



**Geografia politica della città**  
*Potere e spazio pubblico urbano*

---

MATERIALI DEL CORSO DI MASTER 2008-2009

**Docente: Gian Paolo Torricelli** ([gianpaolo.torricelli@arch.unisi.ch](mailto:gianpaolo.torricelli@arch.unisi.ch))  
**Assistente: Marcello Martinoni** ([marcello.martinoni@arch.unisi.ch](mailto:marcello.martinoni@arch.unisi.ch))

Locarno Piano, gennaio 2009

<b>MATERIALI DEL CORSO DI MASTER 2008-2009 .....</b>	<b>1</b>
<b>PROBLEMATICA: PER UNA GEOGRAFIA POLITICA DELLA CITTÀ .....</b>	<b>6</b>
<i>Prologo .....</i>	<i>6</i>
<i>Il primo punto riguarda la geografia .....</i>	<i>7</i>
<i>Il secondo punto riguarda la città .....</i>	<i>9</i>
<i>La territorialità di una città: Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. ....</i>	<i>10</i>
<i>Lo spazio pubblico urbano, lo sguardo del geografo e dell'architetto.....</i>	<i>15</i>
<b>2 ANTECEDENTI DI UNA GEOGRAFIA POLITICA DELLA CITTÀ .....</b>	<b>17</b>
<i>Geografia politica e geografia urbana .....</i>	<i>17</i>
Una ricerca antica .....	17
<i>Ritter e Humboldt o l'avvento della "geografia borghese".....</i>	<i>18</i>
<i>Friedrich Ratzel: l'artefice della geografia dell'uomo e della geografia politica .....</i>	<i>19</i>
<i>La géographie humaine, il positivismo alla francese.....</i>	<i>21</i>
<i>La nascita della geografia urbana.....</i>	<i>22</i>
<i>Patrick Geddes: Civics &amp; Social Survey .....</i>	<i>23</i>
<i>L'ecologia urbana e la Scuola di Chicago.....</i>	<i>25</i>
<i>La "trappola" della geografia quantitativa: William Bunge .....</i>	<i>27</i>
La scienza delle relazioni spaziali.....	27
Fatti, teorie e modelli.....	28
<i>spazio pubblico e territorialità .....</i>	<i>29</i>
<i>Teorie critiche della città: David Harvey .....</i>	<i>29</i>
Crisi urbana e ingiustizia sociale.....	30
Teoria del valore e rendita fondiaria .....	32
<i>Geografia politica della città: una proposta teorica.....</i>	<i>33</i>
<b>3 SPAZIO E TERRITORIALITÀ.....</b>	<b>35</b>
<i>Luogo, paesaggio, spazio e territorio.....</i>	<i>35</i>
Luogo.....	35
Spazio .....	37
Territorio.....	39
<i>La costruzione del territorio (o la territorialità).....</i>	<i>40</i>
Che cosa è il potere? .....	40
Le componenti della relazione / Attori – strategie – mediatori .....	42
Energia e informazione .....	43
Informazione funzionale e informazione regolatrice .....	44
<i>De-territorializzazione e ri-territorializzazione (il processo "de-ri") .....</i>	<i>45</i>

<b>4.</b>	<b>UNA FORMA DI TERRITORIALIZZAZIONE: LA PRIMA CITTÀ.....</b>	<b>47</b>
	<i>La controversia sulla nascita della città.....</i>	<i>47</i>
	<i>“Cities first” – teorie e modelli alternativi della nascita della città.....</i>	<i>49</i>
	L’ipotesi di Jane Jacobs: Nuova Ossidiana .....	50
	“Synekism & Cityspace” .....	51
	Sinekismo a Çatal Hüyük.....	51
	<i>La “Mappa” di Çatal Hüyük .....</i>	<i>54</i>
	<i>Il sistema territoriale: nodi, maglie, reti.....</i>	<i>55</i>
<b>5</b>	<b>LO SPAZIO PUBBLICO URBANO .....</b>	<b>58</b>
	La mappa delle definizioni: 3 tipi di spazi.....	58
	<i>Lo spazio pubblico come posta in gioco del potere?.....</i>	<i>60</i>
	Oggi molti si lamentano della qualità dello spazio pubblico urbano.....	60
	<i>cosa è lo spazio pubblico? - Definizioni ricorrenti date dagli studenti.....</i>	<i>60</i>
<b>6</b>	<b>VERSO LA CITTÀ INDUSTRIALE.....</b>	<b>63</b>
	<i>Modi di integrazione economica e regimi di accumulazione .....</i>	<i>63</i>
	Modi di integrazione economica e città .....	64
	Le forme storiche dell’integrazione economica.....	64
	La città medievale .....	66
	<i>La città nella società industriale : il predominio dello scambio di mercato .....</i>	<i>67</i>
	Economie di scala e economie di agglomerazione.....	68
	<i>La polarizzazione.....</i>	<i>68</i>
	<i>La polarizzazione: modello spaziale del fordismo .....</i>	<i>71</i>
	Cenni sulla teoria della regolazione .....	71
	Il fordismo come modello di sviluppo .....	72
	Lo spazio pubblico nella Città fordista .....	73
<b>7</b>	<b>TERRITORI E CITTÀ POSTFORDISTI.....</b>	<b>76</b>
	<i>La crisi del Fordismo ed i suoi impatti spaziali .....</i>	<i>76</i>
	Cosa è la mondializzazione? .....	76
	Le delocalizzazioni.....	77
	Effetti sociali e spaziali.....	78
	La localizzazione delle imprese oggi: costi di transazione e esternalità spaziali .....	78
	I costi di transazione .....	79
	Le esternalità spaziali .....	80
	Il modello di Allen Scott.....	80
	Lo sviluppo della competizione tra città (e tra regioni).....	82
	<i>La città del dopo fordismo: il caso di Milano.....</i>	<i>83</i>

La città globale e i nuovi modi di produrre .....	83
Nuove centralità metropolitane .....	86
Lo spazio pubblico nella città del dopo fordismo .....	87
<b>8 L'ORGANIZZAZIONE DELLO SPAZIO URBANO .....</b>	<b>88</b>
<b><i>La mobilità nella città post-fordista .....</i></b>	<b>90</b>
I cambiamenti nello spazio urbano di Milano .....	90
L'evoluzione dei sistemi di trasporto: un processo di sostituzioni .....	90
Il fattore chiave: la velocità.....	91
Il tempo medio di spostamento quotidiano .....	92
<b><i>Le città delle Alpi come laboratorio per le mobilità contemporanee.....</i></b>	<b>94</b>
Città e circolazione nelle Alpi : una storia di sostituzioni.....	94
L'effetto sulla forma e sulle funzioni delle città.....	100
Il paradosso della velocità.....	100
<b><i>La diffusione dello spazio urbano .....</i></b>	<b>103</b>
<b><i>Appendice: L'urbanizzazione nel mondo .....</i></b>	<b>105</b>
Gigantismo delle metropoli del sud.....	105
<b>9 LA CITTÀ SOSTENIBILE: STRUMENTI D'ANALISI E STRATEGIE.....</b>	<b>108</b>
<b><i>Governance.....</i></b>	<b>108</b>
Modello DISCUS .....	108
Informazione regolatrice .....	109
Complessità, unicità e ruolo degli attori .....	110
<b><i>Il metabolismo urbano .....</i></b>	<b>110</b>
<b><i>Tre metodi: misurare, spazializzare e dinamizzare .....</i></b>	<b>115</b>
Misurare: indicatori e parametri .....	116
L'osservatorio dello sviluppo territoriale.....	117
L'impronta ecologica: una misura della sostenibilità .....	117
Spazializzare: mosaico territoriale (paesaggio e legami funzionali).....	121
Il bacino imbrifero di Lugano.....	123
<b>10 INTENSITÀ URBANA E POLITICHE DEGLI SPAZI PUBBLICI.....</b>	<b>125</b>
<b><i>Intensità urbana.....</i></b>	<b>125</b>
Incrementare l'intensità urbana / possibilità d'intervento .....	126
<b><i>Popolazione anziana e spazio pubblico urbano: la ricerca "UrbAging" .....</i></b>	<b>127</b>
Il disegno della ricerca urbaging .....	127
Architettura e scienze sociali .....	127
Fasi di ricerca.....	127
Risultati intermedi .....	128

Nuova governance? .....	129
<b>11 LO SPAZIO PUBBLICO NELLA CITTÀ ISPANOAMERICANA.....</b>	<b>130</b>
<i>La città coloniale ispano americana: una manifestazione del potere imperiale spagnolo</i> .....	<i>130</i>
Attori e mediatori della città coloniale .....	130
Cuadrícula e Repartimiento .....	132
Uno spazio pubblico molto ridotto.....	133
<i>La città dell'indipendenza / delle Repubbliche: la prima differenziazione.....</i>	<i>134</i>
Esiste una città fordista in America Latina? .....	135
<i>La città latinoamericana oggi tra globale e locale.....</i>	<i>135</i>
Disparità, precarietà e ingiustizia sociale.....	136
La ciudad Latinoamericana S.A.? .....	136
<i>Bogotá: mobilità e spazio pubblico .....</i>	<i>137</i>
<b>EPILOGO - CONCLUSIONE.....</b>	<b>141</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>142</b>

### PROLOGO

Quali sono le poste in gioco della questione dello spazio pubblico urbano? Nelle città contemporanee molti spazi pubblici (parchi, strade, piazze, luoghi d'incontro...) sono repulsivi, poco ospitali (come spesso accade nei quartieri adiacenti alle grandi stazioni ferroviarie) mentre altri, nelle stesse o in altre città, sono un ricettacolo di incontri, di occasioni – opportunità fortuite e organizzate, di interazioni e di innovazioni culturali e sociali? Ma c'è chi sta peggio. In molte grandi città del sud lo spazio pubblico come lo intendiamo in Europa - non esiste, o è solo per pochi. Quasi ovunque, in misura diversa in ogni luogo, lo spazio pubblico è il contenitore dei riti e delle liturgie della società (e della comunità urbana). E' in qualche modo uno specchio del potere.

Gli spazi pubblici urbani sono gli spazi privilegiati delle rappresentazioni del potere. E sono, in qualunque città del mondo, il *teatro delle tensioni sociali*. Luoghi dove i rapporti (e i cambiamenti) spaziali sono strettamente legati alle relazioni (e ai cambiamenti) sociali che stanno alla base della costruzione del territorio urbano. Un loro approfondimento, una loro rilettura in termini teorici (e di studi di caso), ci potrà forse permettere di veder più chiaro, di capire le differenze. Poiché, nonostante condizioni di partenza analoghe o perlomeno simili, come nel caso delle città medievali e delle città ispano-americane, ogni città oggi ha sviluppato un proprio concetto di spazio pubblico, che è anche parte della rappresentazione stessa della città e delle immagini che essa veicola nel mondo.

Per intraprendere questo percorso abbiamo fatto capo ai concetti e alle teorie della territorialità umana, sviluppate a Ginevra negli anni 70 e 80 come *geografia del potere* (Raffestin 1980). E' un filone di ricerca, in geografia politica che si è andato continuamente sviluppando nell'arco di questi ultimi 20 anni<sup>1</sup>. Oggi il concetto di territorialità è spesso al centro delle riflessioni sull'organizzazione del territorio contemporaneo. Eppure, nonostante gli appelli (Dematteis et al., 1999) ben poco è stato fatto per applicare seriamente la geografia del potere alla città. E' un campo che presenta grandi potenzialità, si pensi alle politiche e una gestione urbana più sostenibile e meno ingiusta. La posta in gioco è molto alta, a volte l'incremento dello spazio pubblico (o un certo tipo di spazio pubblico) può cambiare le prospettive della vita delle popolazioni più deboli. Al contrario, si è assistito negli anni della globalizzazione ad una privatizzazione dello spazio pubblico. E' il caso di molte città del sud, dove a fronte del degrado dei centri urbani, lo spazio pubblico è stato demandato, se così possiamo dire, alla grande distribuzione e all'industria del divertimento (sempre più nelle periferie). Da qualche anno, molte città lasciano intendere che se vi sono le condizioni per il recupero degli ambienti degradati nei centri urbani, queste passano principalmente da politiche degli spazi pubblici più incisive. La posta in gioco è tuttavia ancora più elevata. Poiché senza una rappresentazione condivisa della città (che non può che avvenire attraverso lo spazio pubblico) non vi sono le condizioni per la creazione e lo sviluppo di una società urbana degna di questo nome.

Il corso si pone quindi per obiettivo l'approfondimento di alcuni strumenti per la comprensione della città contemporanea e per l'azione nel campo dello **spazio pubblico urbano** (produzione, manutenzione, accessibilità, vedremo sin dove riusciremo ad andare). Vediamo alcuni punti basilari di questo insegnamento.

---

<sup>1</sup> Si veda, tra altri, la raccolta di saggi a cura di Debarbieux e Vanier (2002).

## IL PRIMO PUNTO RIGUARDA LA GEOGRAFIA

La geografia urbana è quella parte della geografia che si occupa della città. Tuttavia non abbiamo la pretesa di descrivere compiutamente lo spazio urbano contemporaneo; interessandoci al potere e allo spazio urbano, preferiamo parlare di **geografia politica della città**. La parola “geografia” richiama all’origine un tipo o vari tipi di “scrittura della Terra”. L’etimologia della parola è descrizione del mondo, che storicamente è diventata *descrizione del mondo in cui viviamo*. L’oggetto della geografia non è semplicemente lo “spazio terrestre”, è lo spazio trasformato dall’uomo nel corso della sua esistenza, l’Ecumene di Humboldt e Ritter, che oggi comunemente chiamiamo il **territorio**. Per assolvere questo compito, questa disciplina si interessa anche alla complessità delle relazioni dei rapporti politici (e dei conflitti di potere) che portano alla presa delle decisioni collettive. Questi processi e queste relazioni – pur non visibili, ancorché visualizzabili – sono all’origine della lenta e continua metamorfosi dello spazio urbano. La comprensione di questi cambiamenti (come quelli che stanno avvenendo per gli spazi pubblici) è uno dei principali obiettivi dell’attività di ricerca che i geografi fanno in genere in stretta relazione con urbanisti, architetti, sociologi, economisti.

I geografi producono però sostanzialmente delle **rappresentazioni**, qualche volta dei **modelli** e più spesso delle **metafore** del mondo<sup>2</sup>. Questi modelli e metafore, quelli storicamente più condivisi dalla comunità scientifica (ad esempio i criteri delle classificazioni e delle tipologie urbane), guidano inconsciamente il progetto dell’architetto o dell’urbanista contemporaneo. Ma altrettanto spesso, l’incontro tra architettura e geografia – tra architetto e geografo – si limita all’aspetto estetico dello spazio, alle forme del paesaggio, alla morfologia e alla fine soltanto a **ciò che si vede** del territorio. Vi sono invece molti aspetti immateriali importanti, che guidano il processo incessante di **costruzione del territorio** (la territorialità). Le relazioni tra gli attori di una città o di un sistema urbano (che vengono definiti da individui, imprese, istituzioni, lobbies di ogni sorta), oltre che a dare esiti spazialmente rilevanti, sono la chiave dello sviluppo urbano contemporaneo, poiché implicano il “governo del territorio” ovvero il modo di guidare i cambiamenti spaziali di un’area metropolitana o di una città, in funzione di obiettivi sociali, culturali o economici condivisi. In questo caso nelle scienze sociali si parla di “governance” che, oltre che una parola alla moda, è l’insieme delle procedure che permettono ai diversi attori (pubblici e privati) di pervenire ai processi decisionali strategici, che implicano il futuro della città o dell’area metropolitana. Le capacità di governare il territorio dipendono così dalla qualità dei metodi e dei mezzi utilizzati, il grado di adesione dei diversi attori e la capacità di costruire reti strategiche che sappiano includere il singolo cittadino, il mondo economico oppure enti pubblici limitrofi<sup>3</sup>.

La geografia si interessa allo spazio terrestre in quanto base materiale del “mondo” che è in continua trasformazione. E il mondo di oggi è ben diverso da quello di un secolo fa (o anche di qualche decennio fa). Cose come le telecomunicazioni, o l’informatica o le innovazioni tecnologiche cambiano (hanno cambiato) i rapporti spaziali, cambiando, tra l’altro, la geografia del mondo. Il mondo cambia continuamente e forse sempre più rapidamente, la descrizione del mondo deve quindi essere costantemente aggiornata.

Molto spesso la nostra stessa società ci indica le vie specializzate per guardare (osservare) il mondo e i suoi cambiamenti. E anche in geografia c’è una specializzazione del sapere. C’è la **geografia economica**, che si interessa ai rapporti spaziali – alle diverse scale – creati dall’attività economica. La stessa cosa si può dire della **geografia politica**, che si interessa allo spazio e ai rapporti spaziali creati dai rapporti “politici”, come vedremo accessibili e rappresentabili attraverso una teoria del potere. Poi c’è la **geografia urbana**, come detto. Ma ci sono molte **altre geogra-**

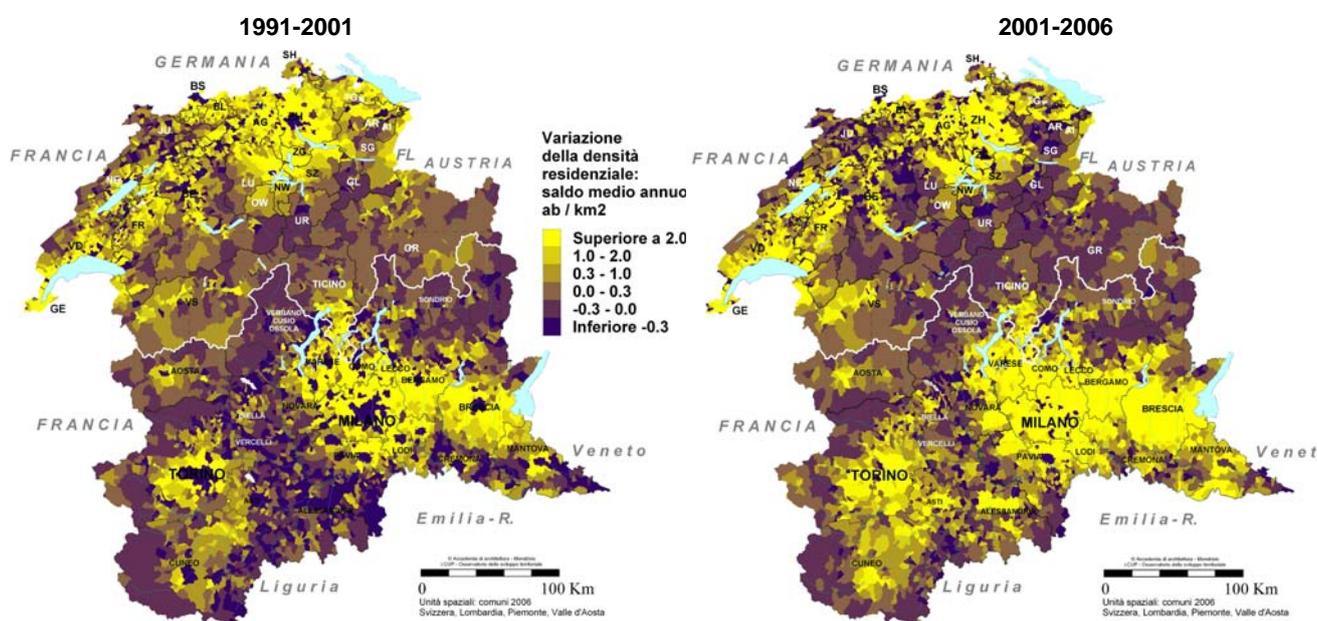
---

<sup>2</sup> Cf. Dematteis 1985.

<sup>3</sup> Cfr. *Governing Sustainable cities*, Bob Evans, Marko Joas, Susan Sudback, Kate Theobald, 2004 ([www.earthscan.co.uk](http://www.earthscan.co.uk))

**fie** praticate negli istituti e nei dipartimenti delle università, spesso a partire da problematiche ben precise. Come ad esempio la problematica della giustizia sociale, o quella della sostenibilità dei territori e delle città.... Per contro, questa nostra geografia politica nasce come una descrizione dei meccanismi del potere nella città, e quindi anche del governo della città e dello spazio urbano. Cercheremo di approfondire i concetti per il governo del territorio urbano (o metropolitano). E vedremo che si tratta di temi eminentemente “economici”, “politici”, sociali o culturali. Per la geografia diventano temi da problematizzare, attraverso teorie, metodi, modelli (e metafore), al fine di rappresentare i cambiamenti dello spazio. Sono temi da affrontare anche solo per descrivere adeguatamente la società contemporanea, non solo nel campo dello spazio. Perciò, per fare geografia, dobbiamo spesso parlare di politica, di economia, di cultura... In che senso? Come abbiamo già visto nel senso dei rapporti spaziali, ma molto meglio dovremmo dire tra i rapporti tra gli uomini e lo spazio che (questi rapporti) producono.

Nella nostra professione di geografi utilizziamo a volte dei modelli e le statistiche, ad esempio della popolazione residente. La mappa, ad esempio è un modello molto interessante e molto complesso, nonostante la sua apparente immediatezza. Alcune sono molto utili e immediate, come quelle si vedono qui sotto.



Queste mappe della regione a cavallo delle Alpi centrali, tra Italia e Svizzera sono state commissionate dal dipartimento del territorio del Cantone Ticino, nell’ambito dei lavori dell’Osservatorio dello sviluppo territoriale, un sistema di monitoraggio delle politiche ambientali e territoriali sviluppato presso l’Accademia di architettura. Si tratta di macchie di colore – dal blu scuro al giallo – che tuttavia possiamo subito interpretare, a condizione di avere un minimo di conoscenze geografiche basiche. Ma per favore, non confondiamo geografia con cartografia. Queste mappe ci dicono che il comportamento demografico del Cantone Ticino si inserisce nella logica dell’espansione dell’area metropolitana di Milano. Ma possiamo anche vedere le differenze che ci sono a livello di questo grande spazio regionale, nel caso della crescita demografica degli ultimi anni, si identificano facilmente le aree più dinamiche, che sono anche, in generale, le aree metropolitane. Spesso, però, proprio a causa della misura, della metrica dello spazio, si confonde geografia con cartografia. Spero però che abbiate capito che per il geografo la carta e la cartografia sono degli strumenti e non rappresentano una finalità.

Naturalmente questa è solo una visione molto parziale della geografia, o meglio di ciò che fanno i geografi, poiché qualunque argomento, premesso di avere le idee, le informazioni e le metodologie appropriate, si presta ad una descrizione nella sua dimensione spaziale. Ovvero si presta una sua geografia. Altri geografi utilizzano altri metodi, altre tecniche. Si possono descrivere i rap-

porti spaziali di una comunità o di una società (e anche denunciarne l'ingiustizia) attraverso la letteratura, la novella o il romanzo.

## IL SECONDO PUNTO RIGUARDA LA CITTÀ

In questo corso parleremo di città, di spazio urbano e di spazio pubblico (urbano). Cercheremo in particolare di leggere la città (i suoi attori) a partire da una serie di considerazioni teoriche (teorie geografiche recenti). Il nostro scopo sarà quello di rappresentare i legami tra i rapporti sociali (quindi economici, politici, culturali, ecc.) con i rapporti spaziali che si creano in una città o in una grande metropoli. Questo necessita alcuni approfondimenti, in particolare dovremmo tentare di dire che cos'è la città, almeno dal nostro punto di vista. Vi propongo, in questa introduzione, di criticamente considerare le osservazioni di Jacques Lévy (geografo francese), che propone 7 momenti di discussione per approfondire la città. (e che chiama conoscenza basica cumulativa sulla città). Mi piacerebbe parlarne brevemente, poiché credo che vi siano delle cose migliorabili

### 1. La città è co-presenza

Luogo dell'interazione per eccellenza – luogo degli incontri fortuiti capacità di trasformare gli imprevisti in opportunità e innovazioni. C'è una parola che descrive questo fenomeno: serendipity. Cosa è la serendipity? Diciamo che proviene dai tre principi di Serendip, racconto dalla tradizione indiana, che è stata trasmessa da Horace Walpole in uno scritto nel 1754. Per lui la "serendipity" era la caratteristica che si produce quando questi principi viaggiano « *making discoveries [...] of things which they were not in quest of* ». Per questo la parola significa capacità di affrontare situazioni impreviste, di dominare e mettere a frutto gli incontri fortuiti, situazioni apparentemente negative che possono diventare positive, in funzione delle strategie che adottiamo<sup>4</sup>.

Sotto questo punto di vista la città è il luogo della serendipity, poiché più forte è l'intensità urbana, più forte sarà la possibilità di realizzare tali incontri e interazioni casuali tra diversi soggetti (attori) dotati di uno scopo o di un progetto.

### 2. L'urbanità è fatta di densità e di diversità

L'associazione di densità e differenza (di gente, di attività, di funzioni urbane, ecc.) definisce l'urbano, come vedremo anche nel caso di Santa Cruz de la Sierra.

### 3. La città è lo spazio urbano per eccellenza

Ci sono spazi urbani che non si possono chiamare città. Ma la città è il luogo della massima intensità urbana. La città è il luogo del progetto, del progetto urbano.

### 4. L'urbanità può essere assoluta o relativa

La massa e la grandezza della città non sono tutto. Esse aumentano le interazioni possibili, ma non c'è ragione perché, anche in città grandissime, individui troppo simili o troppo diversi tra loro entrino in relazione. A questo punto l'urbanità può anche essere indipendente dalla taglia o dalla massa, anche piccole città possono possedere una grande intensità urbana.

### 5. Viviamo in un mondo totalmente urbano

La nascita della scrittura, dell'aritmetica, dell'agricoltura, della moneta, dello stato e della città sono state quasi simultanee alla fine del neolitico. Ma per secoli lo sviluppo della città è stato limitato sia dai rapporti tra gli uomini (ad esempio con le fortificazioni difensive, abbattute in Europa soltanto alla fine del XIX secolo) sia dalle tecnologie dei trasporti e delle comunicazioni: questo però ha creato appunto la densità e la differenza concentrate in un solo luogo. Oggi la città non è più tanto un caso particolare, ma è la regola anche perché ormai le tecnologie sono diffuse ovunque (dove il telefonino arriva, ovunque nel mondo, sentirete parlare dell'ultimo modello o dell'i.phone)

### 6. Le città globali sono città piene (complete)

---

<sup>4</sup> Jacques Lévy, "Serendipity.", EspacesTemps.net, Mensuelles, 13.01.2004. <http://espacestemp.net/document519.html>

Roma, il Cairo, Baghdad, Siviglia o Madrid sono state delle città mondo (nel senso di Braudel). Ma oggi le *global cities* (Londra, Tokyo, New York, Parigi, ma anche Milano, Buenos Aires, ecc.) sono città dove domina il settore finanziario, il neo-terziario, che sembra essere indispensabile per lo sviluppo di altri settori. In un certo senso è vero, ma le città globali non sono soltanto città dove predomina soltanto il settore finanziario. Altrimenti anche Lugano dovrebbe essere una global city, ma non lo è. Le città globali, invece, sono spesso le porte della globalizzazione per gli attori del loro spazio urbano e delle loro regioni o nazioni. Vedremo meglio il caso di Milano.

### 7. Non ci sono limiti all'espansione dell'urbano

Non sono stati scoperti limiti per la taglia umana di una città. La questione della grandezza è una questione rilevante? La discussione potrebbe protrarsi a lungo, ma vi invito a cercare opere o articoli che smentiscano questa evidenza.

### 8. La città è fatta di attori e di progetti di cui essi sono portatori

Nota: La co-presenza la si ritrova anche tra significati formali (di insediamenti più o meno grandi, più o meno densi e circoscritti, di flussi, di energia, di materia, di persone, di informazioni) e significati sociali e culturali (la città come luogo di domicilio comune ad un gruppo di soggetti (attori), che si identificano nelle sue istituzioni, nelle sue norme, nei suoi rituali e nelle sue temporalità). Questi due significati di città non sono per niente nuovi, richiamano in parte l'antica distinzione latina tra *Urbs* e *Civitas*. Ma proprio perciò possiamo dire che permangono ancora oggi, a proposito della città, due "punti di vista": quello delle forme fisiche urbane (la morfologia urbana è il campo specifico degli urbanisti) e quello delle identità e delle rappresentazioni che risultano da specifiche territorialità (come insieme complesso delle relazioni tra i soggetti che compongono la città), che, pur essendo anche questo un compito primario per l'urbanista e lo studioso della città, è sviluppato prevalentemente dai geografi.

#### LA TERRITORIALITÀ DI UNA CITTÀ: SANTA CRUZ DE LA SIERRA, BOLIVIA.

Possiamo fare un esempio concreto. Santa Cruz de la Sierra, in Bolivia, una città di quasi due milioni di abitanti, al centro dell'America del Sud: una città in pieno sviluppo anche per la presenza di idrocarburi nel sottosuolo.

Permettetemi di parlare brevemente di questa città, situata a oriente dei primi contrafforti della Cordigliera Andina, a capo di una immensa provincia praticamente pianeggiante (se escludiamo la Serranía de Chiquitos), ric-



ca di terre fertili, di boschi con essenze legnose rarissime e una fauna ancora molto diversificata, ma anche di idrocarburi nel sottosuolo. Geograficamente al centro del continente sudamerica-

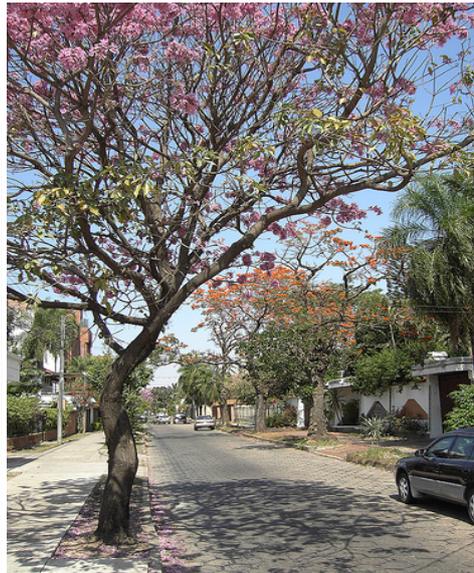
no, la regione è aperta sulle regioni del Chaco a sud, del Pantanal a est e sulla foresta amazzonica più a nord. Osserviamo dall'alto la forma della città, che verosimilmente è un esempio unico di urbanizzazione, che unisce maglie ortogonali della cuadrícula (vedi lezione 11) con un sistema di anelli e di radiali che convergono sul primo di questi anelli, che racchiude il centro coloniale o quello che ne resta. Osserviamo ora la città da terra, andando a visitare (scoprire) i luoghi. E allora *vediamo* una città "moderna", con notevoli opere nuove, sia di genio civile, sia di architettura. Santa Cruz è al centro della più ricca regione della Bolivia, dove viene prodotta la metà della produzione agricola del paese, e possiede anche notevoli riserve di idrocarburi. Queste sono, di fatto le poste in gioco, oggetto delle strategie degli attori della città. Tuttavia, malgrado la ricchezza, o forse a causa di essa la città non si sviluppa in verticale, ma in orizzontale, con delle densità relativamente basse...



(secondo anello nord)



(terzo anello)



Tajibo y Gallito (Ter a, sur)

Nel centro



(Equipetrol, terzo anello)

Santa Cruz de la Sierra è una città sviluppata in gran parte in funzione dell'automobile e della circolazione automobilistica. A livello di spazi pubblici probabilmente questo ha un'influenza. I fine settimana molti giovani amano recarsi al quartiere denominato Equipetrol per esibire musica ad altissimo volume invadendo e bloccando la circolazione con gigantesche automobili fuoristrada, da dove fuoriesce la musica ad altissimo volume. Una cacofonia incredibile, ma in medesimo tempo la creazione di uno spazio pubblico quasi esclusivo per automobilisti dotati di fuoristrada, musica ad alto volume e ragazze vistose...

Perciò, proprio per la dipendenza dall'automobile, a Santa Cruz le densità sono relativamente basse, nonostante la forma piuttosto compatta, mantiene all'interno degli spazi relativamente ampi, verdi, nonostante l'onnipresenza dell'automobile. Le immagini sono state scaricate dal Panoramio di Google Earth, chiunque può verificarlo. Mi sembra tuttavia che danno un segno, dei simboli di ricchezza, che non è proprio una caratteristica di tutte le città Boliviane (che resta uno

dei paesi più poveri dell'America del sud). Come allora considerare diversità e densità altrimenti che con (oltre le) caratteristiche morfologiche? Forse sapete che il governo di questa città (e peraltro quello della Prefettura della provincia che porta lo stesso nome) si oppone al processo democratico iniziato dal presidente Evo Morales, pur approfittando pienamente della nazionalizzazione degli idrocarburi.

Forse sapete anche che nel settembre 2008 ci sono stati scontri tra i giovani della Juventud Cruceña (un movimento di destra ampiamente finanziato dalla prefettura e, si dice presso gli ambienti governativi, dall'ambasciata degli stati Uniti) e i contadini delle comunità indigene della regione. Qui non ci sono stati morti, ma altrove, nel dipartimento di Pando, analoghi scontri hanno provocato una decina di vittime). Adesso mi direte: ma cosa centrano gli scontri politici della Bolivia contemporanea con l'architettura delle città? Centrano eccome se vogliamo guardare (osservare) le cose da un punto di vista geografico: se osserviamo questa città e la confrontiamo con altre città boliviane, capiamo subito perché.

Per trovare la Bolivia dobbiamo andare nei quartieri poveri, oltre il quinto o il sesto anello.



Terzo anello (1965)



(quinto anello sud, 2008)



Mercado, Plan 3000, 2008

Purtroppo queste immagini non rendono ancora bene le dissimetriche relazioni di potere che vi sono tra le comunità che verosimilmente compongono questa città. Gli scontri del settembre 2008 sono avvenuti in questi luoghi, nei quartieri poveri dove sono concentrati negli anni i conta-

dini originari della regione. Questi quartieri probabilmente sono anche i più poveri in servizi e spazi pubblici proprio perché i loro abitanti si oppongono al Prefetto Ruben Costa, Gli scagnozzi della prefettura sono ormai da mesi i fomentatori dei disordini e delle violenze. Che avvengono perlopiù a seguito della distruzione dei centri sociali e le sedi dei partiti della coalizione al governo. Resta il fatto che le violenze avvengono nei quartieri poveri, negli spazi marginali della città e non nelle ricche aree centrali e suburbane della Santa Cruz da cartolina.

Con ciò non voglio esprimere nessun giudizio di valore. E allora possiamo fare il legame con la città nuova di Santa Cruz de la Sierra, apparentemente sviluppata e prospera, e le ampie zone della città che portano le tracce della povertà, della segregazione urbana, che malgrado la ricchezza e l'opulenza della città non ricevono investimenti né progetti urbani... La città approfitta del fatto che la metà della produzione agraria della Bolivia (ovvero carne vaccina, grano, soia, mais, ecc.) viene fornita dal suo dipartimento, senza contare le buone riserve di gas e di petrolio.

Con questo esempio non si potrà andare più lontano, spero di avere mostrato e forse aguzzato l'interesse su quali sono le poste in gioco della geografia politica della città. Se non siamo in grado di comprendere le logiche del funzionamento della città, secondo le diverse scale, forse non sapremo proporre progetti validi nel campo dello spazio pubblico. Ora queste logiche, in parte possono essere sviluppate con la teoria della territorialità, cercando di identificare gli attori dello sviluppo urbano e metropolitano.



*Si nuestra capacidad de diálogo es nula y nuestras ansias de confrontación son tan intensas, alguien tiene que detener lo que se anuncia como trágico*  
(fonte: La Razón, La Paz, 12.09.08)

Ma torniamo al tema dello spazio pubblico, come possiamo definirlo, almeno per iniziare?

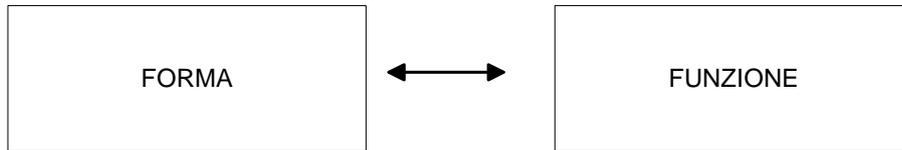
E' un compito che vorrei affidarvi per le prossime lezioni (si veda, sotto, cap. 5). Ora però vediamo cosa possiamo dire a proposito dello spazio pubblico, all'era della globalizzazione.

#### LO SPAZIO PUBBLICO URBANO, LO SGUARDO DEL GEOGRAFO E DELL'ARCHITETTO

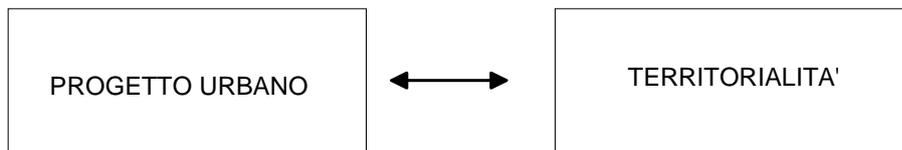
Forse più che dello spazio pubblico, sarebbe necessario parlare dello sguardo sullo dello spazio dell'architetto, e quello del geografo. Forse vi sarete accorti che vi può essere una profonda differenza tra i due sguardi. Vi invito (se non lo avete già fatto) a leggere il dialogo tra il geografo e l'architetto che abbiamo inserito nel corso dello scorso anno. Il nostro dialogo si limitava ad un

momento della pratica professionale, e metteva l'accento su un approccio morfo-funzionale, mentre lascia in secondo piano il problema delle relazioni tra gli attori.

Pertanto c'è una relazione diretta tra la forma e la funzione di un artefatto urbano.



Tuttavia la sua vera "funzione" dipenderà dal tipo di fruizione dello spazio, quindi, certamente, da particolari rapporti sociali. Di fatto, questa relazione tra forma e funzione ne nasconde un'altra, molto importante, ovvero quella tra il progetto urbano e la territorialità (ovvero le pratiche e le conoscenze alla base della costruzione del territorio).



Qui avevamo situato uno dei principali nodi del rapporto tra architettura e geografia. Oggi lo riprendiamo per approfondirlo nel caso della governance delle aree metropolitane e della questione dello spazio pubblico urbano.

Ora, per concludere, cosa è questo spazio pubblico? La prima definizione è intuitiva, lo spazio pubblico è tutto quello che non è spazio privato (come gli spazi che racchiudono l'abitazione o generalmente l'attività economica). Tuttavia non è certo sufficiente come definizione, e vi invito a formulare alcune vostre considerazioni per la lezione del 7 ottobre (si veda la lezione 5).

## 2 ANTECEDENTI DI UNA GEOGRAFIA POLITICA DELLA CITTÀ

---

### GEOGRAFIA POLITICA E GEOGRAFIA URBANA

Lo scopo iniziale di questo insegnamento era di proporre un approccio geografico quanto più interessante per la pratica dell'architettura, approccio che abbiamo definito una possibile "geografia politica della città". Si tratta di una geografia che dovrebbe anzitutto evidenziare le relazioni tra gruppi (o comunità) che sono alla base della costruzione dello spazio urbano, la cui conoscenza si rivela essenziale per elaborare delle politiche urbane "sostenibili", cosa che implica il problema più generale del governo del territorio (del governo della città e dell'area metropolitana). Per raggiungere questo obiettivo proponiamo un percorso nell'evoluzione delle territorialità urbane, dalla città più antica alla città industriale, alla città contemporanea, attraverso l'adeguamento (il tentativo) e poi l'applicazione ad alcuni limitati casi di studio, delle teorie e i concetti sviluppati negli ultimi 20-30 anni da alcune scuole di geografia. Questo progetto, anche se non nuovo, permette di abordare il pensiero geografico riguardanti le relazioni tra l'uomo e il suolo e allo stesso tempo di proiettare la città contemporanea in questa problematica relazionale.

Veniamo alla geografia politica e alla geografia urbana. Mentre quest'ultima è una disciplina relativamente recente, la prima ha invece una lunga tradizione storica e epistemologica. E si capisce, in quanto nell'accezione classica la geografia politica è lo studio delle relazioni delle organizzazioni territoriali (che detengono un certo tipo di "sovranità collettiva" su una porzione di spazio terrestre). Infatti, la geografia politica è stata a lungo interpretata come **lo studio delle relazioni tra lo Stato e il suolo**. Se ci pensiamo bene soltanto dal punto di vista delle politiche urbane apre un campo vastissimo. Ma la geografia politica studiava la delimitazione del territorio dello Stato e la materializzazione dei confini (ad esempio tramite fortificazioni e muraglie), studiava le politiche demografiche (natalità, migrazioni, integrazione), si interessava alla gestione (quando non all'appropriazione) delle risorse di del territorio. In questa accezione, che è quella che ci ha tramandato Friedrich Ratzel, la geografia politica è una geografia dello Stato, degli Stati nella storia, ovvero di qualsiasi forma di organizzazione umana che sia in grado di controllare collettivamente (con delle leggi e degli ordinamenti almeno parzialmente autonomi) una porzione di superficie terrestre. Questa è forse l'essenza della geografia politica, nata nelle circostanze dell'affermazione (e poi del dominio planetario) del primo capitalismo, accompagna la storia della geografia durante il XIX secolo. Proprio da chi è considerato il "padre" della geografia politica, **Friedrich Ratzel**, fa esplicitamente risalire la disciplina a **Kant**, a **Montesquieu**, a **Herder** e infine a **Ritter** e a **Humboldt**, che conosceremo tra un momento.

### Una ricerca antica

Tuttavia, per trovare le fonti di tale ragionamento sarebbe necessario risalire ben oltre la nascita della geografia moderna, poiché da quando esiste, l'uomo per trasformare lo spazio ha bisogno di costruire delle relazioni sociali; la conoscenza di queste relazioni diventa così essenziale per capire il funzionamento spaziale della città. Alle origini di questo ragionamento politico potremmo considerare due padri antichi **Erodoto** (storico e geografo greco del V/IV secolo a.c. nativo anch'esso dell'Asia minore.) e **Strabone**, geografo greco del I secolo. Quest'ultimo, intellettuale greco al servizio dell'Impero romano, afferma che **Omero** fu il primo geografo, ma che dopo di lui venne **Anassimandro** (nel VII e VI secolo a.c.), che per primo ebbe l'ardire di realizzare una mappa del mondo abitato. Le origini e la mappa di Anassimandro sono in gran parte sconosciute, ma il suo disegno diede corpo, per la prima volta ad una visione del mondo, al territorio della Magna Grecia. Erodoto invece nelle sue Storie si schernisce delle immagini del passato e della

mappa di Anassimandro<sup>5</sup> (IV/36): è impossibile dire che la terra sia perfettamente rotonda, come disegnata con il compasso. Erodoto di fatto sostituisce la vecchia visione del mondo con la sua descrizione del mondo. E' una prima descrizione geografica (o meglio storico-politico-geografica) dell'Egitto, della Persia... e quindi anche dei rapporti di forza che reggono i loro territori, le loro città e le relazioni con il mondo greco. Queste antiche geografie hanno in comune le descrizioni di popoli e costumi e dei loro sistemi politici (del modo di prendere le decisioni collettive), insomma la rappresentazione del rapporto tra l'uomo, la società e il suolo attraverso le forme di potere (di governo). Possiamo quindi fare l'ipotesi che l'origine della "geografia politica" si confonde con tout-court con i primi tentativi di descrizione del mondo. E come vedremo si tramanda senza grandissimi scossoni sino alla seconda parte del XVIII secolo, allorquando le cose e le territorialità cambieranno radicalmente. La prima geografia moderna nasce proprio nel contesto, di cambiamento dal "mondo" aristotelico feudale al "mondo" borghese d'inizio Ottocento. E' una geografia che scaturisce dalla rivoluzione francese e che, di fatto, crea quelle immagini del mondo che ancora oggi, per alcuni versi, ci portiamo addietro (come gli ideali di giustizia, uguaglianza e di libertà), nei quali si riconoscono molte correnti della geografia contemporanea.

### RITTER E HUMBOLDT O L'AVVENTO DELLA "GEOGRAFIA BORGHESE"

Ora, per molti studiosi della storia della geografia, il rapporto o meglio le relazioni tra la società e il suolo sono state sviluppate a partire da una prima geografia "scientifica" che attraversa il XIX secolo. Se vogliamo parlare delle origini della nostra geografia politica della città, allora dobbiamo fare riferimento a Carl Ritter e Alexander Von Humboldt. Dopo aver dimenticato a lungo questi due autori, oggi la geografia li ha riscoperti in un contesto "postmoderno". Il loro approccio alla descrizione geografica è in qualche modo tornato ad assumere un significato scientifico, a rappresentare una ricca fonte di ispirazione, ed è ad essi che fanno riferimento molte correnti della geografia, come quella che ha preso il nome di geografia culturale (cf. Vallega, 2003), sia le geografie critiche che si occupano dei problemi del cambiamento globale e della crisi ecologica attuale. Humboldt e Ritter vengono entrambi chiamati in causa quali padri della geografia moderna: al primo viene attribuita una attitudine razionalista, di sperimentatore di fenomeni fisici e descrittore di culture partendo dal principio di causa ed effetto, mentre sul secondo viene proiettata la sua visione teleologica, ossia una visione di è convinto che un ordine superiore plasmi la realtà e che quindi non sia sempre necessario per la descrizione geografica ricorrere a relazioni di causa – effetto. In ogni caso sia Ritter, sia Humboldt hanno realizzato delle opere di descrizione del mondo (il Kosmos e l'Erdkunde) probabilmente complementari, che hanno profondamente influenzato la cultura dell'epoca<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> **Strabone** – geografo greco al servizio dell'Impero romano nel I secolo afferma che **Omero** fu il primo geografo, ma che dopo di lui vennero **Anassimandro** ed **Ecateo** (nel VII e VI secolo a.c.), che per primi realizzarono una mappa del mondo abitato. Le origini e la mappa di Anassimandro sono in gran parte sconosciute, ma il suo disegno (perfettamente rotondo) diede corpo, per la prima ad una visione del mondo, al territorio della Magna Grecia.

<sup>6</sup> Nel Corso 2007/08 si trovano notizie più approfondite su Ritter e Humboldt, senza i quali, ad esempio, Ratzel e i suoi successori non avrebbero potuto elaborare i concetti alla base dello studio delle territorialità.



Le idee della *Erdkunde* di Ritter e del *Kosmos* di Von Humboldt vennero riprese da **Friedrich Ratzel**, l'artefice della geografia dell'Uomo (o geografia umana) e poi soprattutto di della geografia politica verso la fine del XIX secolo. Di fatto, la sua ricerca procedeva dalla relazione tra la società e lo spazio terrestre. Ratzel è considerato uno dei fondatori della geografia moderna ma anche l'ultimo rappresentante della tradizione della *Erdkunde*.

#### 5. Friedrich Ratzel (1844-1904)

“Quello che noi essenzialmente ci prefiggiamo è di stabilire se i destini dei popoli siano in certa misura determinati dall'ambiente che li circonda. Carlo Ritter partì dalla convinzione che ciò avvenga di fatto, appoggiandosi in parte a una credenza a una divinità che presieda alle cose umane” (...) <sup>7</sup>.

Ratzel sottopone a giudizio critico le relazioni tra l'uomo e l'ambiente: lungi dal ritenere acquisita l'influenza determinante dell'ambiente sull'uomo (sulla società), per il geografo tedesco si dovrebbero piuttosto ricercare delle leggi “antropogeografiche” (*l'estensione, la posizione, la configurazione e i confini* dei territori) che spiegano questo rapporto e che applicherà nel quadro del suo progetto di geografia politica. Egli infatti organizzò la sua geografia politica attorno alla relazione tra lo stato e il suolo. Come si è già detto era una vera e propria geografia dello stato, dell'organizzazione politica al suolo. Vediamo questo passaggio del capitolo 6 dell'Antropogeografia che è interamente dedicato a “la mobilità dei popoli”.

**“§ 43. La mobilità, considerata come caratteristica dei popoli.** Come ogni altra vita, anche la vita dei popoli si manifesta per mezzo del movimento. La diffusione dei popoli è un sintomo di questo movimento, il quale d'altronde ne costituisce la sola spiegazione. La mobilità è una caratteristica essenziale della vita dei popoli, ed è propria di ciascuno di essi, anche di quelli che sono in apparenza immobili. Essa non è già rappresentata soltanto dalla capacità, che ha ciascun uomo, di trasferirsi da luogo a luogo, ma specialmente da tutto quel complesso di attitudini, fisiche ed intellettuali, di cui talune mirabilmente sviluppate e sempre più sviluppatasi, grazie a cui quella capacità diviene uno dei fatti fondamentali della storia dell'umanità. (...)” (ibid.)

Egli utilizza quindi il tema della mobilità per spiegare i fenomeni umani e la loro diffusione nello spazio terrestre, inventando i concetti di estensione e di posizione dei territori degli uomini.

**§ 91. Che cosa è la posizione geografica?** — Nel concetto di posizione geografica d'un territorio si comprendono anzitutto la sua grandezza e la sua forma. Quando io pronuncio la parola diffusione; intendo significare un fenomeno d'espansione sopra un certo territorio, ossia mi riferisco ad una posizione geografica cui vanno connesse una grandezza ed una configurazione determinate.

---

<sup>7</sup> Friedrich Ratzel, *Anthropogeographie*, 2° ed. 1899, parte seconda, Cap. VI, Trad. it. *Geografia dell'Uomo*, traduzione di U Cavallero, Torino 1914, pp. 111-112.

Di più la posizione geografica richiama anche un concetto di conformità. Ciascuna regione della Terra conferisce ai territori ed ai popoli ch'essa comprende una parte delle proprie caratteristiche; e altrettanto si verifica per ciascuna parte di questa regione, sempre a seconda della posizione geografica. È da questa che dipendono il clima e la vegetazione, la civiltà e la situazione politica; a seconda della posizione geografica variano le influenze, che derivano dall'appartenere il territorio ad un continente o ad una determinata parte di questo o ad un oceano, oppure dalla vicinanza d'un fiume, o d'un rilievo montagnoso.

Nella posizione geografica s'incluse altresì il concetto d'una reciprocità d'influenze. Noi consideriamo i popoli come alcunché di organico, però ci sarebbe impossibile vedere nella posizione geografica un semplice fatto d'inerte vicinanza, ben vi scorgiamo l'esistenza di vive relazioni scambievoli.

L'essere la Cina, la Corea ed il Giappone situati tutto all'intorno del Mar del Giappone ha fatto nascere tra questi paesi delle relazioni così intime, che noi non possiamo oramai considerare questi tre popoli civili dell'Oriente asiatico se non come membri d'una stessa cerchia di civiltà. (ibid., p. 209)

Il suo discorso sfocia naturalmente sul concetto di confine, che stabilisce il limite di territori degli uomini. Certo il suo linguaggio è quello della società occidentale alla fine del XIX secolo, quello del capitalismo trionfante, della prima mondializzazione e dei rapporti di dominazione coloniale tra nord e sud:

**§ 116. Natura dei confini.** -Dove la diffusione d'una forma organica si arresta, là è il confine di essa. Il confine consta dunque d'innumerabili punti ai quali un movimento organico s'è arrestato. Quante sono le aree di diffusione delle diverse specie vegetali ed animali, le aree occupate da foreste o ricoperte da formazioni coralline, altrettanti debbono essere i confini. Analogamente esistono aree di diffusione e confini razziali ed etnici, ed anche politici, riferiti cioè a quei raggruppamenti umani che costituiscono gli Stati. L'origine di tutte queste aree è la stessa, e risiede nel movimento ch'è proprio di ogni cosa vivente e che si arresta, o pel mancare delle condizioni necessarie alla vita, come la foresta ad una certa altitudine sulle nostre montagne, come l'uomo nelle aree ricoperte di nevi o di ghiacci delle regioni polari e subpolari, oppure per la resistenza oppostagli da un movimento proveniente da altra direzione col quale esso sia venuto ad incontrarsi. (ibid. p. 259)

Tuttavia al di là del linguaggio e delle "analogie organiciste", la geografia di Ratzel appare molto attuale: la mobilità e le sue forme sono al centro del rapporto tra l'uomo e il suolo, ma anche dei rapporti tra gli uomini. Il tema della mobilità sarà quindi ripreso e approfondito da Ratzel qualche anno più tardi nella sua "Geografia politica", l'opera che lo rese famoso in tutto il mondo e che egli scrisse verosimilmente quale approfondimento della Geografia dell'uomo. E proprio in ragione della riflessione sui limiti e sui confini, egli pose il problema dei rapporti tra il potere e la mobilità, naturalmente esprimendolo con le parole di allora. Dice al paragrafo 215 della *Geografia politica* (edizione del 1903):

Lo sviluppo delle vie di comunicazione è accelerato dai bisogni militari: molte strade non esistono che per tale ragione. (...) In molti Stati la maggior parte dei compiti politici relativi al traffico sono di natura militare. (...)

E poco oltre:

Chi controlla i nodi della rete di circolazione comanda ugualmente le vie che vi si recano: è ciò che spiega gli sforzi degli eserciti per impadronirsi di questi punti, che sono sempre u-

gualmente dei punti centrali per la politica e la cui perdita decide spesso il destino di una guerra...

Ratzel stabilisce così un nesso fondamentale tra il potere (in realtà lo Stato che è l'unico "organismo politico" che riconosce) e la mobilità, ossia vede che non vi è potenza territoriale senza il controllo delle vie di comunicazione. Ancora oggi questa relazione tra potere e circolazione è di fondamentale importanza per capire l'organizzazione dei territori e la sua evoluzione (si veda in particolare Raffestin 1981). Attraverso alcuni concetti chiave, quali il *movimento storico delle popolazioni*, la *posizione*, l'*estensione*, i *confini* degli Stati, e la loro *diffusione* (o *l'espansione*) Ratzel fonda una disciplina coerente e in grado di spiegare la relazione tra lo Stato e il Suolo alla fine del XIX secolo. Che ricordo era un periodo segnato dal trionfo del libero mercato e dell'espansione coloniale europea, in particolare in Africa. La geografia di Ratzel era certamente un passo avanti, sul piano scientifico, tuttavia, per un concorso di circostanze venne in pratica falsificata dalla geografia umana francese.

#### LA GÉOGRAPHIE HUMAINE, IL POSITIVISMO ALLA FRANCESE

La nascita della geografia umana francese, che rappresenta la base epistemologica di gran parte della geografia europea della prima parte del XX secolo, viene fatta risalire a **Paul Vidal de la Blache**. Di fatto si trattò, almeno all'inizio, di un adattamento al gusto francese dell'Antropogeografia di Ratzel. Questa geografia nacque da una serie di circostanze politiche, in primo luogo dalla umiliante disfatta francese del 1870, che fu dovuta anche ad una cattiva conoscenza del territorio da parte dell'esercito. Fu così che lo storico Vidal de la Blache fu pressantemente invitato dal governo a fondare una scuola nazionale di geografia.



6. Paul Vidal de la Blache (1845-1918)

Probabilmente è per questa ragione che la carta geografica possiede un ruolo così fondamentale nella geografia di Vidal. Infatti, dice a proposito della mappa:

"La carta politica del paese deve essere studiata e accompagnata da una carta fisica: esse si completano l'una con l'altra e trovano un complemento nelle carte o nelle figure schematiche per le quali la geologia, la climatologia o la statistica hanno fornito il soggetto. Una volta costituito questo dossier (...), a seconda dei casi in modo più o meno completo, possiamo mettere sotto gli occhi i tratti che caratterizzano una regione (*contrée*), e con ciò possiamo stabilire tra loro dei legami. In questo consiste la spiegazione geografica di una regione"<sup>8</sup>

Possiamo notare il tenore della citazione, in cui si scopre una geografia molto diversa dal progetto originale dell'Erdkunde di Ritter. La carta diventa il fondamento stesso della descrizione (e poi della spiegazione) geografica. Non più modello, come per Ritter e Humboldt, ma realtà, in qualche modo oggettivata, da studiare come tale. La carta diventa di fatto una realtà geografica, e non è più una rappresentazione! La problematica "critica" di Ritter, che vedeva nella carta uno strumento estremamente utile, dal momento in cui viene esplicitamente ad essere considerata come un modello simbolico della realtà (una astrazione) e non una realtà. Vidal, di fatto rende oggettiva e trasforma in realtà una rappresentazione, cancel-

<sup>8</sup> Paul Vidal de la Blache, Préface de l'Atlas général, 1894, Hachette, Paris.

lando la profondità e l'approccio critico di Carl Ritter e di quello dei suoi successori, in particolare di Ratzel, di cui si appropriò del corpus concettuale.... E' storia, questa geografia umana ebbe pertanto un'influenza fondamentale durante tutto il XX secolo: fu in pratica la sola geografia esercitata, e soltanto verso la fine degli anni '50 venne messa seriamente in discussione. Il suo fondamento era la descrizione regionale (dove per regione si deve intendere un'area naturale, riconoscibile da un paesaggio relativamente uniforme): Vidal arrivò ad attribuire una personalità specifica ad ogni regione della Francia, tuttavia sempre partendo dalla mappa, dalla carta geografica.

Se si sono citati questi autori è poiché la problematica a cui vogliamo far capo è una problematica relazionale, che bene o male trova la sua radice epistemologica in Ritter, in Humboldt, ma soprattutto in Friedrich Ratzel. A ben guardare essi furono gli attori di un progetto scientifico del tutto originale: di una conoscenza critica, quindi sottoposta a verifica, destinata al potere e all'organizzazione dello spazio dello stato borghese. Quello che successe in seguito ve l'ho già in parte anticipato. La geografia divenne la scienza delle cose fisse, dei paesaggi immutabili, e delle carte come prova e come realtà sulla quale argomentare<sup>9</sup>.

#### LA NASCITA DELLA GEOGRAFIA URBANA

Marco Torres (1996, pp. 130 e ss.) sostiene, credo giustamente, che la geografia urbana (ovvero lo studio geografico della città) tardò ad affermarsi come disciplina autonoma, rimanendo a lungo entro i confini descrittivi della "géographie humaine" francese e delle altre geografie nazionali europee dell'inizio del XX secolo. Questo non sorprende, anche in Ratzel quasi non c'era traccia di un discorso autonomo sulla città; il discorso della geografia politica era fortemente incentrato sullo Stato, quale organismo deputato a regolare le relazioni tra l'uomo e il suolo. E' sintomatico, tuttavia, che se Ratzel non si interessò esplicitamente alle forme urbane, le sue "leggi" relative allo Stato (*Staat*) avrebbero però potuto anche essere adattate al governo della città (*Stadt*), incluso nel caso storico delle città stato (dalla Grecia arcaica, all'Italia del Quattrocento, alla Germania del XIX secolo), che egli riprende, ma non per discorrere della città, ma piuttosto per mostrare dei territori "instabili" e dai confini in continuo movimento, se paragonati a quelli integrati ad una autorità statale (o imperiale) più grande. Per contro, i primi studi esplicitamente urbani, tra la fine dell'800 e l'inizio del XX secolo (sempre in Germania ad esempio con Otto Schlüter) si attardavano sulla descrizione delle cause degli insediamenti medievali. Questa prima geografia urbana era in realtà una sorta di geografia storica degli insediamenti (*Siedlungsgeographie* detta anche, in Italia, geografia delle sedi), geografia che ebbe uno sviluppo non necessariamente come geografia della città. Anche le geografie francese e italiana seguirono questa strada, gli studi urbani veri e propri si svilupparono come studi particolari attraverso un approccio di tipo morfologico, di interesse molto scarso per quanto riguarda il nostro tema. Di fatto la geografia urbana contemporanea nasce dallo sviluppo del pensiero sociologico applicato alla città.

---

<sup>9</sup> La nostra riflessione non ha niente a che vedere con la *geopolitica*, che è una cosa diversa dalla geografia politica. Anche se può sembrare strano per i non geografi, ma la geopolitica, nata in Germania negli anni 30, è all'origine una sorta di "messa in scena" a scopo chiaramente propagandistico, dei rapporti di forza tra poteri di natura territoriale. La geopolitica si esprime essenzialmente con le carte (che non si possono contestare. Non può essere considerata una filiazione diretta della geografia politica di Ratzel, anche se il suo inventore K. Haushofer, che fu suo allievo, attinse ampiamente dal pensiero del maestro. La geopolitica è un argomento a parte, una disciplina nata per essere propaganda al servizio di una potenza territoriale, segnatamente dei regimi nazifascisti degli anni 1930, che tra l'altro la adottarono come vettore ideologico a supporto delle guerre espansionistiche (Si veda Raffestin C. et al 1998, *Géopolitique et histoire*, Payot, Lausanne).

Una prima forte influenza sulla geografia contemporanea si ritrova in alcuni importanti scritti di

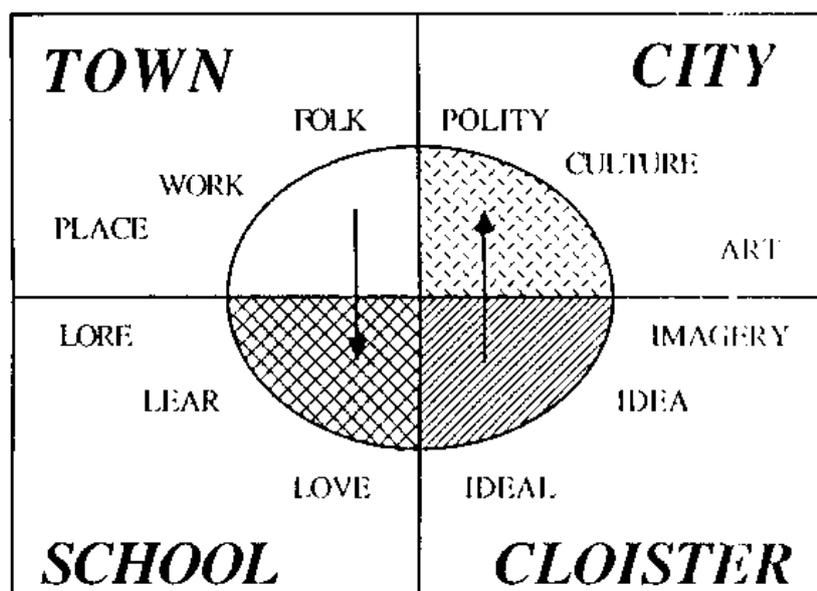


**Patrick Geddes** (1854-1932), un intellettuale scozzese con interessi naturalistici, sociologici, geografici e urbanistici, attivo al principio del XX secolo. Geddes è stato definito uno dei fondatori della moderna pianificazione urbana e regionale. Le sue idee hanno influenzato la pratica urbanistica, lo sviluppo economico regionale, la gestione ambientale. Scozzese, è figlio di un militare di professione, non ha alcun privilegio sociale o economico, eppure pure all'età di 24 anni è un biologo di grandi promesse, i suoi saggi di ricerca vengono pubblicati dalla *British Royal Society*. Viene però inviato per una spedizione di ricerca in Messico, dove contrae una malattia che gli causa una temporanea cecità. Dopo la guarigione, non è però più in grado di proseguire le proprie ricerche. Geddes si rivolge così all'analisi sociale, e applica il proprio metodo scientifico allo studio dei processi di trasformazione economica, sociale e

ambientale della città. Nel 1888, ottiene un posto a tempo parziale come professore di Botanica allo University College di Dundee, ruolo che manterrà sino al 1918. In questo periodo, risiedendo principalmente a Edinburgo, si interessa di rinnovo urbano e pianificazione regionale. Geddes evidenzia i problemi sociali urbani dell'epoca, che sono anche (e ancora) quelli delle prime città industriali già ampiamente descritti da Marx e da Engels come la miseria, la segregazione e l'insalubrità dei quartieri popolari (delle classi lavoratrici). Tuttavia per Geddes questi problemi non si possono risolvere soltanto con l'assistenzialismo: si tratta prima di capire il funzionamento della città, studiando le relazioni tra i gruppi sociali (ed etnici) e l'ambiente, ricercando una via mediana tra una politica di *laissez faire* della borghesia, ad una basata sull'intervento assistenziale preconizzato dai socialisti. Per lui questi problemi andavano risolti **rafforzando la municipalità** ed i meccanismi decisionali al suo interno. Capì subito l'importanza dell'istituzione deputata al governo della città.

