

ENRICA LEMMI

CITTÀ E GLOBALIZZAZIONE (*)

Il «sorpasso» del 2000. L'urbanizzazione come processo irreversibile. – L'attuale grado dello sviluppo urbano, risultato di dinamiche spaziali e processi socio-economici tra loro fortemente interrelati, è particolarmente significativo nei paesi cosiddetti sviluppati per il livello di intensità e complessità raggiunto, tanto che esistono importanti collegamenti fra le dinamiche territoriali della popolazione, i modelli di insediamento e il cambiamento ambientale in atto. In effetti, il livello di sviluppo economico, sociale e culturale a cui sono pervenuti ormai gran parte di questi paesi, e in particolare le diverse esigenze della popolazione in materia di scelte abitative, hanno portato al manifestarsi di forme diverse di urbanizzazione (crescita di aree periferiche, processi di vera e propria suburbanizzazione e controurbanizzazione). Il risultato è stato un forte carico umano in alcune aree, legato alle nuove scelte insediative rispondenti da un lato alla concentrazione spaziale della popolazione, dall'altro alla contestuale espansione fisica della città.

Ma non è sempre stato così, e sicuramente non lo è per la restante parte del pianeta. In effetti, fino agli inizi del Novecento il modello insediativo dominante era quello in cui la stragrande maggioranza della popolazione (85-90% di quella mondiale) viveva in campagna, ovviamente con sensibili sperequazioni percentuali fra società sviluppate o tribali: un modello semplice che rispondeva alla netta ripartizione fra cittadini e rurali, caratterizzati da numerose differenziazioni socioeconomiche – distinte attività prevalenti, disparità nei redditi e nei consumi – ma legati da molteplici rapporti dialettici (Charrier, 1988); rapporti, comunque, fortemente sbilanciati a favore della popolazione della città sotto il profilo economico, funzionale, culturale e, persino, psicologico. In altre parole, la città «attraeva», la campagna «gravitava» (Cori, 2000). Ovviamente sensibili erano le differenze regionali, per cui già all'interno della stessa Europa erano presenti reti urbane ben sviluppate (si vedano i casi della Gran Bretagna o della Germania) che si allontanavano sostanzialmente dal modello città-campagna; modello, invece, che si ripeteva all'incirca invariato in India, Cina, America Latina; con pochi «aggiustamenti» in America anglosassone e Australia, mentre l'Africa nera si trovava in uno stadio di sviluppo pre-urbano.

(*) Sono grata a Berardo Cori per alcuni stimolanti suggerimenti, che sono risultati assai utili – unitamente alla successiva lettura critica del testo – ai fini della stesura di questo saggio, una sintesi del quale è stata già pubblicata in: L. BUZZETTI (a cura di), *Geographical Renaissance at the Dawn of Millennium. The Italian Perspective*, Roma, SGI, 2002, pp. 167-182.

Tale modello rimane grosso modo invariato durante tutto il secolo scorso, pur lasciando gradualmente il posto a nuove configurazioni territoriali e modificandosi, altresì, in diversi dei suoi connotati tradizionali, tanto da fare parlare di «nuova città-nuova campagna» (Celant, 1988); anzi, possiamo affermare che una tale organizzazione dello spazio continua ad essere valida fino alle soglie del 2000 per la gran parte dei cosiddetti paesi sottosviluppati. Tuttavia, come anticipato, nella dialettica città-campagna è la prima ad essere vincente, tanto che il fenomeno di urbanizzazione dei contesti un tempo rurali non è soltanto un processo di derivazione industriale ma anche post-industriale, che diventa progressivamente ubiquitario e irreversibile. A metà del Novecento la componente di popolazione mondiale definibile come «urbana» (vale a dire residente in centri con più di 5.000 abitanti) era più che triplicata in termini assoluti (oltre 700 milioni di persone) rispetto all'inizio del secolo e le città «grandi» (con più di 100.000 abitanti ciascuna) erano circa 900; fra queste, circa sessanta superavano il milione di abitanti ed erano, pertanto, «metropoli», mentre New York con più di 10 milioni di persone nella sua area urbana diventava la prima «megalopoli» (1), ma ciò nonostante la maggioranza del pianeta rimaneva «rurale» e con evidenti squilibri territoriali, riconducibili essenzialmente alla forte concentrazione spaziale del mondo industrializzato e sviluppato.

Nei decenni successivi il processo di urbanesimo continua a ritmo costante. Forte ancora, com'è ovvio del resto, la varianza regionale: intorno al 1975 (United Nations, 1980) in America anglosassone e Australia si supera il 70% di popolazione urbana; in Europa si raggiunge il 65%; in America Latina il 60%; in Asia e Africa, chiaramente come valore medio, il 25%. In altre parole, emerge un netto dualismo fra continenti urbani e continenti rurali, che non viene superato neppure con il «pareggio» alle soglie del 2000 (85% di popolazione urbana in Oceania, 80% nelle due Americhe e in Europa, 35% in Asia e Africa). Le città grandi ammontano oggi a 3.300 unità, di cui 340 sono metropoli e 13 megalopoli. In apparente contrasto con quanto riportato dai dati percentuali appena citati, metà delle cosiddette grandi città, più della metà di quelle milionarie e 8 delle 13 decamilionarie sono ubicate proprio nei continenti (Asia e Africa) a più bassa percentuale di popolazione urbana. Contraddizione solo apparente in quanto Asia e Africa insieme assommano i 3/4 della popolazione mondiale (assai più la prima che la seconda, a dire il vero!) e, inoltre, dobbiamo considerare che in genere la popolazione urbana dei paesi in via di sviluppo, pur rappresentandone la componente minoritaria, tendenzialmente predilige la concentrazione in grandi agglomerazioni (Cori, 2000, p. 290).

In sintesi, più del 50% della popolazione mondiale è definibile oggi come urbana: in effetti, il millennio appena iniziato ha già visto il «sorpasso» a scala mondiale della componente urbana su quella rurale. Tuttavia, rimane come sfida per il XXI secolo il superamento di quegli squilibri territoriali che riconducono alla più complessa sperequazione fra aree forti e deboli o, per essere ancora più espliciti, fra un Nord ricco e un Sud povero del mondo. Non vanno dimenticati, inoltre, fenomeni di scollamento culturale, o meglio di conflittualità fra l'area urbana e la campagna, a seguito del progressivo rafforzarsi delle differenze nei modelli di organizzazione territoriale e, quindi, nei comportamenti socio-economici delle relative popolazioni. Ne emerge un evidente, quanto pericoloso, contrasto fra tradizione e modernità, come testimoniano i nuovi problemi che attualmente devono affrontare numerosi paesi a sviluppo intensivo. Infine, vanno richiamati i crescenti fenomeni di controurbanizzazione nella recente organizzazione dello spazio, che caratterizzano ormai tutte le regioni economicamente mature e che, in qual-

(1) Ricordiamo che queste definizioni della città in base alla soglia demografica rappresentano soltanto uno dei diversi significati di tali espressioni: in effetti, città «grandi», «metropoli» e «megalopoli» sono termini che racchiudono realtà e, quindi, accezioni assai complesse.

che modo, si contrappongono alla tendenza descritta dell'urbanizzazione generale a scala planetaria.

In Italia, ad esempio, si assiste alla diffusa redistribuzione di popolazione a partire dalle aree centrali; più in generale, la configurazione positiva che caratterizza i comuni dello *Hinterland* dei maggiori sistemi urbani, i cosiddetti «comuni di area», fornisce un chiaro indizio sulla direzione degli spostamenti in atto nel nostro paese (Lemmi, 1999). Questo travaso di popolazione dalle zone centrali, inizialmente verso gli anelli della periferia – dove si localizzano peraltro le attività economiche espulse dalle aree congestionate del centro – e in seguito verso i poli minori dell'armatura urbana, è stato essenzialmente ricondotto, da un lato, a processi di deverticalizzazione industriale e al contestuale sviluppo di sistemi locali, dall'altro al diffondersi di una mentalità anti-urbana legata alla ricerca del proprio *sun belt*. In effetti, dai caratteri diffusi di degrado, connesso agli aspetti tristemente noti del congestionamento dovuto al traffico (Cori, 1997a), dell'inquinamento acustico e ambientale, dell'inefficienza dei servizi e dello scarso controllo dell'uso del suolo (Kivell, 1993), siamo passati a ricercare condizioni di vivibilità più vicine al concetto di qualità della vita (Palagiano, 1991).

