

## Tempi difficili per la città

Ezio Marra, Alfredo Mela, Francesca Zajczyk

**1. Da Atene a Manchester 2. La musica è finita 3. Il declino urbano che non c'è 4. La città non sta mai ferma 5. La città inquieta 6. Le città di mezzo 7. Da Manchester ad Atene: la città si fa bella.**

Questo volume dell'A.I.S., *Anni In Salita*, riecheggia il titolo del famoso romanzo di Dickens *Tempi difficili*. Il romanzo descrive bene come la logica dei fatti senza anima e fantasia produca mostri. Anche se in modo molto diverso, ora come allora, i tempi della città sono duri e difficili.

### 1. Da Atene a Manchester

Fino all'inizio degli anni settanta la città appariva come una entità empirica 'ben definita' ed era in quanto evidenza del senso comune data per scontata. Era ben chiara ai più la distinzione antica tra città e campagna. La distinzione trovava conforto nei classici della storia del pensiero (Carlo Cattaneo) o della sociologia (Max Weber).

La città era stata a partire dall'anno mille in poi una potente *macchina per lo sviluppo* e, con qualche interruzione dovuta a epidemie, a guerre o a catastrofi naturali, le città avevano continuato a crescere e ad espandersi attraendo sempre nuova popolazione desiderosa di abitare in città.

La città europea occidentale e quella italiana in particolare era ancora, nell'immaginario collettivo, un luogo dove era desiderabile vivere per la ricchezza di opportunità e di reddito.

La città ideale del Palladio, dei suoi predecessori e dei suoi successori fino a prima della 'rivoluzione industriale' era quella antica greca o romana, dotata di canoni estetici precisi, di una estrema attenzione all'armonia e alla bellezza e al *luogo* inteso come sito ottimale per la scelta dell'insediamento urbano. Con la nascita della città industriale, l'attenzione alla forma e alla bellezza in gran parte si perde e tutto si finalizza alla funzionalità dei *fatti* e della *produzione*.

Nella descrizione dickensiana di *Coketown* (il soprannome letterario di Manchester) era già presente in modo forte quella *Grande Tragedia della Monotonia* denunciata un secolo dopo da Jane Jacobs (1961) nel suo famoso *Vita e morte delle grandi città*, libro fortemente polemico contro l'architettura modernista di Howard e di Le Corbusier. La descrizione dickensiana di ieri si può ancora oggi applicare senza varianti alle periferie urbane che resistono ancora ai bordi delle città come residuo di un recente passato.

Nell'urbanistica della società *paleotecnica* e *industrialista* "L'unità urbana essenziale non fu più il quartiere: fu il blocco rettangolare. Dal punto di vista del nuovo speculatore edilizio questo tracciato era perfetto. Ogni lotto, essendo di forma costante, divenne un'unità come una moneta, suscettibile di immediata stima e di scambio." (Mumford 2000, p.174-5)

Negli ultimi cento e cinquanta anni e dunque almeno sino alla fine degli anni sessanta del secolo appena trascorso il modello Manchester vince in modo possente e devastante su quello di Atene. E questo tipo di tracciato manchesteriano viene spesso citato come il contributo, per eccellenza, dell'urbanistica americana anche se trae origine nella vecchia Europa (Mumford 2000, p.175).

Ma nonostante tutto le città italiane non sono Manchester. E nonostante i pesanti interventi appena ricordati le città italiane mantengono nel proprio centro una forte presenza della memoria storica e urbanistica preindustriale.

Per comune fortuna, nella vecchia Europa e in particolare in Italia le città preesistono allo sviluppo industriale ed è in esse ben viva, per antica tradizione, la cultura della conservazione della propria memoria. Nella storia dell'Italia preunitaria, dalla Roma pontificia, agli stati borbonici del Sud, ai ducati emiliani, al granducato di Toscana è possibile trovare le tracce di norme precise che tutelano la *bellezza* delle città e del patrimonio culturale e paesaggistico come un qualcosa che fa parte del patrimonio e dello spirito pubblici (Settis 2000, p.9). Il patrimonio collettivo e pubblico non può essere trattato come la proprietà privata di un semplice oggetto che può essere alienato, modificato o distrutto a piacere del proprietario. Il 'petrolio' dell'Italia è la conservazione della *bellezza* e non la 'cartolarizzazione'.

Anche in questo caso una distorta 'logica d'impresa' pervade la mente della nuova 'Italia S.P.A', come è stata acutamente definita da Salvatore Settis (2000).

La morfologia della città europea in generale e di quella italiana in particolare, anche nel periodo della grande rivoluzione industriale, dunque non è quella della città americana descritta negli anni venti dai sociologi della scuola di Chicago secondo cui subito attorno al centro della città vi è una specie di 'girone dantesco', una zona di transizione per i nuovi arrivati che convivono con i bassifondi e con i ghetti e le zone del "vizio". (Burgess E.W. 1967, pp.45-48)

Al contrario la città europea e quella italiana in particolare vede la classe dirigente prevalentemente insediata nel centro storico.

Nel modello individuato da White (1984, p.32), le zone operaie si collocano alla periferia della città e le "zone di ceto medio" nel mezzo tra il centro e la periferia.

Le grandi città europee occidentali, se si guarda anche in modo superficiale, ai segni del passato presenti nei loro 'centri storici', sono caratterizzate dalla presenza di "chiese, palazzi, castelli, piazze monumentali e altri simboli di potere extra-economico"(White 1984). Da sempre la città è stata luogo di formazione della classe dirigente e delle élites politiche, culturali ed economiche (Ceri e Rossi 1987, p.569).

La città industriale si 'innesta' su quella preesistente e si irradia nelle periferie di allora. La città settecentesca era, per così dire, una città verticale nel senso che le più diverse classi sociali convivevano nelle stesse zone e negli stessi edifici: al primo piano, quello 'nobile', le classi sociali alte, al secondo e al terzo piano le classi medie e nelle soffitte le classi più 'umili' e povere. La ragione dell'abbandono delle abitazioni interclassiste e della nascita delle periferie operaie dipendeva soprattutto dal fatto che l'operaio industriale, in carenza assoluta di un sistema efficiente di trasporto, doveva abitare il più vicino possibile alla fabbrica al fine di garantire una maggiore durata dell'orario di lavoro. E la città si ridefinisce in funzione della fabbrica.