Per lui la città doveva riconoscersi attraverso 4 elementi costitutivi:

- *town* (il luogo, le attività, gli abitanti *place, work, and folk*);
- *school* (le conoscenze disponibili localmente);
- *cloister* (il patrimonio culturale e artistico locale);
- *city proper* (ovvero l'iscrizione territoriale di questi elementi).



Questi quattro elementi dovevano interagire tra loro a partire lo sviluppo della “Town” doveva avere effetti sulla “School” (ovvero all’informazione circolante, alla conoscenza in generale), al “Cloister” (il patrimonio) per arrivare al “City proper” che doveva rappresentare la sintesi maggiore, l’iscrizione dei vari elementi nello spazio urbano, ovvero la città con la sua identità e le sue istituzioni. E proprio nella gestione della città, egli enuncia tre momenti chiave: *survey*, *analysis* e *plan*.

Nel 1915 pubblica *Cities in Evolution*, in cui raccoglierà tutta una serie di studi e di interventi, è forse la pietra miliare di una scienza della città, la *civics* – definita esplicitamente come la parte della sociologia che tratta dei problemi delle città, “delle loro origini, della loro ripartizione, della loro struttura, del loro funzionamento interno e esterno, della loro evoluzione particolare e generale. (...) La *civics* deve svilupparsi come scienza applicata, attraverso la sperimentazione, diventare un arte sempre più efficace, suscettibile di migliorare la vita della città e contribuire alla sua evoluzione” (citato da Paquot T. (2006) *Terre urbane. Cinq défis pour le devenir urbain de la Planète*, La découverte, Paris, pp. 119-120).

First then, comes the study of civics as fundamentally (and ever anew) an orderly development—at once geographic, economic, and anthropologic in its nature — a survey of place, work, and folk —and these not merely or mainly as broken up into the fine dust of censuses and statistics, nor even of the three too separate sciences above named, but as a living unity, the human hive, the Town.

(...)

The investigation of the City thus tends towards the practice of citizenship. Thus social survey prepares for social service, as diagnosis towards treatment and hygiene; and these react fruitfully upon our knowledge and understanding anew. Beyond social observations, and the needed observatories for making them more adequately, we need social activities and the laboratories for preparing them, or at least the leavens of them; or, again, in happier phrase, at once simple and more synthetic, we need some shelter into which to gather the best seed of past flowerings and in which to raise and tend the seedlings of coming summers. We need

definitely to acquire such a centre of survey and service in each and every city—in a word, a Civicentre for sociologist and citizen.<sup>10</sup>

Per Geddes quindi era necessario osservare e sorvegliare gli effetti delle politiche urbane e delle misure intraprese. Egli era convinto che la civics fosse nello stesso la scienza della città e quella del cittadino, che soltanto attraverso uno sviluppo culturale, con quello delle arti e delle relazioni sociali, che la città evolve e cresce. Geddes ancora oggi è chiamato in causa per uno sviluppo urbano responsabile, per un *urbanesimo decente*, come sottolinea il filosofo francese Thierry Paquot, per le idee di precursore (immaginò quasi cento anni prima la necessità di un **osservatorio delle politiche e dei progetti urbani**) in grado di gestire al meglio le relazioni con l'ambiente.

#### L'ECOLOGIA URBANA E LA SCUOLA DI CHICAGO

Forse però, il primo vero tentativo di teorizzare i fenomeni di crisi e ristrutturazione spaziale della città venne effettuato dalla "Scuola di Chicago", di Park, Burgess, Mc Kenzie e altri, che nei primi decenni del XX secolo svilupparono il concetto di Ecologia Urbana che voleva essere una applicazione del pensiero naturalistico di Darwin (padre della teoria dell'evoluzionismo), Haeckel (il creatore della nozione di ecologia) e altri studiosi ancora della seconda metà del XIX secolo, tra i quali, come vedremo, anche Ratzel. Per la *Chicago School*, i problemi sociali erano interpretati più secondo l'istinto biologico (e la soddisfazione dei bisogni primari) che secondo predisposizioni e regole sociali acquisite, come era il caso per la *Civics* di Patrick Geddes. A dire il vero la scuola di Chicago fu una scuola di sociologia e di antropologia urbana, ma per forza di cose fu costretta ad occuparsi dei rapporti e delle forme dello spazio urbano, per questo è un fondamento della geografia urbana.

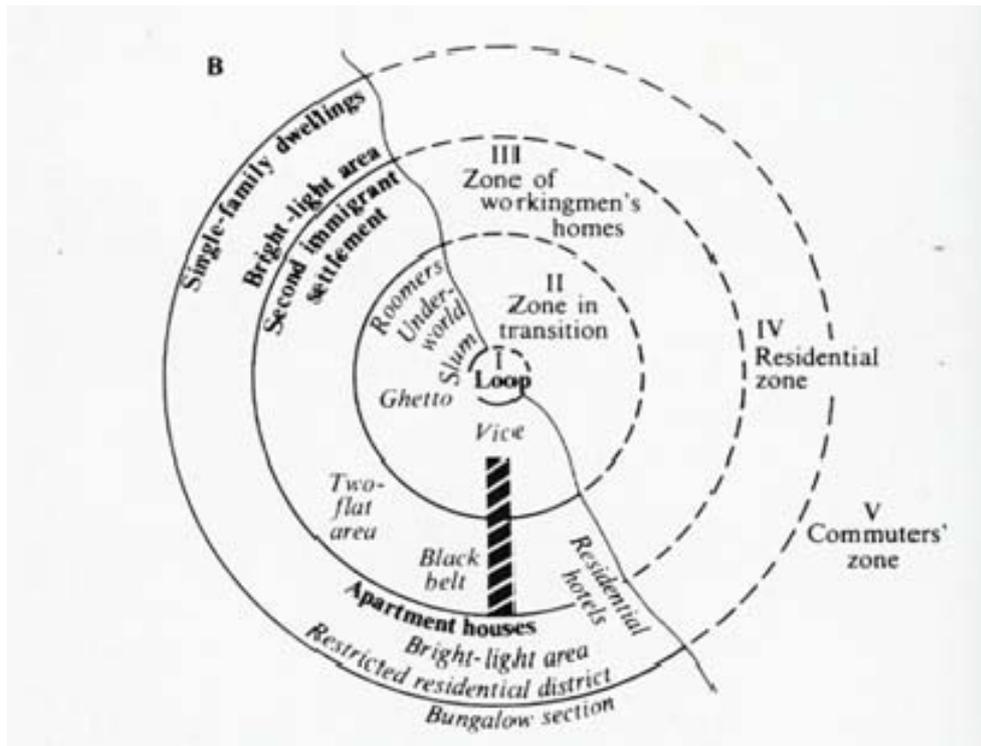
Non dimentichiamo che essi avevano sotto gli occhi lo sviluppo della metropoli di Chicago, che dai 200 abitanti del 1833, ne contava già quasi due milioni all'inizio del XX secolo e tre milioni e mezzo nel 1930. La prima parte del XX secolo è anche l'epoca dell'affermazione negli Stati Uniti (e a Chicago) dell'industria basata sulla tecnica della catena di montaggio, e del *taylorismo* come metodo di produzione. E' in quegli anni che si costruisce la *città fordista*, che vedremo meglio in una prossima lezione. Forse ciò che dobbiamo ritenere è che Park e Burgess creano per la prima volta un apparato teorico scientifico che tenta di spiegare la localizzazione dei gruppi sociali ed etnici nella metropoli, rifacendosi alle proposte della geografia di Ratzel, ad esempio per stabilire la posizione e l'estensione e i confini delle diverse comunità che si aggregano nel centro urbano, o ancora dando la preminenza allo studio dei movimenti di popolazione all'interno della città.

Il modello teorico più conosciuto, quello dei cerchi concentrici di Burgess (vedi immagine) è molto interessante da questo profilo. Si tratta di uno schema ideale "un idealtipo dei diversi processi di espansione della città" (Torres 1996, 230). Nel modello si ipotizza l'esistenza di una città che si espande in forma radiocentrica, con un centro all'interno del quale convergono tutti i mezzi di trasporto e si accentrano la maggior parte delle funzioni commerciali e finanziarie, politiche e culturali, da cui dipendono i commerci e in generale le attività secondarie che si sviluppano nelle periferie. Intorno al centro commerciale e amministrativo della città, si trova un'area in transizione (zona II), deteriorata, composta da quartieri di camere d'affitto, da *quartieri del vizio*, dagli *slums* e dai ghetti urbani, ma anche dai quartieri degli artisti e da piccola industria. Quest'area è quella che attira maggiormente popolazione dall'esterno e che racchiude i maggiori problemi sociali: è detta di transizione in quanto offre delle soluzioni temporanee ai migranti, che dopo un certo

---

<sup>10</sup> Civics as concrete and applied sociology, Part II, by Professor Geddes, Read before the Sociological Society at a Meeting in the School of Economics and Political Science (University of London), Clare Market, W.C., on Monday, January 23rd, 1905, the Rt. Hon. Charles Booth, F.R.S., in the Chair, pp. 92-93.

tempo di permanenza e più spesso nella seconda generazione, tenderanno a rifluire nella zona suburbana, nel III cerchio.



Quest'ultimo è un'area di residenza per gli operai e impiegati specializzati nell'industria, che sono riusciti a farsi una posizione, in un abitato residenziale di standing medio, medio-alto.

Infine, la IV zona è rappresentata dall'abitato individuale suburbano di standing elevato, occupato dalle classi più agiate. Oltre questo cerchio, c'è un'area indefinita, chiamata "commuters zone" (area dei pendolari), quella dei quartieri periferici e delle città satelliti del centro metropolitano.

Questo modello è immaginato come un *sistema aperto*, in cui le masse di popolazione, con la crescita del reddito e delle possibilità si spostano da una zona all'altra. Per Burgess e Park, la mobilità sociale va così di pari passo con la mobilità geografica: a ogni status sociale corrisponde una porzione più o meno grande dello spazio urbano (metropolitano).

In sintesi, Torres (2006) suggerisce due contenuti della Chicago School che servono ancor oggi da base agli studi urbani. Il primo consiste nel *grande rilievo dato alla mobilità*, in senso lato: geografica, sociale, ecologica, politica culturale, che è certamente una influenza diretta del pensiero ratzeliano. Il secondo riguarda invece i nuovi soggetti metropolitani, che non hanno radici culturali o sociali nella metropoli e che devono procedere ad una nuova formulazione del concetto di comunità. Stranamente i geografi non recepirono subito le potenzialità di questa articolazione teorica della città. Come vedremo però, nella geografia degli anni 50 e 60, soprattutto negli Stati Uniti, ritroveremo molte caratteristiche del pensiero della Scuola di Chicago.

Infatti, i successori di Park e Burgess adottarono i metodi quantitativi e le analisi statistiche raffinate – come l'analisi fattoriale in componenti principali – così che, dopo gli anni 50 la scuola di Chicago partorisce una disciplina chiamata *Ecologia fattoriale*. Essa assume posizioni epistemologiche molto vicine a quelle dei geografi americani in rotta di collisione con la vecchia geografia umana. Di fatto la nascita vera e propria della geografia urbana coincide con lo sviluppo della geografia quantitativa, con metodi più facilmente applicabili in ambiti urbani circoscritti. Vediamo

dunque come attraverso la “rivoluzione quantitativa”, che a partire dagli anni '50 coinvolse gran parte delle scuole di geografia, soprattutto negli Stati Uniti.

#### LA “TRAPPOLA” DELLA GEOGRAFIA QUANTITATIVA: WILLIAM BUNGE

Possiamo proseguire attraverso la proposta di **William Bunge**, che non è sicuramente il geografo più conosciuto della cosiddetta *rivoluzione quantitativa* (e forse nemmeno il più rappresentativo) ma che è certamente il più emblematico per ciò che voleva essere la geografia, e per quello che invece non riuscì ad essere. Questo modo di pensare la geografia (e certamente anche gli altri campi del sapere), profondamente influenzato dall'approccio deduttivo e dalla formalizzazione, tipica del pensiero positivista della seconda metà del XIX secolo (da cui l'attributo “neopositivista”), nasce come reazione alla “vecchia” scuola del paesaggio e della regione, inizialmente in contesti di ricerca precisi e marginali, come l'Università di Washington a Seattle o l'Università di Lund, in Svezia, dalla metà degli anni '50. In questo contesto prende forma la tesi centrale di William Bunge, geografo americano nato nel 1928, nel suo saggio – divenuto poi un manifesto della nuova geografia – *Theoretical geography* del 1962 (ristampato con aggiunte nel 1966). Il saggio venne pubblicato a Lund, sede della scuola di **Torsten Hägerstrand** che, caso unico nel suo genere, dagli anni '50 tentò di costruire una geografia basata sulle distanze, i flussi e i movimenti, quindi sulla mobilità dell'uomo sulla superficie terrestre. Hägerstrand giunse prima di altri ad una geografia come costruzione del territorio a partire dagli impatti spaziali dei ritmi e dei tempi degli individui e delle società<sup>11</sup>. Bunge attinse a piene mani da questo patrimonio.

#### La scienza delle relazioni spaziali

Il suo progetto era volto esplicitamente alla ricerca delle *leggi che reggono la distribuzione dei fenomeni nello spazio geografico*: come altri geografi, riprese, approfondì e tentò di adattare a questo scopo le teorie della localizzazione della scuola tedesca dell'economia spaziale<sup>12</sup>. La ricerca si risolse logicamente nell'esplicito tentativo di formulare una teoria delle *relazioni spaziali*, prima fra tutte il *movimento* che doveva essere rappresentato e formalizzato attraverso i modelli della localizzazione. Questa geografia teorica si voleva esplicitamente contrapposta alla geografia tradizionale vigente negli Stati Uniti, quella di Carl Sauer (che, sulle orme di Humboldt, sviluppò il concetto di paesaggio culturale) e quella di Richard Hartshorne un altro geografo americano che nel suo saggio *The nature of geography* del 1939 diede un impianto tassonomico e cumulativo alla geografia “accademica”, ricorrendo ad una geografia regionale (dove si accumulano le esperienze empiriche) e una geografia generale (che doveva sintetizzare e confrontare le evidenze empiriche). E' difficile dire se la proposta di Bunge, inconsapevolmente o no, si riallacci a quella di Friedrich Ratzel (che non cita e probabilmente non conosce).. Per il geografo americano si trattava di ricercare le leggi formali della descrizione geografica per la creazione di una teoria generale della geografia (una geografia teorica), comprensiva di modelli esplicativi per lo studio delle localizzazioni.

Come per Ratzel, in Bunge il *movimento* degli uomini sulla superficie terrestre definisce il concetto centrale : egli parla così di *relazioni spaziali (space and spatial relations)* per esprimere, sostanzialmente degli indicatori misurabili di eventi o di fenomeni spazialmente rilevanti, come ad esempio le *localizzazioni*, le *distanze*, le *densità*, la *concentrazione* e la *diffusione* delle attività umane, per le quali vide la necessità di una vera e propria teoria generale. A ben vedere, questi concetti non sono molto distanti da quelli di *posizione*, di *estensione* e di *frontiera* espressi un secolo prima dalla geografia politica di Ratzel. Anche le leggi che ricercava Bunge, relativamente al

---

<sup>11</sup> Si vedano gli sviluppi più significativi di questa corrente, che sfociò in una *geografia del tempo* verso la fine degli anni '70. Cfr. CARLSTEIN, T., PARKES, D. ET THRIFT, N. (éd.) (1978).

<sup>12</sup> Che si protrae per più di un secolo, dall'eredità del modello della rendita fondiaria di Johannes Heinrich Von Thünen, all'inizio dell'Ottocento, alla localizzazione industriale di Alfred Weber, ai modelli delle località centrali di Walter Christaller, alle aree di mercato di August Loesch..

movimento, erano diverse forse soltanto dal punto di vista formale da quelle di Ratzel, che per lo più era avverso all'uso dei modelli matematici

Possiamo allora supporre che è attraverso la scuola di Chicago che Bunge riflette all'importanza della mobilità, del movimento dell'uomo sulla Terra per teorizzare le relazioni spaziali, quindi anche quelle che fanno la città. Tuttavia, il suo ragionamento è certamente influenzato dai modelli formali dell'economia spaziale, dal modello di **Von Thünen** (della rendita fondiaria basata sulla distanza Scheda1) a quello di **Walter Christaller**, il geografo tedesco alla base del modello delle località centrali negli anni 1930.

### Fatti, teorie e modelli

L'articolazione della ricerca geografica, che egli propose nel capitolo intitolato *Teoria generale del movimento*, è infatti eloquente. Propose di partire dai fatti – per esempio dalla diffusione di un fenomeno, in diverse regioni : a questo stadio il geografo doveva occuparsi di raccogliere e ordinare i dati fattuali e locali in un primo contesto o livello di indagine, chiamato “geografia regionale”.

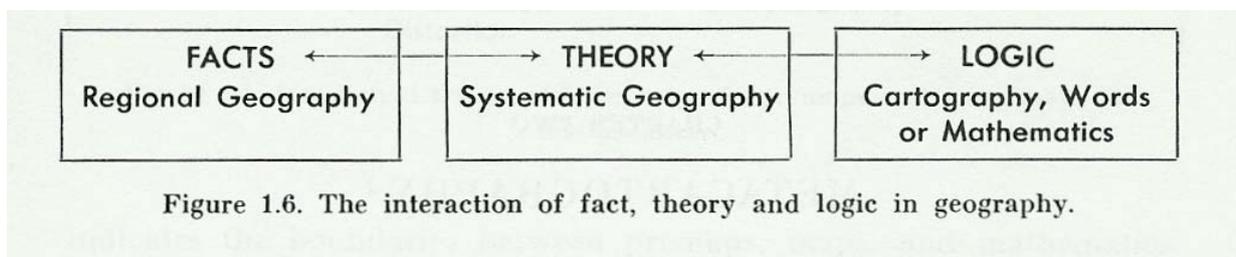


Figure 1.6. The interaction of fact, theory and logic in geography.

figura 1: Interazione tra fatti, teoria e logica, in: Bunge, 1966, p. 37

In un secondo livello, i fatti dovevano essere poi ordinati, confrontati, classificati mediante un apparato teorico, in un ambito che questa volta chiamò “geografia generale”. L'ultimo stadio doveva essere un livello logico (espresso con “parole, mappe o modelli”) e portare alla formalizzazione anche con modelli cartografici, matematici o statistici atti a descrivere (o riprodurre in scala) un fenomeno relativo ad un cambiamento spaziale. L'osservazione di diversi fenomeni, attraverso i modelli, doveva così permettere di stabilire delle correlazioni, dei legami statistici descrittivi le similitudini e le differenze tra varie regioni, città, localizzazioni. Per altro, William Bunge è conosciuto per essere stato uno dei geografi più iconoclasti, con un spiccato gusto per la provocazione e il non rispetto delle regole del mondo accademico. In un periodo successivo, Bunge abbandonò l'attitudine positivista, per dedicarsi all'umanismo, adottò il marxismo, cambiando completamente la natura della sua geografia. Ma questa è già un'altra storia. Cosa manca in questa articolazione, rispetto a quanto abbiamo visto della storia recente della geografia? Manca certamente un livello problematico, che precede l'osservazione dei fatti e la modellistica.

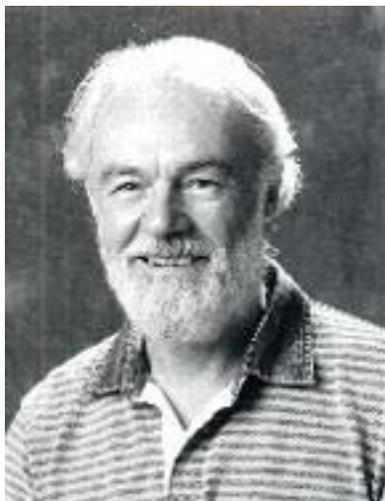
Negli anni '70 e '80, successivamente alla crisi della città “moderna” e alla sua trasformazione, le scuole di geografia quantitativa portarono a modelli sempre più distanti dalla realtà, in altri casi i metodi quantitativi divennero lo scopo principale del lavoro dei ricercatori. Tutto ciò i geografi lo fecero a scapito di una lettura di un mondo in continua trasformazione, non videro la crisi della città americana, non capirono i cambiamenti in corso. Il fermento scientifico nato dalla rivoluzione quantitativa conobbe così una crisi forse irreversibile e fu allora che il patrimonio accumulato dai geografi fu ampiamente sfruttato e valorizzato dagli economisti regionali – più concreti nel loro approccio – e, soltanto in seguito, dagli specialisti della geografia economica. Anche questa è però un'altra storia. Ma perché fallì la geografia quantitativa?

## SPAZIO PUBBLICO E TERRITORIALITÀ

Un geografo americano, David Ley (1982), cita un caso molto interessante per la problematica inerente lo spazio pubblico urbano. Negli anni '70 la città di Philadelphia domandò a dei ricercatori di trovare la migliore localizzazione per un parco giochi di un quartiere povero della città. Era finalmente arrivata una donazione e dunque, in accordo con le associazioni di quartiere, la città aveva fretta di realizzare questo parco. Nei locali istituti di geografia e di urbanistica si realizzarono dei modelli di localizzazione molto sofisticati, corredati con carte che mostravano bene la densità e l'accessibilità di ogni area possibile. Infine si giunse a scegliere la localizzazione ottimale in funzione di diversi parametri: la distanza minore dalle residenze delle famiglie, dalle scuole, del prezzo del terreno, ecc. Il luogo prescelto cadde in un terreno vago, adiacente alla ferrovia, effettivamente dotato di una buona accessibilità rispetto alle aree residenziali del quartiere. Il parco fu costruito e inaugurato. Ma dopo pochi mesi i genitori reclamarono a seguito di continui episodi di violenza che accadevano nel parco, a causa di bande di adolescenti che molestavano i bambini più piccoli. Dopo meno di un anno le installazioni del parco erano praticamente distrutte, il parco disertato dai bambini. Cosa era successo? Ci si accorse che la localizzazione del parco corrispondeva alla frontiera tra i territori di due bande rivali di giovani: il parco diventò quindi, ben presto, un ottimo campo di battaglia. Ciò accadde perché non si tenne conto del territorio (del vissuto), quello delle bande di adolescenti, poiché non esistevano in alcuna statistica, non erano stati interpellati. I ricercatori avevano considerato *solo lo spazio astratto della statistica* e l'avevano proiettato nelle mappe di localizzazione, *dimenticando invero il territorio vissuto* degli attori del quartiere. La trappola della geografia quantitativa fu quella di confondere il modello con la realtà, la mappa con il territorio.

## TEORIE CRITICHE DELLA CITTÀ: DAVID HARVEY

Dalla rimessa in questione della geografia quantitativa, già all'inizio degli anni '70, sono nate diverse correnti di pensiero geografico. Prima di tutto si sviluppò una corrente che adattò allo spazio diversi concetti di origine marxista, come quello di modo di produzione (poi sfociato in quello di regime di accumulazione), cercando di sviluppare problematiche legate alla giustizia sociale per proiettarle sulla città contemporanea.



Questa corrente si sviluppò poi con derivazioni politiche ed economiche all'analisi delle disparità a scala della città (ad esempio nel caso delle lotte urbane) e alla scala globale, per esempio delle relazioni tra nord e sud del mondo (sviluppo ineguale).

Di fatto però è soltanto dall'inizio degli anni '70 che si sviluppa una vera e propria teoria urbana in geografia, quale conseguenza e in parte anche quale risposta in termini di politiche urbane, della crisi generalizzata che vivevano le grandi città nordamericane, a partire (grosso modo) dalla seconda metà degli anni '60.

La contestazione e le lotte studentesche che si sviluppano in quegli anni, sono essenzialmente movimenti urbani, che hanno un impatto, prima di tutto sulla presa di coscienza dell'importanza dello *spazio pubblico* (che Lefebvre teorizza come spazio alienato dal capitalismo industriale), che non è soltanto uno spazio fisico, come la piazza la strada, l'arredo urbano, ma è anche uno spazio culturale, di espressione e di libertà, spesso immateriale (oggi si esprime su Internet attraverso il mondo dei blog) che all'epoca è visto come spazio represso dalle logiche e dei modelli imposti del capitalismo di massa.

Per evidenziare la crisi urbana degli anni '60, Edward Soja (2000, pp. 105 e ss.) afferma che non vi sia un'opera più emblematica del famoso "*Social Justice and the City*" del geografo David Harvey. L'impatto di questo testo fu notevole, in quanto per la prima volta, dopo tanto tempo, un ge-

ografo aveva provato a formulare e confrontare un insieme di considerazioni critiche, provenienti dal pensiero liberale e dal pensiero marxista, cercando l'uscita verso una teoria critica della città. Vale la pena di soffermarci brevemente sul testo. Soja dice anche che Harvey, "drammaticamente" cambia la sua prospettiva da un approccio liberale, l'approccio dominante nella geografia dell'epoca (espressa nella prima parte del libro), ad una prospettiva marxista e duramente critica che compone la seconda parte del libro. Si trattò di una sorta di rivoluzione della geografia urbana, infatti Harvey era considerato un geografo "liberale" inserito nella corrente dominante della geografia quantitativa: il suo primo libro "Explanation in geography" (1968) al pari della Teoretical Geography di Bunge, era già diventato una delle pietre miliari di questo approccio formale e di questa "nuova geografia". Harvey cambiò il suo punto di vista osservando la città. Con quest'opera, Harvey inaugura un filone di ricerca sulla giustizia sociale e lo spazio (sia urbano, sia planetario) di cui è tuttora uno dei massimi teorici contemporanei. Harvey è quindi un geografo molto popolare, al punto che all'inizio degli anni '90 fu indicato come il geografo di lingua inglese più citato in assoluto nelle pubblicazioni scientifiche.

Nel capitolo 2 (Processi spaziali e forme sociali: la redistribuzione del reddito nel sistema urbano) mettendo in relazione la questione della giustizia sociale con i rapporti spaziali, egli spinge sino ai limiti la problematica urbana liberale ortodossa. Ma come è la città al tempo di Harvey? Dobbiamo considerare che negli Stati Uniti molte città sono in crisi: nei grandi centri, dalla seconda metà degli anni '60, la questione urbana (e il degrado di molte aree dei centri città, come avevano già osservato Park e Burgess negli anni 30) si materializzano proprio attraverso le questioni legate alla giustizia sociale. E poi c'è la guerra del Vietnam, la cui contestazione si aggiunge ai movimenti giovanili e studenteschi delle "lotte urbane".

#### Crisi urbana e ingiustizia sociale

Indubbiamente appare una crisi profonda della città, in cui i quartieri del centro, accanto alla zona degli affari ricca e opulenta, si sviluppano grandi sacche di marginalità, di degrado urbano e di insicurezza. In quegli anni, la città cresce espellendo l'industria e la popolazione; le classi medie e medio-alte, che avevano occupato i centri urbani nella prima fase industriale, si sono saldamente insediate in aree suburbane ben servite dalle infrastrutture autostradali e dai servizi di trasporto pubblico, mentre i quartieri centrali si sono progressivamente impoveriti per diventare in molti casi aree insicure, sprovviste di servizi di qualità, ad alta criminalità, e malgrado tutto con affitti relativamente elevati, dove ricadono le popolazioni che non sono in grado di comprarsi un alloggio. La minoranza esclusa è formata soprattutto da popolazioni afro-americane e poi (negli anni '80) di origine latinoamericana. Il sistema speculativo – descritto anche da Manuel Castells nel suo saggio sulla Questione Urbana – in questi primi anni '70, era relativamente semplice: non essendoci residenze a basso costo al di fuori del centro degradato, i proprietari non avevano interesse a investire nei centri urbani, poiché la domanda di residenza restava alta da parte delle classi popolari e potevano affittare anche a prezzi relativamente elevati alloggi di scarsa qualità, da cui, in pochi anni, la formazione di veri e propri ghetti (gli *slums*) urbani, come a Los Angeles, New Orleans, Baltimora, Filadelfia, Washington, ecc. Queste popolazioni segregate nei centri degradati, afferma lucidamente Harvey, non hanno nessuna possibilità di migliorare la loro situazione: ciò contraddiceva il modello di Burgess della zona di transizione. Per questi gruppi sociali ad ogni miglioramento, ad ogni intervento urbanistico, non vi sarà nessun beneficio, ma un costo supplementare. Ad esempio per i trasporti pubblici e le infrastrutture di trasporto in generale, che sono fatti per portare la gente dai quartieri della classe media e superiore verso il centro degli affari, mentre non è redditizio migliorare il trasporto pubblico per spostarsi all'interno dei quartieri "popolari" del centro urbano, visto lo stato di progressivo degrado, l'insicurezza e l'insolvenza dei suoi residenti. D'altro canto ogni nuovo progetto urbano del centro degradato significa di fatto un cambiamento di popolazione, con l'arrivo di popolazione bianca con reddito medio alto (fenomeno che ha preso il nome di "gentrification"), mentre la popolazione presente in precedenza, a

basso reddito, è sistematicamente ricacciata nelle altre zone dei quartieri più degradati e a rischio. La stessa discriminazione vale per i posti di lavoro, il cui accesso è limitato a causa della scarsa o nulla formazione di queste popolazioni. Per di più i migliori impieghi vengono ora creati al di fuori dei centri, nei nuovi quartieri della piccola e media borghesia, la cui accessibilità è sempre più difficile dai quartieri “esclusi” del centro metropolitano. Vista l'impossibilità di accrescere il reddito (in maniera legale) la famiglia di basso reddito si troverà nell'impossibilità di trovare una migliore abitazione al di fuori di questi ghetti urbani.

Harvey, insomma, descrive la città come una macchina che produce ineguaglianza e ingiustizia sociale, attraverso dei rapporti spaziali guidati dal libero mercato. A queste conclusioni egli giunge criticando gli economisti (e i geografi) che negli anni '60 avevano tentato di formulare delle leggi per spiegare il mercato dell'alloggio attraverso il meccanismo dell'offerta e della domanda. Egli dimostra che senza l'intervento dell'ente pubblico non vi può essere nessuna speranza di vita “normale” per le popolazioni povere dei grandi centri urbani in degrado, delle grandi città americane degli anni '60 e '70. Vista l'impossibilità di applicare le concezioni dominanti, Harvey formula, nella seconda parte del libro, una serie di considerazioni che esplicitamente vorrebbe portare sul piano di una teoria critica della città. Per il momento, possiamo considerarla come una prima formulazione di quello che intendiamo in questo corso per geografia politica della città. Se volessimo riassumere forse potremmo dire si articola su tre piani distinti.

**Il primo è quello della ricerca del “valore” del suolo urbano**, specificamente delle differenze del *valore d'uso e del valore di scambio*, che egli esemplifica nel caso dell'abitazione. E' a partire dal rapporto tra valore d'uso e valore di scambio del suolo che viene generato il plusvalore urbano. Vista l'impossibilità di teorizzare un modello coerente del mercato immobiliare, a questa prospettiva è affiancata una discussione critica della **teoria della rendita urbana**.

**Il secondo riguarda invece i modi di transazione della società** (o di integrazione economica che vedremo meglio in un prossimo capitolo), che concerne in generale il modo con cui le società risolvono la “questione economica”.

**Il terzo piano infine riguarda gli esiti spaziali della città contemporanea**, la sua organizzazione territoriale, che dipenderà strettamente dai tipi e dai modi in cui si articolano le relazioni nei due primi ambiti.

Harvey ebbe molto presto le giuste intuizioni sui cambiamenti e la crisi della città americana. La crisi urbana si manifestò anche in Europa con qualche anno di ritardo rispetto agli Stati Uniti. Rileggendo l'evoluzione della città europea degli anni 1980 (prima della caduta del muro di Berlino), possiamo vedere molte analogie con quanto descritto in *Social Justice and the City*. Si pensi soltanto al declino demografico e di attività dei centri urbani europei, all'espansione all'esterno degli agglomerati urbani, dei quartieri residenziali, *la città diffusa, la contro-urbanizzazione, la deconcentrazione metropolitana, la periurbanizzazione*. Sono tutti concetti che appaiono negli anni '80-90 per descrivere i cambiamenti dell'urbano. Ma che ci fanno capire che la crisi urbana degli anni 60 e 70, negli stati uniti e in Europa è la premessa per il più formidabile cambiamento della città contemporanea avvenuto dopo la rivoluzione industriale. Ma andiamo con ordine.

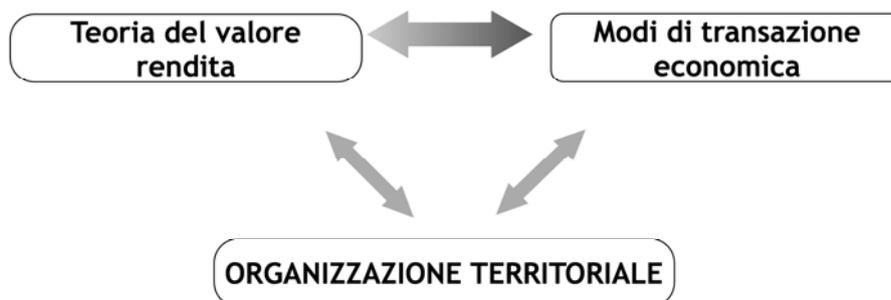


figura 2: relazioni tra rendita – valore e organizzazione territoriale

Riprendiamo brevemente questi tre principi teorici, per vedere se è possibile costruire una teoria urbana adatta alla società contemporanea.

#### Teoria del valore e rendita fondiaria

Harvey dedica buona parte del suo saggio ad una rivisitazione della teoria del valore del suolo urbano, che qui non riprenderemo. Vorremmo soltanto porre la questione della differenza, nel caso dell'abitazione, tra *valore d'uso* (ovvero il fatto di poterci abitare comodamente) e il *valore di scambio* (il valore commerciale della casa). Questa differenza è alla base del mercato dell'alloggio, un sistema che Harvey tenta di teorizzare, con la premessa che l'uso e quindi la *proprietà della terra* non può essere considerato alla stregua di un prodotto di consumo qualsiasi, come automobili, vestiti, libri. Si tratta di un bene fisso, il cui titolo di proprietà (o di usufrutto) permette una situazione di *monopolio d'uso* su una determinata porzione di spazio, da cui deriva la nozione di rendita fondiaria e immobiliare, nella società contemporanea retta da valori di scambio del mercato. Ma *abitare è un bisogno primario*, di fatto in una città non si può vivere senza avere un luogo dove proteggersi e riposare (o si può, certo, ma in condizioni estreme, disperate) dunque senza occupare in maniera più o meno stabile ed esclusiva una porzione di spazio.

Harvey tenta proprio di dare una prospettiva teorica alla questione dell'abitazione, considerando il mercato immobiliare delle metropoli nordamericane dei primi anni '70. Almeno nei suoi tratti essenziali non è molto diverso da un sistema attuale.

Il mercato dell'alloggio è visto come un sistema di relazioni tra diversi attori che occupano, che acquistano, che realizzano, che finanziano le e che producono le abitazioni nell'ambito delle operazioni immobiliari. La relazione tra "valore d'uso" e "valore di scambio" di in questo sistema di relazioni, nel caso dell'abitazione, può dare esiti molto diversi.

Una casa, infatti, può avere molti tipi di valore d'uso può rappresentare:

- un ricovero,
- uno spazio esclusivo per chi ci vive,
- una ubicazione accessibile ai posti di lavoro, ai commerci al dettaglio, agli spazi dello svago,
- una localizzazione nei pressi di zone inquinate, soggette al rumore, o insicure e soggette alla criminalità,
- una localizzazione di prestigio in un quartiere ad alto standard qualitativo e di status sociale elevato
- un mezzo per accumulare e accrescere la ricchezza. (Harvey, tr. it. 1978, vol. 2, pp. 192 e ss.)

Ora, se analizziamo il mercato delle abitazioni e in particolare l'attitudine verso il valore dell'abitazione che hanno gli *attori* di questo mercato, vediamo che la situazione è ben diversa a seconda della posizione di ogni attore.

*Gli occupanti*, siano essi proprietari o inquilini perseguono la massimizzazione del valore d'uso dell'abitazione. Tuttavia i proprietari agiranno anche in funzione del valore di scambio, poiché facendo delle migliorie accresceranno il valore di mercato della propria abitazione. Per contro gli *agenti immobiliari* operano sul mercato delle abitazioni per ottenere unicamente valore di scambio. Se vogliamo, il loro valore d'uso sarà il margine di beneficio ottenuto con la vendita degli appartamenti. Anche *i proprietari* operano, nella maggior parte dei casi con l'obiettivo del valore di scambio, con l'eccezione forse dei proprietari del proprio alloggio che perseguono un doppio obiettivo, valorizzando il valore d'uso. Ci sono anche *gli imprenditori edili, l'industria edilizia (e gli architetti)* che producono valore d'uso per gli altri al fine di procurarsi del valore di scambio per sé

stessi. Ci sono poi le *banche e gli istituti di credito* che sono interessati a realizzare valore di scambio tramite la messa a disposizione del capitale necessario all'investimento. Il valore d'uso per loro corrisponde all'interesse pagato dal proprietario. Infine ci sono *le istituzioni, l'ente pubblico*, che di solito interviene per creare valore d'uso laddove vi sono delle lacune, sia nelle abitazioni a buon mercato, sia per quanto attiene al miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e in generale dello spazio pubblico urbano.

Egli dimostra però l'impossibilità di pervenire ad un modello teorico generale di questo sistema di relazioni, in particolare l'impossibilità di trovare dei punti di equilibrio tra offerta e domanda di alloggi. Infatti, **il meccanismo della rendita fondiaria** (e immobiliare) introduce delle distorsioni tali sul sistema, che fanno di ogni mercato immobiliare un caso specifico. In altre parole, il mercato dell'alloggio non può essere un mercato autoregolato dai prezzi delle abitazioni, se non al costo di pesanti ingiustizie sociali e spaziali. Ora proprio la rendita fondiaria è stata alla base di tutti i modelli di localizzazione, a cominciare dal primo di questi modelli, quello di **Von Thünen**, elaborato nel contesto della società rurale nella prima parte del XIX secolo, ma poi adattato dai geografi e dagli economisti urbani per la città contemporanea. Negli anni 50-60 si era scoperto che il mercato dell'alloggio poggiava su dei meccanismi simili, dove chiaramente il prezzo era (ed è) strettamente legato alla sua accessibilità alla rete dei trasporti e quindi al centro città. Il modello di Von Thünen, pur con tutte le distorsioni dovute alle singole situazioni, non diceva però nulla di più di questo meccanismo, che se ci pensiamo bene è alla base di ogni transazione immobiliare. Harvey suggerisce che la rendita fondiaria urbana è un meccanismo destinato a riprodurre e ad aumentare le discordanze e l'ineguaglianza sociale, ad esempio, per l'accesso al mercato dell'alloggio, che finisce per segregare (negli anni '70 ma ancora oggi, come dimostra lo sconcertante stato del centro di New Orleans nel 2005, al tempo dell'uragano Katrina).

I problemi del mercato dell'alloggio non si fermano qui, certamente. Ma forse, proprio perché non si è voluto approfondire questa relazione valore d'uso / valore di scambio, che questo mercato è stato abbandonato, dopo la città fordista al puro gioco della speculazione. Non si spiega altrimenti l'immenso scandalo, che ha messo in ginocchio negli ultimi mesi il sistema bancario americano e internazionale. Sto parlando della ormai famosa crisi dei *sub-prime*, venuta a galla a fine 2007, a causa dell'insolvenza di migliaia di ipoteche immobiliari concesse a soggetti privi di risorse, su cui furono realizzati prodotti finanziari ad alto rischio. Oggi tutto il sistema finanziario americano sembra traballare, ma di fatto decine di migliaia di famiglie nelle città e nelle metropoli americane hanno perso o perderanno la loro abitazione.

Si può forse pensare che la cattiva conoscenza delle modalità del mercato dell'alloggio, e un certa latitanza degli enti pubblici, degli stati americani e delle municipalità metropolitane sulla questione dell'alloggio per le categorie più deboli della popolazione, siano certamente parte in causa. Questo non ci aiuta a risolvere la crisi ma dimostra perlomeno l'attualità del discorso di Harvey, nonostante risalga a più di trenta anni fa.

#### GEOGRAFIA POLITICA DELLA CITTÀ: UNA PROPOSTA TEORICA

Veniamo ora al seguito ovvero alla costruzione di una geografia politica della città contemporanea. Proponiamo di articolare le lezioni successive secondo questo schema generale.



figura 3: schema della produzione dell'organizzazione territoriale

In primo luogo (in alto a sinistra nello schema) dobbiamo affrontare la questione della **costruzione dello spazio urbano**, in una articolazione teorica capace di comprendere le problematiche della città contemporanea anche alla luce delle esperienze urbane del passato. A nostro avviso si può partire dalle rappresentazioni (dall'immaginario spaziale) alla base della costruzione dello spazio urbano, per poi cercare di formalizzare questo processo, che chiameremo **territorialità**. Nella prossima lezione vedremo, infatti, alcuni presupposti che riguardano la teoria della relazione per quanto riguarda la costruzione del territorio.

Nei capitoli successivi, invece si affronterà il tema dei modi di transazione per capire in che modo cambia la città (ovvero cambiano gli attori della città) dalla città preindustriale alla città industriale sino a quella postindustriale (o come vedremo post-fordista).

### 3 SPAZIO E TERRITORIALITÀ

---

Abbiamo cercato, attraverso gli autori trattati, di intravedere una tradizione geografica che fa risalire il concetto di “territorio” come risultato delle relazioni tra la società, la biosfera e la biocenosi, ma anche come *rappresentazione socialmente condivisa* dello spazio in cui viviamo, a diverse scale geografiche. Questa rappresentazione risulta dall’interazione tra il sistema socioeconomico, l’ecosistema e lo spazio fisico. Di fatto si riferisce all’eterno problema delle relazioni tra l’uomo e l’ambiente, tra l’umanità e la natura, che erano pure al centro delle loro riflessioni di Ritter o di Ratzel. Proviamo ora a parlare più concretamente di problematica, della problematica di questo corso in termini attuali di territorialità e di sostenibilità della città. Tuttavia, prima, è necessario ricorrere ad una definizione di alcuni concetti chiave, come luogo, spazio o territorio.

#### LUOGO, PAESAGGIO, SPAZIO E TERRITORIO

Parlando dall’esempio del parco di Filadelfia abbiamo citato due termini, quali **spazio** e **territorio**, termini che sembrano sinonimi ma non lo sono. Ci sono molti termini che possono rendere qualcosa, una tematica, una attitudine, in qualche modo “geografico”. Cominciamo dalla nozione di luogo, anche se sembra banale, lo spazio è fatto di luoghi.

#### Luogo

L’etimologia ci rimanda al latino “locu /locum”, che secondo Vallega (2003) sarebbe privo di spiegazione etimologica certa. Di certo possiamo rifarci anche alla parola greca “tópos”, da cui provengono tutta una serie di aggettivi e di nomi che riguardano proprio i luoghi. Infatti *Tópos* vuol dire pure luogo, tuttavia in questa accezione il significato è diverso da quello che comunemente intendiamo per “luogo”. Da qui derivano ad esempio *toponomastica*, *topografia*, *topologia*, *utopia*... Tutte cose che attribuiscono ricchezza e significato ai luoghi, ma in che modo? La topografia è letteralmente la scrittura grafica dei luoghi: in effetti oggi le carte topografiche sono dei modelli perfezionati e spesso indispensabili per capire come sono conformati i dintorni di una città, che forma e che copertura ha la superficie terrestre in un dato luogo, ecc. Questa descrizione topografica vale per tutti i luoghi, che indistintamente possono essere descritti con i medesimi criteri e principi.

Il *luogo* a cui ci riferiamo, invece, è un’altra cosa. E’ uno spazio delimitato con una identità che lo distingue da ogni altro luogo. Delfi, l’antico centro del mondo ellenico, è un luogo carico di questa identità. Ma oggi è soprattutto un luogo turistico. Secondo Lewis Mumford, per capire l’essenza e le origini della città greca (o meglio della polis ionica), dal VIII al V secolo a.c. circa, è indispensabile riferirsi a tre centri “minori”, ovvero a tre piccole città specializzate che sono Delfi, Olimpia e Coe. Queste tre località possedevano una forza di attrazione che radunava occasionalmente o stagionalmente uomini dalle più remote regioni della Magna Grecia. Olimpia era il luogo dove regolarmente si svolgevano i giochi olimpici, luogo di incontro dell’élite delle città greche, mentre Coe era piuttosto specializzata nella medicina e ci si andava per farsi curare (una sorta di grande sanatorio, bastato sulle idee dei bellezza e di isolamento, dello spazio e dell’ordine). Delfi era il centro del mondo, il luogo dell’oracolo, sulle pendici del Monte Parnaso a cui si giungeva lungo tortuosi sentieri. Queste tre località (che non erano vere e proprie città, ma piuttosto delle località specializzate in alcune e poche funzioni urbane) radunavano le classi dirigenti di tutta la Magna Grecia, avevano quindi una funzione unificatrice essenziale.



*figura 4: Un luogo, un paesaggio. Delfi*

A Delfi era stato realizzato il tempio principale della Grecia antica, il santuario di Atena, e l'oracolo di Apollo, istituzioni che in qualche modo unificavano tutte le città greche.

Delfi non fu dunque una città completa, possedeva solo una funzione spirituale (ma nel contempo importantissima) che è al centro non soltanto nella rappresentazione sociale della Grecia e del mondo ellenico in generale, ma anche fisicamente Delfi doveva essere al centro di una fitta rete di trasporti, dove si circolava essenzialmente a piedi. Malgrado le sue oggettive difficoltà di accesso, le pendici del monte Parnaso a partire dal VII secolo da una landa brulla e desolata si trasformarono in una meta (nella più importante meta) di pellegrinaggi provenienti da tutta la magna Grecia. Vi ricordate forse che nella tragedia di Sofocle, l'Edipo re (V sec. a.c.), è Proprio sulla strada di Delfi, che Edipo uccide colui che poi scoprirà essere il suo vero padre.

Oggi molti al seguito di Marc Augé parlano degli spazi urbani della globalizzazione del consumo come di “non luoghi”, in un certo senso non riconoscibili attraverso i criteri qui sopra enunciati. Ma ci possiamo chiedere se anche un non luogo, un centro commerciale come ne abbiamo tanti (e spesso tutti uguali, come quelli di Coop), non sia a sua volta un nuovo “luogo”, con una sua anti-identità, che ma che gli utenti e gli impiegati riconvertono – pur nella sua agghiacciante povertà – in una sorta di nuova identità locale, quindi riconoscibile (perché teatro di incontri e di scambi fortuiti) da chi la frequenta. Ma una domanda sorge: il centro commerciale è uno spazio pubblico? E che tipo, eventualmente, di spazio pubblico? A questa cercheremo di rispondere tra tre o quattro lezioni, parlando della città e degli spazi urbani della globalizzazione.

## Spazio

Prendiamo per l'appunto la nozione di *spazio*. Per prima cosa la possiamo contrapporre al luogo: contrariamente a quest'ultimo che è delimitato, finito, lo spazio è qualcosa di aperto (di grande), che si estende in tutte le direzioni. Lo spazio è estensione... Anche dal punto di vista etimologico, viene dal latino *spatium* che vuol dire allo stesso tempo intervallo e estensione. Se riflettiamo sul concetto di spazio, dal punto di vista del geografo, ci sono due accezioni fondamentali che non possiamo dimenticare.

Lo spazio è prima di tutto un'estensione, qualcosa che si estende all'infinito in tutte le direzioni, ma concretamente deve fare i conti con la superficie terrestre a tre dimensioni, con i suoi accidenti, con le sue differenze, le sue asperità, le sue facilità, le sue discontinuità. In questa prima accezione "spazio" è, prima di qualunque altra cosa, qualcosa di dato, che percepiamo in funzione dei nostri sensi e del contesto socioculturale nel quale siamo inseriti. Per quanto riguarda lo spazio in generale esiste una storiografia e una pubblicistica molto vasta, sia sui concetti filosofici di spazio, sia sulla misura dello spazio e sui concetti matematici di spazio, sia sugli stadi di apprendimento dello spazio nello sviluppo della persona. Infatti sappiamo da vari studi, tra l'altro quelli di Jean Piaget negli anni '60 e '70, che la formazione di concetti astratti di spazio è un percorso relativamente complesso, e va di pari passo con l'apprendimento "in generale" nello sviluppo del bambino. Tra l'altro Piaget si è anche interrogato con qualche risultato interessante sulle possibilità di confronto tra l'ontogenesi (l'apprendimento dell'individuo) e la filogenesi (l'evoluzione nella società) dei concetti di spazio, aprendo una prospettiva che qui ora non possiamo ripercorrere.

In una seconda accezione, lo spazio è un *prodotto sociale*, una costruzione dell'uomo che riflette le sue relazioni e le sue tensioni. Questa concezione dello spazio che è intimamente legata allo sviluppo recente della geografia urbana e dell'urbanistica. Prenderemo perciò il punto di vista di Henri Lefebvre (filosofo francese vissuto nella seconda parte del XX secolo), nel suo saggio *La production de l'espace* (Parigi 1974). La tesi centrale di Lefebvre vuole che la società produca i concetti collettivi di spazio e di tempo, confacenti ai rapporti dominanti, ovvero dell'ordine sociale, economico, politico che regna e si riproduce in una data società. Nella società contemporanea il modo di produzione capitalista produce lo spazio sociale attraverso le *pratiche spaziali* e le *rappresentazioni* dello spazio. Rappresentazioni che diventano quindi anche strumenti di dominazione. Secondo Lefebvre, la produzione dello spazio si manifesta così sotto tre aspetti o tre dimensioni fondamentali, attraverso le quali ognuno di noi fa l'esperienza dello spazio:

- la *percezione*,
- la *pratica* (e poi il vissuto)
- la *rappresentazione*.

Lo spazio percepito è tuttavia qualcosa di dinamico, che viene continuamente modificato dalle *pratiche spaziali* e dalle loro evoluzioni. Quali pratiche spaziali? Ad esempio la mobilità indotta da una relazione di lavoro, le frequentazioni di luoghi, che si inseriscono in un ordine spaziale determinato (quello della città, fatto di strade, di piazze, di luoghi di residenza, di lavoro, di svago). Percezione e pratiche dello spazio non sono però separabili dalla formazione di uno *spazio vissuto* che è il frutto dell'esperienza di ognuno di noi e, di conseguenza, in un secondo tempo, anche di uno *spazio rappresentato* (che può dunque diventare anche *uno spazio concepito*, un concetto più elaborato di spazio). Questa esperienza fa anche capo a convenzioni e "luoghi comuni", a modelli interiorizzati e a strumenti di misura (come la mappa), modelli dominanti (e familiari ai più) in un particolare momento storico, in una particolare società. Tuttavia questo (spazio concepito e spazio vissuto) è qualcosa di più evoluto della semplice percezione, si tratta già di *rappresentazioni dello spazio*.

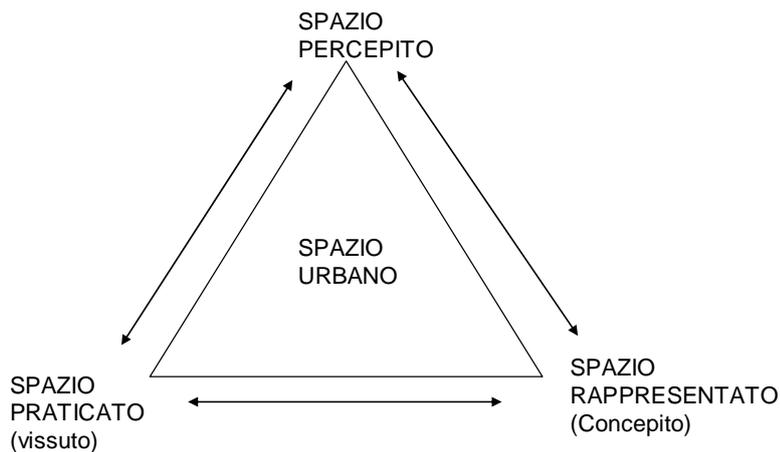


figura 5: Percezione, pratica e rappresentazione dello spazio (Henri Lefebvre, 1974, *La production de l'espace*)

Ogni concetto di spazio contiene questi tre aspetti di spazio percepito, praticato (vissuto) e rappresentato (concepito). Partendo da questo ragionamento, Lefebvre, arriva a proporre una concezione “triplice” dello spazio sociale, o meglio della costruzione dello spazio sociale, attraverso tre aspetti fondamentali della produzione sociale dello spazio:

**Le rappresentazioni dello spazio**, legate ai rapporti di produzione, all'ordine che essi impongono e, da qui, a delle conoscenze, a dei segni e a dei codici. Lo spazio concepito in questo caso è quello degli esperti, dei pianificatori, degli urbanisti, dei tecnocrati, che ritagliano e misurano, ma è anche lo “spazio pubblico” che ne risulta (ad esempio la Piazza San Marco a Venezia o Times Square a New York) e che rappresenta simbolicamente i rapporti sociali dominanti in un certo periodo storico.

**Le pratiche spaziali**, che inglobano la produzione e la riproduzione dei luoghi specifici propri ad ogni formazione sociale, che assicurano la continuità ed una relativa coesione sociale. La pratica spaziale di ogni società produce il suo spazio; lo suppone in un'interazione dialettica. Lo spazio viene prodotto lentamente dalla società attraverso un processo di appropriazione, di conseguenza, la pratica sociale di una società si svela decifrando il suo spazio. La pratica spaziale associa strettamente nello spazio percepito la realtà quotidiana (l'impiego del tempo) e la realtà urbana, come i percorsi e le reti che legano i luoghi di lavoro, della vita privata e dello svago.

**Gli spazi di rappresentazione** esprimono invece dei simbolismi complessi, legati al lato clandestino e sotterraneo della vita sociale, ma anche all'arte, che potrebbe eventualmente definirsi non come codice dello spazio ma come codice degli spazi di rappresentazione. E' questo lo spazio vissuto attraverso le immagini e i simboli che l'accompagnano, attraverso gli abitanti, o gli utenti, ma anche di molti artisti e filosofi o scrittori. E' lo spazio che l'immaginazione tenta di riappropriarsi e di modificare con strumenti simbolici come l'arte o la scienza.

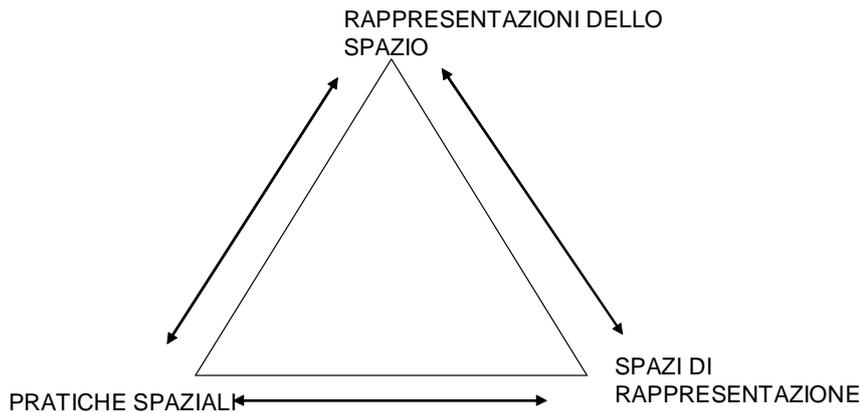


figura 6: Le tre dimensioni della produzione dello spazio (Henri Lefebvre, 1974, *La production de l'espace*)

Se volessimo oggi applicare le idee di Lefebvre, vedremmo che le rappresentazioni dello spazio non sono molto diverse, sono invece cambiati i mediatori delle relazioni sociali che creano gli spazi contemporanei, grazie ai progressi dell'informatica e delle telecomunicazioni. Internet (che ai tempi di Lefebvre non esisteva) e le reti di utenti e di messengerie hanno creato nuovi spazi pubblici virtuali, in cui troviamo tutto lo spettro delle rappresentazioni sociali: sia le rappresentazioni dominanti dello spazio, sia gli spazi di rappresentazione e legati alla controcultura e al dissenso politico.

#### Territorio

Prendiamo ora la parola *territorio*. A pensarci bene è spesso usata al posto di spazio: poiché anche intuitivamente, quando parliamo di territorio, parliamo di una estensione. Eppure spazio e territorio non sono sinonimi. Quale è la differenza?

Territorio viene dal latino *territorium*, quale è l'origine di questa parola? Viene da terra? Sì, probabilmente, etimologicamente richiama il *territor* il possessore della terra. Per qualcuno territorio viene anche da *terrore* (dal latino *terrorem*, da *terreo*) oltre che da terra, ma non ho trovato traccia di questa etimologia. Se prendiamo per buona questa spiegazione (un'ipotesi più che una certezza), allora possiamo anche capire perché abitualmente il territorio è quella parte di spazio che "appartiene" a uno Stato (il territorio nazionale): letteralmente dove si estende il terrore (ossia, tradotto nella lingua odierna, il potere, l'autorità). Il territorio della città, ad esempio, è quella porzione di spazio sulla quale si estende la sua giurisdizione. La dove gli uomini impongono il loro volere, quello è il loro territorio.

Anche per descrivere il *comportamento degli animali* si utilizza l'aggettivo *territoriale*: vi sono specie animali che sono territoriali, quando delimitano una porzione di spazio e ne fanno un territorio di caccia, solitamente esclusivo, da cui saranno estromessi gli individui della stessa specie.

Cosa significa?

- a) che possiamo vedere il territorio come uno spazio "appropriato" da una istituzione (lo stato, la città), ma anche da una specie animale, ma anche da una persona: il mio territorio non è l'arena del mio quotidiano? Dunque affinché vi sia *territorio*, rispetto a spazio, cosa è necessario?
- b) E' necessaria una *relazione* tra un soggetto (individuale o collettivo) e uno spazio (una porzione di spazio): questa relazione si esprime, dapprima, con l'appropriazione, che sul

piano spaziale significa *delimitazione*. Il territorio è dunque in qualche modo un concetto politico, che fa riferimento ad un *potere* che si applica allo spazio.

- c) Il territorio diventa così uno spazio "informato". Come? Con la delimitazione e con la rappresentazione: contrariamente allo spazio (che è di principio non limitato) il territorio ha dei confini, possiede un limite, come ad esempio la frontiera nazionale. Allo stesso modo, ma alla scala dell'individuo, quando entriamo in un'aula, come questa non ci sediamo indifferentemente in qualunque posto: prima osserviamo, poi scegliamo mentalmente il posto dove ci sederemo. Così facendo creiamo delle relazioni territoriali: in qualche modo ci appropriamo del posto in cui vogliamo sederci, e nello stesso tempo segnaliamo agli altri: questo è il mio posto, questo è il mio territorio. A questo punto ci possiamo dire, ma allora il territorio è in pratica lo spazio prodotto sociale di Lefebvre? Certamente, però con qualcosa in più: il concetto di *relazione*.

Lo spazio concepito e lo spazio vissuto hanno a che fare con il territorio, tuttavia, se ci pensiamo bene, il territorio sarà quella parte di spazio concepito e vissuto che riteniamo in qualche modo come "nostro" anche soltanto dal punto di vista simbolico (ad esempio sedendoci in un dato posto) e dunque instaurando una relazione privilegiata (sempre sul piano simbolico) con quella porzione di spazio. Così, mentre possiamo considerare che lo spazio è qualcosa di dato – che può essere oggetto di una rappresentazione sociale e culturale estremamente ricca – il territorio è sempre qualcosa di costruito, anche soltanto sul piano della rappresentazione.

Il territorio di un gruppo, di una comunità, di una società, dovrà dunque avere anche una *rappresentazione condivisa* dello spazio abitato da tale gruppo, comunità o società. Ecco perché il territorio significa anche un'interfaccia tra natura e cultura, che risulta dalle forme dello spazio abitato dall'uomo. Il che non è in contraddizione con ciò che abbiamo detto prima, poiché fisicamente questo territorio (che rappresentiamo con mappe e piani) è lo spazio fatto proprio dalla società.

#### LA COSTRUZIONE DEL TERRITORIO (O LA TERRITORIALITÀ)

La territorialità, possiamo dire, è il processo di costruzione incessante del territorio ed è una questione che riguarda direttamente la geografia politica, o geografia del potere. La parola magica è "relazione". Per una società o una comunità, la territorialità si costituisce attraverso le relazioni sociali che sono spazialmente rilevanti, che hanno un effetto sullo spazio come l'abitare, la mobilità, la costruzione di nuovi spazi, ma anche la produzione di beni e servizi che necessitano di essere scambiati. Si tratta di relazioni la cui posta in gioco è la costruzione del territorio, il suo controllo (o la sua padronanza). Spesso ciò il più delle volte significa ricerca dell'autonomia, sia a livello delle organizzazioni che a livello delle persone. Studiare le relazioni che conducono alla costruzione del territorio, quindi, non significa occuparsi soltanto delle cosiddette relazioni spaziali (come ad esempio la concentrazione o la diffusione di un fenomeno), significa piuttosto interessarsi alle poste in gioco e agli attori di una determinata (o di un determinato gruppo di) relazione. Ma come possiamo definire la relazione?

Prendiamo, in generale, la relazione tra la società e l'ambiente, o meglio tra l'uomo e lo spazio, la cui posta in gioco è il controllo (o perlomeno l'autonomia) di un determinato territorio. Questo riguarda un argomento che è al centro delle scienze sociali, ma che è raramente affrontato: il potere.

#### **Che cosa è il potere?**

Prima di continuare è necessario discutere la questione o i concetti del potere che è immanente a tutte le relazioni. Il potere ci interesserà in quanto alla base della produzione dello spazio urba-

no. L'origine di questa concezione del potere risale agli studi di Michel Foucault negli anni '70, successivamente ripresi da Raffestin e da altri negli anni seguenti.

Cosa è il potere? Foucault era partito dalle molte forme di repressione di cui la sessualità è stata oggetto dalla fine del XVI secolo, da cui ricavò una riflessione assolutamente nuova sul potere (che attraversa tutta la sua opera).

Dunque, possiamo prendere la definizione generale di "potere", con la P maiuscola, che è quello generalmente esercitato dagli Stati (e dalle amministrazioni che da essi dipendono), attraverso le leggi, le costituzioni, i regolamenti al quale tutti (i cittadini) devono adeguarsi. Pretendere che il potere è lo Stato, vuol dire però nascondere un altro "potere", forse con la p minuscola, che si insinua in ogni relazione che abbiamo con il prossimo. Questo potere, se ci pensiamo bene, è ben più pericoloso del Potere (con la P maiuscola), poiché mentre quest'ultimo si vede (ad esempio nelle architetture degli spazi pubblici) il secondo, il potere con la p minuscola si manifesta invisibilmente in ogni relazione umana, che rinasce dopo ogni apparente sconfitta o vittoria nel campo dell'agire degli uomini e delle organizzazioni<sup>13</sup>.

