

AperTO - Archivio Istituzionale Open Access dell'Università di Torino

Gli spazi urbani nell'economia contemporanea

This is a pre print version of the following article:

Original Citation:

Availability:

This version is available <http://hdl.handle.net/2318/1630444> since 2017-03-30T11:03:18Z

Publisher:

Pearson Italia

Terms of use:

Open Access

Anyone can freely access the full text of works made available as "Open Access". Works made available under a Creative Commons license can be used according to the terms and conditions of said license. Use of all other works requires consent of the right holder (author or publisher) if not exempted from copyright protection by the applicable law.

(Article begins on next page)

Gli spazi urbani nell'economia contemporanea

Il capitolo prende in esame il rapporto tra città e globalizzazione, proponendo due prospettive di analisi: territoriale e relazionale. La prima guarda al ruolo delle città quali centri direzionali e organizzatori dell'economia globale; la seconda osserva le città come nodi di reti e flussi globali. Si mette quindi in evidenza l'ascesa delle grandi città e conurbazioni metropolitane delle economie emergenti, ma al tempo stesso si sottolinea la persistenza del primato di città globali consolidate come New York e Londra.

4.1 Introduzione

L'acquisizione di una rinnovata centralità da parte delle città contemporanee sul piano economico, politico e culturale è intimamente legata, nel corso degli ultimi tre decenni, all'ascesa del fenomeno della globalizzazione. Secondo un'interpretazione che ha ricevuto un consenso crescente tra gli scienziati sociali, le città – unitamente ai più ampi spazi regionali entro cui sono ricomprese – rappresentano una spazialità di valore cruciale nella geografia politica ed economica attuale, sia per quanto riguarda il contributo che esse offrono allo sviluppo del capitalismo globalizzato, sia per ciò che concerne il ruolo di *governance* e interconnessione tra le diverse scale politico-geografiche che coesistono nel mondo contemporaneo: da quella globale a quelle sovranazionale, nazionale e locale.

spazi guida
della globalizzazione

Nelle scienze urbane e regionali, il rapporto tra globalizzazione e città è stato interpretato essenzialmente in due modi, al tempo stesso complementari e speculari tra loro. In una prima fase, si è imposto all'attenzione degli studiosi il ruolo delle città come spazi guida della globalizzazione, in quanto concentrazioni di funzioni strategiche per l'economia globale, soprattutto dal punto di vista dell'offerta di servizi avanzati per la produzione. Tale approccio ha preso corpo all'inizio degli anni Novanta, quando il discorso sulla globalizzazione si faceva largo nel lessico accademico e nell'immaginario degli osservatori. Allora, i lavori di Saskia Sassen e Peter Taylor evidenziarono l'emergere di una ristretta cerchia di città e città-regioni con funzioni di direzione dell'economia in un contesto di costante avanzata del processo di globalizzazione (Sassen, 1991, 1994; Knox e Taylor, 1995). L'idea della presenza di città con influenza di rilievo mondiale non era nuova, essendo già stata esposta da Peter Hall negli anni Sessanta (Hall, 1966) e successivamente da John Friedmann (Friedmann, 1986). In particolare quest'ultimo aveva proposto, negli anni Ottanta, una formulazione sistematica della nozione di *world city*, ponendola in relazione con l'assetto di quella che allora si chiamava "economia-mondo".

Gli studi degli anni Novanta segnarono tuttavia una discontinuità fondamentale, innestando il tema della globalizzazione nel discorso sulle città mondiali. Saskia Sassen e successivamente gli studiosi riuniti intorno a Peter Taylor in Gran Bretagna (il Globalization and World Cities Research Network, GaWC) hanno mostrato, in particolare, come una cerchia ristretta di grandi città del mondo contemporaneo (le **città globali**) contribuiscano – in diversa misura, a seconda del proprio grado di influenza – alla formazione e al funzionamento di un'economia sempre più interconnessa. Quel modo di guardare al rapporto tra globalizzazione e sistema urbano ha evidenziato il ruolo cruciale delle città come "motori", spazi di controllo e direzione del

processo di globalizzazione, sul piano economico in primo luogo, ma anche culturale e politico. Quegli studi hanno rivelato, inoltre, come le città globali siano uno specchio delle trasformazioni sociali associate alla globalizzazione dell'economia mondiale, fornendo un impulso decisivo all'emergere dell'idea di **transnazionalismo**, in riferimento in particolar modo al ruolo di migranti ed élite globali nella costruzione di reti relazionali che trascendono i confini degli stati.

Il passaggio dalla teorizzazione della “città globale”, incentrata sull'idea della globalizzazione come fenomeno di concentrazione di entità e funzioni strategiche, alla prospettiva del “transnazionalismo”, che interpreta il mondo contemporaneo come una costellazione di reti di relazioni, ha preparato il terreno per un cambiamento sostanziale nel modo di concepire il legame tra città e globalizzazione. Rispetto alla visione ormai divenuta convenzionale, la prospettiva transnazionale inverte il rapporto di causa-effetto tra i due fenomeni, muovendo dall'assunto secondo cui la globalizzazione ha messo in moto un processo via via più intenso di circolazione di idee, informazioni, conoscenze, pratiche sociali, persone e oggetti. Tale cambiamento di prospettiva implica una più ampia svolta sul piano teorico, sancendo il passaggio dal primato della “territorialità”, che guarda all'effetto cumulativo creato dalla concentrazione di funzioni economiche e politiche strategiche, a quello della “relazionalità”, che mette in luce i flussi di relazioni che attraversano la società globale, trovando nelle città nodi essenziali di interconnessione e indirizzo.

Secondo la prospettiva relazionale, la globalizzazione ha dato vita a un'esperienza urbana ormai sempre più unificata a livello planetario, grazie in particolare al fenomeno di accresciuta mobilità delle politiche di sviluppo (McCann, 2011). In concreto, ciò significa che negli ultimi venti o trent'anni città situate nelle aree più disparate del globo sono state segnate in profondità dall'acquisizione più o meno attiva o passiva di idee e parole chiave importate da un “altrove”, geograficamente remoto o solo distante, reso sempre più prossimo non solo dalle tecnologie di comunicazione, ma anche dalla diffusione di una dottrina e pratica “mobile” di governo dell'economia e della società come il neoliberalismo (Ong, 2007). Le idee e le parole chiave associate a modelli di sviluppo delle città ritenuti “vincenti” sono recepite secondo modalità qualitativamente differenziate dalle élite locali, sovente con la mediazione di quelle nazionali o regionali, che decidono di tradurle in politiche urbane e progetti di sviluppo laddove esse appaiono in sintonia con i propri interessi e le strategie politico-economiche del momento.

Questo capitolo intende esplorare in maggior dettaglio l'evoluzione appena delineata nel modo di guardare al legame tra globalizzazione e città, evidenziando il significato del passaggio da una

**circolazione dei
modelli di sviluppo**

prospettiva “territoriale”, che guarda ai processi di concentrazione di funzioni economiche e direzionali, a una “relazionale”, che guarda ai fenomeni di circolazione di idee e modelli di sviluppo.

4.2 Città e globalizzazione: una prospettiva territoriale

Nelle scienze sociali, a partire dagli anni Ottanta, si può osservare una crescita costante di attenzione nei confronti della posizione detenuta dalle città nel funzionamento dell'economia globale. È interessante ripercorrere l'evoluzione del dibattito sulle città globali e mondiali, in quanto i punti di vista e gli approcci che si susseguono sono rivelatori non solo di sensibilità teoriche distinte che si confrontano tra loro, ma anche di diversi modi in cui il ruolo delle città come motori della globalizzazione può essere interpretato.

4.2.1 La globalizzazione come processo di concentrazione

La letteratura che qui si prende in esame rivolge l'attenzione primariamente alle dotazioni funzionali che consentono ad alcune grandi città del mondo contemporaneo di agire quali veri e propri “motori” del processo di globalizzazione. Due in particolare sono gli aspetti più rilevanti sottolineati in questa prospettiva: in primo luogo, la transizione all'economia post-fordista ha imposto una nuova divisione internazionale del lavoro su scala mondiale, in seguito ai processi di delocalizzazione industriale dall'Occidente ai paesi del Sud e dell'Est del mondo, da un lato, e di terziarizzazione delle società di capitalismo avanzato, dall'altro lato. Nella nuova divisione internazionale del lavoro, che ha preso forma in seguito alla crisi economica e alla conseguente ristrutturazione produttiva degli anni Settanta, le grandi città e metropoli contemporanee si sono specializzate nella fornitura di servizi di rango più o meno elevato destinati alle imprese.

**le città nelle reti
globali di produzione**

In secondo luogo, la formazione di reti globali della produzione, vale a dire di filiere produttive che si estendono in aree diverse e non contigue del globo, ha richiesto lo sviluppo di funzioni logistiche, che sono state assolve dalle città cosiddette *gateways* (ad esempio le città sedi di grandi *hub* portuali e aeroportuali), in quanto luoghi di arrivo e interscambio per merci finite o semilavorate circolanti nello spazio integrato dell'economia globale (cfr. Scheda 2.2). Quanto appena detto mostra come le città globali, o città-mondo secondo un'altra definizione, svolgano un ruolo essenziale sotto il profilo del funzionamento sia immateriale (come sedi di attività di terziario

avanzato) sia materiale (come nodi logistici di raccordo delle filiere globali) del capitalismo contemporaneo.

