

RUR

# MUNICIPALIUM

**I parametri sociali  
della città**

**FRANCOANGELI**





I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

**RUR**

*Municipium*

**I parametri sociali della città**

*a cura di* GIUSEPPE ROMA

FRANCOANGELI

Il Rapporto è stato realizzato da un gruppo di lavoro diretto da Giuseppe Roma e composto da Marco Baldi, Stefano Sampaolo, Silvia Cataldo, Benedetta Chiarelli e Vittoria Coletta.

Copyright © 2010 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni qui sotto previste. All'Utente è concessa una licenza d'uso dell'opera secondo quanto così specificato:*

1. l'Utente è autorizzato a memorizzare l'opera sul proprio pc o altro supporto sempre di propria pertinenza attraverso l'operazione di download. Non è consentito conservare alcuna copia dell'opera (o parti di essa) su network dove potrebbe essere utilizzata da più computer contemporaneamente;
2. l'Utente è autorizzato a fare uso esclusivamente a scopo personale (di studio e di ricerca) e non commerciale di detta copia digitale dell'opera. Non è autorizzato ad effettuare stampe dell'opera (o di parti di essa).  
Sono esclusi utilizzi direttamente o indirettamente commerciali dell'opera (o di parti di essa);
3. l'Utente non è autorizzato a trasmettere a terzi (con qualsiasi mezzo incluso fax ed e-mail) la riproduzione digitale o cartacea dell'opera (o parte di essa);
4. è vietata la modificazione, la traduzione, l'adattamento totale o parziale dell'opera e/o il loro utilizzo per l'inclusione in miscellanee, raccolte, o comunque opere derivate.

# INDICE

<b>Introduzione. Verso la città-contenitore, di Giuseppe Roma</b>	pag. 7
<b>1. Il sociale urbano decisivo per la competitività</b>	» 17
<b>2. Le città viste e valutate dagli italiani</b>	» 25
2.1. La città come traino dei processi di sviluppo	» 27
2.2. La percezione della vivibilità	» 31
2.3. Bellezza e carattere degli abitanti più importanti dell'economia urbana	» 32
2.4. L'allarme sociale: disoccupazione e criminalità ai primi posti	» 34
2.5. Il sempre troppo sottovalutato problema della mobilità sostenibile	» 35
2.6. Convogliare risorse su sicurezza e igiene urbana	» 42
2.7. Nella fiducia dei cittadini, il volontariato torna a battere le istituzioni	» 43
<b>3. La mobilità urbana</b>	» 45
3.1. Pendolari a quattro ruote	» 45
3.2. Tempi e costi degli spostamenti	» 47
3.3. Contro il congestionamento più autobus e piste ciclabili	» 49
<b>4. La sicurezza urbana</b>	» 53
4.1. Paure diffuse reali e percepite	» 53
4.2. L'esposizione crescente ai reati predatori	» 58
4.3. Il rischio di insicurezza anche per le diverse forme di degrado sociale	» 61

<b>5. La condizione abitativa: livello di soddisfazione e aspirazioni future</b>	pag. 67
5.1. Per gli italiani stanziali il sogno è vivere dove risiedono	» 67
5.2. La casa ideale è in proprietà e vicina al lavoro	» 71
<b>6. Socialità, partecipazione e media</b>	» 73
6.1. L'impegno nel volontariato come pratica diffusa	» 73
6.2. Le medie città luogo di partecipazione	» 74
6.3. La forza mediatica dei telegiornali regionali	» 76
6.4. Sull'immigrazione un paese diviso in due	» 78
<b>7. Il nodo delle infrastrutture</b>	» 81
7.1. Sviluppo al Sud, salvaguardia nel Nord-Est	» 81
7.2. La diffidenza delle piccole città del buon vivere	» 81
7.3. Una questione di sfiducia	» 84
<b>8. Architettura e città, un bene fisico con cultura collettiva</b>	» 85
8.1. Le città che attraggono	» 85
8.2. Nonostante i grandi nomi, resta di nicchia l'interesse per l'architettura	» 88

## **Introduzione**

# **VERSO LA CITTÀ-CONTENITORE**

**di Giuseppe Roma**

### ***Mega city/middle town: l'ascesa delle città-contenitore***

Anche nel nostro Paese la struttura urbana si va configurando secondo una nuova gerarchia, determinata largamente da fattori comuni ai paesi più ricchi e industriali, in un contesto di forte cambiamento alla scala planetaria, determinato dalla mondializzazione dei principali processi produttivi e sociali.