## 2. La musica è finita

In Italia fino al 1971 le città, soprattutto quelle più grandi, continuano a crescere di popolazione. E' vero che i centri storici sono in gran parte degradati perché le città non hanno tempo per pensare alla riqualificazione e alla 'bellezza' urbana. Ma il sistema città sembra reggere l'idea di uno sviluppo continuo e progressivo.

Ma è negli anni settanta che la città diventa "difficile" (Martinotti, 1982). Gran parte delle tensioni sociali e della "mancata qualità della vita" che si sono verificate nelle grandi città, in particolare in quelle del triangolo industriale ma non solo, possono essere interpretate come effetto di uno sviluppo incontrollato che sicuramente ha prodotto ricchezza e benessere ma anche una serie di "effetti perversi" di cui a più di trent'anni di distanza si risentono ancora le conseguenze.

Lo sviluppo industriale del secondo dopoguerra è avvenuto dunque in una situazione in cui il mondo industriale (forse con la sola eccezione dell'esperienza olivettiana) e la grande industria in particolare si è disinteressata degli effetti della propria politica di sviluppo sulla struttura urbana praticamente in assenza di controlli e di programmazione da parte degli amministratori locali.

Gli anni settanta saranno 'difficili' non solo per la trasformazione traumatica della popolazione immigrata in 'classe operaia' e soggetto politico del conflitto industriale ma anche per i veri e propri 'effetti perversi' che producono il fenomeno terroristico. Verso la fine degli anni settanta le città sembrano riprendere fiato.

Ma intanto sono avvenuti profondi mutamenti che possiamo provare a sintetizzare in tre grandi dinamiche che appaiono compresenti e parzialmente interconnesse.

La prima dinamica è quella della *crescita progressiva del terzo settore sino a divenire quello prevalente*

La *seconda dinamica* è quella di una forte crisi occupazionale che accomuna le città italiane e le grandi città europee e dura dall'inizio degli anni settanta sino almeno alla metà degli anni ottanta .

La grande industria si rende conto delle proprie difficoltà e cerca di rilanciare. Si propone allora l'idea di *Tecnocity* come possibile soluzione alla crisi urbana e occupazionale (Fondazione Agnelli 1984).

Come sia finita la storia è purtroppo risaputo: i cosiddetti parchi tecnologici non sono serviti a rilanciare l'occupazione e l'Olivetti di Ivrea ha subito la profonda crisi che tutti conosciamo.

La *terza dinamica* è quella della *progressiva perdita di importanza della città centrale* che è cruciale per il nostro discorso e su cui ritorneremo in modo più approfondito.

Verso la fine degli anni sessanta e l'inizio degli anni settanta due importanti sociologi, nordamericano l'uno e francese l'altro, si accorgono che nella società e nell'economia stanno avvenendo trasformazioni profonde, in qualche misura epocali.

Alain Touraine pubblica nel 1969 il suo *La société post-industrielle* (Touraine 1970) e Daniel Bell pubblica nel 1973 il suo *Coming of post-industrial society* (Bell 1973).

Touraine propone anche due possibili definizioni delle società (al plurale) *post-industriali* come *società tecnocratiche* o *società programmate* (Touraine 1970, p.5). Daniel Bell parla invece di *società* (al singolare) *dell'informazione* o di *società della conoscenza* in riferimento alla risorsa chiave che la caratterizza (Bell 1980).

In buona sintesi, ai nostri fini, gli elementi principali delle analisi dei due autori (identificati in sintesi come B – Bell- e T – Touraine) potrebbero essere così riassunti:

- 1) la società centrata sulla grande industria e sulla produzione sta lasciando il posto ad una società sempre più basata sui servizi e sull'informazione (B & T)

- 2) le risorse chiave del nuovo tipo di società sono la *conoscenza* e l'informaticizzazione (B & T)
- 3) i possessori di conoscenza e di capacità di governo della tecnologia diventano una *tecnostruttura* che occupa i posti di comando della società (B & T)
- 4) la società diventa più complessa ed eterogenea e i conflitti sociali si estendono dalla fabbrica alla società (T)
- 5) il modo di vivere urbano, inteso come *stile di vita* e percezione soggettiva della realtà, si diffonde sempre di più anche in contesti extraurbani (B)
- 6) le grandi metropoli mondiali assumono sempre più funzioni finanziarie e di comando a livello internazionale (B)
- 7) le imprese delocalizzano la produzione e 'abbandonano' le città localizzandosi nelle aree suburbane (B)
- 8) i centri delle città perdono di importanza (B)
- 9) quello che era attaccamento al 'mestiere' diventa attaccamento allo *spazio* (T)
- 10) la città si ridefinisce come unione di costruzioni artistiche e appello all'immaginario e come recupero di *spazi di vita* e di identità in un *tessuto urbano allentato* (T)

La 'musica' delle antiche *armonie metallurgiche* della città *fordista* comincia a suonare in modo sempre più flebile. La città *postindustriale* o *postfordista* che dir si voglia inizia il proprio incerto cammino.

### 3. Il declino urbano che non c'è

Negli anni ottanta ci si rende conto che anche in Italia, andando ad esaminare i dati dell' 12° censimento della popolazione del 1981 e confrontandolo con quello precedente, le grandi città italiane perdono popolazione.

Per la prima volta in un arco molto lungo di tempo (circa duecento anni) la crescita della popolazione delle città centrali delle grandi aree urbane ha cominciato a diminuire mentre si registravano ancora fenomeni di crescita delle cinture metropolitane.

In alcuni casi ha cominciato a diminuire la popolazione di intere aree metropolitane nel loro complesso e alcuni studiosi, forse con fretta eccessiva, hanno cominciato a parlare di *deurbanizzazione* (Van den Berg e Drewett 1982), di *declino urbano* e di *controurbanizzazione* (Berry 1976).

Ancora oggi il decremento di popolazione di molte aree metropolitane europee risulta molto accentuato.

Il fenomeno è stato variamente interpretato come *congiunturale* e legato al processo di *suburbanizzazione* (Hall e Hay) o come fatto *epocale* di vero e proprio *declino* delle città (Van den Berg e Drewett 1982).

Secondo altri l'arresto della crescita delle città, come scenario futuro prevedibile, non dipenderà tanto dal venir meno dell'*ethos urbano* e dell'*urbanesimo come modo di vita* quanto piuttosto dall'esatto contrario: in gran parte del mondo economicamente sviluppato anche gli abitanti della 'campagna' o delle zone rurali hanno assunto modelli di comportamento tipicamente urbani (Bell 1980, p.539). La diffusione dei mezzi di trasporto individuali e delle comunicazioni di massa fa sì che anche chi non abita nelle grandi città sia o stia diventando *urbanizzato*, magari inconsapevolmente, e se non altro nel senso psicologico del termine (Bell 1980).