4.2.2 L'ipotesi delle città-mondo

Come già anticipato, gli studi sul legame tra globalizzazione e città affondano le proprie origini negli scritti, oggi considerati pionieristici, del già ricordato John Friedmann sul ruolo delle **città-mondo** nella “nuova divisione internazionale del lavoro”. Sebbene non si muovesse ancora in un orizzonte teorico e culturale segnato dall'avvento della globalizzazione intesa soprattutto come “discorso” capace di forgiare politiche di sviluppo su diversa scala, Friedmann era impegnato a indagare l'integrazione dell'economia internazionale, generata sia da fenomeni di interdipendenza sempre più stretta tra aree centrali e aree periferiche, sia dal rafforzamento di attori economici di influenza mondiale, come le grandi imprese multinazionali.

Fin dalla seconda metà degli anni Sessanta, Friedmann aveva proposto di interpretare il funzionamento dell'economia mondiale nei termini di una dialettica tra centro e periferia destinata a operare a svantaggio delle aree appartenenti alla seconda, le quali si specializzano nella fornitura di materie prime e prodotti agricoli, mentre quelle centrali sviluppano infrastrutture e produzioni di livello superiore sul piano tecnologico. Egli, in seguito, aveva confrontato le proprie tesi con le teorie sullo scambio ineguale e sulla dipendenza strutturale delle economie povere da quelle ricche, avanzate da economisti “terzomondisti” come Samir Amin e Andre Gunder Frank. Inoltre, sul successivo lavoro di Friedmann sulle città-mondo esercitò particolare influenza la cosiddetta *World System Analysis* proposta da Immanuel Wallerstein negli stessi anni, secondo cui ciascuna economia è inserita in un sistema mondiale di relazioni di dominanza e subalternità, le cui caratteristiche sono determinate dall'alternarsi di cicli storici di accumulazione del capitale (Wallerstein, 1979).

Al momento di formulare l'ipotesi della città mondiali, Friedmann aveva identificato un “sistema mondiale di città”, al cui interno una ristretta cerchia di centri urbani, che per ragioni storiche detengono una posizione egemonica, controllano a distanza il funzionamento integrato dell'economia internazionale, ospitando le sedi delle principali imprese multinazionali e attraendo di conseguenza le élite transnazionali che le dirigono. In particolare, egli aveva proposto una “gerarchia” delle città mondiali, distinguendo tra quelle localizzate nei *core countries* – vale a dire, le economie industrializzate di mercato – e quelle dei *semi-peripheral countries*, ossia i paesi con livelli medi di reddito e un'economia che aveva compiuto la transizione al sistema di mercato: al vertice delle prime, vi erano Londra in Europa occidentale, New York in Nordamerica e Tokyo in Asia

il contributo
pionieristico di
Friedmann

orientale; al vertice delle seconde, Friedmann identificava città come San Paolo, Singapore, Hong Kong.

Sebbene ancora debolmente sostanziati da dati empirici, i lavori di Friedmann hanno avuto il merito di gettare le fondamenta di quello che si rivelerà un programma di ricerca di grande rilevanza, non solo negli studi urbani ma nelle più ampie scienze sociali contemporanee interessate a studiare il legame tra globalizzazione e mutamenti socio-economici e territoriali.

4.2.3 La tesi delle città globali

Le tesi pionieristiche di Friedmann trovano nella diffusione del discorso sulla globalizzazione un terreno particolarmente fertile per affermarsi. Un impulso decisivo in tal senso viene dai lavori di Saskia Sassen sulle “città globali”. Pur richiamandosi alle intuizioni di Friedmann, la sociologa statunitense sottolinea con forza la novità decisiva rappresentata dalla globalizzazione crescente dell'attività economica, nel cui ambito deve essere ricompreso il fenomeno delle città globali, secondo la sua definizione. Sul piano analitico-interpretativo, il suo lavoro evidenzia due aspetti correlati a tale riguardo: le dinamiche di polarizzazione sociale e di concentrazione di servizi avanzati per la produzione osservabili in tali città.

Già in precedenza, in realtà, la Sassen aveva offerto un'analisi del processo di ristrutturazione economica attraversato da New York successivamente alla crisi degli anni Settanta, proponendo la tesi secondo cui la transizione a un'economia dei servizi produce un peculiare effetto di polarizzazione socio-spaziale: da una parte, vi è un'attrazione di ceti professionali con redditi elevati che lavorano nei servizi per la produzione e nella finanza; dall'altra parte, la valorizzazione economica degli spazi urbani nelle città globali – per effetto dell'insediamento di grandi imprese multinazionali e della diffusione dei servizi per la produzione – stimola indirettamente la crescita dei “servizi banali” destinati sia alle imprese sia alle persone (dai lavori di pulizia e manutenzione degli edifici al commercio e alla ristorazione), caratterizzati da basse retribuzioni. In tali servizi trovano occupazione immigrati stranieri di recente arrivo e lavoratori autoctoni dequalificati. Il processo di polarizzazione si riflette anche sul piano residenziale, con la diffusione di fenomeni di *gentrification* (traducibile come “borghesizzazione”, ascesa sociale) di aree considerate appetibili dal mercato, da un lato, e di segregazione residenziale, dall'altro lato, con gli immigrati e le minoranze etniche che si concentrano in quartieri marginali delle periferie o in aree degradate del centro città (Sassen-Koob, 1986).

Successivamente Saskia Sassen sistematizza queste tesi, approfondendo lo studio della triade di città globali che occupano una

**polarizzazione
socio-spaziale e
terziario avanzato**

posizione egemone nell'economia mondiale – New York, Londra e Tokyo – e sottolineando in modo particolare il ruolo dei servizi avanzati per la produzione e della finanza come determinanti decisive del processo di avanzamento nelle gerarchie urbane mondiali. In particolare, la sociologa segnalava il delinearsi di una geografia della centralità e della marginalità a diverse scale territoriali. Da un lato, a una scala *inter*-urbana, la dialettica centralità-marginalità era esemplificata dalla posizione egemonica di alcune città (oltre a quelle della Triade, si citavano in particolare Parigi, Francoforte, Zurigo, Amsterdam, Los Angeles, Sydney, Hong Kong) e da quella sempre più marginalizzata di città che avevano attraversato processi di declino urbano e produttivo (dalle città manifatturiere a quelle portuali di vecchia generazione: ad esempio, Torino e Liverpool in Europa occidentale, Filadelfia e Detroit negli Stati Uniti). Dall'altro lato, a una scala *intra*-urbana, la dialettica centralità-marginalità era evidenziata dalla frattura esistente tra quartieri “rigenerati” e aree della città poste ai margini delle nuove traiettorie di sviluppo urbano e valorizzazione territoriale (Sassen, 1994).

In definitiva, è l'enfasi posta sulla dotazione di servizi per la produzione come determinante dei processi di dominanza e subalternità economica a fare degli studi della Sassen sulle città globali un punto di discontinuità fondamentale con le ipotesi teoriche precedenti sulle città-mondo, che dal canto loro avevano attribuito un'importanza preponderante alla localizzazione delle sedi direzionali delle grandi imprese multinazionali.

4.2.4 Le reti di città mondiali

Per quanto i lavori ricordati sulle città globali avessero segnato un deciso avanzamento in termini sia teorico-metodologici sia empirici rispetto alle ipotesi di ricerca formulate negli anni Ottanta, la letteratura scientifica ancora non disponeva di un'indagine sistematica sulla stratificazione gerarchica delle città mondiali nell'economia globale. A tale esigenza fa fronte il già citato *Globalization and World Cities Research Network* (GaWC), che si costituisce sul finire degli anni Novanta in Gran Bretagna.