Di rilievo, inoltre, è che si vanno sempre più manifestando fenomeni di «ruralizzazione» delle città minori a seguito della crescente banalizzazione di quanto un tempo era esclusivo dell'ambito urbano a favore di una redistribuzione più o meno diffusa in dintorni rurali o in centri di rango inferiore. D'altro canto la crescita della mobilità individuale, che permette legami di prossimità all'interno dei sistemi urbani, rafforzando così gli scambi con territori limitrofi alla città e diminuendo, contestualmente, l'importanza del legame luogo di lavoro-luogo di residenza, rende possibili scelte di vita alternative come quella di abitare in ambiente rurale o rurale (Charrier, 1988). In qualche modo è la materializzazione del concetto di «campagna urbanizzata», se consideriamo, da un lato, la diffusione di residenze e attività produttive negli spazi rurali e, dall'altro, il cambiamento di ruolo della città (si parla anche di «città diffusa»), immersa in una vita di relazione di tipo metropolitano. In questo contesto il paesaggio della campagna perde gran parte dei suoi connotati tradizionali di ruralità e le stesse città di dimensione piccola e media, che svolgevano in passato funzioni centrali su precise aree gravitazionali, vedono adesso diminuire la loro importanza.

Come vedremo meglio più avanti, gran parte delle dinamiche territoriali di redistribuzione demografica sono state ricondotte all'interno del modello dello sviluppo reticolare, che appare l'unico in grado di spiegare le attuali modalità di organizzazione spaziale in opposizione alla dipendenza gerarchica e alle forme di crescita per inerzia, già collegate alle grandi strutture monocentriche. Naturalmente non tutte le regioni conoscono lo stesso tipo di sviluppo, e a fronte di alcune caratterizzate da forte crescita ne troviamo altre in fase di debole espansione, in stagnazione o in vero e proprio declino: sicuramente, a livello più generale si sono abbassati i valori di soglia urbana e questo sia per l'accelerazione dei processi di banalizzazione dei servizi sia per la possibilità da parte della maggioranza delle imprese di usufruire di economie esterne in ambiti diversi da quello della grande città. Dal consolidamento di queste nuove tendenze territoriali, fortemente interrelate ai più ampi processi di globalizzazione in atto a scala planetaria, deriva, da un lato, l'inserimento di ogni città in più reti di relazioni funzionali e, dall'altro, una perdita della connotazione tradizionale dei sistemi urbani: la centralità infatti non è più una prerogativa del singolo centro ma delle diverse reti in cui si strutturano le varie funzioni; in altre parole, se si assiste ad un progressivo indebolimento della gerarchia urbana tradizionale a favore, semmai, di una struttura policentrica, non siamo certo in presenza di un rallentamento del costante processo di urbanizzazione, che rimane nel complesso dominante.

Le città come motori e hot spots della globalizzazione. – In riferimento ai processi territoriali e, quindi, in una stretta accezione geografica, la globalizzazione può essere vista come l'insieme dei nuovi fenomeni economici e sociali determinati dal grande sviluppo delle reti internazionali e dei relativi flussi, al cui interno l'innovazione tecnologica e «nodi» particolari giocano un ruolo veramente fondamentale. Se è stato soprattutto l'avvento delle reti telematiche ad amplificare il fenomeno grazie alla rapidità e facilità del nuovo sistema di comunicazione, sono state le cosiddette «città mondiali» (Hall, 1966) ad attivare l'attuale livello di interazione a scala planetaria attraverso la diffusione spaziale del progresso tecnologico. In altre parole, è da questi poli innovativi e competitivi che partono impulsi capaci di organizzare e trasformare il mondo: idee, novità, mode che derivano da poche e selezionate città dette anche «globali», che concentrano attività direzionali e servizi di rango funzionalmente molto elevato. Londra, New York, Tokyo e, almeno parzialmente, Parigi, Mosca, Los Angeles, Rio de Janeiro, Hong-Kong, rappresentano altrettanti nodi peculiari, strettamente interrelati fra di loro – in un gioco continuo di competizione e complementarità – da cui vengono irradiati o passano i grandi flussi di comunicazione e i principali rapporti finanziari.

D'altro canto, il grande dinamismo che ha caratterizzato la crescita urbana negli ultimi decenni ha portato ad un contestuale aumento nella velocità del processo di «omogeneizzazione urbana»: pertanto, si vanno definendo nuove specializzazioni e graduatorie fra città caratterizzate, tutto sommato, da un medesimo profilo economico ma con ranghi diversi nella globalizzazione – si parla, infatti, di città periferica, città centrale, città metropolitana (Muscarà, 2000, p. 625). Ovviamente sono queste ultime, capitali dell'informazione e delle comunicazioni di massa, a svolgere un indiscusso ruolo politico a livello intercontinentale; tuttavia, la città in genere continua ad esercitare tutt'oggi quel fascino e quel potere di attrazione che la caratterizzano da sempre, per cui comportamenti e stili di vita tipicamente urbani continuano ad essere esportati in dintorni territoriali più o meno ampi. Vale a dire che continua, pur modificato, il noto concetto geografico dell'«effetto città»: il venire meno dell'importanza del livello di dotazione funzionale urbana per la possibilità di accedere telematicamente ad alcune categorie di servizi, non porta né al superamento della concentrazione spaziale – che garantisce, comunque, il soddisfacimento dei normali bisogni della collettività – né tanto meno all'abbattimento del ruolo organizzatore della città.

È sempre dalla città che prendono avvio quegli orientamenti in grado di organizzare le complesse relazioni territoriali e condizionare i modelli comportamentali della società. Come chiarisce bene il concetto di *milieu innovateur* – che vedremo meglio più avanti – è solo nella città e, in particolare, nella grande città con più tradizione ed esperienze, che nascono quei vantaggi competitivi (condizioni locali naturali e culturali, valori materiali consolidati, capacità organizzative) che determinano l'evoluzione e l'affermazione della stessa nella rete globale. La maggiore facilità di confrontarsi da sempre con gli stimoli derivanti dall'innovazione tecnologica, la più ampia apertura verso l'evoluzione dell'economia, l'indiscusso primato sotto il profilo artistico-letterario, la presenza di movimenti sociali prima e di rapporti interetnici dopo, hanno permesso alla grande città di avvalersi di un privilegio localizzativo in qualche modo esclusivo. D'altro canto, la città non può esimersi dall'assumere un ruolo di governo del territorio di fronte alle sfide della globalizzazione, in quanto luogo deputato alla concentrazione di attività e funzioni di rango superiore e, pertanto, chiamato a partecipare direttamente ai processi spaziali che caratterizzano il periodo attuale.

Queste rapide trasformazioni rappresentano sicuramente mutamenti profondi, globali e interdipendenti, che coinvolgono non soltanto la sfera economica, la tecnologia e i

sistemi urbani, ma anche la società nel suo complesso; ci troviamo immersi ormai in quella che viene comunemente definita «società dell'informazione», caratterizzata da una perdita delle funzioni che in passato avevano determinato la crescita stessa della «città fordista». Naturalmente, però, non è certo sufficiente un semplice processo di globalizzazione spaziale perché si affermino meccanismi e comportamenti di omogeneizzazione culturale fra i vari paesi; è piuttosto realistica l'ipotesi che all'interno di processi globali più ampi vengano enfatizzate le diversità regionali, con effetti talvolta incontrollabili e assolutamente indesiderabili (come il rafforzarsi di movimenti localistici o l'aumentare del terrorismo internazionale, in parte connesso a fenomeni di integralismo). La nuova capacità tecnica di trasformare le informazioni più diverse nell'unico linguaggio del *computer* e, di conseguenza, la capacità di potenziare i sistemi di trasmissione dei dati a distanza, hanno consentito – tanto per ritornare, e non a caso, sui «vecchi» modelli dell'organizzazione spaziale – l'accesso all'«informazione in rete» e, se vogliamo, alla conoscenza, alla sola popolazione del «centro» del Mondo, amplificando così il *gap* economico e il degrado sociale diffuso della «periferia».

Le città diventano, così, anche testimoni del crescente disagio di quella parte della comunità che non condivide a pieno gli effetti territoriali e, soprattutto, sociali della globalizzazione. In realtà, da sempre le città hanno rappresentato «luoghi caldi», aree di violenza politica sfociata in tumulti e rivoluzioni più o meno silenziose (pensiamo all'affermazione delle organizzazioni femministe o alle rivendicazioni delle comunità *gay*) e ancora oggi manifestazioni come quelle di Seattle (da cui ha preso avvio il movimento di protesta «no global») o quelle recenti di Genova in occasione della riunione del G8, denunciano uno stato di insoddisfazione diffuso di fronte all'avanzata sempre più rapida e massiccia degli scenari globali. In particolare, è la cosiddetta cultura delle diversità ad essere minacciata – una cultura, di fatto, poco remunerativa per il nuovo mercato internazionale – unitamente ai diritti delle componenti minoritarie e non solo di quelle etniche. Vanno in tal modo aumentando, da un lato, i cortei e le dimostrazioni di piazza, come tipica espressione di protesta urbana e, dall'altro, si moltiplicano sia i gruppi organizzati sia i movimenti informali e spontanei. D'altronde è proprio la comunità urbana che per prima subisce i riflessi fisici, economici, sociali, culturali e, persino, psicologici della globalizzazione; il tutto aggravato dalla percezione della mancanza di un'adeguata consultazione pubblica sui percorsi dello sviluppo. In effetti, pur nell'inevitabile importanza dei fattori macroeconomici di carattere esogeno con cui i sistemi urbani devono, comunque, confrontarsi, oggi rimane più che mai immutato il ruolo della città, perlomeno della grande città che concentra ancora le funzioni di controllo dell'economia e, quindi, della società a scala globale. Anzi, le recenti tendenze localizzative delle funzioni avanzate di direzione e gestione, per crescenti effetti cumulativi dell'innovazione, determinano paradossalmente nuove e spinte forme di concentrazione spaziale nei poli urbani.