Altri autori arrivano a sostenere che la città "non possiede più [...] una specificità nei confronti del territorio circostante, [...] e se ancora la possiede tende a perderla." (Ceri e Rossi 1987, p. 580).

Affermazioni di questo tipo ci paiono eccessive e valide in parte solo per quanto riguarda la localizzazione della produzione industriale e la comunicazione politica di massa che non hanno più strettamente bisogno di avere come punto di riferimento la grande città.

Peraltro, in Italia, a livello emotivo la constatazione che (nel 1981) sette delle dieci città più grandi arrestano il loro sviluppo perdendo quantità consistenti di popolazione genera una specie di *choc*.

Alcuni, i *nuovi ottimisti*, pensano che il fatto sia passeggero e congiunturale, altri considerano, come abbiamo visto, il fatto epocale e senza ritorno.

La tendenza è enfatizzata dal modo in cui vengono presentati dall'ISTAT che raggruppa i comuni per classe di dimensione demografica.

Dal confronto dei dati così presentati e da una lettura 'ingenua' emerge che i comuni al di sotto dei ventimila abitanti continuano a crescere in modo 'impetuoso', i comuni intermedi tra i ventimila e i centomila abitanti continuano comunque a crescere mentre i comuni maggiori sono in fase di declino demografico (Martinotti 1993, p. 100).

E la tendenza continua anche negli anni successivi tanto che Corrado Barberis curatore di una ricerca per il Ministero dell'agricoltura e delle foreste sosterrà la tesi che "la gente torna a stare in campagna tanto che la maggioranza degli italiani" [...] "vive ormai in comuni rurali" (INSOR 1988). Il dato presentato da Barberis costituisce un buon esempio che potrebbe arricchire il noto manuale di Durrell Huff dal titolo *How to lie with statistics* (Huff 1954). Infatti Barberis utilizza una definizione di comune rurale che risale al 1951 e secondo una logica del tipo *olim ruralis semper ruralis* prende 'luciole per lanterne' e considera come rurale Pomigliano d'Arco o altri comuni che essendo in prossimità di grandi metropoli, nel 1987, sono ormai diventati parte integrante delle grandi periferie metropolitane.

Un uso errato della statistica, come dimostra Huff, non è infrequente ma quando viene preso per 'buono' dai media genera allarmi o peggio diffonde notizie assolutamente infondate.

Ma i *mass media*, secondo la logica per cui un cane che morde un uomo non fa notizia ma un uomo che morde un cane la fa eccome, prendono per 'buono' il dato. I dati della ricerca di Barberis trovano ampio spazio su *l'Espresso*, su *la Repubblica*, su *il Giornale*, su *Panorama*, su *Il Sole-24 Ore*, su *La Nuova Ecologia* e ovviamente sulle televisioni nazionali e locali che non si lasciano sfuggire lo *scoop* che non c'è (Martinotti 1993, p. 97).

Martinotti dimostrerà in molti convegni e in modo approfondito nel suo *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città* (Martinotti 1993) che il dato presentato da Barberis e riecheggiato dai *mass media* è fittizio e fuorviante. Infatti se si introduce la distinzione tra comuni metropolitani e comuni non metropolitani si vede bene che i comuni metropolitani al di sotto dei centomila abitanti crescono molto più rapidamente dei comuni della stessa ampiezza demografica esterni all'influenza metropolitana (Martinotti 1993, p.108).

In buona sostanza le cinture delle grandi aree metropolitane italiane crescono impetuosamente anche se le città centrali perdono popolazione. I saldi rimangono sempre positivi a favore delle aree metropolitane. In altri termini, come ha osservato Arnaldo Bagnasco, "se la popolazione di un grande comune diminuisce mentre cresce quella dei comuni limitrofi, è la stessa unità sociale che si ridefinisce" (Bagnasco

1986), anzi, potremmo dire che è la stessa unità sociale che si allarga e si espande sul territorio.

Tabella 1 – La popolazione delle grandi città alla data dei censimenti (dati in migliaia – in grassetto il periodo di massimo popolamento)

	1961	1971	1981	1991	2001
Roma	2.188	2.781	<b>2.840</b>	2.775	2.547
Milano	1.582	<b>1.732</b>	1.605	1.369	1.256
Napoli	1.183	<b>1.227</b>	1.212	1.067	1.005
Torino	1.026	<b>1.168</b>	1.117	963	865
Palermo	588	643	<b>702</b>	699	687
Genova	784	<b>817</b>	763	679	610
Bologna	445	<b>491</b>	459	404	371
Firenze	437	<b>458</b>	448	403	356
Bari	312	357	<b>371</b>	342	317
Catania	364	<b>400</b>	380	333	313
Venezia	347	363	346	309	271
Verona	221	<b>266</b>	266	256	253
TOTALE					
10 Città	9.477	10.703	10.509	9.599	8.851

Recentemente l'Istat, in una nota informativa, ha diffuso i dati sui saldi di popolazione tra il 1991 e il 2001 riferiti alle grandi città centrali, alle prime e alle seconde cinture (ISTAT 2004). Come si vede dalla tabella 2 tutti i comuni delle seconde cinture delle grandi aree metropolitane, con l'eccezione di quella di Genova, continuano a crescere.

Complessivamente le aree metropolitane considerate sono sostanzialmente stabili o perdono percentuali di popolazione inferiori a due. Fa eccezione in positivo Verona che proprio per questo merita di essere attentamente studiata. Fanno eccezione in negativo Milano, Torino, Genova e Firenze che stanno attuando consistenti politiche di riqualificazione urbana la cui efficacia o meno potremo compiutamente valutare alla fine del decennio in corso.

Il fenomeno di crescente 'metropolitanizzazione' (detto con un brutto neologismo che rende però l'idea) dei comuni contigui alle grandi città è crescente e molti parlano addirittura di *città diffusa* e di scomparsa della campagna in relazione all'estendersi su tutto il territorio, in modo pervasivo e talvolta invasivo, degli stili di vita urbani (Dal Pozzolo 2002).

La città è in fase di rapido mutamento e di ridefinizione di se stessa e dei propri confini e in questo quadro sono anche in profonda fase di ridefinizione gli strumenti 'scientifici' di analisi della città.

