le *desakotas* (aree mezzo rurali e mezzo urbane intorno alle grandi metropoli) sarà difficile che queste aree vengano riassorbite per le loro dimensioni: 193,8 milioni di persone in Cina (37,8% della popolazione urbana), 158,4 milioni in India (55,5%), 51,7 milioni in Brasile (36,6%), “solo” 30,4 milioni in Bangladesh, ma 84,7% della popolazione urbana, percentuale che raggiunge il 92,1% in Tanzania, con 11 milioni, e 99,4% in Etiopia con 10,2 milioni e l'85,7% con 10,1 milioni in Sudan. Mentre gli *archistar* fanno vedere i profili degli scintillanti grattacieli della “città del quarzo”, nelle aree esterne delle *Mega urban regions* si allarga il pianeta degli *slums*. Nel XXI secolo la città è per tutti, ma non tutti ci possono stare allo stesso modo.

Riferimenti bibliografici

- Amin, A., Thrift, N.C., *Reimagining the Urban*, Polity press, Cambridge, trad .it., 2005, Città. Ripensare la dimensione urbana, il Mulino, 2002.
- Beauregard, R.A., *When America Became Suburban*, University of Minnesota Press, Minneapolis (MN), 2006.
- Boeri, S., Lanzani, A., *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta, Milano, 1993.
- Beito, D.T., Gordon, P., Tabarock, A., *The Voluntary City. Choice, Community, and Civil Society*, The University of Michigan Press, Ann Arbor (MI), 2005.
- Casiroli, F., *Khrónopolis. Città accessibile, città possibile - Khrónopolis. Accessible City, Feasible City*, Idearte, Viareggio-Milano, 2008.
- Costa, N., *La città ospitale*, Mondadori, Milano, 2008.
- Davis, M., *Planet of Slums*, Verso, Londra, 2007.
- Diamantini, D., Martinotti, G. (a cura di), *Urban Civilization From Yesterday to the Next Day*, ScriptaWeb, Napoli, 2009.
- Giddens, A., *The Consequences of Modernity*, Stanford University Press, Stanford, 1990.
- Gottman, J., *Megalopolis The Urbanised Northeastern Seaboard of the United States*, Twentieth Century Fund, New York (NY), 1961.
- Gottmann, J., Harper, R.A., (a cura di), *Since Megalopolis*, Johns Hopkins University Press, Baltimora (MD), 1990.

- Gould, S. J., *Il millennio che non c'è. Guida per scettici a una scadenza arbitraria*, tr. it., Il Saggiatore, Milano, 1999; *Questioning the millennium*, Crown Publishers New York 1997, 1999.
- Gras, A., *Grandeur et dépendance*, PUF, Paris; (trad. it. 1997) *Nella rete tecnologica*, Utet, Torino, 1993.
- Gras, A., *Fragilité de la puissance*, Fayard, Paris, 2003.
- Martinotti, G., *Metropoli. La nuova morfologia sociale delle città*, il Mulino, Bologna, 1993.
- Martinotti, G., (a cura di), *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, Il Mulino, Bologna, 1999.
- Martinotti, G., "Autant en emporte le vent... Espace et populations dans la métropole de troisième génération", in *Belgeo*, n. 4/2006, pp. 407-418, 2006; "Lo que el viento se llevó. Espacios públicos en la metropolis de tercera generación" in Monica Degen, Marisol Garcia (eds.) "La metaciudad: Barcelona, transformación de una metrópolis", *Anthropos*, Editorial, Barcelona, pp. 29-44, 2008.
- Moroni, B., Moroni, G., Moroni, S., *Libertà e istituzioni nella città volontaria*, Mondadori, Milano, 2008.
- Nancy, J.L., *La città lontana*, tr. di Di Vittorio P., Ombre Corte, Verona, 2002.
- Nuvolati, G., *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*, il Mulino, Bologna, 2006.
- Nuvolati, G., *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze University Press, Firenze, 2007.
- Paquot, T., *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, La Découverte, Parigi, 2006.
- Paquot, T., (a cura di), *Banlieues. Une anthologie*, Presses polytechniques et universitaires romande, Losanna, 2008.
- Paquot, T., *Ghettos des riches. Tour du monde des enclaves résidentielles sécurisées*, Perrin, Parigi, 2009.
- Pumain, D., Saint-Julien, T., *Urban Networks in Europe*, John Libbey Eurotext-INED, Parigi, 1996.
- Sernini, M., *Terre sconfiniate. Città, limiti, localismo*, Franco Angeli, Milano, 1996.
- Vicari, S., *La città contemporanea*, il Mulino, Bologna, 2004.
- Webber, M.M., "The Urban Place and the Non-place Urban Realm", in M.M. Webber (a cura di), *Explorations in Urban Structures*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia (PA), 1964.
- Wiel, M., *Ville et automobile*, Descartes & Cie, Parigi, 2002.
- Wirth, L.F., "Urbanism as a Way of Life", in *American Journal of Sociology*, n. 44, pp. 1-24, 1938.