Quel che si globalizza: i caratteri dell'ambiente costruito e quelli dell'ambiente sociale nei quartieri centrali e intermedi. – Come è fin troppo ovvio, le città si differenziano fortemente l'una dall'altra tanto sotto l'aspetto formale quanto sotto quello funzionale e, d'altro canto, innumerevoli sono le differenze all'interno della stessa città. Non altrettanto immediato, ma tuttavia assai evidente, come con l'incalzare del paradigma dell'*information technology* si assista a risposte diverse in termini di costruzione dell'immagine e di organizzazione dello spazio interno da parte della medesima realtà urbana: in particolare, una componente della città, non a caso quella più interna e vitale, caratterizzata dalle funzioni quaternarie, dimostra un rapido adeguamento sotto la forte spinta all'o-

mologazione in molti dei suoi caratteri morfologici e sociali, mentre la parte più esterna segna il passo e ne rimane influenzata marginalmente e negli aspetti più degradanti. In altre parole, è prevalentemente l'area ad alta incidenza di popolazione diurna – pendolari come visitatori occasionali – a presentare comportamenti nuovi in linea con il dettato della globalizzazione (Martinotti, 1993). Senz'altro l'area maggiormente rappresentativa dello stile di vita urbano all'inizio del terzo millennio.

Qui l'ambiente costruito, per quanto tipico ed eterogeneo ad un tempo, subisce dei profondi cambiamenti che lo riconducono a modelli e stereotipi ormai standardizzati: città storiche e monumentali come quelle europee, realtà millenarie come quelle asiatiche o, ancora, città coloniali come quelle africane si ritrovano con una propria *down-town*, non troppo lontana dal classico modello americano. In qualche modo è il trionfo dell'architettura dei grattacieli nello *skyline* urbano, per cui anche una città convenzionale come Londra – suggestivamente in risposta alla sindrome delle *Twin Towers* dopo i drammatici eventi dell'11 settembre 2001 a New York, materialmente per la carenza di spazi e il continuo aumento del costo del suolo nel centro – avrà entro il 2016 una propria torre (di vetro) di oltre 300 m. Non solo: si vanno sempre più riproducendo quelle differenziazioni sociospaziali che dividono fisicamente le città moderne in zone e settori specifici: il CBD, centro degli affari e cuore stesso della città; le aree residenziali centrali con funzioni terziarie avanzate, le cosiddette «cittadelle» (Marcuse, Van Kempen, 2000) fortemente delimitate e protette; le zone centrali e pericentrali della *gentrification*; le «isole etniche», non necessariamente povere e degradate; i «ghetti», spazi marginali volutamente segregati dal resto del tessuto urbano. Risalta, così, maggiormente il dualismo fra quartieri «normali» e aree fatiscenti e precarie, presente tanto nelle realtà nordamericane come in quelle europee.

Ma anche l'ambiente sociale risulta sensibilmente modificato, pur se dobbiamo distinguere fra i suoi caratteri distintivi quelli che subiscono effetti migliorativi o, al contrario, un processo di indebolimento. Vengono maggiormente potenziate, in frequenza, qualità e accessibilità, le strutture e infrastrutture di interesse collettivo in genere – grazie, soprattutto, al crescente e continuo apporto degli investimenti privati, nonché alla contestuale riduzione dei programmi di *welfare* a favore di un nuovo ruolo del settore pubblico; viene, altresì, aumentata la rapidità e funzionalità dei trasporti con l'esterno, questione chiaramente centrale nel rapporto locale/globale. Complessivamente migliore, pur aumentando il livello d'intensità nelle disparità economiche all'interno della società urbana, anche la struttura socioeconomica della popolazione per livelli di reddito e consumo, per condizioni abitative e occupazionali.

Se consideriamo, invece, la struttura etnica della stessa popolazione – attraverso sia il relativo grado di omogeneità sia la natura delle relazioni fra le diverse componenti – risulta chiaro come siano in crescita forme di segregazione spaziale all'interno dell'area urbana in esame, dove vanno peraltro moltiplicandosi i fenomeni di conflitto etnico e le manifestazioni tristemente note di miseria umana. Inoltre, diventa sempre più impegnativo garantire un adeguato livello di controllo e sicurezza dell'ordine pubblico in ambito infraurbano. Più in generale, si assiste ad un deterioramento dell'atmosfera urbana per cui diventa quanto mai difficile ritrovare quegli spazi e quei tempi di socializzazione tipici da sempre della città: sei «nella rete», ma spesso da solo! L'area centrale urbana, quindi, come luogo della massima concentrazione di servizi e attività avanzate ma, soprattutto, come un sistema di complesse relazioni funzionali e sociali che ne interconnettono le singole parti in un processo di interscambio continuo.

In sostanza, emergono interessi fortemente contrapposti per cui la città – scomponibile in una pluralità di sottosistemi spesso conflittuali – rischia, in scenari di più lungo

periodo, di perdere vitalità e potenzialità di sviluppo. La nuova struttura dei rapporti economici, tecnologici, sociali, e perfino di quelli culturali, ha indubbiamente attribuito alle aree centrali urbane un ruolo di direzione e di produzione dell'informazione ma, contestualmente, le ha caricate di contraddizioni e squilibri spaziali mai conosciuti prima. Va da sé che le realtà urbane odierne devono ricercare equilibri diversi e diverse centralità; devono poter coniugare il tradizionale ruolo di nodo di relazione con le istanze, in continuo divenire, espresse dalla società contemporanea; in altre parole, devono riorganizzare la propria struttura interna ai fini di una migliore qualità della vita. Problematiche complesse che interessano, come anticipato, non soltanto i paesi occidentali, più ricchi e globali, ma anche le grandi agglomerazioni del Terzo Mondo, in cui le sperequazioni spaziali interne alla città appaiono ancora più stridenti e difficili da superare. Tuttavia, gli effetti della globalizzazione, sull'ambiente costruito in particolare, sono più rilevanti sulle «città mondiali» che guidano il processo stesso in virtù del livello e dell'estensione della forza economica raggiunta; potere da cui, peraltro, deriva direttamente la loro posizione nella gerarchia urbana a scala planetaria. Deve essere sottolineato che proprio il grado di direzione e controllo finanziario all'interno del sistema capitalistico globale (Clark, 1996), e non la quantità di popolazione ospitata, determina il ruolo dominante di queste città e le distingue da altre realtà urbane di livello nazionale o regionale: in altre parole, è la conferma, qualora ce ne fosse ancora bisogno, della minore importanza rivestita ormai dalla dimensione demografica. Non solo, ma la presenza di funzioni così distintive testimonia che le città mondiali intrattengono relazioni preferibilmente fra di loro e non tanto con poli urbani di popolazione grosso modo equivalente; così come si avvicinano sempre più per l'accrescersi del fenomeno dell'implosione urbana.

Come spazi della massima concentrazione di funzioni politiche e finanziarie, nonché come nodi globali delle reti degli spostamenti per affari e delle telecomunicazioni, i quartieri dell'area centrale sono oggetto primario, quindi, dei veloci e radicali cambiamenti in atto; cambiamenti che introducono complessità e frammentazione all'interno della società urbana globale e che rendono ormai inadeguati gran parte dei principi della moderna pianificazione. In altre parole, le politiche di pianificazione urbanistica orientate all'organizzazione delle città dovranno considerare tutti quegli elementi territoriali ormai trasformati dalla globalizzazione, in un quadro di riferimento in continuo divenire che a fronte di un consolidamento di tale processo nelle grandi metropoli americane vede in altre realtà urbane ancora una fase di prima affermazione.

Anche il traffico urbano si globalizza. Ma su quale modello? – Lo sviluppo di nuove funzioni da parte delle città, l'evoluzione nel sistema dei trasporti, l'aumento dei livelli di reddito, i cambiamenti nelle relazioni spazio-temporali hanno incoraggiato la mobilità della popolazione verso le aree urbane, dando luogo a spostamenti giornalieri e flussi pendolari sempre più frequenti. Di conseguenza, sono aumentati – soprattutto nelle città del mondo occidentale – i relativi livelli di congestione e inquinamento: aspetti tipici della sola dimensione urbana e in gran parte connessi allo sviluppo sicuramente eccessivo del traffico motorizzato nelle città. In effetti, la rapida crescita del numero dei veicoli ha determinato un'alta occupazione del suolo per la forte domanda sia di assi di collegamento fra centro e periferia sia di una rete stradale più capillare su tutto il territorio; fondamentale poi è la disponibilità di spazi adeguati da adibire a parcheggi. Tuttavia, in un'accezione qualitativa del vivere in città, le più pericolose alterazioni derivano dai gas di scarico dei veicoli a motore che, data l'intensa circolazione, causano un forte inquina-

mento che va ad aggiungersi a quello già pesante delle emissioni industriali e degli impianti di riscaldamento (Barale, 1997); le condizioni dell'ambiente urbano vengono, inoltre, modificate – per quanto in maniera più sottile – dall'inquinamento acustico.