In un periodo di crisi dell'oggetto città ci troviamo dunque di fronte anche ad una crisi dei vecchi paradigmi di analisi propri della sociologia urbana.

Per molti la città non è più nettamente distinguibile dal suo contesto e l'aumento della mobilità territoriale, la diffusione delle reti informatiche, l'emergenza di sistemi territoriali reticolari più vasti impone la definizione di nuovi paradigmi.

Tabella 2.1 – La popolazione delle grandi città e delle cinture al censimento 2001 (dati in migliaia – fonte: Istat 2004)

	Città centrale	Prima cintura	Seconda cintura	Area metropolitana
Roma	2.547	566	322	3.435
Milano	1.256	596	567	2.420
Napoli	1.005	552	453	2.009
Torino	865	404	234	1.504
Palermo	687	112	265	1.063
Genova	610	66	81	757
Bologna	371	169	141	681
Firenze	356	187	319	863
Bari	317	247	332	896
Catania	313	233	321	868
Venezia	271	245	267	783
Verona	253	185	131	569

Tabella 2.2 – Incrementi o decrementi di popolazione delle grandi città e delle cinture tra il censimento 2001 e quello del 1991 (percentuali)

	Città centrale	Prima cintura	Seconda cintura	Area metropolitana
Roma	-6,8	13,5	18,3	-2,0
Milano	-8,3	-1,6	1,0	-4,6
Napoli	-5,9	4,5	14,1	0,9
Torino	-10,1	0,4	4,7	-5,4
Palermo	-1,7	18,0	5,5	1,8
Genova	-10,1	-1,0	-1,5	-8,5
Bologna	-8,2	2,8	15,3	-1,4
Firenze	-11,7	-2,8	5,2	-4,1
Bari	-7,5	4,6	5,4	0,2
Catania	-6,0	7,1	5,5	1,4
Venezia	-9,2	2,3	5,7	-1,0
Verona	-1,0	12,4	10,5	5,6

Come ha rilevato Kuhn ormai molti anni orsono (Kuhn 1962), quando sorgono novità insospettite che si presentano come *anomalie* rispetto ai vecchi paradigmi avviene una crisi e molti paradigmi cominciano ad entrare in concorrenza tra loro e ingaggiano una lotta. La lotta tra paradigmi comporta una ridefinizione dell'intera struttura concettuale o degli 'strumenti' teorici con cui si guarda il mondo. La lotta tra paradigmi comporta una decisione e una scelta dei problemi più importanti da analizzare e da risolvere. La vittoria di un paradigma dipenderà dalla sua adeguatezza e dalla sua capacità di ottenere il consenso della comunità scientifica.

Lo schema interpretativo di Kuhn riguarda le scienze cosiddette 'dure' ma può con qualche approssimazione, *si parva licet*, essere applicata anche nel nostro caso. E attualmente emergono anche nel campo della sociologia urbana e del territorio diversi paradigmi che proviamo brevemente a descrivere.

Il primo *paradigma* che prendiamo in considerazione è stato proposto da Martinotti (1993) nel suo volume *Metropoli*.

Martinotti evidenzia come l'oggetto storico di studio della sociologia urbana sia costituito dalla cosiddetta *città tradizionale* in cui gli *abitanti* e i *'lavoratori'* coincidevano spazialmente e sociologicamente (Martinotti 1993, p.143). In questo caso la popolazione notturna (gli abitanti che risiedono in città) e la popolazione diurna (quelli che lavorano in città) praticamente coincidono.

Quando la capacità produttiva della città si espande e contemporaneamente crescono la rete dei trasporti e la sua capacità di attrazione legata alle occasioni di lavoro e di reddito emerge la nuova figura del *pendolare* che fa parte della popolazione diurna (che lavora) ma non di quella notturna (che abita la città). In questo caso ci troviamo, secondo lo schema proposto da Martinotti, di fronte alla *metropoli di prima generazione* (Martinotti 1993, p. 145).

In parallelo all'evolversi della metropoli di prima generazione si evolve il sistema dei trasporti, si riduce l'orario di lavoro e aumenta il reddito e il tempo libero della popolazione. Da una società fortemente orientata alla produzione si passa ad una società sempre più orientata al mercato e al consumo.

La grande città e la metropoli offrono occasioni e opportunità crescenti per attività ricreative e culturali che vanno dal grande spettacolo sportivo, al grande museo, al grande concerto, al semplice piacere di fare dello *shopping* o a quello di passeggiare nel centro storico. In questa fase si affaccia sulla scena metropolitana il consumatore metropolitano o *city user* (Martinotti 1993). Ovviamente le tre popolazioni metropolitane fin qui individuate coincidono in parte in quanto lo stesso individuo può ovviamente abitare, lavorare e divertirsi o fare acquisti in città. Ma nella *metropoli di seconda generazione* aumentano sempre più le popolazioni esterne (consumatori e pendolari) che pur non abitando in città la vivono durante il giorno (Martinotti 1993).

Infine, secondo Martinotti, esiste una quarta popolazione metropolitana, più ristretta ma molto qualificata che svolge funzioni economiche di alto livello ed ha consumi di tipo medio alto. Questa quarta popolazione è costituita dai cosiddetti *metropolitan businessmen* che si muovono, in genere, su lunghe distanze e sono particolarmente attratti dai grandi centri finanziari o dalle grandi occasioni fieristiche offerte dalle più grandi metropoli. Ovviamente questo tipo di popolazione è particolarmente esigente dal punto di vista dei propri consumi culturali e dei luoghi di accoglienza e richiede grandi spettacoli e alberghi particolarmente qualificati ed esclusivi.

La presenza delle prime tre popolazioni e quella di questa quarta popolazione caratterizzano, secondo Martinotti, la *metropoli di terza generazione*, che è in fase, per così dire, emergente e di cui non sappiamo ancora definire compiutamente la morfologia (Martinotti 1993, p. 152). Le popolazioni metropolitane necessitano per essere adeguatamente studiate di una informazione statistica adeguata che era, almeno fino al 1981, inesistente: ai censimenti venivano rilevati quasi esclusivamente gli abitanti (residenti e non). Nei censimenti del 1991 e del 2001 son anche stati rilevate le popolazioni che si spostano per motivi di lavoro e di studio ma sono del tutto trascurate le popolazioni, sempre più consistenti, che si spostano e arrivano in città per motivi legati al tempo libero e agli affari.