Le forme territoriali assumono nuove configurazioni determinando l'esigenza di individuare strategie complesse di progettazione e gestione dello spazio urbano.

In più, l'apertura globale dei mercati e l'interconnessione dei flussi di persone, informazioni e conoscenze hanno dilatato le opportunità esponendo, al tempo stesso, economie e comunità territoriali a ogni genere di pressione proveniente dall'esterno. Da tempo le città hanno perso la difesa costituita dalle proprie mura, ma ora l'eliminazione delle barriere protettive, abbattute prima a livello nazionale poi a livello europeo, riguarda l'intero globo.

Ha, quindi, poco senso assumere punti di vista in opposizione a un tale processo, la cui portata storica è anche ragione della sua forza propulsiva e invasiva; se ne devono, invece, trarre le relative conseguenze.

Ci si può arroccare, tentando di sostituire quelle legali esistenti in precedenza con barriere invisibili, culturali o ideologiche, per riaffermare un sentimento di appartenenza al territorio che rischia di travalicare la giusta valorizzazione delle identità e delle radici. Il sentimento *proprietario* per un bene collettivo così ambiguo, qual è la convivenza collettiva in uno spazio determinato, è naturalmente piuttosto semplice da propagandare, specie dove c'è un patrimonio di beni accumulati da salvaguardare. Esaltare l'egoismo territoriale delle comunità ricche trova accoglienza e ha successo quale forma di resistenza e di rallentamento di fronte al dispiegarsi degli effetti concreti della globalizzazione. Ma non impedisce il diffondersi dei meccanismi fondamentali della integrazione mondiale: la spinta a spostarsi dai paesi poveri

a quelli ricchi, la concorrenza di beni prodotti a costi più bassi, la contaminazione culturale.

È una strategia che può avere successo come temporanea mitigazione degli effetti più contraddittori provocati dalla perdita di barriere protettive, ma rischia di essere inefficace riguardo ai fenomeni dotati di maggiore forza – si pensi all’immigrazione clandestina – oltre a provocare una scarsa preparazione ai ben più dirompenti prevedibili effetti di medio periodo. Inoltre, la difesa corporativa del territorio, volta a diminuire gli impatti indesiderati, riduce pure le opportunità proposte dalla nuova situazione. È il classico caso di difesa che depotenzia l’attacco, che consente di ritagliarsi un ruolo da protagonista nei nuovi scenari.

Altrettanto fuori fase appaiono definizioni importate e copiate in Italia dalle culture radicali anglosassoni, del *glocale* o delle relazioni “corte e lunghe”. Valorizzare il proprio territorio con lo sguardo rivolto al mondo appare affermazione banale o timida. La mondializzazione ci sfida a cambiamenti e trasformazioni piuttosto radicali. Come seguire il passo di uno sviluppo sottoposto a una enorme pressione concorrenziale, che intacca anche il benessere consolidato? Come rinnovare continuamente il sapere tecnologico e organizzativo alla base del successo dei sistemi produttivi? Come rinnovare le competenze e le conoscenze necessarie ad affrontare mondi lontani e poco noti? Sono solo alcune delle domande che ci propone l’attuale ciclo storico.

Un modo efficace di rispondere, attuato dal mondo delle imprese, è l’*essere mobili*, ovvero l’abilità di sapersi muovere agilmente nel mondo, di saper inventare, ma anche copiare, di essere curiosi e aperti al nuovo, di sperimentare direttamente realtà, culture e organizzazioni sociali di altri paesi. Il miglior modo per difendere le proprie identità, di rafforzarle e valorizzarle, è proprio quello di metterle in gioco rispetto alle altre, fino a ritagliarsi un qualche spazio di egemonia nel mondo.

La nostra timidezza nell’affrontare la globalizzazione, talvolta culturalmente egoistica e subalterna, ha portato certamente a salvaguardare alcuni caratteri nazionali – creatività, gusto, stile di vita, cibo – ma non a valorizzarli adeguatamente nel mondo. Tanto che c’è molta più *Italia* che *italiani* nel mondo, nel senso che la nostra cultura e la nostra immagine vengono sfruttate commercialmente, e quindi creano sviluppo, da chi sa affrontare la globalizzazione più che da noi stessi. Non una catena mondiale di caffè, della pizza o della ristorazione, tipiche eccellenze italiane, è in mano a italiani.