Le forze che si creano tra due interlocutori (il caso più semplice) aprono un campo specifico di possibilità: il campo del potere. Per tentare di definire il potere e farne un concetto utile per la geografia politica. Sulle tracce di Claude Raffestin (1980) continuiamo nella lettura della concezione del potere di Michel Foucault (1976) cui dobbiamo una serie di proposizioni, che proprio alla luce della nostra problematica è opportuno discutere.

:

1. *Il potere non si acquisisce, non si accaparra o non si condivide: il potere si esercita da innumerevoli punti e nel gioco di relazioni ineguali e mobili.*
2. *Le relazioni di potere non sono esterne al gioco delle relazioni sociali (economiche, politiche, sessuali) ma sono immanenti a tutti i rapporti umani: esse sono gli effetti delle ineguaglianze e delle disparità, degli squilibri che sottostanno loro*
3. *Il potere viene dal basso: non c'è necessariamente un'opposizione binaria tra dominatori e dominati, né una relazione ineguale che si riprodurrebbe dall'alto in basso e su gruppi via via più ristretti sino alle profondità del corpo sociale. Bisogna piuttosto supporre che i rapporti di forza che si creano e agiscono nelle sfere famigliari, nei modi di produzione e di accumulazione, in gruppi sociali sempre più ristretti di parentele e amicizie, servano da supporto a degli effetti di faglia o di frattura che attraversano l'intero corpo sociale.*
4. *Le relazioni di potere sono nello stesso tempo intenzionali e non soggettive. Di fatto non può esserci potere senza obiettivi, senza poste in gioco.*
5. *Laddove c'è potere c'è resistenza al potere: quest'ultima non è mai esterna alle relazioni di potere, ne fa parte interamente.*

Queste proposte forse ci permettono di capire come il potere si insinua in tutti i rapporti sociali, attraverso un mix di energia e informazione. L'esercizio del potere, in ogni relazione, dipende dall'autonomia di cui dispone ogni attore per prendere delle decisioni e per attuare le strategie che lo porteranno alla realizzazione degli obiettivi. In una situazione ideale esercitare il potere è avere il massimo grado di autonomia per prendere una decisione "strategica", ad esempio quella di realizzare un nuovo spazio urbano per un municipio, ma anche quella di una famiglia che risiede in quella città, di poter fare dei progetti come costruire o ampliare una casa, assicurando nel contempo l'educazione dei figli e il pagamento dei mutui e delle fatture a fine mese.

---

<sup>13</sup> *L'analyse en termes de pouvoir ne doit pas postuler comme données initiales la souveraineté de l'Etat, la forme, la loi ou l'unité globale d'une domination: celles-ci n'en sont plutôt que les formes terminales. Par pouvoir, il me semble qu'il faut comprendre d'abord la multiplicités des champs de force qui sont immanents au domaine où il s'exercent, et sont constitutifs de leur organisation ; le jeu qui par voie de luttes et d'affrontements incessants les transforme, les renforce, les inverse (...)* Foucault (1976) pp. 121-122.

### Le componenti della relazione / Attori – strategie – mediatori

Come definire, finalmente, la relazione? Nella sua *Geografia del potere*, Claude Raffestin (1980), per definire la relazione chiama in causa tre componenti (o elementi costitutivi): gli attori, le strategie e i mediatori.

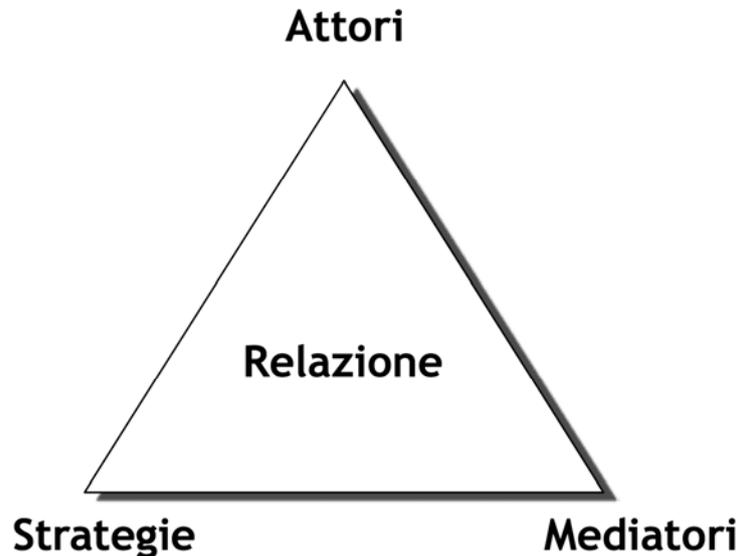


figura 7: il triangolo della relazione

**Gli attori della relazione** sono dei *soggetti portatori di un progetto* e che quindi hanno delle finalità, degli scopi da raggiungere tramite la relazione. Ma quali attori? Tutto dipende dalla scala alla quale ci riferiamo e a quale tipo di relazione vogliamo riferirci. Ad esempio, in un sistema locale, possiamo considerare le famiglie che vivono un dato luogo e che perciò costruiscono, attraverso particolari rapporti con l'ambiente, il loro territorio quotidiano. Oppure si possono considerare delle imprese, il cui territorio è soprattutto il mercato, o meglio i mercati nei quali offre i suoi beni e servizi. I mercati costituiscono per le imprese dei territori da conquistare. Ma possiamo anche prendere degli Stati, quali attori della relazione, che si riferirà questa volta al territorio nazionale. Nella geografia politica classica (quella di Ratzel, per intenderci), l'attore privilegiato era lo Stato, ma ogni organizzazione che ha delle finalità può essere rappresentata come attore della relazione che sta alla base di una specifica territorialità.

**Le strategie degli attori.** La realizzazione degli obiettivi presuppone delle strategie, ovvero un modo di combinare una serie di elementi da mettere in azione per giungere ad un determinato obiettivo. Questi elementi sono i *mediatori*, che vediamo nel punto successivo. Ad esempio possiamo considerare le strategie dello stato per proteggere una risorsa del territorio nazionale (in Svizzera per garantire la manutenzione del paesaggio si è deciso di sovvenzionare l'agricoltura di montagna tramite dei pagamenti diretti alle aziende: senza questi contributi i contadini non potrebbero resistere e quindi verrebbe meno la manutenzione del paesaggio, che è una delle principali risorse turistiche della Svizzera). Possiamo anche considerare le strategie delle organizzazioni multinazionali per la conquista di un determinato mercato con un determinato prodotto o servizio. Anche per scegliere la casa, una famiglia può optare per diverse strategie: abitare in centro o in periferia implicherà costi e benefici diversi per lavoro, servizi, educazione, trasporti, ecc. Le strategie sono, in pratica delle conoscenze e delle pratiche mobilitate per raggiungere la finalità della relazione.

**I mediatori della relazione** comprendono i codici, come il *linguaggio*, nonché le *strutture normative*, come le leggi e le convenzioni che definiscono e inquadrano le relazioni sociali. Il mediatore principale tra l'uomo e l'ambiente è il *lavoro* ovvero *l'energia* e *l'informazione* necessaria a trasformare la materia, sia essa anche virtuale, sottoforma di conoscenza. Qui si potrebbe aprire un capitolo enorme, poiché soltanto per il lavoro possiamo immaginare una infinità di varianti, di specializzazioni, di tecnologie e di modi di produzione. Per il momento, accontentiamoci di parlare dei mediatori della relazione come elementi (molto diversi tra loro) che hanno in comune il fatto di presentarsi sottoforma di *energia* e di *informazione*.

### **Energia e informazione**

Come definiamo *l'energia*? Possiamo dire, ancora con Raffestin, che si tratta di un "*potenziale che consente lo spostamento e /o la modificazione della materia*".

Al limite possiamo assimilare la materia all'energia, un'energia in qualche modo condensata. Attenzione, stiamo facendo una generalizzazione importante: il carbone può liberare energia, mentre l'acciaio è in qualche modo dell'energia condensata che non può essere liberata.

Questo tipo di energia, generalmente si chiama "energia grigia", che è contenuta in una data materia ma che non può essere facilmente liberata. Così scambiare del carbone o del petrolio contro del grano o dell'acciaio vuol dire scambiare dei flussi di energia sotto diverse forme.

E che cos'è l'informazione? *L'informazione è invece la forma o l'ordine insito e decodificabile in ogni materia o energia*. Definire l'informazione è altrettanto importante, poiché l'informazione guida l'uso e il consumo dell'energia e permette nel contempo la riproduzione del sistema territoriale. L'informazione si costituisce e si trasmette tramite dei messaggi, dei messaggi simbolici, codificati dai linguaggi, i linguaggi della scienza e della tecnica ma anche tutti gli altri linguaggi. E' chiaro che nella relazione chi detiene un'informazione che altri non detengono possiede in un certo senso un vantaggio.

Qui dobbiamo tornare all'esempio del **lavoro**, in generale, quale mediatore principale della relazione tra l'uomo e l'ambiente terrestre, quindi, al centro della costruzione del territorio di una società o di una collettività. Come detto anche il lavoro può essere definito attraverso una certa quantità di energia e informazione. Ma preferisco definirlo attraverso delle *pratiche* e delle *conoscenze* socialmente condivise, che per evolvere si devono continuamente nutrire di energia e di informazione. Le forme del lavoro – quindi delle pratiche e delle conoscenze che lo sorreggono – sono molto diverse in ogni epoca. Le forme dominanti di lavoro nelle società industriali – e delle relazioni che lo inquadrano, come ad esempio convenzioni tra autorità, sindacati e padronato, da cui dipendono i livelli salariali, le indennità di disoccupazione, ecc., non sono affatto simili a quelle delle società medievali, dove il lavoro era inquadrato nel sistema delle corporazioni. Nemmeno il lavoro nell'epoca della globalizzazione (dove dipende anche da altri fattori, come l'innovazione, l'efficienza e la competitività sul mercato globale) è confrontabile con i precedenti. Ma in ogni epoca, Per che ci sia lavoro, l'informazione circola nei codici e nelle formule, oppure nelle procedure e nelle transazioni economiche.

Ma ovunque c'è lavoro c'è anche uso (e consumo) di energia, oggi più spesso sottoforma di combustione di idrocarburi fossili, ma forse domani con energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili, come l'acqua, il vento, il sole... Per trasformare la materia l'uomo ha dovuto costruire l'informazione (ad esempio, attraverso i progressi tecnici e scientifici), e poi applicarla alla creazione di materie, apparecchi e nuove sostanze necessarie a produrre altre materie o macchine ... tutto ciò che vogliamo.

## Informazione funzionale e informazione regolatrice

Il valore dell'informazione varia moltissimo a seconda dei casi. Così ciò che troviamo sui giornali su fatti o avvenimenti ci dà una rappresentazione immediata, ad esempio con articoli di approfondimento, come nel caso della crisi finanziaria dei mercati nell'ottobre del 2008. Ma spesso non è sufficiente per capire come effettivamente si sono sviluppati, per quali ragioni, e quali sono i migliori strumenti con cui si potrebbe cambiare il corso degli avvenimenti<sup>14</sup>. Spesso si resta alla superficie delle cose e l'approfondimento, anche di un tema di stretta attualità, necessita conoscenze specializzate che non tutti hanno. Di fatto, quando compaiono queste informazioni sui giornali vuol dire che c'è gente che le stesse cose le ha sapute giorni prima e ha potuto già intervenire di conseguenza. Cosa ci dice questo esempio? In primo luogo che, in questo caso, l'informazione si degrada con il tempo. E in secondo luogo che, ai non iniziati, permette di capire soltanto la superficie delle cose, ma comunque che si tratta di una crisi seria.

La questione dell'informazione è molto diversa, quando un gruppo di ricercatori scopre la possibilità di modificare un sistema attraverso un'innovazione, una nuova pratica che immediatamente crea nuova informazione circolante, ad esempio in una comunità di ricercatori impegnati in una ricerca coordinata a livello internazionale. E' possibile che dopo una serie di valutazioni e di test quella nuova informazione sia di primaria importanza per la riproduzione del sistema stesso (come ad esempio per un vaccino, o un organismo in grado di combattere un parassita, oppure ancora una forma di regolazione dei mercati che permette di impedire una crisi finanziaria). Questo vale naturalmente per tutti i sistemi, dai sistemi fisici, biologici, ai sistemi finanziari, a quelli politici. C'è dunque un'informazione che resta alla superficie dei problemi e un'informazione che permette di capire (o di cominciare a capire) questi stessi problemi. Vi sono quindi almeno due forme di informazione e che intervengono nella relazione con l'ambiente, che chiameremo informazione funzionale e informazione regolatrice.

Da un lato c'è *l'informazione funzionale*, ovvero tutto ciò che in qualche modo fa funzionare un sistema territoriale. Essa interessa ad esempio la messa in valore delle risorse di un territorio e include i sistemi normativi, le conoscenze tecniche e i referenti culturali di una data società. Ad esempio, il contadino sa che se seminerà a tempo debito, dopo qualche mese avrà un nuovo raccolto. E' l'informazione "normale", che permette al sistema di funzionare.

D'altro lato c'è *un'informazione regolatrice*, che concerne invece la perennità del sistema. E' composta di valori, di codici, di reti sociali, della memoria delle società, ma anche della trasposizione analogica di eventi già avvenuti altrove o delle conoscenze acquisite su temi specifici (studi sul futuro del territorio, strumenti di monitoraggio, ecc.). Il contadino sa che se semina sempre la stessa cosa nello stesso campo, dopo qualche tempo il terreno non sarà più produttivo. Egli sa che per avere una buona resa da un terreno dovrà lasciarlo riposare a maggese o effettuare una rotazione delle colture (ad es. rotazione triennale). L'informazione regolatrice permette di intervenire sul sistema, per assicurarne la sua perennità. Si può spiegare meglio con un esempio recente (si veda per approfondimenti Mancebo 2006). New Orleans nel 2005 non è stata distrutta dall'uragano Katrina. E' stata inondata e devastata a causa della rottura delle dighe che la proteggevano e della graduale scomparsa della vegetazione presente sul litorale (con la progressiva cementificazione del fronte marino). Da anni si sapeva che le dighe non avrebbero tenuto una piena centenaria, e si sapeva anche che il litorale non sarebbe stato in grado di resistere ad un forte uragano, poiché non vi era più lo strato di mangrovie e ambienti umidi in grado di assorbirne l'impatto. Non fu fatto nulla o quasi per prevenire ciò che è avvenuto. Il disastro di New Orleans si

---

<sup>14</sup> Forse può essere spiegata a partire, negli scorsi anni, dalla costruzione dei prodotti derivati (frutto della competizione tra brokers) con mutui e prestiti insolvibili, poi venduti e rivenduti sottoforma di prodotti sempre più strani e opachi. Da cui si è originato il crac delle banche, ed è ciò che ha scatenato la perdita di fiducia degli investitori nelle borse. Che si è concretizzata con la vendita massiccia delle azioni, non soltanto bancarie, ma di imprese industriali e multinazionali soltanto pochi giorni prima considerate molto sicure.

può allora spiegare per il fatto che non si è considerata l'informazione regolatrice: dei lavori di ricostruzione delle dighe e di parziale ricostituzione delle zone umide, tutto sommato abbastanza semplici per una società evoluta come quella degli Stati Uniti, avrebbero permesso di evitarlo. Ma non fu fatto.

### *Chi produce l'informazione regolatrice?*

L'informazione regolatrice, a seconda delle circostanze, può rimettere in causa l'ordine prestabilito, sia perché è portatrice di innovazione, sia perché apre nuove prospettive. Lo sviluppo della ricerca sull'effetto serra e il cambiamento climatico (a giudicare dai risultati del Gruppo intergovernativo sull'ambiente) mostra che il mondo corre verso una catastrofe a tempo. Da anni sappiamo che gli Stati devono allestire delle politiche per ridurre le emissioni di CO<sup>2</sup>, ma, nonostante i discorsi e gli accordi internazionali, tra il 2000 e il 2006 le emissioni sono ancora aumentate. Si possono trovare altri esempi, ma possiamo dire che senza informazione regolatrice la società è condannata a termine all'auto-distruzione. Oggi molti sistemi urbani, regioni, città si sono dotati di sistemi di monitoraggio delle politiche ambientali e territoriali. Ora questi sistemi, che vedremo concretamente nella seconda parte del corso, sono lì per produrre informazione regolatrice, attraverso indicatori e valutazioni dei cambiamenti recenti dei fenomeni spaziali. Non sempre però vengono ascoltati dai politici, ma questa è un'altra storia (vedi lezioni 9 e 10).

### DE-TERRITORIALIZZAZIONE E RI-TERRITORIALIZZAZIONE (IL PROCESSO "DE-RI")

Ora proprio il ruolo dell'informazione costituisce la principale leva dei cambiamenti sociali e quindi anche del cambiamento delle forme della territorialità. Se osserviamo qualsiasi città o regione contemporanea, possiamo rilevare le tracce recenti di questi cambiamenti. Sono le tracce del processo di territorializzazione, che di fatto è un processo simultaneo di de-territorializzazione e di ri-territorializzazione, o processo "de-ri". Quasi dappertutto dei cambiamenti forti corrispondono ad un processo di deterritorializzazione e di riterritorializzazione. Storicamente, forse, il fatto più marcante fu l'industrializzazione, l'esodo rurale e la fine delle società tradizionali, con la creazione di un mercato autonomo della terra e del lavoro, e poi con la concentrazione nelle città di grandi masse di popolazione, in Europa a partire dall'inizio del XIX secolo. Anche il cambiamento dal fordismo al postfordismo, negli anni 80-90, fu un processo *de-ri*: il declino di un modo di produrre e il progressivo passaggio al modo di produrre globalizzato, ad esempio con le delocalizzazioni degli stabilimenti produttivi (verso paesi a basso salario) e con la "disintegrazione verticale" della produzione in tante piccole unità produttive specializzate.

Il processo *de-ri* si riflette sulle varie scale. La fine dell'industria nella città (l'esodo della produzione industriale dai paesi centrali, detti ancora "industrializzati") ha avuto delle conseguenze notevoli, come la trasformazione di intere aree ex-industriali, prima in terreni dismessi e poi in nuovi quartieri abitativi e di servizi. Ogni volta che ci sono dei cambiamenti in una città, dei nuovi progetti che scombussolano l'equilibrio di un quartiere o di una città (ad esempio in occasione di grandi eventi come giochi olimpici o grandi esposizioni, o con la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico) possiamo osservare, o subire sulla nostra pelle, il processo *de-ri*. Tuttavia il passaggio dalla città fordista alla metropoli postindustriale, non implica soltanto cambiamenti spaziali (come l'abbandono di determinate aree e la costruzione di altri quartieri che modificano lo spazio urbano), ma anche profondi cambiamenti sociali, che si riflettono sul piano delle rappresentazioni culturali e dell'identità, delle relazioni economiche e dei rapporti politici, in una data regione o in una data città. Ma ci sono anche cambiamenti ambientali (che implicano il consumo di risorse o la produzione di rifiuti e di inquinanti): la società industriale consuma ad esempio molte più risorse della società preindustriale, produce più rifiuti, e questo è un effetto della nuova territorialità. Spesso, infatti, il cambiamento della territorialità implica anche una crisi ecologica, ovvero

una rottura del rapporto tra uomo e ambiente. Ci si può domandare se il processo *de-ri* (che ritroviamo a tutte le epoche) potrebbe oggi essere la chiave per un cambiamento di territorialità (dunque del nostro rapporto con l'ambiente) verso un mondo più sostenibile.

#### 4. UNA FORMA DI TERRITORIALIZZAZIONE: LA PRIMA CITTÀ

---

Per cercare di capire come si formano i territori delle società umane siamo partiti dalle proposte di Lefebvre, di spazio come prodotto sociale (di spazio rappresentato, vissuto, concepito), per poi passare alla questione centrale, quella della **relazione**, che abbiamo definito come un processo di comunicazione e di scambio, che implica degli **attori**, delle **strategie** e dei **mediatori**. Ho cercato di mostrare anche che la relazione, per la costruzione del territorio, è una relazione sociale, ovvero che lo spazio viene trasformato dall'uomo attraverso i rapporti sociali (politici, economici, culturali), rapporti che sono rapporti di potere.

Ma che cosa lega questi rapporti, perché ci sono persone e soggetti che si sottopongono ad un certo punto della loro esistenza, a un'autorità, a una forma di governo?

Propongo perciò di partire da un'ipotesi generale, e cioè che *la città esiste soltanto dal momento in cui avviene un processo di rappresentazione* (ad esempio con disegni e mappe) che testimonia l'appropriazione e la trasformazione dello spazio di una comunità o di una società. Queste azioni sono quindi precedute e poi accompagnate da una **rappresentazione del mondo, alle diverse scale, che continuamente si rinnova, ad ogni tappa storica** (in funzione delle relazioni e dei rapporti di forza presenti al momento). L'ipotesi ha come corollario che attraverso questa rappresentazione – che funziona anche come vettore ideologico – vengono definite e codificate le regole e le norme che presiedono all'appropriazione e alla trasformazione dell'ambiente fisico.

In altre parole, la città è una nuova territorialità e lo spazio urbano è il suo territorio. Perciò è utile sapere come nasce la città, attraverso quali attori, quali mediatori e quali strategie. Per prima cosa, però, dobbiamo chiarire la questione dell'unicità nella diversità del fenomeno urbano. La città, forse possiamo dire che è la forma più evoluta – in ogni tempo e in ogni luogo – dell'abitare dell'uomo sulla superficie del pianeta Terra. I concetti di città sono però anche una somma di modelli e di rappresentazioni apparentemente molto diversi, estremamente diversi tra loro, anche perché la città dell'urbanista non è necessariamente quella del sociologo, né quella dell'economista o del geografo. Questo dovrebbe farci riflettere sul fatto che il fenomeno urbano non può essere preso che al plurale: le città e non "la città". Tuttavia ci fa riflettere anche sulla questione di un possibile modello, per capire cosa sia una città, in ogni tempo e in ogni luogo. Per prima cosa però dovremmo trovare un filo conduttore tra le prime città del neolitico nell'Anatolia centrale o in Palestina, e le odierne megalopoli postindustriali, che caratterizzano la vita quotidiana di molti di noi. Molti studiosi della città, primo tra tutti Lewis Mumford, sono partiti da questo presupposto.

Questo filo conduttore è appunto la creazione della rappresentazione del mondo o il cambiamento della rappresentazione che implica la creazione dello spazio urbano.

#### LA CONTROVERSIA SULLA NASCITA DELLA CITTÀ

Ora la ricerca delle origini, come ogni forma di investigazione storica, è spesso fondata su degli *a priori*, che ci sono tramandati dalla cultura e dall'ambiente sociale nel quale siamo immersi. Sappiamo però che possiamo e dobbiamo tentare di cambiare lo sguardo sul passato. Anzi se guardiamo le cose con occhi critici ci accorgiamo che in ogni epoca la società ha in qualche modo riscritto la propria storia. Così è anche per la città. Fino a pochi anni fa, infatti, la genesi del fatto urbano era qualcosa di risolto, secondo una sequenza di avvenimenti che partiva dalla creazione di un surplus agricolo e dall'organizzazione di un primo "villaggio agricolo". In questo villaggio sarebbero avvenuti i cambiamenti, attraverso una complessificazione e una progressiva divisione del lavoro, da un lato, e, dall'altro, attraverso la presa autoritaria del potere da parte di una casta

o di un gruppo sorto all'interno di questa comunità primitiva. Questa prima forma di monarchia porterebbe così alla creazione di una prima forma di stato, dal quale poi si sviluppa e si espande il processo di urbanizzazione.

Di fatto, la nascita della città è associata alla nascita della civiltà (che spiega anche l'etimologia della parola, che viene dal latino "civitas"), ovvero della storia *tout court*, con l'apparire della scrittura.

Ma la sequenza tradizionale vorrebbe così che da una comunità di cacciatori-raccoglitori si passi gradualmente all'agricoltura, con la domesticazione di piante e animali e con la sedentarizzazione in piccoli villaggi: da qui nascerebbero la città e lo stato. La questione è stata approfondita in termini antropologici, storici, economici, durante gli anni '70 e '80. La causa principale dell'apparizione delle città, nel neolitico, tra 5000 e 6000 anni prima di Cristo, in particolare nel medio oriente (mezzaluna fertile e Anatolia centrale) sarebbe da attribuire ai progressi fatti nel campo dell'agricoltura. E' questa la tesi difesa da molti storici della città, che dobbiamo ora approfondire per cercare eventualmente di decostruirla.

Il periodo chiave al quale ci si riferisce è la fine dell'ultima glaciazione (pleistocene) circa 10-11'000 anni or sono, che permise lo sviluppo di piccole comunità di cacciatori – raccoglitori, all'origine nomadi o seminomadi. Il passaggio alla sedentarizzazione e l'invenzione dell'agricoltura e la domesticazione di animali avvenne lentamente, dapprima in regioni molto fertili come, in Palestina e nelle valli del Tigre e dell'Eufrate, ma anche in Egitto e nell'Anatolia centrale.

Ora ricerche archeologiche recenti hanno mostrato che i primi insediamenti stabili (e non solo dei villaggi temporanei) sono riconducibili a circa 10'000 anni fa, come nel sito di Gerico, anche se per la cristallizzazione della città, come forma urbana, ci vollero ancora circa 4'000 anni, in particolare nelle terre basse, fertili e ben irrigate. A partire da qui la genesi della città è spesso vista attraverso una serie di concause :

- il controllo dell'irrigazione da parte di una prima amministrazione;
- la generazione di un surplus agricolo, che eccede le necessità del consumo locale
- lo sviluppo del commercio (o meglio di una rete di scambi) su scala più o meno vasta
- lo sviluppo istituzionale della monarchia e della sua amministrazione burocratica
- lo sviluppo di riti religiosi capaci di mantenere e riprodurre delle comunità sparse su vasti spazi
- la crescita dei bisogni di difesa dagli attacchi non solo di animali ma soprattutto per difendersi da altre comunità.

Lewis Mumford, forse ancora oggi il più grande storico della città, riassume così questa trasformazione:

*Questa trasformazione fu accompagnata, e forse preceduta, da analoghe manifestazioni dell'inconscio collettivo. A un certo punto, a quanto pare, le divinità familiari e locali, legate al focolare, furono soverchiate e in parte sostituite, o eclissate, dalle lontane divinità del cielo della terra identificati con il sole, la luna, le acque, le tempeste il deserto. Il condottiero locale si trasformò in sovrano assoluto e divenne anche il sommo sacerdote del santuario, cui si assegnavano ora attributi divini o quasi. Gli altri abitanti del villaggio venivano tenuti a distanza: non più membri alla pari della stessa famiglia o della stessa comunità, furono ridotti a semplici sudditi, le cui vite erano soggette alla supervisione e alla direzione di ufficiali e di funzionari, di governatori, di visir, di esattori fiscali e di soldati direttamente responsabili al re.*

*In obbedienza al volere divino, potevano anche mutare le antiche usanze del villaggio. Per l'agricoltura non era sufficiente produrre quanto bastava all'alimentazione della sua famiglia o del villaggio; ora doveva lavorare più duro e sottoporsi a privazioni per mantenere con le sue eccedenze una numerosa burocrazia regale e sacerdotale. I nuovi padroni erano infatti avidi mangiatori e misuravano apertamente il loro potere non soltanto in armi ma in pagnotte e boccali di birra. Nella società urbana la saggezza degli anziani aveva cessato di rappresentare l'autorità: furono i giovani di Uruk*

*che, contro il parere degli anziani, aiutarono Gilgamesh quando egli propose di attaccare Kish anziché arrendersi alle sue richieste. Certo i legami familiari contavano ancora, contavano ancor più l'abilità professionale e l'audacia giovanile, se sapevano guadagnarsi il favore del re.*

*Quando accadde tutto questo, l'arcaica cultura del villaggio lasciò posto alla **civiltà** urbana, questa particolare combinazione di creatività e di controllo, di espressione e di repressione, di tensione e di rilassamento, la cui manifestazione esteriore è stata la città storica. Essa infatti, sin dalle origini, può essere definita una struttura attrezzata in modo da immagazzinare e trasmettere i beni della civiltà, sufficientemente compatta per ospitare il massimo numero di installazioni nel minore spazio possibile. ma capace nello stesso tempo di un allargamento strutturale che le permetteva di far posto alle mutevoli necessità e alle forme più complesse di una società in sviluppo e a tutto il suo retaggio sociale. Istituzioni come il documento scritto, la biblioteca, l'archivio, la scuola e l'università sono tra le conquiste urbane più antiche e più tipiche. (Mumford, 1961, tr. it 1967, pp. 48-49)*

La visione di Mumford, che peraltro resta una delle migliori rappresentazioni "classiche" della genesi della città, è chiara: la città proviene dal villaggio rurale. Ad un certo punto si creano le condizioni riassunte sopra, ma in particolare c'è la creazione di un surplus agricolo che precede lo sviluppo urbano. Se è possibile immagazzinare delle scorte oltre il semplice sostentamento, ecco che queste scorte vengono in qualche modo accaparrate da una casta o da un gruppo che diventa sempre più potente, al punto di cambiare la visione del mondo: da lì nasce il fenomeno urbano.

Paul Bairoch (1985, pp. 33 e ss.) per giustificare la tesi generale del primato dell'agricoltura sulla città, oppone una serie di ipotesi interessanti, che fanno ricorso a ciò che chiama la "tirannia della distanza", ossia al problema del costo del trasporto, in particolare al suo costo in uno spazio con una densità umana molto debole. Egli cita un caso estremo (teorico) di una società dove si porta tutto a spalla (solo trasporto umano). Egli stima che un uomo può portare circa 35-40 kg per una distanza di 30-35 km al giorno. Per il suo sostentamento si può stimare poi che l'uomo abbia bisogno di trasportare circa 1 kg al giorno, ossia tenendo conto del ritorno 1 kg per 17 km. Semplificando all'estremo ciò implica che per 300 km e oltre la metà dell'intero carico sarà consumata dal portatore, e che a 600 km tutto il carico è consumato per il sostentamento. Certo la realtà può essere molto più complessa, ad esempio grazie al trasporto di prodotti che possono essere scambiati sul percorso contro del cibo, ma d'altra parte questo calcolo sovrastima la distanza che può percorrere un uomo, poiché non tiene conto dei periodi di inattività e dei bisogni non alimentari del portatore. Anche per il trasporto animale, con la domesticazione del cavallo o del bovino, il costo di trasporto risulterebbe molto alto. Proprio questa ragione, associata alla debole densità che domanda una economia fondata sulla caccia e la raccolta (nomade o semi-nomade) impedirebbe la nascita di concentrazioni urbane (senza l'agricoltura). In questo tipo di economia pre-agricola, per sostenere l'approvvigionamento di una ipotetica città di 1000 abitanti, dice ancora Bairoch, ci vorrebbe una superficie di caccia e di raccolta di 100'000 kmq senza tenere conto del costo del trasporto e addirittura del doppio tenendo conto del costo del trasporto (ossia una superficie 5 volte quella della Svizzera).

#### "CITIES FIRST" – TEORIE E MODELLI ALTERNATIVI DELLA NASCITA DELLA CITTÀ

Ci sono altre spiegazioni, certamente. Possiamo ad esempio partire da una tesi controversa, una tesi che è stata espressa da Jane Jacobs<sup>15</sup> nel 1969 - un'urbanista americana deceduta nel

---

<sup>15</sup> Jane Jacobs (Scranton, Pennsylvania, 4 maggio 1916 - Toronto 25 aprile 2006) è stata una sociologa, attivista e intellettuale di origine statunitense e naturalizzata canadese. Le sue teorie hanno influito profondamente sui modelli di sviluppo urbano delle città nordamericane. Autrice del rivoluzionario *Vita e morte delle grandi città nordamericane* (1961), criticò fermamente il modello di sviluppo delle città moderne e fu accesa sostenitrice del recupero a misura d'uomo dei nuclei urbani, enfatizzando il ruolo della strada, del distretto, dell'isolato, della vicinanza e della densità, della eterogeneità degli edifici. Criticò la concezione della città come spazio costruito per essere attraversato dalle automobili e fu nemica dichiarata delle autostrade urbane. Fu Presidente di vari comitati per

2006, nel suo libro *L'economia delle città (The Economy of Cities)* (che trovate sia in originale, sia tradotto in biblioteca). Cosa dice sostanzialmente la Jacobs in quel libro? Lo vedremo meglio in seguito, dice molte cose interessanti sulla città, ma soprattutto esprime la convinzione *che la città sia apparsa sulla faccia della Terra prima dell'agricoltura, ossia che l'agricoltura sia nata e si sia sviluppata a causa della città e non il contrario*. E' una tesi che non è stata accettata dagli storici urbani, ad esempio Paul Bairoch che nel suo già citato *"De Jéricho à Mexico"* (1985) la rifiuta, pur non opponendo le prove che realmente l'agricoltura è il preludio allo sviluppo della città (se non la speculazione sul costo del trasporto che abbiamo visto prima). Bairoch parla di una tappa di passaggio fondamentale dal villaggio rurale (agricolo) alla città, che non può essere immaginata senza la creazione di un surplus (e dunque di una accumulazione locale – ad esempio di cereali) che è concesso soltanto a partire dall'incremento della produttività dell'agricoltura, ovvero dalle condizioni di una prima rivoluzione agricola (che avrebbe avuto luogo proprio attorno al 9'000 a.c.). La tesi di Jacobs ci dice invece che fu proprio a causa dell'organizzazione urbana che aumentarono i rendimenti dell'agricoltura e che quest'ultima poté generare dei surplus locali.

### **L'ipotesi di Jane Jacobs: Nuova Ossidiana**

Jane Jacobs immagina una città, fittizia ma non poi così tanto, chiamata *New Obsidian* (Nuova Ossidiana), situata sull'altipiano dell'Anatolia centrale, nell'attuale Turchia. Questa immaginaria città neolitica altro non è che **Çatal Hüyük**, di cui parleremo più in là.

Sulla base delle scoperte pubblicate da James Mellaart negli anni Sessanta, Jane Jacobs pone Nuova Ossidiana/ Çatal Hüyük al centro di un commercio di ossidiana, che all'epoca è probabilmente è il materiale "industriale" più importante, oggetto dei primi scambi tra gruppi umani. L'ossidiana è una sorta di "vetro naturale", un vetro vulcanico dovuto al rapido raffreddamento della lava. L'ossidiana permette quindi di costruire delle lame, delle armi da caccia, o anche oggetti di una certa importanza, come degli specchi, ed è di conseguenza anche una materia molto ricercata, la cui possessione attribuisce prestigio e potere. E' quindi logico, per Jane Jacobs, che molte tribù, situate anche a distanza di diversi giorni di cammino, effettuino delle spedizioni per rendersi laddove si può ottenere l'ossidiana, in cambio di carne di animali selvatici, di semi selvatici o di animali catturati vivi. In effetti anche a Gerico sono stati trovati oggetti in ossidiana che potrebbero provenire dall'Anatolia. Nuova Ossidiana come Çatal Hüyük è al centro di una piccola pianura, situata a circa 30 km da un vulcano, da dove viene estratta l'ossidiana, che viene poi portata grezza nell'insediamento urbano e in seguito lavorata. Si creano così legami tra le tribù che vivono sulle pendici del vulcano (e che sono padrone dell'ossidiana e che si specializzano nella sua estrazione) e gli abitanti del primo insediamento, che a loro volta si specializzano nella lavorazione dell'ossidiana (per fare armi, specchi e oggetti di vario tipo). Il lavoro dell'ossidiana era probabilmente ancora realizzato da componenti delle tribù che dall'area del vulcano, col tempo si sarebbero stabiliti in città. Si realizzano quindi delle prime "economie di agglomerazione" che permettono al sistema di massimizzare le opportunità della presenza dell'ossidiana. Da qui la città diventa il frutto di scambi "economici", supportati, aggiungiamo noi, da un primo sistema di trasporto, molto rudimentale, dove la forza umana era probabilmente l'unica, e ciò per centinaia e centinaia d'anni.

La tesi di Jane Jacobs è stata rivalutata più di recente dal geografo Edward Soja, nel suo *Postmetropolis* (2000). Tuttavia, per entrare nel discorso di Soja, è necessario almeno citare alcuni termini fondamentali che usa questo autore per definire l'urbano.

---

impedire la costruzione di grandi arterie stradali urbane, sia negli Stati Uniti che nel Canada, paese dove si trasferì nel 1969 e dove visse fino alla morte. Decise di abbandonare gli Stati Uniti nel 1969, per la sua opposizione alla guerra del Vietnam. (Estratto da [http://it.wikipedia.org/wiki/Jane\\_Jacobs](http://it.wikipedia.org/wiki/Jane_Jacobs))

## “Synekism & Cityspace”

Il più importante di questi termini è quello di *Synekism* (utilizzeremo “sinekismo” in italiano). Il sinekismo è un concetto che risale a Charles S. Peirce (1839-1914). Con questo concetto *Peirce intendeva l'idea di continuità tra la natura e l'umanità*, in quanto appartenenti ad uno stesso processo evolutivo. Più tardi il sinekismo è stato visto come un processo (a dire il vero misterioso) per il quale gli abitanti di un'area abbandonano i loro villaggi e si riuniscono in una città. Soja, con questo concetto descrive le forze che guidano lo sviluppo di una comunità e che derivano dall'abitare collettivamente (in massa) un luogo: è nei fatti lo stimolo (o la spinta) nel processo di agglomerazione urbana. Questo processo, sempre secondo Soja, è accompagnato da una presa di coscienza di appartenenza ad un organismo collettivo (appunto la città, che è anche la prima forma di stato): il sinekismo accompagna dunque la nascita dell'identità urbana. Vedremo meglio in seguito che per molti aspetti il *sinekism* di Soja è spesso sinonimo di ciò che abbiamo chiamato nella lezione precedente “territorialità” (e il processo continuo de-ri), più precisamente quando sul piano simbolico la città viene a confondersi con un territorio di riferimento.<sup>16</sup>

Cosa dice sostanzialmente Soja sull'origine della città? Ovvero, come si forma il sinekismo urbano? Egli dice che è necessario considerare la città, già in una società preagricola, ossia che non è ancora passata definitivamente all'agricoltura e che è soprattutto nel medio oriente dove si possono individuare la generazione delle città. Egli propone due esempi: Gerico (in Palestina) e Çatal Hüyük (nell'Anatolia centrale). Nel primo capitolo “Putting cities first” egli spiega come sia Gerico che Çatal Hüyük sono verosimilmente delle città preagricole, che precedono l'agricoltura e che partecipano ad una prima rivoluzione urbana che avviene in diverse regioni, in Turchia, in Palestina, nella Mezzaluna fertile, tra il Nono e il Settimo millennio avanti cristo.

## Sinekismo a Çatal Hüyük

Il pensiero di Soja è largamente ispirato a Jane Jacobs.



figura 8: L'attuale sito di Çatal Hüyük, sullo sfondo il vulcano Hasan Dag

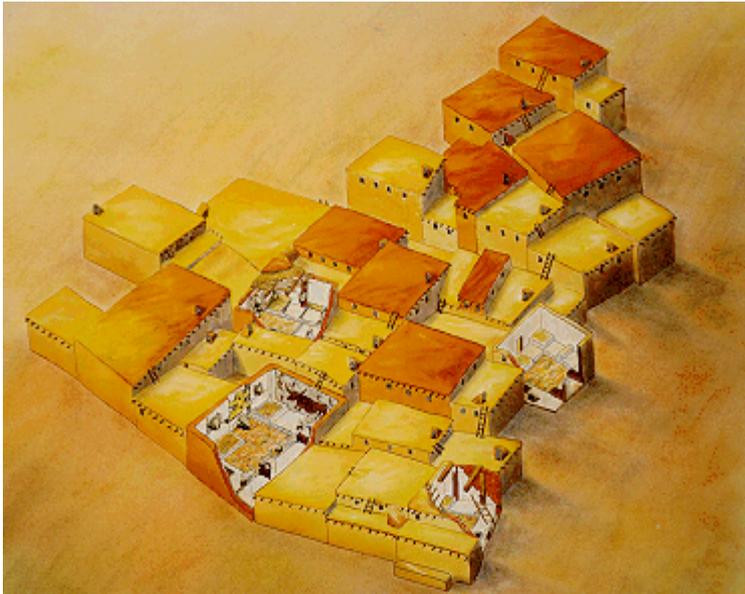
Tuttavia,

<sup>16</sup> Ci sono altri termini del linguaggio di Soja, ma vorrei ricordare soltanto quello dello spazio urbano o Cityspace. Egli intende con Cityspace i fenomeni spaziali i loro impatti sociali, politici e ambientali, caratteristici di una città o di un agglomerato. Si tratta di fenomeni di agglomerazione e di disagglomerazione. In definitiva questa nozione riflette la città come fenomeno allo stesso tempo storico, sociale e soprattutto spaziale. (La sua spazialità intrinseca viene valorizzata, esaltata, per propositi di interpretazione e di spiegazione). L'uso di questi termini, ci dice, riflette la preferenza di fondo di una prospettiva spaziale critica. Per dare più concretezza si può parlare di “spatial specification of urbanism”. Si riferisce alle particolari configurazioni delle relazioni sociali, delle forme costruite e dell'attività umana in una città e nella sua sfera di influenza geografica.

quasi tutto di ciò che sappiamo oggi su questa prima città ha come base le scoperte pubblicate dall'archeologo inglese James Mellaart nella seconda metà degli anni '60. Questi scavi (ripresi poi dall'equipe di Jan Hodder negli anni '90) hanno permesso di portare alla luce dei documenti molto interessanti, e di ricostruire in gran parte il modo di vita di questa prima città.

Testimoniano di una straordinaria ricchezza culturale, con statue e statuette votive, decorazioni murali (con scheletri di animali e legno) che fa di questa civiltà qualcosa di notevolmente più progredito della cultura Natufiana a Gerico.

Il sito è composto da 12 livelli distinti, di cui si è potuto almeno parzialmente ricostruire



l'ambiente. Si doveva trattare di uno spazio privo di strade, con le case addossate le une alle altre, dove si circolava e si accedeva alle abitazioni attraverso i tetti. C'era probabilmente una sola piazza aperta, dove dovevano tenersi delle cerimonie collettive (quindi uno "spazio pubblico", apparentemente, molto ridotto). Secondo le ricostruzioni, le entrate delle case erano poste sul tetto: le case non dovevano essere molto specializzate e verosimilmente contenevano più funzioni oltre a quella puramente abitativa. Infatti molte abitazioni appaiono provviste di un luogo di culto, una stanza con un altare o un oggetto simbolico specifico. Vi erano diverse

camere, con una camera principale i cui muri erano di mattoni con dimensioni standardizzate, così come le fondamenta su cui poggiavano. Il tetto era composto da travi orizzontali, sostenute da pali di legno. Una scala di legno o una rampa di gradini si trovava sempre contro il muro sud, quello della cucina, che disponeva di un focolare e di uno o due forni, il cui fumo usciva da un'apertura sul tetto.

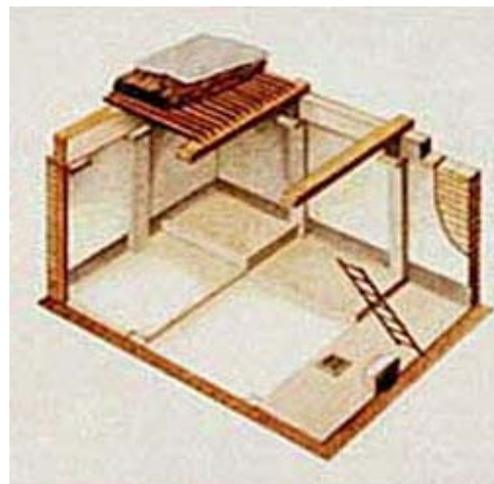
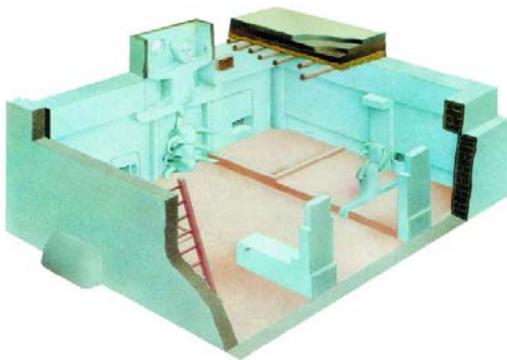


figura 9: Struttura dell'abitazione tipo

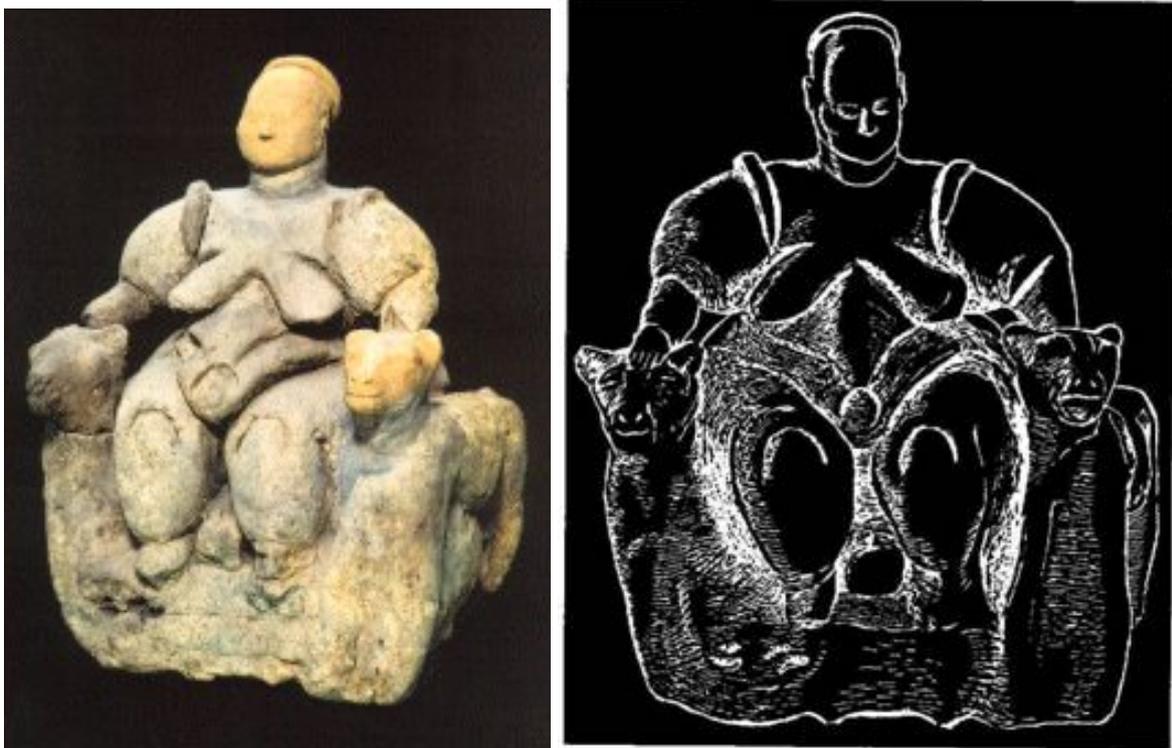
Sotto le abitazioni venivano seppelliti i morti, attraverso rituali abbastanza complessi (si pensa che non venivano seppelliti i cadaveri, ma soltanto gli scheletri, dunque in un tempo più o meno

lungo dopo la morte). Altra specificità, non vi erano imponenti muri di cinta (come a Gerico), se non per difesa dagli animali, negli strati inferiori.

### **Una civiltà matriarcale?**

Ciò che sappiamo sulle credenze in vigore nella prima città ci permette di dire che la donna (e non l'uomo) doveva essere il personaggio primordiale, che più spesso esercitava il potere. A lei erano riservati gli spazi migliori delle abitazioni. Le rappresentazioni della donna sono poi più numerose e dominanti. Hodder ha mostrato che nei primi strati di Çatal Hüyük non vi erano luoghi di culto specializzato, ossia non c'erano templi, nel senso di luoghi esplicitamente dedicati ad un culto, ma vi erano degli altari in ogni focolare, altari votivi essenzialmente dedicati alla Dea Madre. Queste scoperte hanno risvegliato l'interesse su Çatal Hüyük, in particolare da gruppi di ricerca femministi. Ma a parte le polemiche, come altri luoghi neolitici, possiamo pensare che la società era essenzialmente matriarcale, nella quale la donna occupava un posto dominante. Ciò che ci interessa, tuttavia, è il fatto che a Çatal Hüyük apparentemente non c'era ciò che noi oggi chiamiamo spazio pubblico.

Perché? Possiamo pensare che lo spazio urbano primordiale era soltanto spazio privato? Certamente no, probabilmente tutta la città è da considerare "spazio pubblico", ovvero l'accesso alle case doveva essere libero, non c'erano probabilmente restrizioni. Ma sono ipotesi che non potremo mai dimostrare. Ciò che possiamo dire è che un concetto esplicito di spazio pubblico apparirà soltanto con la civiltà greca e con l'agorà, che ne sarà l'archetipo per molti secoli.



*figura 10 Dea madre seduta sul trono (Statuetta in terracotta rinvenuta nel livello II (5400-5220 a .C circa))*

La dea madre è legata al culto della fecondità la statuetta raffigura la dea sostenuta da due felini la dea mette al mondo un bimbo. / graffito

A Çatal Hüyük sono stati trovati diversi reperti che fanno pensare ad una civiltà progredita, ad un sinekismo urbano che precede lo sviluppo agricolo o che ne è contemporaneo. Ne è un esempio il simbolo stesso della riflessione del viso e del corpo umano: lo specchio. Sono stati reperiti vari

specchi di ossidiana nelle case di Çatal Hüyük, forse la prima testimonianza dell'uso dello specchio da parte dell'uomo. Sono state rinvenute altre testimonianze di una straordinaria ricchezza culturale per una società neolitica, come vasi di legno (non è stata trovata traccia di ceramiche e terracotta, che appariranno soltanto più tardi), statuette di pietra, molto ben elaborate. Sono state ritrovate anche numerose pitture rupestri, sia in caverne situate nei dintorni, sia sulle pareti interne delle singole case. Certamente però, per la nostra problematica il reperto più interessante è la prima rappresentazione della città, la prima per quanto ci è dato conoscere. Verosimilmente ha molto da dirci sulla rappresentazione dello spazio e sulla costruzione del territorio.

#### LA "MAPPA" DI ÇATAL HÜYÜK

Si tratta di un affresco trovato in una casa, che rappresenta la città, risalente circa al 6150 a.c., secondo le datazioni al carbonio 14. Ecco come è stata ricostruita (Mellaart 1967).

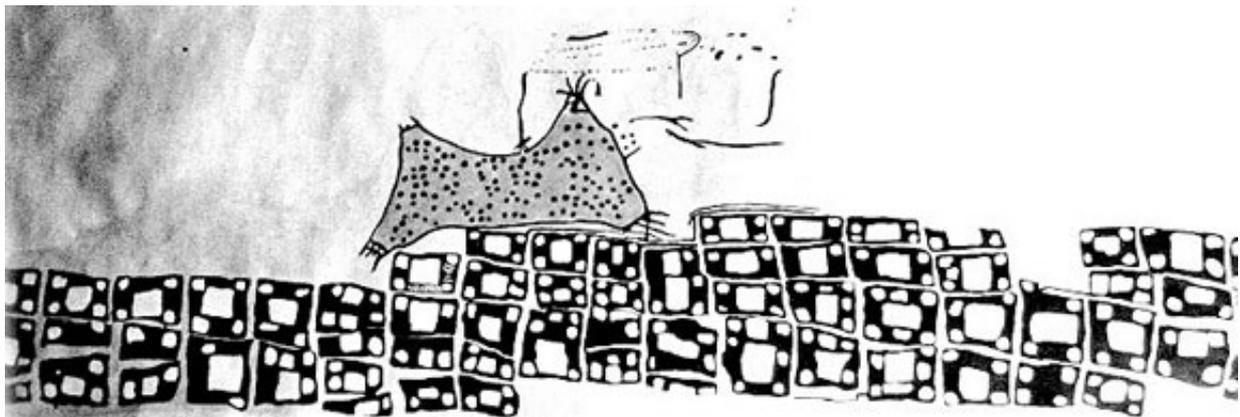


figura 11: Ricostruzione della mappa di Çatal Hüyük – dettaglio / ca. 6'150 a.c. (da Soja 2000, p. 41; Mellaart 1967)

Questa "mappa" è considerata il primo vero paesaggio mai dipinto (lo attesta anche il Guinness dei primati) ma rappresenta sul piano simbolico qualcosa di molto profondo: è come afferma Soja la testimonianza di una autocoscienza urbana (del sinekismo urbano per usare le sue parole) e quindi della nascita della città, in una società neolitica e preagricola. L'immagine è però un po' particolare: si tratta di una sorta di piano della città, dove si intravede un disegno quasi "geometrico" visto dall'alto (visione zenitale) che in apparenza una rete ortogonale di passaggi tra un isolato e l'altro (in cui si possono contare circa 75 edifici), tuttavia è strano apparentemente poiché il vulcano Hasan Dag, con due coni, è rappresentato con un'altra visione, una visione orizzontale, in assonometria. E' interessante l'interpretazione che ne ha dato Franco Farinelli:

*(...) Il vulcano è rappresentato in assonometria, cioè come se stesse di fronte all'osservatore, ma l'abitato è invece raffigurato dall'alto, come se l'occhio incombesse a 90 gradi, come se in qualche maniera esso assumesse, diremmo oggi, il punto di vista del vulcano. Se soltanto i contorni delle abitazioni (del tutto simili a quelle riportate alla luce) fossero dipinti con un segno appena più regolare non esiteremmo nel definire geometrica tale pianta, ricca di dettagli ma allo stesso tempo, a motivo della visione zenitale, assolutamente astratta. Proprio in virtù di tale astrazione l'immagine è molto più del primo vero paesaggio mai dipinto, è un vero e proprio atto di autocoscienza urbana, di consapevolezza circa la specificità della natura di un organismo cittadino [Soja 2000, p. 40]. In altri termini: proprio in forza di tale affresco, proprio perché in grado di riflettere in maniera astratta su se stessa, Çatal Hüyük era da considerarsi una città, nonostante fosse abitata in prevalenza da cacciatori, contadini e pastori. (...) Città è ogni sede in grado di produrre un'immagine materiale, pubblica e perciò condivisa, della forma e del funzionamento del mondo o di una sua parte. Di conseguenza, ogni rivalità tra città si esprime, al livello più*

*alto, nella lotta per l'affermazione e la diffusione delle immagini che esse producono. (2003, p. 153)*

La città nasce dunque dalla capacità di auto-rappresentarsi e di diffondere le sue immagini nel mondo. Tuttavia questo non ci rischiarà i rapporti tra agricoltura e sviluppo urbano. E' qui che per completare la dimostrazione sulla prima città è necessario anche parlare delle relazioni materiali e non soltanto sulle rappresentazioni del paesaggio o dell'urbano.

La città da origine una nuova forma di territorialità. La nascita della città produce un nuovo tipo di spazio, che è prodotto da nuove pratiche e conoscenze "specializzate", come il lavoro dell'ossidiana. Ma non soltanto. Questo "spazio urbano", che appare per la prima volta è in realtà uno spazio organizzato, sul quale è stato proiettato del lavoro, ovvero dell'energia e dell'informazione e che di conseguenza rivela delle relazioni marcate dal potere, da un nuovo potere che è rappresentato sulla mappa.

La mappa di Çatal Hüyük è la rappresentazione di questo processo di appropriazione territoriale: è lì per comunicare al mondo: questo è il nostro territorio, che comprende, oltre allo spazio urbano, anche l'area del vulcano. Vi si possono contare un numero finito di abitazioni (mi pare 72, ma lì non è il problema), che al tempo stesso sottostanno apparentemente all'ira del vulcano in eruzione, dal quale sembrano fuoriuscire lava, detriti e fumo. Gli elementi del disegno sembrano messi lì in un ordine particolare, un ordine che possiamo contare e ripartire. Come un catasto, frutto di un primo rilevamento sistematico. Noi non sappiamo se questa mappa ebbe anche questo scopo, quello che è certo è che senza questa rappresentazione del territorio (dello spazio urbano), poiché di ciò si tratta, non possiamo parlare di città.

Il ruolo della rappresentazione è primordiale, e per ciò che ci interessa è un elemento che dobbiamo aggiungere alla teoria della territorialità. In altre parole la rappresentazione è l'atto primo dell'appropriazione dello spazio da parte del potere (nel nostro caso della prima monarchia che viene a crearsi attraverso l'accumulazione del surplus derivato più dal commercio che dall'agricoltura), ovvero di quel processo che abbiamo chiamato territorialità. E' proprio una rappresentazione come questa mostra che la società può ora procedere alla costruzione di un sistema territoriale più complesso di quello precedente. Di un territorio che non è più quello di un singolo gruppo di cacciatori o di raccoglitori di cereali selvatici. Questo tipo di territorio implica l'identificazione del singolo (o della famiglia) alla comunità o alla società, alla città (nel senso di istituzione) diciamo pure nel nostro caso, che comprende un numero elevato di attori, diversi tra loro, con una specifica posizione nella gerarchia sociale.

#### IL SISTEMA TERRITORIALE: NODI, MAGLIE, RETI

Tra i principali mediatori della relazione che porta alla costruzione del territorio c'è sicuramente la rappresentazione, la creazione dell'immagine del mondo (la mappa, il disegno, la descrizione) e questo vale in particolar modo per la città. Abbiamo visto che il *synekism*, ovvero la spinta verso la creazione dello spazio urbano, lascia trasparire in modo molto chiaro il ruolo della rappresentazione: se la mappa di Çatal Hüyük è il primo atto di un'identità urbana, dice Franco Farinelli, possiamo dire che questa rappresentazione del territorio è la base per l'appropriazione dello spazio da parte delle società umane. Proprio una rappresentazione come quella mostra che la società può ora procedere alla costruzione di un sistema territoriale più complesso di quello precedente. Se volessimo quindi fare una teoria del territorio urbano, potremmo considerare contemporaneamente almeno tre condizioni, che agiscono sia sul piano materiale (delle azioni e della trasformazione concreta dello spazio), sia sul piano simbolico (su quello delle rappresentazioni):

- una forma di padronanza spaziale attraverso la delimitazione e la partizione dello spazio (le maglie);
- dei punti di concentrazione degli uomini, delle risorse (i nodi);
- dei sistemi di circolazione e di comunicazione (reti).

E' all'interno di questi elementi che nascono e si sviluppano le relazioni tra i soggetti alla base dell'autonomia delle decisioni di una comunità o una collettività territoriale. Di fatto il "potere territoriale" si afferma attraverso questo sistema di maglie, di nodi e di reti. Se vogliamo, lo possiamo considerare come il risultato spaziale del processo relazionale che abbiamo evidenziato nel capitolo precedente, di interazione tra attori, strategie e mediatori, processo che può essere attribuito a diverse scale (dallo Stato nazione alla comunità più semplice), ed è verosimilmente adattabile ad un contesto storico specifico, come quello di Gerico o di Çatal Hüyük. Ma vediamo teoricamente come possiamo definire i tre elementi del sistema territoriale. Claude Raffestin (1980) propone di definire un sistema territoriale a partire da tre elementi basilari: maglie, nodi e reti.

**Le maglie** implicano la delimitazione dello spazio, attraverso delle partizioni, delle suddivisioni. Il modo con cui si realizzano queste partizioni dello spazio consente il controllo, la padronanza del (o di un) territorio, sono le maglie del potere che sono la ragione della costituzione di confini e frontiere di ogni sorta (pensiamo solo alle maglie amministrative dello stato contemporaneo in Svizzera: Comune, Cantone, Confederazione, oppure in Italia: Comune, Provincia, Regione, Stato. Con il cambio di potere, si cambiano le maglie del territorio, come fu il caso dopo la Rivoluzione francese, con la dissoluzione delle province e la costituzione dei dipartimenti.

Un territorio implica anche una concentrazione delle risorse e delle ricchezze in punti precisi dello spazio, in **nodi** nei quali si organizzano le funzioni di comando, ovvero l'esercizio del potere. Sono le città. Senza città è difficile pensare all'organizzazione del territorio, ciò che tra l'altro implica la concentrazione degli scambi e delle interazioni in punti precisi dello spazio, quindi la convergenza su di essi di flussi di materia, di uomini, di informazioni.

Non si può però immaginare un sistema territoriale senza **reti**, senza possibilità di circolazione e di comunicazione di materia, di uomini, di informazione. Un territorio, per esistere, deve essere composto anche da reti che connettono i vari punti, che tra l'altro permettono anche un controllo più diffuso del territorio. Così nelle Alpi, la rete delle strade di passo che si sostituisce alla rete dei sentieri tra Settecento e Ottocento, ha come primo scopo un controllo più accurato dei confini ovvero delle maglie create, prima con l'ordine napoleonico e poi dal Congresso di Vienna, sancendo così definitivamente la materializzazione delle frontiere nazionali.

Maglie, nodi e reti sono gli elementi essenziali della rappresentazione del territorio. In un certo senso qualunque territorio prende forma (si materializza) soltanto con la rappresentazione e quindi con la carta geografica (e con i suoi antenati). Poiché solo essa permette di mostrare l'organizzazione gerarchica di nodi, maglie e reti, ciò che consente di assicurare il controllo su ciò che può essere distribuito, posseduto, attribuito. Infatti, come acutamente suggerisce ancora Raffestin, questi tre elementi, sono anche i tre elementi fondamentali della geometria euclidea: punto, linea e superficie. Si tratta degli stessi elementi con cui è composta qualunque carta geografica: punti per rappresentare le città; maglie con superfici delimitate da confini, linee per rappresentare strade e in generale vie di comunicazione. Maglie, nodi e reti si strutturano in modo molto diverso da una società all'altra, ma ci sono differenze anche tra una logica e l'altra. Ad esempio i territori politici non corrispondono necessariamente ai territori dell'economia, detto in altre parole la logica economica provoca nodi, maglie e reti che possono essere diversi, anche molto diversi, dal sistema maglie, nodi, reti della politica. Possiamo fare un esempio che si riferisce all'attualità in Ticino, che riguarda la politica delle aggregazioni (o riforma) dei comuni. Si tratta, se vogliamo, di una politica che è fatta proprio per cercare di adattare il territorio politico-amministrativo (le maglie amministrative) al territorio funzionale (nodi maglie reti), delle relazioni socioeconomiche. Possiamo così rappresentare queste differenze in un sistema generale, come nella tabella qui sotto.

**Logiche d'azione/ Conoscenze e Pratiche**

<b>Elementi dello spazio</b>	<i>Economiche</i>	<i>Politiche</i>	<i>Sociali</i>	<i>Culturali</i>
Superfici	Maglie	Maglie	Maglie	Maglie
Punti	Nodi	Nodi	Nodi	Nodi
Linee	Reti	Reti	Reti	Reti

Fonte: Raffestin, 1980, p. 137.

Gli elementi basici dei sistemi territoriali, maglie, nodi e reti, sono anche le principali poste in gioco del potere per il controllo del territorio. Qualunque territorio, sul piano dei rapporti tra attori, alle diverse scale, dei rapporti politici, sociali, economici.