Il paradigma di Martinotti si presta bene allo studio del fenomeno metropolitano e può, con opportune trasformazioni essere utilmente applicato anche al campo del turismo (urbano e non). Più in generale gli studi di Martinotti mettono ben in evidenza come gli strumenti di rilevazione di cui disponiamo, sulla base delle fonti statistiche

ufficiali, siano in grandissima parte inadeguate per studiare e comprendere la crescente mobilità territoriale della popolazione e le grandi trasformazioni in atto.

Un secondo paradigma emergente è quello della cosiddetta *città estesa* proposta da De Matteis e da Sforzi e che risponde al concetto di “sistema urbano giornaliero” (De Matteis e Bonavero 1997) e individua 784 *sistemi urbani* corrispondenti a questa definizione.

La individuazione delle cosiddette città estese si basa sulle precedenti ricerche di Fabio Sforzi relative ai *sistemi locali del lavoro* e stabilisce una stretta connessione tra la base produttiva e la dimensione territoriale. Questo tipo di paradigma permette di individuare bene l'interdipendenza tra presenza dell'industria manifatturiera o la contrapposizione tra sistemi urbani industriali e servizi al consumatore.

Questo paradigma rischia a nostro avviso di trascurare l'emergenza dei *sistemi turistici locali* e soprattutto presuppone una forte interdipendenza territoriale tra diversi tipi di sistema che dovrebbero tutti essere ricondotti allo stesso tipo di unità territoriale dai confini ben delimitati. Ci spieghiamo meglio: se vogliamo studiare l'insieme delle opportunità culturali o associative di un determinato territorio possiamo definire delle ‘zonizzazioni’ che non necessariamente coincidono con le ‘zonizzazioni’ più opportune per studiare la realtà economica o con quelle ‘migliori’ per studiare, ad esempio, quella politica che può essere definita dai collegi elettorali che non è affatto detto che coincidano con altre ‘zonizzazioni’ possibili. La perplessità che suscita questo paradigma è dovuta al fatto che mentre ci troviamo ad avere a che fare con sistemi territoriali sempre più *fuzzy* rischiamo di ‘in scatolare’ la realtà in confini rigidi che in alcuni casi possono risultare inadeguati. Peraltro questo tipo di modello si presta bene ad un'analisi estensiva del territorio e ad una ‘ottima’ classificazione delle gerarchie e delle vocazioni dei sistemi urbani locali.

Un terzo tipo di paradigma è quello reticolare. Le città o le metropoli non sono più, se mai lo sono state, delle *monadi* isolate nel territorio ma conta sempre di più evidenziare la struttura reticolare e gerarchico-funzionale del sistema urbano. In particolare il sistema urbano italiano va studiato nel quadro di quello europeo. Sulla base di questo paradigma possiamo individuare in Europa zone a forte densità di reti urbane che coincidono con la cosiddetta ‘banana blu’ e con il cosiddetto ‘corridoio mediterraneo’ e zone esterne a queste aree di sviluppo (prevalentemente al sud dell'Italia e della Spagna). Questo tipo di paradigma che ben descrive l'evoluzione del sistema urbano europeo è compiutamente analizzato da De Matteis e da Bonavero nel loro lavoro su *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo* (De Matteis e Bonavero, pp.37-66). Il merito di questo paradigma è quello di far comprendere a scala larga l'evoluzione del sistema urbano. Come sempre capita, una buona visione di insieme rischia di trascurare i dettagli che sono peraltro compiutamente analizzati nel modello dei *sistemi urbani locali* che risulta quindi utile complementare a questo.

Esiste infine un altro paradigma molto importante proposto da Manuel Castells. Questo paradigma evidenzia come in un mondo sempre più globalizzato e caratterizzato da reti di telecomunicazioni diffuse (*Internet*) ci troviamo di fronte ad una “crisi delle città come sistemi socio-spaziali di comunicazione culturale” (Castells 2003, p.44). Nel quadro della *network society* assistiamo a crescenti contraddizioni o opposizioni tra globale e locale. Alcuni processi si strutturano globalmente (economia, finanza, tecnologia, autorità istituzionali) altri (il lavoro, il tempo libero, la identità e la partecipazione) sono prevalentemente locali. “Le città in quanto sistemi

di comunicazione, dovrebbero fungere da collegamento tra globale e locale, ma è proprio qui che cominciano i problemi...” (Castells 2003, p.49). Il paradigma di Castells mette quindi l’accento sulle contraddizioni che si generano tra i *flussi di comunicazione* tra luoghi diversi, situati in uno spazio globale, e su quelle attività umane che sono tipicamente situate in una dimensione locale.

Secondo Castells, è in atto una vera e propria rivoluzione socio spaziale che impone un cambio di paradigma ovvero “una nuova teoria del concetto di metropoli” (Castells 2003, p.68).

Le grandi trasformazioni urbane riguardano tre *cleavages* (anche se Castells non usa questo termine) o tensioni che caratterizzano la ‘rivoluzione in atto’:

- 1) la già ricordata contraddizione tra globale e locale che attiene alle *funzioni della network economy*.
- 2) la contraddizione tra individualismo e comunitarianismo o, detto in altri termini, tra l’identità individuale e quella sociale; questo *cleavage* attiene alla sfera del *significato*
- 3) il *cleavage* sempre più evidente tra organizzazione dello *spazio fisico* e organizzazione dello *spazio dei flussi*; questa terza dimensione attiene alle *forme di organizzazione dello spazio*

Per comprendere la trasformazione in atto occorre tenere conto di tutti e tre gli aspetti. Per *governare* la trasformazione occorre “mettere in comunicazione tra loro questi diversi aspetti” e le città e le metropoli sono degli *snodi* importanti dove queste tensioni si incontrano e si scontrano e dove possono essere ricomposte mantenendo le loro specificità. Occorre quindi “...riconciliare tecnologia e cultura” [...] “riformulando lo spazio pubblico nel nuovo contesto metropolitano” (Castells 2003, p.68) e ciò potrà avvenire solo con “modalità di conduzione delle città” partecipative e democratiche.

La prospettiva di Castells è troppo ampia per essere compiutamente analizzata in questa sede ma offre un quadro interpretativo essenziale per comprendere le grandi trasformazioni in atto.