Ma è difficile salvaguardare alla scala planetaria sacrosanti diritti di prima genitura per invenzioni costate sforzi notevoli e investimenti. Il diritto a sfruttare in esclusiva progetti o prodotti industriali è messo in crisi da strumenti informativi che rendono disponibili a chiunque idee innovative e modelli or-

ganizzativi. L'Italia, come paese creativo, manifatturiero, artigiano, rischia di perdere la maggior parte del valore prodotto grazie alle sue diffuse abilità, perché non assume la scala globale come dimensione di riferimento e non agisce di conseguenza nelle sue strategie sistemiche.

La città è la manifestazione fisica dei fenomeni sociali ed economici, ma gli anni più recenti hanno accentuato la tendenza a identificarne i caratteri distintivi non solo con la base economico-produttiva, ma anche col delicato equilibrio sociale. In una recente ricerca sulle paure globali, realizzata dal Censis in occasione del primo World Social Summit con una rilevazione in dieci metropoli globali del mondo<sup>1</sup>, appare evidente come i sentimenti collettivi generati dall'attuale situazione dell'ordine mondiale variano a seconda se si considera la globalizzazione un rischio o una opportunità. Nelle due metropoli emblema del nuovo sviluppo, quali Mumbai e Pechino, prevale un sentimento di fiducia e ottimismo nella stragrande maggioranza della popolazione; seppure con quote più basse di cittadini, anche Londra, New York e Parigi sono agglomerazioni urbane orientate positivamente rispetto al contesto attuale. Incertezza, persino ansia e paura, caratterizzano invece città diversissime come Tokyo, Roma o San Paolo del Brasile. Solo in quest'ultima città i pericoli vengono dalla criminalità, visto che circa venti abitanti ogni cento sono vittime di reati ogni anno.

Nelle altre metropoli il senso di disagio e la bassa motivazione sociale vengono dalla percezione di una minore efficacia dei meccanismi di welfare e di aiuto pubblico, che proteggono meno. Inoltre, è sentito il pericolo di un allargamento delle differenze e una perdita di sicurezza economica del ceto medio, nonché le forti disparità nelle condizioni di vita esistenti nello stesso ambito metropolitano. L'equilibrio sociale è, quindi, condizione fondante delle *performance* urbane e dell'equilibrio interno. Dai modi in cui viene percepita e affrontata nelle città e nel territorio la globalizzazione dipende gran parte della competitività dei diversi sistemi nazionali.

Ma un secondo fattore può considerarsi determinante nel delineare lo scenario globale. L'economia urbana – a tutte le scale – tende alla despecializzazione produttiva. Molti commentatori indicano una tale tendenza come ritorno alla città-stato, al ruolo dei comuni medievali. Quando pensano agli assetti futuri che consentiranno la fuoriuscita dalla crisi della finanza globale, gli economisti vedono i sistemi produttivi nazionali fortemente condizionati da quanto si determinerà nell'arcipelago dei diversi comprensori metropolitani e territoriali. Anche per questo motivo è utile identificare i paradigmi connessi

1. "Indagine sulla paura nelle città", in *Paure globali*, a cura di Censis e Fondazione Roma, Bari-Roma, 2009.

alla città nell'epoca della mondializzazione e dopo la bocciatura della finanza iperspeculativa.

## **I sette archetipi distintivi della città globale/fase 2**

L'apparato concettuale per interpretare il fenomeno urbano resta ancorato al concetto di *rete*, che negli anni '80 ha indicato un nuovo modello di organizzazione dello spazio e offerto una diversa prospettiva alle fenomenologie della megalopoli, dell'urbanesimo e dello squilibrio fra il rurale e l'urbano, tematiche fino ad allora dominanti. Non a caso la Rur, fondata nel 1989 come Rete urbana delle rappresentanze, prendeva la sua denominazione proprio dal parametro relazionale, qualificandolo con l'esigenza della rappresentatività di valori territoriali.

Ora che la rete è prepotentemente presente nella comunicazione fisica – pensiamo ai *treni veloci* e al *low cost aereo* – come in quella virtuale – siamo perennemente connessi, possiamo esplorare i luoghi con *Google map* o socializzare su *Facebook* – abbiamo la necessità di ritrovare le determinanti e gli effetti di un nuovo stato di fatto.

Come ha affermato l'architetta Zaha Hadid, per poter progettare bisogna “saper leggere la città nella sua nuova complessa identità, e intervenire con un'idea globale potente, con masterplan che sappiano affrontare sovrapposizioni e stratificazioni storiche e culturali”.