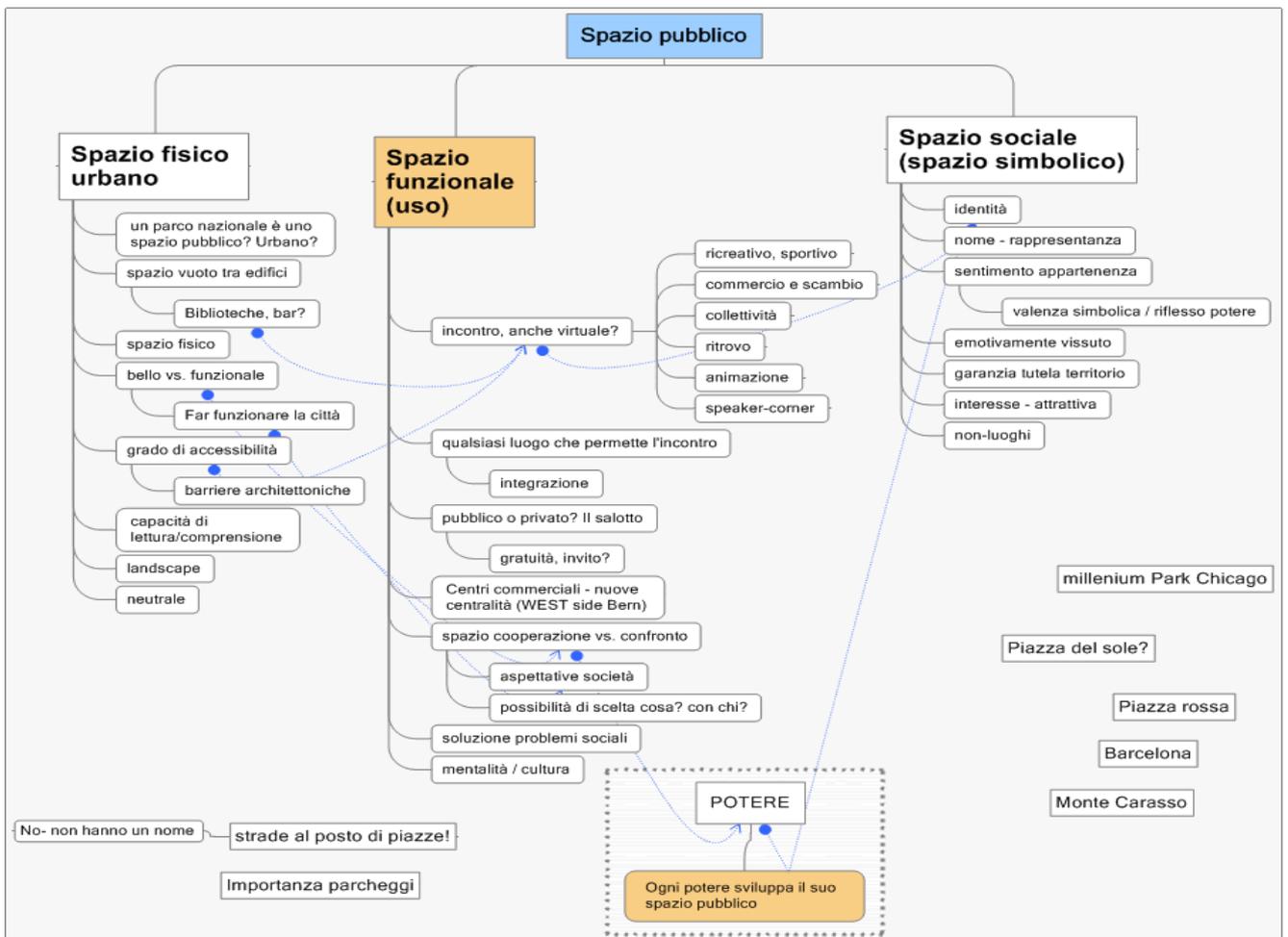
Ora dobbiamo tornare urgentemente sulla questione dello spazio pubblico. Possiamo utilizzare questo ragionamento per lo spazio pubblico? In altre parole, cosa succede se consideriamo lo spazio pubblico quale posta in gioco del potere?

**Spazio fisico e spazio virtuale - Carattere funzionale e carattere sociale dello spazio pubblico**

Questa lezione comportava la discussione delle definizioni date dagli studenti alla domanda. *Cosa è lo spazio pubblico?* Questo testo è soltanto un riassunto della discussione collettiva svolta durante la lezione. Quasi tutti hanno notato il carattere fisico ma anche virtuale, ovvero un sito come *facebook* o altri come *myspace.com* (ecc.) sono spazi pubblici a pieno titolo, come lo possono essere le piazze, i luoghi di incontro urbani. Ma ciò che invece tutti hanno notato è l'associazione di qualità, perlomeno per le funzioni (aspetto funzionale, rappresentato ad esempio dall'accessibilità) e per il carattere di spazio sociale (aspetto simbolico, che qualcuno ha collegato all'esercizio del potere e alla sua manifestazione visibile, alla sua iscrizione nello spazio. Ma andiamo per ordine.

**La mappa delle definizioni: 3 tipi di spazi**

La nostra lettura delle vostre risposte ci ha portato a formulare tre tipi di spazi. Spazio fisico, spazio sociale e spazio funzionale, che mostra l'estrema varietà e ricchezza delle vostre idee sullo spazio pubblico. Credo che abbiamo imparato più noi che voi.



La strada e le infrastrutture di trasporto, sino a che punto sono spazio pubblico? Per alcuni di voi l'autostrada e il parcheggio non rientrano nella categoria dello spazi pubblico, mentre per altri si a pieno titolo. Mi si può spiegare, per favore... chi vuole intervenire? (...)

### Una tipologia tra spazi urbani e accessibilità

Ecco ora una definizione più geografica dello spazio pubblico, cercando di incrociare l'accessibilità con i diversi tipi di spazi che incontriamo in una città (dal più collettivo al più individuale). La definizione è di Jacques Lévy (2008), ma l'abbiamo adattata e completata.

<b>“Socialità”</b> <i>Accessibilità</i>	<b>Spazi urbani</b>	<b>Spazi comunitari</b>	<b>Spazi collettivi</b>	<b>Spazi individuali</b>
<b>Accesso libero</b> (Free access)	<b>Spazio pubblico:</b> Strada, Piazza, Parco			
<b>Accesso regolamentato</b>	<b>Spazio semi-pubblico:</b> Stazione ferroviaria/terminal autobus, fermate dei mezzi pubblici, Centro commerciale / del tempo libero Biblioteca Università Scuola Ospedale (ecc.)	<b>‘Spazio parrocchiale’:</b> Distretto etnico, Oratorio, ecc. proprietà condivise ecc. Sedi di organizzazioni culturali, di partiti / ONG	Portico, entrata, atrio dell’edificio	
<b>Accesso ristretto</b>	<b>Spazio semi-privato:</b> taxi, negozi, teatro, cinema bar, ristorante, discoteca	Luogo di culto, “Ghetto” ...	Corridoi, scale, spazi comuni interni agli edifici	Zone cuscinetto, spazi lavorativi (ex: ufficio)
<b>Accesso riservato</b>		<b>Gated communities, barrios cerrados</b>	Luoghi di lavoro (ex: officina), Club privato.	<b>Spazio privato:</b> Abitazione, automobile

## LO SPAZIO PUBBLICO COME POSTA IN GIOCO DEL POTERE?

Quali sono le relazioni tra potere e spazio pubblico? Queste domande ne fanno sorgere immediatamente un'altra? **In che modo lo spazio pubblico può essere considerato una posta in gioco del potere?** Prima dobbiamo sapere cosa si nasconde dietro la nozione di posta in gioco (*enjeu, stake, puesta*).

Nella geografia politica, le poste in gioco del potere sono essenzialmente tre: la popolazione, le risorse e il territorio (che si dominano o controllano attraverso maglie, nodi e reti). Possiamo discutere a lungo dell'importanza di ognuna di queste tre grandi poste in gioco, ma ciò che ci interessa concerne di fatto il processo di produzione dello spazio pubblico.

Da dove viene dunque lo spazio pubblico? Vi ricordate quel passaggio dell'Odissea, dove Telemaco chiama a raccolta gli uomini di Itaca, e gli uomini formano un cerchio? E' probabile che quel cerchio sia una parte della risposta, poiché prefigura l'agorà, la prima agorà, che certamente costituisce il senso "classico" che attribuiamo da secoli allo spazio pubblico urbano. Il luogo dell'incontro e della rappresentazione sociale. Il luogo dove avvengono le cerimonie e si materializzano le temporalità della città.

Lo spazio pubblico è da sempre sì uno spazio costruito, ma è anche uno spazio sociale e uno spazio di rappresentazione al senso di Lefebvre. Per dirla con le parole di Ratzel, lo spazio pubblico è il luogo dell'iscrizione del potere nel suolo urbano. Ogni epoca ha avuto il suo spazio pubblico come rappresentazione del potere e dei valori dominanti.

Quindi la produzione dello spazio pubblico è un compito imprescindibile per qualunque esercizio del potere, poiché è nello spazio pubblico che si riflettono i modelli religiosi, ideologici, culturali che in quel momento sono i modelli dominanti, in ogni città che si rispetti.

Lo spazio pubblico è così un pezzo importante del territorio, non tanto per la sua estensione, ma piuttosto per il suo valore simbolico: per il messaggio che vuole (come la statua equestre degli eroi militari, tipica delle piazze del XIX secolo).

### Oggi molti si lamentano della qualità dello spazio pubblico urbano

Possiamo anche dire che la creazione di spazio pubblico è la sola strategia, per una città, per creare ambiente e movimentare i centri storici ormai trasformati in musei, per l'incontro fortuito e la *serendipità* e per aumentarne la portata. Gilles Gardet, un urbanista di Ginevra sostiene che gli spazi pubblici nuovi realizzati a Ginevra, se si esclude la *Place des Nations*, vi vede soltanto *povertà di senso e consumo*. Questa è in verità la sfida, in quanto il potere economico, in questi ultimi anni si è a poco a poco sostituito parzialmente o totalmente all'ente pubblico, allo stato e alla municipalità. Tuttavia c'è qualcosa che non va se lo spazio pubblico diventa il pretesto per la vendita, o se il luogo di vendita si trasforma in spazio pubblico, poiché in realtà lo spazio pubblico non c'è più, come in molte delle nostre periferie, non soltanto accanto agli svincoli autostradali e ai centri commerciali. Anche nei quartieri residenziali del periurbano, sulle colline attorno a Lugano o a Locarno, nei quartieri di recente urbanizzazione c'è una grande povertà di spazio pubblico, ci sono spesso insiemi di case che non dialogano, chiuse tra loro con siepi e recinzioni. Ma in fondo non spetterebbe a noi dire queste cose.

Qui c'è però una vera sfida, e c'è materia di indagine per il geografo altrettanto che per l'architetto.

### COSA È LO SPAZIO PUBBLICO? - DEFINIZIONI RICORRENTI DATE DAGLI STUDENTI

*Luogo fisico o virtuale ove chiunque ha diritto di circolare (ecc.). Diverso da altri spazi anche appartenenti al pubblico ma ad accessibilità limitata. (definizione tratta da Wikipedia)*

*Si definisce attraverso l'urbano (städtisch); accessibile (freizugänglich). Ha anche un significato sociale. Porzione di spazio non edificato di una città, che non appartiene al privato, accessibile ai più: piazze, strade, parchi. (Spazio poco funzionante: Piazza del Sole)*

*Le lieu où l'on se rencontre et on se réunit, où l'on se rend par défaut, où l'on trouvera de l'animation et vie collective : l'espace public a un nom, une identité, que ne pourrait avoir, par exemple une autoroute... qui n'est qu'un moyen et pas une finalité (la finalité de l'espace public se décrit d'elle-même)*

*Su quest'idea, per altri lo spazio pubblico può definirsi soltanto a partire dal progetto, da cui si derivano le caratteristiche, come ad esempio per il progetto di Snozzi a Mte Carasso: leggibilità, accessibilità, bellezza, eccezionalità, attività pubbliche, rapporto con la tradizione, qualità e unitarietà.*

*Qualcuna attribuisce molta importanza alla garanzia dell'accessibilità dello spazio pubblico, e quindi alla gestione dei flussi, dei modi e dei mezzi di trasporto, pubblici e privati, che giunge a una riflessione sulla necessità di una separazione netta tra lo spazio pubblico e lo spazio residenziale (essenzialmente privato). Ciò non toglie che lo spazio pubblico dovrebbe essere anche un luogo dove "si impara qualcosa" (ruolo didattico dello spazio pubblico, forse una reminiscenza di urbanismo sovietico?)*

*Forte connotazione identitaria dello spazio pubblico: "Le loro piazze e parchi sono come le facce della città", i luoghi dove si organizzano concerti e dove la gente si incontra...*

*Public Realm is the same as Public Space? But what about the shopping centre or the stadium or the railway station? Where exactly the line drawn between public and private space varies with history and culture.*

*Es todo aquello que no es privado, sin dueño particular. Sin embargo, la condición de no ser privado no es imperativa, pues existen espacios privados con condiciones de espacios públicos e con mejor resultado... por lo tanto, el espacio público tiene que ser definido por su significado en la sociedad, y al centro de esa reflexión hay el usuario....*

*Componente imprescindibile di ogni architettura, che pervade ogni aspetto di tale materia. Non soltanto piazze, strade e parchi, si può scendere di scala e osservare che lo spazio pubblico nelle costruzioni (corti, giardini privati) e – quale spazio di aggregazione – pervade perfino lo spazio privato della casa o dell'appartamento (la sala da pranzo). Lo spazio pubblico si carica però di valenza simbolica, come gli spazi pubblici progettati sotto le dittature (specchio del potere).*

*Destinato all'utilizzo dell'intera comunità. Dotato di valenza simbolica: dovrebbe essere "neutro" è invece sempre di parte (rappresentazione del potere). Strade, superstrade e autostrade hanno preso il posto di delle piazze e dei parchi (sic!) Viadotti e grandi parcheggi: sono questi gli spazi di cui la popolazione sente maggiormente il bisogno (re-sic!) (definizione agghiacciante)*

*Spazio di incontro tra persone diverse ben organizzato, creato, sviluppato.*

*Nella città contemporanea lo spazio pubblico manca, tutto è privatizzato: ma aiuterebbe a risolvere molti problemi sociali....*

*Non soltanto uno spazio di incontro ad uso di tutti come strade piazze, parchi, stazioni, edifici pubblici. E' anche lo spazio a cui la comunità attribuisce un valore pubblico: ad esempio boschi pascoli (parchi nazionali?)...*

*In più spazio dotato di regole, che inquadrano lo statuto di spazio pubblico. Luogo di vita pubblica, necessario alla vita dell'uomo (che ha bisogno di vivere in collettività)*

*La mobilità è il fattore che ha preso sempre più importanza è la mobilità. Non viene utilizzato perché è bello, ma piuttosto per il suo essere funzionale.*

*Lo spazio pubblico funziona meglio nelle grandi città, rispetto ai piccoli contesti di paese (a parte il sud Italia). Importanza dei parcheggi perché oggi tutti si spostano in auto. Per progettare spazi pubblici bisogna tenere conto della mentalità, delle abitudini e dei bisogni della gente oltre alle condizioni climatiche che offre ogni luogo.*

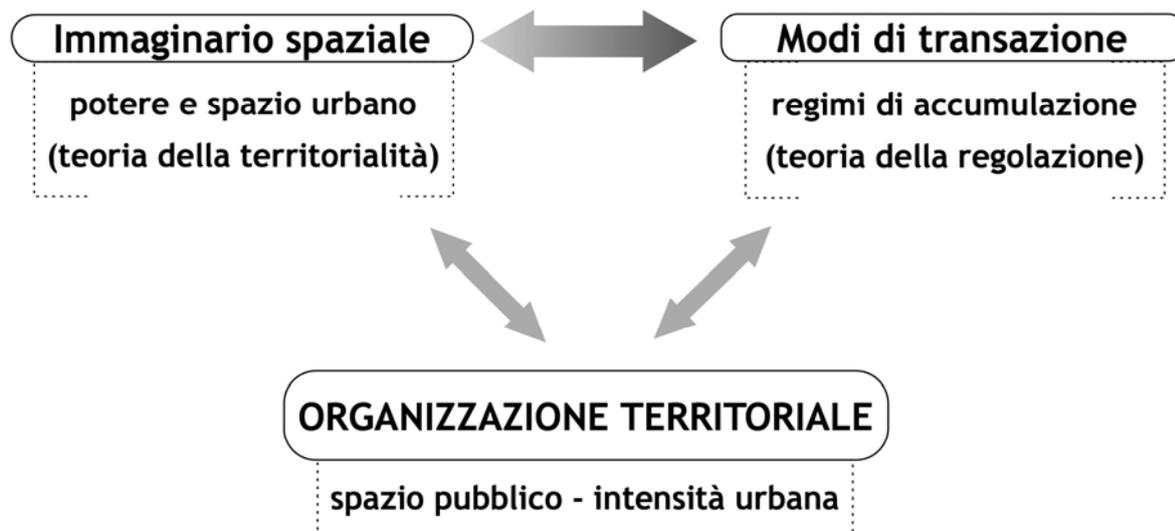
*"Neutrale" e accessibile da tutti.*

*Una categoria del politico, frutto della convergenza tra scienze, pensiero filosofico, architettura e urbanistica che si è compiuta nel mondo greco (P. Perulli) (ma si voleva una definizione personale!!!)*

*Spazio anche virtuale, come il mondo degli avatar che si incontrano nello spazio di second life, ad esempio.*

*Lo spazio pubblico come tesi (!!!) che ripropone il tema della strada, della piazza, dei parchi e degli edifici pubblici e quindi dell'accessibilità, "touchstone for critical theory" of the city; Controversy and Privatization of the public space; semi-public spaces. (...)*

Riprendiamo ancora lo schema proposto alla fine della lezione 2. Questo schema è scaturito come ipotesi didattica ma di fatto è una bussola per pervenire ad una geografia politica della città. Nei capitoli precedenti ci siamo occupati della teoria della territorialità, del problema della relazione tra l'uomo e il suolo e delle rappresentazioni primordiali necessarie allo sviluppo della città. La nascita della città rappresenta un cambiamento della territorialità, nel senso che ora si è di fronte ad un gruppo di soggetti che si sentono parte di un progetto comune ed è questo crediamo uno dei punti che accomuna tutte le città.



Possiamo dunque ipotizzare che questa identità, questo sentimento di appartenenza, oggi in gran parte si riflettono nella qualità degli spazi pubblici. Come abbiamo visto per molti oggi la qualità dello spazio pubblico è in pericolo nella città contemporanea, dove iniziano a dominare modelli ove prevale lo spazio (semi-pubblico) del centro commerciale o del tempo libero che realmente prende il posto dell'antica piazza. Ma è veramente così?

Per cercare di capire come lo spazio pubblico si è trasformato, come è cambiato nel tempo, dobbiamo fare riferimento al secondo asse problematico, ovvero quello del modo in cui si realizza e si riproduce il processo di accumulazione. La domanda è la seguente: come avviene materialmente il processo di produzione e riproduzione dello spazio urbano e dello spazio pubblico in particolare? Come cambia questo processo nel tempo?

### MODI DI INTEGRAZIONE ECONOMICA E REGIMI DI ACCUMULAZIONE

Possiamo iniziare con un'ipotesi: il senso e l'uso dello spazio pubblico è diverso per ogni epoca storica, e ad ogni forma di potere (feudale-aristocratico, borghese, fascista o comunista) corrisponde una produzione e un uso più o meno intensi dello spazio pubblico. Queste differenze forse non sono molto importanti nel passaggio dalla città medievale alla città rinascimentale, per contro le forme, le funzioni e l'uso dello spazio pubblico è forse ciò che più distingue le città dell'era industriale da quelle dell'ancien régime. Questa differenza è verosimilmente dovuta al modo con cui esse hanno risolto il problema economico, ovvero la maniera in cui si operano i processi di produzione, di scambio e di consumo dei beni necessari alla sopravvivenza e più in generale alla riproduzione della società. La questione è naturalmente centrale dal nostro punto

di vista, in quanto gli attori di una comunità adotteranno strategie conformi al loro modo dominante di integrazione economica. Lo spazio pubblico, come prodotto sociale, dipende quindi in larga misura da questi processi.

### **Modi di integrazione economica e città**

Sappiamo che la città, per svilupparsi, necessita di un processo accumulazione, di un surplus che all'origine era identificato con l'agricoltura, ma che oggi possiamo vedere attraverso una moltitudine di fattori, come la selezione, la lavorazione e lo scambio di beni risultanti dalla messa in valore di una risorsa, come l'ossidiana a Çatal Hüyük. Da questo punto di vista l'ipotesi più fondata è che la città, oltre allo sviluppo di una coscienza urbana (attraverso la rappresentazione), nasce e si sviluppa da un processo localizzato di accumulazione che procede da relazioni di scambio tra comunità che risiedono in punti (luoghi) diversi dello spazio. Ciò ha a che vedere con un primo tipo di attività economica, o meglio di relazioni organizzate per assicurare la permanenza del surplus urbano e quindi la riproduzione della società. Ma di che tipo di economia si trattava? Quali istituzioni reggevano questo primo processo di "transazioni economiche"? E cosa, quali fattori, la differenziano dagli attuali processi economici?

A questa domanda hanno tentato di rispondere gli economisti "classici" da **Adam Smith** a **Malthus**, a **David Ricardo** sino a **Karl Marx** o **Frederick List** nel XIX secolo, per non citare che alcuni nomi. I primi misero l'accento sull'equilibrio dei prezzi, come elemento principale della regolazione del mercato, fondato su interazioni (transazioni) frutto di comportamenti razionali, sulla base del postulato che la simultanea ricerca della "massimizzazione del profitto" da parte degli attori del mercato portava all'equilibrio tra offerta e domanda e quindi alla migliore ripartizione delle risorse, che nei modelli economici classici si suppongono scarse per definizione. E' un postulato che ritroviamo nel modello di Von Thünen, che era facilmente e erroneamente attribuito anche alle società e alle economie antiche. Verso la metà del XIX secolo, List e Marx tentarono invece di costruire un modello di economia subordinata a stadi di sviluppo che avevano un impatto storicamente rilevante sulla società. List, ad esempio, mise un forte accento sul ruolo delle istituzioni e dello Stato (borghese) per la regolazione dei mercati, in particolare per proteggere l'industria nascente di un paese (come la Germania nel XIX secolo) dalla concorrenza dei prodotti di un'economia più avanzata (la Gran Bretagna), che avrebbe distrutto sul nascere il suo processo di industrializzazione. Per Marx invece, evidentemente, l'economia era da considerare attraverso il ruolo occupato dal lavoro nella società. Ne risultò, in entrambi i casi, una storia economica fatta di "stadi". Gli stadi di List descrivevano una transizione nel tempo dalla società prevalentemente agricola alla società prevalentemente industriale, ponendo l'accento sul ruolo regolatore delle istituzioni (si veda anche Scott, tr. It. 2001, p. 26). Quelli di Marx erano invece strutturati secondo un modo di produzione caratteristico (dominante) in ogni epoca: dallo schiavismo nell'antichità, alla servitù nel Medio Evo, al lavoro salariato in epoca moderna.

### **Le forme storiche dell'integrazione economica**

Verso la metà del XX secolo, questa successione è stata lucidamente criticata nei lavori di uno storico (e antropologo) dell'economia di origine ungherese, **Karl Polanyi** (1886-1964). Ci pare che la sua teoria sui modi di *integrazione economica* sia ancora quella che meglio si adatta ad una analisi storica delle territorialità urbane. Egli pone un assunto importante e necessario per interpretare le relazioni economiche nella società (e nella città). Nel mondo capitalista contemporaneo l'economia ingloba tutte le sfere delle relazioni sociali, o perlomeno la maggior parte, e questo avviene dal momento che la terra e il lavoro sono quotidianamente scambiati su mercati regolati dai prezzi derivanti dal rapporto tra offerta e domanda (e da istituzioni di cui si tratterà più in dettaglio in seguito). Nelle nostre città la maggior parte degli individui deve confrontarsi quotidianamente con questi mercati (o forme di mercato) e non c'è dubbio che una tale percezione dell'economia influenzi le rappresentazioni che ci facciamo sull'economia della città del passato.

Infatti, dobbiamo considerare che è soltanto a partire dalla seconda metà del '700 che possiamo parlare di mercati autoregolati dai prezzi. E' soltanto da quel periodo infatti che la terra (la proprietà fondiaria) e il lavoro diventano oggetti di mercato. Prima le relazioni economiche erano sorrette da altri meccanismi e da altre istituzioni.

Polanyi parla specificatamente di tre grandi forme di "integrazione economica", ovvero del processo attraverso il quale la società risolve il problema del suo sostentamento e della sua riproduzione fisica e sociale. Queste forme sono la reciprocità, la redistribuzione e lo scambio di mercato.

### **Reciprocità, redistribuzione e scambio**

La *reciprocità* presuppone l'istituzione di relazioni simmetriche tra gruppi sociali distinti e agenti nello spazio. Ad esempio, la ricerca di una moglie al di fuori della comunità originaria da adito a relazioni tra due comunità famigliari. In molte società arcaiche i due gruppi si legavano attraverso tipi di transazioni particolari, diritti (come la dote fornita alla sposa) e doveri (come servizi dovuti alla famiglia del coniuge), oneri e diritti che riguardavano le diverse risorse economiche delle comunità: territori di caccia, animali domestici o terreni coltivati. Nell'Antico Testamento troviamo numerose testimonianze di queste forme di integrazione economica di tipo simmetrico tra comunità rette da relazioni inter-matrimoniali. Le ritroviamo oggi soprattutto nelle società dette "primitive", come presso molte popolazioni native dell'America meridionale (ad esempio gli M'bya del Brasile e del Paraguay) in cui l'economia, almeno all'origine, è costituita da forme di reciprocità.

La *ridistribuzione*, invece, implica la formazione di un centro (un nodo centrale) dove confluiscono le risorse e il lavoro (ovvero l'energia e l'informazione). In questo un ruolo importante viene assunto dalla forma dell'esercizio del potere. Una struttura redistribuiva è paradossalmente favorita dalla presenza di un potere forte, del monarca, del condottiero, del tiranno, che tende ad accentrare presso di sé prestigio e beni materiali. Forse soltanto per questa ragione nella città antica, dalle prime manifestazioni alla polis greca, alla base delle transazioni economiche c'era un forte principio di redistribuzione. Platone afferma che il numero dei cittadini liberi di uno stato (di una città) debba essere di 5040. Questo numero può essere diviso in 59 modi diversi, consente quindi il maggior numero di possibilità per la redistribuzione delle tasse, per le transazioni commerciali, per il servizio di leva o di altri oneri attribuiti ai cittadini (Polanyi, tr. it. 1980, p. 149).

In molte società antiche e arcaiche prevalgono (o prevalevano) perlopiù di forme miste di reciprocità e di redistribuzione. Per cercare di rendere più concreto questo tipo di economia, possiamo considerare questo passaggio di Herodoto, a proposito dell'origine della geometria, che egli rimanda all'origine "monarchica" della proprietà della terra :

*1) I sacerdoti mi dissero che [questo re] ripartì il territorio fra tutti gli Egiziani, assegnando a ciascuno un lotto di forma quadrangolare di uguali dimensioni: poi si garantì le entrate fissando un tributo da pagarsi con cadenza annuale. 2) Se a qualcuno il fiume sottraeva una parte del lotto, c'era la possibilità di segnalare l'accaduto presentandosi al re in persona: questi inviava dei tecnici a verificare e a misurare con esattezza la diminuzione di terreno, affinché il proprietario potesse per il futuro pagare il tributo in giusta proporzione. 3) Scoperta, mi pare, per questa ragione, la geometria passò poi dall'Egitto in Grecia. La meridiana, lo gnomone e la suddivisione della giornata in dodici parti i Greci li hanno appresi invece dai Babilonesi. (Erodoto, Storie, II, 109)*

Questo sistema, pur sotto la forma della leggenda del mitico re Sesostri, non è diverso dal punto di vista relazionale da un sistema redistributivo basato sul prelievo fiscale. E' questo il caso, ancora una volta delle prime città greche, delle "città tiranniche"<sup>17</sup> in cui vennero realizzati i primi grandi spazi pubblici monumentali.

---

<sup>17</sup> De Oliveira Gomes C. (2007) La cité tyrannique. Histoire politique de la Grèce archaïque, PUR, Reims.

Il principio di redistribuzione esiste ancora oggi, ad esempio con i contributi erogati in favore della disoccupazione, della pensione o in caso di malattia, da corpo a tutta una serie di istituzioni come le assicurazioni sociali e l'assistenza pubblica. Tuttavia oggi è attraverso relazioni che presuppongono lo *scambio di mercato* – il mercato del lavoro, il mercato immobiliare, quello dell'alloggio, dei beni alimentari, ecc. – che la maggior parte dei soggetti che abitano la città traggono – chi più chi meno – la soddisfazione dei propri bisogni e desideri. La nascita dell'economia di mercato cambia dunque completamente le prospettive e quindi le strategie dell'agire individuale e collettivo. Si passa se vogliamo da una città dove per quanto riguarda il suolo prevaleva il *valore d'uso*, ad una dove invece prevale il *valore di scambio*.

Storicamente, ricorda ancora Polanyi, la frontiera che separa l'economia di mercato (e il capitalismo) dagli altri modi di integrazione economica è costituita dalla creazione di due nuovi mercati, nell'Inghilterra della seconda parte del XVIII secolo: il mercato della terra e il mercato del lavoro. Nella fase precedente la terra dipendeva da ordinamenti di origine aristotelico-feudale, il cui Signore si vedeva attribuito dal re – analogamente a quanto avveniva già nell'antico Egitto – lo *status* di possessore e di proprietario. Anche il lavoro era protetto da statuti abbastanza rigidi e il sapere tecnico diviso in corporazioni relativamente chiuse. Non c'era la possibilità, né di un vero mercato fondiario, né di un mercato del lavoro.

### **La città medievale**

E' sorprendente come per regolare i rapporti economici l'associazione di reciprocità e redistribuzione, pur con cambiamenti anche sostanziali, si prolunghi dal tempo memorabile delle prime città sino alle soglie della modernità. Le descrizioni della vita quotidiana nella città medievale di Lewis Mumford (tr. it. 1968, pp. 359 e ss.) assumono quindi un interesse particolare, se ad esempio volessimo identificare i termini della relazione (attori, strategie, mediatori) alla base della costruzione dello spazio urbano in questo modello di città. Dalle sue pagine traspare una città medievale ben diversa dalle immagini che trasudavano i vecchi quartieri "medievali" delle città europee nel XVIII e XIX secolo, di luogo insalubre, pestilenziale, infernale.

La città medievale ricerca le forme dell'armonia nel rapporto tra uomo e ambiente, che è allo stesso tempo un rapporto religioso e fortificato (è da qui che partono le crociate), la cui forma richiama una spinta verso l'alto (il cielo) come testimoniano le torri e i campanili che fanno da "sfondo" (o piuttosto da paesaggio urbano) alle rappresentazioni sacre o allegoriche in artisti come Tiziano o Giovanni Bellini. E' un rapporto "armato" e la religiosità va di pari passo con le opere di fortificazione e di protezione della città. Tutto ciò è ben documentato. Città come Ferrara o Venezia testimoniano di questa ricerca dell'armonia attraverso un disegno in cui prevalgono gli spazi collettivi che accolgono le cerimonie e le festività che sono destinate ogni anno a rinnovare le immagini e le rappresentazioni della città. Questa morfologia urbana, si badi, la si può ritrovare anche in numerosissimi contesti più modesti, come Bellinzona ad esempio, il cui borgo medievale (oggi il "centro storico") si sviluppò accanto alla rocca sui cui era edificata e mantenuta una prima fortificazione risalente all'epoca romana. Ciò che ci interessa nella città medievale sarà la "territorialità" alla base di uno specifico modello di spazio urbano, cercando di evincere il tipo di relazione sociale che ne sta alla base.

Dalla descrizione di Mumford, appare un modello di città in cui gli individui non dispongono quasi di nessuna privacy e sono spesso legati al loro status sociale, quindi integrati ad un clan familiare allargato, nel quale esercitano un ruolo definito (ad esempio artigiano, servo o cortigiana). Nella città medievale gli spazi collettivi sono prevalenti, all'esterno come all'interno delle case, ma all'esterno dominano ampi spazi aperti; nei rioni di regola ogni casa di abitazione dispone di un giardino con orti e coltivazioni arboree, come ancora testimonia Sabbioneta (p. 48), la città ideale di Vespasiano Gonzaga, forse una delle ultime creazioni della città medievale.

In questo contesto il mercato ha una funzione ridotta anche se è simbolicamente importante. Certo ci sono grandi fiere e i primi mercati regionali daranno lustro a grandi città come Lione o Mila-

no, situate alle confluenze dei valichi alpini. Ma si tratta di un processo di scambio di mercato limitato a beni di consumo (stoffe, tessuti, vino, sale, spezie, utensili agricoli, ecc.) e non concerne affatto la terra né il lavoro e spesso nemmeno il cibo, i cui prezzi sono imposti e regolati dall'autorità, di cui il chiostro e poi la cattedrale e il castello saranno gli spazi privilegiati.

Se all'inizio tutto era regolato al ritmo del sacro e della religiosità, a partire dal 400 in molte città, ad esempio nell'Italia centrale e settentrionale, i Principi fanno a gara per realizzare imponenti edifici del potere civile che costituiscono ancora oggi degli spazi pubblici di qualità ineguagliabile. Gli esempi sono troppo evidenti e conosciuti perché ci si attardi, ma certamente il rinascimento prolungava in qualche modo la traiettoria storica della città medievale. Gli eventi del XVI e XVII secolo portarono però alla sua decadenza: gli spazi liberi furono gradualmente occupati da nuovi edifici, le condizioni igienico-sanitarie si fecero sempre più precarie e meno sostenibili, pestilenze e carestie finirono per trasformare i centri urbani "medievali" in luoghi lugubri e repulsivi. E' questa nell'Ottocento la rappresentazione dominante della città medievale.

Ma qual è o com'era prima del suo degrado la territorialità della città medievale? Prendiamo, ad esempio, il lavoro. Le forme generali del lavoro erano legate allo status, in generale, che dipendeva dalla posizione gerarchica in cui la famiglia viveva. Cambiare status era certo possibile per cui poteva capitare che un semplice artigiano diventasse un architetto o un pittore di fama internazionale. Tuttavia le conoscenze e le pratiche acquisite venivano tramandata attraverso il sistema delle corporazioni in cui il giovane era "arruolato" già in tenera età. Se esisteva l'università, non esistevano certo istituzioni come il politecnico. I rapporti sociali che regolavano la questione economica si attuavano entro la sfera familiare allargata. La crescita delle attività lavorative e dei commerci avveniva attraverso relazioni di reciprocità, di matrimoni incrociati e di alleanze familiari e quindi il mercato era generalmente subordinato a queste istituzioni. Non dobbiamo dimenticare che negli anni successivi al 1000 il commercio e il lucro sono visti come un'attività non degna di un cristiano, e viene lasciata ad altri gruppi sociali, minoritari, che compongono la città, come ad esempio gli ebrei che si specializzarono nel commercio. In questo sistema lo spazio pubblico era fortemente subordinato alla necessità di materializzare l'identità della città attraverso il potere che la reggeva.

Questa territorialità basata su reciprocità e redistribuzione svanisce gradualmente, o brutalmente, con la rivoluzione industriale.

#### LA CITTÀ NELLA SOCIETÀ INDUSTRIALE : IL PREDOMINIO DELLO SCAMBIO DI MERCATO

Abbiamo già accennato al fatto che la rivoluzione industriale viene fatta risalire prima alla privatizzazione della terra, che consente di aumentare le rese e quindi l'accumulazione di un surplus, e poi agli sviluppi tecnologici che permettono la creazione delle prime grandi concentrazioni di manifatture per la produzione tessile, processo che consacra la nascita di un mercato del lavoro, in cui la città di Manchester è spesso stata portata a simbolo. Non approfondiremo il capitolo la genesi della città industriale, non dal punto di vista della forma, in quanto è già ampiamente trattato in altri insegnamenti. Tratteremo però le relazioni dominanti, attraverso alcuni modelli di industrializzazione, per poi occuparci del passaggio cruciale tra la città industriale (che sul piano architettonico solo in parte corrisponde alla città moderna) alla città attuale (o contemporanea) che chiameremo anche, per alcuni aspetti, post-fordista. La "grande trasformazione" proposta dalla teoria di Polanyi ci ha permesso di intravedere il cambiamento delle relazioni dominanti con l'irruzione dello scambio di mercato autoregolato dai prezzi. Tuttavia, proprio lo sviluppo della società di mercato e poi del capitalismo industriale ha implicato, dopo vari decenni di eccessi, la nascita di istituzioni deputate a correggere la formazione dei prezzi, in particolare per quanto riguarda il mercato del lavoro (ad esempio le convenzioni collettive che stabiliscono minimi salariali). E' questa una caratteristica dell'economia che viene a formarsi, a poco a poco, con lo sviluppo tecnologico, l'innalzamento del potere d'acquisto, il riconoscimento dei livelli salariali. Non è più soltanto quella di un mercato regionale chiuso, separato dalla sfera della politica, ma comprende una serie di attori nuovi per la città (i produttori ovvero le imprese) che sui i mercati acqui-

stano materie prime e vendono prodotti lavorati. L'attività dell'azienda industriale ha quindi un effetto notevole nel luogo dove viene a localizzarsi.

### **Economie di scala e economie di agglomerazione**

Per cercare di capire la produzione dello spazio urbano nella società industriale, può essere utile riferirsi ad un concetto enunciato da Alfred Weber all'inizio del XX secolo, quello di *forze di agglomerazione*, quale aggiunta alla sua "teoria pura della localizzazione industriale" (1909). Weber inizialmente propose un modello per trovare la localizzazione più efficiente di un impianto produttivo, esclusivamente in termini di minimizzazione della distanza nello spazio (e quindi del costo del trasporto, che pose quale funzione lineare di quest'ultima), tra l'ubicazione delle materie prime e quella del mercato. Successivamente al modello vennero aggiunti degli elementi di distorsione. Tra questi troviamo appunto le *forze di agglomerazione*, date dalla prossimità dei produttori, che se non potevano per Weber rappresentare una alternativa in grado di sostituire interamente il peso del costo del trasporto, restano ancora oggi una delle sue più valide intuizioni. Infatti la crescita in dimensione dell'impianto industriale, portando con sé la divisione del lavoro e la specializzazione della manodopera, conduceva a una più efficiente ripartizione dei costi totali (fra costi fissi e costi variabili). Questa riduzione dei costi poté realizzarsi anche al di fuori dalla stessa impresa, in particolare allorquando diverse unità produttive (di un medesimo settore) erano concentrate in aree geografiche delimitate. Il concetto classico di *economia di scala* diventò applicabile anche all'esterno dell'impresa. Si parlò di *economie esterne* e in particolare di *economie di agglomerazione*. Come si ricorderà, abbiamo già parlato di questo concetto, riguardo all'ipotesi di Jane Jacobs sull'origine della città. Non possiamo quindi escludere la possibilità che tali processi, pur in forma diversa, possano avere un effetto anche per economie "primitive" o comunque non di mercato.

All'inizio del XX secolo divenne chiaro che in molte localizzazioni industriali i produttori erano in grado di trarre notevoli vantaggi economici dal fatto di localizzarsi gli uni vicini agli altri. Ciò sia perché le imprese concentrate potevano beneficiare di infrastrutture comuni, sia perché la vicinanza ad altre imprese conduceva alla riduzione dei costi di trasporto, sia ancora perché la manodopera specializzata era forzosamente abbondante in questi luoghi di aggregazione industriale. L'industrializzazione dello spazio provocò di fatto nuove polarità e nuovi fenomeni di concentrazione degli uomini e delle risorse, concretizzandosi nella crescita della città e nello sviluppo dei rapporti centro-periferia. Gli economisti spaziali hanno cercato di teorizzare questi cambiamenti, in particolare attraverso un modello, quello che inizia dalla *regione polarizzata* e che conduce alle teorie centro-periferia (come teoria generale della polarizzazione e dello squilibrio). Ci atterremo qui alle indicazioni principali, scaturite dalle pagine di François Perroux, che ci sembrano sufficientemente chiare e rivelatrici sulle forme spaziali dell'accumulazione del surplus urbano nella città industriale.

## LA POLARIZZAZIONE

### **La teoria della polarizzazione**

La teoria della polarizzazione è stata inizialmente proposta da François Perroux (1950), fu poi ripresa e sviluppata da Albert Hirschmann e Gunnar Myrdal e finalmente adattata e trasformata, negli anni '60 e '70, da John Friedmann, geografo americano, fondatore della "regional planning" e artefice della teoria centro-periferia. Perroux partì dal presupposto neoclassico che il mercato e la formazione di prezzi erano il principale strumento per ottenere l'equilibrio economico, senza intervento esterno<sup>18</sup>. Verosimilmente il suo primo intento fu proprio quello di trasferire

---

<sup>18</sup> Cf. Ponsard 1958.

nello spazio i presupposti dell'equilibrio economico. Tuttavia furono quasi subito abbandonati nella misura in cui lo stesso Perroux, per spiegare l'emergenza di un polo di sviluppo, introdusse il concetto di innovazione, a partire dalle idee sviluppate dall'economista di origine austriaca Joseph Schumpeter (1883-1950). Schumpeter fu considerato quasi un eretico dall'economia ortodossa, in quanto postulò una vera e propria rottura, rispetto alla teorie dell'equilibrio. Il tempo economico, sosteneva, non è lineare, ma è sottoposto a bruschi cambiamenti: ogni qualvolta si realizza una nuova combinazione produttiva (o meglio una innovazione), lo sviluppo si realizza tramite un processo di *distruzione creatrice* (distruzione dei vecchi elementi per crearne dei nuovi). Si producono così cambiamenti irreversibili, che per loro natura non ammettono equilibrio, né temporale né spaziale. Contrariamente alla sua idea iniziale, Perroux scopre che lo spazio economico è il luogo dello squilibrio, dove i flussi di materia e di uomini si concentrano in pochi punti o poli di sviluppo<sup>19</sup>. Egli sostituisce lo spazio banale dell'economia classica con un *campo di forze* centripete e centrifughe nell'ambito del quale soggetti e mezzi di produzione vengono attratti e respinti in maniera selettiva da e verso i diversi luoghi. Ciò significava che lo sviluppo economico non poteva avvenire in ogni luogo nella stessa misura, ma che aveva origine in pochi punti dello spazio, nei *poli di crescita*, dai quali si propagava in modo diverso, coinvolgendo parti diverse dello stesso spazio.

Questi poli corrispondevano agli agglomerati industriali, nei quali erano localizzate **le imprese o le attività motrici**. Ovvero i settori produttivi che per la loro dimensione, o per la loro capacità ad innovare, o ancora per i rapporti privilegiati con le altre imprese e gli altri settori (sub-fornitori, acquirenti, ecc.) generano un *effetto moltiplicatore* e dunque delle economie esterne, capaci di suscitare la crescita e la localizzazione di altre attività economiche. Le economie di agglomerazione generate dalle attività motrici (ossia dalle grandi imprese) divennero il fulcro della localizzazione industriale. Si creò così uno spazio urbano specifico, con dei ritmi e dei modi diversi da quelli delle precedenti città.

Storicamente la funzione motrice viene attribuita allo sviluppo della mobilità o meglio dei trasporti: in particolare ai benefici legati alla presenza di infrastrutture (essenzialmente ferroviarie e fluviali nel XIX sec., stradali e aeroportuali nel XX sec.). Nel XX secolo si impongono la siderurgia, prima, e poi l'industria automobilistica, l'industria petrolifera; dopo gli anni '50 si imporranno i settori dell'elettronica, dei materiali sintetici e l'industria aerospaziale. Oggi potremmo dire che i *settori motori* sono sempre più composti da attività immateriali a forte componente di informazione: l'informatica, le telecomunicazioni, le attività finanziarie, il mondo dello spettacolo, il settore della ricerca legato alle biotecnologie. Ma gran parte di queste attività vengono svolte in rete, attraverso delle filiere sparse nello spazio e quindi i loro effetti "polarizzanti" non sono confrontabili o assimilabili a quelli dell'industria motrice della città industriale.

### **Impresa motrice, polarizzazione e economie esterne**

a) Particolarmente importante è la nozione di *impresa motrice* o di *settore motore* dello sviluppo regionale, che sta alla base del processo di crescita produttiva. Essa, per innescare il processo espansivo, dovrà essere di grandi dimensioni e quindi capace di immettere sul mercato grandi quantità di beni – superiore alla domanda della popolazione locale e delle altre imprese localizzate nel polo, in modo da attivare dei flussi di esportazione verso altri mercati nazionali e internazionali. L'impresa motrice (o il settore) tuttavia, secondo la teoria perrousiana, deve *esercitare un tipo di dominazione* – non solo del mercato a cui si rivolge in termini di parziale o totale monopolio su un bene – ma anche del suo ambito economico-regionale, e questa dominazione si esprime soprattutto nella sua capacità di attivare attività connesse a monte (sub-forniture) e a valle (servizi e distribuzione, ad esempio) del processo produttivo. Quest'ultimo, lo ricordo, risulta dall'affermazione di una o più innovazioni, in altre parole dalla situazione di dominanza sul mercato che l'impresa è stata capace di creare con l'innovazione. Dunque l'impresa motrice è

---

<sup>19</sup> Cf. Conti 1996, pp. 124-25.

quell'impresa capace nel tempo di creare con gli altri soggetti presenti nell'area quei legami tecnico-produttivi che le consentono, detto con le parole di Perroux, di "imporre ai fornitori un prezzo d'acquisto dei propri input inferiore al prezzo di mercato".

b) *Natura dei processi di polarizzazione sociale e demografica*: sono connessi e conseguenti ai processi di accumulazione economica che coinvolge in gran parte l'economia dell'area, attirando dall'esterno popolazione e capitali. La crescita della popolazione richiederà la dotazione di più servizi e di più infrastrutture nel polo di sviluppo. Ciò stimolerà nuove occasioni di occupazione e attirerà nuove popolazione. Sotto questo aspetto la crescita industriale e la crescita demografica tendono ad autoalimentarsi reciprocamente.

c) La formazione di *economie esterne*. Secondo Perroux le economie esterne, gli effetti derivati dal moltiplicatore della crescita delle attività motrici (che sono di fatto *economie di agglomerazione*), sono conseguenti al processo di accumulazione che coinvolge l'impresa dominante, esse non sono dunque scindibili dal processo di crescita del polo, e anzi tendono a legarsi in un ciclo di sviluppo dell'economia del polo di sviluppo e dell'economia regionale.

d) La crescita demografica e l'espansione delle attività economiche producono una graduale complessificazione della crescita polarizzata, nella quale aumentano le interazioni tra soggetti economici, politici, sociali e culturali, aumentano gli investimenti effettuati e dunque in generale la ricchezza del sistema.

### **Il modello centro-periferia di John Friedmann**

Lo sviluppo economico del dopoguerra ha dato in gran parte ragione a Perroux, che senza volerlo ha anticipato gli effetti spaziali dell'industrializzazione "fordista" sulla città. Città come Milano o Torino negli anni 50-60-70 possono riconoscersi in questo modello di sviluppo spaziale, che è anche il modello di sviluppo urbano caratteristico della seconda parte del XX secolo in Europa. E' la città del fordismo, anzi del fordismo nazionale che si sviluppa in tutta Europa durante la fase di ricostruzione postbellica. Oggi, se è scomparsa dalla maggior parte dei territori dell'Europa occidentale, resiste, in alcuni contesti limitati, ad esempio in Svizzera o in Francia per sostenere l'economia delle regioni periferiche. Ma a quell'epoca, negli anni 50 e 60 del XX secolo, le "scoperte" di Perroux diedero adito ad una fioritura di studi economici e regionali, che trasformarono letteralmente la teoria iniziale, ma che non pervennero a correggere le forze di aggregazione (e di disaggregazione) spaziale previste dalla polarizzazione.

Il modello della polarizzazione si ritrova quindi anche nel paradigma centro-periferia che verso la fine negli anni '60 assume il valore di una teoria dello scambio ineguale, come nel caso di John Friedmann (1972). Egli evidenzia che l'evoluzione dei rapporti centro-periferia non solo mantengono, ma aggravano lo squilibrio tra centri e periferie, in un modello che idealmente può comprendere non soltanto la città, ma anche le relazioni tra grandi regioni a scala mondiale<sup>20</sup>:

- la difficoltà della periferia ad offrire reali opportunità di investimento;
- il suo impoverimento, conseguenza di fattori sociali di natura diversa come l'elevata crescita demografica, l'emigrazione e le sue conseguenze;
- la più rapida crescita dei profitti e del reddito nelle regioni centrali;
- la massiccia presenza nel centro dei settori più moderni dell'economia e la sua superiore capacità di innovazione;
- la continua crescita della domanda di prodotti provenienti dalle regioni centrali, maggiormente industrializzate (pp. 88-89).

Per cercare di spiegare l'origine di queste disuguaglianze Friedmann introdusse una "dimensione sociale" che era ancora in gran parte assente nelle precedenti teorie della polarizzazione, interessandosi in particolare al ruolo delle *élites*, dei gruppi sociali dominanti nei centri e nelle perife-

---

<sup>20</sup> Dove il "centro" è costituito dai paesi più sviluppati e corrisponde in gran parte alla triade America del Nord, Europa Occidentale, Giappone

rie. Al proposito utilizzò in modo critico la teoria del conflitto sociale di Ralph Dahrendorf<sup>21</sup>, formalizzando le relazioni tra élites centrali e periferiche attraverso fenomeni di dipendenza e di conflitto, modulati dall'esercizio del potere<sup>22</sup>. In sintesi Friedmann riformula il rapporto centro – attraverso sei meccanismi generali: 1. *Effetto di dominio* del centro sulla periferia; 2. *Effetto informativo*: l'aumento delle interazioni nel centro permette più facilmente di sviluppare delle innovazioni; 3. *Effetto psicologico*, riferito alla creazione nel centro di condizioni favorevoli all'innovazione (imitazione, *social learning*, ideologia del successo); 4. *Effetto di modernizzazione*: la creazione nel centro di strutture che stimolano l'attività; 5. *Effetto moltiplicatore*, la tendenza dell'innovazione a portare altre innovazioni attraverso la creazione di nuova domanda di servizi nelle regioni centrali; 6. *Effetto di produzione*, o la creazione di strutture attrattive per attività innovative, attraverso lo sfruttamento del monopolio temporaneo sul mercato (o vantaggio comparativo) dato ai produttori innovativi<sup>23</sup>. Questi effetti congiunti, nelle aree centrali (nelle città più importanti), dovevano tendenzialmente aumentare i rendimenti crescenti (*increasing returns*), come economie di scala e economie di agglomerazione, e diminuire i costi delle innovazioni. Friedmann aggiungeva che introducendo delle innovazioni dal centro alla periferia, si provocava un aumento dei flussi dalla regione dipendente al centro e con essi diversi effetti collaterali non previsti, ma difficilmente in grado di rompere realmente il dominio del centro sulla periferia.

#### LA POLARIZZAZIONE: MODELLO SPAZIALE DEL FORDISMO

La polarizzazione, lo squilibrio della distribuzione delle attività e le relazioni (inequali) tra centro e periferia caratterizzano i sistemi territoriali del dopoguerra, è (o meglio era) una sorta di proiezione nello spazio dei rapporti economici e sociali, ovvero dei diversi modi di produrre, di scambiare e di consumare beni e servizi. Da questi modi dipendono, tra l'altro, anche le logiche della localizzazione, i modelli abitativi e quelli della mobilità e dei circuiti della comunicazione. E questo vale alle diverse scale, dalla città alla regione, alla nazione,... al mondo globale. Nella misura in cui questi modi di relazione dipendono dai cambiamenti del capitalismo contemporaneo, la polarizzazione, è una conseguenza, un effetto spaziale del *modello dominante di sviluppo nel dopoguerra* che abbiamo già più volte chiamato il *fordismo*. Nei fatti la polarizzazione spiega la città fordista. Ma prima di entrare in una discussione sul fordismo è necessario definirlo.

#### Cenni sulla teoria della regolazione

Il dibattito sul fordismo (da Henry Ford il creatore della catena di montaggio) risale agli anni '30<sup>24</sup>, è stato re-interpretato dai teorici della regolazione negli anni '70 e '80. Sviluppata in Francia a partire dalla metà degli anni '70, la *teoria della regolazione* fu elaborata osservando lo sviluppo dell'impresa capitalistica dopo la grande crisi del '29. Negli anni '80, questa teoria è diventata una delle basi per l'interpretazione del cambiamento dei sistemi produttivi e dei loro impatti spaziali alla scala delle città e delle regioni.

In sintesi, si considera che all'interno del *modo di produzione capitalistico* vi siano diverse forme di *regimi di accumulazione*, ma anche dei diversi *modi di regolazione*<sup>25</sup>. Il passaggio da un re-

<sup>21</sup> Cf. Dahrendorf R. (1959).

<sup>22</sup> "To have power is to exercise a measure of autonomy in decisions over a given environment and to have the ability to carry out this decisions" (Friedmann 1972, p. 90).

<sup>23</sup> Ibid. pp. 94-95 e Conti 1996, pp. 147-150.

<sup>24</sup> Il termine fordismo risale al dibattito e alla critica del capitalismo dell'inizio del XX secolo. Fu utilizzato inizialmente da Antonio Gramsci per descrivere i caratteri della società e dell'economia industriale americana, della produzione di massa degli anni Venti (cfr. "Americanismo e fordismo", 1934, Quaderni dal carcere, vol. 3, Einaudi, Torino 1975, pp. 2137-2181). Per contro non si entrerà nel dibattito in corso tra i teorici del capitalismo contemporaneo sulle forme del postfordismo (neofordismo, toyotismo, ecc.), se non per ciò che riguarda il tema delle implicazioni spaziali dei nuovi paradigmi produttivi. Si veda per una efficace sintesi anche Soja (2000), pp. 156-188.

<sup>25</sup> cf. Aglietta 1976; Boyer e Mistral 1978.

gime di accumulazione ad un altro costituisce una crisi o una rottura del *modello di sviluppo* dominante fino a quel momento. Infatti, i *modelli di sviluppo* sono i modelli attraverso i quali si esplicano le relazioni economiche che fondano una *comunità di interessi* nazionale, regionale o mondiale. Per questi autori un modello di sviluppo comprende così almeno tre aspetti:

- *Un paradigma tecnologico o modello di industrializzazione* che concerne i principi generali dell'organizzazione del lavoro e della produzione (come abbiamo visto ciò non riguarda solo l'industria e non solo le tecnologie ma anche i comportamenti individuali indotti da un particolare modello di industrializzazione);
- *Un regime di accumulazione* che è definito non soltanto attraverso i circuiti primari e secondari del capitale, ma anche i principi macro-economici che descrivono la compatibilità tra la trasformazione delle norme in uso nella produzione (norme del sistema di produzione) e quella delle norme sociali (norme d'uso del prodotto sociale);
- *Un modo di regolazione* : la combinazione delle forme d'aggiustamento della definizione dei prezzi, che comprende delle anticipazioni dei comportamenti contraddittori degli agenti individuali ai principi collettivi del regime di accumulazione. Queste forme di aggiustamento possono includere delle abitudini (o tradizioni) culturali ma più spesso vengono codificate con delle forme istituzionali come leggi, normative, accordi sindacali, che definiscono le garanzie per le maestranze. Nel fordismo ciò si è attuato attraverso l'istituzione e il riconoscimento del sindacato quale partner sociale nelle relazioni di lavoro e nella definizione dei salari.

Nel dopoguerra il modello di sviluppo dei paesi industriali avanzati è una perfetta illustrazione di queste tre caratteristiche.

### **Il fordismo come modello di sviluppo**

Il fordismo, sul piano dell'organizzazione del lavoro, compie definitivamente il paradigma del *taylorismo*. Domanda: cos'è il taylorismo<sup>26</sup> e quali sono le sue caratteristiche?

- Standardizzazione delle fasi (e dei compiti) della produzione;
- Controllo del tempo di lavoro;
- Rigorosa separazione tra le operazioni di concezione (ufficio dei metodi) e quelle di esecuzione (l'atelier o la fabbrica)<sup>27</sup>.

Questi caratteri si ritrovano nel modello di industrializzazione con la formazione delle catene di montaggio nella prima parte del XX secolo (quale migliore illustrazione non possiamo che invitare a rivedere l'eccellente film di Charlie Chaplin "I tempi moderni"). Nella concezione *taylorista*, come nel fordismo, il lavoratore non era però sempre considerato soltanto alla stregua di una manodopera non specializzata (e non motivata) destinata a seguire ciecamente le istruzioni dell'ufficio dei metodi. Sin dall'inizio si considerava che il lavoratore doveva agire con una parziale autonomia, poiché doveva essere in grado di reagire alle disfunzioni delle macchine e agli arresti della produzione.

I teorici della regolazione sottolineano che *il regime di accumulazione* del fordismo presupponeva una crescita (praticamente costante) della produttività (attraverso le razionalizzazioni e standardizzazioni successive dei gesti lavorativi) e dunque un innalzamento del volume di capitale fisso pro capite. Infatti, uno dei principali caratteri dell'economia del dopoguerra fu la crescita del potere d'acquisto che si sviluppò grazie alla crescita della produttività e all'aumento dei salari. Fu una

---

<sup>26</sup> Frédéric Winslow Taylor (1856-1915), nato a Philadelphia negli Stati Uniti, è considerato il fondatore del management scientifico del lavoro, che trasformò l'arte di *saper fare* di pochi a quella del *saper rifare* di molti, formalizzando e standardizzando i metodi, gli strumenti e le conoscenze dell'organizzazione del lavoro. Taylor si appoggiò su un procedimento che osservava e quantificava. Utilizzò essenzialmente il cronometro, segmentò i compiti e separò le funzioni d'esecuzione (la fabbrica) e di organizzazione (l'ufficio), promosse la specializzazione. La sua ricerca di razionalizzazione era basata su un principio di tipo « win-win » nella relazione tra esecutori e datori d'ordine. Per taluni i suoi principi furono pervertiti e il suo nome fu associato agli eccessi della razionalizzazione industriale il cui unico fine era l'aumento della produttività, senza reale contropartita per chi esercitava le mansioni di esecuzione.

<sup>27</sup> Cf. Leborgne D. et Lipietz A. 1987, p. 77.

crescita relativamente stabile della quale approfittarono soprattutto i salariati. Furono gli anni del cosiddetto boom economico in Italia (i “trenta gloriosi” in Francia).

Per quanto riguarda invece i *modi di regolazione* sviluppati dopo il 1945, essi contrastavano con quelli del capitalismo classico della fine del XX secolo, in quanto *riducevano l'importanza degli aggiustamenti concorrenziali*. Si doveva cioè permettere agli agenti economici di *internalizzare* la logica del regime di accumulazione, non sanzionando i loro insuccessi ma anticipando i successi delle loro iniziative, in particolare allargando l'offerta di prodotti da immettere sul mercato. Sotto il fordismo la crescita del salario (quindi quella del potere d'acquisto) era determinata dalla crescita dei prezzi e dalla crescita della produttività generale. I paesi industrializzati pervennero a questa crescita in vari modi, ma in generale combinando il ruolo delle *convenzioni collettive* (nei principali settori economici) e/o quello di un *salario minimo* fissato dallo Stato a quello di una garanzia di reddito data dal *Welfare State* (ad esempio pensioni e reddito minimo garantito in caso di perdita del lavoro). Le convenzioni collettive a carattere obbligatorio rendevano il contratto salariale relativamente rigido, ciò che aveva degli effetti sul potere di licenziamento del padronato.

Questo modello presupponeva due caratteristiche:

- da un lato la *concentrazione della proprietà*, delle tecnologie e dei capitali nelle mani di pochi e grandi produttori in generale poco o non specializzati (un oligopolio rotto qua e là da specializzazioni locali preesistenti, come in Italia) o da aziende in crescita e in grado di offrire una paletta mano a mano più ampia e diversificata di prodotti;
- dall'altro *il ruolo e la responsabilità dello Stato* nella creazione di moneta e di credito, da cui la sua capacità di influire sui redditi disponibili attraverso il salario minimo o le allocazioni del *Welfare State*. Le istituzioni (gli Stati in primis) furono chiamate a realizzare delle politiche sempre più incisive e di intervento nel settore sociale, rispettivamente per sostenere le economie delle periferie in difficoltà, come quasi ovunque nelle regioni industrializzate del pianeta. Queste politiche e in generale l'intervento dello Stato sono i modi principali di regolazione del modello di sviluppo industriale del fordismo.

Parallelamente al suo paradigma tecnologico, la regolazione dei redditi da parte dello Stato fu dunque il secondo pilastro su cui poggiava il fordismo. In Europa ma anche nell'America del Nord il fordismo agiva quindi in contesti nazionali relativamente protetti, in un clima internazionale caratterizzato dal confronto tra blocchi e da un volume relativamente ridotto di scambi internazionali, se paragonato a quello degli anni '90. Sarebbe quindi più opportuno parlare di “fordismo nazionale”, con diverse varianti, che abbiamo qui riassunto in un modello generale.

### **Lo spazio pubblico nella Città fordista**

Nella città medievale lo spazio pubblico era predominante, ma la comunità era sostenuta da relazioni e da istituzioni di reciprocità (ad esempio nelle corporazioni degli artigiani) e di redistribuzione (la sudditanza al principe e alle sue leggi che permetteva di beneficiare della possessione della terra e l'esercizio del lavoro).

Nella città industriale lo spazio pubblico, ovvero l'insieme dei luoghi frequentabili da tutti, si è di molto ridotto; di fatto si riduce alle piazze, alle strade e ai primi, pochi, parchi pubblici, che spesso sono lasciati di famiglie nobili alle municipalità. Per contro le abitazioni e i giardini della città medievale sono ora spazi privati. Con l'avvento delle relazioni mercantili, e con l'edificazione degli spazi vuoti della città medievale, la frontiera tra pubblico e privato si materializza nello spazio urbano. In alcune città il concetto stesso dello spazio pubblico fu sostituito da spazi pubblici segregati per classe (e in certi posti anche per razza), ovvero spazi collettivi esclusivi per i ricchi e spazi riservati ai poveri, come ad esempio nei quartieri malfamati e diseredati delle città inglesi dell'inizio del XIX secolo. Certo sussistevano le chiese e altri spazi più o meno aperti a tutti, ma l'immagine dello spazio urbano (e dello spazio pubblico) agli esordi della rivoluzione industriale è alquanto deplorabile. Basta leggere molte descrizioni relative all'insalubrità dei molti quartieri post-medievali e alla necessità di disporre di spazi liberi.

Soltanto nella seconda parte del XIX secolo le cose cambiarono; l'altissima densità abitativa dei centri urbani e l'assenza di luoghi di svago era diventata un problema per tutti. Nascono così grandi progetti, come Central – Park a New York, il cui pubblico concorso nel 1859 fu vinto da **Frederick Law Olmsted** (il padre dell'architettura del paesaggio) e dall'architetto inglese **Calvert Vaux**, i cui lavori si prolungano per oltre 20 anni. Nello stesso periodo Parigi, sotto l'impulsione del prefetto Hausmann e di Napoleone III, viene ridisegnata: anche qui vengono creati nuovi grandi spazi aperti, e aree verdi di grandi dimensioni (Bois de Boulogne e Bois de Vincennes) e all'interno come il parco delle Buttes Chaumont e altri rivolti agli abitanti dei quartieri popolari.



Alla fine dell'Ottocento i grandi parchi ridanno a molte città quello spazio verde che era stato tolto dall'arrivo dell'industria e dai meccanismi della polarizzazione. La città d'inizio XX secolo è una città ordinata da strade, piazze e parchi all'effigie della nuova classe dirigente. Le immagini di Berlino che abbiamo visto l'ultima volta sono rappresentative di questo ordine.