In sintesi abbiamo definito almeno quattro diversi tipi di paradigmi emergenti al fine di studiare e comprendere le trasformazioni in atto. Il primo è quello delle quattro popolazioni metropolitane che permette di descrivere il processo evolutivo in atto che parte dalla città e arriva alla metropoli di terza generazione (Martinotti 1993). Il secondo paradigma è quello della *città estesa*. Il terzo è quello delle reti spaziali di città (De Matteis e Bonavero 1997) e infine il quarto è quello di Castells che parla di *flussi telematici* e di *Città delle reti* che si muovono a livello globale e possono entrare in conflitto con le realtà locali.

Esistono poi molti altri schemi interpretativi o suggestioni, che non sono veri e propri paradigmi, che parlano di *città diffusa* o di *fine dei territori* in contrapposizione alla localizzazione ben determinata dell’età fordista (Rullani e Romano 1998) o di *attraversamenti* (Desideri e Ilardi 1997). Questi schemi interpretativi sono spesso ricchi di suggestioni e descrivono tendenze in atto che può essere di qualche utilità conoscere ed approfondire.

#### **4. La città non sta mai ferma**

Il passaggio dalle città tradizionali alle metropoli di prima generazione, ricordato nel paragrafo precedente (Martinotti 1993), che popolano lo scenario dei paesi occidentali a partire dai primi decenni del ventesimo secolo, è segnato dalla progressiva trasformazione della morfologia dei luoghi, in direzione della ridefinizione funzionale delle aree che li compongono e della differenziazione delle popolazioni che li abitano o utilizzano. Da oggetti sociali in condizione di relativo isolamento, le metropoli sono diventate luoghi della pluralità e dinamicità dei fenomeni sociali, spazi di flussi di spostamento e di relazioni. Il processo ha avuto fasi ed esiti peculiari in relazione agli specifici contesti nazionali, tuttavia è innegabile il fatto che la progressiva acquisizione di un'identità multipolare da parte delle metropoli contemporanee abbia rappresentato uno dei tratti più interessanti della modernità sociale. La convivenza nelle nuove metropoli di popolazioni contraddistinte da profili sociali e stili di vita specifici e di categorie di attività funzionalmente differenziate è stata sin dalle origini possibile ricorrendo a sistemi sempre più sofisticati di gestione e di controllo dei tempi e degli spazi urbani.

Sul versante temporale, il ricorso ai sistemi orari, a cui le macchine del tempo tipiche della modernità, gli orologi, fanno riferimento, ha rappresentato l'artificio utilizzato per cercare di dare ordine, attraverso la misurazione, agli eventi naturali e a quelli umani. La cadenza regolare dei minuti e delle ore nei sistemi orari è apparsa subito particolarmente efficace, permettendo non solo di regolare ma anche di comparare le azioni umane all'interno di aree urbane sempre più complesse. Accomunate da un sistema standardizzato di misurazione del tempo, adottato dalla maggioranza delle società moderne, le azioni delle popolazioni urbane hanno cominciato ad essere analizzate all'interno di una comune cornice temporale, consentendo di comparare e controllare comportamenti altrimenti difficilmente commensurabili e di creare le condizioni favorevoli all'integrazione delle popolazioni nel nuovo scenario urbano. Sul versante territoriale, la convivenza di popolazioni disomogenee e di categorie di attività differenziate è stata ottenuta promovendo processi di urbanizzazione centrati sulla specializzazione funzionale e delimitazione spaziale delle aree e sulla separazione urbana delle localizzazioni dei gruppi sociali.

Gli stessi fattori che hanno contribuito allo sviluppo delle metropoli di prima generazione hanno, nella fase successiva del processo di sviluppo urbano, creato le premesse dalle quali presero avvio quelle contemporanee. Rispetto alle metropoli del passato quelle di seconda generazione appaiono caratterizzate dalla crescente difficoltà dei sistemi di governo a gestire tempi e spazi urbani sempre più differenziati. I cambiamenti rimandano da un lato alle diverse modalità che gli individui adottano per rapportarsi ai tempi e agli spazi della città e dall'altro alle differenti condizioni di vita all'interno della città contemporanea. Fenomeni come la ricerca di libertà individuale e la necessità di integrazione sociale convivono in contesti urbani sempre più conflittuali, contraddistinti dalla progressiva frammentazione sociale, derivante dalla rottura dei tradizionali confini di classe, dalla crescente domanda di affermazione individuale, esito dell'esplosione di bisogni e interessi particolaristici, e dalla presenza di sempre più sofisticate esigenze individuali e collettive.

All'intero di contesti sempre più frammentati, l'organizzazione temporale urbana

appare caratterizzata dalla progressiva differenziazione delle modalità sociali di utilizzo del tempo. Uno dei paradossi della modernità consiste proprio nel fatto che nelle società urbane ad elevato livello di complessità il sistema orario, prodotto storico del processo di omogeneizzazione e standardizzazione dei comportamenti dei gruppi umani delle società industriali, ha smesso di funzionare quale criterio esclusivo di regolazione del tempo sociale. L'incompatibilità oraria dei ruoli svolti dagli attori è, però, solo uno dei fattori alla base della progressiva differenziazione temporale degli stili sociali di utilizzo del tempo, che rimanda alle trasformazioni temporali più generali che hanno attraversato le società urbane ad elevato livello di sviluppo negli ultimi decenni. Tra le differenti questioni che stanno animando il dibattito, non solo scientifico ma anche politico, degli ultimi anni, le più interessanti riguardano senza dubbio la natura sempre più residuale e desincronizzata del tempo sociale (Chiesi 1989, Colleoni 2004). Abbondano nella letteratura scientifica e nella saggistica, anche di stampo giornalistico, le descrizioni in merito alla scarsità del tempo nelle società urbane contemporanee e le interpretazioni sulle possibili cause. Le spiegazioni muovono opportunamente in direzione delle trasformazioni che hanno interessato il mondo simbolico degli attori nelle società post-moderne, quali l'incremento di importanza attribuita al valore dell'istantaneità, l'accentuazione della fuggevolezza e della caducità delle mode, dei prodotti, dei valori e delle ideologie e la progressiva scomparsa del tempo e dello spazio quali dimensioni materiali e tangibili della vita sociale. Il tema rimanda tuttavia anche a spiegazioni riguardanti le trasformazioni più generali intercorse nei rapporti di potere tra gruppi dominanti e subordinati, e le relative ripercussioni nell'organizzazione sociale dei tempi di produzione e di consumo di beni e servizi. L'esperienza contemporanea della scarsità del tempo può essere letta come il segno di un mutamento sociale che vede le sue origini nella disuguale distribuzione del possesso di beni e servizi, delle possibilità di acquisto e consumo e dei relativi tempi. L'avvento della società industrializzata, da un lato ha portato alla riduzione generalizzata dei tempi dedicati al soddisfacimento dei bisogni fondamentali (grazie allo sviluppo economico e tecnologico) e alla maggiore uniformità dei tempi di produzione e di consumo tra i diversi gruppi sociali, dall'altro ha creato nuove forme di differenziazione trasversali rispetto agli stessi. Esse sono visibili, oltre che nelle tradizionali strutture della disuguaglianza, nella crescente diversificazione della distribuzione sociale del potere di gestire i tempi dedicati al soddisfacimento dei bisogni. Benché meno vincolato alle necessità produttive, nella società urbana contemporanea il tempo continua a rimanere residuale per ingenti categorie di attori, costrette a frammentare e sovrapporre le attività all'interno di orari e calendari inevitabilmente circoscritti e limitati. Frazionato tra lavoro retribuito, non retribuito, di cura e di *leisure* - per citare le categorie più utilizzate - il tempo umano finisce con il perdere l'omogeneità necessaria oggi, come nel passato, a dare senso alle esperienze degli attori sociali (Leccardi 1994, Jacobs e Gerson 1998, Zajczyk 2000, Paolucci 2003).