Il reticolo ha ormai creato condensazioni spaziali che tendono ad assumere sempre più la forma del contenitore: la metropoli dilata le sue dimensioni e diviene *contenitore di diversità*, animata da pulsioni, interessi, culture, attività tali da costituire non più semplicemente un nodo della rete, ma essa stessa sedimentazione complessa della globalità. Diviene così una vera e propria *città-mondo* dove avvengono milioni di spostamenti, transazioni, relazioni, e dove si generano e si scambiano milioni di informazioni. Le tipologie e le diversità tendono a stabilizzarsi: per metropoli omologhe, quanto a livelli di reddito e condizioni di vita, le differenze più forti sono dentro il contenitore piuttosto che fra i contenitori.

I sette parametri archetipali che costituiscono cause ed effetto del nuovo contesto metropolitano possono riassumersi in:

1. dilatazione spaziale e perdita dei confini;
2. economia urbana polisettoriale;
3. riverbero informativo e connessione comunicativa continua;
4. insicurezza e paura;
5. pressione ambientale e alti consumi energetici;

6. invecchiamento della popolazione e immigrazione straniera;
7. processi di urbanizzazione più veloci della possibilità di governarli.

*Primo.* La mondializzazione porta con sé una forte spinta allo sviluppo, ma è guidata da ipercompetizione e conseguente precarizzazione. Il dinamismo diviene adrenalinico, le rendite di posizione sono a rischio, le strategie impongono di innovare, diviene rischioso ripetere le strade già note e continuare a produrre le stesse cose con la stessa organizzazione. I luoghi del lavoro tendono a concentrarsi nei grandi centri di consumo, di produzione, del terziario, della logistica. La loro localizzazione segue logiche spesso estranee a un'espansione programmata, ma anche al progressivo allargamento dei perimetri edificati. La ricerca di un bacino d'utenza sufficientemente ampio porta a colonizzare territori a bassa densità ma con posizionamento ottimale. Nella vita degli abitanti, la *città-contenitore* provoca una scissione fra luoghi di residenza e luoghi di lavoro. L'incertezza del lavoro e le più contenute dinamiche reddituali portano a una diffusione della residenza, con un'edificazione guidata dal bilanciamento degli interessi immobiliari sia per domanda che per offerta. Il doppio meccanismo di *concentrazione/diffusione* su ambiti e superfici urbanizzate molto ampie deforma ogni pregressa configurazione morfologica dello spazio metropolitano, che diviene informe e di difficile riconoscibilità. La competizione di idee per la Grande Parigi, recentemente realizzata dal governo francese, si pone il problema della scala con cui identificare e riprogettare la metropoli. Uno dei progetti più apprezzati dalle autorità politiche propone la "Seine Métropole" Paris-Rouen-Le Havre, ovvero una città lunga centinaia di chilometri.

*Secondo.* Le metropoli si *despecializzano* per diventare un grande supermarket delle opportunità imprenditoriali, del lavoro professionale e creativo, delle occupazioni dequalificate, del lavoro informale e autonomo. Non più capitali dell'industria, della finanza o dello shopping, ma grandi contenitori di saperi e conoscenze da trasformare in valore economico. Tutte le città cercano di attrarre turisti e proprio le attività culturali, di intrattenimento, di svago o lo sport costituiscono altrettanti *drive* per rendere un territorio competitivo sul piano dell'accoglienza. Gli eventi sono i catalizzatori di una tale tendenza, dalle Olimpiadi conquistate da città come Londra o Torino alle centinaia di festival promossi da altrettante città italiane.

*Terzo.* La *comunicazione* caratterizza la nostra epoca e anche le città si trasformano grazie ai processi che investono l'archetipo relazionale. Secondo l'artista Mario Melz, "la mente è veloce, mentre il corpo è lento"; infatti le informazioni, i nostri messaggi, la parola ci arrivano con estrema velocità attraverso i tanti schermi di cui siamo dotati. Non altrettanto semplice è la mobilità fisica di persone che quotidianamente devono spostarsi all'interno del

contenitore urbano. La densità e la congestione diventano uno dei principali problemi funzionali della metropoli globale. Può essere più semplice e veloce spostarsi fra le città che non all'interno delle città. Molte persone compiono migliaia di chilometri all'anno senza mai uscire dal proprio contenitore metropolitano di residenza.

*Quarto.* Anche come effetto del riverbero comunicativo, in una metropoli dove l'incontro casuale può destare ansia e paura, il *sentimento di insicurezza* cresce anche al di là del concreto manifestarsi di obiettive situazioni di pericolo.