Il primo contributo significativo del GaWC appare nel 1999, offrendo un inventario sistematico di città-mondo individuate sulla base della dotazione di servizi per le imprese, nell'intento esplicito di offrire una base empirica più solida alle tesi della Sassen sulle città globali:

Prendendo le mosse da Saskia Sassen, consideriamo le città-mondo come siti strategici dell'economia postindustriale, in quanto luoghi nei quali le innovazioni nei servizi per le imprese e nella finanza hanno svolto un ruolo essenziale nel processo di ri-

nuovi programmi
di ricerca sulle città
globali

strutturazione dell'economia mondiale oggi comunemente conosciuto come globalizzazione. (Beaverstock *et al.*, 1999, p. 450)

ranking delle città globali

In particolare, si fornisce una disamina dettagliata della presenza di servizi alle imprese in quattro comparti considerati di valore strategico (assicurativo, pubblicitario, bancario, legale), giungendo infine a una classificazione delle 122 città prese in considerazione su scala mondiale. Delle dieci città – definite *alpha world cities* – che si collocano al vertice della classifica, quattro si trovano in Europa occidentale (Londra, Parigi, Francoforte, Milano), tre in America del Nord (New York, Chicago, Los Angeles) e tre in Asia orientale (Tokyo, Hong Kong, Singapore). Tra queste dieci, Londra, Parigi, New York e Tokyo ottengono il punteggio più alto, confermando di fatto l'esistenza di una triade di città globali come quella identificata dalla Sassen, con l'aggiunta della capitale francese. Il secondo livello – le *beta world cities* – comprende anch'esso dieci città, di cui quattro in Europa (per ordine di influenza: Zurigo, Bruxelles, Madrid, Mosca), due in America del Nord (San Francisco e Toronto), altrettante in America Latina (Città del Messico e San Paolo), una in Asia orientale (Seul) e una in Oceania (Sydney). Infine, il terzo livello – le *gamma world cities* – comprende trentacinque città-mondo, di cui quattordici in Europa (Amsterdam, Düsseldorf, Ginevra, Praga, Roma, Stoccolma, Varsavia, Barcellona, Berlino, Budapest, Copenaghen, Amburgo, Istanbul, Monaco di Baviera), otto in America settentrionale (Boston, Dallas, Houston, Washington, Atlanta, Miami, Minneapolis, Montreal), tre in America del Sud (Caracas, Santiago, Buenos Aires), otto in Asia orientale (Giacarta, Osaka, Taipei, Pechino, Bangkok, Kuala Lumpur, Manila, Shanghai) e infine una in Oceania (Melbourne) e una in Sudafrica (Johannesburg).

A queste tre categorie si aggiungevano altri 67 centri urbani in cui si ravvisava una «evidenza di formazione di città-mondo», sebbene i segni di manifestazione del fenomeno non fossero ancora così netti da consentire di parlare di città-mondo nel senso vero e proprio del termine. Nella prima fascia, dove l'evidenza del processo di formazione era «relativamente forte», vi erano cinque città europee (Atene, Dublino, Helsinki, Lione, Vienna), una dell'Oceania (Auckland), una del Medio Oriente (Tel Aviv), due dell'Asia meridionale (Mumbai e Nuova Dehli) e una rispettivamente dell'America del Nord e del Sud (Filadelfia e Rio de Janeiro). Come si vede, nell'ultimo raggruppamento, che raccoglie le città-mondo ancora in formazione, compaiono centri urbani di paesi emergenti del cosiddetto Sud Globale, in particolare del Medio Oriente e dell'India. Uno studio comparativo condotto all'inizio degli anni Duemila su due megacittà del Sud del mondo – Mumbai in India e Accra, la capitale del Ghana, in Africa occidentale – mostrava come le loro economie

avessero visto crescere sensibilmente il numero di servizi alle imprese e di attività finanziarie, in modo simile a quanto accadeva nelle economie più avanzate; tuttavia, gli autori ravvisavano anche fenomeni peculiari di separatezza localizzativa tra le imprese di proprietà nazionale e quelle straniere solitamente assenti nelle città globali dei paesi del Nord (Grant e Nijman, 2002).

Al di là delle anomalie e peculiarità nelle forme di organizzazione socio-spaziale nelle città del Sud del mondo, l'elemento che maggiormente colpisce è la relativa stabilità nella gerarchia mondiale delle città globali nel corso del tempo, a dispetto delle forti turbolenze che hanno colpito l'economia mondiale in anni recenti. Infatti, nell'ultima rilevazione disponibile pubblicata dai ricercatori del GaWC nel 2012, si nota l'ascesa di città chiave di alcuni paesi BRIC (Brasile, Russia, India, Cina) e di altre aree emergenti come il Medio Oriente, in particolare Mumbai (per la quale nel 1999 si ravvisava soltanto una «evidenza di formazione di città-mondo», mentre nel 2012 è collocata a ridosso delle prime dieci), Shanghai, Pechino e Dubai (salite ai vertici della classifica) (cfr. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html>). Tuttavia, il primato assoluto nella classifica è ancora saldamente nelle mani di città globali «tradizionali» come New York e Londra, nonostante esse siano state al centro della stretta creditizia che a partire dal 2007-08 si è abbattuta sull'intera economia mondiale, in quanto sedi dei principali mercati borsistici (Wall Street e la City) e istituti finanziari del mondo.

Gli studiosi raccolti intorno al GaWC, dal punto di vista metodologico e interpretativo, non si sono limitati a offrire una più ampia e solida evidenza empirica alle tesi sulle città globali avanzate dalla Sassen nella prima metà degli anni Novanta. La tesi da loro proposta ha introdotto un'importante innovazione: vale a dire, l'invito a osservare le relazioni e i legami esistenti tra le diverse città-mondo e non soltanto il loro posizionamento nella gerarchia mondiale. A loro parere, infatti, i legami e i rapporti di interconnessione tra questi centri metropolitani sono la «colla» che tiene insieme l'economia globale, la quale è sempre più strutturata come «spazio di flussi» (utilizzando le parole di Castells, 1996), anziché come costellazione di concentrazioni di potere e influenza economica, come si sosteneva in precedenza.

In termini più strettamente geografici, interpretare il rapporto tra globalizzazione e città in un'ottica di «flussi» e di «reti» implicava anche relativizzare l'importanza della tradizionale analisi topografica del fenomeno delle città-mondo, a favore di quella topologica, che guarda ai rapporti di connessione tra i punti presenti nello spazio geografico, piuttosto che alla loro posizione in quanto tale. Ciò evidenzia il senso della svolta, richiamando la necessità di osservare il

**collante dell'economia
globale**

funzionamento delle città-mondo in una prospettiva trans-statale e metageografica:

Il moderno sistema-mondo è definito dalle sue reti, a dispetto del fatto di essere osservato per lo più dal punto di vista del mosaico di stati nazionali. Per giungere a un sostanziale avanzamento nella nostra comprensione del sistema-mondo, occorre che noi prendiamo in considerazione le reti sistemiche in modo più serio rispetto a quanto fatto finora. (Taylor, 2000, p. 29)

La dimostrazione empirica del nuovo punto di vista sulle città-mondo è offerta dallo stesso Taylor, che riprende la classificazione delle città globali del GaWC, concentrando l'attenzione sulle *alpha world cities*, ossia le dieci città collocate al vertice della gerarchia mondiale. Per valutare le relazioni tra loro esistenti, il geografo inglese prende in considerazione la presenza/assenza nelle città degli uffici delle più importanti società impegnate nel settore dei servizi per le imprese. Gli esiti dell'indagine in larga parte confermano i punti di partenza della letteratura sulle città globali, a iniziare dal primato di Londra, New York e Tokyo.

macroregioni
di influenza
delle città globali

L'elemento di maggiore novità che ora emerge è rappresentato dal diverso posizionamento delle città globali nelle rispettive aree geografiche di riferimento. L'egemonia di New York appare incontrastata nello spazio nordamericano, con Chicago e Los Angeles che si trovano a occupare posizioni molto più basse. In Asia orientale, invece, in ragione sia della vastità territoriale sia soprattutto della frammentazione politica di questo spazio geografico (a differenza dell'America del Nord, imperniata sul ruolo degli Stati Uniti), Tokyo, Hong Kong e Singapore si dividono le rispettive aree di influenza. In una posizione intermedia si trova invece Londra, che riesce solo fino a un certo punto a imporre la propria influenza sull'intera Europa occidentale, a causa della sua insularità non solo geografica ma in parte anche politica e dunque della sua estraneità al blocco dell'Europa continentale, consentendo a città come Francoforte e Parigi di occupare una posizione non lontana dal *gotha* delle città-mondo.

4.2.5 Le grandi città-regioni

In chiara continuità con le riflessioni sinora illustrate, si pone la letteratura che nel corso degli ultimi dieci anni ha dato forte enfasi all'emergere delle cosiddette **grandi città-regioni** (*mega city-regions*) in una fase ormai avanzata di globalizzazione.

Questa fase è caratterizzata, come detto, dall'affermarsi di nuove potenze economiche, a partire dai paesi cosiddetti BRIC, più altri paesi emergenti in Africa, Asia e America del Sud, nei quali spic-

cano grandi concentrazioni metropolitane ove sono agglomerate risorse economiche e sociali di valore decisivo dal punto di vista della competizione globale: da Mumbai a Shanghai, da San Paolo a Lagos, da Città del Messico a Giacarta, per citare i casi più evidenti di gigantismo urbano in paesi ad alta crescita economica situati al di fuori dell'Occidente, nell'ambito del cosiddetto Sud Globale. In queste e in altre simili realtà, il concomitante effetto creato dai processi di globalizzazione, dal miglioramento delle infrastrutture locali e dai flussi di inurbamento delle popolazioni rurali ha favorito l'emergere di città che funzionano da motori delle economie nazionali, per la propria capacità di attrazione e concentrazione di capitale umano qualificato e di investimenti pubblici e privati (Rodríguez-Pose, 2008). L'estensione del legame tra crescita economica e fenomeno urbano-metropolitano porta oggi a parlare di "età urbana" o di "urbanizzazione planetaria" (Brenner e Schmid, 2014), mentre fino a un recente passato il gigantismo demografico delle città del Sud del mondo era considerato un fattore esclusivamente negativo sul piano dell'efficienza economica e della razionalità urbanistica (Rossi e Sommella, 2008).