Oltre che frammentata, l'organizzazione temporale delle società urbane appare contraddistinta anche dalla crescente desincronizzazione dei ritmi. Come noto la sincronizzazione temporale è uno dei meccanismi che permette alla società di riprodursi in modo ordinato, di mettere insieme concretamente i suoi pezzi (Giddens 1990). In tal senso un certo grado di sincronizzazione rappresenta il requisito di base per il funzionamento di ogni sistema, dal livello micro a quello macro, e non sarebbe realistico immaginare una società urbana contraddistinta dalla totale desincronizzazione (Gasparini 1990). Tuttavia numerose contraddizioni si sono

collegate ad un'organizzazione del tempo che comporta costi sociali ed economici crescenti e diversi fattori hanno messo in crisi l'idea secondo cui tutti possono aspirare ad avere lo stesso modello di comportamento temporale e l'organizzazione sociale del tempo possa essere improntata ad una rigida sincronizzazione ed uniformazione dei tempi individuali e collettivi.

Una prima spiegazione può essere trovata nella necessità di avvicendamento temporale dei lavoratori nell'attività produttiva delle società post-industriali e rinvia al tema più generale dell'integrazione sistemica (Chiesi 1989). Una seconda serie di fattori alla base della progressiva de-sincronizzazione degli orari urbani può essere individuata nella crescita, a partire dalla metà degli anni settanta, del numero dei rapporti di lavoro non dipendente sul totale della forza lavoro, delle forme di lavoro flessibile in particolare nel settore impiegatizio, dei rapporti di lavoro a tempo parziale in fasce atipiche della giornata e degli orari di lavoro esclusivamente festivi. In particolare il processo di terziarizzazione, caratterizzato da un consistente aumento dei servizi alla persona e alle imprese, ha favorito l'affermarsi di attività dai ritmi temporali di lavoro più frammentati e multiversi, fortemente connessi al tempo crescente di non lavoro di parte della popolazione, e l'aumento del tempo libero che produce lavoro (Gershuny 1991), ovvero che induce domanda di servizi di svago e ricreazione in orari atipici rispetto all'orario di lavoro standard. Un ulteriore fattore esplicativo della de-sincronizzazione viene individuato da Gasparini nell'allentamento dei vincoli temporali di lavoro per effetto dello sviluppo tecnologico (Gasparini 1990). Le nuove tecnologie, secondo l'autore, sono sempre più improntate ad una flessibilità che si ripercuote sulle modalità temporali di organizzazione del lavoro, rendendo gli operatori meno interdipendenti fra loro dal punto di vista spazio-temporale. In particolare, le tecnologie ad alta densità di informazione fanno venire meno l'esigenza della contemporaneità tra produzione e consumo e tra erogazione e fruizione di un servizio.

La metropoli contemporanea appare caratterizzata non solo dalla presenza di tempi urbani frammentati e desincronizzati, ma anche da flussi di mobilità delle popolazioni sempre più consistenti. Le popolazioni e i gruppi umani si sono sempre spostati, e con essi le merci, ma la mobilità non ha mai creato uno spazio sociale autonomo. Ha cominciato ad assumere una tale fisionomia nelle società urbane contemporanee ad elevato livello di sviluppo. La maggior parte della popolazione mondiale e la quasi totalità di quella dei Paesi occidentali vive oggi in società in cui la mobilità stanziale ha lasciato il posto ad un sistema sempre più caratterizzato da insediamento mobile. Originariamente finalizzata alla ricerca di luoghi idonei a consentire l'insediamento e lo sviluppo di popolazioni nomadi, la mobilità è diventata oggi uno dei tratti dominanti di società stanziali che hanno nella città l'ambiente fisico e culturale di riferimento privilegiato. Da occasionale e a lungo raggio l'esperienza della mobilità urbana è diventata sempre più frequente e a raggio misto. Sono sempre più numerose le persone che durante la giornata si spostano in modo regolare, spesso ripetitivo, lungo i percorsi, non sempre sistematici che dalla propria abitazione le conducono verso i luoghi del lavoro, del tempo libero, dei servizi e viceversa. Si tratta di soggetti impegnati in una mobilità di breve e media distanza (inferiore in genere ai cento chilometri), frammentata in diversi episodi giornalieri, giustificata da motivi attinenti non solo al lavoro retribuito e reiterata nelle routine della vita quotidiana (Pisarski 2001, Colleoni e Zajczyk 2004).

Nella mobilità sul territorio urbano, a breve o a lunga distanza, di flussi sempre più consistenti di popolazioni, entrano in gioco i mezzi di trasporto e le infrastrutture

fisiche che ne sono di supporto, ma anche elementi di natura economica, sociale e culturale. Il termine sistema di mobilità cerca di dare importanza a questi ultimi aspetti, troppo spesso trattati in qualità di variabili residue e riuniti sotto la voce generica di domanda di mobilità. Non solo, con il suo uso viene dato riferimento teorico ad un'altra dimensione di rilevante attualità nello studio e nella ricerca sulla mobilità urbana: l'interconnessione tra i differenti livelli di svolgimento delle azioni nello spazio e nel tempo (Giddens 1984, Gershuny 2000) e tra le pratiche di spostamento dei cittadini e la distribuzione territoriale dei servizi (Hagerstrand 1975, Parkes e Thrift 1980).