*Quinto.* La concentrazione diffusa che è alla base della struttura urbana globalizzata/fase 2 determina come conseguenza inevitabile la *massificazione nell'uso dell'ambiente urbano e rurale*, con una forte pressione sui fattori base del rapporto uomo-natura: aria, acqua, energia, rumore, rifiuti divengono parametri che discriminano fra un territorio dove è gradevole abitare e un'altro che crea indubbi disagi. Certo, la sostenibilità ambientale alla grande scala è complicata, ma le dimensioni non possono rappresentare una scusante. Ne è prova il fatto che anche medie metropoli come Berlino (oltre tre milioni di abitanti) o Copenhagen e Amsterdam garantiscono ai propri cittadini ottimi livelli di vita nel contesto urbano, mentre città molto più piccole non riescono ad autoregolarsi nell'abuso di auto o nella raccolta differenziata dei rifiuti.

*Sesto.* I fenomeni demografici e sociali hanno un effetto dirompente sull'organizzazione del territorio. Quando un quinto o un quarto dei residenti è ultrasessantenne, vuol dire che una fetta consistente della popolazione è estranea ai processi lavorativi ed esprime domande specifiche e diverse rispetto al resto della comunità. Intanto, la ricerca di una esistenza da vivere sempre più a lungo in buona salute determina una domanda – parzialmente pagante – di strutture sanitarie che dovrebbe essere ricondotta e integrata nella base economico-produttiva del territorio. Inoltre, la *popolazione anziana* auspica un coinvolgimento attivo nella vita della comunità, quindi dovrebbe trovare adeguati strumenti per commutare la disponibilità in energie attive comunitarie. Anche gli immigrati, che rappresentano quote elevate dei residenti (dal 10% al 20%), chiedono una forte dose di integrazione che porta inevitabilmente le metropoli globali a promuovere l'interculturalità.

*Settimo.* Proprio l'urbanizzazione interconnessa alla grande scala richiede nuove modalità di approccio, anche di tipo istituzionale. La cultura politica, la strumentazione e la prassi pianificatoria non prevedono attualmente né strategie, né progetti alla scala "mega" o "meso", ma solo a quella che oggi possiamo definire "micro", del livello comunale. Per poter effettivamente migliorare le condizioni insediative, il primo passo da perseguire è quello

della *governance territoriale* estesa alle regioni funzionalmente e spazialmente contigue.

## **Le nuove gerarchie della struttura urbana italiana**

In Italia veniamo dal primato delle medie città, piccole capitali del territorio produttivo e dei distretti industriali, che hanno costituito la proiezione spaziale dello spirito d'iniziativa imprenditoriale e della vitalità dell'impresa. Nel corso dell'ultimo decennio, tuttavia, alla preminenza della provincia, ricca e con alta qualità della vita, si è affiancato un addensamento in megacittà estese su ampi territori, talvolta persino interregionali, che sembrano oggi costituire il meccanismo traente dell'urbanizzazione.

L'esistenza di meccanismi fluidi era alla base di quella "città liquida"<sup>2</sup> che iniziava a manifestarsi ancora debolmente alla fine degli anni '90, ma che è ora ben visibile, soprattutto nelle aree più competitive del Centro-Nord.

Abbiamo resistito meglio alla crisi finanziaria grazie al più diretto aggancio della nostra economia reale all'industria manifatturiera. Ma una tale caratterizzazione ha ancora una grande influenza sulla struttura urbana e sulla mobilità sul territorio. Ad esempio, i flussi delle merci utilizzano reti stradali che collegano il Nord d'Italia (da dove proviene il 71% delle esportazioni) verso l'Europa centrale (verso cui si colloca il 60% delle nostre vendite all'estero). Ma proprio la crisi impone alla nostra industria di modificare le proprie strategie di internazionalizzazione, ricercando anche in altri mercati le quote di mercato a rischio a causa del calo della domanda nelle aree commerciali di tradizionale presenza.

Adeguarsi rapidamente e innovare implicano anche di saper modificare le direzioni di scambio o di aggiungerne altre. Dopo i paesi più sviluppati (Ue, Usa) è venuto l'Est europeo, che ha indubbiamente favorito il versante orientale italiano, ma ora la sfida si estende al lontano Oriente, al Mediterraneo, all'area del Golfo, all'America Latina: tutte destinazioni non più aggredibili con un Tir, ma attraverso una logistica più complessa (terra più mare).

Gli equilibri territoriali e la struttura urbana sono, per questo motivo, soggetti a una perenne tensione ristrutturatrice. Tutto lascia intravedere qualcosa di diverso dal policentrismo un po' isolato e individualistico dei vecchi sistemi locali di piccole e medie città, piuttosto lasciando intravedere un *me-gacentrismo territoriale*, un conglomerato di insediamenti dove si progetta,

2. Vedi l'editoriale *Città liquida a rischio di viscosità* in "Rur Lettera", maggio 1997.

si produce, si smista, si vende, si abita fuori da maglie ordinate o da schemi percepibili attraverso specifici segni.