I grandi viali, i palazzi delle banche e delle grandi società e i grandi alberghi prefigurano relazioni con l'esterno e una circolazione sempre più caotica e vitale. Negli anni seguenti l'automobile si accomoderà di questo spazio, e nel dopoguerra lo rimodellerà, raramente, con soluzioni efficienti. Eppure, la rappresentazione dello spazio urbano è quella della città ordinata ed efficiente, al centro di flussi incessante di veicoli e di uomini, come traspare anche dall'immagine qui sopra.

Ma durante e dopo la crisi degli anni '30 la costruzione di luoghi e spazi pubblici si incrementa. Infatti si tratta spesso di investimenti pubblici a favore dell'impiego durante il periodo della grande depressione. Come successe a NY con i lavori intrapresi da **Robert Moses** a partire dal 1934, che diedero al paesaggio di Central Park i lineamenti di oggi, adatto allo svago, alla meditazione e allo sport. Lo spazio pubblico della città fordista è dunque spesso più abbondante e di migliore qualità di quello della prima città industriale. Tuttavia l'avvento dei regimi autoritari e il clima politico degli anni 30 fa sì che in Europa diversi spazi pubblici vengano disegnati alla gloria del potere (una caso per tutti, la stazione centrale di Milano).

Ma com'era lo spazio pubblico, o meglio come lo possiamo situare nel nostro schema?

Nella città medievale - rinascimentale l'attore principale è il principe, lo spazio pubblico è realizzato a sua immagine e gloria. Ma quasi tutto è "spazio pubblico", è aperto, "bello" e idealmente fruibile da tutti i membri della comunità.

Nella città fordista, l'attore principale dello spazio pubblico è il municipio ed eventualmente lo stato. Nella seconda metà dell'Ottocento, al seguito delle tesi igieniste, appaiono le nozioni di tempo libero, di svago, di sport, che trasformano la città. Sono attività di massa a cui il nuovo spazio pubblico urbano deve adattarsi. Queste attività sono però molto presto recuperate dal potere, e dalle ideologie totalitarie della prima metà XX secolo. Lo spazio pubblico ridiventa l'esplicito specchio del potere, quello dove si deve affermare la potenza dell'idea di nazione. E lo si deve vedere. Tuttavia nel dopoguerra e negli anni del grande boom, 50 – 60 – 70, lo spazio pubblico si adatterà alle nuove esigenze, di tempo libero e di sport, almeno in parte. Nascono così i primi percorsi sportivi nei grandi parchi, e poi aree tranquille, ove poter riposare. Gli anni 60 sono anche quelli della nascita della musica rock e pop, e stranamente gli spazi pubblici delle città non sembrano adattarsi ai raduni della gioventù. Ci sono casi particolari come a San Francisco (con il Fillmore) ma molti concerti si svolgono fuori dalla città (Woodstock, Isola di Wight, ecc. che ispireranno i festival all'aperto come a Nyon (Svizzera) o in tante piccole città italiane. L'importante è altrove. Negli anni '60 lo spazio pubblico sfugge di mano al potere e viene più facilmente riappropriato dal contro-potere rappresentato dalla protesta studentesca e giovanile. Dopo gli eventi del '68 molte piazze, strade monumentali della città assumono significati nuovi, legati alla protesta. Tuttavia sono anche gli anni dell'affermazione imperante dell'architettura moderna, del funzionalismo – con il quale negli anni '50 e '60 si cerca di ordinare la crescita esponenziale delle periferie delle città. Sono gli anni della costruzione delle città satelliti, dei grandi caseggiati, e lo spazio pubblico diventa ora spazio verde a disposizione dell'abitante. Per sapere quali esiti ha dato questo tipo di spazio pubblico, basterebbe forse, passeggiare per le vie e i giardinetti dei quartieri residenziali dei comuni della prima cintura, e nella stessa Milano, costruiti in quell'epoca. Non ho esperienza di questi spazi, ma molti mi hanno raccontato di cose raccapriccianti che accadono in quei giardinetti, che spesso diventano spazi repulsivi. Non è una regola. Ho vissuto in quartieri periferici con spazi pubblici di qualità (come a Wilde nel Gran Buenos Aires).

Ora questa dimostrazione non sarebbe completa se non consideriamo le trasformazioni più recenti della città.

In questo capitolo cercheremo di analizzare i cambiamenti spaziali che risultano dall'affermazione di modelli di sviluppo e regimi di accumulazione del dopo fordismo. Nella città fordista, che aveva il suo paradigma territoriale nella polarizzazione, la produzione dello spazio urbano risultava in gran parte dall'effetto cumulativo del moltiplicatore economico e sociale generato dalle imprese o dai settori motori, che implicavano tutta una serie di attività connesse. Come si è trasformata dunque la città fordista? Tra gli autori che più si sono occupati del cambiamento a scala urbana e regionale in Europa troviamo Georges Benko e Alain Lipietz – il primo geografo il secondo economista – essi hanno contribuito a spiegare lo sviluppo spaziale del capitalismo contemporaneo, tra l'altro aprendo il dibattito sulle teorie dello sviluppo regionale e urbano successive alla polarizzazione<sup>28</sup>. Anche negli Stati Uniti troviamo delle interessanti riflessioni su questi cambiamenti. Tratteremo qui in particolare la tesi di Allen Scott<sup>29</sup>, che opportunamente ha analizzato le relazioni tra le imprese e che possiamo oggi interpretare alla luce della problematica della territorialità. Non dimenticheremo quindi nemmeno il contributo di Edward Soja nel suo "Postmetropolis" che abbiamo già ampiamente citato e che rappresenta per ora uno dei più compiuti tentativi per descrivere la città post-fordista<sup>30</sup>.

### LA CRISI DEL FORDISMO ED I SUOI IMPATTI SPAZIALI

Durante gli anni '70 gli aumenti della produttività divennero sempre meno importanti e quindi meno efficaci per diminuire i costi di produzione. Fino a quel momento la produzione industriale, soprattutto quella destinata al consumo finale, era essenzialmente indirizzata ai mercati nazionali e in massima parte era consumata localmente. Negli anni '80 l'industria si trasforma, come vedremo più il là, sulla base dello sviluppo tecnologico, dell'informatica e delle telecomunicazioni. All'inizio degli anni '90 del XX secolo avvengono diversi cambiamenti contemporaneamente: le trasformazioni dell'economia si sovrappongono alla dislocazione dell'Unione Sovietica e al crollo dei regimi "comunisti" nell'Europa centrale e orientale. Da quel momento viene consacrata "l'apertura dei mercati" che, con un enorme crescita degli scambi internazionali, saranno il primo indizio della mondializzazione economica.

Alla scala locale il mondo del lavoro cambia con il cambiamento dei ritmi delle organizzazioni, (degli Stati e delle imprese, dei movimenti e delle organizzazioni non governative) e delle rappresentazioni dell'economia. Se, con questi cambiamenti, i modelli classici (da Von Thünen a Weber, a Christaller) vanno in qualche modo in frantumi. Vi sono diversi aspetti che ora appaiono necessari alla comprensione di questo mondo, almeno in termini di geografia economica composto da città e da regioni, tra loro sempre più in competizione e allo stesso tempo sempre più interdipendenti attraverso i processi che abbiamo chiamato genericamente la mondializzazione dell'economia o "globalizzazione".

### Cosa è la mondializzazione?

Abitualmente, per mondializzazione (o per globalizzazione - questi due termini sono ormai sinonimi) si intendono i processi di internazionalizzazione che hanno caratterizzato lo sviluppo del commercio mondiale e segnatamente delle grandi imprese industriali in questo secolo. Nei fatti queste riorganizzazioni industriali hanno (letteralmente) integrato le economie nazionali in un si-

---

<sup>28</sup> Benko e Lipietz eds. 1992 e 2000.

<sup>29</sup> Scott, tr. it 2001.

<sup>30</sup> Soja 2000.

stema di scambi sempre più generali e multilaterali, in un *mosaico di regioni, di città e di nazioni* tra loro in competizione economica, caratterizzato da alleanze che non sono più soltanto alleanze tra paesi sovrani, ma sempre di più tra città, regioni e imprese multinazionali. Queste trasformazioni hanno potuto avere luogo, a partire dagli anni '70, dopo lo smembramento del sistema del controllo dei tassi di cambio da parte dell'amministrazione Reagan (controllo peraltro previsto nel quadro degli accordi di Bretton Woods). Ad accelerare il processo di integrazione delle economie nazionali sono state in gran parte le grandi imprese multinazionali, che per competere hanno dovuto aumentare la loro presenza sul mercato globale, e quindi ri-organizzare la vecchia "divisione del lavoro", nonché tutto ciò che riguarda la localizzazione spaziale degli impianti, dei centri di ricerca, dei quartieri generali delle grandi imprese. Tutto ciò sempre più in grande, in un sistema mondo, o perlomeno in un sistema multinazionale continentale<sup>31</sup>.

L'abbassamento delle barriere nazionali alla circolazione dei capitali e delle merci spiega in gran parte questo sviluppo, che deve anche essere considerato alla luce dell'esplosione delle attività finanziarie, della privatizzazione dei servizi pubblici, con catene produttive sempre più complesse, di relazioni tra imprese e reti di imprese, di alleanze industriali trans-nazionali. Negli stati nazionali del cuore del mondo industrializzato, ovvero quelli della "Triade" (Europa occidentale, Nordamerica e Giappone) e di alcune altre regioni (come l'Australia, il sud est asiatico, la Cina e l'India, il Messico, il Brasile e l'Argentina), tra la metà degli anni '80 e quella degli anni '90 possiamo dire che sono cambiati i fondamenti dell'accumulazione economica, sebbene per ragioni molto diverse ed insite in ogni percorso nazionale, queste trasformazioni hanno siglato dei nuovi profondi squilibri spaziali sia tra le nazioni, sia al loro interno.

### **Le delocalizzazioni**

Sul piano spaziale, il primo fenomeno che si deve menzionare sono le *delocalizzazioni*, lo spostamento di alcuni segmenti produttivi, in generale a forte intensità di lavoro e a bassa intensità di capitale e di tecnologia, dalle aree centrali verso aree e paesi aventi livelli salariali (e di sviluppo) più bassi. Inizialmente questo processo avvenne nelle *aree di frontiera degli stati industrializzati*, dove si era in presenza di differenziali importanti del salario e quindi del costo del lavoro (che favorirono lo sviluppo delle "maquiladoras" in Messico, al confine con gli Stati Uniti, o, altro esempio, quello dell'*industria di frontiera* nel cantone Ticino al confine tra la Svizzera e l'Italia, già a partire dagli anni '60). Anche lo sviluppo di aree produttive del sud est asiatico (come Taiwan o Hong Kong) iniziò con la delocalizzazione di segmenti di imprese americane e poi giapponesi negli stessi anni. Nei decenni successivi le delocalizzazioni divennero sempre più importanti, implicando i settori più diversi e distanze sempre più grandi. Oggi moltissimi prodotti di consumo venduti in occidente sono fabbricati in Cina (come il computer su cui batto queste righe), tuttavia oggi le delocalizzazioni riguardano anche e sempre più attività di servizio. Da qualche tempo, grazie al formidabile sviluppo delle tecnologie della comunicazione, molte imprese nordamericane delocalizzano i *call center* (centri di informazione 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, ai quali il consumatore si rivolge per avere informazioni sulle caratteristiche di un prodotto) nella regione di Bangalore, in India, centro tecnologico ed informatico in piena espansione, dove oggi vengono effettuate numerose operazioni a distanza per conto dell'industria e della finanza europea e nordamericana.

Ancora oggi, le delocalizzazioni sono probabilmente il fenomeno più visibile (e vistoso) della mondializzazione economica. Esso non va però confuso con la trasformazione dei processi e dei sistemi produttivi degli anni 80 e '90. Il fenomeno va piuttosto letto come evoluzione logica del rapporto ineguale tra centro e periferia. Nei fatti si tratta di un trasferimento di tecnologie e pro-

---

<sup>31</sup> Smentendo così, almeno in parte, le teorie che indicavano il modello della piccola e media impresa quale artefice principale del mondo economico del dopo-fordismo.

cessi produttivi molto spesso “maturi” (in generale a forte intensità di lavoro) verso aree dove questo costo principale (quello del lavoro) è minore. Di fatto con la dislocazione dell'apparato produttivo delle regioni centrali, negli anni '80 e '90, il costo del lavoro non viene più considerato dall'imprenditore come un investimento in future vendite, attraverso l'aumento del potere d'acquisto della popolazione. La manodopera della produzione industriale infatti è spesso situata in luoghi lontanissimi ed è quindi un fattore ininfluenza sul potere d'acquisto delle popolazioni delle aree centrali. Il lavoro diventa quindi un puro costo, da gestire come qualsiasi altra spesa e quindi da comprimere. L'embrione di questo meccanismo era stato messo in luce dai teorici dello *sviluppo ineguale*<sup>32</sup> perlomeno nella forma di allargamento della scala ai rapporti Nord-Sud e delle relazioni centro-periferia in termini di divisione internazionale del lavoro. Negli anni '80 i luoghi della produzione e i mercati di destinazione divennero sempre più distanti da quelli dello sviluppo industriale iniziale.

### **Effetti sociali e spaziali**

Con la generalizzazione delle delocalizzazioni, il livello dei salari diventò così **da regolatore sociale del potere d'acquisto a uno dei determinanti della competitività internazionale**. Questo cambiamento ha certamente favorito un rallentamento e poi una stagnazione delle economie avanzate negli anni 90 e fino ai nostri giorni<sup>33</sup>. Ora vorrei solo accennare al fatto che questo sviluppo incise anche sulle forme di garantismo che proteggevano la manodopera nel modello di sviluppo precedente. Sarebbe tuttavia troppo lungo trattare anche solo superficialmente questi nuovi modelli di relazioni tra imprese e lavoratori (anche se i sistemi di garantismo continuarono e continuano a sussistere e ad evolvere in diversi settori, si è assistito in questi ultimi anni a dei tentativi di deregolamentare e di liberalizzare i contratti di lavoro, in particolare nelle nuove professioni legate alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione).

L'accelerazione degli scambi e delle informazioni sui nuovi prodotti e nuovi processi porta alla riduzione del tempo della protezione delle innovazioni e alla sincronizzazione crescente dei cicli di apparizione di novità alla scala mondiale. Ciò trasforma profondamente le condizioni della concorrenza imponendo alle imprese una corsa permanente all'innovazione che rende caduche le teorie ad esempio del ciclo del prodotto (dall'innovazione alla messa sul mercato, alla maturità standardizzazione e al declino). Anzi le forme di standardizzazione della produzione di massa – che erano all'origine della riduzione dei costi di produzione nell'era del fordismo – diventano spesso un handicap in quanto le stesse aziende devono oggi di adattare continuamente la produzione alla richiesta del mercato. Ciò spinge anche le imprese ad intessere tra loro accordi sempre più vari e diversificati. Questi processi risultano da una crescita estremamente rapida, dalla metà degli anni '80 ad oggi, e sono fundamentalmente diversi, nei suoi impatti spaziali (ad esempio sulla mobilità) da quelli dall'economia fordista degli anni '60 e '70, fondata sugli scambi all'interno della grande impresa. I cambiamenti economici hanno quindi un impatto spaziale non indifferente.

### **La localizzazione delle imprese oggi: costi di transazione e esternalità spaziali**

Il mondo degli anni '90 è un mondo che senza essere diametralmente opposto è comunque molto diverso, non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello urbano e territoriale, da quello che lo ha preceduto. E' anche molto diverso in materia di mobilità: apparentemente si muove di più, molto di più, in maniera sempre più rapida (frenetica), certamente consuma più servizi, energia, mezzi e infrastrutture per il trasporto del mondo della produzione di massa che lo

---

<sup>32</sup> Cfr. Lezione 6 di questo corso e, tra altri, Samir Amin, 1974.

<sup>33</sup> Cfr. Todd 1995.

ha preceduto, e certamente l'impatto della mobilità è maggiore, dal punto di vista spaziale, sociale, economico e ambientale. Propongo quindi di proseguire il discorso sulle teorie della localizzazione e sull'impatto spaziale, sulla mobilità in particolare. Cercheremo di capire il ruolo della mobilità nel passaggio dalla logica della localizzazione che trovò in Weber e in Perroux e poi in Friedmann alcuni dei suoi fondamenti, a quelli dell'economia industriale del dopo fordismo. Vedremo quindi un approccio alla localizzazione adeguato alla comprensione dei cambiamenti del dopo-fordismo (o se preferite della mondializzazione economica). Questo modello, alla base, è stato sviluppato a partire dalla fine degli anni '80 da Allen Scott e da altri studiosi californiani come Edward Soja o Michael Storper. Ritroviamo una eccellente sintesi di questa teoria nel capitolo "Le basi regionali della performance economica" di un saggio di Scott<sup>34</sup>, che analizzeremo brevemente.

### I costi di transazione

Allen Scott ha ripreso la teoria della localizzazione di origine weberiana per ricostruirla in un modello molto originale (perlomeno dal punto di vista epistemologico), un modello che considera i costi di transazione dell'impresa, e che cerca da un lato di spiegare e di anticipare il suo comportamento, dall'altro di caratterizzare le configurazioni spaziali che ne derivano. La base di questa riflessione si trova nel recupero della teoria dei costi di transazione dell'impresa, espressa in una prima formulazione dell'economista americano R.H. Coase nel suo saggio del 1937 *The Nature of Firm*, e ripresa da O. E. Williamson nel 1985. Essa riguarda direttamente il modo di produrre, e pone il problema dei vari costi che l'impresa deve sostenere per realizzare la sua produzione di beni o di servizi. L'impresa è posta di fronte alla scelta se realizzare internamente tutta la produzione, operando una serie di transazioni (o relazioni) interne, con un conseguente aumento dei costi di queste ultime (aumenti dati dalla divisione tecnica del lavoro e dalle diverse specializzazioni che richiede l'intero processo di produzione), oppure cercare sul mercato la possibilità di produrre a costi più bassi, ad esempio affidando alcuni segmenti o fasi della produzione ad altre imprese specializzate. La scelta tra questi due modi di produrre sarà data dall'economia realizzabile e quindi dalla possibilità di produrre a costi più bassi. Nel primo caso si parla di *integrazione verticale* della produzione, nel secondo di *disintegrazione verticale*. Scott considera quindi l'impresa come un insieme di transazioni economiche, fundamentalmente di due tipi:

- Transazioni interne governate da una logica manageriale e riferite alla divisione del lavoro derivante dall'integrazione delle funzioni produttive;
- Transazioni esterne "relative allo scambio con altre imprese e rette quindi da una logica di mercato", che concernono anche l'affidamento di parte o dell'intero ciclo produttivo ad altre imprese.<sup>35</sup>

Se si assume che il comportamento dell'impresa si attua in nell'ottica della minimizzazione dei costi al fine di massimizzare i profitti (ragionamento marginalista), allora per la localizzazione dell'impresa si presentano due soglie di costi: quella che stabilirà fin dove vi è convenienza nelle transazioni con l'esterno (con altre imprese attraverso i mercati) e quella che stabilirà invece fin dove converrà produrre in un luogo o in una rete di luoghi attraverso una organizzazione tecnica della produzione interna all'azienda. Il processo scelto nel dopo-fordismo è precisamente quello, oltre che di (cercare di) delocalizzare le attività a forte intensità di lavoro, di operare una disintegrazione verticale delle fasi strategiche e più specializzate della produzione industriale. Chiaramente questi ragionamenti avranno un impatto più o meno forte sullo spazio e sull'ambiente, ad esempio dal tipo di distanze da percorrere tra un impianto produttivo e l'altro e quindi dal ricorso

---

<sup>34</sup> In Scott tr. it. 2001, pp. 93-123.

<sup>35</sup> Per approfondimenti ulteriori si veda anche Conti 1996, pp. 420-421.

più o meno intenso alle reti, ai modi ed ai servizi di trasporto. Il trasporto, come le diverse fasi produttive, genera quindi effetti esterni positivi o negativi (*nozione di esternalità*) per l'impresa e per il suo spazio di relazione, e dunque anche per l'ambiente fisico e sociale nel quale essa si sviluppa.

### Le esternalità spaziali

Le relazioni tra l'impresa e il suo ambiente generano in effetti numerose esternalità<sup>36</sup>, effetti esterni da cui possono scaturire economie (risparmi, come per le economie di agglomerazione) o diseconomie (costi esterni), che le impongono scelte e strategie precise. Mi limito qui alle economie esterne che dipendono dallo spazio, i cui benefici (e i cui costi) sono relativi alla distanza o alla prossimità degli attori economici. Si può così parlare di economie esterne (o esternalità) positive (ad esempio: la disponibilità di manodopera specializzata o di informazioni su nuovi processi produttivi, dovute alla co-presenza di diverse imprese in un determinato territorio) e di esternalità negative (ad esempio l'impatto ambientale e acustico derivato dal processo produttivo o dal trasporto del prodotto). Molte esternalità hanno poi degli effetti sui rendimenti crescenti: tanto più sono presenti, tanto più importanti sono i benefici (se positive), o gli svantaggi (se negative) che ne derivano per l'impresa.

### Il modello di Allen Scott

In sintesi, i costi di transazione e le esternalità spaziali impongono all'impresa, a partire da una certa soglia di mercato, di elaborare un tipo di organizzazione della produzione, organizzazione che può oscillare tra le due grandi varianti: *l'integrazione o la disintegrazione verticale della produzione*. Le condizioni in cui si realizzano questi processi sono ovviamente diversissime, tuttavia a scala regionale il primo caso si riferisce in generale alle condizioni dello sviluppo cumulativo, teorizzato con la regione polarizzata, mentre il secondo è invece più frequente nel periodo più recente, del dopo fordismo<sup>37</sup>. In questo modello Scott interseca le esternalità spaziali ai costi di transazione delle imprese. Vi sono 6 configurazioni possibili:

Esternalità	Costi di transazione dipendenti da relazioni spaziali		
	<i>Bassi</i>	<i>Eterogenei</i>	<i>Alti</i>
<i>Basse</i>	1. Entropia spaziale	2. Dispersione aleatoria con strutture emergenti di tipo löscheriano-weberiano	3. Strutture spaziali löscheriane-weberiane
<i>Alte</i>	4. Piccoli <i>cluster</i> interconnessi	5. <i>Supercluster</i>	6. Piccoli <i>cluster</i> disconnessi

Ad ognuna di queste intersezioni corrispondono dei modelli dominanti di localizzazione e dunque anche di configurazione spaziale dello sviluppo economico regionale.

<sup>36</sup> Di fatto il concetto comprende e "aggiorna" quello delle economie di agglomerazione visto nella precedente lezione.

<sup>37</sup> Qui di seguito si riprende e si riassume la trattazione di Scott (tr. it. 2006, pp. 104-110).

*Nel primo caso*, il più teorico, non vi sarebbe alcun criterio valido di localizzazione, essendo al limite nulli i costi di transazione e le esternalità spaziali si può ricorrere alla metafora dell'entropia localizzativa (o del disordine non prevedibile a priori).

*Nel secondo caso* si sviluppano situazioni ibride dato che alcuni costi di transazione possono risultare elevati ed altri meno, ma il livello delle economie esterne rimane basso, la localizzazione industriale tenderebbe a distribuirsi in maniera aleatoria o a disegnare tendenzialmente delle configurazioni di tipo weberiano o loescheriano: inizia ad apparire una rete gerarchica di poli produttivi (che tuttavia è compiuta soltanto nel caso seguente).

*Nel terzo caso* infatti gli alti costi di transazione e le basse economie esterne non permettono la concentrazione spaziale di troppi attori. Si disegnerebbero così da un lato dei "paesaggi loescheriani" di località centrali (di distribuzione regolare di funzioni centrali sul territorio), dall'altro di "paesaggi weberiani" caratterizzati da "una irregolare distribuzione dei produttori, distribuzione che permette tuttavia di ridurre i costi e che riflette il modello sottostante di disponibilità delle risorse, dei legami input-output e delle localizzazioni dei mercati finali" (ibid., p. 106).

*Nel quarto caso* invece i bassi costi di transazione associati ad alte esternalità spaziali permettono la formazione di sistemi produttivi locali specializzati (distretti o *clusters produttivi*) di piccola dimensione, il cui significato è vicino a quello del distretto industriale italiano formato da aziende specializzate di piccola e media dimensione, aperti e ben interconnessi con l'ambiente esterno. Tuttavia, "questi clusters rimarranno piccoli dal momento che, grazie ai bassi costi di transazione, sarà possibile che i legami fra le imprese e gli effetti delle esternalità si realizzino su lunghe distanze, eliminando quindi il bisogno della vicinanza tranne che su una base molto selettiva" (ibid., p. 107).

*Il quinto caso* è quello oggi più importante per Scott, in quanto "il momento attuale della geografia economica e della storia è descritto precisamente da queste condizioni limite, in particolare a) costi di transazione dipendenti dallo spazio che vanno ad esempio da quelli minuscoli rappresentati dal commercio di valute internazionale a quelli più onerosi di molti tipi di riunioni faccia a faccia e b) alte esternalità, specialmente nel caso dei sistemi di produzione flessibili postfordisti. In questi ultimi tipi di sistemi, tra cui quelli più importanti sono quelli caratterizzati da livelli avanzati di disintegrazione verticale, i produttori di solito si concentrano molto vicini gli uni agli altri (...)" (ibid., p. 108). Tuttavia, allo stesso tempo i bassi costi delle transazioni esterne (ad esempio i costi di trasporto) consentono ad ogni cluster di attingere dalle risorse e dai mercati situati in aree sempre più distanti, stimolando così una massiccia crescita locale. Si veda qui il caso di Los Angeles, dove lo sviluppo del *cluster* della Silicon Valley ha determinato degli effetti cumulativi sullo sviluppo territoriale di tutta la metropoli.

*Il sesto caso* infine è infine simile al quarto caso, il modello prevalente di localizzazione consiste in piccoli distretti, ma relativamente fra loro poco interconnessi. "Tuttavia gli alti costi di transazione renderanno economicamente difficile alle imprese impegnarsi reciprocamente su distanze estese, e ciò imporrà limiti severi alle capacità di crescita di ciascun cluster" (ibid., p. 109). Sebbene fondato su poche categorie di costi di transazioni e di economie esterne, potenzialmente appare in grado di dare senso alle differenze degli impatti spaziali tra un modello di sviluppo ed un altro, e dunque tra i diversi sistemi produttivi locali e regionali contemporanei. Naturalmente una applicazione empirica della teoria a un qualsivoglia realtà regionale necessita l'introduzione di categorie supplementari, in modo da tener conto di forze storiche, sociali e culturali o specificità locali, spesso impossibili da modellizzare.

La congiuntura attuale porterebbe quindi all'affermazione della configurazione n. 5, quella del "supercluster", che corrisponde ad una *progressiva concentrazione delle attività decisionali sulle principali metropoli mondiali*. E' solo in questo contesto, ovvero soltanto in alcune regioni svilup-

pate, resiste il modello del distretto industriale fondato su imprese di piccole e medie dimensioni, che rappresenta il quarto caso<sup>38</sup>.

### **Lo sviluppo della competizione tra città (e tra regioni)**

Nonostante i processi della mondializzazione, le componenti storiche e geografiche permangono un fattore importante, se non decisivo della localizzazione industriale regionale. Se vogliamo, lo scenario prediletto da Allen Scott descrive la “metropolizzazione” dello spazio economico, ovvero una fase storica in cui sono i grandi e diversificati poli di sviluppo, e dunque forzatamente le grandi città, a trarre beneficio dall’evolvere delle transazioni economiche. Questo schema permette di leggere le logiche della localizzazione economica contemporanea e il passaggio da un regime di accumulazione all’altro – dal fordismo al dopo fordismo – attraverso il cambiamento dell’uso delle relazioni spaziali. Ciò che dobbiamo sottolineare sono gli scenari 4, 5 e 6, si spiano con dosi più o meno forti di disintegrazione (e quindi di dispersione spaziale) delle fasi produttive, con un “consumo” conseguente nettamente più elevato di prestazioni e servizi di mobilità che in molti casi – con la circolazione di flussi di prodotti semilavorati – sostituiscono lo stoccaggio del prodotto finito, come è invece il caso nelle configurazioni 1, 2 e 3 (che corrispondono alla localizzazione dominante in Europa nella prima parte del XX sec.). Permangono tuttavia grosse differenze tra una nazione e l’altra (e tra una regione e l’altra all’interno del medesimo stato nazionale), come sottolinea anche Sassen (2003) nel suo saggio sulle città nell’economia mondiale. Dobbiamo però sottolineare che Scott non considera sufficiente questo modello teorico, che non potrebbe funzionare soltanto sulla base delle relazioni di mercato. Al contrario, l’organizzazione della produzione e del lavoro deve essere vista in funzione dell’imperativo della regolazione, partendo dalla constatazione storica che l’equilibrio economico nello spazio non può mai essere raggiunto senza un intervento esterno: quello delle istituzioni, della cultura e anche delle mentalità radicate in un luogo, in una regione o in una nazione.

Il mondo precedente come si è visto comprendeva oltre ad una dose di protezionismo (attraverso diritti doganali e fiscali), forme di redistribuzione del reddito e della ricchezza tipiche delle politiche keynesiane del dopoguerra. In senso spaziale questa avveniva attraverso dei flussi finanziari per investimenti infrastrutturali dai centri verso le periferie. Nel dopo fordismo invece gli Stati nazionali riescono sempre meno a far fronte in modo adeguato al prolungarsi e all’acuirsi degli squilibri territoriali, con effetti in qualche caso nefasti sulle politiche di aiuti delle regioni periferiche. Di fatto, i processi di deregolamentazione dei mercati (ad esempio la soppressione delle barriere tariffarie e doganali) consentono lo sviluppo di fenomeni di competizione inter-regionale, tra regioni metropolitane dinamiche (le cosiddette *città mondiali*) che vengono a sostituire la competizione economica del mondo precedente, tra Stati nazionali. Di conseguenza, anche alla scala regionale. Nei paesi industrializzati la mondializzazione ha acuito gli squilibri regionali tra aree urbane dinamiche (e accentratrici di risorse umane e economiche, come si vedrà nel caso di Milano e della Lombardia) e regioni rurali o montane, o di antica industrializzazione, che non riescono a tenere il passo con il dinamismo delle aree “centrali”. Questo processo incide pesantemente sulla natura stessa dei rapporti centro-periferia, sia perché in una stessa nazione vengono a trovarsi aree centrali e periferiche, sia perché questo processo si riproduce anche a scala della singola area metropolitana, ad esempio con lo sviluppo dei quartieri-ghetto delle *banlieues* o nei centri delle ricche città americane e europee. Accanto agli opulenti quartieri d’affari, della produzione high-tech e dei centri dello svago e del benessere, già a partire dagli anni '60 come abbiamo visto alla fine del primo capitolo con le riflessioni di David Harvey, si formano delle sacche di marginalità economica e di esclusione sociale, che il postfordismo come nuovo modello di sviluppo del capitalismo non risolve, anzi acuisce.

---

<sup>38</sup> Si veda ancora Scott, tr. it. 2001, pp. 109-110

### **La città globale e i nuovi modi di produrre**

Oggi uno degli aspetti più visibili della mondializzazione è dunque la concentrazione delle funzioni di comando e di gestione nelle grandi città del mondo industrializzato e la diffusione spaziale, a scala globale, delle attività produttive. Come si è visto l'accresciuta concorrenza internazionale e lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione posero le imprese di fronte a scelte radicali nell'organizzazione della produzione e del lavoro. La diminuzione della produttività del lavoro nel mondo industrializzato e la continua specializzazione tecnologica rese vantaggioso affidare singoli segmenti o intere fasi della produzione e ad altre imprese, meno costose (in termini di costo del lavoro) o più specializzate (in termini di competenze e di qualificazioni del lavoro). Delocalizzazioni (per attività mature) e disintegrazione verticale (per attività innovative) rappresentano non soltanto un cambiamento del modo di produrre beni e servizi (rispetto alla vecchia impresa fordista, che raggruppava la maggior parte delle attività di produzione in un solo luogo). Rappresentano anche un cambiamento spaziale, delle localizzazioni delle diverse attività economiche nella città. Infatti, a differenza delle grandi imprese, le piccole unità produttive specializzate tendono a raggrupparsi le une vicine alle altre, poiché necessitano di alte esternalità spaziali, in primo luogo di *economie di agglomerazione*: prossimità con attività del medesimo ramo, accesso diretto alle reti di comunicazione e di trasporto e, soprattutto, presenza di servizi di supporto alle loro attività (Scott 2001 tr.it., pp. 104-110). Una delle chiavi del cambiamento del modo di produrre è infatti lo sviluppo del settore dei servizi. Possiamo distinguere qui almeno tre grandi categorie di servizi urbani:

- a) Settore *FIRE* (*Finance, Insurance, Real Estate, Enterprise*), *servizi alle imprese* come intermediazione finanziaria, consulenze tecniche o giuridiche, studi di architettura, mercato immobiliare, ricerca e sviluppo, studi di mercato, pubblicità, servizi informatici, ecc.;
- b) *servizi di accoglienza* (come ristorazione, alberghi, centri di congressi, di cultura, di svago, di consumo). In questo settore comprendiamo (provvisoriamente) anche l'edilizia e i lavori pubblici, che permettono materialmente la continua trasformazione della città;
- c) *servizi logistici*, come trasporti, comunicazioni, gestione delle filiere produttive, servizi di distribuzione, che assicurano le relazioni tra le imprese.

Tra i vari servizi necessari alle "nuove" localizzazioni industriali, i più strategici sono quelli sviluppati per coordinare e gestire reti e catene logistiche complesse, ovvero i flussi tra le diverse sedi della produzione, che avviene simultaneamente ma in luoghi (e spesso in continenti) diversi. Lo sviluppo di nuove competenze produce così nuove esternalità spaziali e nuove localizzazioni centrali. Infatti come i sistemi industriali caratterizzati da livelli avanzati di disintegrazione verticale, anche le imprese di servizi specializzati sono soggette alle economie di agglomerazione.

### **Milano nel XX secolo**

Lo sviluppo urbano di Milano e della Lombardia è un esempio concreto dei cambiamenti delle localizzazioni economiche che segnano il passaggio tra il primo capitalismo industriale e la seconda guerra mondiale, e poi dal fordismo del dopoguerra alla scomposizione spaziale della produzione degli ultimi decenni, correlata alla terziarizzazione e all'esplosione del settore dei servizi alle imprese. Partendo dal lavoro di John Foot (2003) possiamo identificare almeno tre grandi fasi che attraversano il XX secolo milanese e che sono chiaramente anche tre forme di territorialità urbana.

1. Dalla fine del XIX secolo sino al 1946-1950. Questo periodo che corrisponde alla seconda rivoluzione industriale, con l'elettrificazione e lo sviluppo della ferrovia: la città stessa è il teatro dei processi di localizzazione industriale e di forte espansione residenziale: nascono i primi quartieri operai (la "vecchia periferia"). La logica è quella della prossimità (della manodopera qualificata, dei mercati) e dell'accesso alle fonti di approvvigionamento attraverso, tra l'altro, la costruzione e l'ampliamento della rete ferroviaria. Le distruzioni delle due guerre mondiali tuttavia determinarono nel tempo una crescita urbana relativamente lenta, se confrontata alla fasi successive.

2. Dall'inizio degli anni '50 sin verso la fine degli anni '70. E' il periodo di più forte crescita industriale; sono gli anni del fordismo, con il passaggio alla produzione di massa e alle forme di regolamentazione del lavoro. Sul piano spaziale questo cambiamento corrisponde alla formazione dell'area metropolitana, ad una intensa crescita demografica e occupazionale. Il processo è quello della polarizzazione: vi sono attività motrici molto importanti che si sviluppano nel capoluogo e soprattutto nella cintura industriale (industria, automobilistica, metalmeccanica in genere, petrolchimica), come il complesso "Metanopoli" dal 1953 a San Donato, o più tardi, l'espansione di Alfa Romeo, dal 1964 ad Arese. Dalla fine degli anni '50 lo sviluppo favorisce e richiama una forte immigrazione di popolazione proveniente in massima parte dalle regioni meridionali del paese: si creano i quartieri popolari della "nuova periferia". In questo periodo vi è anche una sensibile "motorizzazione" della popolazione, che va di pari passo con l'aumento della produttività e del potere d'acquisto dei salariati. C'è un aumento della circolazione stradale e della domanda di trasporto individuale: l'automobile diventa il principale strumento della mobilità. Il ruolo della ferrovia viene gradualmente ridimensionato (mancanza di investimenti e di ammodernamento).

3. Negli anni '80 inizia la fase di de-industrializzazione (o di terziarizzazione) dell'economia della città, accompagnata dalla diffusione degli spazi metropolitani, a nord e a nord-est. L'industria lascia i vecchi quartieri del centro e della prima cintura e continua il suo ciclo, con la specializzazione dei poli esterni (Varese, Como, Lecco, Bergamo, Brescia). Il processo si accelera negli anni '90 con le aperture, la creazione del mercato unico europeo e lo sviluppo dei mercati internazionali. C'è una ulteriore diffusione dello spazio urbano. Milano, malgrado la diminuzione della popolazione residente nel centro, diventa il principale polo di una ampia regione urbanizzata di 25 milioni di abitanti, la « Megalopoli padana » degli anni 2000. Anche negli altri centri la popolazione tende a diminuire. In questo periodo Milano è sempre più attrattiva per la localizzazione di servizi centrali, di attività di comando e di gestione finanziaria.

Sul piano spaziale, la chiave dello sviluppo di Milano è certamente il rapporto centro-periferia, che si amplia e si rende più complesso nel tempo: possiamo infatti rappresentare il passaggio dalla "regione polarizzata" – formata nella prima parte del XX secolo – basata sui rapporti tra il centro e la "vecchia" periferia della cintura industriale – al boom degli anni '60 della "nuova periferia" dell'emigrazione dal sud e dalle isole (e dell'emarginazione, che sfocia nei disagi sociali degli anni '70). Negli anni '80 il cambiamento del modo di produrre sembra però tradursi in (nuova) ricchezza imprenditoriale. Sono da poco passati gli anni della motorizzazione di massa e già appaiono fenomeni di disintegrazione – specializzazione dell'industria, che preludono alla crisi dei primi anni '90 (di cui Tangentopoli è forse solo un sintomo macroscopico). Si avvia per finire il passaggio definitivo alla città diffusa o anche alla "città infinita" (cf. Bonomi, Abruzzese 2004) che nei fatti corrisponde alla "Megalopoli padana" evocata da Turri (2000).

Negli anni '80 il rapporto centro – periferia sembra essere messo in crisi dalla diminuzione (o in qualche caso di stagnazione) dei posti di lavoro nei centri urbani maggiori: a Milano e in quasi tutti i capoluoghi della corona esterna dell'area metropolitana (Varese, Como, Lecco, in particolare). Di fatto le diminuzioni dell'occupazione riguardavano *il settore manifatturiero che si è in qualche modo disintegrato* e molti segmenti produttivi cominciarono ad essere trasferiti in altre regioni dell'Europa e del mondo. Ma l'effetto principale fu la nascita di una piccola (o piccolissima) industria specializzata, che andò a localizzarsi ai margini esterni dell'area metropolitana (in Brianza, nelle province di Como, di Varese, e soprattutto nella fascia pedemontana di Bergamo e di Brescia). Si rafforzò così un asse forte, da Milano a nord-est verso Bergamo e Brescia, che sembra-

va contrapporsi alla debolezza dell'asse a nord-ovest (asse Sempione) dove erano localizzati i vecchi grandi stabilimenti industriali. Crebbe sensibilmente in questo periodo la domanda di trasporto stradale di merci, prodotti semilavorati che si misero a "girare" sempre più da un impianto all'altro, da una regione all'altra, da un continente all'altro.

### **Gli anni '90: una massiccia terziarizzazione**

Per caratterizzare meglio questo cambiamento – anche in termini di relazioni - abbiamo realizzato una specifica analisi di confronto sulle localizzazioni delle attività economiche nella Pianura padana centro-occidentale (Torricelli e Moretti 2005) tra il 1991 e il 2001. Ebbene i dati confermano ampiamente la scomparsa definitiva della grande industria dalla prima cintura, che tuttavia torna a crescere sensibilmente in termini di imprese e di posti di lavoro. Si tratta di micro imprese del terziario, in particolare nei servizi alle imprese.<sup>39</sup> Il processo fondamentale è dunque quello della terziarizzazione dell'economia della Pianura Padana, processo che sembra sempre più diretto e controllato da Milano, dagli attori che scelgono la metropoli come global city e la regione come Global-City-Region<sup>40</sup>, come porta d'entrata della globalizzazione dell'economia italiana.

Globalmente, nella Pianura Padana centro-occidentale (Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta) *le attività in crescita* tra il 1991 e il 2001 sono in gran parte terziarie e relativamente o altamente specializzate: *servizi alle imprese* (+245'000 addetti, +86.4 %), *informatica* (+70'000 addetti + 107.5%), *affari immobiliari* (+60'400 addetti, +185.3 %), *servizi ai trasporti* (+53'600 addetti, +103.1%), servizi finanziari (+14'000 addetti, +40.5%). Crescono tuttavia anche servizi più "tradizionali" come *sanità e servizi sociali* (+100'500 addetti, +36%), alberghi e ristoranti (+33'600 addetti, +19.6%) e il *settore delle costruzioni* (+55'100 addetti, + 15.4%) e (in particolare) nel comune centro di Milano, le attività legate al mondo dello spettacolo, alla *cultura e alla ricreazione*. Per contro *diminuiscono fortemente* gli impieghi industriali, in particolare nella *fabbricazione di mezzi di trasporto*, nell'industria meccanica, nel *tessile e abbigliamento*, nella *fabbricazione di mobili*. Diminuzioni molto importanti sono da segnalare anche per il *commercio al dettaglio* (-53'000 addetti, in assoluto la categoria che perde più posti) che si riduce fortemente nei vecchi centri urbani e si sviluppa (soltanto) in corrispondenza dei nuovi centri commerciali nelle periferie metropolitane.

Dove sono state create queste attività nell'area di Milano?

L'industria esce definitivamente dal centro e si mantiene soltanto nelle aree specializzate, come nelle province di Como (tessile, abbigliamento, industria del legno della carta, del mobile); Varese (tessile, abbigliamento, calzature, gomma, meccanica, apparecchi di precisione e ottici), Bergamo e Brescia (tessile, abbigliamento, calzature, industria del legno, metallurgia, meccanica). Anche nel Ticino l'industria non scompare ma si rinnova e si specializza in piccole unità produttive (come nella chimica, nella farmacia e nella meccanica) che si attua attraverso investimenti di imprese italiane, milanesi.

Il centro (il comune di Milano) si specializza viepiù nei servizi alle imprese altamente qualificati (settore "FIRE"). In periferia crescono invece attività produttive specializzate e segmentate, rette spesso da catene logistiche sempre più lunghe e complesse, che a loro volta richiedono lo sviluppo di particolari attività di gestione. L'esternalizzazione ulteriore delle attività delle imprese, è questa probabilmente l'origine dei nuovi "cluster" (o distretti) terziari. Il movimento infatti non ri-

---

<sup>39</sup> E' sempre difficile passare da un universo statistico alla realtà dei fatti, in questo caso per le localizzazioni nello spazio di attività economiche. Un primo ostacolo si pone in quanto la definizione "statistica" di una società implica che i tutti i suoi addetti sono censiti sotto una stessa categoria merceologica. Dunque la rappresentazione che ne facciamo risulta condizionata dalle frontiere tra le categorie statistiche che induce questa delimitazione. Malgrado questi e altri evidenti problemi, abbiamo tentato lo stesso di eseguire una analisi sulle variazioni delle localizzazioni tra il 1991 e il 2001, attraverso il metodo detto *shift & share* che consiste nel misurare la competitività delle aree produttive e o terziarie, a partire dalle categorie d'impiego in crescita o in decremento (cf. Torricelli e Moretti 2005).

<sup>40</sup> Siveda in particolare SCOTT A. J. (ed., 2001) *Global City-Regions, Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford.

guarda più soltanto la produzione, ma anche soprattutto i servizi, che vengono affidati a ditte esterne specializzate. Queste nuove attività necessitano di esternalità spaziali e in particolare di economie di agglomerazione: si concentrano quindi in alcune aree, sia nel centro sia sui margini dell'area metropolitana, vicine le une alle altre. L'industria, come si è detto, declina nel centro della metropoli ma si mantiene sostanzialmente nelle aree specializzate dei poli esterni di Varese, Como, di Bergamo e del Cantone Ticino. Per contro le attività finanziarie si concentrano in due soli luoghi a Milano e a Lugano. Il tutto sembra dar vita ad un « supercluster » (per usare la terminologia di Scott), che si estende ben oltre i limiti del comune, della provincia e della Regione Lombardia. Dietro ai dati statistici c'è quindi la totale trasformazione di una città, c'è la fine di un mondo (quello dell'industria e della città fordista) e c'è un nuovo mondo, fatto di nuove competenze e di nuove opportunità, che attira nuove popolazioni, a scala globale. Chi ha vissuto a Milano negli ultimi anni non potrà che essere d'accordo con Luca Doninelli (2005), quando afferma che ormai la città non è più fatta per i milanesi, ma per gli immigrati ricchi e gli immigrati poveri: "senegalesi in periferia, cinesi nella cintura e giapponesi nel centro".

### **Nuove centralità metropolitane**

Pur con le dovute cautele e con i limiti delle fonti utilizzate possiamo parlare di forte crescita e di concentrazione negli anni '90 delle attività di servizio e in generale della crescita occupazionale nell'area metropolitana, andamento che prende in qualche caso l'aspetto di una riconcentrazione che costituisce un cambiamento di tendenza rispetto agli anni '80 (Torricelli, Thiede, Scaramellini, a cura di, 1997, pp. 139 e ss.). A questa scala vi sono tuttavia chiaramente due tendenze distinte, che danno origine a centralità a loro volta distinte. Ci sono i servizi rivolti ai mercati mondiali e ci sono i servizi legati alle trasformazioni locali, in particolare dell'industria.

- Da un lato appaiono sempre più concentrati nel cuore dell'area metropolitana servizi come informatica, ricerca, intermediazione finanziaria, amministrazioni di società, design, architettura, pubblicità, studi di mercato, organizzazione di eventi, di attività culturali, sportive, ricreative. Parallelamente al brutale decremento dell'attività industriale – queste “funzioni centrali” sembrano ricollocarsi a Milano o nei suoi dintorni immediati (in parte nelle aree abbandonate dalla grande industria già dagli anni '80), sotto forma di raggruppamenti locali, di “cluster”. La dinamica di “cluster” di queste attività indica la possibilità di sviluppo di alte competenze professionali e di nuove economie di agglomerazione nel cuore della metropoli<sup>41</sup>.
- D'altro lato, per quanto concerne gli altri servizi alle imprese (in particolare credito bancario, consulenze fiscali, contabilità, gestione delle risorse umane, imprese di pulizia, di vigilanza e di confezionamento), parallelamente alle attività produttive più specializzate, migrano e si ricollocano, trasformandosi in profondità, nelle periferie urbane delle province di Lecco, Bergamo, Brescia, Varese, Como e del cantone Ticino.
- Il cambiamento non potrebbe attuarsi senza un incremento delle attività logistiche. Si tratta anche in questo caso di servizi specializzati, alcuni più centrali (legati alla coordinazione delle attività produttive, a scala globale), e altri, la maggioranza, connessi al cambiamento locale del modo di produrre, si ricollocano attorno al centro metropolitano e nelle prossimità delle principali infrastrutture. Nei servizi “logistici” ci sembra corretto includere oggi anche i servizi di ristorazione e il settore delle costruzioni, la cui domanda si sviluppa e si diffonde parallelamente alle nuove localizzazioni industriali e di servizi.

Questa articolazione delle attività nella città in espansione sembra corrispondere ad un modello, quello della città globale, basato sulle nuove categorie di servizi, ossia non più direttamente connessi con la realtà produttiva locale. A Milano il mix di localizzazioni, di “cluster centrali” di servizi

---

<sup>41</sup> E' da notare che parallelamente allo sviluppo di queste nuove competenze professionali, crescono nel centro anche servizi poco o per nulla qualificati, come nella ristorazione e nelle imprese di pulizia.

e di nuove centralità periferiche, dove industria e servizi sono sempre più strettamente legati, è verosimilmente la chiave di volta del cambiamento tecnico ed economico del funzionamento della città (sede di servizi specializzati attivi sui mercati mondiali) e dell'area metropolitana (che comprende ora anche il Ticino urbano), dove il cambiamento dell'organizzazione produttiva crea una domanda sostenuta di nuove attività industriali e di servizio specializzate e interconnesse.

### **Lo spazio pubblico nella città del dopo fordismo**

Per capire cosa ciò rappresenta sullo spazio pubblico, si può partire dal fatto, come ricorda Paul Krugman (tr. it. 2008, *La coscienza di un liberal*, Laterza, Roma-Bari), che negli anni 50 e 60, l'impresa che aveva più addetti degli Stati Uniti era General Motors, un'impresa industriale tipicamente fordista, nella quale chi vi lavorava aveva diritto alle garanzie del Welfare State, la pensione, le indennità in caso di incidente, l'assicurazione malattia. Oggi, invece, l'impresa che ha più addetti è Wal-Mart una catena di supermercati che ha cambiato il volto di molte cittadine americane e che paga molto male i suoi impiegati, che in realtà sotto impiega con un sistema di franchising che pure sottrae la direzione di Wal Mart ai suoi obblighi legali. Insomma possiamo ben vedere che differenza con la situazione precedente!

Ma la strategia di Wal Mart è un buon esempio per capire la nuova relazione che c'è tra potere e spazio pubblico. Quest'impresa negli anni 80 e 90 ha in pratica colonizzato le periferie delle città e delle cittadine degli Stati Uniti. Il meccanismo è stato spesso denunciato dai suoi ormai innumerevoli detrattori. Wal Mart proponeva di rilevare un'area alla periferia della città e ben collegata all'autostrada, area che spesso è lasciata abbandonata (dismessa) dall'industria. Il sindaco e la giunta municipale si lasciavano convincere (e quando le amministrazioni erano reticenti l'impresa non lesinava con insistenti pressioni tramite pesanti cause legali... Così, nella maggior parte dei casi venivano realizzati centri commerciali, questi scatoloni blu che oggi appartengono al paesaggio urbano di quasi tutte le middle town del middle west americano. Dopo poco tempo, meno di un anno, molti piccoli commerci situati nel centro cittadino se ne andarono, chiusero o si trasferirono presso il mall di Wal Mart. Tutto ciò, tra l'altro, obbligando i cittadini a recarsi al margine della città anche per fare la spesa quotidiana. Molti centri urbani deperirono e con essi gli spazi pubblici (piazze e luoghi aperti divennero a volte dei "no man's land",

Tutto ciò accadde poiché i centri cittadini si svuotarono dei contenuti commerciali - quelli che "trascinavano" la gente negli spazi pubblici che vi erano ubicati (portici, chiese, chioschi, piazze...).

Una cosa del genere sta avvenendo ed è in parte avvenuta anche in Europa, in Italia e in Svizzera. Anche il centro di Mendrisio soffre della presenza del outlet Fox-Town. Tutti i centri urbani, dalla grande Milano alla piccola Bellinzona, hanno perso negozi specializzati, piccoli alimentari o grandi magazzini che si sono spostati nei centri commerciali periferici. La perdita di spazio pubblico, di qualità di spazio pubblico, che si tenta di ricreare nei centri commerciali, può certamente essere compensata dalla grande Milano. Per contro, le piccole città sono in una posizione molto più scomoda, poiché rischiano di perdere non soltanto il commercio cittadino, ma anche i flussi turistici, i flussi delle aziende che non trovano più nel centro urbano quelle esternalità essenziali al mantenimento dell'attività (e della popolazione) nei centri delle città. A questo punto, nei piccoli centri dell'arco alpino centro-occidentale (come nell'Isère e nella Savoia, in Piemonte, in Ticino, in Lombardia, nei piccoli centri di collina e di montagna di queste regioni lo spazio pubblico rischia di diventare un museo abbandonato, e ciò nonostante i consistenti investimenti delle municipalità.

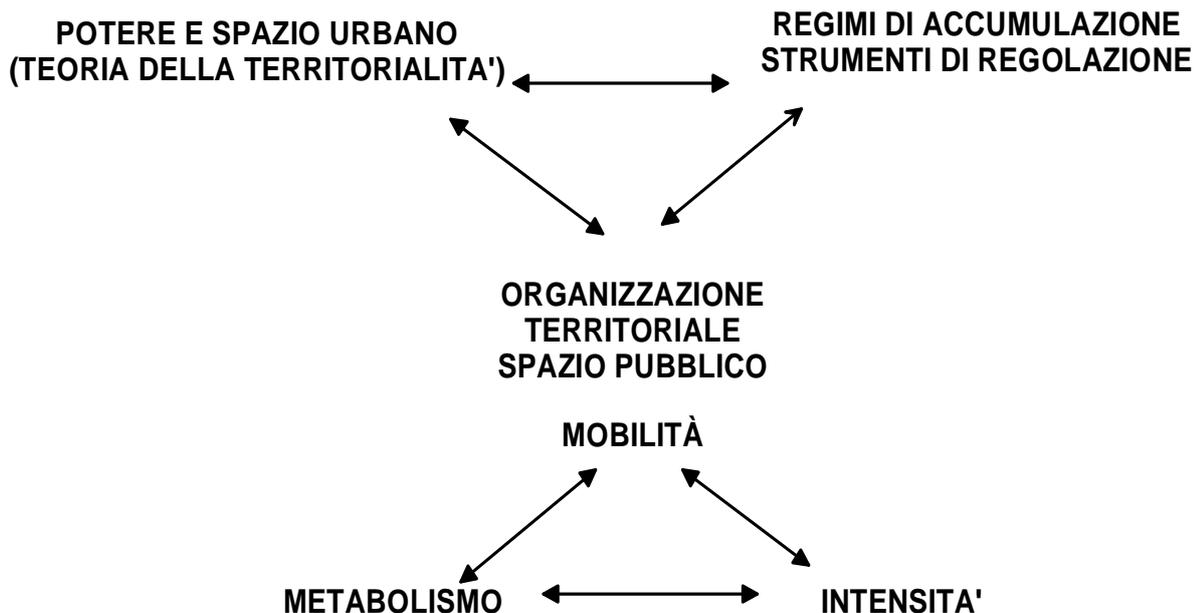
In queste ultime due lezioni abbiamo cercato di discutere prima l'emergere della città industriale e poi le trasformazioni più recenti, attraverso le strategie delle imprese, che diventano a partire dall'inizio del XIX secolo il soggetto (l'attore) più influente quanto alle relazioni tra la società e l'ambiente e quindi anche per quanto concerne la produzione dello spazio urbano. Abbiamo visto che per molti aspetti la città contemporanea – e lo spazio pubblico – dipende dallo sviluppo economico (dal tipo di relazioni che vengono messe in avanti dall'impresa: accessibilità, lavoro, tecnologia, innovazione) che si traducono con delle specifiche forme di localizzazione e con degli effetti differenziati sullo spazio urbano. Se nel fordismo, verosimilmente, l'effetto moltiplicatore generato dalle attività motrici era probabilmente la principale leva sulla quale si modificava e si (ri)costruiva lo spazio urbano, nel dopo fordismo, la città si espande attraverso gli effetti esterni combinati da una moltitudine di fattori, a diverse scale geografiche, dalla localizzazione di imprese specializzate. Abbiamo visto che molto spesso queste piccole imprese (dove industria e servizi specializzati diventano un mix indissociabile), che spesso dipendono da filiere produttive di scala mondiale, nella città contemporanea si raggruppano in cluster, come anche nel caso di Milano, dove il nuovo terziario viene ad occupare i luoghi lasciati liberi dalla vecchia impresa industriale, creando nuove forme di centralità, nuove forme di spazio urbano.

Questi sviluppi domandano una riflessione sul futuro della città. Di fatto si è passati dal modello della polarizzazione al *non modello* della "città diffusa", o della città infinita, riprendendo la metafora di Aldo Bonomi, che genera con le sue repentine trasformazioni nuove esternalità spaziali negative (come l'inquinamento, la produzione di rifiuti, ma anche lo spreco di suolo e di energia, la degradazione della qualità della vita, ecc.). In più genera nuovi squilibri sociali, spaesamento, sradicamento, nuove classi di esclusi e livore metropolitano... Questa evoluzione genera soprattutto città e aree metropolitane sempre più difficili da governare, sempre più complesse da guidare. Questo processo di "metropolizzazione" coinvolge oggi aree montane e rurali (ex-rurali) sempre più discoste dai centri metropolitani. Al punto che oggi, uno dei più grossi problemi è proprio il governo di questi sviluppi (o non sviluppi).

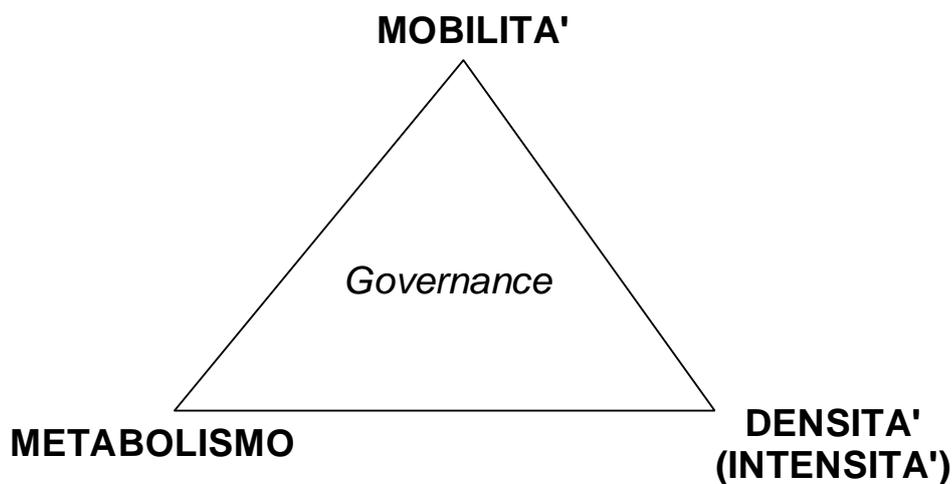
### **Governance?**

Esistono numerosissime pubblicazioni a proposito della "*governance metropolitana*", nozione che vedremo meglio più avanti, la nostra modesta proposta vorrebbe tuttavia tentare di applicare a questo tema il programma teorico che ci siamo posti all'inizio. Riprendiamo allora ancora per un momento la nostra "bussola", ovvero il triangolo formato dalle teorie della territorialità, da quelle del cambiamento del regime di accumulazione e dei suoi effetti spaziali, cercando di combinarle per comprendere (o per leggere) l'organizzazione spaziale della città contemporanea. Il terzo vertice, l'organizzazione territoriale si può vedere a sua volta come l'interazione continua tra tre fattori (o macrofattori): La mobilità, Il metabolismo e l'intensità che definiscono ogni città, ogni agglomerato e in generale ogni insediamento umano sul pianeta Terra.

figura 12: schema della produzione dell'organizzazione territoriale



Riprendiamo brevemente i termini di questo triangolo, che chiameremo dell'organizzazione urbana.



Ogni insediamento deve fare i conti con ognuno di questi tre termini.

La mobilità permette a qualsiasi insediamento di essere raggiunto e di essere collegato con gli altri insediamenti, non si può immaginare una città, ma nemmeno un villaggio, senza strade, sentieri, vie di comunicazione. Come si vedrà più in là ogni epoca, ogni città, ha avuto (e ha) le sue forme di mobilità, più o meno efficaci, più o meno invadenti, più o meno inquinanti. Certamente le caratteristiche della mobilità saranno anche funzione della densità: dove la densità è debole si dovrà impiegare più energia (e quindi anche avere un peso maggiore sull'ambiente), mentre dove la densità è più alta si potrà fare ricorso a delle innovazioni (e dunque ad una mobilità intelligente, basata sempre più sull'informazione e meno sullo consumo intensivo di energia).

Ogni insediamento, pur piccolo, non potrebbe esistere senza un suo proprio metabolismo, ovvero senza un sistema fatto di entrate (di acqua, di materia, di energia) e di uscite (di servizi, di prodotti e soprattutto di rifiuti e di scarti). Chiaramente un insediamento a bassa densità avrà un metabolismo e l'infrastruttura che lo sostiene (ad esempio canalizzazioni e tubazioni, sistemi di riciclo) diverso e più oneroso da un insediamento denso e circoscritto. Mobilità e metabolismo urbano sono quindi termini strettamente correlati con la densità (dell'insediamento) che concorre a definire l'intensità urbana di ogni insediamento. Oltre che dalla densità l'intensità dipende dalla diversità delle localizzazioni (dalle esternalità positive che generano) e quindi anche dalla sua taglia (e la sua massa) la cui crescita impone sistemi sempre più complessi con cui si devono misurare le caratteristiche della mobilità e il metabolismo urbano. Questo triangolo dell'organizzazione urbana (o dell'urbanità) definisce in qualche modo l'organizzazione "fisica" della città, la cui conoscenza (o padronanza) risulta essenziale per il suo governo (governante). E' quindi una delle principali poste in gioco alla base delle strategie degli attori che creano e fanno la città. Vediamo prima di tutto, la mobilità e le sue caratteristiche.

## LA MOBILITÀ NELLA CITTÀ POST-FORDISTA

### I cambiamenti nello spazio urbano di Milano

Lo studio di caso dell'area metropolitana di Milano (Torricelli e Moretti 2005) mostra come negli anni '90 il capoluogo diventi in qualche modo il ricettacolo della concentrazione di servizi alle imprese altamente specializzati nonché nei servizi culturali e ricreativi. Anche in periferia e nei poli esterni, accanto ad una permanenza delle attività industriali – che si riducono sensibilmente ma non spariscono – prendono piede attività specializzate di servizi. Esse appaiono spesso raggruppate in "cluster" o distretti terziari (come nel commercio all'ingrosso e nella logistica dei trasporti) che si localizzano nei pressi delle infrastrutture di trasporto come gli aeroporti o i nodi autostradali. Crescono infine, sui vecchi spazi industriali, i quartieri e gli spazi residenziali, che verosimilmente si spingono sino alla fascia prealpina, sempre più distanti dai centri, ma ben collegati attraverso il sistema di trasporto (in gran parte purtroppo ancora su gomma). Il nuovo modello, di fatto, da origine a delle imprese sempre più organizzate *in rete* per cui nelle aree dotate di una buona accessibilità si può anche parlare di "economie di rete" che si aggiungono alle economie di agglomerazione. Infatti è l'organizzazione globale della produzione che viene a cambiare, che favorisce la «flessibilità» dei sistemi produttivi localizzati. Una gestione a distanza della produzione, o lo spostamento di segmenti di prodotto verso regioni o paesi con una forte disponibilità di mano d'opera e un livello salariale più basso (quindi con un impegno maggiore in termini di domanda mobilità), diventano, sempre più, operazioni «normali» (o meglio necessarie) per aziende attive sui mercati globali, anche di piccole o piccolissime dimensioni. In questa "trasformazione spaziale" delle aree metropolitane, dove aumentano ad esempio le interazioni tra i poli esterni, che si specializzano e, allo stesso tempo, si integrano nel sistema metropolitano, possiamo soprattutto leggere *un aumento sensibile della domanda di mobilità*, parte delle imprese, ma anche, lo possiamo immaginare, delle persone. Come influisce dunque la mobilità sulla produzione dello spazio urbano (sulla costruzione del territorio della città)? Iniziamo con l'evoluzione storica dei sistemi di trasporto ed i loro effetti sullo spazio urbano.