**urbanizzazione
planetaria**

Se nei paesi del Sud Globale il tratto dominante del fenomeno delle città-regioni appare essere il gigantismo metropolitano (o "megapolitano"), nel contesto occidentale e in particolare in quello dell'Europa dell'Ovest le città-regioni sono conurbazioni caratterizzate da un elevato grado di interdipendenza tra i centri urbani che la compongono. Schematizzando, in Europa occidentale le città-regioni sono di due tipi. Il primo è caratterizzato dalla presenza di una "città centrale" (*core city*) che svolge un ruolo decisivo di aggregazione funzionale e identificazione simbolica per poli urbani di più piccola dimensione orbitanti intorno a essa: il Sud-est dell'Inghilterra, imperniato su Londra; la regione parigina dell'Île-de-France; la macroregione del Nord-ovest italiano gravitante su Milano e Torino sono gli esempi più significativi. Il secondo tipo di grande città-regione è di natura policentrica: il Randstad olandese, che si sviluppa intorno alle città di Amsterdam, L'Aia, Utrecht e Rotterdam; il Belgio centro-settentrionale, gravitante intorno al quadrilatero Bruxelles-Lovanio-Gand-Anversa, dove si concentra la maggior parte della popolazione e della ricchezza nazionale; l'area Reno-Ruhr, secondo alcuni il miglior esempio di città-regione spiccatamente multicentrica, comprende circa 12 milioni di persone residenti in 90 centri urbani di diversa dimensione, di cui nessuno in una posizione chiaramente dominante (Hall e Pain, 2006).

Negli Stati Uniti due esempi anch'essi paradigmatici di grandi città-regioni spiccano su tutti: la vasta zona urbanizzata che si sviluppa intorno all'area policentrica di Los Angeles, definita peraltro in termini di "postmetropoli" (Soja, 2000); la regione del Nord-est

(da Washington a Boston), un vero e proprio archetipo della città-regione contemporanea, che già negli anni Sessanta Jean Gottmann, analizzando la sua interdipendenza funzionale e territoriale, aveva definito come “megalopoli” (Gottmann, 1964).

Lungi dall'esaurirsi nel fattore meramente dimensionale e demografico, la teorizzazione del fenomeno delle città-regioni muove dalla constatazione dell'importanza assunta dalla peculiare combinazione di economie di agglomerazione e di varietà che le grandi concentrazioni metropolitane consentono. Come spiega Allen Scott, tra i primi ad avanzare l'idea di «città-regioni globali»:

Le grandi città sono invariabilmente importanti centri di creazione di risorse e processi di invenzione per tutti i settori di produzione, ma in modo particolare per le industrie post-fordiste, dove le condizioni di base che portano a questi risultati sono copiosamente concentrate. Infatti, una crescita ipersostenuta è rafforzata dallo sviluppo contemporaneo di molteplici cluster o complessi industriali in ciascuna città-regione, soprattutto laddove intensi flussi di diffusione si generano tra i diversi settori coinvolti. (Scott, 2001, pp. 819-820)

In conclusione, le grandi città-regioni rappresentano la migliore esemplificazione della capacità del fenomeno urbano di far interagire dinamicamente il fattore cumulativo derivante dalla concentrazione di attività, funzioni e popolazione con quello qualitativo legato all'attrazione e allo sviluppo di intelligenze collettive e relazioni socio-spaziali di rango elevato. Tale capacità è stata esaltata dall'avvento della globalizzazione, che per molti versi segna il trionfo definitivo dell'urbanesimo come spazio di vita (ossia come fenomeno demografico e socio-culturale), nonché come ambito privilegiato di accumulazione e redistribuzione della ricchezza.

4.3 Città e globalizzazione: una prospettiva relazionale

4.3.1 La globalizzazione come processo di circolazione

La seconda prospettiva che si prende in esame richiama l'attenzione sulla dimensione intellettuale e culturale in cui si manifesta la globalizzazione intesa come spazio di circolazione di idee e conoscenze. Lungi dal prefigurare uno spazio reso omogeneo dall'importazione di conoscenze e idee più o meno egemoniche, tale prospettiva sottolinea gli effetti di “ibridazione” e “varietà” generati dall'incontro tra modelli globali di sviluppo economico, strutture organizzative e

geografie ibride

forme dell'agire sociale caratteristiche di ciascun sistema urbano e territoriale.

Mobilità non vuol dire che il mondo sia da comprendere e rappresentare come uno spazio orizzontale attraversato da flussi che liberamente si intersecano tra loro. Al contrario, il vero e proprio traffico di idee e politiche di rigenerazione urbana è regolato in maniera decisiva dal ruolo giocato da istituzioni e attori collocati in una serie circoscritta di paesi. Gli Stati Uniti, che possono vantare una concentrazione senza pari di produttori di idee e intermediari culturali (fondazioni, centri di ricerca, università di eccellenza, agenzie di consulenza), continuano a detenere una posizione egemonica tra i paesi esportatori di modelli di sviluppo economico e territoriale. Le politiche importate da un altrove culturalmente dominante chiamano in causa sia le identità complessive delle città (globali, imprenditoriali, creative, sostenibili, smart), sia aspetti specifici dell'ambiente di vita urbano: dalle abitazioni agli spazi pubblici, dalle politiche per le minoranze etniche a quelle per la cultura, dalla creazione di nuovi distretti per gli affari alla rigenerazione dei quartieri più poveri (detti *slums*, *favelas*, *bidonvilles*, a seconda dei diversi contesti geografici).

In questi paragrafi, sarà preso in considerazione il significato delle identità e delle immagini convenzionali cui aspirano le città contemporanee in un ambiente competitivo quale quello della globalizzazione. La selezione di tali identità e immagini, e il prevalere di alcune, è l'esito di processi politici ed economici che variano nello spazio e nel tempo, legati in prima istanza allo sviluppo contingente del capitalismo e alle relazioni sociali, economiche e culturali a esso riconducibili.

L'esperienza urbana contemporanea è plasmata in profondità dalla globalizzazione: ciò la rende tendenzialmente omogenea e unificata su scala planetaria, sebbene le condizioni culturali, politiche ed economiche proprie di ciascun contesto urbano, regionale e nazionale continuino a svolgere un ruolo essenziale, producendo fenomeni di assemblaggio e ibridazione con le strutture di pensiero e i modelli di azione importati dall'"altrove". Il neoliberalismo, da questo punto di vista, si è affermato come "tecnologia mobile" di governo, capace di guidare e orientare i processi di mobilità delle politiche, imponendovi la propria cifra distintiva, in forme tanto coercitive (ad esempio, la privatizzazione di spazi e beni comuni mediante l'espropriazione di terre e immobili) quanto coinvolgenti e responsabilizzanti (il discorso sul "cittadino attivo" associato alla *governance*), o perfino seducenti e ammiccanti al valore della diversità sociale e culturale (le idee di città creative e smart, di cui si parlerà a breve). Il neoliberalismo è, d'altronde, l'ideologia e la pratica di governo intimamente associata alla globalizzazione fin dai suoi albori. Non è azzardato af-

**tecnologia neoliberale
di governo**

fermare che la globalizzazione non avrebbe potuto diffondersi senza l'affermarsi del neoliberalismo nelle economie avanzate, soprattutto degli Stati Uniti e della Gran Bretagna, con la sua insistenza sulla crescita e sulla competitività quali imperativi di politica economica e territoriale per gli stati nazionali, così come per entità subnazionali quali città e regioni (cfr. Scheda 1.2).

4.3.2 La mobilità delle politiche di sviluppo urbano

intermediari
istituzionali

Il successo del neoliberalismo risiede, pertanto, nella sua capacità di riprodursi e radicarsi secondo modalità al tempo stesso efficaci e mutevoli, migrando con apparente facilità e disinvoltura da una località all'altra del globo e adattandosi di conseguenza. Come accennato, il processo di riconoscimento e legittimazione delle politiche neoliberali è agevolato dall'opera di intermediazione svolta da una miriade di attori e istituzioni pubbliche e private: élite tecnocratiche, reti e lobby di interesse, guru dello sviluppo urbano (un esempio su tutti è Richard Florida, teorico della "classe creativa" e delle "città creative", di cui si parlerà più avanti). La diffusione su scala potenzialmente planetaria di idee presumibilmente vincenti e corrispondenti ricette di politica urbana e territoriale è un fenomeno noto convenzionalmente, negli studi di scienze politiche, come *policy transfer*, che i geografi critici hanno riconcettualizzato come **mobilità delle politiche**, ponendo enfasi sull'atto di reinvenzione associato al movimento di circolazione e sulla logica sistemico-globale che governa tali processi in un'epoca di competizione sempre più serrata tra le città.