C'è – e soprattutto c'è stata – una maggiore pressione sul territorio delle domande sociali, immobiliari e di mobilità. L'Italia ha ormai 60 milioni di abitanti, come il Regno Unito, circa 3 milioni in meno della Francia. In poco più di dieci anni abbiamo accolto oltre 3 milioni di immigrati, passati da un milione nel 1997 ad oltre 4 milioni nel 2009. Siamo certamente un paese che invecchia, ma non una realtà in declino demografico o caratterizzata dalla contrazione dei bisogni, cui sono chiamate a dare risposta prevalentemente le città. Basti pensare alla formazione media di 420mila-450mila nuovi nuclei familiari annui per avere un'idea del lavoro continuo che i processi sociali provocano nella trasformazione del territorio.

La dilatazione dello spazio urbanizzato disperso non rende palesi i veri meccanismi che la generano. Un duplice movimento, si è detto, appare decisivo: quello verso la *concentrazione* nelle aree metropolitane (ma non solo nel centro originario) di funzioni attrattive, con la parallela *diffusione* di nuovi insediamenti abitativi in localizzazioni economicamente più accessibili ai nuovi ceti urbani, ma sempre più lontane dai poli nevralgici per la produzione.

Questo movimento è stato alimentato dai primi anni Duemila da oltre 5 milioni di compravendite di abitazioni, che hanno rimesso in gioco piccoli comuni interstiziali, periferie ben collegate, centri medi, soprattutto collocati in ampi contenitori metropolitani. Pensiamo che dal 2001 al 2007 i pendolari – chi si reca per lavoro o studio in un comune diverso da quello di residenza – sono passati in Italia da 9,7 milioni a 13,1 milioni, utenti per solo il 15% del trasporto ferroviario regionale.

La nascita delle megacittà si basa su una colonizzazione residenziale esplosa in questo decennio, ma anche sulla creazione di nuove gerarchie derivanti da funzioni fortemente attrattive e concentrate.

L'incalzante realizzazione di centri commerciali ha generato 650 poli con circa 26mila negozi, mentre il numero degli esercizi di vicinato chiusi nel solo periodo 2008-2009 raggiunge le 60mila unità.

La previsione al 2008, cioè prima del crack mondiale della finanza immobiliare, era di accrescere di ulteriori 200 unità il numero dei centri commerciali, con altri 8mila negozi e 4 milioni di mq di nuova superficie coperta. La crisi ha rallentato tali investimenti e la costruzione di alcuni centri è ora momentaneamente sospesa.

Persino le piccole e medie imprese, emblema di uno spontaneismo insediativo diffuso sul territorio, cercano modelli concentrati e ordinati spazialmente, come il Kilometrorosso di Bergamo o le numerose fabbriche-città firmate da

grandi architetti, si tratti della Ferrari o delle cantine di prestigiose etichette enologiche.

Il quadro che emerge dai fenomeni fin qui descritti determina nuove gerarchie e una diversa struttura sistemica degli insediamenti urbani nel nostro paese. Intanto, classificando i territori sulla base di comuni contigui con una densità insediativa superiore ai 200 abitanti per kmq appare un sistema metropolitano assai diverso da quello normalmente aggregato attorno ai comuni con la più alta concentrazione demografica.

Le *mega cities* italiane individuate con tale metodo risultano essere 14 e concentrano il 61,3% dei residenti in Italia, sul 16,8% della superficie, con il 63% delle imprese attive nell'industria e nei servizi e il 71% del terziario avanzato.

La più grande è la *mega regione metropolitana lombarda*, dove vivono e lavorano 8,1 milioni di persone, al secondo posto l'area napoletana e al terzo l'area romana (rispettivamente 5 milioni e 4,4 milioni di abitanti). Ancora più interessante è la *mega regione veneta*, con 3,3 milioni di residenti su una superficie di 6.680 kmq, seconda solo alla Grande Milano: una metropoli generata dalla continua urbanizzazione di piccola taglia e senza nessuna città con più di 300mila abitanti.

L'urbanizzazione ci è come scappata di mano per la debolezza innanzitutto degli strumenti culturali, ancora condizionati da opposte ideologie, ma anche per la proliferazione impotente degli strumenti programmatori e regolativi.