In effetti, l'approccio che comunemente caratterizza le problematiche del traffico, e più generalmente le politiche di gestione della mobilità in funzione di una migliore qualità della vita in ambiente urbano, si basa proprio sull'assunto di scoraggiare l'utilizzazione del mezzo privato, visto come un'esternalità negativa rappresentata dall'azione del singolo individuo, che impone di fatto dei costi agli altri elementi della comunità. L'unità di misura del deteriorarsi della qualità della vita viene sostanzialmente fatta coincidere con il livello di inquinamento dell'aria e il grado di congestione della viabilità urbana. Di conseguenza, gli interventi pianificatori si basano principalmente sull'ampliamento delle zone libere dal traffico privato e sul potenziamento del servizio di trasporto pubblico. Spesso manca, però, una corretta pianificazione territoriale, il cui compito dovrebbe essere quello di una gestione razionale dello spazio, che utilizzi le risorse presenti ma limiti al tempo stesso i rischi di un uso incontrollato dell'ambiente. In altre parole, la pianificazione urbanistica dovrebbe essere in grado di guidare la dimensione e la qualità delle relazioni urbane in genere, e nello specifico i flussi relativi tanto ai trasporti pubblici che privati. Di fatto, invece, esistono nel complesso livelli di intervento molto differenti: le politiche del traffico sono solitamente di pertinenza dell'autorità amministrativa locale, mentre una pianificazione mirata dovrebbe poter considerare, oltre alle relazioni della singola città con il rispettivo *Hinterland*, il suo ruolo in contesti territoriali più ampi e la sua posizione nella rete dei trasporti nazionali e anche internazionali. Al contrario, l'introduzione di norme d'uso del suolo volte al decentramento e alla frammentazione sul territorio delle attività maggiormente generatrici di traffico potrebbe portare ad un'organizzazione urbana incentrata su relazioni di prossimità e, di conseguenza, sulla mobilità non motorizzata (Cori, 1997b, p. 163). In Svizzera, paese caratterizzato da una rete urbana policentrica e da forme accentuate di insediamento diffuso, recenti politiche per un sistema di trasporti integrato prevedono una strategia di forte complementarità fra traffico automobilistico, «motorless traffic» (pedoni e ciclisti) e trasporto pubblico secondo specifiche priorità regionali: in genere, si incentivano il mezzo pubblico e gli spostamenti a piedi nelle aree urbane a fronte di un maggiore impiego delle auto private nei contesti rurali (Ringli, 1997).

Vale la pena sottolineare che tutto ciò, comunque, avviene non soltanto nei paesi più sviluppati e, di conseguenza, più motorizzati della Terra, ma anche nelle città dei paesi in via di sviluppo, dove vanno moltiplicandosi le manifestazioni di caos urbano per i ben noti fenomeni di code e ingorghi da traffico, diventati ormai una presenza ubiquitaria a scala mondiale: Kuala Lumpur, Bangkok, San Paolo, Città del Messico sono solo alcuni esempi (*A Survey of Commuting*, 1998) di come il traffico privato si stia affermando rapidamente e senza alcuna regola, se non quella – secondo le aspettative della popolazione urbanizzata di recente – di arrivare a possedere un'auto privata. Addirittura la crescita del traffico urbano diventa un indicatore indiretto della misura metropolitana e dello sviluppo economico dei paesi periferici, in cui tale processo risulta accelerato dagli effetti spaziali della globalizzazione nella quasi totale assenza di pianificazione territoriale. Un incremento caotico e «selvaggio» che, in realtà, condiziona sensibilmente le prospettive future di espansione topografica e risanamento urbanistico di queste grandi agglomerazioni urbane.

A fronte di scenari crescenti di congestione urbana, deve essere ribadito che nel mondo sviluppato vengono messe in atto da tempo misure rivolte alla limitazione del traffico, pur con risultati contrastanti e discutibili. Dette politiche si ispirano principal-

mente a due linee guida fra loro antitetiche (Cori, 1997b, pp. 149-163): il controllo della domanda di circolazione veicolare privata e, all'opposto, l'incremento dell'offerta nella mobilità individuale. Le prime o propongono, positivamente, soluzioni alternative all'utilizzo del mezzo privato (mezzi pubblici, biciclette, l'andare a piedi) o introducono, agendo in senso negativo, ostacoli di entità diversa alla libera circolazione (come con il sistema delle APU e ZTL o le *pricing policies*); le seconde, nell'ottica di un ulteriore potenziamento dell'offerta, da un lato spingono per l'applicazione di innovazioni tecnologiche finalizzate all'organizzazione elettronica del traffico privato e, dall'altro, richiedono interventi più convenzionali quali la politica della «city car» e l'espansione dei parcheggi urbani.

D'altro canto le attività commerciali localizzate all'interno dei centri storici in Europa esercitano una forte pressione per rendere accessibile il centro cittadino alle auto private, al fine di scongiurare una riduzione della clientela: per questo motivo, ad esempio (Monheim, 1997), sono stati costruiti nelle città tedesche innumerevoli accessi e autosili in zone ad alto costo del suolo. E, comunque, non bastano meri investimenti di potenziamento delle infrastrutture a supporto della circolazione pubblica se non vengono accompagnati da politiche adeguate, volte ad accrescere nel cittadino una maggiore consapevolezza della validità del servizio. Appare, inoltre, difficile superare il circolo vizioso per cui alla carenza del mercato degli alloggi nelle aree centrali corrisponde un progressivo abbattimento della resistenza del fattore distanza legato all'incremento più che proporzionale della mobilità privata. Nella dialettica fra mobilità individuale e collettiva, si inserisce anche quella parte di traffico – complessivamente denominata «di servizio» – destinata alla normale gestione e al controllo delle infrastrutture urbane: flussi di traffico strettamente connessi al corretto funzionamento della città (vedi la raccolta dei rifiuti). Questi spostamenti – specie quelli funzionali alle attività commerciali e agli esercizi pubblici – determinano un più forte impatto rispetto ai normali flussi di traffico cittadino in quanto sono assolutamente irregolari e caratterizzati da frequenti soste, spesso in spazi ristretti, che sicuramente contribuiscono ad aumentare il grado di congestione urbana. E' abbastanza ovvio, poi, che la regolamentazione di questo tipo di circolazione non può avvalersi di tutti gli strumenti abitualmente utilizzati nella pianificazione del traffico. Appare evidente, infine, che l'attività commerciale sta velocemente evolvendosi verso forme di distribuzione più specializzate e su dimensioni più ampie. Spesso (si veda il caso dell'Italia) il processo è integrato da normative che, eliminando il contingentamento, spingono l'attività commerciale verso una minore regolamentazione, dando quindi maggior forza alle dinamiche dettate dalla libera concorrenza, con l'effetto immediato di rendere ancora più difficile una qualsiasi forma di controllo del traffico di servizio (Lemmi e Spinelli, in corso di stampa). Le recenti tecniche di rifornimento merci (*just in time*), peraltro, tendono ad escludere ogni forma di concentrazione e ad aumentare, di conseguenza, la frequenza degli spostamenti. Tuttavia, le novità più rilevanti nella distribuzione commerciale sono da ricercarsi nello sviluppo delle tecnologie dell'informazione e nel sempre maggiore utilizzo di Internet. E' un dato di fatto che un numero crescente di persone effettua acquisti attraverso la rete, con ripercussioni territoriali talvolta importanti per la distribuzione dei beni ordinati *on line*.

In realtà è da decenni che sono attive numerose imprese che eseguono vendite per corrispondenza; in questo caso il supporto logistico è garantito dai sistemi di comunicazione ordinaria (posta, corriere) con i loro mezzi e tempi di consegna. Il fattore discriminante fra questo tipo di vendita e l'*e-Commerce* è costituito proprio dai tempi di consegna, su cui si misura la soddisfazione del cliente e su cui si esercita la concorrenza fra le diverse imprese del settore (*E-commerce e mobilità urbana*, 2000). Il punto debole del

nuovo sistema di commercio è costituito, pertanto, dalla percorrenza del cosiddetto «ultimo miglio»: in particolare, il problema della distribuzione rapida e capillare si presenta assai complesso nel caso del servizio *business-to-customer* che determina quotidianamente una movimentazione di numerosi piccoli colli. Tutto ciò ha come conseguenza un forte aumento dei flussi di traffico per il moltiplicarsi di mezzi commerciali, con pesanti ricadute in termini di congestione e inquinamento, soprattutto in ambito urbano. Sembra quindi un luogo comune l'idea di una riduzione del traffico in misura proporzionale allo sviluppo delle attività in rete. Se, per quanto riguarda il telelavoro, già è stato evidenziato come la diminuzione del tempo destinato agli spostamenti casa-ufficio venga bilanciata da una maggiore mobilità per motivi personali (tempo libero, acquisti), nel caso del *teleshopping* non si ha proprio una riduzione degli spostamenti, ma una semplice sostituzione di chi li effettua: non sono più i clienti ad attivare i flussi, ma i venditori con i loro mezzi, e il volume di traffico rimane grosso modo invariato; considerando un mercato di fatto globale, la logistica sta così diventando un'attività complessa da gestire e, di conseguenza, sempre più spesso affidata ad imprese esterne fortemente specializzate.