Mediante la mobilità delle politiche e dei modelli di sviluppo urbano, le città competono e al tempo stesso si pongono in relazione tra loro, tramite processi di trasferimento di conoscenze e pratiche di apprendimento di cui sono protagoniste le élite politico-economiche. Per tale ragione, gli studiosi della mobilità delle politiche mettono l'accento sull'importanza della "relazionalità" tra città che questo fenomeno rivela (McCann e Ward, 2010). Nella pratica, tale fenomeno è osservabile esaminando le strategie di rappresentazione dello sviluppo urbano mobilitate a sostegno delle iniziative di rigenerazione territoriale.

4.3.3 Rappresentazioni urbane

Secondo la *cultural political economy*, un approccio che ha avuto forte influenza nel modo di studiare il rapporto tra globalizzazione, città ed evoluzione del capitalismo, le rappresentazioni delle città e la relativa produzione di immagini e discorsi sono strumentali al perseguimento di strategie di accumulazione capitalistica in con-

tinuo mutamento (cfr. Scheda 4.1). Ripercorrere l'avvicinarsi di immagini e rappresentazioni della città capitalistica nel corso degli ultimi trent'anni vuol dire, pertanto, anche rileggere le diverse modalità di accumulazione capitalistica e di governo sociale che vi sono riflesse.

SCHEDA 4.1 LA GEOGRAPHICAL POLITICAL ECONOMY

La *geographical political economy* (d'ora in avanti, GPE) è un approccio teorico-analitico allo studio della dimensione spaziale e territoriale delle trasformazioni economiche e sociali contemporanee, che attinge alla ormai consolidata corrente neomarxista in geografia. I proponenti originari di questa prospettiva teorica sono David Harvey e Neil Smith, due geografi di origine britannica (il primo inglese, il secondo – scomparso recentemente – scozzese), che hanno svolto gran parte della propria carriera negli Stati Uniti. David Harvey è senz'altro il geografo contemporaneo più influente e noto nell'ambito della disciplina e al di fuori di essa: in *The Limits to Capital*, un volume che ambiva a colmare la lacuna "spaziale" nella teoria marxiana del capitalismo, egli gettò le basi concettuali del "materialismo storico-geografico", che oggi per l'appunto si riconosce nella definizione di GPE (Harvey, 1982). Da parte sua, Neil Smith, che si formò come allievo di dottorato dello stesso Harvey, è divenuto largamente noto alla comunità scientifica dopo la pubblicazione di *Uneven Development. Nature, Capital and the Production of Space* (Smith, 1984). Questo libro ha infatti esercitato un'influenza duratura nella geografia critica nel corso degli ultimi tre decenni, per la teorizzazione offerta dell'idea di "produzione dello spazio geografico" e per l'attenzione richiamata sull'ambiente come posta in palio di valore strategico nelle società capitalistiche contemporanee, in una fase in cui l'importanza delle tematiche ecologiste era ancora sottovalutata dagli autori di ispirazione marxiana.

Recentemente Eric Sheppard ha offerto una ricostruzione sintetica del campo di studi noto appunto come GPE. Secondo Sheppard, la GPE si caratterizza per una visione del capitalismo come entità instabile, soggetta all'alternarsi ciclico di fasi di crisi e di espansione, che dà origine a processi costitutivamente squilibrati e disomogenei di sviluppo economico e sociale dal punto di vista geografico (di qui la definizione di *uneven geographical development*). A partire da questa premessa generale, sono tre i contributi che la GPE offre alla comprensione del capitalismo in un'epoca di globalizzazione. In primo luogo, il capitalismo è da intendersi soltanto come una delle modalità esistenti per rispondere alle esigenze economiche di ciascuna società; pertanto, a dispetto della sua egemonia storica, esso non è in sé superiore ad altre modalità di organizzazione sociale, né è l'unico modo di produzione meritevole di attenzione. In secondo luogo, la dimensione geografica non è da considerarsi esogena rispetto all'economia, ovvero un limite o una determinante di opportunità di creazione di ricchezza, ma è strettamente interrelata alla produzione e allo svolgimento delle attività economiche, secondo una dinamica definita "dialettica socio-spaziale". Infine, i processi economici vanno considerati in rapporto alle condizioni biofisiche, culturali e sociali entro cui hanno luogo (la

formazione di suolo, acqua e altre risorse cosiddette “naturali”, insieme con quella di entità sociali come il genere, la classe, l'appartenenza etnica) (Sheppard, 2011).

Un'applicazione della GPE è rappresentata dalla *urban political economy* (d'ora in poi, UPE), che insieme con la *regional political economy* offre un terreno fertile di analisi delle trasformazioni capitalistiche contemporanee alla scala locale. La città, in particolare, costituisce un laboratorio privilegiato di studio del capitalismo contemporaneo, dai suoi albori (ai tempi della nascita delle moderne banche nella Firenze del Rinascimento nel XV secolo) fino a oggi, in quanto spazio cruciale di osservazione tanto delle contraddizioni socio-spaziali associate allo sviluppo capitalistico quanto delle sue traiettorie più innovative. La UPE si è affermata negli anni Ottanta del secolo scorso in riferimento soprattutto alle città statunitensi, che sperimentavano allora processi di trasformazione del governo urbano in un senso che è stato definito “imprenditoriale”, per il peso attribuito al coinvolgimento degli interessi privati nella sfera del governo locale, in una fase di grandi cambiamenti economici e territoriali all'indomani della crisi economica degli anni Settanta. In un volume originariamente pubblicato nel 1987, dal titolo *Urban Fortunes. Towards a Political Economy of Place*, i sociologi statunitensi John Logan e Harvey Molotch mostravano come l'imperativo della crescita economica urbana attirasse un composito conglomerato di interessi e attori pubblico-privati, capaci di dar vita a coalizioni “pro-crescita” volte a realizzare progetti di trasformazione urbana più o meno ambiziosi, cui si potevano opporre coalizioni “anti-crescita”, in genere di orientamento ambientalista (Logan e Molotch, 1987).

La *cultural political economy* (CPE) applicata alla scala urbana rappresenta una variante e, se si vuole, un'evoluzione della UPE. Il principale teorico della CPE è il politologo britannico Bob Jessop, che ha proposto di utilizzare la cosiddetta “analisi del discorso” nello studio delle strategie di sviluppo capitalistico messe in campo dalle élite politico-economiche alla scala urbana. L'analisi del discorso è una metodologia volta a decostruire il contesto politico, culturale e sociale entro cui prendono forma le strategie e i comportamenti, al fine di meglio comprenderne il significato, a partire dall'esame delle testimonianze dirette o indirette offerte dagli attori investigati e dei documenti istituzionali disponibili. In tal modo, la CPE combina due ordini di interessi: per la dimensione culturale dei processi di sviluppo e per quella materiale e più strettamente economica propria delle prospettive più convenzionali di *political economy* (Jessop, 2004b). Le città, ancora una volta, offrono uno spazio di osservazione molto significativo per la verifica empirica delle proposte teoriche: come hanno mostrato lo stesso Bob Jessop e altri studiosi che condividono le sue idee, in un'epoca di globalizzazione – e dunque di sempre più intensa competizione extrastatale – le élite politiche ed economiche locali si impegnano a sostenere strategie di rappresentazione fortemente connesse a obiettivi e progetti di sviluppo economico. In tale contesto, in modo più efficace forse di ogni altra entità geografica, le città ispirano la produzione di immaginari di sviluppo e prosperità economica utili al perseguimento di strategie sempre rinnovate di accumulazione capitalistica.

Quattro sono in particolare i modelli di sviluppo urbano di cui si ricostruiscono qui in sintesi le traiettorie: la città postindustriale, la città postmoderna, la città sostenibile, la città creativa e smart.

La città postindustriale

Nel corso degli anni Ottanta, una forte influenza fu esercitata dall'idea di "città postindustriale". Nel decennio precedente, le economie dell'Occidente capitalistico avevano conosciuto intensi processi di deindustrializzazione, in seguito alla crisi del fordismo e alle conseguenti strategie di delocalizzazione e decentramento produttivo messe in atto dalle grandi imprese. Alla luce di questi processi, teorici sociali e ampi settori dell'opinione pubblica avevano segnalato l'avvento della "società postindustriale".

In questo contesto, città che fino ad allora avevano attinto la propria ricchezza pressoché esclusivamente dal settore industriale e manifatturiero si trovavano nella condizione di dover ridefinire in maniera radicale la propria specializzazione produttiva. Ciò significava ripensare l'identità urbana e, dal punto di vista pratico, riorganizzare l'assetto degli spazi produttivi e residenziali. In Europa occidentale, due esempi significativi in tal senso sono quelli di Torino e di Barcellona. Nei decenni postbellici entrambe si erano affermate come città a forte vocazione industriale, le cui economie poggiavano sul ruolo trainante di un settore al tempo in grande espansione come l'industria automobilistica: a Torino la Fiat, con l'imponente stabilimento di Mirafiori, e a Barcellona la Seat, il cui impianto di produzione fu creato negli anni Cinquanta nella zona franca del porto. Peraltro, fino agli anni Ottanta, le due case automobilistiche operarono in stretta collaborazione, per cui il destino delle due città appariva accomunato simbolicamente e materialmente. Il processo di deindustrializzazione e la più ampia crisi del modello fordista incentrato sul binomio grande industria-grande città obbligarono le élite politico-economiche di Torino e di Barcellona a mettere in campo profondi interventi di reinvenzione urbana.