Si potrebbe affermare che la metropolizzazione incontrollata sia figlia proprio di quella insensata moltiplicazione dei piani e dei soggetti istituzionali agenti sul territorio. La vera dimensione intercomunale dei fenomeni in atto viene ignorata, e si perdono di vista gli obiettivi di sintesi e le strategie volte a suscitare una spinta verso un'urbanizzazione più funzionale e socialmente equa.

Siamo di fronte a un neo-spontaneismo pianificato secondo regole e strumenti così parcellizzati da impedire un razionale uso del territorio, per il quale si moltiplicano in comuni contigui attrezzature e insediamenti eguali, pur nella saldatura dell'edificato.

Un tale sbilanciamento è visibile nella sproporzione delle risorse attivate dalla città come risorsa economica in sé. Ai livelli attuali (seppure in discesa forse precipitosa), ogni anno per le compravendite di abitazioni si scatena un giro d'affari superiore ai 100 miliardi di euro, ma l'investimento in infrastrutture si attesta fra 6 e 8 miliardi di euro. Territorio privato ricco su un territorio pubblico povero.

Tanto investimento privato, prevalentemente residenziale, con una maggiore intensità d'uso del territorio, è accompagnato dalla bassa creazione di

indispensabili beni pubblici, a causa di una insufficiente base fiscale territoriale.

È questo il bilancio più crudo ed evidente della diffrazione esistente fra dimensione privatistica e bassa tensione verso un qualche ordine spaziale, funzionale e comunitario. Il quadro peggiora se esaminiamo, come fa gran parte di questo libro, il sociale urbano, divenuto oggi meccanismo discriminatorio ma anche il più poderoso fattore di crescita e di sviluppo delle più avanzate realtà metropolitane.

Il superamento di un esasperato individualismo, tipico della società di mercato, deve aiutare le città a ritrovare una nuova identità comunitaria, centrata sulla persona e sui soggetti, ma non avulsa dalla tenuta dei valori collettivi.

Novembre, 2009

## 1. IL SOCIALE *URBANO* DECISIVO PER LA COMPETITIVITÀ

Da vent'anni la Rur effettua un costante monitoraggio dei sistemi urbani, analizzando la loro evoluzione in rapporto all'economia e alla struttura sociale. Dopo una lunga parabola, ci troviamo oggi a ridefinire i termini della convivenza metropolitana, perché da essa dipende in misura preponderante la spinta delle città a rinnovarsi. L'analisi del presente rapporto afferisce ai paradigmi sociali che determinano lo stato di salute delle città italiane.

Anche dopo il *credit crunch*, Londra resta la città globale più rappresentativa dei Paesi più sviluppati, in quanto si è progressivamente plasmata come centro capace di soddisfare la domanda mondiale di servizi. Ha rinunciato a perpetrare un ruolo elitario a forte identità nazionale per trasformarsi in "un'arena di gladiatori con background culturali disparati"<sup>1</sup>. È una città che ha saputo attrarre "fiumi di stranieri ricchissimi o poverissimi, tanto che un londinese su tre è nato all'estero (centomila italiani)", talenti e semplici volenterosi, integrati sulla base di semplici regole di convivenza. Le contraddizioni, ma anche il successo di quella città, sono basati sulla permeabilità ai nuovi arrivi, su un modello articolato di controllo sociale del territorio, non privo di durezza, disuguaglianze e conflitti. Tuttavia, un modello aperto e fluido. Eppure anche a Londra la convivenza sociale, le paure metropolitane, il bisogno di sicurezza creano un permanente impatto sulla popolazione, anche al di là della crisi dei mercati finanziari, e la politica locale o nazionale premia chi viene ritenuto più rassicurante.

Un raffronto con la nostra realtà, basato su dati oggettivi, potrebbe farci ritenere di essere in una condizione migliore, ma sappiamo che non è così. Il numero di omicidi per abitanti è più che doppio a Bruxelles o a Londra rispetto a Roma (tab. 1), eppure sui timori per la propria incolumità (reali o presunti) gli atteggiamenti degli italiani sembrano ondeggiare con sintonia europea, più che per esclusiva influenza delle dinamiche effettive della criminalità. È come

1. M. Niada, *La nuova Londra*, Milano, 2008.

**Tab. 1 - Omicidi nelle città capitali europee, 2006 (v.a. e per 100.000 abitanti)**

	V.a.	Per 100.000 abitanti
1. Bruxelles	33	2,94
2. Londra	169	2,42
3. Berlino	50	1,74
4. Madrid	46	1,44
5. Parigi	29	1,30
6. Roma	30	1,28
7. Lisbona	16	0,68

Fonte: Eurostat

se la sicurezza catalizzasse le tante e diverse paure che si riproducono nella realtà urbana fluida.