Nelle città del mondo occidentalizzato un'opportuna combinazione di politiche tariffarie, restrizioni fisiche all'accesso delle auto nelle aree centrali, progressivi miglioramenti nel sistema di gestione telematica degli spostamenti e maggiore efficienza del trasporto pubblico dovrebbero garantire una graduale riduzione dei volumi di traffico, con la diretta conseguenza di un abbattimento dei livelli di inquinamento e di congestione urbani. Tuttavia, è un dato di fatto che la limitazione della mobilità privata induce la percezione di una restrizione al benessere del singolo e, quindi, rappresenta una sorta di costo sociale marginale non sempre di facile superamento: in effetti, la maggior parte della popolazione urbana considera il traffico come uno dei tanti «fastidi» indispensabili della vita moderna. Emerge così un netto contrasto fra le logiche del traffico e le politiche di tutela dell'ambiente urbano: da una parte, l'esigenza di maggiore accessibilità del centro-città per usufruire di servizi di rango elevato, dall'altra la sempre più forte richiesta di aree e di momenti liberi dal traffico. Ancora una volta, appaiono difficilmente praticabili interventi di pianificazione urbanistica che permettano il mantenimento di vaste aree pedonali e, soprattutto, il rispetto delle stesse, senza pensare alla rilocalizzazione di una gran parte degli esercizi e ad un complessivo indebolimento della struttura e della funzione commerciale dei centri stessi.

Quel che non si globalizza: i ruoli di comando, i livelli di reddito, la struttura della periferia. – Se è vero che attualmente esiste una geografia delle reti urbane diversa per cui le città mondiali si muovono entro un proprio circuito, in virtù di funzioni direzionali di rango elevatissimo che determinano nuove gerarchie, è anche vero che si accentuano fenomeni di ulteriore allontanamento delle città mondiali dai poli urbani di livello funzionale inferiore; in altre parole, la concentrazione urbana dei ruoli di comando e gestione rimane un elemento fondamentale all'interno dei processi più generali della globalizzazione, senza lasciare intravedere un reale abbattimento delle soglie urbane per le attività e i servizi più avanzati. Anzi, gran parte delle attività sono oggi interattive, vale a dire che fruiscono di servizi esterni all'impresa che, quindi, vengono richiamati nella localizzazione centrale: è un aumento continuo del rapporto domanda/offerta che favorisce la crescita di centralità da parte della città globale (Sbordone, 2001, p. 206). D'altro canto, il governo stesso delle nuove forme dell'economia parte dal centro, l'unico in grado di organizzare efficacemente e di controllare un sistema di produzione piuttosto sofisticato che non può essere facilmente decentrato sul territorio.

Ma la città globale non vede neppure il superamento definitivo delle disparità economiche fra le diverse componenti della società urbana; divario solo parzialmente ridotto dall'affermazione dei ceti medi, rappresentati da un'ampia serie di professionalità di livello non necessariamente elevato (si consideri ad esempio il personale paramedico). Tuttavia, le attività della *new economy*, le cui potenzialità di profitto sono sicuramente maggiori rispetto alle forme di lavoro tradizionali, hanno generato progressivamente anche una forte richiesta di servizi non qualificati che conoscono oggi nelle metropoli una crescita enorme: così, la presenza di una classe sociale ad alta capacità di spesa e consumo – rappresentata da *managers*, dirigenti, professionisti e operatori dei settori economici avanzati – necessita di tutta una serie di attività che, pur rimanendo marginali in riferimento ai settori in espansione, si confermano come essenziali ai fabbisogni della vita quotidiana. Lo svilupparsi di piccole attività al dettaglio e di una popolazione a basso reddito è un fenomeno direttamente collegato all'aumento delle nuove figure professionali all'interno della città. In sintesi, la globalizzazione da un lato favorisce l'aumento di attività altamente qualificate e remunerative, ma dall'altro, per l'aumento della velocità di circolazione dei capitali, vanno moltiplicandosi le mansioni generiche scarsamente retribuite (Sassen, 1997). Processo quest'ultimo che richiama, peraltro, nelle aree centrali quei servizi in precedenza espulsi nelle cinture suburbane e insieme flussi di immigrati recenti attirati dai lavori di basso profilo e reddito, non coperti a sufficienza dalla classe più modesta già presente. Il carattere sempre più multietnico di questa parte della popolazione urbana, per così dire marginale e spesso discriminata sotto l'aspetto razziale, ci conferma il permanere di un alto grado di differenziazione socio-spaziale all'interno della città globale.

Va da sé che tutto ciò ci porta a concordare con Marcuse e Van Kempen (2000) che di fatto non esiste un «nuovo ordine spaziale» indotto dai processi di globalizzazione in atto, per cui gran parte delle città tenderebbero ad uniformarsi secondo un modello di organizzazione dello spazio diverso da quello che le aveva caratterizzate in passato: non siamo, pertanto, di fronte ad una discontinuità qualitativa. A dire il vero, come abbiamo visto, esistono importanti fattori quantitativi di cambiamento della struttura urbana (socio-demografici, migratori, economici e residenziali); ma non sono diretta conseguenza del fenomeno della globalizzazione, in quanto più radicati e complessi, come dimostra la risposta non univoca delle singole realtà urbane, comunque connotate da specificità locali forti. Semmai, si assiste a un'accelerazione dei processi già in corso, che conduce a un'amplificazione dei divari socioeconomici nella popolazione urbana e alla contestuale accentuazione delle divisioni fisiche nella città con formazione di vere e proprie isole monotematiche all'interno del tessuto urbano.

Nell'era della globalizzazione continua, inoltre, il fenomeno dell'espansione delle periferie urbane nelle metropoli nordamericane ed europee, per effetto della deconcentrazione di gran parte della popolazione che si allontana dalle congestionate aree centrali ad alto costo del suolo; aree oggetto, peraltro, di pesanti speculazioni edilizie, in quanto, come abbiamo visto, sempre più richieste sia dalle attività economiche emergenti che dai nuovi residenti ad esse collegati, disposti a pagare affitti vertiginosi per appartamenti ristrutturati nel centro. Infine, nelle grandi agglomerazioni nordamericane, è presente anche una componente «di ritorno», espressione di quei ceti medio-alti che durante la fase di suburbanizzazione metropolitana avevano abbandonato quasi completamente le zone centrali, contribuendo così al loro decadimento sociale. Al contrario, le cinture periferiche, spesso veri e propri quartieri dormitorio sviluppatasi in seguito ai fenomeni di suburbanizzazione prima e disurbanizzazione poi (Van den Berg e altri, 1982), si sono gradualmente attrezzate di innumerevoli servizi a vantaggio della popula-

zione residente, venendo contestualmente investite dai massicci processi di decentramento demografico e produttivo diretti dalle aree centrali verso gli anelli periferici delle grandi metropoli. La deconcentrazione urbana ha così determinato l'afflusso nelle periferie di tutta una serie di servizi alle famiglie di rango piuttosto elevato, prima esclusivo appannaggio del centro; la delocalizzazione delle attività economiche tradizionali ha, invece, favorito il proliferare in questi contesti di alcuni tipi di servizi alle imprese. Il rafforzarsi di tali modelli di insediamento urbano ha comportato una contrazione degli spazi rurali già utilizzati a fini agricoli e una competizione nell'uso del suolo da parte delle diverse attività produttive; competizione particolarmente forte nelle aree periurbane, soggette in poco tempo a radicali trasformazioni, tanto che qui vanno gradualmente manifestandosi, pur in forme più diluite, le stesse problematiche della città.

A questi fenomeni di urbanizzazione, tipici ormai di gran parte dei paesi occidentali e caratterizzati tutto sommato da un buon livello di integrazione funzionale, fanno da contraltare le periferie urbane del Terzo Mondo: oggi le *favelas* vanno progressivamente riducendosi o, comunque, migliorando nelle città brasiliane, ma si moltiplicano nei paesi meno evoluti dell'America Latina a forte immigrazione rurale. E come non ricordare le estese e misere periferie dell'Asia meridionale e sud-orientale o le *bidonvilles* in continua crescita dell'Africa a sud del Sahara e, seppure leggermente più contenute, del mondo arabo-islamico. È proprio sotto l'aspetto del continuo dilagare dello spazio costruito nei contesti rurali più prossimi alle grandi agglomerazioni urbane, che ritroviamo ormai l'unico legame forte fra la città e la sua campagna: in effetti, l'uso e lo spreco di suolo – quest'ultimo soprattutto in paesi sviluppati a crescita demografica irrilevante – rimane una costante territoriale a fronte di processi di indebolimento delle classiche relazioni gravitazionali fra poli della stessa regione. Nella globalizzazione alcuni territori e, perché no, alcune città, risultano sempre più lontani dai poli globali e, comunque, non sempre sono «agganciati» alla metropoli fisicamente più vicina.