Ancora una volta, i percorsi delle due città si sono trovati lungo binari paralleli di transizione postindustriale. Nel 1992 Barcellona ospitò la XXV edizione dei Giochi Olimpici; nel 2006 fu la volta di Torino a organizzare i Giochi della XX edizione delle Olimpiadi invernali. In entrambi i casi, la designazione olimpica ha rappresentato l'occasione per dare l'avvio a un profondo ripensamento dell'identità e dell'immagine della città, mettendo in moto al contempo un processo di riorganizzazione di significative porzioni dello spazio urbano, nonché del sistema di mobilità cittadina ed extraurbana. Inoltre, sulla spinta della designazione olimpica sia Barcellona sia Torino hanno intrapreso innovativi processi di **pianificazione strategica**: nel 1990 Barcellona è stata tra le prime città in Europa ad

reinvenzione urbana:
Torino e Barcellona

adottare un piano strategico, mentre Torino è stata una città pioniere in tale approccio alla pianificazione urbana in Italia fin dalla fine degli anni Novanta.

governance urbana

Nella pianificazione strategica, due sono gli elementi principali di novità: gli obiettivi di governo e trasformazione del territorio vanno di pari passo con quelli di sviluppo economico locale; la pianificazione territoriale (intesa nel senso appena detto) procede non tanto per mezzo della produzione di norme – come la pianificazione convenzionale che si pone quale principale obiettivo la disciplina dell'uso del suolo (ad esempio, i Piani Regolatori in Italia) – quanto per la promozione di processi istituzionali condotti secondo i principi della *governance*. Il metodo della *governance* adottato dalle città è mutuato dal sistema delle imprese, particolarmente quelle operanti in ambito post-fordista, le quali si trovano a dover scegliere se internalizzare o esternalizzare i processi produttivi, mettendo in campo strategie di *governance* organizzativa. Similmente, in seguito all'adozione di tale metodo i governi municipali “socializzano” il processo decisionale con una pluralità di attori pubblici e privati. La transizione a un modello di sviluppo adeguato alla società postindustriale è stata dunque, per le città, un'opportunità di adattarsi alle modalità di governo proprie del sistema capitalistico contemporaneo. A diverse scale, Torino e Barcellona hanno rappresentato un “modello” in tale quadro: Torino a una scala prevalentemente nazionale, giacché molte città italiane negli anni successivi si sono ispirate alla sua esperienza di pianificazione strategica, mentre Barcellona è divenuta un esempio di rinascita urbana alla scala mediterranea: il cosiddetto “modello Barcellona” (Albet e Garcia-Ramon, 2000).

La città postmoderna

Con la transizione alla società postindustriale le città contemporanee hanno dovuto sperimentare modalità alternative di generazione della ricchezza. Poco sopra, si è visto il ruolo giocato da “grandi eventi” come le Olimpiadi nelle traiettorie di rigenerazione economica e territoriale di Barcellona e Torino. Quegli esempi, tuttavia, mettono in luce il “contenitore”, che consente di avviare i percorsi di trasformazione urbana, ma non già il “contenuto”, vale a dire il modo in cui le città riempiono il vuoto creato dai processi di deindustrializzazione.

In molte città capitalistiche dell'Occidente, il vuoto creato dalla dismissione industriale è stato occupato in larga misura da una rinnovata enfasi posta sulla “cultura” come fattore di rigenerazione urbana. La “cultura” è qui intesa nel senso più ampio: non solo il patrimonio artistico-culturale già consolidato, ma una complessa economia di eventi e istituzioni in continuo divenire. La cosiddetta “svolta culturale” nel governo urbano coincide anche con una “imprenditorializzazione” del governo urbano stesso. Si è già detto

come le città mutuino dal sistema delle imprese il metodo della *governance* inteso come attività di coordinamento e negoziazione delle decisioni tra una pluralità di attori. La socializzazione del processo decisionale non è fine a se stessa, ma è strumentale alla partecipazione da parte delle città alla sempre più serrata competizione interurbana che la globalizzazione impone per l'attrazione di investimenti privati e pubblici, professionalità (capitale umano) e turisti.

Illuminanti, a tal proposito, sono le esperienze di Baltimora negli Stati Uniti e di Genova in Italia. Entrambe le città avevano legato le proprie economie a una forte specializzazione nel settore portuale. L'economia legata al porto conobbe, tuttavia, un forte declino fin dagli anni Settanta, che avrebbe condotto in anni seguenti alla trasformazione globale del settore marittimo e alla graduale ascesa dei porti dell'Asia e di altre aree geografiche del Sud Globale a discapito di quelli dell'Occidente. Solo il porto di Genova, in tempi più recenti, è riuscito a risollevarsi, ritrovando un rinnovato slancio, sia nel comparto turistico (soprattutto crocieristico) sia in quello commerciale (le navi container). In entrambi i casi, tuttavia, il declino legato alla cantieristica navale, dunque ai porti come siti di produzione, appare inesorabile.

Fin dagli anni Settanta e Ottanta, si prospetta dunque alle élite locali l'urgenza di rinnovare le modalità di fruizione delle rispettive aree portuali. Sia a Baltimora sia a Genova l'esito delle iniziative di rigenerazione urbana vede le aree portuali completamente rinnovate e restituite a una fruizione "aperta", mentre in passato esse erano delimitate da cancellate che ne impedivano l'accesso. Musei e altre attrazioni legate al mare (a partire dai famosi acquari che sorgono in entrambe le città), insieme con una rivitalizzazione del settore commerciale della ristorazione e dell'intrattenimento, fanno di questi spazi importanti attrattori di flussi turistici, mentre fino a pochi anni prima essi erano noti come luoghi decadenti e inavvicinabili nel senso letterale della parola a causa delle barriere architettoniche esistenti.

La rigenerazione del *waterfront* di Baltimora (l'Inner Harbor Place), in particolare, è stata descritta come un esempio di "urbanistica postmoderna". Secondo Harvey (1989a), in epoca post-fordista il regime di accumulazione capitalistica fa leva su una complessa economia simbolica dei segni che trova alimento in località la cui identità è reinventata a uso e consumo del tempo libero e del divertimento, come appunto nel caso di Baltimora e del suo *waterfront*. Nel corso degli anni, il "modello Baltimora" verrà adottato da numerose città rivierasche a livello globale. Genova è una delle prime città ad averlo fatto proprio fin dal principio degli anni Novanta, quando il governo locale decise di ridisegnare l'area del porto antico in occasione delle Celebrazioni per il cinquecentesimo anniversario della

**città portuali
in transizione:
Genova e Baltimora**

scoperta dell'America. L'idea di affidare a un *archistar* genovese come Renzo Piano la progettazione dell'Acquario nel porto antico si ispirava più o meno apertamente proprio al National Aquarium di Baltimora, prospiciente il mare, che fu aperto nel 1981, dando inizio al rilancio dell'Inner Harbor Place.

La città sostenibile

La crisi della città industriale fordista è coincisa anche con il diffondersi della moderna cultura ecologista fin dagli anni Settanta. La pubblicazione, nel 1972, del rapporto *The Limits to Growth* da parte delle Nazioni Unite rappresentò il primo importante campanello d'allarme per l'opinione pubblica internazionale sulla insostenibilità del modello dominante di sviluppo economico (Meadows *et al.*, 1972) (cfr. Scheda 1.4).

Nel corso degli anni Ottanta, il termine “sostenibilità” diventa centrale nel lessico delle politiche di sviluppo. In tale quadro, si diffonde rapidamente la consapevolezza secondo cui le città costituiscono un terreno fondamentale di sperimentazione di modelli di organizzazione sociale ecologicamente più sostenibili. In termini ambientali, le città rappresentano un paradosso: da un lato, il senso comune sostiene l'idea che gli spazi urbani siano generatori di condizioni di vita insalubri, in confronto a quelli rurali, per qualità dell'aria e disponibilità di spazi verdi; dall'altro lato, uno sguardo più attento richiama l'attenzione sul fatto che le città sono spazi dove si può razionalizzare il consumo di energie finite e inquinanti, orientandosi verso un orizzonte di società “post-carbonifera” (*post-carbon society*, come si dice in inglese). In anni più recenti, tali preoccupazioni vengono sempre più collegate alle tematiche del “cambiamento climatico globale”, che alimentano le preoccupazioni dell'opinione pubblica mondiale e della comunità internazionale degli stati. In quest'ottica, le città sono considerate spazi cruciali di sperimentazione di strategie sostenibili di *governance* territoriale capaci di riconnettere la scala locale con quella globale (Bulkeley, 2013).