### L'evoluzione dei sistemi di trasporto: un processo di sostituzioni

Il cambiamento tecnologico ha permesso di migliorare incessantemente le condizioni della mobilità: ai cavalli ed alle vie navigabili si sono sostituite le ferrovie, in seguito le strade e l'automobile hanno in gran parte rimpiazzato le relazioni ferroviarie; per le relazioni a lunga distanza la navigazione è stata rimpiazzata dall'aviazione civile. (v. figura seguente).

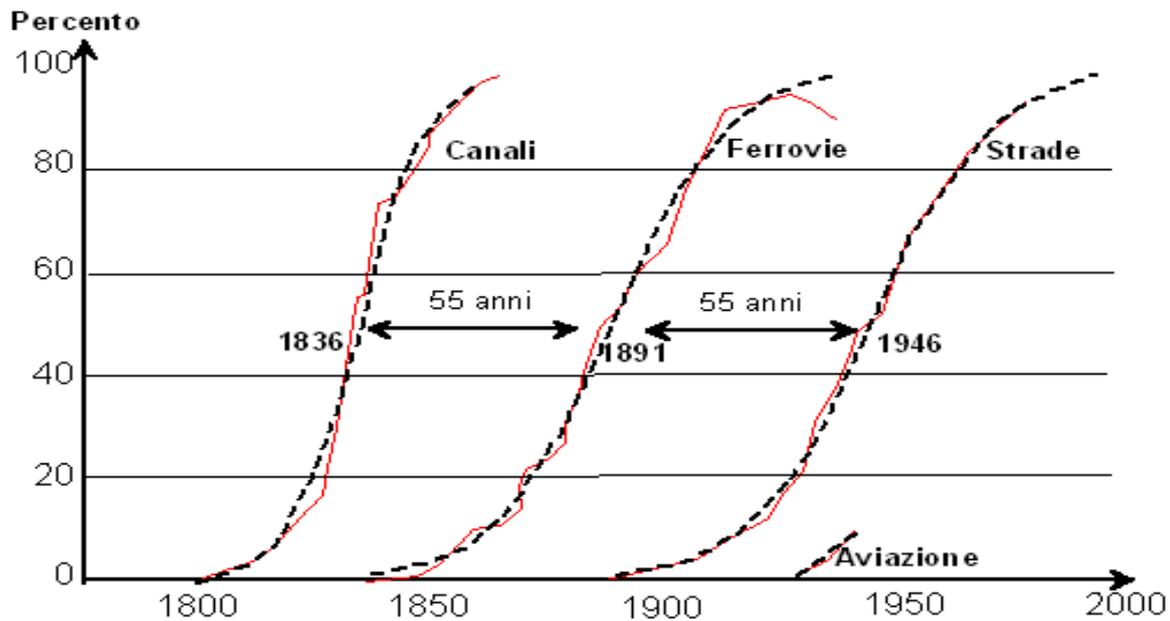


figura 13: Evoluzione dei livelli relativi di saturazione delle reti di trasporto negli Stati Uniti. (Da Gröbler 1990, p. 187)

L'evoluzione storica dei sistemi di trasporto appare insomma come una successione di sostituzioni, o meglio come un *processo sequenziale di sostituzioni*, di sistemi dominanti che mano a mano diventano obsoleti e che vengono gradualmente – o bruscamente – rimpiazzati da sistemi nuovi e più efficienti. Ogni sistema di trasporto può quindi essere rappresentato tramite uno sviluppo ciclico, con un incremento iniziale, una crescita più lenta e infine un declino dovuto all'apparire di un nuovo sistema. Il lasso di tempo occorso tra la diffusione spaziale di una tecnologia e l'altra sembra essere costante negli ultimi due secoli e ammonterebbe per gli Stati Uniti a circa 50-60 anni. Gröbler (1990) rappresenta il processo di evoluzione dei sistemi di trasporto come un sistema ciclico, articolato in quattro fasi:

1. Un nuovo modo di trasporto conquista rapidamente grosse fette di mercato nei segmenti a più alta redditività, grazie alle migliori prestazioni (ad esempio per passeggeri, informazioni e merci ad alto valore).
2. La crescita prosegue poi marcatamente più lenta e l'erosione di quote di mercato dei mezzi di locomozione già esistenti avviene soprattutto tramite una competizione sulle tariffe, possibile grazie ad una diminuzione dei costi di trasporto per effetti di scala e di affinamento della tecnologia già usata e sperimentata. Questa seconda fase si conclude con la maturazione del sistema e la quasi completa dominazione del mercato.
3. La terza fase consiste in un periodo di saturazione più o meno lungo, durante il quale il mezzo di trasporto perde lentamente terreno ma resta tuttavia dominante.
4. Nella quarta ed ultima fase la quota di mercato precipita rapidamente per infine scomparire di fronte alla serrata competizione con una nuova tecnologia emergente. Il precedente mezzo di trasporto resta in auge solo per alcune nicchie di mercato concernenti le merci a più basso valore, come alcune materie prime, per le quali i costi di trasporto formano una componente non irrilevante.

### **Il fattore chiave: la velocità**

Questo modello di sviluppo competitivo spiega in gran parte l'abbassamento dei costi (interni) e lo sviluppo delle esternalità negative (i costi esterni) della mobilità. In generale le tecnologie più vecchie (più "mature") sono anche quelle che costano di meno all'utente, mentre le tecnologie in-

novative hanno ovviamente prezzi (all'inizio perlomeno) nettamente più elevati. In compenso le tecnologie obsolete sono spesso quelle più inquinanti e pesano maggiormente sull'ambiente (e sulla salute di chi vive nei paraggi delle infrastrutture). Ma come potremmo definire, in poche parole, la migliore efficienza del sistema di trasporto? Se dovessimo citare, in una parola, il fattore chiave dell'evoluzione del trasporto questa senza dubbio sarebbe *velocità*. La ricerca della velocità di spostamento, come è anche il caso delle mobilità nelle Alpi, sembra essere il principale movente dell'evoluzione tecnica del trasporto e del processo di sostituzione sequenziale dei sistemi tecnici della mobilità. E questo da oramai più di due secoli, ossia dagli albori della rivoluzione industriale. Da questo processo storico risulta così un aumento continuo, per unità di tempo consacrata alla mobilità, del raggio spaziale copribile utilizzando un sistema di trasporto più efficiente.

### **Il tempo medio di spostamento quotidiano**

La maggiore efficacia della tecnologia di spostamento potrebbe così essere utilizzata per movimenti di suppergiù costante distanza, riducendo il tempo mediamente consacrato alla mobilità per dedicarlo ad altre attività produttive o di svago o di altro genere. Niente affatto! L'uomo contemporaneo ha apparentemente sfruttato diversamente le possibilità offerte dalla nuova tecnologia: *non per guadagnare tempo, ma per guadagnare spazio*, ovvero per compiere spostamenti sempre più estesi in funzione dell'aumento medio della velocità, come hanno dimostrato vari studi empirici, già negli anni '70<sup>42</sup>. Secondo questi lavori, di cui quello di Zahavi (1979) è certamente il più conosciuto, *il tempo medio di spostamento giornaliero* (il budget di tempo di trasporto o BTT) risulterebbe costante nel tempo e nello spazio. In altre parole, dal punto di vista delle relazioni quotidiane, il tempo di spostamento sarebbe un invariante della territorialità umana. Per fare un esempio, un abitante di Los Angeles e uno di Calcutta, spenderebbero nella loro giornata circa lo stesso tempo ai fini dello spostamento, tempo medio, che Zhavi ed altri successivamente hanno stimato essere di circa 70 minuti / giorno. Chiaramente la velocità, la distanza percorsa sono però diversissime, anche perché la densità di Calcutta niente ha a che vedere con quella di Los Angeles. Svitati esempi empirici, tratti da diverse epoche e culture, hanno mostrato che la parte di tempo giornaliero e di reddito disponibile investiti nella mobilità sono relativamente costanti, in media, per ogni persona, indipendentemente dal grado di sviluppo economico e dal contesto culturale in cui vive. Per contro l'estensione della mobilità giornaliera delle persone – l'arena spaziale del nostro quotidiano – risulta molto diversa a seconda del tipo di società, delle condizioni del contesto locale, della tecnologia e del reddito disponibile<sup>43</sup>. Infatti se il tempo medio di spostamento non varia, aumentano invece la velocità e le distanze percorse: lo spazio del quotidiano diventa più grande, cambia scala. Quindi anche la città cambia scala.

---

<sup>42</sup> Si veda in particolare Marchetti 1991 per una efficace sintesi su questo tema.

<sup>43</sup> Le distanze medie percorse giornalmente da un abitante di Los Angeles sono quindi ben superiori di quelle di uno di Calcutta (vedi sotto).

## 1. Struttura del l'uso del tempo quotidiano in alcuni paesi europei: uomini tra 20 e 74 anni

Ore e minuti / giorno										
	Belgio	Germania	Estonia	Francia	Ungheria	Slovenia	Finlandia	Svezia	Regno Unito	Norvegia
<i>Tempo libero, uso del tempo non specificato</i>	5:22	5:53	5:28	4:46	5:29	5:34	6:08	5:24	5:30	6:03
<i>Alimentazione e cure personali</i>	2:40	2:33	2:15	3:01	2:31	2:13	2:01	2:11	2:04	1:47
<i>Sonno /Riposo</i>	8:15	8:12	8:32	8:45	8:31	8:17	8:22	8:01	8:18	7:57
<i>Spostamenti e viaggi</i>	<b>1:35</b>	<b>1:27</b>	<b>1:17</b>	<b>1:03</b>	<b>1:03</b>	<b>1:09</b>	<b>1:12</b>	<b>1:30</b>	<b>1:30</b>	<b>1:20</b>
<i>Lavori domestici</i>	2:38	2:21	2:48	2:22	2:39	2:39	2:16	2:29	2:18	2:22
<i>Lavoro retribuito e formazione</i>	3:30	3:35	3:40	4:03	3:46	4:07	4:01	4:25	4:18	4:31
<b>Totale</b>	<b>24</b>									

## 2. Struttura dell'uso del tempo quotidiano in alcuni paesi europei: donne tra 20 e 74 anni

Ore e minuti / giorno										
	Belgio	Germania	Estonia	Francia	Ungheria	Slovenia	Finlandia	Svezia	Regno Unito	Norvegia
<i>Tempo libero, uso del tempo non specificato</i>	4:50	5:24	4:36	4:08	4:38	4:29	5:29	5:03	5:05	5:52
<i>Alimentazione e cure personali</i>	2:43	2:43	2:08	3:02	2:19	2:08	2:06	2:28	2:16	1:58
<i>Sonno /Riposo</i>	8:29	8:19	8:35	8:55	8:42	8:24	8:32	8:11	8:27	8:10
<i>Spostamenti e viaggi</i>	<b>1:19</b>	<b>1:18</b>	<b>1:06</b>	<b>0:54</b>	<b>0:51</b>	<b>1:02</b>	<b>1:07</b>	<b>1:23</b>	<b>1:25</b>	<b>1:11</b>
<i>Lavori domestici</i>	4:32	4:11	5:02	4:30	4:57	4:57	3:56	3:42	4:15	3:47
<i>Lavoro retribuito e formazione</i>	2:07	2:05	2:33	2:31	2:32	2:59	2:49	3:12	2:33	3:03
<b>Totale</b>	<b>24</b>									

Fonte: *How Europeans spend their time Everyday life of women and men, Data 1998-2002*, Office for official publications, European Communities, 2004.

La stabilità del BTT è in qualche modo confermata anche dalle inchieste condotte in questi ultimi anni. Secondo uno studio dell'Unione Europea<sup>44</sup>, tra il 1998 e il 2002 *il budget medio di tempo giornalmente dedicato alla mobilità* oscilla, per le donne (tra 20 e 74 anni) tra i 51 minuti in Ungheria (54 in Francia) e l'ora e 24 minuti nel Regno Unito. Per gli uomini, questi valori sono leggermente superiori e vanno dall'ora e tre minuti (Francia e Ungheria) all'ora e mezzo in Belgio (1:35), nel Regno Unito e in Svezia (1:30). Da questa inchiesta si evince una struttura simile del ritmo del tempo di spostamento tra i diversi paesi europei<sup>45</sup>. Durante la settimana, gli spostamenti pendolari (relazioni domicilio-lavoro) sono predominanti rispetto al tempo totale speso nel trasporto. Durante i fine settimana è invece la mobilità per il tempo libero che predomina. La gente si reca al lavoro principalmente fra 7.30 e 8.30. Il ritorno dal lavoro è distribuito in un tempo più lungo nel pomeriggio, con dei picchi tra le 14 e le 17. Il terzo picco si situa attorno a mezzo-

<sup>44</sup> European Communities (2004) *How Europeans spend their time Everyday life of women and men, Data 1998-2002*, Office for official publications of the European Communities / Eurostat, Luxembourg. Questa valutazione comparativa è stata realizzata sulla base dei censimenti demografici nazionali dei paesi rappresentati tra il 1998 e il 2002. Si tratta ovviamente di medie ponderate.

<sup>45</sup> Durante la settimana, gli spostamenti pendolari (relazioni domicilio-lavoro) sono predominanti rispetto al tempo totale speso nel trasporto. Durante i fine settimana è invece la mobilità per il tempo libero che predomina. La gente si reca al lavoro principalmente fra 7.30 e 8.30. Il ritorno dal lavoro è distribuito in un tempo più lungo nel pomeriggio, con dei picchi tra le 14 e le 17. Il terzo picco si situa attorno a mezzogiorno, con lievi differenze tra un paese e l'altro.

giorno, con lievi differenze tra un paese e l'altro. Anche le inchieste effettuate in Svizzera per quanto riguarda la mobilità<sup>46</sup> confermano questi valori medi. In Svizzera il tempo medio di trasporto per le persone di più di 6 anni sarebbe nel 2005 di 1:36 per gli uomini e di 1:21 circa per le donne. Benché non tutti i dati siano perfettamente confrontabili a quelli dell'inchiesta europea (che considerano persone dai 20 ai 74 anni), in Svizzera dovremmo avere tempi analoghi ai valori di Regno Unito, Belgio o Germania.<sup>47</sup>

Vediamo meglio ora, il processo storico di ampliamento dello spazio urbano relazionato alle caratteristiche della mobilità attraverso un esempio concreto: la città nelle Alpi.

#### LE CITTÀ DELLE ALPI COME LABORATORIO PER LE MOBILITÀ CONTEMPORANEE

All'inizio del XXI secolo, nelle vallate alpine secolo risuonano l'inquietudine e lo scoramento. "Basta ! Non è più possibile vivere qui, a causa del traffico pesante la nostra salute e quella dei nostri figli è in pericolo.... L'autostrada ci ha impoverito e il traffico non ci lascia che rumore e inquinamento..." .

Che paradosso! Le popolazioni alpine non vogliono più il traffico, allorquando per secoli è stato per loro fonte di ricchezza. Storicamente, la città e l'economia delle Alpi sono inseparabili dalla circolazione. Ma oggi? Dopo aver favorito il loro popolamento e il loro sviluppo economico e culturale, la mobilità starebbe distruggendo le città e le regioni delle Alpi? Non siamo ancora a questo punto, ma lo sviluppo preso non appare affatto sostenibile e sembra compromettere l'avvenire delle regioni alpine, di cui alcune di fatto sono già dei veri e propri "imbuti per camion".

Forse questo aspetto negativo dell'attraversamento alpino può fare delle Alpi del XXI secolo un vero e proprio laboratorio, allo scopo di ricercare le soluzioni per un futuro più sostenibile nel campo delle mobilità. Le Alpi sono infatti un modo paradossale. Imponenti, sono per tanti aspetti un ambiente fragile e ecologicamente delicato. Al centro dell'Europa sono uno spazio marginale, una "frontiera" tra gli spazi metropolitani che le circondano. Per lungo tempo sono state vissute e rappresentate come una "barriera", ma la storia ci insegna che le Alpi sono state appena un ostacolo<sup>48</sup>. Sono state e sono ancora in gran parte una vera e propria articolazione di vie di passaggio, dove la verticalità dilata i tempi del trasporto, dove gli itinerari sono dettati dal rilievo e dalle possibilità dei sistemi di trasporto. Storicamente hanno esercitato un ruolo di *gigantesco commutatore*<sup>49</sup> sulle connessioni e sui circuiti delle relazioni tra le regioni e le città più ricche e popolate d'Europa.

#### **Città e circolazione nelle Alpi : una storia di sostituzioni**

Quali sono dunque le relazioni tra lo sviluppo delle reti di circolazione (e la mobilità) ed i processi di sviluppo regionale e urbano in un contesto così particolare come l'Arco alpino?

---

<sup>46</sup> Cfr. OFS (Office fédéral de la statistique), ARE (Office fédéral du développement territorial) (2007) *La mobilité en Suisse, Résultats du micro-recensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*, EDMZ, Berna 2007.

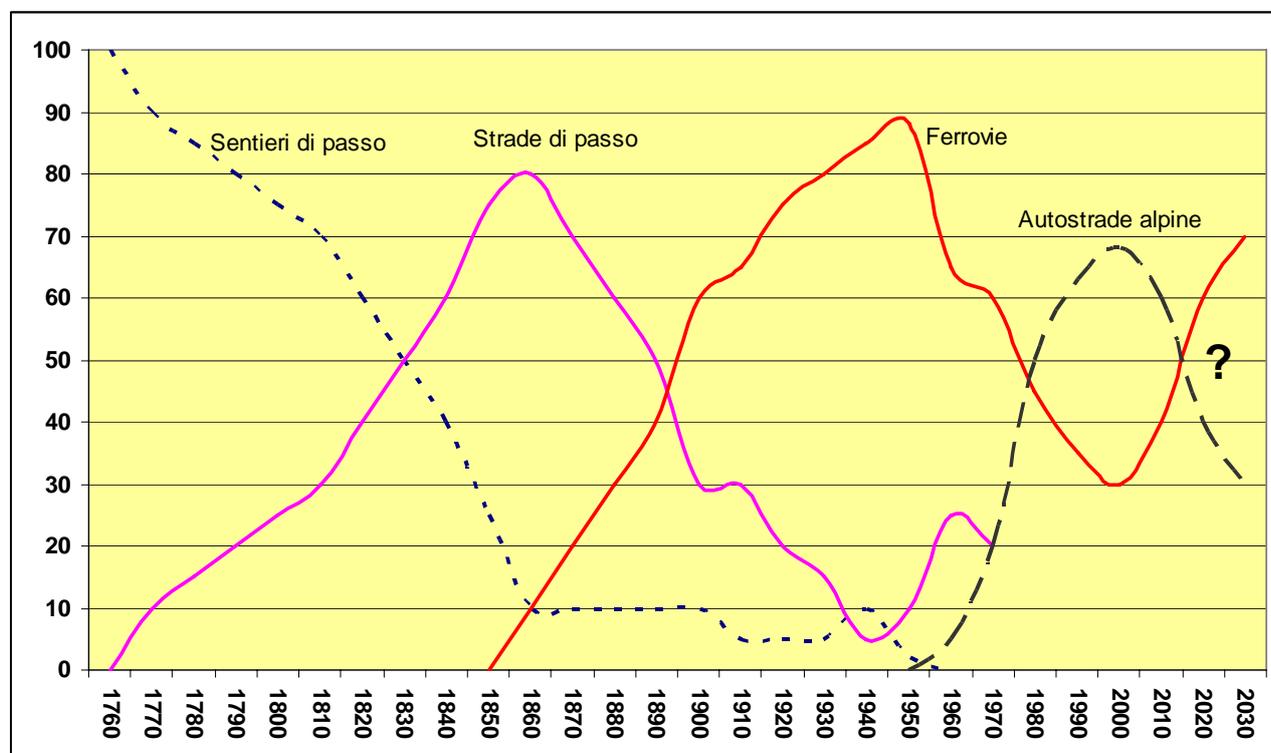
<sup>47</sup> E' da notare che si tratta di valori medi complessivi ottenuti da campioni statisticamente rappresentativi della popolazione (in cui vengono inclusi gli occupati, i non attivi e i disoccupati). In realtà dobbiamo restare prudenti, poiché più di recente altre inchieste (sempre su campione hanno mostrato una progressione dei tempi giornalieri di trasporto). Ad esempio il microcensimento della mobilità in Svizzera, realizzato su campione rappresentativo della popolazione ogni cinque anni, mostra un relativo aumento del tempo medio di spostamento quotidiano, da 70 minuti circa nel 1984 a 98 minuti circa nel 2005, aumento che è parallelo negli ultimi anni ad una stabilizzazione delle distanze percorse.

<sup>48</sup> Cf. MATHIEU et BUSSET Th. (éds. 1998).

<sup>49</sup> Cf. RAFFESTIN C. (2000).

Una trentina di anni or sono, il geografo Henry Chamussy<sup>50</sup> tentò di realizzare una cronologia della circolazione transalpina, basata su di una sequenza di «età»: l'età dei sentieri di passo; l'età delle strade di passo; l'età del ferro; l'età dei trafori e delle autostrade alpine, che allora era appena iniziata. Fu un vero peccato non aver ulteriormente sviluppato e ripreso questo modello<sup>51</sup>, poiché mostrava che lo sviluppo della circolazione transalpina è stato storicamente (ed è) marcato da una successione di sistemi dominanti di trasporto, che nel corso del tempo si sostituiscono a sistemi meno efficaci, quindi più lenti, meno capaci e meno flessibili. Infatti, se proviamo a rappresentare l'importanza di questi diversi sistemi di trasporto negli ultimi 3 secoli (schema seguente) vediamo che ad intervalli regolari, di quasi un secolo, c'è il cambiamento, o la sostituzione, da un sistema di trasporto all'altro. Le strade di passo dominano il periodo dalla seconda metà del XVIII secolo a quella del XIX, momento in cui comincia ad affermarsi la ferrovia, mentre l'autostrada si affermerà soltanto nella seconda metà del XX secolo. Più di recente, si può forse parlare di una accelerazione di questo processo sequenziale di sostituzione. Infatti l'avvento del nuovo sistema ferroviario, dell'alta capacità e dei tunnel di base, giungerà a maturazione – nel 2020-30 – circa 50-60 anni dopo la realizzazione delle prime autostrade alpine.

### Parti di mercato in % dei sistemi di trasporto nella circolazione transalpina (schema)



Ora, questa sequenza di sostituzioni temporali ha lasciato delle tracce, in un processo incessante di de-costruzione e ri-costruzione nuovi territori, di de-territorializzazione e di ri-territorializzazione di spazi urbani ogni volta funzionali al sistema del trasporto dominante nelle vallate nelle regioni dell'arco alpino. Alcuni anni fa cercai di mostrare che è possibile collegare le forme dell'organizzazione urbana nelle Alpi con questa sequenza di sostituzioni dei sistemi di trasporto. Ho ripreso di recente e attualizzato l'esperienza<sup>52</sup> e vorrei proporla in questo breve contributo.

<sup>50</sup> CHAMUSSY H. (1968).

<sup>51</sup> Se non sporadicamente, cf. RAFFESTIN C. (1977).

<sup>52</sup> Si veda Torricelli 1998a; 2002.

## **La città alpina**

Riprendo per iniziare una efficace formulazione di Giuseppe Dematteis<sup>53</sup> che vuole che la città sia un *crocevia semantico*, ovvero, sul piano spaziale, una coincidenza geografica tra significati formali – di città come insieme delimitato di costruzioni dove si concentrano la popolazione e le attività – e di significati sociali – di città come centro di potere, di scambio, di cultura e di innovazione – insomma di funzioni (rare) e di attributi simbolici, che ne fanno, volendo usare i termini di Max Weber, una forma di contratto tra persone e organizzazioni che si sentono unite, prima di tutto, da un domicilio comune<sup>54</sup>. In questo senso, nel Cinquecento Briga, Briançon, Bellinzona o Chiavenna erano città, anche se contavano appena 3 o 4'000 abitanti<sup>55</sup>. Proprio a causa dei lunghi tempi di trasporto, vi si trovavano tribunali, chiese, mercati regionali. Si circolava a piedi e l'insediamento era in genere molto denso ma limitato e circoscritto da mure o da ostacoli fisici. Essendo investite di alcune funzioni centrali, le piccole città alpine potevano esercitare la loro posizione in termini di offerta di servizi sugli itinerari della circolazione transalpina, attraverso reti e servizi di trasporto locali. Alcune divennero importanti nodi per i traffici tra la Pianura padana e la valle del Rodano o l'Altipiano svizzero. Ma in ogni caso esse svilupparono legami privilegiati con le capitali peri-alpine, dove veniva smerciata gran parte della produzione della regione (come formaggio, carne, bestiame, materie prime) e dove venivano acquistati sale, cereali, tessuti o spezie, dove infine si creavano i circuiti dell'emigrazione stagionale. Questi circuiti oltrepassavano spesso i confini regionali e le ristrettezze dell'economia locale, e approfittavano dello sviluppo della circolazione transalpina. Dall'epoca romana la circolazione è stata all'origine del fatto urbano nelle Alpi. E se volessimo identificare i tratti specifici della città alpina, prenderemmo, senza dubbio, la transizione, il passaggio, il crocevia.

## **L'età dei sentieri di passo e delle mulattiere (XIII - XVIII sec.): la nascita e lo sviluppo della città alpina**

A partire dal Quattrocento, la città alpina è anche spesso un centro d'estrazione, di manifattura o di commercio, attività che sono strettamente legate alle risorse dello spazio montano. Lo smercio di queste produzioni approfitta anche di questa rete di trasporto capillare fatta di sentieri (e di vie d'accesso navigabili, come i laghi prealpini), ma lenta e complessa, tra le grandi città peri-alpine. Nelle Alpi occidentali l'urbanizzazione si appoggia molto spesso su degli antichi insediamenti romani (Susa, Briançon, Aosta, Martigny) costruiti all'interno del massiccio. Nelle Alpi centrali, invece, l'urbanesimo tocca essenzialmente i margini prealpini (come Como, Lucerna o San Gallo) benché vi siano nello spazio interno alpino delle piccole "città di flusso" (Chiavenna, Bellinzona, Tirano) direttamente legate ai transiti, o dei centri di potere (come Coira). Per lunghi secoli tutto circola nelle Alpi, ma in piccole quantità, attraverso una fitta rete di sentieri e mulattiere. D'altronde i convogli preferiscono le strade alte, al riparo dalle imboscate che favoriscono le gole e le chiuse. Anzi, la valorizzazione degli itinerari dipende già dalle opportunità economiche, segnatamente dalla qualità dei servizi di trasporto offerti e che si sviluppano un po' dappertutto ai piedi dei passi. Questi servizi vanno di pari passo con la funzione di tappa delle città alpine e sono spesso appannaggio di corporazioni o di grandi famiglie specializzate in ogni vallata (meno spesso per ogni itinerario) con le quali i mercanti negoziano i prezzi, i modi ed i tempi di trasporto. Fu il caso dell'epopea degli Stockalper a Briga, che tra il XVI e il XVII secolo riuscirono ad attirare la maggior parte del traffico mercantile tra Milano e Lione (in particolare della seta) attraverso il passo del Sempione. Lo sviluppo urbano, specialmente nelle Alpi occidentali, è il risultato dell'associazione tra la posizione geografica "strategica" e lo sviluppo delle correnti di traffico tra il Sud e il Nord Europa. Questi traffici sono però molto lenti e perturbati da mille difficoltà, per

---

<sup>53</sup> Cf. Dematteis G. (1988).

<sup>54</sup> Si Veda anche Max Weber, *Economia e società*,

<sup>55</sup> Bergier J.-F. (1975) ; Van Berchem D. (1982); Dematteis G. et al (1971).

di più siamo in un'epoca in cui l'Europa è essenzialmente agricola e feudale e dove le carestie e le epidemie sono frequenti. A partire dal XVI e soprattutto dal XVII secolo le cose cominciano a cambiare.

### ***L'età delle strade di passo (XVIII - XIX secolo): la frontiera e la fine del ciclo della città alpina***

Dopo la metà del XVIII secolo due fattori strettamente legati hanno condizionato l'evoluzione della vita urbana nelle Alpi occidentali: l'affermazione dello Stato-Nazione come potenza territoriale e la realizzazione delle prime strade di passo carrozzabili. La strada rappresenta indubbiamente per il potere dello Stato uno strumento di padronanza del territorio, attraverso il controllo dei confini e dei flussi che li attraversano<sup>56</sup>. L'edificazione delle strade ha così accompagnato la conquista e la divisione delle Alpi da parte degli Stati-Nazione. Il controllo dei flussi diventa in effetti una



**Manifesto – orario alla gloria del S. Gottardo, edito a Milano nel 1902**

posta in gioco sempre più importante, che si disputano le potenze territoriali, come ad esempio nella parte centrale e occidentale del massiccio i Cantoni svizzeri o i Ducati di Milano e di Savoia. Nelle Alpi occidentali, proprio i Savoia realizzano i primi percorsi carrabili, ma l'impulso determinante è dato qualche anno più tardi dall'esercito di Napoleone Bonaparte, che realizza con l'aiuto delle popolazioni locali le strade del Sempione, del Moncenisio e del Monginevro. In Svizzera il passo del S. Gottardo è migliorato a partire dall'inizio del Settecento, ma bisognerà attendere la prima parte del XIX secolo e gli interventi dei cantoni di Uri e del Ticino perché divenga effettivamente carrozzabile. Nel settore orientale, l'Austria (che esercita il suo dominio sul Veneto e sulla Lombardia) fa realizzare tra il 1815 e il 1848 l'essenziale della rete stradale, che ancora oggi è la base della viabilità (come in Valtellina o nel Trentino). La conseguenza per questo ritorno di interesse per i traffici è una prima materializzazione dei confini: vengono edificati ostacoli e fortificazioni che servono anche al controllo dei traffici. La rottura esplicita con il passato commerciale e manifatturiero della città

alpina annuncia tuttavia una sua fase di declino. Per le piccole città alpine l'apertura sulle reti di traffico esterne costituisce infatti un colpo all'economia

locale: ovunque vi è un relativo abbandono dello sfruttamento delle risorse e delle produzioni locali, a cui si sostituiscono prodotti di provenienza esterna. E l'affermazione dello Stato territoriale toglierà peso alle funzioni legate al comando e al potere locale, trasformando le piccole città alpine in sedi marginali di guarnigioni e di posti di confine. Resiste invece, e in qualche caso si sviluppa, la funzione di tappa sugli itinerari carrozzabili della circolazione transalpina. La disarticolazione progressiva del mondo alpino si accentua però con i primi effetti della rivoluzione industriale. All'inizio dell'Ottocento le Alpi diventano infatti una sorta di serbatoio energetico (legna e carbone di legna) che alimenta i primi sistemi industriali della pianura. I tagli dei boschi comunali e demaniali, spesso all'origine di dissesti di notevoli proporzioni, sono innumerevoli all'epoca.

### ***L'età del ferro: destrutturazione e rinascita dell'urbanesimo alpino (seconda parte XIX secolo)***

Dalla seconda metà del secolo scorso, la ferrovia ha, a sua volta, soppiantato la strada, aprendo le Alpi alle grandi correnti di traffico tra Nord e Sud dell'Europa. Nel 1867 viene aperta la prima linea del Brennero, dal 1871 il tunnel del Moncenisio collega la Maurienne alla Valle di Susa, tra il

<sup>56</sup> Cf. Raffestin (1975).

1872 e il 1882 viene realizzato il tunnel sotto il San Gottardo, il traforo del Sempione è scavato tra il 1898 e il 1906 e sarà dotato di doppio tubo nel 1921. Il treno suscita dapprima un grande entusiasmo presso le popolazioni locali, ma in generale, contrariamente alla strada la cui realizzazione aveva implicato la loro partecipazione, la ferrovia è opera di attori esterni alle Alpi. Essa corrisponde alla penetrazione del sistema tecnico industriale, che può leggersi attraverso due discontinuità: quella del 1850, con l'apparizione nelle Alpi delle prime ferrovie, e quella del 1880, con la diffusione dell'elettricità e, verso l'inizio del XX secolo, dei primi impianti idroelettrici<sup>57</sup>. Il modello industriale si insedia dunque nelle regioni alpine, «spazzando via» letteralmente le vecchie forme urbane e introducendo nuove funzioni. Nelle città toccate dai grandi itinerari di traversata vi è una certa specializzazione nei servizi legati alle attività indotte dalla ferrovia (ad esempio l'urbanizzazione di Bellinzona, di Chiasso, di Modane, di Domodossola, risale a questo periodo).

Quasi ovunque si realizzano ferrovie secondarie, anche in relazione alla costruzione degli impianti idroelettrici. Le funzioni urbane, malgrado le profonde trasformazioni, sembrano però ridursi ulteriormente, o meglio, vi è una specializzazione crescente delle città delle Alpi. Sulla base dei residui dei generi di vita tradizionali nascono i primi insediamenti turistici, ma sono soprattutto nei fondovalle, dove gli insediamenti lineari di tipo industriale si sviluppano (come nelle Alpi francesi del nord o nelle Alpi svizzere).



**Bellinzona, 1875**

Contrariamente alla strada che aveva indebolito le città e le regioni alpine, la ferrovia pur essendo più veloce, laddove passa introduce dei cambiamenti profondi, nella società, nel territorio, nelle forme dello spazio costruito. E' una nuova territorializzazione per le Alpi, o meglio una forma di ri-territorializzazione. Infatti l'arrivo della ferrovia è indissociabile dalla penetrazione del capitalismo industriale nelle vallate alpine. In Ticino, come in Valle Susa, l'industria è stata portata dalla ferrovia. Quali sono stati però gli effetti territoriali della ferrovia? Con l'industrializzazione c'è un arrivo massiccio di nuova popolazione nelle Alpi: c'è un sensibile popolamento dei fondovalle. Si formano le conurbazioni lineari che seguono il tracciato ferroviario. Ed è l'inizio di una nuova specializzazione funzionale: spesso dove passa la ferrovia c'è l'industria "in basso" e il turismo "in alto".

---

<sup>57</sup> Si veda Raffestin e Crivelli, 1985.

Nelle piccole città, come nel caso di Bellinzona, la stazione ristruttura e ridisegna la forma dei centri urbani. Si creano i “Viale della stazione” che diventano nuove arterie che spesso strutturano i nuovi quartieri del centro cittadino. Ma la ferrovia introduce con più forza il concetto di scala, o meglio per la prima volta nei traffici transalpini, la scala internazionale si sovrappone alla quella dei traffici locali. C'è insomma, per la prima volta, una sovrapposizione tra reti lunghe (in formazione) e reti corte (consolidate), che a quel momento provoca non poche difficoltà. Per di più, le esigenze locali sottostanno alle esigenze tecniche della costruzione ferroviaria. Possiamo però osservare che, se confrontati ad oggi, molti problemi vengono risolti. Ad esempio in Leventina (imbocco sud della galleria ferroviaria del Gottardo) vengono realizzate delle piccole stazioni, una per ogni villaggio, distanti tra loro non più di 5 o 7 km. Certo alcune stazioni sono realizzate lontano dai nuclei dei paesi (per motivi tecnici, di pendenze), ma i villaggi vengono di fatto serviti dalla nuova infrastruttura. La ferrovia diventa così anche la spina dorsale dell'urbanizzazione di molte regioni alpine, già nella prima parte del XX secolo.

### ***L'età delle autostrade alpine***

La ferrovia lascia dunque il segno sui territori alpini attraversati, ma, a partire dagli anni '60 e '70 del XX secolo, spesso non resiste alla concorrenza della strada, dell'automobile: non resiste al boom della mobilità individuale, che sconvolgerà, ancora una volta, gli equilibri dell'urbanizzazione delle Alpi. I decenni di crescita economica che separano la fine della seconda guerra mondiale e gli anni '80 sono infatti marcati dall'investimento massiccio dei paesi alpini nella costruzione delle autostrade e dei tunnel stradali. Nello stesso tempo, tra la metà degli anni 1960 e gli anni '80, le reti ferroviarie regionali sono in gran parte smantellate e rimpiazzate da nuove strade e linee di autobus. Poche di esse, che sono già attrazioni turistiche – come nei Grigioni e nella Svizzera centrale – sfuggono a questo destino. Il modello di crescita che si diffonde in tutta Europa e l'aumento del benessere permettono la diffusione capillare e la generalizzazione dell'uso dell'automobile, che all'inizio è percepita come una opportunità per le Alpi:

*«La multiplication des automobiles [est] plus favorable aux Alpes que la construction des voies ferrées (...). Avec la multiplication des tunnels routiers «la saison automobile» sera plus longue. Ainsi par la magie de l'automobile les Alpes retrouvent le rôle qu'elles avaient joué au temps des voyages a pied ou à cheval, celui de plaque tournante de l'Europe centrale et occidentale»*<sup>58</sup> (P. e G. Veyret, 1964, p. 119). Ma trent'anni più tardi, questo giudizio è completamente ribaltato:

*«Notre conclusion est claire: la construction de nouvelles percées routières à travers les Alpes est aussi anachronique que celle de nouvelles autoroutes urbaines radiales. Devons-nous vraiment accueillir les camions dont les Suisses ne veulent plus? (...)»*<sup>59</sup> (Sirvadière, 1993).

Cosa è successo? Da mezzo di libertà, la circolazione automobilistica diventa progressivamente fonte di disturbo e di dipendenza per le Alpi e le loro città. Infatti, inizialmente le autostrade ed i tunnel alpini furono concepiti per il traffico turistico e non per i veicoli pesanti. Ma negli anni '80 si assistette alla formazione di “assi pesanti” da una parte e dall'altra dei valichi autostradali, che finirono per condizionare sempre più la vita delle collettività montane e delle città situate sui principali itinerari.

---

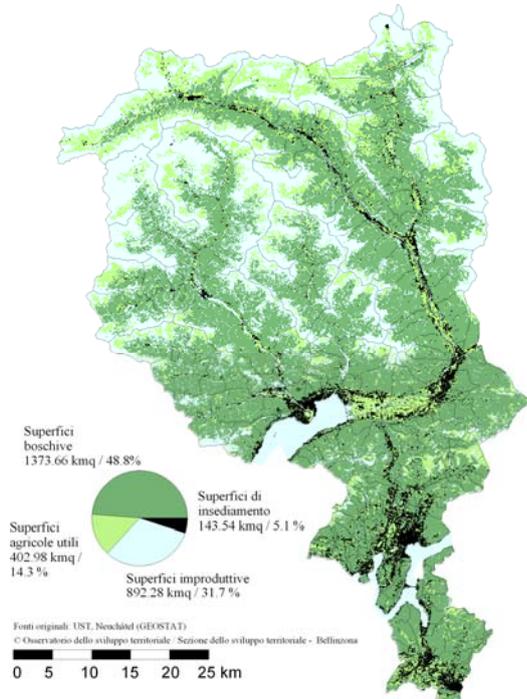
<sup>58</sup> Veyret P. et G. (1964) «Petites et moyennes villes des Alpes», *Revue de Géographie Alpine*, LII (1964), p. 119.

<sup>59</sup> Sirvadière J. (1993) «Liaisons transalpines: le rail ou l'asphyxie», *Revue de Géographie Alpine*, 4/93, pp. 77-82.

## L'effetto sulla forma e sulle funzioni delle città

L'avvento dell'automobile e delle autostrade alpine ha anche *conseguenze sulla forma e sulle funzioni delle città* e sullo sviluppo del traffico di prossimità. Ma non soltanto, l'automobile favorisce anche una deconcentrazione urbana e la periurbanizzazione che modificano profondamente

la forma (o forse la non forma) e le funzioni delle piccole città alpine. Ciò che si traduce spesso nello sviluppo di una urbanizzazione filiforme, di una città incassata che – imitando la diffusione dell'insediamento nella pianura – spreca allegramente il poco suolo disponibile. Nei fondovalle – sulla base dei fondi agricoli (risultanti dalle bonifiche della fine del XIX secolo) – si accavallano così le antiche residenze, la piccola industria, i depositi e poi i centri commerciali, in prossimità dell'accesso alle infrastrutture di trasporto, senza forma né disegno apparente. Negli anni '90, la metamorfosi suburbana del fondovalle è ormai compiuta in molte regioni alpine come nel Ticino, nel Vallese, in Valtellina o lungo la Sava slovena...



## Il paradosso della velocità

Le linee ferroviarie e i trafori di base ad alta capacità, che verranno a completare la rete ferroviaria europea ad alta velocità, permetteranno, forse, di ridurre il carico di traffico pesante su strada, ma non proporranno una rivoluzione dei trasporti. Di fatto saranno una accelerazione delle tendenze in corso da almeno due secoli: crescita della velocità di attraversamento, crescita dei volumi trasportati, concentrazione ulteriore dei flussi su alcuni, pochi, itinerari. La tabella qui sotto è un tentativo di sintetizzare il processo storico della circolazione transalpina in relazione ai modelli di localizzazione, alla forma e alle funzioni della città.

## L'uso del suolo nel Cantone Ticino

Se cerchiamo di ridurre al massimo le componenti di questo modello qualitativo, possiamo vedere che c'è (o dovrebbe esserci) una forte correlazione tra velocità dell'attraversamento alpino e le fasi dello sviluppo urbano delle aree alpine. **Le città delle Alpi occidentali hanno dapprima iscritto il loro sviluppo nella lentezza dei passaggi e dei transiti, mentre hanno perso gran parte della loro autonomia dal momento che questi traffici – in una maniera o nell'altra – sono sfuggiti loro di mano.** Oggi un nuovo sistema ferroviario sale alla ribalta, con le gallerie di base e l'alta capacità, che permetterà velocità superiori ai 200 km/h. Forse, allora, la verticalità sarà vinta? Ma cosa succederà a questo punto, come si trasformerà la città, come cambieranno i territori nelle Alpi?

## Relazioni tra sistemi di trasporto e urbanizzazione nelle Alpi

Sistemi di Trasporto	Sentieri di passo	Strade di passo	Ferrovia	Strada (auto-mobilità)	Auto - strada	Alta capacità ferroviaria
<b>Tempi medi di attraversamento</b>	più di una settimana	2-3 giorni	10 h	5 h	1-2 h	<30'
<i>Epoche</i>	1300-1790		1850	1950	1980	2020
<b>Sistemi di Produzione</b>	«generi di vita» locali	mercantilista	industriale «classico»	«fordista» (prod. di massa)	sistemi di produzione flessibile	
<b>Logiche dominanti di localizzazione</b>	religiosa, commerciale, militare (luoghi strategici)	militare, politica: controllo delle frontiere e dei flussi	industriale (economie di scala in funzione della prossimità; «economie di agglomerazione»)		«economie di rete» (localizzazione in funzione delle possibilità di connessione)	
<b>Funzioni urbane</b>	città multifunzionale (militare, religiosa, commerciale, politico-amministrativa)	città monofunzionali («piede di passo», tappa, guarnigione...)	città specializzata: industriale, logistica, turistica ecc.	città «di corona», città di svago	quartiere residenziale / specializzato integrazione in aree metropolitane extra -alpine	
<b>Forma dell'insediamento</b>	concentrato, estensione modesta	sviluppo «radio-centrico»	sviluppo lineare, conurbazione industriale	Sub-urbanizzazione	periurbanizzazione	

(Fonte: Torricelli 1998)

### **Epilogo: sprawl urbano e invecchiamento**

Le trasformazioni a cui assisteremo sono già in corso. Ciò che negli anni '90 era soltanto un'ipotesi oggi è un'evidenza. L'effetto di queste nuove linee ad alta capacità, se ci sarà, sarà quello di accelerare la tendenza allo sprawl, alla periurbanizzazione. L'effetto di queste nuove infrastrutture sul territorio non sarà quindi lo stesso delle prime linee ferroviarie alla fine del XIX secolo e nella prima parte del Novecento. Appare in questa fase una sorta di divaricazione tra l'evoluzione del traffico transalpino e la città delle Alpi. Le Alpi "spariranno" in quanto ostacolo da attraversare, ma la città delle Alpi continuerà la sua traiettoria sempre più come quartiere "distaccato" e allo stesso tempo fortemente integrato nella rete delle aree metropolitane di pianura.

E' ciò che già succede. Riprendiamo le mappe dell'incremento demografico dell'area tra la Svizzera e la pianura padana discusse nella prima lezione (p. 3). Si trattava della variazione media annua della densità residenziale (abitanti al km<sup>2</sup>), la prima durante gli anni '90, la seconda, degli ultimi anni, tra il 2001 e il 2006. Ila prima mappa vediamo un fenomeno che molti geografi conoscono, conosciuto anche come *deconcentrazione metropolitana*. Negli anni 80 e 90 i centri urbani perdevano popolazione residente e lo sviluppo demografico si operava essenzialmente nelle periferie delle aree metropolitane. Nella seconda mappa, invece, vediamo che i centri urbani hanno ripreso a crescere anche in termini demografici, tuttavia l'espansione della crescita demografica

oltrepassa i confini delle aree metropolitane, in particolare in Italia, per insinuarsi (o re insinuarsi) nelle vallate alpine. Ci si può dunque rallegrare.... Oppure no?

Per rispondere dobbiamo prima accorgerci che sviluppo continua ad essere guidato dalle infrastrutture di trasporto stradali e dall'automobile, per oltre l'80% degli spostamenti (come confermano i censimenti demografici e le inchieste degli istituti nazionali di statistica. Se osserviamo bene la seconda mappa vediamo che sono le aree più accessibili della montagna che crescono. Aree e non comuni (o cittadine), la crescita è in qualche modo diffusa attorno ai nodi autostradali. Non si tratta di uno sviluppo urbano concentrato, ma di diffusione dell'insediamento. Alla scala delle piccole città alpine, ciò significa la crescita di quartieri urbani esterni, spesso fisicamente lontani dai servizi, e difficilmente servibili con i mezzi pubblici. E' lo sprawl.

Ora, questo sviluppo fa a pugni con il forte invecchiamento della popolazione, nell'area alpina, come possiamo osservare con la mappa alla pagina seguente (tasso di invecchiamento).

Cosa significa questo alla scala locale? Significa che c'è una divaricazione nel processo di popolazione nelle Alpi, e che questa volta non possiamo più invocare un problema generale, condiviso da tutti. E' un problema che riguarda in gran parte la montagna italiana e quella della Svizzera italiana). E che ci mostra che parallelamente allo sprawl abbiamo un aumento

dei tassi di invecchiamento, molto importante, il che significa ancora che ci ritroveremo, molto probabilmente con una popolazione anziana dispersa negli agglomerati a bassa densità dell'arco alpino, difficili da servire con i mezzi pubblici. Cosa succederà? Non lo sappiamo ma possiamo prevedere che questo tipo di sviluppo non è sostenibile, poiché non è economico, non è equo e peserà viepiù sull'ambiente.

### **Nuovi problemi, vecchie soluzioni?**

Dal momento in cui le città e le regioni alpine diventano dei pezzi di aree metropolitane di pianura, forse queste piccole città (come Davos St Moritz, Locarno in Svizzera) saranno sempre più ricercate dagli attori dominanti nei centri metropolitani (ad esempio per residenze secondarie di prestigio, ma forse anche per centri di competenza scientifici e tecnologici, come ad esempio è il caso di Bellinzona). Ad ogni modo è lecito attendersi una pressione più forte sui mercati immobiliari e fondiari (con conseguenti aumenti dei prezzi dell'alloggio) e, come sta avvenendo in Ticino e nell'Alto Adige, un più forte tasso di invecchiamento, dovuto all'immigrazione di popolazione agiata più anziana.

Paradossalmente queste condizioni, con adeguate misure nel campo dell'urbanistica (creazione di spazi urbani centrali di qualità fruibili, da tutta la popolazione con i mezzi pubblici e il traffico lento) e della pianificazione del territorio (come il fermo contenimento delle zone edificabili e la lotta alla speculazione edilizia), permetteranno forse nei prossimi decenni di fermare l'attuale sprawl urbano che attanaglia i fondovalle e le rive dei laghi prealpini.



## LA DIFFUSIONE DELLO SPAZIO URBANO

Il caso delle città delle Alpi mostra abbastanza chiaramente la relazione che esiste tra la mobilità e l'estensione dello spazio urbano. Soltanto la congestione e la progressiva saturazione delle infrastrutture sembrano frenare lo sviluppo della mobilità quotidiana, segnatamente quella dell'automobile che negli anni '60, '70 e '80 aveva conosciuto notevoli incrementi. A questo proposito torniamo ad un'immagine proposta da Cesare Marchetti (1991), dell'essere umano come "animale territoriale", il quale, date le restrizioni di tempo e di reddito, massimizza la superficie di spazio coperto con i suoi spostamenti. Da questo punto di vista le nostre attuali società si configurano come sistemi che per loro natura tendono ad estendersi, tramite innovazioni tecnologiche ed organizzative che vengono ad ampliare l'offerta di mobilità. Questa maggiore offerta è messa a contributo non tanto per ridurre l'incidenza relativa della mobilità sui tempi e sui costi totali, bensì per ampliare lo spazio entro il quale esercitare la domanda di mobilità. L'ampliamento dello spazio della mobilità è valido sia per le persone, sia per le organizzazioni economiche, ma ha delle conseguenze dirette sulla diffusione dello spazio urbano.

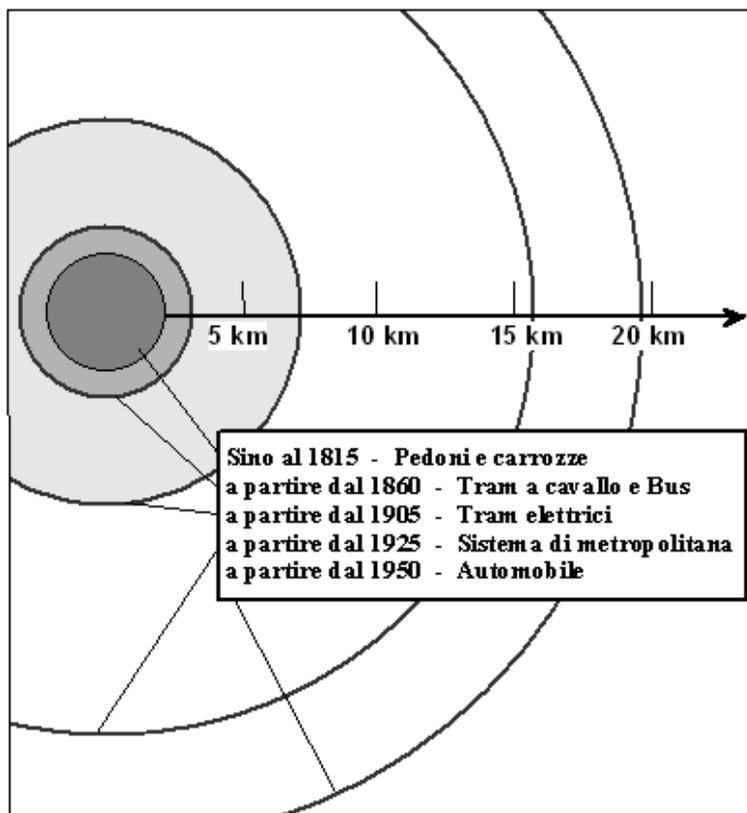


figura 14 Evoluzione teorica delle dimensioni della città di Berlino (Fonte: Marchetti 1991, p. 21)

L'evoluzione dello spazio urbano della città di Berlino (ma l'esempio può essere applicato a qualunque altra metropoli europea) appare direttamente legata alla crescita della distanza che un abitante può percorrere in poco più di mezz'ora<sup>60</sup>: 2 km a piedi, 3 km con i tram a trazione equina, 7 km con i tram elettrici, 16 km con la metropolitana; l'allargamento della periferia al di là di un raggio di 20 km avviene solo in relazione allo sviluppo del traffico automobilistico, dopo gli anni

<sup>60</sup> Assumendo un tempo medio di spostamento giornaliero di 70 minuti.

1950-60. Le tecnologie e le infrastrutture della mobilità permettono così, essenzialmente, una estensione del territorio quotidiano, che nel medesimo tempo si realizza come estensione della città e dello spazio urbano.

Le città dove si circola essenzialmente a piedi sono generalmente molto “dense” e circoscritte, come le città europee prima della rivoluzione industriale, mentre quelle dove si circola prevalentemente in automobile sono molto più “diffuse” e estese nello spazio, come l’agglomerato metropolitano di Los Angeles, o come la Lombardia nord-occidentale e anche l’intera “Megalopoli padana”. Il territorio quotidiano (una parte non indifferente della nostra territorialità) dipende insomma dal modo, dalla velocità e dalla frequenza con cui ci spostiamo e questo dipende in definitiva dal reddito che disponiamo e dalle tecnologie a disposizione. Nelle società occidentali, negli ultimi 30-40 anni, l’automobile, consentendo l’estensione degli spazi della vita quotidiana, ha quindi cambiato il nostro modo di abitare e di “usare” il territorio, con le conseguenze che abbiamo ora sotto gli occhi (la città diffusa, il traffico sempre più intenso ed i problemi di congestione delle maggiori aree urbane europee). La mobilità è quindi verosimilmente il principale strumento per assicurare la territorialità della città postfordista. Ed è proprio attraverso la mobilità e la sua organizzazione in ambito metropolitano che emerge il carattere autodistruttivo delle nostre città.

## APPENDICE: L'URBANIZZAZIONE NEL MONDO

Lo sviluppo recente dell'area metropolitana di Milano mostra che processi di sviluppo e di produzione dello spazio urbano sono in continua espansione. Questa diffusione, più fluida sul territorio rispetto all'apparente staticità della città fordista, non è segno di una frammentazione dell'urbano, ma di una espansione anche in termini numerici delle attività e dei territori coinvolti nell'area d'influenza della metropoli. In questo caso di Milano che coinvolge una regione metropolitana (una *Global-City-Region*) di 25 milioni di abitanti.

Una delle caratteristiche della città del dopo fordismo, a scala mondiale, è la crescita demografica, l'espansione e il gigantismo. Oggi il tasso di urbanizzazione mondiale è circa del 50%, ossia per la prima volta nella storia vi sono altrettante persone che vivono in città di quante vivono in ambiente rurale. All'inizio del XIX secolo soltanto il 2% della popolazione mondiale viveva nelle città. Niente di sorprendente, sino ad un secolo fa le zone urbane erano i luoghi più nocivi dove vivere. Dopo il XVIII secolo la crescente densità e promiscuità dei centri delle antiche città ha portato alla propagazione rapida delle malattie infettive. Ancora nel XIX secolo il tasso di mortalità era più elevato nelle zone urbane rispetto alle zone rurali. Soltanto nel XX secolo le cose cambiarono. Tra il 1900 e il 1950 il tasso di urbanizzazione crebbe dal 13 al 29 %, poi sempre in maniera più rapida: nel 2007 abbiamo verosimilmente raggiunto la soglia del 50% di popolazione urbana nel mondo. Il dato è forzatamente impreciso poiché la definizione di *urbano* cambia da un paese all'altro. Malgrado questi ostacoli di interpretazione, osserviamo comunque che l'urbanizzazione corre oggi più rapidamente nei paesi del sud del mondo. Negli ultimi quindici anni i maggiori tassi di crescita delle popolazioni urbane (5-6% annui) sono stati misurati nei paesi più poveri, in Africa (Ruanda, Mozambico, Tanzania) e in Asia (Afghanistan, Cambogia). Questi paesi sono anche quelli dove la parte di popolazione urbana è la più debole, da 10 a 40%, mentre nei paesi sviluppati, dove il tasso di crescita oscilla tra 0 e 1.5%, la popolazione urbana si situa tra il 70 e il 90% della popolazione totale. I paesi emergenti (Brasile, Cina, India, Malaysia) si situano in posizione intermedia. Per i paesi più poveri, l'urbanizzazione sembra essere un problema e nello stesso tempo, il solo modo di accedere allo sviluppo. I soli paesi che conoscono un decremento della popolazione urbana sono le ex repubbliche sovietiche.

### Gigantismo delle metropoli del sud

Gli esempi più marcanti dell'urbanizzazione del mondo sono forse le megacittà, con più di 10 milioni di abitanti. Nel 1975 non ve ne erano che 4; nel 2000 ve ne erano 18 e da qui al 2015 si stima che ve ne saranno 225.

La crescita delle aree urbane è dovuta sia all'aumentare delle migrazioni verso le città, sia alla fecondità delle popolazioni urbane. Ma certamente la maggior parte delle migrazioni verso le città è da attribuire all'attrattiva della vita urbana sulle popolazioni rurali, che desiderano approfittare dei vantaggi che le città e le aree urbane offrono. Questi vantaggi vanno dalle più grandi opportunità di ricevere un'educazione, di cure e di assistenza sanitaria, di servizi e non da ultimo di sicurezza. In molti paesi dell'Africa, dell'America latina e del Sud Est Asiatico vivere nelle campagne è vivere in un territorio insicuro, preda delle scorribande di gruppi armati che si affrontano per il suo controllo. In Colombia ci sono oltre un milione di rifugiati rurali, sfollati dalle loro case da una guerra civile che si protrae da oltre mezzo secolo. Qui i poveri nelle aree urbane hanno meno opportunità dei non poveri, ma ne hanno infinitamente di più rispetto ai poveri della campagna.

### I quindici agglomerati urbani più importanti nel 1975 / 2005 e 2015 (previsioni)

Fonte: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2006). *World Urbanization Prospects: The 2005 Revision*. New York: United Nations.

1975			2005			2015		
<b>Tokyo</b>	<i>Giappone</i>	<b>26.61</b>	<b>Tokyo</b>	<i>Giappone</i>	<b>35.2</b>	<b>Tokyo</b>	<i>Giappone</i>	<b>35.5</b>
<b>New York</b>	<i>USA</i>	<b>15.88</b>	<b>Città del Messico</b>	<i>Messico</i>	<b>19.4</b>	<b>Bombay</b>	<i>India</i>	<b>21.9</b>
<b>Città del Messico</b>	<i>Messico</i>	<b>10.69</b>	<b>New York</b>	<i>USA</i>	<b>18.7</b>	<b>Città del Messico</b>	<i>Messico</i>	<b>21.6</b>
<b>Osaka-Kobe</b>	<i>Giappone</i>	<b>9.84</b>	<b>São Paulo</b>	<i>Brasile</i>	<b>18.3</b>	<b>São Paulo</b>	<i>Brasile</i>	<b>20.5</b>
<b>São Paulo</b>	<i>Brasile</i>	<b>9.61</b>	<b>Bombay</b>	<i>India</i>	<b>18.2</b>	<b>New York</b>	<i>USA</i>	<b>19.9</b>
<b>Los Angeles</b>	<i>USA</i>	<b>8.93</b>	<b>Delhi</b>	<i>India</i>	<b>15.0</b>	<b>Delhi</b>	<i>India</i>	<b>18.6</b>
<b>Buenos Aires</b>	<i>Argentina</i>	<b>8.74</b>	<b>Shanghai</b>	<i>Cina</i>	<b>14.5</b>	<b>Shanghai</b>	<i>Cina</i>	<b>17.2</b>
<b>Parigi</b>	<i>Francia</i>	<b>8.63</b>	<b>Calcutta</b>	<i>India</i>	<b>14.3</b>	<b>Calcutta</b>	<i>India</i>	<b>17.0</b>
<b>Calcutta</b>	<i>India</i>	<b>7.89</b>	<b>Jakarta</b>	<i>Indonesia</i>	<b>13.2</b>	<b>Dhaka</b>	<i>Bangladesh</i>	<b>16.8</b>
<b>Mosca</b>	<i>Russia</i>	<b>7.62</b>	<b>Buenos Aires</b>	<i>Argentina</i>	<b>12.6</b>	<b>Jakarta</b>	<i>Indonesia</i>	<b>16.8</b>
<b>Rio de Janeiro</b>	<i>Brasile</i>	<b>7.56</b>	<b>Dhaka</b>	<i>Bangladesh</i>	<b>12.4</b>	<b>Lagos</b>	<i>Nigeria</i>	<b>16.1</b>
<b>Londra</b>	<i>Regno Unito</i>	<b>7.55</b>	<b>Los Angeles</b>	<i>USA</i>	<b>12.3</b>	<b>Karachi</b>	<i>Pakistan</i>	<b>15.2</b>
<b>Shanghai</b>	<i>Cina</i>	<b>7.33</b>	<b>Karachi</b>	<i>Pakistan</i>	<b>11.6</b>	<b>Buenos Aires</b>	<i>Argentina</i>	<b>13.4</b>
<b>Chicago</b>	<i>USA</i>	<b>7.16</b>	<b>Rio de Janeiro</b>	<i>Brasile</i>	<b>11.5</b>	<b>Il Cairo</b>	<i>Egitto</i>	<b>13.1</b>
<b>Bombay</b>	<i>India</i>	<b>7.08</b>	<b>Osaka-Kobe</b>	<i>Giappone</i>	<b>11.3</b>	<b>Los Angeles</b>	<i>USA</i>	<b>13.1</b>

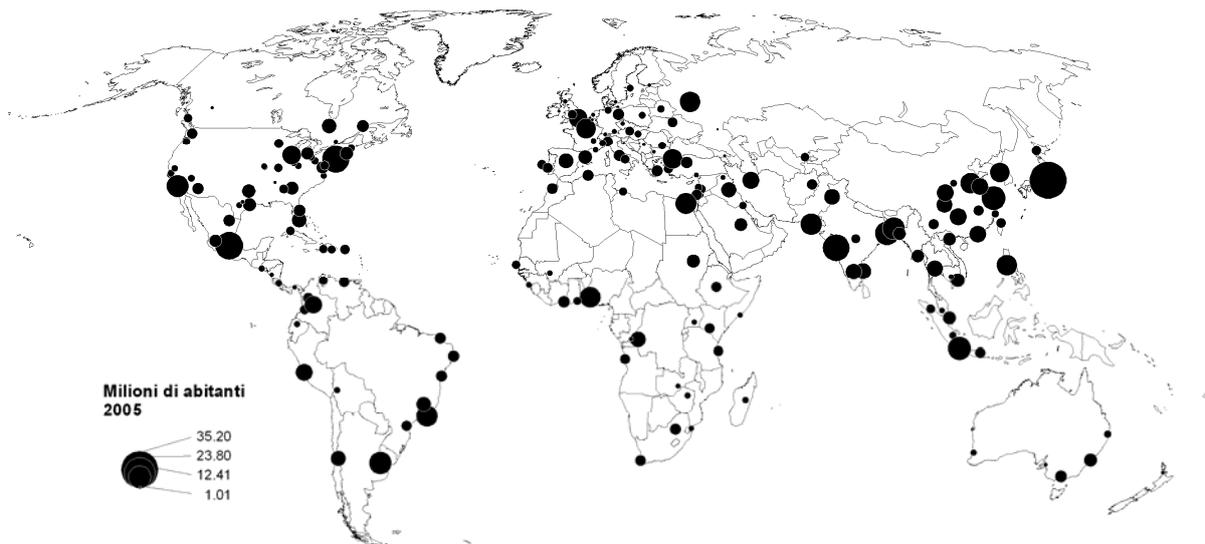


figura 15: Città con più di 1 milione di abitanti nel mondo

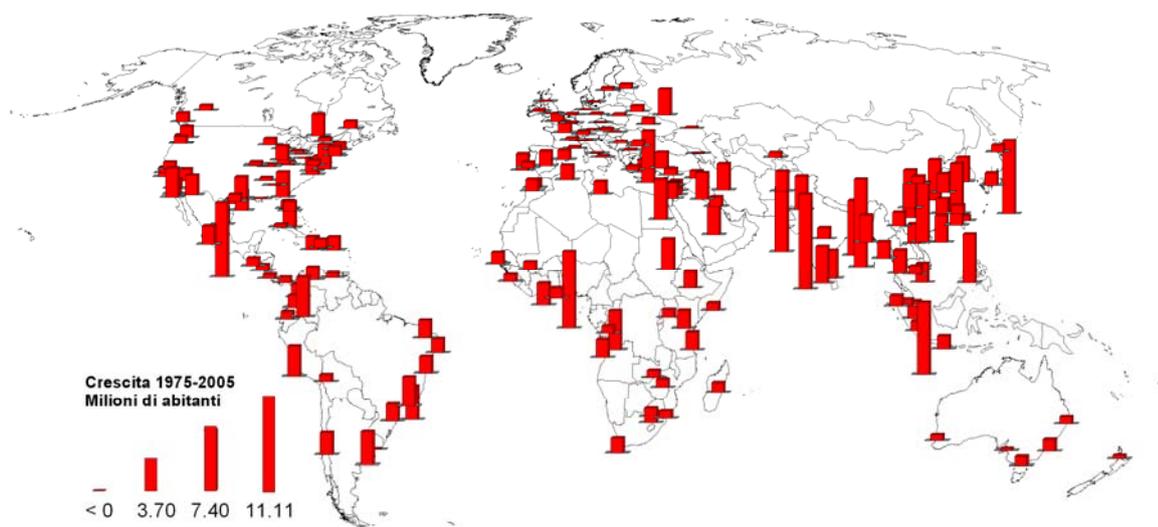


figura 16: Crescita 1975-2005 della popolazione delle maggiori città

### GOVERNANCE

La mobilità che abbiamo trattato nel capitolo precedente richiede quindi alla città diverse forme di intervento e di governo. Non soltanto perché l'accessibilità modella la rendita urbana, e la velocità di trasporto si riflette sulle dimensioni reali della città, ma anche e soprattutto perché vi sono livelli di saturazione oltre i quali la città diventa invivibile, irrespirabile, ingestibile... non sostenibile.