In definitiva, è un dato di fatto ormai che il grado di diffusione e intensità raggiunto dalle relazioni interurbane è tale che poche regioni a scala mondiale ne rimangono veramente escluse: con il rafforzamento della globalizzazione dello spazio, la singola città diventa sempre più un nodo fra ambiti regionali e contesti esterni lontani, in sostanza un «*carrefour* di reti di relazione» (Gottmann, 1991). Tuttavia, come abbiamo appena visto, non tutto si globalizza; e, pur rimanendo sicuramente fondamentale la posizione di una città in riferimento ai recenti processi di deterritorializzazione a scala mondiale, deve essere ribadita l'importanza di potenzialità e peculiarità geografiche che determinano l'immagine di una città su più livelli («a strati»); immagine che consente di stemperare definitivamente l'ipotesi di un graduale appiattimento delle diversità all'interno dei modelli di organizzazione socio-spaziale urbana.

L'accentuarsi delle specificità locali: il milieu come «potenziale» del vero cambiamento urbano. – In processi accelerati di competitività a livello internazionale, anche la città deve ri-orientare le proprie strategie per sostenere la concorrenza secondo modelli di crescita e cambiamento ormai standardizzati. Avanza così l'ipotesi dell'omologazione urbana e si pone un interrogativo inquietante: i sempre più rapidi fenomeni di globalizzazione spaziale condurranno alla dissoluzione delle differenze? In realtà, a fronte di crescenti fenomeni di internazionalizzazione del mercato del lavoro e standardizzazione dei consumi non vanno dimenticati i fattori di carattere endogeno e le relazioni territoriali in cui la città è, comunque, inserita: in altre parole, superato il paradigma centro-periferia, la complessità del reale rinvia al rapporto locale/globale. Nel nuovo approccio

dialettico, infatti, rimane fondamentale la centralità degli attori locali nel controllo e nell'internalizzazione delle informazioni esterne, in forme di organizzazione urbana che lasciano prefigurare scenari di sviluppo auto-alimentantesi e che recuperano altresì, valorizzandoli, modelli culturali endogeni.

Pur nella consapevolezza che il processo di globalizzazione in atto accentua di fatto differenze e peculiarità regionali e che, pertanto, non siamo di fronte ad una crisi dei processi di sviluppo locale, sicuramente saranno necessarie politiche regionali maggiormente attente al carattere dinamico dei fattori territoriali storicamente sedimentatisi (naturali, storici, tecnologici, culturali), al fine di scongiurare realmente fenomeni di isolamento o di mera omologazione. I processi di *governance* urbana, di conseguenza, possono opportunamente appoggiarsi sulle componenti originali dei luoghi, le cosiddette «variabili ambientali», fortemente dipendenti dal territorio. Diventa fondamentale, allora, riprendere il concetto di *milieu* al fine di riscoprire e valorizzare quelle potenzialità locali che, in processi interattivi fra livelli territoriali diversi, vengono caricate di nuovi significati (Emanuel, 1999). Va da sé, quindi, che per realizzare vantaggi veramente competitivi appare necessario enfatizzare la differenziazione del prodotto: «E ciò riporta all'importanza della tradizione culturale dei luoghi, che può giocare un ruolo decisivo molto più di tante strategie pubblicitarie che esaltano differenze inesistenti» (Dematteis e altri, 1999, p. 24). D'altro canto la stessa organizzazione spaziale legata alla presenza di strutture reticolari prevede che così i nodi minori come i grandi sistemi urbani siano ormai inseriti nel sistema di relazioni a rete, in quanto la maggior parte delle transazioni commerciali, nonché la circolazione di capitale e di informazioni, che fino a non molto tempo fa avvenivano all'interno del singolo contesto urbano o fra questo e il proprio territorio, tendono adesso a configurarsi come reti di flussi: ogni città, grande o piccola che sia, ricerca pertanto una propria collocazione all'interno della nuova rete urbana attraverso la valorizzazione di specifiche risorse locali che ne permettano una precisa funzione nel «sistema globale» (Conti e Spriano, 1990). Non solo, ma la presenza contestuale e contemporanea di soggetti locali di fatto appartenenti a livelli territoriali differenti conduce all'assunzione di valori diversi da parte del territorio della stessa città e, financo, dello stesso quartiere.

Ovviamente rimane aperta la questione dell'autonomia dei processi di sviluppo locale in un'ottica transcalare a livello globale; ma ciò nonostante il *milieu*, come insieme di externalità di uno spazio geografico unitario – in qualche modo date e che non si formano alla stessa scala temporale dei processi spaziali in atto – permette quei fenomeni di sviluppo particolarmente innovativi che si spiegano solamente nelle aree urbane e, comunque, sempre in maniera differenziata: è, infatti, nelle grandi metropoli – con problematiche economiche e sociali complesse e prolungate nel tempo – che vengono enfatizzati i vantaggi competitivi del *milieu innovateur* (Governa, 1997). Tuttavia, e più in generale, l'importanza delle condizioni ereditate e, in particolare, la presenza di un substrato definito da identità locali peculiari giocano un ruolo fondamentale per l'affermazione della città, in quanto determinano una reale capacità di esprimere la propria diversità nel mondo globale e guidano, di conseguenza, la natura stessa del cambiamento urbano.

Entrano qui in gioco la «logica organizzativa» e la «capacità di apprendimento» della città rispetto alle sollecitazioni esterne e, quindi, la facilità di adeguamento alle nuove leggi dell'economia e della società globali. È chiaro che per innescare nuovi sistemi di gestione dell'ambiente urbano deve esistere un forte sentimento di identità da parte della comunità urbana, che consenta processi di autoriconoscimento: proprio l'autoreferenzialità, implicita del resto in ogni processo di autorganizzazione, determina l'adattamen-

to degli elementi esogeni a finalità precise e, quindi, il rafforzamento dell'originalità stessa del luogo. Alla luce di tutto ciò emerge una gestione del territorio nuova, in qualche modo concertata fra i vari attori locali (non ultimi i residenti della città) che hanno la possibilità di interagire direttamente con i livelli sovrastatali amministrativi ed economici: in una parola, di determinare quei «rapporti attivi di territorialità» (Dematteis, 2000) che possano in qualche modo opporsi ai crescenti fenomeni di disgregazione della coesione sociale e territoriale all'interno della città.

Viene, così, ribadita con forza, a fronte delle spinte della globalizzazione, la validità della pianificazione strategica, dei patti territoriali e, in genere, di tutti gli strumenti di programmazione urbanistica basati sull'utilizzo delle risorse potenziali del luogo. Il governo della città deve considerare, di conseguenza, non soltanto le componenti oggettive del *milieu* ma – come già anticipato – soprattutto i valori latenti e i modi con cui vengono valutati dai soggetti locali che rappresentano, pertanto, dei filtri indispensabili ai fini di una loro efficace valorizzazione. Il *milieu*, quindi, visto non solo come un insieme di valori materiali ed immateriali dati e permanenti, ma come «occasioni che si presentano in certe circostanze e che perciò fanno parte di una temporalità che può essere colta anzitutto dai soggetti locali che la vivono» (Dematteis, 2000, p. 686). In sintesi, a fronte di processi di marcata deterritorializzazione, una corretta promozione delle specificità locali permette alla singola città di ritrovare una propria centralità pur nella competizione globale che rischia di relegare in posizione marginale quei territori non in grado di orientare il proprio potenziale urbano.

Più in generale, la rivalutazione della sedimentazione storica di esperienze e attività organizzative nella città induce ad una lettura parzialmente diversa rispetto agli scenari piuttosto diffusi di perdita di identità dei luoghi: laddove esiste la capacità di emergere competitivamente rispetto alle sollecitazioni esterne di un mercato in forte frammentazione, anche le realtà urbane minori – e non soltanto le città mondiali – riescono a valorizzare le relazioni di prossimità fra i diversi soggetti presenti e, quindi, a passare dal livello locale a quello globale. Se nelle città grandi si concentra ancora il potere politico, economico e culturale, le città medie e le piccole possono svolgere singolarmente un ruolo «forte» o «debole» (Cortesi e Lemmi, 1995). Qualora il ruolo di centri di distribuzione terziaria sia modesto, a seguito della grande diffusione territoriale dei servizi essenziali, ci troviamo in presenza di città deboli. Al contrario, quando all'identità storica e culturale si uniscono nuove capacità gestionali, spirito innovativo e flessibilità produttiva, le città medie assumono compiti propri delle città maggiori, concentrando ad un tempo efficienza funzionale e soddisfacente qualità della vita; così, con analoghi requisiti e un patrimonio ambientale elevato, le città piccole dimostrano di sapere organizzare autonomamente il proprio intorno territoriale.