Da quando la problematica ecologica ha fatto irruzione in ambito urbano, si può osservare un percorso che vede dapprima il tema della sostenibilità concepito sostanzialmente come limitazione imposta alle traiettorie consuete di sviluppo e crescita dell'economia, e successivamente una graduale assunzione di questo tema nei circuiti dell'economia capitalistica, in particolare nell'ottica del discorso della *green economy*. Un noto esempio della prima fase cui può essere utile riferirsi a scopo illustrativo è quello della città brasiliana di Curitiba, nello Stato meridionale del Paraná. Dopo aver conosciuto, al pari delle altre città brasiliane, un forte processo di espansione urbana negli anni Sessanta, a partire dal 1970 e nel corso

città e cambiamento
climatico

di tre mandati per la durata complessiva di venticinque anni il nuovo sindaco della città Jaimie Lerner – con un’esperienza di pianificatore urbano alle spalle – operò una serie di interventi urbanistici che fecero di Curitiba un modello internazionalmente riconosciuto di sostenibilità urbana: dalla pedonalizzazione di ampi spazi urbani al potenziamento a basso costo del sistema di trasporti pubblici basato sugli autobus anziché su invasivi progetti di costruzione di metropolitane sotterranee; dal coinvolgimento degli abitanti dei quartieri poveri nella raccolta e nel riciclaggio dei rifiuti all’introduzione di programmi di educazione ambientale nelle scuole. Oggi molti di questi interventi appaiono perfino scontati, ma non lo erano quando furono realizzati a Curitiba, che infatti divenne un esempio di “città sostenibile” noto a livello mondiale e ancora oggi celebrato come dimostrazione del modo in cui «le città stanno cambiando il mondo» (Brugmann, 2009).

Nel corso del tempo, tuttavia, il tema della sostenibilità urbana ha perduto gran parte dell’aura di romanticismo associata a esperienze di rinascita urbana come quella di Curitiba, divenendo oggetto appetibile per le strategie di accumulazione capitalistica e privatizzazione dei cosiddetti beni comuni (acqua, aria, terra). Il fenomeno del “neoliberalismo ambientale” è segnalato da quegli studiosi che pongono l’accento sulle contraddizioni associate all’introduzione di meccanismi di mercato in ambito ambientale da parte dei governi locali e nazionali e nelle convenzioni internazionali: incentivi che premiano comportamenti virtuosi di riduzione dei consumi; misure di responsabilizzazione individuale e distinzione sociale che alimentano atteggiamenti punitivi e stigmatizzanti nei confronti di gruppi e quartieri disagiati; provvedimenti che affidano ai privati l’utilizzo più efficiente delle risorse pubbliche (Heynen *et al.*, 2007).

Da parte loro, le grandi imprese multinazionali vedono nella sostenibilità un ambito attraente di autopromozione e legittimazione, oltretutto di sperimentazione tecnologica e ovviamente di espansione dei propri profitti. Tra le altre, in anni recenti l’azienda multinazionale tedesca Siemens ha creato una divisione dedicata a “infrastrutture e città”, compiendo un notevole investimento di immagine e risorse finanziarie intorno all’idea di promuovere un futuro sostenibile delle città del pianeta grazie all’uso intelligente (*smart*) di tecnologie e sistemi infrastrutturali. Nell’ambito di tale strategia, tra le varie iniziative, Siemens ha sponsorizzato a Londra l’apertura di uno spettacolare centro espositivo denominato “The Crystal”, dedicato all’uso delle tecnologie per il miglioramento della qualità di vita delle città, mentre nel 2010 è diventata il partner globale dell’Expo di Shanghai, che fin dallo slogan *Better cities better life* ha individuato nella sostenibilità urbana il tema chiave della grande esibizione. Inoltre, la multinazionale tedesca promette, per il futuro, di indirizzare con

il modello Curitiba

vigore la propria azione nel continente africano, per il quale ha creato – sul modello di quello già esistente per le città statunitensi e canadesi – un *African Green City Index*, al fine di misurare i livelli esistenti di sostenibilità e innescare una dinamica di competizione virtuosa tra le città.

Le città creative e smart

Nel 2002 l'economista-geografo Richard Florida pubblicò un volume destinato a esercitare una fortissima influenza nei dibattiti sulle città contemporanee. Il libro, intitolato *The Rise of the Creative Class*, segnalava l'emergere nelle città degli Stati Uniti di una classe di creativi attivi in diversi settori professionali e accomunati dal fatto di utilizzare appunto la creatività nel processo lavorativo: da figure più convenzionali come artisti, architetti e ingegneri, fino alle professioni più innovative (il cosiddetto *creative super-core*) di designer, promotori pubblicitari, analisti e programmatori informatici (Florida, 2002).

La diffusione della “classe creativa” (circa un terzo della forza lavoro statunitense, secondo le stime di Florida) era da collegarsi alla transizione verso economie post-fordiste basate sulla conoscenza e appunto sulla creatività (le cosiddette “economie creative”). Tuttavia, da studioso urbano, Florida si domandava anche perché alcune città si dimostrassero più capaci di altre di attrarre questo tipo di persone e sviluppare un ambiente favorevole all'insediamento di piccole o grandi “industrie creative”: città molto diverse tra loro dal punto di vista socio-economico come Boston, Seattle, New York, Austin, San Francisco, si collocavano nelle posizioni elevate delle classifiche sulla presenza di membri della classe creativa. Per rispondere a tale quesito, Florida individuava come fattore decisivo per l'ascesa delle città creative la propensione di alcuni ambienti urbani ad accogliere elementi di diversità sociale e culturale: dalla tolleranza verso i gay a quella verso le minoranze etniche, fino all'attrazione esercitata su artisti e musicisti. Per ciascuno di questi fattori, Florida proponeva di utilizzare un indicatore, sulla cui base egli stilava una classifica delle città statunitensi: rispettivamente, il *diversity index*, il *gay index* e il *bohemian index* (Florida, 2005).

Il lavoro di Florida ha provocato reazioni contrastanti. Per un verso, accademici di orientamento radicale insieme con attivisti dei movimenti sociali urbani hanno denunciato gli effetti di *gentrification* e in generale di selettività socio-spaziale conseguenti all'adozione di politiche urbane ispirate a queste tesi di Florida. Per altro verso, queste hanno incontrato notevole successo tra *policy makers* e amministratori urbani alla ricerca di ricette di successo per la rigenerazione urbana di quartieri e spazi delle proprie città. La teoria della classe creativa ha trovato così traduzione in una “politica della

diversità socio-
culturale

città creativa” sperimentata in un numero crescente di centri urbani sparsi per tutto il globo, con picchi consistenti in Asia orientale ed Europa occidentale, oltre che, ovviamente, in America del Nord. Società di consulenza e associazioni imprenditoriali hanno abbracciato con entusiasmo il discorso sulla città creativa, promuovendo studi e stilando classifiche che riprendono i criteri elaborati da Florida in riferimento agli Stati Uniti. In Italia, ad esempio, nel 2005 la società di consulenza Studio Ambrosetti con sede a Milano, insieme con l’ANCE, l’associazione dei costruttori edili, ha pubblicato un rapporto intitolato *Le città dei creativi*, con l’eloquente sottotitolo *Le città che attraggono creatività: quali, perché e le politiche per migliorarle* (Ambrosetti e ANCE, 2005).

Per molti aspetti, il discorso sulla “città creativa” rappresenta il miglior esempio di teoria urbana *policy-led*, vale a dire orientata alla produzione di politiche di sviluppo urbano, tra quelle apparse da quando le città hanno riacquisito centralità nelle strategie di sviluppo economico, superando la crisi attraversata in seguito al processo di deindustrializzazione degli anni Settanta e della prima metà degli Ottanta. Nel succedersi impetuoso di definizioni e ricette di successo, oggi – a distanza di pochi anni – il posto della città creativa appare essere preso dalle politiche per la *smart city*, molto in voga in paesi dell’Europa meridionale in piena crisi macroeconomica, come Spagna e Italia (cfr. Scheda 4.2). L’idea di *smart city*, che rielabora il concetto di *smart growth* formulato originariamente nel contesto statunitense per offrire soluzioni innovative al problema dello *urban sprawl* (l’espansione incontrollata degli insediamenti urbani), riprende molti degli elementi presenti nel discorso sulla città creativa, ponendo in aggiunta maggiore enfasi sull’uso delle tecnologie più avanzate al fine di conseguire migliori livelli di vivibilità nelle città. Nell’uno e nell’altro caso, sembrano ancora appropriate le osservazioni critiche espresse dallo studioso britannico John Lovering, che alla metà degli anni Novanta scriveva che tali politiche appaiono finalizzate «a produrre discorsi piuttosto che posti di lavoro» (Lovering, 1995).