L'indagine realizzata dalla Rur, in collaborazione con il Censis, dà conto della molteplicità di fattori agenti sulla vita delle comunità urbane, esaminando comportamenti e opinioni dei residenti nei comuni con oltre 10.000 abitanti, dove risiedono 49 milioni di italiani, pari all'81% della popolazione.

Una particolare attenzione, con uno specifico focus, ha riguardato le tre aree metropolitane maggiori di Roma, Milano e Napoli: realtà diversissime per localizzazione, storia e caratteristiche attuali, ma che costituiscono, almeno per dimensioni, tre megacittà paragonabili con altre medie metropoli europee. Sembra ormai evidente, anche dai soli dati demografici, che il processo di concentrazione-deflusso stia producendo effetti misurabili attraverso l'analisi del bilancio migratorio ufficiale.

Nel 2007, sia Milano che Roma come area vasta, e Roma anche nei confini comunali, hanno registrato un saldo positivo nelle iscrizioni anagrafiche, mentre nell'area napoletana lo sfollamento dalla grande conurbazione fa defluire la popolazione ben oltre i confini provinciali. Nella grande Roma il saldo positivo è di 45.000 unità e i nuovi arrivati si dispongono a raggiera attorno al polo capitale, da Cerveteri a Guidonia, da Ardea a Pomezia o Fiumicino. A Milano il saldo positivo è di 16.000 unità (tab. 2). Le megacittà per ora attraggono, ma affinché questa tendenza si consolidi bisogna verificare se riescono a realizzare uno sviluppo durevole e sostenibile, se la coesione delle comunità ricrea equilibrio sociale.

Il quadro delle caratteristiche sociali dell'Italia urbana può riassumersi come segue:

- le grandi città con oltre 250.000 abitanti sono le più vecchie, con la sola eccezione di Napoli. Nel valore medio metropolitano, gli anziani con oltre 64 anni sono pari a un quarto dei residenti. Le realtà più piccole (da 10.000

**Tab. 2 - La ripresa d'attrazione di Roma e Milano**

	Comune		Area vasta	
	Residenti 2007 (migliaia)	Saldo migratorio 2006-2007 (% su residenti)	Residenti 2007 (migliaia)	Saldo migratorio 2006-2007 (% su residenti)
Milano	1.303	-0,3	3.890	+0,4
Roma	2.706	+0,5	4.013	+1,1
Napoli	973	-0,3	3.083	-0,3

Fonte: elaborazione Rur su dati Istat

- a 50.000 residenti) vedono una maggiore presenza di classi giovani;
- la popolazione con un grado di istruzione maggiore è concentrata nelle grandi città, dove il 23,8% dei residenti è laureato, mentre nelle piccole si scende al 14,6%;
  - l'articolazione per professioni vede notevoli differenze solo fra gli operai, più presenti nelle piccole città rispetto alle grandi (il 22,2% rispetto al 12,1%), e fra i professionisti, dove le proporzioni si rovesciano (17,9% nelle grandi e 9,2% nelle piccole città) (tab. 3).

Minori differenze si riscontrano con riferimento alla tipologia familiare e alla proprietà della casa, mentre per quanto attiene i livelli reddituali il segmento più ricco è più presente nelle città intermedie, fra 50.000 e 250.000 abitanti.

Infine, la stanzialità degli italiani è dimostrata dalla quota di residenti stabili (da sempre e da oltre 15 anni) nell'attuale comune di residenza, quota che rasenta il 60%, con un valore massimo a Milano del 64,2% (tab. 4).

Altrettanto omogeneo rispetto alla tipologia insediativa è il possesso di beni di consumo (auto, moto, biciclette, telefonini), che registra caratteri di omogeneità rispetto alla dimensione dei centri anche oltre le differenze geografiche tipiche del dualismo Nord-Sud (tab. 5).

Roma è la capitale del trasporto privato, visto che l'auto è posseduta dal 91% delle famiglie e lo scooter dal 33%, mentre Milano – grazie al miglior funzionamento del trasporto pubblico – registra i valori più bassi (82% per l'auto e 21% per i motocicli).

Nelle città medio-piccole la maggioranza dei residenti possiede la bicicletta (due per famiglia). Quanto a strumenti di comunicazione, piuttosto omogeneo è il possesso di computer, di cui è dotato il 66% delle famiglie (73% a Roma), e il telefonino, usato dal 90%, con punte del 97% nelle tre aree metropolitane maggiori.