Arriveremo al villaggio globale. Ma sarà gerarchico o reticolare? E, soprattutto, sarà sostenibile? – Il grande sviluppo delle comunicazioni immateriali, e di quelle telematiche in particolare, ha portato alla formulazione di ben noti concetti come quello del «villaggio globale» (McLuhan, 1967), che è apparso subito altamente innovativo in fatto di localizzazione spaziale. In altre parole la crescita delle «comunicazioni invisibili» ha determinato un processo di annullamento dello spazio fisico con conseguente perdita di valore delle tradizionali gerarchie urbane. In realtà per quel gruppo di servizi per così dire «attivi» (servizi di rango molto elevato, come per esempio i centri direzionali dell'alta finanza), che generano fattori capaci di influenzare sensibilmente l'assetto territoriale di un paese, valgono ancora, come abbiamo visto, le logiche christalleriane e quindi i principi

localizzativi che portano alla formazione di poli funzionali in grado di promuovere forme specifiche di sviluppo. Ciò nonostante, nel sistema complessivo delle comunicazioni, se vogliamo più tradizionali rispetto alle più recenti reti telematiche, poche iniziative sono gestite da organi parastatali (a titolo di esempio: le stazioni radio-televisive nazionali), ma molto più spesso sono attivate ed organizzate direttamente da privati che ne hanno consentito una notevole diffusione spaziale. In effetti, è per le prime che si registra la forte tendenza alla concentrazione nelle aree centrali dei grandi sistemi metropolitani, mentre le strutture private dimostrano una netta dispersione sul territorio con un comportamento tutto sommato tipico di gestioni più piccole, che preferiscono localizzarsi nei gradini intermedi e inferiori dell'armatura urbana. A quest'ultimo livello vanno peraltro moltiplicandosi, anche in ambiti considerati periferici, le unità di offerta (pensiamo al proliferare di stazioni-radio anche in piccoli centri).

Possiamo allora individuare l'emergere di due tendenze principali nell'evoluzione dell'organizzazione dello spazio e, quindi, negli scenari alternativi di sviluppo delle reti urbane: la prima può essere riassunta in una gestione delle risorse in cui domina la concentrazione spaziale, nell'altra prevale, invece, una maggiore diffusione territoriale associata ad una crescita bilanciata, incentrata su capacità endogene di sviluppo. Si presuppone che ciascuna regione urbana riesca ad assorbire la propria crescita secondo dinamiche evolutive naturali, con la logica conseguenza di un'equa distribuzione della crescita demografica, funzionale e, di conseguenza, occupazionale fra i diversi centri dell'armatura urbana. La situazione cosiddetta di «concentrazione» (Lemmi, 1998) prevede, al contrario, un forte addensamento di popolazione e attività in pochi poli, con effetti di sbilanciamento nella rete complessiva, con diffusi fenomeni migratori e relativi squilibri territoriali. Alti carichi di popolazione, di strutture residenziali e produttive, di infrastrutture di vario genere caratterizzano questo modello di sviluppo. Proprio dagli svantaggi indotti dall'alto livello di concentrazione urbana (alti costi del suolo, congestione, inquinamento ambientale e degrado sociale) derivano meccanismi centrifughi che bene esprimono, da un lato, il disagio collettivo del vivere in città e, dall'altro, la presenza per le attività produttive di diseconomie tali da annullare gli effetti delle classiche economie di agglomerazione. Il processo di deconcentrazione di popolazione ed attività, in parte spontaneo, più di sovente guidato, può tradursi in nuove configurazioni spaziali, a cui vadano associati concetti maggiormente ecocompatibili. In altre parole, un tipo di sviluppo alternativo fondato su un modello di urbanizzazione diffusa il cui impatto ambientale è in qualche maniera più facilmente gestibile. Diventa fondamentale il controllo degli agenti economici che determinano il cambiamento nei sistemi urbani e che possono evolversi solo in presenza di una struttura politica in grado di guidare il cambiamento stesso. Quindi, il passaggio da un modello insediativo di tipo gerarchico a quello di un'urbanizzazione più «rarefatta» avviene proprio a seguito di processi di crescita orientata del sistema attraverso reali capacità di gestione dello sviluppo, concretamente espresse da piani territoriali adeguati.

L'affermarsi di modelli economici di crescita periferica determina, nell'organizzazione dello spazio, l'abbandono di un «principio areale» e la contestuale sostituzione con rapporti a rete fra i singoli centri, non più legati al territorio da relazioni di tipo gravitazionale: come indicava Dematteis ormai più di un decennio fa, il risultato è la formazione di un «reticolo» fortemente interconnesso di centri intermedi (Dematteis, 1990). Ogni città, essendo inserita in una struttura a rete, dipende esclusivamente da questa nel suo insieme e non tanto dai poli di rango superiore; gli stessi rapporti preferenziali di interazione e di dipendenza fra due livelli della gerarchia non si basano più sul gradiente centro-periferia, con l'evidente risultato di un'organizzazione del reale più «diffusa» e,

soprattutto, a più basso impatto ambientale. Notoriamente, le reti di città sono poi strutturate su livelli distinti a seconda della diversa appartenenza a circuiti di relazioni a scala mondiale, nazionale o regionale.

Parte dei processi di complessificazione in atto in alcuni sistemi costieri del Mediterraneo nord-occidentale (Cortesi, 1995) possono essere spiegati ricorrendo appunto all'adozione del paradigma reticolare; e sicuramente l'estensione ad altre regioni di tale modello sarebbe auspicabile in termini di scenari di sostenibilità ambientale, rappresentando un naturale punto di incontro fra livello locale e globale. In realtà un sistema di città a rete, come già anticipato, si origina in presenza di dinamiche territoriali di decentramento demografico e produttivo (imprese locali di dimensioni medio-piccole, con produzioni di piccola serie e buona qualità, a bassa intensità di capitale e livello tecnologico medio, con limitato potenziale di crescita ma con forti capacità di evoluzione e flessibilità produttiva). Purtroppo, a scala europea e ancor più a scala mondiale, le aree che dimostrano una crescita in linea con i concetti appena espressi sono piuttosto limitate sia numericamente sia, soprattutto, spazialmente. Queste aree dimostrano uno sviluppo innegabilmente più lento, ma, al tempo stesso, con buone potenzialità innovative, grazie all'attuazione di politiche di ridefinizione funzionale e di specializzazione produttiva. Tuttavia, al di là del concetto di reticolo, varrebbe forse la pena di ricercare ulteriori categorie analitiche che meglio si adattino a descrivere e pianificare i diversi processi di urbanizzazione da cui sono interessate la quasi totalità delle regioni economicamente mature.

La pianificazione spaziale, alle diverse scale territoriali, ha preso coscienza della problematica ambientale solo con molto ritardo rispetto ai profondi cambiamenti che ormai già da diversi decenni interessano il nostro pianeta. In un primo momento infatti – questo nel caso della regione mediterranea (Cori e Lemmi, 2001) è già avvenuto lungo la costa settentrionale del bacino e sta attualmente avvenendo, per quanto con caratteri più sfumati, in tutta la fascia costiera – le politiche territoriali sono caratterizzate da una crescita urbana incontrollata, corrispondente a un'espansione topografica della città difficilmente gestibile e spesso illegale; espansione connessa a migrazioni su larga scala, attivate dallo sviluppo dell'industria e del turismo di massa lungo le zone costiere. Durante queste fasi iniziali di decollo economico, un paese tende a privilegiare gli aspetti quantitativi della crescita prestando effettivamente poca attenzione alla questione ambientale. In seguito, prima come intervento politico poi con maggiore consapevolezza anche da parte della popolazione, subentrano caratteri diversi nell'urbanizzazione: sviluppo urbano e produttivo in qualche modo guidato, riscoperta e rivalorizzazione del patrimonio edilizio esistente, protezione degli ambienti naturali e del relativo paesaggio; quest'ultimo viene fruito in maniera del tutto nuova come elemento puramente ricreativo. I processi di deconcentrazione demografica nelle città maggiori, il contestuale ridimensionamento dei grandi siti industriali costretti a ristrutturazione e riconversione tecnica dalla pesante crisi di tale sistema produttivo, l'abbandono di una logica di tipo fordista a favore delle aspettative e dei bisogni espressi dalla nuova società postindustriale, diventano gli elementi principali di uno sviluppo maggiormente incentrato sugli aspetti qualitativi della crescita.