Ricordiamo che la *governance* è da intendere come l'insieme delle procedure che permettono ai diversi attori di prendere delle decisioni e di implementarle. Ossia riguarda i modi in cui gli attori risolvono i conflitti e i problemi. Risulta interessante, visto che parliamo del ruolo degli attori, insistere sulle rispettive competenze del pubblico e del privato, o piuttosto delle istituzioni incaricate della gestione pubblica e l'articolazione con gli altri attori.

### Modello DISCUS

Il modello proposto dal progetto DISCUS<sup>61</sup> distingue in maniera interessante l'obiettivo del governare (governing) dall'istituzione del governo (government). L'azione del governo in questo modello è tributaria delle procedure di governance (governance) e le risorse che attiva (condivisione, processi inclusivi, ...) per il raggiungimento dei propri obiettivi.



figura 17: Modello DISCUS della governance

La governance è posta come uno dei fattori chiave per la gestione del territorio e il concetto di sviluppo sostenibile ha acquisito un peso politico rilevante (Agenda 21 a Rio nel 1992, ...). Entrambi questi approcci sottolineano l'importanza di disporre di **informazione regolatrice**. Un governo con una volontà politica che si avvale di una governance ha bisogno, tra l'altro, di strumenti di analisi in grado di produrre informazione regolatrice.

<sup>61</sup> Cfr. *Governing Sustainable cities*, Bob Evans, Marko Joas, Susan Sudback, Kate Theobald, 2004 ([www.earthscan.co.uk](http://www.earthscan.co.uk))

## Informazione regolatrice

Le informazioni regolatrici sono quelle che permettono di prendere una “decisione informata”, sono quelle portatrici di innovazione e possono quindi generare cambiamenti ad una situazione data. La questione dell’informazione regolatrice è evidentemente legata alla teoria della relazione.



figura 18: la teoria della relazione

Gli attori sono i soggetti portatori di un progetto (finalità, e scopi da raggiungere)

Le strategie sono la combinazione di una serie di azioni o elementi tese al raggiungimento di un obiettivo. I mediatori della relazione sono i codici (linguaggio), e le strutture normative, (leggi e convenzioni) che definiscono le relazioni sociali e che rappresentano gli elementi della strategia. Un esempio: in Svizzera per garantire la manutenzione del paesaggio (strategia) si è deciso di sovvenzionare l’agricoltura di montagna (attori) tramite dei pagamenti diretti alle aziende (mediatori): senza questi contributi i contadini non potrebbero resistere e quindi verrebbe meno la manutenzione del paesaggio, che è una delle principali risorse turistiche della Svizzera.



figura 19: La governance quale metodo di lavoro

La governance, grazie a metodi di lavoro, permette agli attori di perseguire i propri obiettivi. Il monitoraggio e/o la valutazione rappresentano uno strumento di aiuto alla decisione sfruttato dalle procedure di governance, il che permette pure agli attori di prendere decisioni informate.

## Agenda 21

Uno specifico articolo (art. 40: Decisioni e informazioni) dell'Agenda 21 (protocollo internazionale firmato a Rio durante il cosiddetto Vertice per la Terra nella sezione Strumenti di esecuzione. In sintesi si cita l'importanza di disporre delle informazioni necessarie alla presa di decisione (accessibilità, comprensibilità, ...).

### Complessità, unicità e ruolo degli attori

Abbiamo già detto della complessità degli spazi urbani, ci si accorge che se si pretende inoltre uno spazio urbano sostenibile il grado di complessità aumenta considerevolmente. Immaginiamo cosa significhi la ricerca di un equilibrio tra interessi economici (sviluppo edilizio per esempio) con gli imperativi ambientali (uso parsimonioso del suolo) e le esigenze sociali (coesione, ...). Esistono le soluzioni e gli esempi positivi, ma non bisogna credere che esistono le ricette preconfezionate. Dagli esempi positivi (anche conosciute come *best practice* o buone pratiche) si possono in generale ricavare i metodi, le procedure o gli spunti. Ricordiamoci che la gestione del territorio è tributaria delle relazioni tra attori (modi di transazione e immaginario spaziale) e che ogni contesto ha equilibri propri.

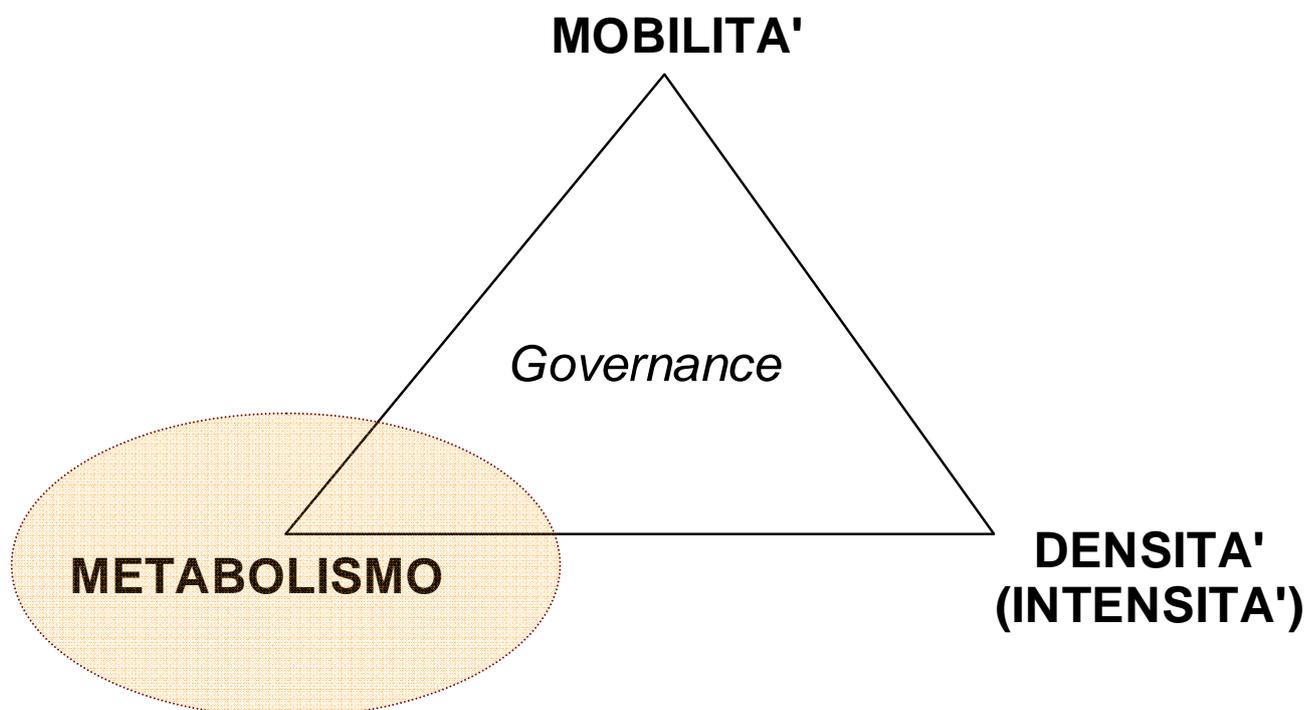


figura 20:

### IL METABOLISMO URBANO

Per iniziare osserviamo la figura seguente. Rappresenta la città come un *sistema aperto* nel quale vi sono flussi in entrata e flussi in uscita.

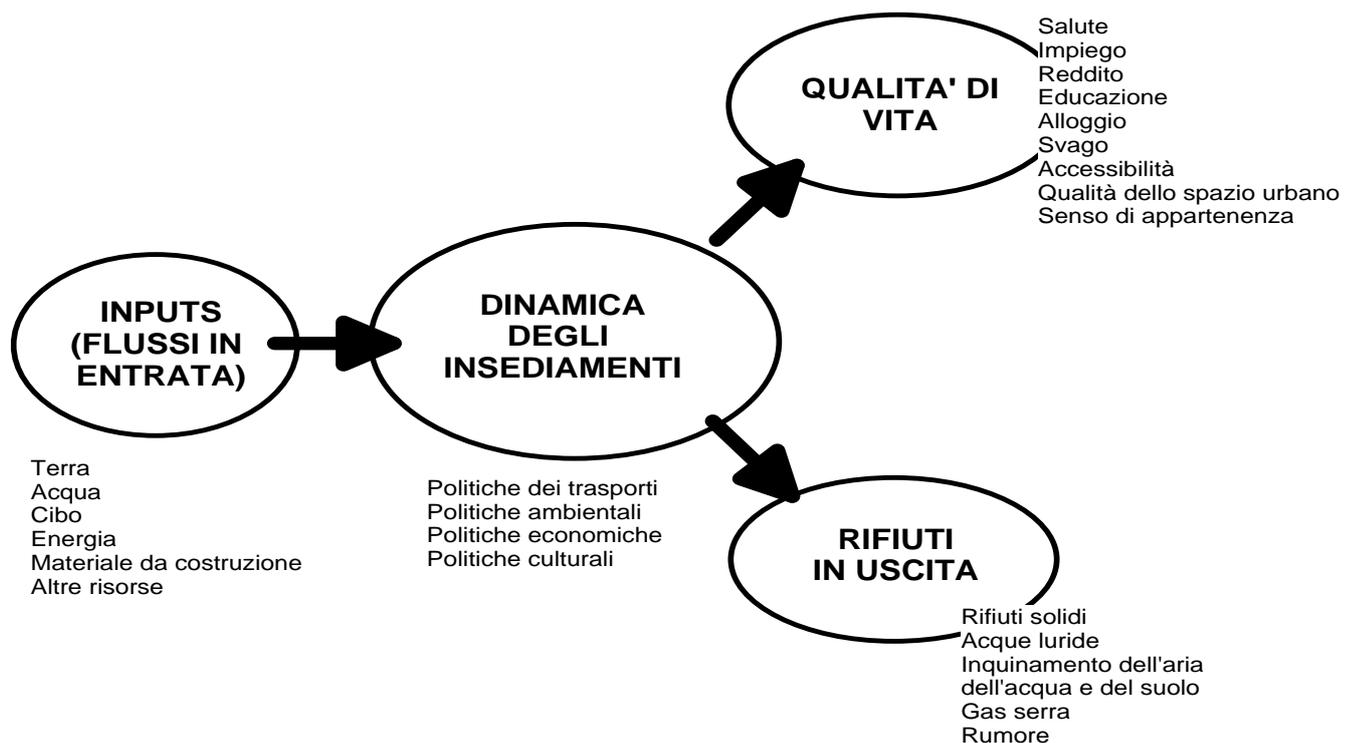


figura 21: Il metabolismo urbano (fonte: Newmann Kenworthy 1999, p. 8)

Possiamo chiamare questo sistema *metabolismo urbano*. Vediamo come è argomentato da Newman e Kenworthy (1999):

*In questo modello è possibile specificare la base fisica e biologica della città, così come la relativa base umana. I processi fisici e biologici della conversione delle risorse in prodotti utili e in rifiuti sono paragonabili ai processi metabolici del corpo umano o a quelli di un ecosistema. Sono basati sulle leggi della termodinamica, che mostrano che quando qualche cosa entra in un sistema biologico (...) la quantità di spreco dipende dalla quantità di risorse richieste. Un bilancio degli input e delle uscite può essere generato. Ciò significa che possiamo controllare gli sprechi prodotti; ma l'energia è necessaria per trasformarli in qualche cosa di utile, ed alla fine tutti i materiali finiranno come rifiuti (quindi come spreco). Per esempio, tutti i prodotti del carbonio finiranno eventualmente come anidride carbonica, che non può essere riciclata se non con enormi assorbimenti di energia, che sono associati a produzione ulteriore di rifiuti. Questo è il fattore di entropia nel metabolismo. (ibid., p. 8, tr. it.)*

Il **Metabolismo Urbano** è [quindi] costituito dall'insieme delle trasformazioni e dei flussi di materia, energia e esseri viventi che avvengono all'interno di una determinata area - considerata come ecosistema di riferimento - nel corso di un lasso di tempo determinato. Con il termine metabolismo si intende l'insieme delle trasformazioni e dei flussi di materia e di energia che avvengono nelle cellule e negli organismi viventi, durante un lasso di tempo determinato".<sup>62</sup>

Il metabolismo presuppone la città, o lo spazio urbano come un sistema aperto in cui entrano materia, energia e informazione, ed escono prodotti trasformati, servizi, inquinamento dell'aria, del suolo e dell'acqua (sistema input/output). Il bilancio permette di evidenziare elementi in entrata

<sup>62</sup> Mauro Gandolla: *metabolismo urbano* in: La Nuova Lugano (2008) e Mauro Gandolla (en coll. avec Marianne Gfeller), *Développement durable ou équilibre durable: quel futur pour les zones urbaines?* CREM - Forum international d'urbistique 2002. L'esempio e parte del testo e ripreso da Gandolla 2008

del sistema, processi interni di trasformazione (acqua potabile => acqua sporca) e prodotti in uscita. Questo strumento fornisce indicazioni sull'impatto del sistema urbano (consumi, scarti, ...), su problemi di approvvigionamento o disfunzioni interne. Il grado di complessità dello schema varia secondo lo scopo che ci si prefigge. I criteri importanti sono legati al limite del sistema, i flussi che si vogliono considerare, il numero di sistemi che si mettono in relazione (energia elettrica, acqua potabile, materiali, ...), il grado di dettaglio ...

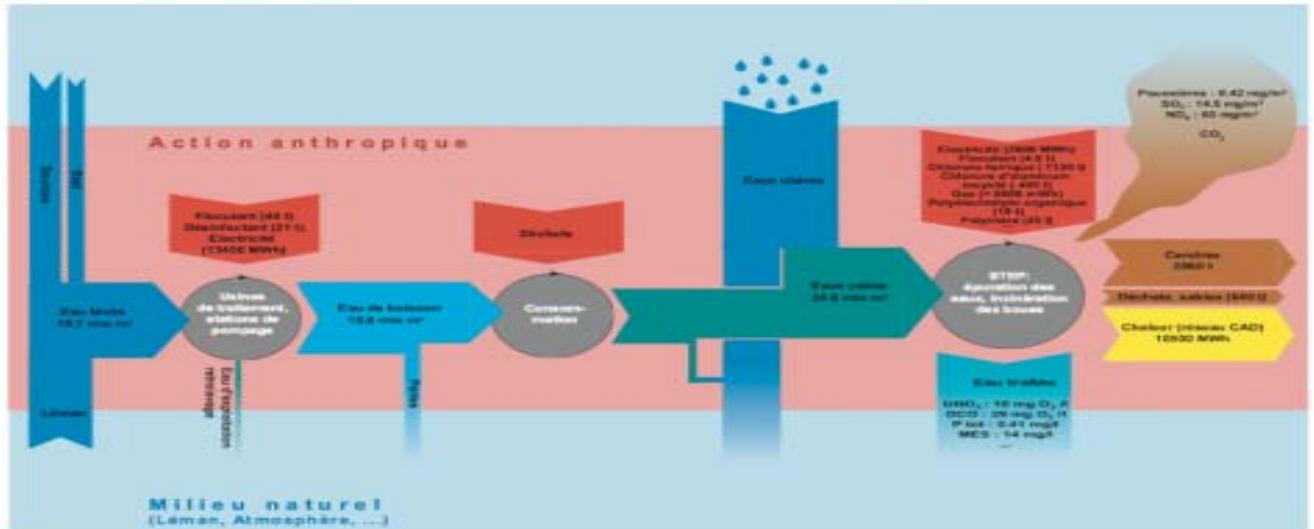


Fig. 20: bilan du métabolisme et du cycle lausannois de l'eau

figura 22 Denis Bochatay "Cycle de l'eau et métabolisme urbain : le cas lausannois" Mémoire IGUL Lausanne

### L'esempio della Nuova Lugano

Ci addentriamo ora in un caso concreto realizzato dall'I.cup sul bacino imbrifero del Lago di Lugano<sup>63</sup>. Presenterò la parte del lavoro relativa ai flussi di acqua potabile in entrata e il flusso di acque reflue (depurazione, fanghi, ...).



figura 23: schematizzazione del metabolismo dell'acqua potabile di Lugano

<sup>63</sup> Mauro Gandolla: *metabolismo urbano* in: La Nuova Lugano (2008)

### Produzione d'acqua nel 2005

2005	Sorgenti	Falda	Lago	Tot.
[m <sup>3</sup> / anno]	2'693'000	7'672'000	1'988'000	12'353'000
[%]	22%	62%	16%	100%

Fonte: AIL

L'incremento della produzione di acqua potabile è condizionato dai seguenti limiti:

- all'effettiva disponibilità di acqua da captare nelle falde e nelle sorgenti;
- alla disponibilità di attrezzature di captazione e trattamento per le acque lacuali;

La raccolta dei dati del sistema permette di verificare la sicurezza assicurata nell'approvvigionamento di acqua potabile e formulare politiche per il futuro.

#### **Previsioni**

Previsione: con un aumento massimo ipotizzabile della produzione da 12'000'000 a 16'300'000 milioni di m<sup>3</sup> / anno e una razionalizzazione dei consumi (passando da 400 a 350 l/abitante giorno) sarà possibile approvvigionare una popolazione di ca. 127'000 abitanti (3 fonti simultanee). Tuttavia, ragioni di sicurezza, consigliano di considerare un approvvigionamento con solo due delle tre fonti (sorgenti e lago), per cui la popolazione approvvigionabile sarebbe pari a 72'800 abitanti.

Con le risorse attuali bisogna comunque prevedere l'aumento di prelievo di acqua potabile dal lago che è la riserva strategica e l'unica fonte di approvvigionamento di acqua potabile della quale è immaginabile un potenziamento significativo.

La qualità dell'acqua potabile proveniente dalle varie fonti di approvvigionamento, dipendono sostanzialmente da fattori antropici (uso del territorio) e naturali (geologia e clima). Poiché questi fattori evolvono abbastanza rapidamente, l'approvvigionamento di acqua potabile deve essere considerato come un sistema dinamico.

#### **Protezione delle acque di falda**

Per la protezione delle falde freatiche, si deve tener conto del tipo di occupazione del territorio limitrofo alle zone di caricamento della falda.

Per la falda del Vedeggio, il pompaggio massimo è stato raggiunto (cfr. Autorizzazione cantonale 600 l/sec), un eccessivo incremento potrebbe implicare il rischio di attirare agenti inquinanti circostanti, inoltre a monte di questa falda, nella zona di adduzione, il territorio è ampiamente coltivato e industrializzato.

E' quindi giustificata l'attuale attenzione riservata al monitoraggio delle acque di falda e di quelle captate.

#### **Protezione delle acque del lago**

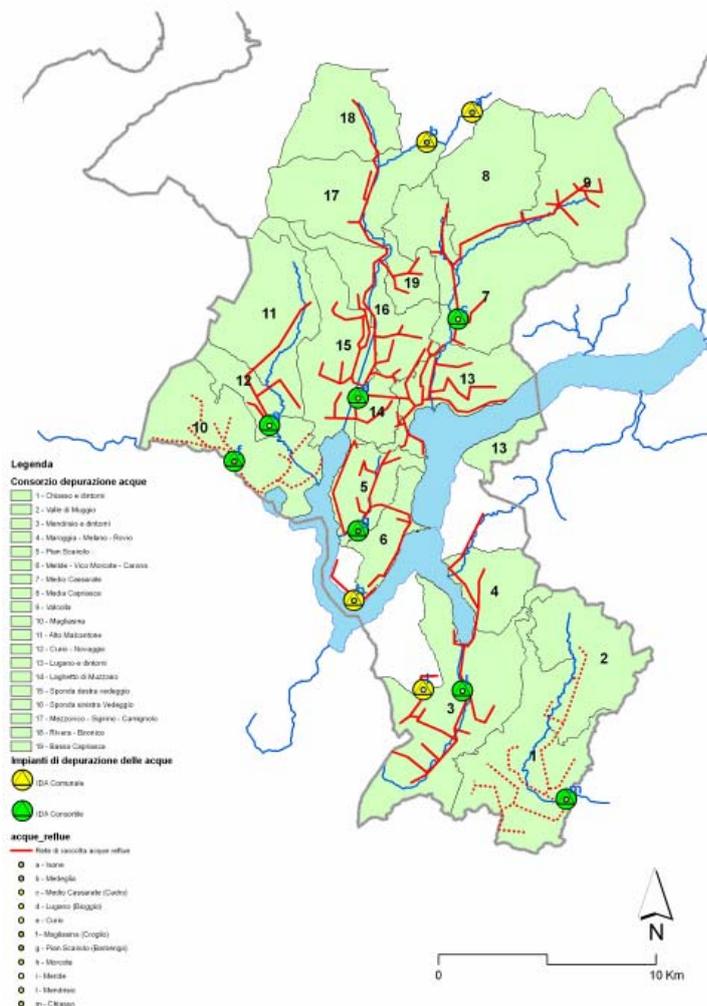
E' importante il coinvolgimento attivo delle autorità italiane per quanto concerne le immissioni a lago delle zone di Porlezza, Ponte Tresa o Porto Ceresio.

E' importante trovare rapidamente una soluzione per la situazione del depuratore del medio Casarate, onde evitare inutili immissioni nel golfo di Lugano.

Bisogna intraprendere un ulteriore sforzo per limitare l'adduzione di acque chiare agli impianti di depurazione specialmente in occasione di forti precipitazioni. È inoltre importante ridurre al minimo le immissioni di acque luride a lago, nei momenti di maggior precipitazione.

Nell'illustrazione sono indicati i sistemi di raccolta per la depurazione delle acque. Abbiamo tre elementi importanti:

- raccolta acqua
- acque depurate emesse
- fanghi prodotti



### Emissione acque depurate

Dalle IDA svizzere, dopo il processo di depurazione vengono immessi a lago 23.7 mio m<sup>3</sup>/anno di acque depurate nel bacino sud e 1.5 mio m<sup>3</sup>/anno nel bacino nord ai quali vanno aggiunte le immissioni degli abitanti equivalenti della Lombardia stimate sulla base degli stessi parametri svizzeri a 6.4 mio m<sup>3</sup>/anno di acque depurate nel bacino sud e 10 mio m<sup>3</sup>/anno nel bacino nord.

Il maggior carico di acque depurate è immesso nel bacino sud (30.1 mio m<sup>3</sup>/anno), mentre nel bacino nord vengono immessi 11.5 mio m<sup>3</sup>/anno.

In totale nel lago vengono immessi 41.6 mio m<sup>3</sup>/anno di acque depurate<sup>64</sup>.

figura 24: sistemi di captazione delle acque luride

### Fanghi prodotti

Gli IDA del cantone smaltiscono la maggior parte dei loro fanghi tramite incenerimento nell'impianto di Bioggio e stoccano le ceneri derivate presso la discarica di Valle della Motta. Ogni

abitante produce circa 120 g / giorno di residui secchi derivati dal processo di depurazione delle acque, questi residui devono essere inceneriti. Gli IDA del Cantone inviano 3'706 tonnellate di SS/a (sostanza secca/anno) all'impianto di incenerimento fanghi di Bioggio (fonte: Dipartimento Territorio, SPA). L'impianto di Bioggio produce 2'250 tonnellate/anno pari a 1'800 m<sup>3</sup>/anno di ceneri che vengono depositate nella discarica di Valle della Motta.

### Strumenti di analisi

Vedremo quindi alcuni aspetti legati alle informazioni che si possono raccogliere per assicurare una scelta informata, oppure una governance consapevole. Il principio della sostenibilità implica che gli attori interagiscano sulla base di conoscenze condivise. In questo caso i sistemi di monitoraggio e/o valutazione possono rappresentare dei veri e propri cruscotti di navigazione delle politiche pubbliche.

64 Fonte: Ufficio Protezione e Depurazione Acque, Sezione Protezione Aria, Acqua e Suolo, Dipartimento del Territorio, Cantone Ticino.

Facciamo un esempio: se il monitoraggio legato all'apertura di una nuova strada il cui obiettivo l'incremento di tragitti in bici e la riduzione di emissione di CO2 mostra che sono diminuite le macchine, ma sono aumentati gli scooter imporrà al politico e più in generale al sistema di governance di modificare la propria azione.

Le esperienze di buona *governance* e di sostenibilità applicata si dotano generalmente di sistemi di pilotaggio (gestione progetto) e di valutazione (miglioramento e trasparenza). Il numero di strumenti è elevato, forse anche perché ogni situazione ha la sua unicità.

Va inoltre osservato che lo strumento da solo non è ancora garanzia di applicazione rigorosa dello stesso. Un'amministrazione pubblica che si dota di uno strumento di questa natura non sempre ne assume volentieri tutte le conseguenze. L'alto funzionario che si trova di fronte dati "politicamente scomodi" di solito o decide di censurarli oppure di non dargli rilievo. Esiste sempre qualche motivo valido: scadenze elettorali, rischio di veder bocciato un progetto ambizioso, freni alla carriera, ...

### TRE METODI: MISURARE, SPAZIALIZZARE E DINAMIZZARE

La presentazione di alcuni strumenti utili all'analisi concreta dei territori urbani permetterà di capire, spero, le implicazioni del concetto di sviluppo sostenibile.

Gli strumenti e gli esempi si distinguono in tre tipologie principali:

- **Misurare:** monitorare, valutare impatto di politiche, ... (es: impronta ecologica, sistemi di indicatori, bussola, ...)
- **Spazializzare:** identificare elementi territoriali rilevanti per il funzionamento del sistema orientato verso la sostenibilità (es: mosaico territoriale)
- **Dinamizzare:** evidenziare i flussi del sistema mettendone in luce la dimensione dinamica (es: metabolismo)

Considerati gli strumenti di lettura della realtà, infine, mostrerò in che misura si può agire sul miglioramento del sistema urbano attraverso interventi concreti relativi al grado d'intensità urbana.

# Sistema urbano

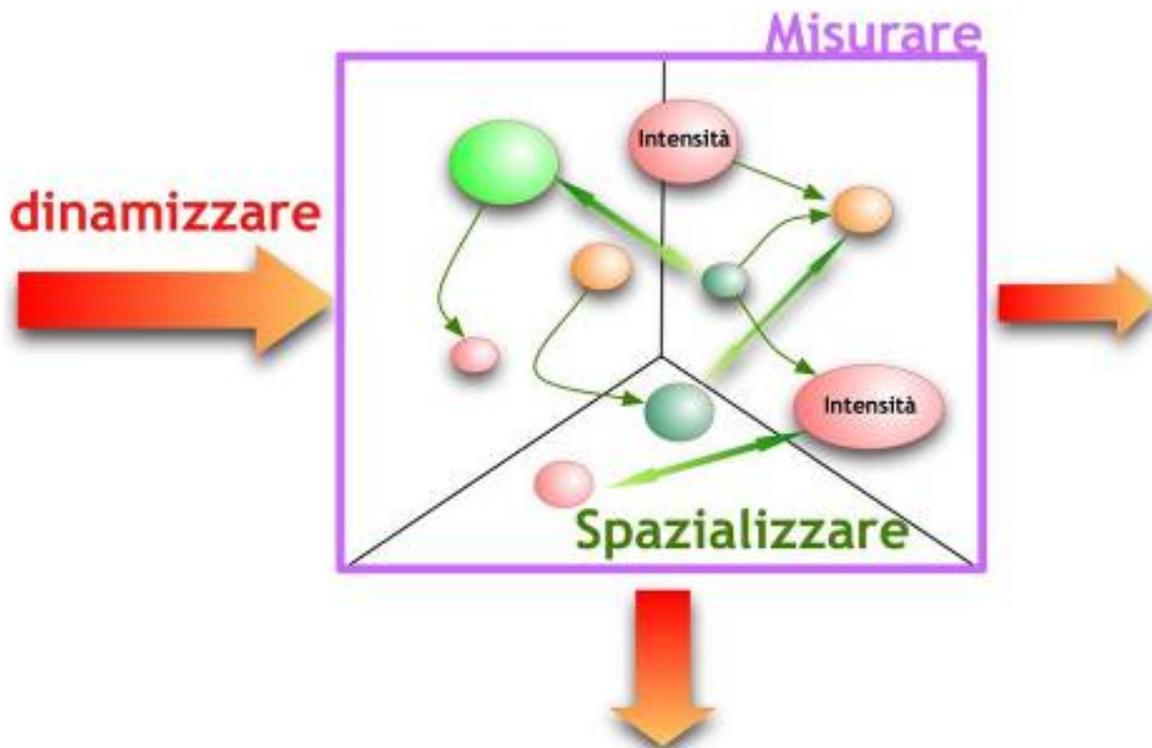


figura 25: strumenti e intensità

## Misurare: indicatori e parametri

Per misurare ci vogliono i metri. Nel caso dello sviluppo sostenibile bisogna definire le unità di misura (per es. variabili o indicatori statistici, oppure gradi di impatto sui comportamenti, indagini, ...). Evidentemente il metro deve essere adatto all'oggetto, che è rappresentato dall'obiettivo prefissato.

Due tipologie di strumenti che riguardano l'ambito della misura:

1. si vuole analizzare una situazione (lo stato attuale rispetto ad una problematica, oppure il confronto tra Cantoni, la verifica del successo di una politica, di un progetto) => **monitoraggio => aiuto alla decisione**
2. si vogliono confrontare delle varianti o delle posizioni politiche rispetto ad una serie di parametri condivisi (obiettivi del progetto, norme legali, ...) => **aiuto alla decisione**

Nel primo caso si usano degli indicatori statistici, mentre nel secondo ci si affiderà piuttosto a delle stime relative agli impatti probabili.

Misurare vuol dire anche controllare. In questo senso la raccolta di dati (il più oggettivi possibili) permette due cose:

1. **monitorare (monitoring)**: fotografia della situazione attuale ed evoluzione temporale grazie alla ripetizione della misura

2. **valutare (controlling):** verificare il raggiungimento di obiettivi (generalmente fissati nell'ambito di un progetto) attraverso il rilevamento di indicatori (SMART<sup>65</sup> o anche qualitativi)

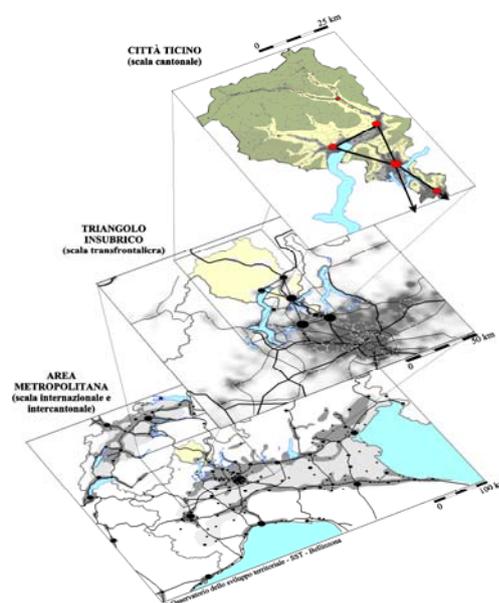
Vediamo i due casi e alcuni esempi.

### L'osservatorio dello sviluppo territoriale

L'Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI)<sup>66</sup> del Cantone Ticino è nato nel contesto del nuovo Piano direttore cantonale (PD), come strumento di accompagnamento e di controllo delle politiche territoriali. I suoi compiti sono:

- Monitoraggio permanente del territorio cantonale;
- Controllo e valutazione periodica degli obiettivi pianificatori cantonali;
- Informazione continua presso il pubblico sui processi dello sviluppo territoriale del Cantone.

figura 26: Le scale spaziali del modello territoriale del Canton Ticino



Il monitoraggio e il controlling vengono effettuati tramite un sistema di indicatori, riferiti agli obiettivi del nuovo PD.

- Il monitoraggio osserva con indicatori statistici l'evoluzione del territorio.
- Il « controlling » permette di sapere se e in che modo gli obiettivi vengono raggiunti.

### L'impronta ecologica: una misura della sostenibilità

Per essere più concreti sulla sostenibilità possiamo introdurre brevemente il concetto di *impronta ecologica* (Ecological Footprint). All'origine si tratta di un indicatore sintetico per valutare l'impatto dei consumi umani sul pianeta. Si è partiti dal principio che ogni attività umana comporti dei consumi e quindi dei costi ambientali che si possono misurare in termini di superficie consumata (in ettari di superficie globale). Ad esempio per calcolare il consumo di alimenti si farà capo agli ettari coltivati per produrre cereali o agli ettari di pascolo per l'allevamento del bestiame: ad ogni tipo di consumo corrisponde un tipo di superficie. Per calcolare i consumi energetici si prenderanno in conto le tonnellate di anidride carbonica equivalenti e il calcolo viene effettuato considerando l'area di foresta necessaria per assorbirla.

Si considera l'utilizzo di sei principali categorie di terreno:

- terreno per l'energia: l'area di foresta necessaria per assorbire l'anidride carbonica prodotta dall'utilizzo di combustibili fossili;
- terreno agricolo: superficie arabile utilizzata per la produzione di alimenti ed altri beni (iuta, tabacco, ecc.);
- pascoli: superficie destinata all'allevamento;
- foreste: superficie destinata alla produzione di legname;
- superficie edificata: superficie dedicata agli insediamenti abitativi, agli impianti industriali, alle aree per servizi, alle vie di comunicazione;
- mare: superficie marina dedicata alla crescita di risorse per la pesca.

<sup>65</sup> S Specific, M Measurable, A Achievable, R Reviewed, T Timed.

<sup>66</sup> [http://www.ti.ch/dt/dstm/sst/Temi/Piano\\_direttore/PD\\_revisione/Osservatorio/](http://www.ti.ch/dt/dstm/sst/Temi/Piano_direttore/PD_revisione/Osservatorio/)

Le diverse superfici vengono ridotte ad una misura comune attribuendo a ciascuna un peso proporzionale alla sua produttività media mondiale; si individua così l'"area equivalente" necessaria per produrre la quantità di biomassa usata da una data popolazione (mondiale, nazionale, regionale, locale), misurata in "ettari globali" (gha). Per permettere il confronto internazionale, il risultato si esprime sempre come unità pro capite, ovvero per persona e va confrontato con la *biocapacità* (o capacità biologica) della nazione o della città in cui si effettuano i calcoli. Quest'ultima rappresenta la capacità della natura di produrre le materie prime e di eliminare le sostanze tossiche. Se l'impronta di una regione coincide con la biocapacità essa è in armonia con la natura e può essere considerata sostenibile<sup>67</sup>.

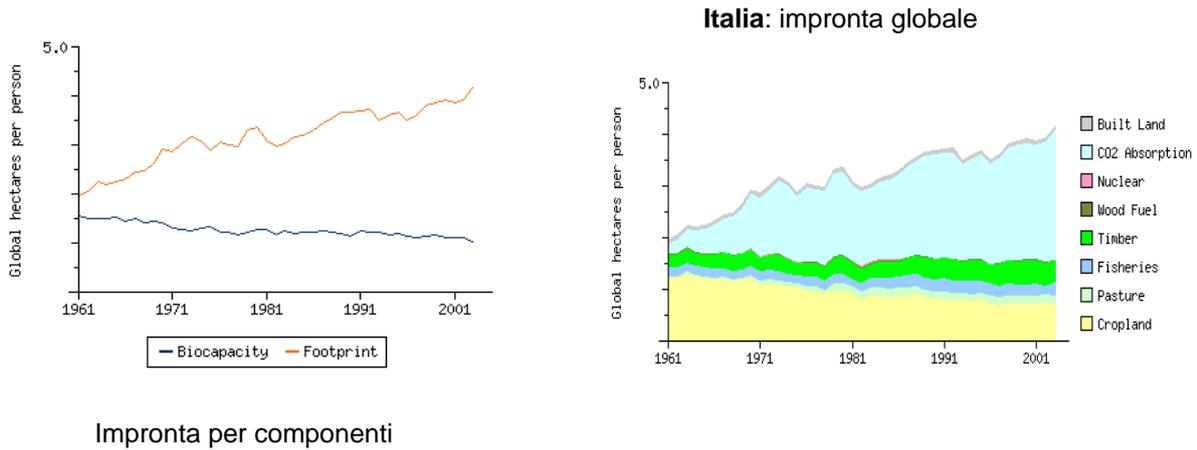


figura 27 Impronta ecologica Italia (globale e per componenti) (Fonte: Global Footprint Network)

L'impronta ecologica di un cittadino italiano è di 4.2 ha globali. Mentre la biocapacità calcolata è di solamente 1 ha globale. Il consumo di risorse procapite eccede dunque di oltre quattro volte la capacità della natura di rinnovarsi. Il divario tra l'impronta ecologica (che è quasi raddoppiata) e la biocapacità (che è in diminuzione) è aumentato costantemente dagli anni 60 ad oggi. Come si può notare la causa principale è il consumo di energia che è responsabile di oltre la metà dell'impronta ecologica. Ed i consumi energetici negli ultimi anni hanno continuato ad aumentare in maniera sensibile.

<sup>67</sup> Per chi vuol saperne di più esiste il sito della rete footprint: <http://www.footprintnetwork.org/>. Qui troverete tutti i risultati aggiornati al 2006.

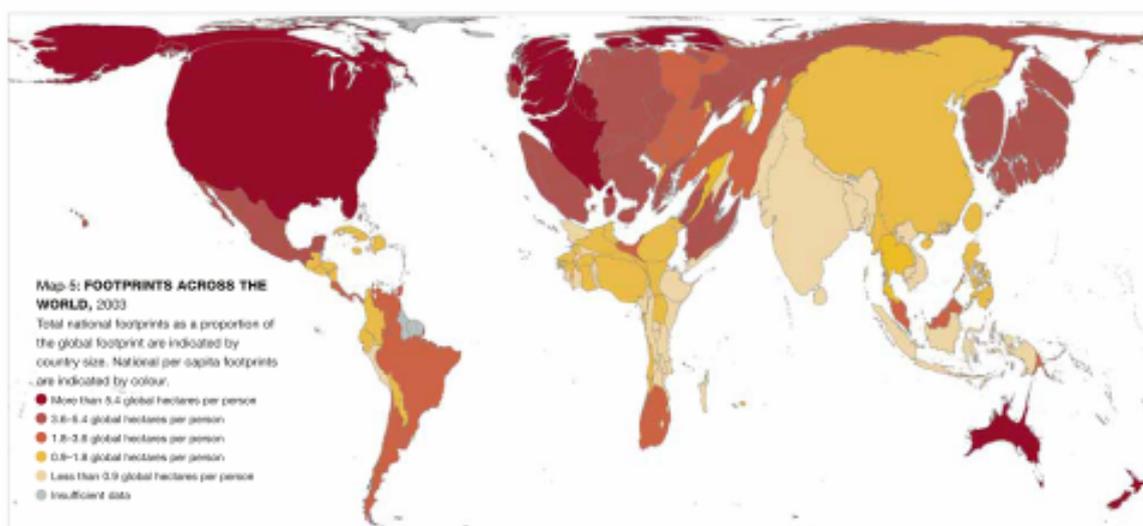


figura 28 Impronta ecologica- carta anamorfica (da: "living planet report 2006")

L'impronta ecologica è un buon metodo per valutare la sostenibilità, ma *ha parecchi limiti*. Anzitutto, riducendo tutto a un solo valore, questo va a scapito del fatto che in realtà il rapporto società-ambiente è ben più complesso: l'impronta ecologica non misura l'inquinamento (dell'aria, del suolo, delle acque), né la distruzione degli ecosistemi da parte dell'uomo. D'altro canto, per ciò che riguarda l'energia, tutto si misura in emissioni di CO<sup>2</sup> senza una possibile distinzione tra le fonti rinnovabili da quelle non rinnovabili (come per la produzione di energia elettrica).

All'energia nucleare al momento si applica una soluzione transitoria che considera un'unità di energia nucleare alla stessa stregua di un'unità di energia fossile. Sul piano strettamente scientifico questa soluzione non ha nessun valore, per il semplice motivo che le scorie radioattive non sono smaltibili. Considerato il dibattito scientifico sull'argomento si preferisce la soluzione transitoria, pensando anche a quei paesi che rinunciando all'energia nucleare la sostituiscono con energia fossile. Quindi l'ipotesi di considerare l'energia nucleare almeno tanto inquinante quanto quella fossile non è del tutto lontana dalla realtà.

### Sostenibilità e mobilità: l'impronta ecologica del trasporto

Prendiamo ora l'**automobile**, che è il mezzo dominante dei nostri spostamenti. Per un'auto che consuma circa 1 l di benzina per 13 km, si può stimare che l'emissione di CO<sub>2</sub> è di 2.36 kg/l ovvero 182 g di CO<sub>2</sub> per km. Le superfici di foresta per assorbire questa anidride carbonica, considerando un tasso di diminuzione di CO<sub>2</sub> di 0.52 kg/mq/anno (ogni kg di CO<sub>2</sub> è assorbito in un anno da 1.92 mq di foresta), si ricava un'impronta ecologica di 0.41 mq/km, che rappresenta l'impronta legata al rifornimento. Per valutare l'impronta complessiva legata all'uso dell'automobile sarà da aggiungere l'impronta dovuta alla costruzione e manutenzione del veicolo e delle strade, ecc., e si arriva a circa 0.6 mq/km. Questo significa che percorrendo 20.000 km all'anno si ha un'impronta complessiva di circa 12.000 mq, ossia 1,2 ettari. *Ebbene, questa su-*

perficie equivale allo "spazio" che avremo mediamente a disposizione nel 2050, quando sul pianeta saremo circa in 10 miliardi<sup>68</sup>.

Con questi dati possiamo anche calcolare (stimare) l'impatto ecologico (l'impronta della mobilità automobilistica). Sapendo, infatti, che in Italia ci sono circa 35 milioni di autovetture, se tutte queste auto percorressero 10'000 km – che è una stima per difetto – avremmo un'impronta annuale complessiva di 21 milioni di gha, ovvero circa 0,37 gha per abitante. E' un calcolo che potete fare facilmente, con dati più precisi, ad esempio per la Regione Lombardia dove abbiamo nel 2006 oltre 3.8 milioni di auto circolanti (da fonte ACI).

E' interessante rilevare che il concetto di impronta ecologica sia stato anche utilizzato dal WWF per sensibilizzare gli individui sui propri stili di vita. Rapportando all'insieme del pianeta l'impronta del singolo si ipotizza quanti pianeti ci sarebbero bisogno (www.footprint.ch).

In Svizzera, altri esempi di sistemi di monitoraggio di natura maggiormente statistica sono:

- **MONET (monitoring Nachhaltige Entwicklung<sup>69</sup>)** sistema di monitoraggio creato dall'Ufficio federale di statistica (UST), dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). Con 120 indicatori, da cui sono stati scelti 17 indicatori chiave, realizzano analisi sull'evoluzione della Svizzera ed elaborano confronti interanzionali o nazionali.
- **Cercle Indicateurs (CI)** è un progetto diretto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e sviluppato in collaborazione con alcuni cantoni, città e uffici federali. In totale il sistema comprende 37 indicatori<sup>70</sup>. Il Canton Ticino ha partecipato a questo rilevamento nel 2007. I risultati hanno fatto l'oggetto di un articolo pubblicato sulla rivista DATI<sup>71</sup>

## La bussola dello sviluppo sostenibile

Uno **strumento di valutazione, guida o gestione di progetto** basato sullo sviluppo sostenibile non persegue gli stessi scopi del sistema di monitoraggio, ma si basa sugli stessi parametri di base esplicitati nella definizione di sviluppo sostenibile.

**La bussola 21** è uno strumento interattivo accessibile a tutti attraverso internet ([www.boussole21.ch/it](http://www.boussole21.ch/it)<sup>72</sup>). Rispondendo ad una serie di domande politici o tecnici, possono introdurre nelle pianificazioni e nelle decisioni politiche i principi dello sviluppo sostenibile.

Per la disanima dei diversi ambiti toccati dalle tre dimensioni dello sviluppo sostenibile si compone di 117 criteri organizzati in 16 ambiti (v. sotto).

Uno strumento serve a:

- orientare le scelte strategiche rendendo effettiva la visione d'assieme rispetto alle tre dimensioni citate (analisi multivariata);
- permettere il confronto tra varianti e/o visioni politiche sulla base di informazioni oggettive e/o soggettive (impatti, ...);
- anticipare i potenziali conflitti, permettendo così di valutare i diversi scenari;
- permette di motivare la scelta presa e di giustificarne il finanziamento.

---

<sup>68</sup> S.Caserini, R. Salvetti (2003) L'impronta ecologica come strumento della Valutazione Ambientale Strategica. Atti del 58° Corso di aggiornamento in Ingegneria Sanitaria-Ambientale: "Valutazione di impatto ambientale: metodi, indici ed esempi", Politecnico di Milano, 26-30 maggio 2003. Edito a cura del DIAR del Politecnico di Milano

<sup>69</sup> [www.monet.admin.ch](http://www.monet.admin.ch)

<sup>70</sup> <http://www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00268/00552/00553/index.html?lang=fr>

<sup>71</sup> Casabianca A, Martinoni M. *Sviluppo sostenibile: come misurarlo*. Dati 2007; 7 (4)

<sup>72</sup> per poter utilizzare lo strumento è sufficiente registrarsi tramite un indirizzo e-mail e una password

A titolo esemplificativo, e quale conferma del grado di complessità possiamo percorrere brevemente i 16 ambiti di analisi della bussola:

Ambiente	Biodiversità e spazi naturali
	Qualità e consumi energetici
	Qualità e gestione dell'acqua
	Qualità e consumo di suolo/spazio
	Materiali: consumo e riciclaggio
	Qualità dell'aria e aspetti climatici
Economia	Reddito, costi vita e impiego
	Struttura e promozione economica
	Efficacità d'impiego delle risorse
	Finanze pubbliche: spese, entrate e investimenti
	Innovazioni e sapere
Società	Ambiente naturale, architettonico e costruito
	Salute
	Coesione sociale
	Cultura e possibilità di svago
	Educazione

Spazializzare: mosaico territoriale (paesaggio e legami funzionali)

Mostrare le relazioni spaziali tra oggetti significa inserire in una mappa le caratteristiche del territorio composto da diversi elementi. Nel caso del mosaico territoriale, orientato alla gestione e lo sviluppo territoriale, risulta importante evidenziare le relazioni tra dimensione ecologica e dimensione antropica.

### Definizione di mosaico territoriale

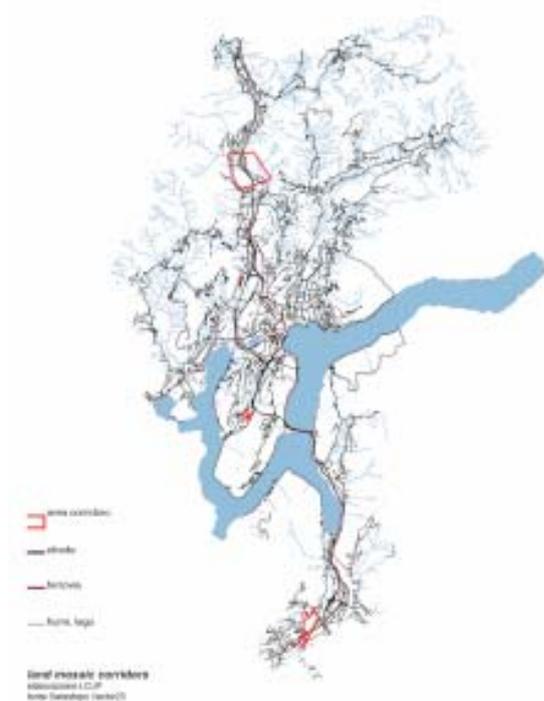


figura 29: Corridors del mosaico



figura 30: Patches del corridoio

Il modello del land mosaic (Prof. Richard Forman, 2004<sup>73</sup>) affonda le sue radici nell'ecologia del paesaggio, insiste sull'importanza delle connessioni (corridoi - corridor) tra gli elementi naturali importanti (macchie o nodi - patch) nel quadro di una struttura territoriale (matrice - matrix). In

<sup>73</sup> Richard T.T. Foman (2004) Mosaico territorial para la región de metropolitana de Barcelona, Barcelona Regional (150 p.)

questo modello trova spazio tutto quanto agisce sul territorio, trovano quindi anche spazio gli usi antropici del territorio.

Il concetto di ecologia del paesaggio (Farina, 2003<sup>74</sup>) comporta lo studio dettagliato di flora e fauna e le diverse interazioni eco-sistemiche. Un'analisi approfondita di questi elementi permette di disporre di dati utili alla gestione delle risorse naturali in contesti antropizzati e alla promozione delle reti ecologiche.

L'esempio più sviluppato che conosco di land mosaic è quello realizzato sull'agglomerato di Barcellona. È interessante notare che a differenza dell'esempio di Lugano che vi presenterò dopo, quello di Barcellona è stato fatto da un ecologo il quale ha considerato non solo le forme (corridoi, ...) ma anche le specie e il loro habitat. Inoltre il land-mosaic di Barcellona include scenari di sviluppo (con valenza politico-strategica quindi) che non sono invece presenti nel land-mosaic di Lugano maggiormente orientato alla lettura del territorio.

Il mosaico territoriale favorisce una visione d'assieme che evidenzia le relazioni tra elementi basandosi sui principi di ecologia. Si tratta in pratica di uno strumento di organizzazione del territorio con prospettiva ecologica.

Concretamente uno strumento di questa natura permette di :

- mettere in luce il potenziale dei reticoli ecologici la cui vitalità è data dalle connessioni (l'insieme risulta più importante della somma delle parti). Il mantenimento di un'elevata biodiversità è ottenibile attraverso la messa in rete di elementi pregiati. Per questi interventi un'attività agricola mirata risulta spesso indispensabile.
- riflettere sulle implicazioni territoriali potenziali di un intervento su uno degli elementi del sistema. I sistemi si basano, infatti, sulle interrelazioni. Un esempio: la modifica di un litorale può avere un impatto sulla dinamica idraulica di un fiume e quindi sulla sicurezza della popolazione. La costruzione di una strada può tagliare un corridoio ecologico e condannare una specie e/o un biotopo.

Il mosaico territoriale insiste sull'importanza del territorio come insieme di elementi in relazione reciproca tra loro. Insiste quindi sull'organizzazione funzionale degli spazi che compongono un sistema sottolineando le funzioni ecologiche (che rappresentano delle funzioni) e non solo sulle funzioni classiche dell'urbanistica (residenziale, produttivo) e la ricerca dell'efficienza del sistema di trasporto che le unisce e le organizza. Perché senza un ambiente sano, difficilmente si promuove la qualità di vita e la sostenibilità di un territorio.

L'uso di uno strumento di questo tipo comporta una premessa politica che tende allo sviluppo sostenibile ed è relativo ad una territorialità, una visione condivisa della gestione del territorio. Per esempio: la natura in città (benefici: 1, ecologia, ambiente, 2, luoghi di svago, 3. Turismo).

---

<sup>74</sup> Farina A.- Ecologia del paesaggio principi, metodi e applicazioni, 2003 - 673 p. (editore: UTET)

## Il bacino imbrifero di Lugano

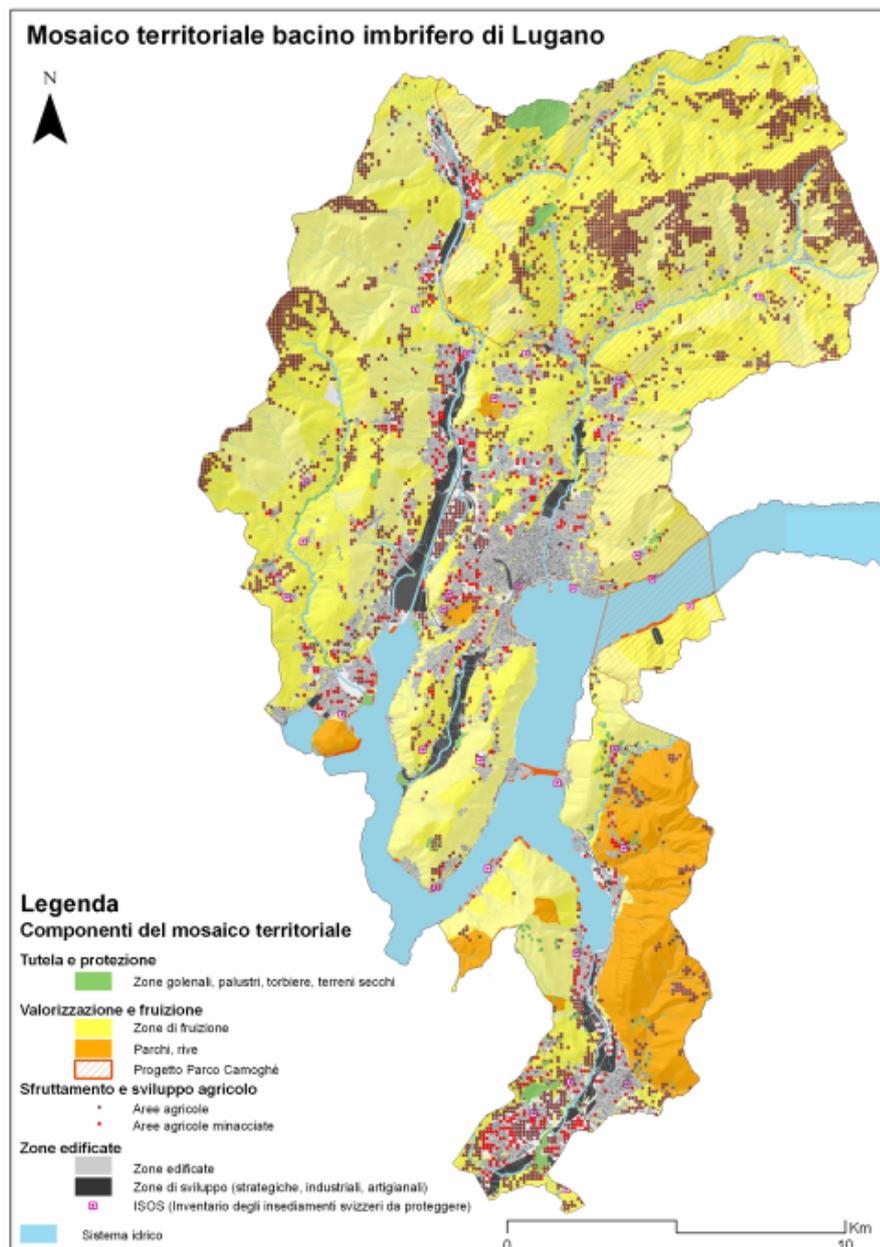


figura 31: Mosaico territoriale del bacino imbrifero di Lugano

Dalla sovrapposizione e l'osservazione delle componenti naturali e antropiche del territorio emergono<sup>75</sup> la presenza di:

zone di tutela e protezione diffuse sull'insieme del territorio;	solo raramente queste componenti sono in rete tra loro
vaste zone naturali, fitta rete di sentieri escursionistici	interessante dal profilo della fruizione pubblica (e-

<sup>75</sup> I dati sono stati assemblati da fonti diverse:

Berthoud G., Lebeau R. P. Righetti A. (2004): Réseau écologique national REN. Rapport final. Cahier de l'environnement no. 373. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne. 132 p.  
 Holzgang o. et al. (2001): Les corridors faunistiques en Suisse - Bases pour la mise en réseau suprarégionale des habitats Cahier de l'environnement no. 326. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne. 118 p.  
 Rolando Zuccolo Un catasto per conoscere le rive dei laghi Dati. 1-2006 pp. 12-18

+ superfici sfruttate dall'agricoltura d'alpeggio; comparti con particolare funzione di fruizione (parco: Monte Generoso, il Monte S. Giorgio, il Monte Caslano e i laghetti di Muzzano e Origlio);	scursionismo, etc...), fruizione pubblica
la presenza di rive a lago che si prestano all'accessibilità pubblica;	rafforzare la relazione con l'elemento acquatico (ampio margine di miglioramento sia dal profilo della qualità delle rive considerate accessibili, sia per quanto riguarda la loro ubicazione in prossimità dei centri abitati)
un progetto di parco regionale del Camoghé, previsto con criteri di uso misto e con particolare attenzione alla valorizzazione della natura, del paesaggio e dell'agricoltura	con un'estensione transfrontaliera e intercantonale del parco;
superfici agricole presenti capillarmente in tutte le fasce altitudinali;	maggior estensione lontano dalle zone centrali dell'agglomerato e conflitto in zone edificabili
una predominanza delle zone edificate nei fondovalle collegata ad una distribuzione sparsa e diffusa di piccoli nuclei collegati da una rete stradale molto capillare,	
la distribuzione dei siti ISOS (inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere);	valorizzazione architettonica di nuclei sia nelle zone discoste e meno densamente popolate che nei centri urbani principali
un sistema idrico capillare; la salvaguardia di riali, fiumi e lago assume quindi un ruolo importante nel consolidamento delle qualità paesaggistiche ed ecologiche del territorio.	intelaiatura di un mosaico territoriale ecologicamente più compatibile
la presenza della natura urbanizzata (parchi, aiuole) rappresenta un valore per gli abitanti e può diventare interessante a livello naturalistico.	sistemi colturali (specie piantate, trattamenti, ...) compatibili con l'ambiente circostante; la natura in città è per certi versi una nuova frontiera per la vita urbana

Tra il sistema urbano e quello naturale non sempre è facile delimitare una frontiera. Più che frontiera si tratta di zone di transizione, luoghi di passaggio in cui l'agricoltura svolge un ruolo importante. In futuro, vista la forte presenza di superfici boschive nel comprensorio luganese, sarà importante coinvolgere anche il settore selvicolturale nella gestione di questa transizione, da implementare in alcuni casi in cui s'impone una certa protezione della natura, da "smussare" laddove una fruizione pubblica risulta compatibile ed interessa un adeguato bacino di popolazione.

La rete idrica, gestita secondo parametri naturalistici, può essere un'altra delle intelaiature su cui costruire un territorio più piacevole da vivere oltre che più sostenibile per l'impatto delle attività umane sul capitale naturalistico. Il ridisegno di alcune opere idrauliche (come la canalizzazione di fiumi) basandosi sull'ingegneria naturalistica permette di creare ambienti acquatici e golenali ecologicamente ricchi ma allo stesso tempo forieri di nuove possibilità per attività ricreative e sportive (aree pic-nic con impatto nullo, percorsi ciclabili o passeggiate, etc..) a contatto con la natura. L'esempio potrebbe inoltre rappresentare un attenuamento dei rischi naturali.

### INTENSITÀ URBANA

Abbiamo visto diversi strumenti che permettono l'analisi della situazione.

La **misura** realizza una fotografia di una situazione data. Il **mosaico** mostra relazioni interne a elementi che compongono il sistema. Il **metabolismo** si interessa al sistema nel suo insieme e le interrelazioni verso l'esterno.

**L'intensità urbana** si interroga e agisce su singoli elementi alla luce degli elementi raccolti con gli strumenti sopradescritti. Esporrò a questo proposito aspetti salienti del principio di intensità urbana e il suo potenziale per favorire la sostenibilità degli spazi urbani contemporanei.

L'intensità urbana è un concetto recente nel campo della ricerca urbanistica e rappresenta un'interessante svolta perché unisce dimensioni quantitative ad aspetti qualitativi. In un certo senso potrebbe essere la palestra ideale per la collaborazione interdisciplinare, tra un geografo e un architetto per esempio. Vediamo perché.

All'interno dell'I.cup abbiamo provato ad esplicitare il concetto, che secondo noi veicola i seguenti principi:

1. *qualità dello spazio urbano definita da aspetti quantitativi + aspetti qualitativi + aspetti morfologici*
2. *condizione che scaturisce da una dinamica urbanistica e socio-economica che permette un'organizzazione efficiente del territorio, un uso parsimonioso del suolo e, in parte per riflesso, una maggiore competitività territoriale.*
3. *luogo di significato sociale identitario e come spazio di riferimento.*

Vediamo subito che l'approccio dell'intensità urbana tenta, un po' alla maniera dello sviluppo sostenibile, di abbracciare in maniera sistemica la complessità del territorio e della sua costruzione vs. organizzazione.

Procediamo passo per passo. Quali sono i parametri di base di questa intensità urbana? Noi abbiamo proposto 6 parametri suddivisi in tre ambiti:

#### **Urbanistici/territoriali**

- 1) **Concentrazione:** una concentrazione di determinate attività ad alto valore aggiunto, come il neo-terziario o l'industria innovativa per esempio;
- 2) **Connettività:** un buon livello di accessibilità rispetto ad altri comparti e la rapporti con il sistema delle infrastrutture di mobilità.
- 3) **Qualità spazio pubblico:** presenza e qualità della spazio pubblico

#### **Sociologici/identitari**

- 4) **Sentimento identitario:** capacità di evocare appartenenza sociale
- 5) **Convivenza:** competenza di vivere insieme valorizzando le differenze e assicurando una società aperta in sintonia con i tempi (**culture e generazioni**)

#### **Economici / istituzionali**

- 6) **Mescolanza funzionale:** un alto grado di multifunzionalità (servizi, commercio, residenza, ...) che permette la soddisfazione di bisogni diversificati e incrementa il grado di complessità;

I parametri, o chiavi di lettura, determinano i fattori che influenzano direttamente il grado di intensità di un territorio. Considerando l'interdipendenza tra gli elementi del sistema possiamo identificare delle conseguenze dell'alta o la bassa intensità che a loro volta agiscono sui fattori, come elementi positivi o negativi.