La provocatione di Lovering appare giustificata, se si guarda all’impegno profuso nella produzione di discorsi e rappresentazioni nelle strategie contemporanee di sviluppo urbano (Rossi e Vanolo, 2010). A ben vedere, tuttavia, nell’attuale contesto di capitalismo immateriale, fondato sulla incorporazione della conoscenza e sulla “messa a lavoro” di affetti e sentimenti nel ciclo di produzione capitalistico, le teorie e le relative politiche per le città creative e smart hanno successo perché intervengono direttamente nella dimensione affettiva delle economie urbane e del “lavoro vivo” che le alimenta, trovando nello spazio fluido della globalizzazione l’ambito più

successo delle idee di città creativa e smart

idoneo per diffondersi e arrivare a esercitare la propria egemonia alla scala locale.

SCHEDA 4.2 LE SMART CITIES

Il tema della *smart city* ha acquisito in anni recenti un'influenza crescente nella sfera pubblica europea, sia a livello comunitario (vedi le politiche di sviluppo dell'Unione Europea), sia a scala nazionale e locale. L'idea di *smart city* trae origine dal principio della *smart growth* (traducibile come "crescita intelligente"), che ha preso piede tra la fine del secolo scorso e l'inizio degli anni Duemila negli Stati Uniti in risposta ai problemi di espansione incontrollata degli insediamenti urbani: il fenomeno del cosiddetto *urban sprawl*. I principali proponenti di una gestione intelligente, ecologicamente sostenibile e socialmente inclusiva dei processi di espansione urbana sono stati i pianificatori e progettisti territoriali che negli Stati Uniti e in Gran Bretagna hanno dato vita al movimento del "New Urbanism". Come spiega Susan Fainstein, l'approccio alla pianificazione e progettazione territoriale proposto dai *new urbanists* ha assonanze con quello degli urbanisti utopisti che tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento teorizzarono le cosiddette *garden cities*, in cui immaginavano la presenza di comunità residenziali fortemente coese, impegnate nello sviluppo di rapporti armoniosi di interazione tra i diversi elementi che compongono gli ambienti urbani (Fainstein, 2000). L'ideale delle città-giardino rivive oggi nei discorsi sulle *eco-cities* (le città ecologiche) e sulle *sustainable communities*, oggi particolarmente influenti in un'epoca segnata dalla prospettiva del "cambiamento climatico", ossia dal deterioramento progressivo dell'ecosistema globale nel quale viviamo.

Il discorso sulla *smart city* rielabora e al tempo stesso espande l'idea di *smart growth*, enfatizzando il ruolo svolto dall'utilizzo "intelligente" delle tecnologie informatiche e di comunicazione più avanzate per il miglioramento delle condizioni di vita e delle prospettive di sviluppo economico delle città e delle più ampie società contemporanee. Convenzionalmente, la politica della *smart city* abbraccia sette campi di intervento: la mobilità e i trasporti, l'economia e le persone, gli edifici, l'ambiente, la pubblica amministrazione, l'energia, la qualità della vita. Questi ambiti sono considerati in un'ottica integrata e trasversale e sono tenuti insieme dall'uso combinato di risorse energetiche rinnovabili, dalla mobilitazione di capitale umano qualificato, dalla propensione all'innovazione sociale nei comportamenti e nelle pratiche individuali e collettive.

A livello comunitario, l'idea della *smart city* è ricompresa nell'ambito della più ampia strategia "Europe 2020": un'iniziativa decennale, inaugurata nel 2010, mediante la quale la Commissione Europea intende perseguire l'obiettivo di una crescita economica «intelligente, sostenibile e inclusiva». In particolare, l'obiettivo della "crescita intelligente" (*smart growth*) comprende al proprio interno i sotto-obiettivi della costruzione di un'Agenda Digitale per l'Europa, di un'Unione per l'Innovazione (*Innovation Union*) e di una gioventù mobile (*youth on the move*). Nello specifico, tramite l'Agenda Digitale Europea la Commissione Europea intende rimettere in moto l'economia del continente, aiutando i cittadini e le imprese a ottenere i massimi benefici dalle tecnologie digitali. Con

il progetto dell'Innovation Union la Commissione si propone di creare un ambiente favorevole all'innovazione, tale da incentivare il sorgere di idee forti dalle quali possano scaturire prodotti e servizi tali da permettere la creazione di nuovi posti di lavoro e percorsi di crescita. Infine, l'obiettivo della *youth on the move* propone un pacchetto articolato di politiche e iniziative per l'istruzione e l'occupazione dedicate ai giovani in Europa.

In Italia, l'idea e il vero e proprio slogan della *smart city* ha stimolato un notevole impegno su scala locale e nazionale: dall'iniziativa di successo del Ministero per l'Istruzione, l'Università e la Ricerca, che nel 2102 ha finanziato una serie di progetti presentati da giovani sul tema *Smart Cities and Communities and Social Innovation*, all'Agenda Digitale Italiana e all'Osservatorio Nazionale per la Smart City istituito dall'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, fino al Decreto Crescita 2.0 approvato dal Governo nell'ottobre 2012, imperniato sull'idea di costruire "comunità intelligenti". A livello locale, numerose città hanno voluto dire la loro nella sfida della *smart city*, promuovendo campagne simboliche di carattere generale o iniziative più specifiche, orientate soprattutto ai settori della mobilità e dell'edilizia. Al di là della limitata incidenza sulle condizioni di vita generali delle nostre città, a causa se non altro della scarsa disponibilità di risorse finanziarie, tale fervore merita attenzione in quanto ha preso forma in una fase contrassegnata dal prevalere di politiche di austerità di bilancio che hanno messo in grave difficoltà le amministrazioni locali, compromettendone fortemente la capacità di azione.

Le iniziative per la *smart city* sono pertanto da intendersi come parte integrante della dialettica tra austerità e crescita che caratterizza la politica nazionale e locale ai tempi della cosiddetta Grande Recessione, in un paese come l'Italia afflitto da una grave stagnazione economica, oltretutto da una crisi profonda di legittimità politica e istituzionale. In ultima istanza, alla luce dei suoi limiti e delle sue potenzialità, la vicenda recente della *smart city* in Italia induce gli osservatori e gli studiosi a chiedersi se si tratta di una riproposizione sotto nuove vesti di dinamiche di sviluppo già sperimentate in passato (l'idea della crescita intelligente è presente nel dibattito pubblico e scientifico fin dagli anni Ottanta del Novecento), oppure se si è al cospetto di un reale cambio di paradigma nel modo di concepire la vita urbana e la più ampia esperienza sociale, o ancora se si tratta in realtà di un mero sforzo di propaganda messo in campo dalle élite politico-economiche nazionali e locali al fine di riacquisire la legittimità perduta all'interno della società in seguito al prolungarsi e all'aggravarsi della crisi economica (Santangelo et al., 2013).

4.4 Conclusioni

Questo capitolo ha mostrato i due diversi modi – uno "territoriale" fondato sull'idea di concentrazione e l'altro "relazionale" imperniato sull'idea di circolazione – attraverso cui si può leggere il rapporto tra città e globalizzazione. Intenzionalmente, non si è voluto prendere posizione a favore dell'uno o dell'altro approccio, nella convinzione che siano entrambi utili e dunque mutuamente complementari.

Al di là dell'approccio interpretativo che si vuole adottare, ciò che è certo è il sempre più forte accento che oggi si pone sul ruolo delle città nell'evoluzione della globalizzazione. Alla luce della cosiddetta Grande Recessione inaugurata dalla crisi creditizia del 2007-08 e non ancora esauritasi a ormai oltre cinque anni di distanza, il mondo globalizzato non è più lo stesso di prima. La maggiore resilienza dimostrata dalle economie emergenti rispetto agli effetti della crisi globale, la fragilità di cui ha dato prova il progetto di integrazione economica e monetaria dell'Unione Europea, le difficoltà evidenziate dagli Stati Uniti nell'uscire dalla crisi e nell'affrancarsi dal settore immobiliare quale comparto di traino dell'economia nazionale (e indirettamente mondiale) inducono a rivedere le precedenti valutazioni sull'egemonia euro-americana nella globalizzazione.

Nell'attuale quadro di incertezze economiche, le città rappresentano non solo gli ambienti di vita prediletti ormai dalla grande maggioranza della popolazione mondiale, secondo le statistiche periodicamente fornite dalle Nazioni Unite (in particolare dalla sua agenzia UN-Habitat), ma anche gli spazi con il più forte potenziale di innovazione tecnologica e organizzativa e al contempo quelli dove si manifestano le contraddizioni più evidenti del processo di crescita economica: dalla segregazione residenziale dei gruppi svantaggiati alla povertà e alle forme più gravi di esclusione sociale. Se in età keynesiana svolgevano la funzione di spazi di redistribuzione della ricchezza prodotta a livello nazionale, in età neoliberale le città sono divenute il luogo deputato alla sperimentazione di strategie di accumulazione capitalistica e competizione globale. Gli anni futuri ci mostreranno se le lezioni impartite dalla crisi finanziaria e dalla conseguente Grande Recessione indurranno l'Occidente e le economie neocapitalistiche del Sud del mondo a ripensare il modello neoliberale di sviluppo urbano, che pur nelle sue differenze di manifestazione e organizzazione appare contraddistinto da caratteri di unitarietà alla scala planetaria.