Di recente si sta prendendo coscienza della limitatezza della «risorsa spazio» e, soprattutto, della vulnerabilità dei sistemi urbani il cui equilibrio è costantemente minacciato dal loro stesso sviluppo. In particolare, la crescita e la diffusione dei processi di concentrazione demografica, nonché il proliferare di attività economiche e strutture ricreative, hanno influito pesantemente sul cambiamento ambientale. Si avverte chiaramente che la gestione delle aree urbane e la relativa pianificazione devono avvenire nel

rispetto della qualità della vita della popolazione e dell'ambiente in genere, secondo quanto già prescritto dall'*Agenda 21* (Vallega, 1996). Nell'utilizzazione dello spazio, lo stesso ambiente urbano rappresenta una risorsa già di per sé e come tale un bene da tutelare e valorizzare. C'è, se vogliamo, un modo diverso di porsi di fronte alla dimensione urbana, una maggiore attenzione verso quella che Beguinot chiama la «città del vissuto» in opposizione ad una «città di pietra» e ad una «città delle relazioni» (Beguinot, 1993). Tuttavia, il perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale è subordinato al superamento di innumerevoli problemi. In primo luogo si tratta di problemi economici: gli alti livelli dell'inflazione, la vasta dimensione dell'economia informale, la diffusione del fenomeno del doppio lavoro, il dilagare del settore pubblico e i tassi crescenti di disoccupazione. Tutti aspetti che caratterizzano la «povera grande città» (Balbo, 1992) del Terzo Mondo e non solo, e che in qualche modo sono legati ai più ampi processi di globalizzazione dello spazio in atto a livello planetario (come i processi di divisione internazionale del lavoro). Di rilievo, inoltre, la posizione periferica di molti paesi rispetto al mercato mondiale, per cui, all'interno della rete delle relazioni internazionali, diventa fondamentale il livello di accessibilità di un paese al pari di fattori politici, ambientali ed umani. Esistono, poi, i ben noti problemi di degrado sociale e delinquenza, i più volte citati problemi di inquinamento e congestione in gran parte legati alla crescita abnorme del traffico motorizzato; aspetti diversi ma ugualmente inquietanti che affliggono oggi le città europee e quelle di tutto il mondo in genere.

Il processo di globalizzazione a scala planetaria, che induce alti livelli di competizione urbana, dovrebbe essere coniugato con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e, in particolare, con la sfida sulle grandi problematiche ambientali di livello globale: rafforzare l'immagine della città attraverso una spinta modernizzazione tecnologica e finanziaria, ma renderla ad un tempo più vivibile, sicura e meglio organizzata (Sbordone, 2001, p. 222). È evidente che il governo delle complesse trasformazioni urbane attualmente in atto richiederà una pianificazione strategica, capace di indirizzare verso un unico obiettivo globale la molteplicità degli interessi dei diversi soggetti locali: un processo dinamico di lungo periodo fondato sull'esatta conoscenza del sistema relazionale uomo-ambiente e sulla piena consapevolezza dei limiti dello sviluppo.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

[«BSGI» = «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma; «MSGI» = «Memorie della Società Geografica Italiana», Roma; «RGI» = «Rivista Geografica Italiana», Firenze; SGI = Società Geografica Italiana]

BALBO M., *Povera grande città. L'urbanizzazione nel Terzo Mondo*, Milano, F. Angeli, 1992.

BARALE R., *L'inquinamento atmosferico urbano: cause e conseguenze per la popolazione*, in CORI (1997a), pp. 89-103.

BEGUINOT C. (a cura di), *Progetto strategico. Aree metropolitane e innovazione (Rapporto finale)*, Roma, CNR - Comitato Nazionale Ricerche Tecnologiche e Innovazione, 1993.

CELANT A., *Nuova città, nuova campagna*, Bologna, Pàtron, 1988.

CHARRIER J.B., *Villes et campagnes. Essai sur la diversité des rapports villes-campagnes à*

- travers le monde*, Parigi, Masson, 1988 (traduzione italiana, *Geografia dei rapporti città-campagna*, Milano, F. Angeli, 1991).
- CLARK D., *Urban World/Global City*, Londra e New York, Routledge, 1996.
- CONTI S. e G. SPRIANO (1990) (a cura di), *Effetto città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa alle soglie degli anni '90*, Torino, Fondazione Agnelli, 1990.
- CORI B. (a cura di), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*, Bologna, Pàtron, 1997 (a).
- CORI B., *Le politiche del traffico nelle città italiane ed europee*, in CORI (1997a), (b), pp. 149-163.
- CORI B., *Città, metropoli, megalopoli*, in *Atlante del Novecento*, Torino, UTET, 2000, 1, pp. 286-299.
- CORI B. e E. LEMMI (a cura di), *La regione mediterranea. Sviluppo e cambiamento*, Bologna, Pàtron, 2001.
- CORTESI G. (a cura di), *Urban Change and the Environment*, Milano, Guerini e Associati, 1995.
- CORTESI G. e E. LEMMI, *Les caractéristiques fonctionnelles des villes moyennes italiennes*, in *Les villes intermédiaires en Méditerranée*, in «Cahiers de la Méditerranée», Nizza, 1995, 50, t. I, pp. 105-124.
- DEMATTEIS G., *Modelli urbani a rete: considerazioni preliminari*, in F. CURTI e L. DIAPPI (a cura di), *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Milano, F. Angeli, 1990, pp.27-48.
- DEMATTEIS G., *Spazio fisico e spazio sociale: la mediazione del territorio nella città che cambia*, in «L'Universo», Firenze, 2000, pp. 677-690.
- DEMATTEIS G. e altri, *I futuri della città. Tesi a confronto*, Milano, F. Angeli, 1999.
- E-Commerce e mobilità urbana*, in «M&T», Torino, 2000, 11, pp. 2-10.
- EMANUEL C., *Patrimoni paesistici, riforme amministrative e governo del territorio: svolte e percorsi dissolutivi di rapporti problematici*, in «BSGI», 1999, pp. 295-318.
- GOTTMANN J., *La centralità globale: la città nella rete mondiale*, in J. GOTTMANN e C. MUSCARÀ (a cura di), *La città prossima ventura*, Roma-Bari, Laterza, 1991, pp. 5-21.
- GOVERNA F., *Il milieu urbano: l'identità territoriale nei processi di sviluppo*, Milano, F. Angeli, 1997.
- HALL T., *Le città mondiali*, Milano, Il Saggiatore, 1966.
- HALL T., *Urban Geography*, Londra e New York, Routledge, 1998.
- KIVELL P., *Land and the City. Patterns and Processes of Urban Change*, Londra e New York, Routledge, 1993.
- LEMMI E., *Urbanisation Patterns*, in S. CONTI e A. SEGRE (a cura di), *Mediterranean Geographies*, Roma, SGI e CNR-Italian Committee for International Geographical Union, 1998, pp. 71-87 («Geo-Italy», 3).
- LEMMI E., *La rete delle città piccole e medie nell'Italia di fine millennio*, relazione al 42° Convegno nazionale dell'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia. «Città piccole, medie e qualità della vita: il modello italiano e toscano» (Viareggio, 3-6 settembre 1999).
- LEMMI E. e Gianfr. SPINELLI, *Politiche del traffico e logistica commerciale urbana* in B. CARDINALE e P. LANDINI (a cura di), *Atti del Convegno «Mobilità, traffico urbano e*

qualità della vita. Politiche e dinamiche territoriali» (Teramo, 24 novembre 2000), in corso di stampa.

MARCUSE P. e R. VAN KEMPEN (a cura di), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Oxford, Blackwell, 2000.

MARTINOTTI G., *Metropoli*, Bologna, Il Mulino, 1993.

MCLUHAN H.M., *Gli strumenti del comunicare*, Milano, Il Saggiatore, 1967.

MONHEIM R., *Attori e strumenti di una politica per il miglioramento del traffico urbano in Germania*, in CORI (1997a), pp. 165-183.

MUSCARÀ C., *Qualche considerazione sul futuro urbano della città europea*, in «L'Universo», Firenze, 2000, pp. 615-627.

PALAGIANO C. (a cura di), *Geografia della salute in Italia*, Milano, F. Angeli, 1991.

RINGLI H., *The Swiss Urban Development Strategy: A Polycentric Urban Network*, in «Ektistics», Atene, 1997, 382-384, pp. 4-11.

SASSEN S., *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino, 1997.

SBORDONE L., *Città e territorio fra sostenibilità e globalizzazione*, Milano, F. Angeli, 2001.

A Survey of Commuting. To travel hopefully, in «The Economist», Londra, 5 settembre 1998.

UNITED NATIONS, *Demographic Yearbook. 1979*, New York, 1980.

VALLEGA A., *The Agenda 21 of Ocean Geography*, Genova, Università di Genova-Dipartimento POLIS, 1996.

VAN DEN BERG L. e altri, *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*, Oxford, Pergamon Press, 1982.

GLOBALISATION AND THE CITIES. – Faced with the process of globalisation, the various aspects that make up our cities have reacted in different ways. While the built-up environment and the social environment in central and intermediate districts lie within the scope of globalisation, leadership functions, income levels and peripheral structures do not. A global village situation is inevitable. But will it be hierarchical or reticular? And will it be sustainable? The globalisation process on a planetary scale, which produces high levels of urban competition, should be combined with the objectives of sustainable development and, in particular, with the challenge posed by global-level environmental issues: that of strengthening the image of the city by means of advanced technological and financial modernisation, while also making it more liveable, safer and better-organised.

Università di Pisa, Dipartimento di Scienze dell'Uomo e dell'Ambiente

e.lemmi@geog.unipi.it