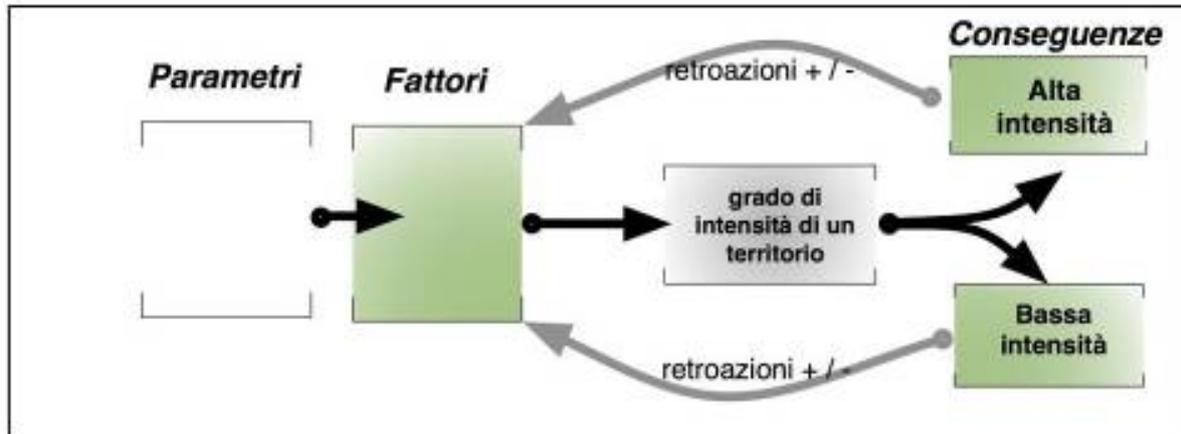


figura 32: schema di sintesi dell'intensità urbana

Genereranno quindi reazioni virtuose o viziose.

## Intensità urbana: dinamiche e fattori

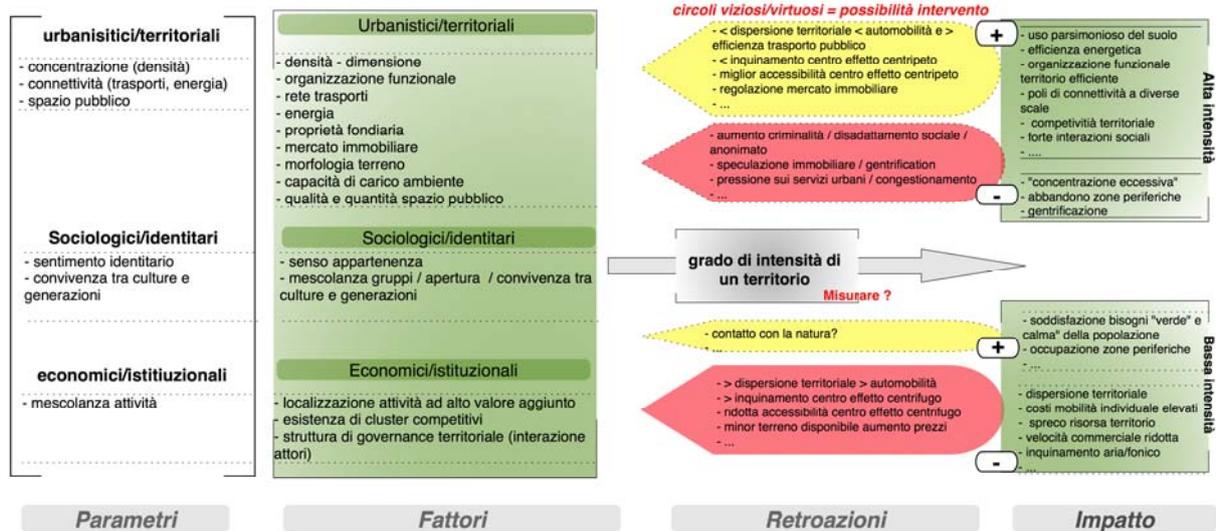


figura 33: schema completo della dinamica dell'intensità urbana

### Incrementare l'intensità urbana / possibilità d'intervento

L'analisi in termini di intensità urbana è interessante se conduce ad un miglioramento della situazione, ad una organizzazione territoriale in sintonia con le esigenze di oggi e di domani. Lo schema presentato apre qualche pista di riflessione e permette di intravedere alcuni campi su cui intervenire e i parametri con i quali misurare questi interventi. In linea generale aumentare l'intensità urbana significa incrementare il grado di complessità e la densità edilizia per contrastare la tendenza alla dispersione urbana (sprawl). L'uso del termine intensità, rispetto a quello di

densità, va oltre ai parametri esclusivamente edificatori (mq/superficie di suolo). L'intensità urbana richiama l'importanza degli aspetti qualitativi rispetto agli elementi quantitativi espressi dal termine di densità.

#### POPOLAZIONE ANZIANA E SPAZIO PUBBLICO URBANO: LA RICERCA "URBAGING"

La centralità dello spazio pubblico nella strutturazione della città e della città europea in particolare è riconosciuta in maniera molto ampia. Delle discussioni si sviluppano eventualmente sulla definizione stessa di spazio pubblico.

La centralità dello spazio pubblico riguarda il ruolo sociale e urbanistico che possono assumere questi vuoti nello spazio urbano e, aspetto sicuramente non indifferente, sono legati anche al fatto che generalmente sugli spazi pubblici (piazze, parchi, ...) lo Stato, l'ente pubblico, ha una certa autonomia operativa e propri interventi. In questo senso diventa interessante integrare quanto detto sull'intensità urbana con un progetto di ricerca legato allo spazio pubblico e gli anziani condotto dall'i.cup nell'ambito del PNR54.

#### Il disegno della ricerca urbaging

Progetto di ricerca che si sviluppa nell'ambito delle attività di ricerca dell'i.CUP con un finanziamento federale (PNR 54 – ambiente costruito sostenibile).

La ricerca UrbAging<sup>76</sup>, condotta presso l'Accademia di architettura dell'USI e la SUP (HSR-IRAP) di Rapperswil, basandosi sul punto di vista delle persone anziane rispetto alla qualità dello spazio pubblico, insiste sulla relazione tra ambiente costruito e qualità di vita.

La società invecchia, la popolazione è sempre più urbana e la città contemporanea deve rispondere a nuove sfide. La pianificazione e la progettazione dello spazio urbano devono confrontarsi con i bisogni degli anziani.

In maniera generale oggi gli anziani vivono più a lungo, in migliore salute e con buone disponibilità finanziarie. Ma l'universo anziani non è omogeneo. Il grado di autonomia, le possibilità di mobilità e le aspirazioni per il tempo libero o lavorativo, infatti, differenziano questa fascia d'età.

#### Architettura e scienze sociali

Il disegno della ricerca ha permesso di creare due linee di investigazione che si sviluppano in parallelo e si incontrano quando necessario: architettura e scienze sociali.

La ricerca ha quale obiettivo la definizione di raccomandazioni strategiche e di proposte progettuali concrete per il miglioramento dello spazio pubblico rispetto ai bisogni delle persone anziane (fase 4). Interrogando il grado di soddisfazione degli anziani, UrbAging vuole formulare proposte concrete. I Municipi sono coinvolti sin dall'inizio per realizzare assieme la città del futuro.

#### Fasi di ricerca

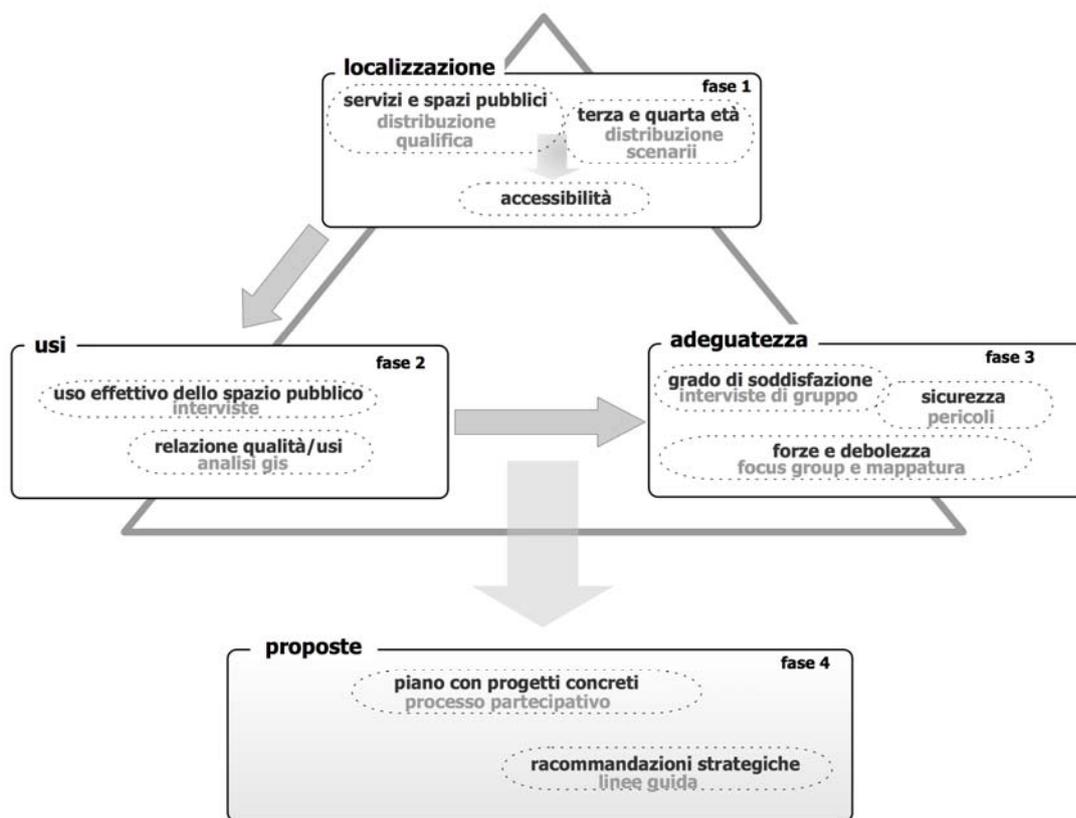
La ricerca si organizza in 4 fasi (v. schema allegato):

### **Localizzazione**

- Come sono distribuiti gli spazi pubblici e i servizi nel contesto urbano?
- Come è distribuita la popolazione della terza e quarta età?
- Il trasporto pubblico permette una buona accessibilità degli spazi urbani?

---

<sup>76</sup> UrbAging - pianificare e progettare lo spazio urbano per una società che invecchia – Designing urban space for an aging society - PNR 54 sviluppo sostenibile dell'ambiente costruito (2007-2008) ([http://www.nfp54.ch/f\\_projekte.cfm](http://www.nfp54.ch/f_projekte.cfm))



## Usi

- Come vengono usati dagli anziani gli spazi pubblici e le strutture del tempo libero?
- Gli anziani sono soddisfatti degli attuali spazi pubblici (socializzazione e accessibilità?)

## Adeguatezza

- Lo sviluppo attuale del costruito (spazio pubblico e sua accessibilità) è adeguato rispetto ai bisogni degli anziani?

## Proposte

- Attraverso quali progetti o interventi pratici potrebbe essere migliorata l'idoneità degli spazi pubblici in rapporto alle esigenze degli anziani?

figura 34: disegno di ricerca di urbaging: pianificare e progettare lo spazio urbano per una società che invecchia

### Risultati intermedi

La ricerca è ancora in corso, ad oggi possiamo considerare che l'indagine condotta in collaborazione con l'ATTE e la Città di Lugano attraverso un questionario scritto (fase2) mostra l'importanza degli spostamenti a piedi per gli anziani intervistati e il gradimento di passeggiate a

contatto con la natura e in vicinanza dell'acqua. I luoghi pubblici della città e in particolare i parchi sono maggiormente frequentati dalle persone più anziane e affette da maggiori problemi di salute. La qualità di un quartiere è data, infatti, dalla presenza di un efficiente sistema di trasporto pubblico e dalla vicinanza del centro. Poco frequentati, per lo meno per scopi di socializzazione, sono invece i centri commerciali che non appaiono, per lo meno tra gli anziani intervistati, un luogo con una funzione di spazio pubblico. Si è quindi deciso di approfondire lo studio di quattro temi:

- Accessibilità spazi e percorsi (connettività)
- Tempo libero, servizi e incontri
- Sicurezza
- Qualità di un quartiere

Parallelamente al questionario sono stati analizzati una ventina di spazi pubblici dal profilo architettonico e delle qualità urbanistiche. Dopo valutazione e l'identificazione della centralità delle connessioni si è deciso di concentrare la fase finale del progetto su 5 interventi:

- Percorso lungo Cassarate
- Parco Lanchetta
- Sentiero di Gandria
- Piazza Molino Nuovo
- Parco del Tassinio

#### Nuova governance?

Oltre agli aspetti architettonici la ricerca urbaging ha tentato di riflettere a nuovi modelli di gestione per la promozione e la creazione di spazio urbano. Evidentemente questi aspetti di governance sono il risultato di un gioco di potere complesso.

A questo punto della ricerca possiamo considerare che la volontà di lavorare sulla base di una partecipazione attiva della popolazione non è scontato e richiede molta energia. Lo stesso si può dire rispetto al coinvolgimento attivo dell'amministrazione pubblica che comprensibilmente non vuole, o non può farsi dettare l'agenda politica da enti esterni. In generale abbiamo ricevuto sostegno da parte di tutti pertanto che si trattava di un esercizio, seppur con valenza pratica e concreta.

Un città pensata per e con gli anziani, affrontando la qualità dello spazio pubblico, le barriere architettoniche e i bisogni di socializzazione e cultura, si profila come una città per tutti coerente con uno sviluppo urbano sostenibile.

### LA CITTÀ COLONIALE ISPANO AMERICANA: UNA MANIFESTAZIONE DEL POTERE IMPERIALE SPAGNOLO

Forse si ricorderà che nella prima lezione di questo corso abbiamo introdotto il discorso su “Potere e spazio pubblico” proprio dalle abissali differenze che esistono tra l’Argentina, il Paraguay, la Bolivia o la Colombia). vi sono nelle città dell’America del sud in termini di disponibilità e di fruizione dello spazio pubblico. Mentre in Argentina sembra esserci una lunga tradizione di produzione e uso dello spazio pubblico, che risale almeno all’epoca dell’indipendenza all’inizio del XIX secolo, in Paraguay, in Bolivia, ma anche in Ecuador e Perù lo spazio pubblico spesso è poco marcato e si riduce, quasi com all’epoca coloniale alla piazza centrale, alla chiesa, al Cabildo (il palazzo del Municipio o del governo e il parco pubblico adiacente), l’Hotel, il Casinò.

Questo è perlomeno sorprendente, in quanto sino alla fine del Settecento le città ispanoamericane hanno tutte, indistintamente, una matrice comune: sono città fondate per governare territori vastissimi e ancora sconosciuti (agli spagnoli, evidentemente) al momento della loro edificazione.

- **Un momento topico: 1530 - 1550**

Nei primi anni del Cinquecento la Spagna organizza la conquista, che si materializza sotto la forma di fondazioni di città nei Caraibi e nel Messico. Tuttavia soltanto negli anni 1520 si materializza il disegno di una colonizzazione mai avvenuta in così poco tempo su scala continentale. In meno di vent’anni, un periodo brevissimo se consideriamo le comunicazioni dell’epoca, tra il 1530 e il 1540 vengono fondate tra altre città, Quito (1534), Lima (1535), Messico-Tenochtitlan (1536), Buenos Aires (1536), Asunción (1537), Bogotá (1538). Si assiste così ad un processo di occupazione dello spazio molto rapido che avviene quasi simultaneamente su tutto il continente. Sino alla fine del 700, dal Messico ai Caraibi e dalla costa pacifica sino all’interno della Cordigliera Andina, dalle valli del Cauca e del Magdalena, dal Paraná al Rio de la Plata, centinaia di città e di borgate (*villas*) furono fondate. In pochi anni si assiste alla creazione di un modello di città che risponde agli obiettivi precisi della conquista territoriale, preconizzata dalla corona spagnola. Certo ci saranno molti cambiamenti nei primi decenni, molte città furono rifondate in luoghi più appropriati (come Buenos Aires che venne in pratica rifondata nel 1580 da Juan De Garay, che vi giunse con una spedizione militare da Asunción). Tutto ciò è però sorprendente! Probabilmente nessun altro popolo o esercito nella storia dell’umanità ha potuto fondare così tante città, su territori così vasti, in modo così ordinato e preciso, in un periodo così breve.

Dal punto di vista urbanistico le città latinoamericane sono quindi molto simili, anzi discendono tutte da un medesimo calco, da un medesimo modello di organizzazione spaziale. In realtà, la strategia dell’impero coloniale spagnolo fu assai diversa da quella dei Portoghesi, che preferirono investire su città portuarie, situate sulle coste atlantiche. Gli Spagnoli al contrario penetrarono il continente sudamericano creando una rete di città, un vero e proprio cambiamento della territorialità nelle Ande o nella zona del Rio de la Plata.

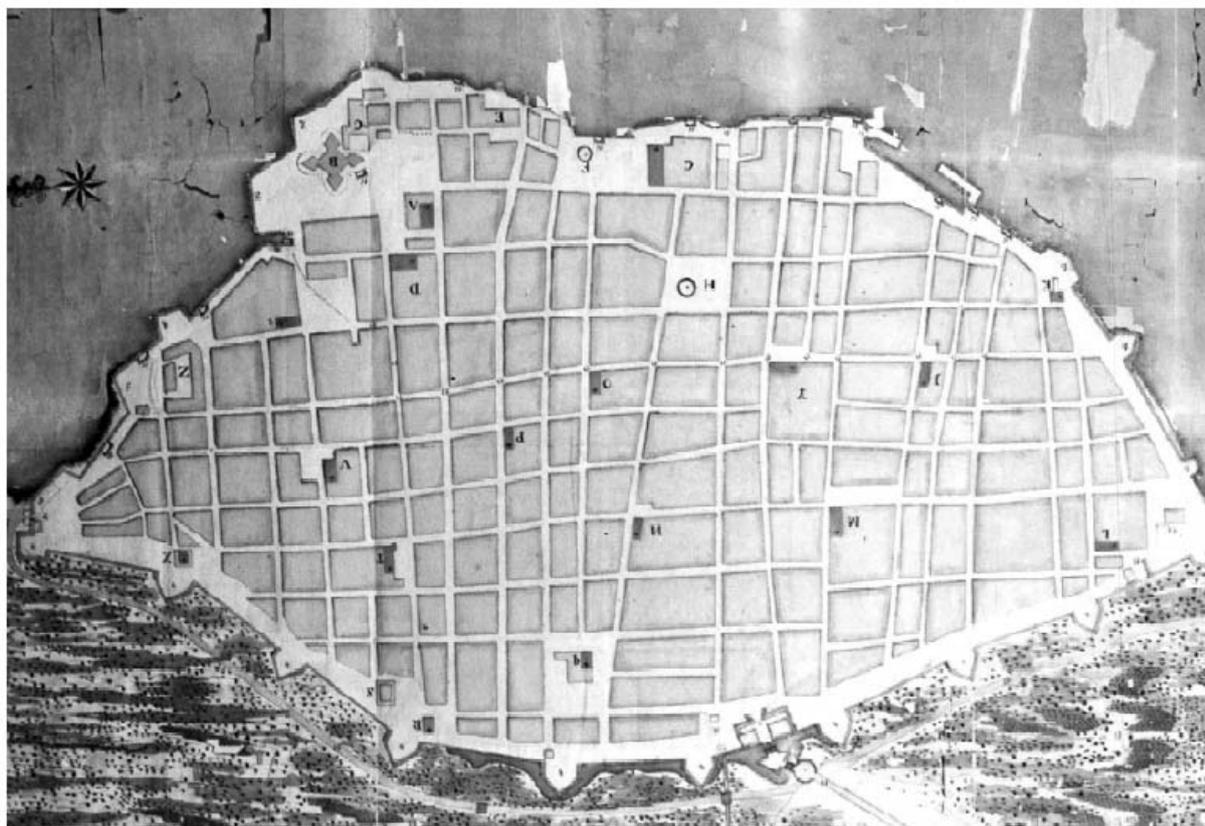
### **Attori e mediatori della città coloniale**

Gli Spagnoli attuano una strategia di occupazione dello spazio tipicamente imperiale, le città sono poste al centro di vasti territori, aperti generalmente su vie di comunicazioni fluviali. In alcuni casi le nuove città sorgono in luoghi urbani preesistenti e topici per le popolazioni locali (Messico, Cuzco, etc.), ma in altri casi, la maggioranza, la città è fondata a partire dal nulla o da insediamenti provvisori delle popolazioni nomadi e seminomadi (Bogotá, Buenos Aires). Infatti, in molte aree esisteva una urbanizzazione preesistente, contrariamente all’America del Nord, dove le popolazioni erano maggiormente nomadi o seminomadi (con accampamenti temporanei), in America del sud e in Centroamerica esistevano numerose civiltà urbane, passate e presenti all’arrivo degli Spagnoli. Il processo di urbanizzazione fu quindi anche facilitato dall’abitudine dei nativi a risiedere in città. Basata su presupposti molto chiari – la colonizzazione significava popolamento, stabile, evan-

gelizzazione. Si trattò anche certamente del tentativo di costruzione della città ideale, nel rispetto dei valori cattolici più estremi. Ma è grazie a questo collante religioso, il processo di fondazione di città, di villaggi e borghi anche molto discosti, sulla base del modello della Missione, si diffonde molto rapidamente.

Con il passare del tempo la città diventa il crogiolo di un rimescolamento delle popolazioni (spagnoli, indigeni, meticci, neri africani, creoli, mulatti, nati dal rimescolamento provocato dalla prima concentrazione urbana). Per contribuire all'edificazione delle città gli spagnoli fanno arrivare popolazioni asiatiche, dalle Filippine e dai porti cinesi o di Goa in India, ma soprattutto anche schiavi dall'Africa occidentale. Nelle grandi città, che crescono molto rapidamente, questo rimescolamento di popolazioni è spesso fatale alle popolazioni native, che iniziano a decrescere drasticamente a partire dall'inizio del '600, decimati dalle malattie importate dall'Europa, dall'Africa e dall'Asia.

Si deve sottolineare il ruolo chiave della religione e della missione, senza la quale, senza il suo supporto ideologico, probabilmente non si può nemmeno immaginare una tale impresa. In tutte queste nuove città che portano nomi di santi o divinità cattoliche, i movimenti monastici, frati e suore che occupano più spesso dell'evangelizzazione dei nativi (ed anche della loro protezione di fronte ai soprusi), spesso inquadrando queste popolazioni, ma anche insegnando loro la musica e le arti visive (verso la metà del '700 i Gesuiti furono perseguiti e molte missioni furono distrutte, nel Paraguay, in Argentina e in Bolivia, ma essi furono i primi che osarono insegnare ai nativi le arti, come la pittura e la musica ).



*Plano de La Habana de 1739. A.G.I., Planos de Santo Domingo, No 531*

Queste diverse popolazioni si trasformano in veri e propri attori urbani, come nel caso di Città del Messico descritto da Serge Gruzinski (2004). La tesi di questo autore afferma che la colonizzazione spagnola è stata una vera e propria forma di globalizzazione, ovvero di creazione di un impero esteso a scala mondiale. Vero è che per la prima volta ci sono scambi organizzati e pianificati a scala planetaria, tra l'Asia, l'Africa e tra l'Europa e le Americhe. Possiamo dire, in aggiunta al suo discorso che questa strategia di dominio è bastata ampiamente sulla fondazione di città che controlleranno i territori circostanti. Tuttavia è proprio la crescita delle città, e ciò che succede al loro interno, che minerà a poco a poco il potere della corona spagnola. In altre parole, gli Spagnoli

hanno creato un vero e proprio modello di città, ma questo modello, ad un certo punto, è sfuggito loro di mano. Si crea un tipo di società urbana non previsto, alla base, la società creola, basata sulla mescolanza delle popolazioni sotto il giogo del potere spagnolo. Su questa mescolanza, che ad esempio in Perù, a Lima, si cerca di limitare con una sorta di segregazione urbana, in altri luoghi (nelle città caraibiche o dell'attuale Colombia) è la regola. Sono molte le descrizioni delle rivolte, all'inizio del 600, sia di neri africani, sia di nativi, rivolte e sommosse soppresse spesso con estrema durezza dagli Spagnoli.

Pratiche e conoscenze delle popolazioni native si mescolano a quelle degli spagnoli e degli schiavi africani. E' interessante la descrizione di Gruzinski di Città del Messico, in cui sino al 1560 appare una buona integrazione tra queste diverse popolazioni. Ma a partire da quel momento, le cose sembrano cambiare rapidamente. Contemporaneamente alla morte dell'ultimo discendente dell'Imperatore di Tenochtitlan, la corona spagnola impone maggiori tasse e gabelle, anche per finanziare le disastrose guerre che sta sostenendo in Europa. In questo cambiamento, appare sempre più importante il ruolo delle congregazioni religiose, come francescani e domenicani che intervengono a difesa delle comunità native, evangelizzate molto rapidamente. Appaiono sempre più frequenti le malattie, che decimano le popolazioni indigene e che vengono gradualmente rimpiazzate, da neri, da creoli e mulatti, che cambieranno in profondità la città, anzi ne faranno un modello sociale assolutamente diverso, "modello meticcio" non previsto dai colonizzatori. All'origine, gli strumenti del potere (mediatori centrali) erano l'evangelizzazione, il *repartimiento* (l'obbligo di lavorare per i nativi alla costruzione della città) e il sistema della *cuadrícula* (città quadrata).

### Cuadrícula e Repartimiento

Il sistema di fondazione della città ispanoamericana è relativamente semplice ed è codificato nel 1528 con la Ley de Las Indias (1512, poi adattate nel 1542 dal dominicano Bartolomeo de las Casas) ed è sistematicamente ribadito nelle istruzioni che la Corona regolarmente manda alla colonia. Il sistema a dire il vero riprende la fondazione delle città greche, il sistema ippodameo (Ippodamo da Mileto, citato da Socrate e da Aristotele) degli assi ortogonali, ovvero il cardo e il decumano dei romani. Si tratta di un modello di città che comprende tre spazi principali (le 3 A): Agora, Acropoli, Asti (spazi residenziali).



**Cuadrícula** (forma quadrata forma geometrica perfetta, più vicina a Dio): la forma delle città greche di colonizzazione, la forma rimodellata dai Romani, riassunta nell'opera di Palladio, che qualche decennio prima veniva riscoperta...

La cuadra o manzana è di ampiezza circa 100 varas (ovvero circa 84 m. di lato), come nel caso di Bogotá (figura a lato, il centro città, immagine da Google Earth)..

Il sistema basico è formato da due viali (avenidas) che si incrociano ad angolo retto. Alla fine del primo troviamo spesso il mercato, alla fine del secondo, il

presidio e la cittadella (e della caserma). Al centro, sempre la piazza, spazio simbolico e spazio per i rituali collettivi.

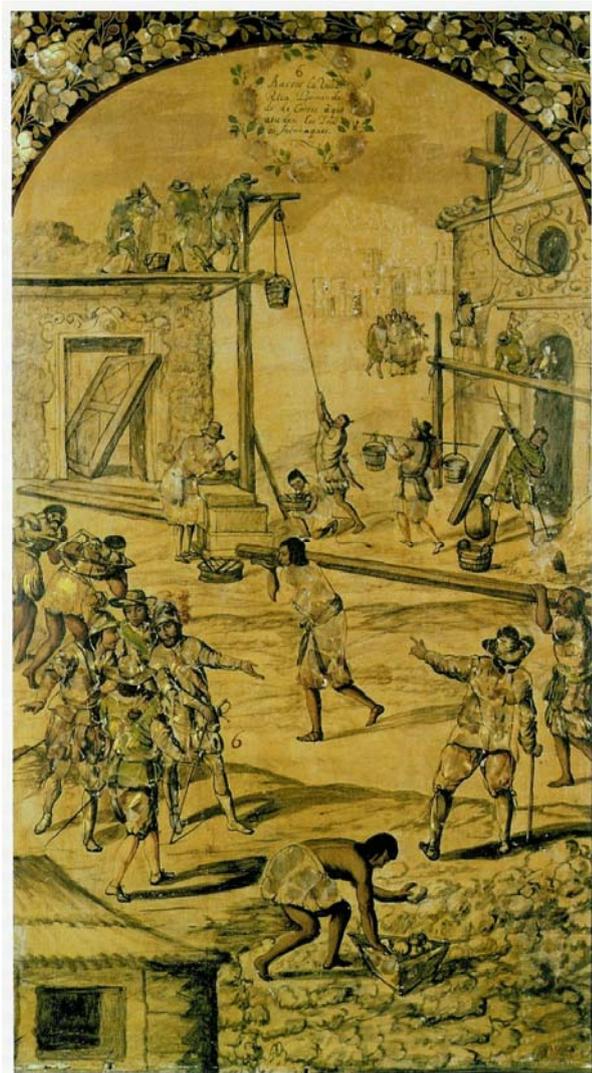
En 1580, Juan de Garay, al mando de una expedición procedente de Asunción del Paraguay, realizó la Segunda Fundación de Buenos Aires y la diseñó con 15 cuadras de ancho por 9 de fondo, un total de 136 manzanas. Luego se establecían las huertas, quintas y estancias de los pobladores de la época. Cuentan que en las cercanías de la actual Plaza de Mayo, plantó el Palo de la Justicia.) (...) (da: [www.redargentina.com](http://www.redargentina.com))

La città ispano-americana si sviluppa quindi molto rapidamente anche perché è basata su un modello facile da realizzare. Il sistema basico è formato da due viali (avenidas) che si incrociano ad angolo retto. Alla fine del primo troviamo spesso il mercato, alla fine del secondo, il presidio e la cittadella (e la caserma). La cuadra (o manzana) è l'isolato quadrato, formato in generale da quattro lotti rettangolari (o quadrati).

Chiaramente la città ispanoamericana riprende il modello della città *ippodamea* (da Ippodamo di Mileto che teorizza la città su basi ortogonali)...basata su tre "spazi" l'Agorá (il primo spazio pubblico per la presa delle decisioni); l'Acropoli (lo spazio del sacro), l'Asti (lo spazio della residenza). Agorá e acropoli, almeno all'inizio, si ritrovano nella Plaza Mayor... Una piazza principale. Al suo oriente : la cattedrale. Nei lati restanti : Il municipio (Cabildo), il Casinò e l'Hotel. C'è anche un'influenza romana, verosimilmente attraverso i manoscritti di Vitruvio, riscoperti all'inizio del Quattrocento e pubblicati a partire dal 1486, che influenzeranno la corona spagnola nella definizione e codificazione dei parametri per l'edificazione e dello sviluppo delle città.

**Repartimiento** Il *Repartimiento*, anch'esso codificato dalla Ley de las Indias, fu un sistema di assoggettamento delle popolazioni native (per molti si tratta di una schiavitù di fatto), che fu messa a

contribuzione per l'edificazione delle città.. Tutti devono contribuire, ma indirettamente è alla base della forte metizzazione mescolanza sociale, etnica e razziale. Città del Messico, almeno tra il 1535 e 1610, fu edificata su queste basi.



**Miguel y Juan González El repartimiento, 1698**

Tratto da: Grudinski Serge (2004) *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Editions de La Martinière.

### Uno spazio pubblico molto ridotto

Lo spazio La città ispanoamericana si avvicina ad una città del rinascimento, molta energia è messa per la definizione della piazza centrale, da cui si dipartono le due direttrici principali. Lo spazio pubblico è prima di tutto questo: la piazza centrale, con la chiesa (o cattedrale ad est), il palazzo del municipio, l'Hotel, il Casinò e la prigione. Se detiene un ruolo primordiale, la piazza centrale, è in pratica il solo spazio pubblico non completamente assoggettato al culto. L'ambiente sociale si svolge in gran parte nelle chiese e nelle case aperte su grandi patios che fungono da "piazza" per le famiglie allargate che occuparono per primi le città, in Messico, nei Caraibi e in America centrale, e poi lungo la cordigliera delle Ande, o risalendo il Rio de la Plata e il Paraná. In tutti questi luoghi la città coloniale fu il primo fondamentale modello di urbanizzazione urbana della città, con il sistema della

cuadrícula.

### La Plaza Mayor, Città del Messico

Fonte: Humboldt A. (1810) *Vues des cordillères*, Paris.



La vita pubblica si svolge in gran parte nelle case coloniali, con un ampio patio non visibile dalla strada, che riproducono il sistema familiare e a volte le sue complesse gerarchie. Quindi con lo sviluppo della città non appaiono altri spazi pubblici degni di nota (in alcuni casi piazze secondarie), il più delle volte i quartieri della città sono senza veri e propri spazi pubblici, se si escludono i tuguri, i bordelli e altri luoghi malfamati. Per la creazione di uno spazio pubblico degno di questo nome bisognerà forse attendere l'inizio dell'Ottocento

e i movimenti di liberazione, che trasformeranno in profondità lo spazio urbano. Tuttavia ognuno con degli scopi precisi, sul piano nazionale.

Ibid. Fonte: Google Earth, 2008.



### LA CITTÀ DELL'INDIPENDENZA / DELLE REPUBBLICHE: LA PRIMA DIFFERENZIAZIONE

Con l'indipendenza e la formazione delle repubbliche nazionali, molte città cambiano volto. Spesso, come a Buenos Aires e a Bogotá, il parco pubblico assume il ruolo simbolico di manifestazione del potere nazionale (Parque de la Patria, Parque de libertadores, ecc.), gli spazi verdi all'interno della città assumono un valore particolare. La mobilità e i suoi

sviluppi assumono un ruolo particolare, ma non ancora preponderante. La realizzazione di nuovi parchi urbani si accellera nella seconda metà del XIX secolo

*La conversión de las plazas en parques fue, sin duda uno de los signos mas claros de la transformación que se estaba operando sobre el paisaje urbano de la ciudad [...] los nuevos parques quedaron convertidos en instrumento del nuevo culto a la patria y a las instituciones civiles"* (Pavony, Germán. "Los años del cambio". Ceja injaviu. Bogotá, 2000. PG. 207 (in LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE IMAGEN DE CIUDAD: EL SECTOR DE SAN DIEGO EN BOGOTÁ, D.C, Instituto de Estudios Ambientales -IDEA-, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2003)

E questo vale per tutte le città latinoamericane, all'epoca dell'indipendenza.



**Buenos Aires,  
Parque Lezama, luglio 2008.**

### **Esiste una città fordista in America Latina?**

Casi marginali e molto distinti: in Argentina, Messico, Brasile, ma in generale l'America latina non conobbe l'industrializzazione, poiché gravata da fatti e misfatti continentali. Potere dei militari e ossessione territoriale: le guerre del Chaco tra Paraguay, Argentina, Bolivia, Brasile e Uruguay. La Guerra del Pacifico, tra Bolivia, Cile e Argentina alla fine del XIX secolo. Guerre dimenticate, come l'ultima Guerra del Chaco, contemporanea alla guerra civile spagnola, negli anni 1930. Gli Inglesi ottennero l'effetto sperato, l'America latina non divenne mai un serio concorrente sui mercati mondiali dei prodotti manifatturieri. Un solo esempio. L'industrializzazione del Paraguay che fu il primo paese a raggiungere l'indipendenza e uno standard europeo, all'inizio dell'Ottocento, fu brutalmente spenta da guerre che oggi definiremmo stupide, dove morirono le forze vitali a fianco di indigeni, africani, europei e asiatici che avevano contribuito alla prosperità del paese.

La mancata industrializzazione dell'America latina favorì sino alla prima guerra mondiale il dominio inglese quasi incontrastato sui mari e sui commerci tra l'Europa e le Americhe. La mancata industrializzazione non fu mai recuperata, vi fu una industrializzazione parziale in Argentina, e con buone prospettive in Colombia, dove però negli anni 1940 scoppia una guerra civile che bloccherà il paese e che darà luogo alla nascita dei movimenti armati rivoluzionari e ai cosiddetti paramilitari. Una guerra in Colombia che, nonostante apparenti tentativi di pacificazione, si protrae ancora oggi. Tutto ciò beninteso non ha certo favorito gli investimenti e l'industrializzazione, che si diffuse solo negli anni 50 e 60 soprattutto grazie all'espansione dell'industria automobilistica europea e americana.

### **LA CITTÀ LATINOAMERICANA OGGI TRA GLOBALE E LOCALE**

Negli ultimi anni lo spazio pubblico è cambiato, c'è stata una trasformazione completa, dopo la caduta delle dittature, esisti molto diversi da paese a paese, da città a città. Cosa significa? Ad esempio che si passa dallo spazio pubblico dei caffè (Buenos Aires all'inizio del '900) a quello dei centri commerciali di oggi ?



### **Disparità, precarietà e ingiustizia sociale**

Questa già avviene e è già avvenuto. Tuttavia la città latinoamericana, malgrado i progressi di questi ultimi anni, resta una somma di contraddizioni. E' attanagliata dal gigantismo metropolitano (Mexico, Buenos Aires, Lima, Bogotá...), con fortissime disparità sociali ed economiche delle popolazioni che vi abitano. Sono città che offrono opportunità, ma anche un crescente aumento delle disuguaglianze sociali ed economiche degli abitanti. Soprattutto dei nuovi arrivati, che si insediano in quartieri di urbanizzazione spontanea. Finisce così per essere attorniata da periferie (cinture urbane) di miseria, alcune in crescita senza controllo come a Buenos Aires durante gli anni '90. A ciò si deve aggiungere

- Insufficienza di mezzi finanziari delle municipalità;
- Trasporto pubblico precario e poco efficiente;
- Commercio ambulante onnipresente negli spazi pubblici;
- Traffico motorizzato asfissiante;
- Progressiva "ghettizzazione" delle popolazioni con alto reddito (barrios cerrados)
- Inquinamento dell'aria e dell'acqua....

... e poi...

### **La ciudad Latinoamericana S.A.?**

- ... Perdita di senso degli spazi pubblici, privatizzazioni (creazione di grandi centri commerciali, luoghi di divertimento, ecc.)

Ma soprattutto,

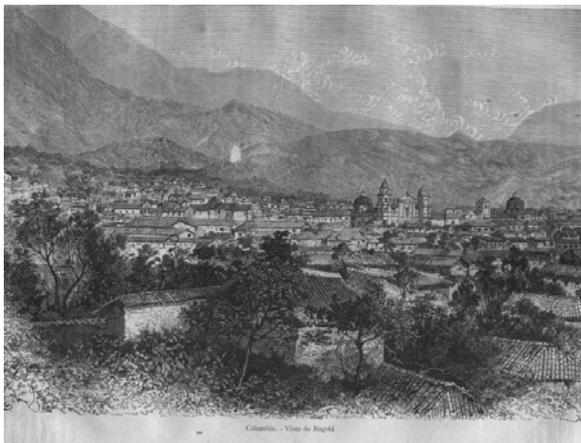
- Assenza di spazi pubblici negli ambienti di urbanizzazione spontanea (nelle favelas o villas miserias) sempre più estesi.

La posta in gioco è quindi molto alta, ma non è possibile in questa sede aprire la discussione che si imporrebbe. L'analisi della città latinoamericana e dei suoi spazi pubblici permetterebbe certamente di capire meglio bisogni e problemi delle popolazioni urbane, soprattutto di condizione più modesta e suscettibile di cadere nella precarietà. Di capire quali sono i problemi delle giovani generazioni arrivate nelle favelas, scacciati dalla guerra e dai soprusi (come in Colombia, in Guate-

ma, in Bolivia). E quali sono i bisogni oggi in termini di spazio pubblico urbano. Di tutto ciò noi sappiamo ancora molto poco.

C'è molto da fare per ricreare lo spazio pubblico, in particolare nelle bidonvilles... Ci sono però anche esempi positivi... Lima, Quito, Bogotá, Città del Messico di recente hanno intrapreso grandi lavori per la riqualificazione del centro e degli spazi pubblici degradati... vediamo per concludere un esempio.

## BOGOTÁ: MOBILITÀ E SPAZIO PUBBLICO



Vista de Bogotá, 1808



Plaza Bolivar, 1880 circa



Tranvía de mulas en la ruta del centro a Chapinero - 1895.



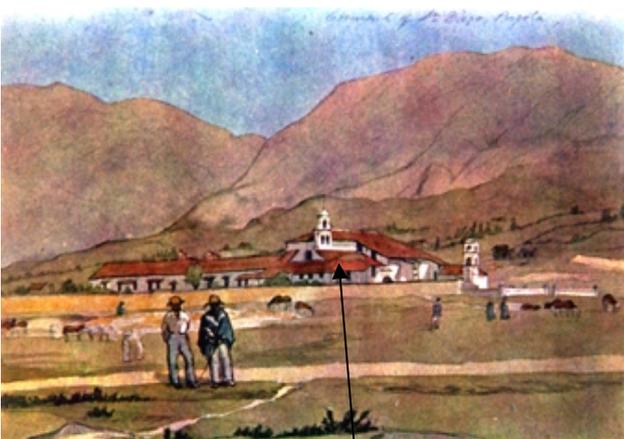
Tranvía eléctrico Calle 26, 1910.



Rutas del Tranvía - 1913. Fuente:  
IDEA - PTMA

Come in molte città latinoamericane, negli anni 1950 lo spazio pubblico dedicato agli eroi della rivoluzione e dell'indipendenza subisce una sensibile riduzione. Ne costituisce un esempio il *Parque Centenario*, realizzato alla fine del XIX secolo, che viene sacrificato all'edificazione del centro degli affari. Questa breve presentazione e le immagini sono tratte da LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

EN LA CONSTRUCCIÓN DE IMAGEN DE CIUDAD: EL SECTOR DE SAN DIEGO EN BOGOTÁ, D.C,  
*Instituto de Estudios Ambientales -IDEA- , Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2003.*



Panorámica Iglesia de San Diego. 1850  
Edward Mark Walhaus. Piñeros



Plano Topográfico de Bogotá. Agustín Codazzi. 1852.



Vista desde oriente del Parque de la Independencia (Se destaca en el centro el Pabellón de la Luz) - 1910.



Parque de Centenario - 1884 Grabado. Julio Racines.



Vista della chiesa di San Diego, 2003

Il Parque Centenario a Bogotá, lascerà il campo alla realizzazione di un'autostrada e di parte del quartiere degli affari

1949



1952

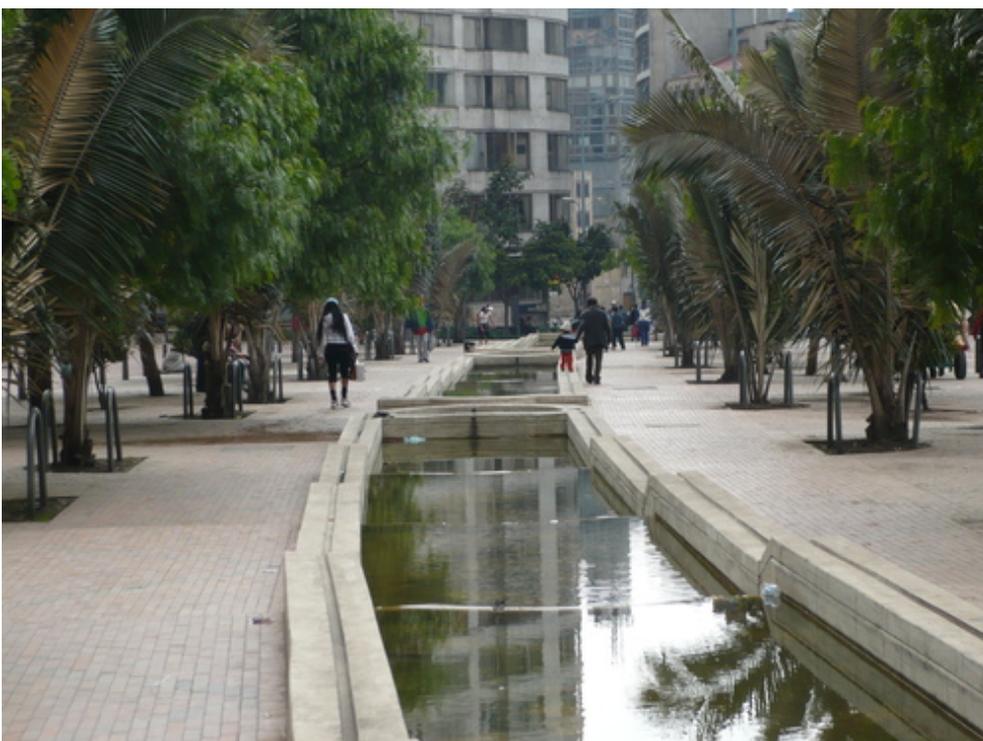


1958



Lo spazio pubblico declina a profitto dello spazio della motorizzazione e dell'automobile....

Un esempio da seguire?



Negli ultimi anni molte cose sono cambiate a Bogotá. Nonostante la guerra civile e la violenza, la città si è dotata del PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO DE BOGOTÁ (2004), il cui compito è definire (censire), tutelare e valorizzare gli spazi pubblici della città.

Con quali effetti? Un esempio può essere forse *Eje Ambiental*, ovvero una grande arteria, rimodellata

come parco lineare attorno al centro della città (lungo il centro), dal quartiere dei grattacieli alla collina di Monserrate che sovrasta la città.



Rimangono alti i problemi di sicurezza, la segregazione delle popolazioni agiate è diventata la norma (Barrios cerrados, countries in Argentina e Uruguay, etc.) mentre le favelas non smettono di incrementarsi... E' uno sviluppo contrario allo spirito stesso della città ispanoamericana che come abbiamo visto è marcata alla nascita dalla mescolanza, dal "metissage" tra le popolazioni che gli spagnoli avevano scelto di installarvi.

Abbiamo fatto luce sulle poste in gioco, gli attori e le strategie dello spazio pubblico urbano?

Dobbiamo riconoscere che malgrado l'interesse per questa materia, molto resta ancora da fare. Se è possibile descrivere storicamente il processo di formazione dello spazio pubblico, attraverso attori, strategie e mediatori, queste riflessioni portano necessariamente sul progetto di intervento sulla città contemporanea.

Sul tema potere e spazio pubblico urbano è possibile immaginare una agenda di ricerca.

Molte città europee come Londra o Barcellona hanno intrapreso un profondo rinnovo del proprio tessuto urbano, e per finire migliorato la qualità dello spazio pubblico. E' ciò che si spera anche per Milano Expo 2015. Tuttavia è molto probabile che queste ricette di rinnovo urbano non siano direttamente applicabili alle città del sud, o lo siano molto parzialmente in contesti a forte intensità urbana come Buenos Aires, Mexico, Bogotá o Lima. Ma lo potranno essere per Lagos, Bamako o Dakar? A questa domanda non possiamo rispondere, non prima di avere intrapreso uno studio più approfondito sui bisogni e sugli spazi pubblici da realizzare nei quartieri di nuova urbanizzazione. Poche città, ancora, lo hanno fatto. Bogotá, pur nel contesto difficilissimo della violenza in Colombia, ha mostrato che è possibile migliorare di molto la vita nelle metropoli "giganti".

Possiamo quindi soltanto fare un'ipotesi. Se lo spazio pubblico urbano è in qualche modo lo specchio della comunità, la posta in gioco che rappresenta, nelle città dove la maggior parte della popolazione vive in favelas e villas miserias, diventa la chiave per ogni sviluppo futuro della città. Poiché senza luogo di aggregazione, senza spazi di rappresentazione di una identità sociale e specifica, la città stessa perde il suo significato. Perde la sua memoria e diventa insicura, diventa non luogo. Diventa il teatro del livore metropolitano.

Queste riflessioni dovrebbero quindi portare ad approfondire il ruolo degli attori, delle comunità di quartiere, in particolare nelle città del sud, prima per esplicitare i bisogni della vita urbana, poi per cercare di realizzare progetti comuni e condivisi. Un primo confronto delle rispettive situazioni potrebbe essere fatto confrontando progetti, politiche e problemi di città africane e città latinoamericane. In definitiva l'argomento si presta a diverse strade e riflessioni per una tesi di dottorato interdisciplinare, tra architettura, geografia e antropologia.

## BIBLIOGRAFIA

---

- AGLIETTA, M. (1976), *Régulation et crise du capitalisme. L'expérience des États-Unis*, Calman-Lévy, Paris.
- AMIN S. (1977, tr. it.) *Lo sviluppo ineguale. Saggio sulle trasformazioni sociali del capitalismo periferico*, Einaudi, Torino (orig. Francese: Ed. de Minuit, Paris, 1973)
- BAIROCH P. (1985) *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Gallimard, Paris.
- BECATTINI G. (1987) *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il mulino, Bologna.
- BECKMANN, M. (1968) *Location Theory*, Random House, London .
- BENKO G., LIPIETZ A. (éd. 1992) *Les régions qui gagnent*, PUF, Paris.
- BENKO G., LIPIETZ A. (éd. 2000) *La Richesse des Régions. La nouvelle géographie socio-économique*, PUF, Paris.
- BERGIER J.-F. (1975) « Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen-Age au XVIIe siècle », in *Le Alpi e l'Europa*, Laterza, Bari, Vol III, Economia e transiti, pp. 1-72 .
- BONOMI A., ABRUZZESE A. (2004) *La città infinita*, La Triennale / Bruno Mondadori, Milano (Catalogo della mostra Ipermodernità – spaesamenti del vivere e del produrre in Lombardia).
- BOYER, R., MISTRAL, J. (1978), *Accumulation, inflation, crises*, Presses Universitaires de France, Paris.
- BUNGE W. (1966) *Theoretical Geography*, 2nd ed., Gleerup, Lund
- CAMAGNI R. (2003) *Regional Clusters, Regional Competencies and Regional Competition*, Paper delivered at the International Conference on "Cluster management in structural policy – International experiences and consequences for Northine-Westfalia", Duisburg, 2003, 22 p.
- CARLSTEIN, T., PARKES D. & THRIFT N. (ed.) (1978) *Human Activity and Time Geography*, Arnold, London.
- CHAMPION A.G. (ed. 1990) *Conterurbanization, the changing pace and nature of population deconcentration*, Arnold, London.
- CHAMUSSY H. (1968) «Circulation transalpine et villes de pied de col. Briançon, Modane, Suse, Aoste, Martigny, Domodossola», *Revue de Géographie Alpine*, LVI, pp. 425-68.
- COASE R.H. (1937) *The Nature of Firm*, *Economica*, n. 4.
- CONTI S. (1996) *Geografia economica. Teorie e modelli*, Utet Libreria, Torino.
- CREEDY, A., ZUIDEMA C. et al. (2007). *Verso città vivibili Guida alla gestione urbana sostenibile* ([www.liveablecities.org](http://www.liveablecities.org))
- DAHRENDORF R. (1959) *Class conflict in industrial society*, Stanford Universtiy Press, Stanford Cal.
- DEMATTEIS G. (1987) *Le metafore della Terra*, Feltrinelli, Milano.
- DEMATTEIS G. (1988) « La scomposizione metropolitana », in L. Mazza ed., *Le città nel mondo e il futuro delle metropoli*, Electa, Milano, pp. 33-42.
- DONINELLI L. (2005) *Il crollo delle aspettative – Scritti insurrezionali su Milano*, Garzanti, Milano
- EUROPEAN COMMUNITIES (2004) *How Europeans spend their time Everyday life of women and men*, Data 1998-2002, Office for official publications of the European Communities / Eurostat, Luxembourg.
- EVANS B., JOAS M., SUDBACK S., THEOBALD K. (2004) *Governing Sustainable Cities* ([www.earthscan.co.uk](http://www.earthscan.co.uk)).
- FARINA A. (2003) *Ecologia del paesaggio principi, metodi e applicazioni*, UTET, Torino.
- FARINELLI F. (2003) *Geografia. Introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino.
- FERRARI M., RATTI R. (1993) *Die Mobilität im System Gesellschaft – Raum –Umwelt: Welches Gewicht?* FER 124a, Schweizerischer Wissenschaftsrat, Bern.
- Foucault Michel (1976), *Histoire de la sexualité I – La Volonté de Savoir*, Gallimard, Paris.

- FREDMANN J. (1966) *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*, MIT press, Cambridge, Mass.
- FRIEDMANN J. (1972) "A General Theory of Polarized Development" in Hansen N.M. "Growth Centers in Regional Economic Development, Free Press, New York, pp. 82 e ss.
- FRIEDMANN J. (1987) *Planning in the Public Domain: from Knowledge to Action*, Princeton U.P., Princeton.
- FRIEDMANN, J. ALONSO W. (1964) *Regional development and planning, A Reader*, MIT press, Cambridge, Mass.
- GRAMSCI A. (1975) *Quaderni dal carcere*, vol. 3, Einaudi, Torino 1975.
- GRUDINSKI SERGE (2004) *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Editions de La Martinière, Paris.
- GRÜBLER A. (1990) *The Rise and Fall of Infrastructures – Dynamics of Evolution and Technological Changes in Transport*, Physica Verlag, Heidelberg.
- HARVEY D. (1978) *Giustizia sociale e città*, Feltrinelli, 2 vol., Milano (Social Justice and the City, 1973) .
- HUMBOLDT A. (1810) *Vues de Cordillères et des monuments de l'Amérique*, F. Schoell, Paris.
- HUMBOLDT A. (1811) *Essai politique sur le Royaume de la Nouvelle Espagne*, 2 vol., avec un Atlas en 5 volumes, F. Schoell, Paris.
- HUMBOLDT A. (tr. fr. 1866-67) *Cosmos, essai d'une description physique du monde*, 4. vol, L. Guérin, Paris (4<sup>e</sup> édition).
- HUMBOLDT A. (tr.fr. 1808) *Tableaux de la nature*, 2 vol., F. Schoell, Paris.
- INFRAS/IWW (2004) "*External Costs of Transport – Update Study*", Zurich/ Karlsruhe.
- JACOBS J. (tr.it. 1975) *L'economia delle città*, Garzanti, Milano.
- KOCSIS O (2000) « Auswirkungen des Alpentransitverkehrs auf die Luftbelastung in den Alpentälern », in *Les transports et la mobilité – une menace et un défi pour les Alpes du XXI siècle*, sous la direction de G.P. Torricelli et Th. Scheurer, op. cit., pp. 102-108.
- KRUGMAN P. (tr. it. 2008), *La coscienza di un liberal*, Laterza, Roma-Bari
- LEBORGNE D. et LIPIETZ A. (1987) « L'après fordisme et son espace », *Les temps Modernes*, 1987, pp. 75-110.
- LEFEBVRE H. (1974) *La production de l'espace*, Le Seuil, Paris
- LEY D. (1984) *Social geography of the city*, Philsbury, New York
- MANCEBO F. (2006) « *Katrina et la Nouvelle Orléans : entre risques 'naturels' et aménagement par l'absurde* », *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, n. 353, 12 octobre 2006, 14 p.
- MARCHETTI C. (1991) « *Voyager dans le temps. Considérations pour une meilleure exploitation de la liaison fixe* », *Futuribles*, Juillet-août 1991, 329-346.
- MARTINELLI A. ; PINI G. ; TORRICELLI G. P. ; WIDMER G. (2000) *Indicateurs d'accès pour une mobilité durable*, PNR 41 « Transports et environnement » FNRS, Rapport A11, EDMZ, Bern.
- NEWMAN, P. and KENWORTHY, J. (1999): *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*. Washington: Island Press.
- NYSTUEN J. D. & DACEY M. F. (1961) "A graph theory interpretation of nodal regions", *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, volume 7, pp. 29-42.
- OFS (Office fédéral de la statistique), ARE (Office fédéral du développement territorial) (2007) *La mobilité en Suisse, Résultats du micro-recensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*, EDMZ, Berna 2007
- OTT W. SEILER B., KÄLIN R. (1999) *External costs: significant regional differences*, NRP 41, D4 Project, SNF, Zurich 1999.
- PAQUOT T. (2006) *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la Planète*, La découverte, Paris.

- PARK R. E., BURGESS E.W, MCKENZIE R.D. (tr.it. 1967) *La città*, edizioni comunità, Milano (orig. 1925).
- PERLIK M. (2001) *Alpenstädte – Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Geographisches Institut der Universität Bern, Geographica Bernesia, P38.
- PERROUX F. (1950) "Economic Space: Theory and Application", "Quarterly Journal of Economics", 21, 1950.
- PERROUX F. (1960) "L'impresa motrice in una regione e la regione motrice", *Rassegna Economica* XXIV, pp. 415-459
- PERROUX F. (1967) "L'Economia del XX secolo", Milano Etas Kompass 1967.
- PIORE M.J., SABEL C.F. (trad. it. 1984), *Le due vie dello sviluppo industriale: specializzazione di massa e specializzazione flessibile*, Isedi, Torino.
- POLANYI K. (1980 tr.it.) *Economie primitive, arcaiche e moderne*, Einaudi Torino (orig. 1968)
- PONSARD CL. (1958) *Histoire des théories économiques spatiales*, ed. A. Colin, Rennes, pp. 13-22.
- PUMAIN D. (1999) « Les aires urbaines dans les Alpes », *Revue de géographie alpine*, n. 2/1999, pp. 167-184.
- PYKE, BECATTINI, SENGENBERGER (1991, a cura di) *Distretti industriali e cooperazione fra imprese in Italia*, Quaderni della Banca Toscana, 34, Firenze.
- RAFFESTIN C. (1975) «Les routes et les transports routiers dans l'Arc alpin», in *Le Alpi e l'Europa*, Laterza, Bari, Vol. III, op. cit., pp. 427-488.
- RAFFESTIN C. (1978) « *Evoluzione storica della territorialità in Svizzera* » in Racine J. B., Raffestin C., Ruffy V.(éds.) *Territorialità e paradigma centro-periferia*, Unicopli, Milano pp. 11-26.
- RAFFESTIN C. (1980) *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec. Traduzione italiana: *Per una geografia del potere*, Unicopli, Milano 1981.
- RAFFESTIN C. (1984) « *Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione* », in *Regione e regionalizzazione*, a cura di A. Turco, Franco Angeli, Milano, pp. 69-82.
- RAFFESTIN C. (2000) « Les Alpes et la mobilité », in *Les transports et la mobilité – une menace et un défi pour les Alpes du XXI siècle*, sous la direction de G.P. Torricelli et Th. Scheurer, Programme national de recherche 41 « Transports et environnement », FNRS, Actes T-4, BBL/EDMZ, Bern, 2000, pp. 17-28.
- RAFFESTIN C. , LOPRENO D., PASTEUR Y. (1998) *Géopolitique et histoire*, Payot, Lausanne.
- RAFFESTIN C. et CRIVELLI R. (1985) «L'industrie alpine du XVIIIe au XXe siècles, défis et adaptations», Actes du colloque « Le Alpi e l'Europa », Lugano, mars 1985. Trad. it. in *Le Alpi e l'Europa*, Jaca Book, Milano, 1988.
- RATZEL F. (1899) *Anthropogeographie*, 2° aufl. Leipzig, parte seconda, Cap. VI, Traduzione italiana: *Geografia dell'Uomo*, di U. Cavallero, Torino 1914.
- RATZEL F. (1903) *Politische Geographie*, R. Oldenbourg, München und Berlin.
- RITTER C. (1822) *Die Erdkunde im Verhältnis zur Natur und zur Geschichte des Menschen, oder allgemeine vergleichende Geographie, als Grundlage des Studiums und Unterrichts in physikalischen und historischen Wissenschaften*, Berlin Reimer
- ROSSERA F. (2000) « Transferts de la route vers le rail: les dimensions prévues dans le cadre des accords bilatéraux sont-elles réalistes? », in Torricelli G.P. e Scheurer Th. (edited by 2000), op. cit., pp. 63-76.
- RUDEL R. E ROSSERA F. (1999) The supply of combined transport services, Materials of NRP 41, Volume M7, EDMZ, Bern ;
- SASSEN S. (2001) "Global Cities and Global City-Regions: A Comparison", in Scott (ed., 2001), pp. 78-95.
- SASSEN S. (2003, tr. it.) *La città nell'economia globale*, nuova edizione aggiornata, Il Mulino, Bologna.

- SCOTT A. J. (2001, tr. it) *Le regioni nell'economia mondiale. Produzione, competizione e politica nell'era della globalizzazione*, il Mulino, Bologna. (orig: *Regions and the world Economy*, Oxford University Press, 1998)
- SCOTT A. J. (ed., 2001) *Global City-Regions, Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford.
- SIRVADIÈRE J. (1993) «Liaisons transalpines: le rail ou l'asphyxie», *Revue de Géographie Alpine*, 4/93, pp. 77-82.
- SOJA E. W. (2000) *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell Publishers, Malden (Mass).
- TODD E. (1995) *L'illusion économique. Essai sur la stagnation des sociétés développées*, Gallimard, Paris.
- TORRES M. (1996) *Geografie della città, Cafoscarina, Venezia*
- TORRICELLI G. P. (1990) *Géographie et groupes de relations. Agriculture et territoire en Valteline*, Le Concept moderne, Genève.
- TORRICELLI G. P. (1998) "Reti di trasporto e reti di città, il caso dell'Arco alpino", in aa.vv. *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, a cura di P. Bonavero e E. Dansero, Utet Libreria, Torino, pp. 318-333
- TORRICELLI G.P. (1993) « La ville dans les Alpes : zone grise ou laboratoire pour les transports de demain ? », *Revue de géographie Alpine*, n. 4/1993, pp. 37-62.
- TORRICELLI G.P. (1993) « La ville dans les Alpes : zone grise ou laboratoire pour les transports de demain ? », *Revue de géographie Alpine*, n. 4/1993, pp. 37-62.
- TORRICELLI G.P. (1998) "Reti di trasporto e reti di città, il caso dell'Arco alpino", in aa.vv. *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, a cura di P. Bonavero e E. Dansero, Utet Libreria, Torino, pp. 318-333
- TORRICELLI G.P. (2002) « Traversées alpines, ville et territoire: le paradoxe de la vitesse », *Revue de géographie alpine*, n. 2/2002, pp. 25-36.
- TORRICELLI G.P. (2002) « Traversées alpines, ville et territoire: le paradoxe de la vitesse », *Revue de géographie alpine*, n. 2/2002, pp. 25-36.
- TORRICELLI G.P. e SCHEURER T. (2000, edited by) *I trasporti e la mobilità – una minaccia e una sfida per le Alpi del XXI secolo*, Programma nazionale de ricerca 41 «Trasporti e ambiente», FNRS, Actes T-4, BBL/EDMZ, Berna, 2000.
- TORRICELLI G.P., MORETTI R. (2005) "Dinamiche economiche e nuove centralità metropolitane. Una indagine sulla localizzazione dei servizi tra il Ticino e la Pianura padana", *Dati statistiche e società*, 3-2005, Ustat, Bellinzona, pp. 121-142.
- un réseau urbain», *Revue de Géographie Alpine*, LVIII, pp. 51-66.
- Van BERCHEM D. (1982) *Les routes et l'histoire, études sur les helvètes et leurs voisins dans l'empire romain*, Université de Lausanne, Publications de la Faculté des Lettres, XXV, Librairie Droz, Genève.
- VEYRET P. et G. (1964) «Petites et moyennes villes des Alpes», *Revue de Géographie Alpine*, LII (1964), p. 119.
- VEYRET-VERNER G. (1970) «Essai de définition et de classification des petites villes: leur insertion dans **Farinelli F.** (2003) *Geografia*, Einaudi, Torino.
- VIDAL DE LA BLACHE P. (1894) *Préface de l'Atlas général*, Paris, Hachette.
- VON THÜNEN J.H. (1826-1842) *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, (1. Teil, Perthes, Hamburg, 1826 (2. aufn. Rostock 1842); 2. Teil Léopold, Rostock 1850 und 1863; 3. Teil Léopold, Rostock 1863).
- ZAHAVI Y. (1979) *The UMOT project*, USDOT, Washington.