L'incremento e la diversificazione dei flussi di mobilità nelle metropoli di seconda generazione possono essere spiegati facendo attenzione a diversi fattori in reciproca interazione. Alcuni di questi sono noti e riguardano le trasformazioni avvenute nel settore della produzione dei beni e dei servizi e in quello del lavoro. L'accelerazione del ciclo di produzione nella moderna impresa post-fordista è stata resa possibile dalla progressiva automazione delle funzioni interne alle aziende ma anche dai mutamenti organizzativi avvenuti in direzione del decentramento della produzione (subappalto, ricorso a fonti esterne...) e della gestione dei magazzini *just in time* (Harvey 1993). Questi metodi mirano a ridurre al minimo i costi di immagazzinamento delle merci, ma contribuiscono a mantenere elevata la mobilità delle stesse, trasferendo di fatto i costi sugli spazi comuni rappresentati da beni collettivi quali strade, ponti ed altre infrastrutture di trasporto (Martinotti 2002). Dal punto di vista territoriale ciò si è tradotto anche nella diffusione delle funzioni produttive e di scambio prima localizzate in poche aree industriali, grazie anche allo sviluppo parallelo e composito dei due macrosistemi tecnologici delle comunicazioni fisiche e di quelle immateriali. Le conseguenze sulla mobilità urbana sono state di portata altrettanto rilevante interessando direttamente i lavoratori delle aziende e, più in generale, tutti coloro che hanno trovato impiego nel settore dei servizi alle imprese. La diversificazione della localizzazione territoriale dei comparti aziendali e la de-sincronizzazione e differenziazione degli orari di produzione hanno avuto come esito, da un lato l'incremento del livello medio di integrazione del sistema nel suo insieme, dall'altro l'aumento del numero di rapporti di lavoro atipici sul totale della forza di lavoro.

La maggiore interdipendenza funzionale delle attività esercitate dalle singole parti del sistema produttivo prima, e di quello dei servizi poi, ha avuto la conseguenza di aumentare il livello medio di mobilità di risorse umane e materiali sempre più delocalizzate. E sono proprio le fasce periurbane delle grandi città quelle attorno a cui si sta oggi riorganizzando l'insieme delle strutture urbane produttive, di servizio e residenziali (Pumain e Godard 1996). Spazi privilegiati dei flussi anziché dei luoghi (Castells 1996), le aree di frangia delle città sommano alla mobilità dei soggetti che vi trovano impiego e delle merci che vi sono prodotte, quella delle popolazioni non residenti che le attraversano, passando per i nodi comunicativi dei nuovi grandi insediamenti di servizio, aeroporti, *shopping malls* e infrastrutture del tempo libero (Martinotti 2002). In un noto saggio scritto agli inizi degli anni sessanta McLuhan (1962) profetizzava la nascita di una società urbana virtuale, sempre più caratterizzata dalla diffusione e dall'accessibilità domestica degli strumenti di comunicazione e di informazione. In effetti le abitazioni moderne si sono trasformate in piattaforme per una miriade di macchine tecnologiche ma contemporaneamente le città, in particolare le loro aree periurbane, hanno continuato a svilupparsi, aggiungendo piuttosto che sostituendo ai flussi materiali degli individui e delle merci quelli, immateriali, delle nuove reti di informazione telematica. Queste ultime, d'altro canto, se da un lato

hanno facilitato quel processo di *disembedding* o decontestualizzazione dei rapporti sociali di cui parla Giddens (1990), hanno però anche accelerato la velocità globale della produzione della società, aumentando di conseguenza la quantità totale di trasferimenti fisici di persone e merci.

La crescita, a partire dalla metà degli anni settanta, del numero dei rapporti di lavoro non dipendente sul totale della forza lavoro, delle forme di lavoro flessibile in particolare nel settore impiegatizio, dei rapporti di lavoro a tempo parziale in fasce atipiche della giornata e degli orari di lavoro esclusivamente festivi, rappresenta un ulteriore elemento a favore dell'incremento della mobilità metropolitana. Secondo i dati del Rapporto "Milano produttiva" (2001) nell'area milanese i contratti di lavoro atipici (part-time, a tempo determinato, formazione-lavoro e lavoro interinale) rappresentano il 60% del totale dei nuovi rapporti di lavoro, coinvolgendo in larga misura soprattutto le donne. Se a ciò aggiungiamo il dato sull'aumento generalizzato dei valori dei tassi di attività femminili sul mercato del lavoro, si capisce il motivo per cui si parla di incremento del livello medio di spostamenti effettuati dalla componente femminile delle forze di lavoro.

## 5. La città inquieta

La città contemporanea è esposta di frequente alle luci dei riflettori dei mass media e paradossalmente (ma non troppo) lo è, di volta in volta, per ragioni diametralmente opposte. Da un lato, come si è già ricordato, si tratta di una esposizione volontaria: le città fanno ogni sforzo per proiettare all'esterno una immagine positiva di sé, mettendo in luce le proprie caratteristiche migliori e sottolineando i processi di trasformazione che le rendono sempre più competitive. Dall'altro lato, però, molto spesso le pagine dello stesso giornale (o i servizi della stessa emittente televisiva) propongono un'immagine totalmente differente della città e dei suoi spazi: la rappresentano come un luogo di insicurezza, costantemente attraversato da una molteplicità di pericoli che incombono sui cittadini e che richiedono la massima vigilanza.

In un caso come nell'altro, i media non sono semplicemente lo specchio fedele di una situazione oggettiva: essi intervengono attivamente nella costruzione sociale della realtà, "esercitano una forma di condizionamento dell'agire individuale e collettivo, contribuendo a costruire e socializzare rappresentazioni di realtà che gli individui tendono sempre più ad utilizzare, durante le interazioni, come 'guida pratica' e strumento di orientazione nella complessità del mondo" (Belluati, 2004, p. 24). Dunque, essi contribuiscono a generare, attorno alle città, tanto l'aura positiva che le fa apparire, volta per volta, come "dinamiche", "innovative", ricche di nuovi simboli architettonici, quanto l'aura negativa che enfatizza, al contrario, i segni del degrado, della violenza latente, dell'anomia.

Ciò non di meno, il processo di costruzione della realtà, operato dai mezzi di comunicazione, non nasce nel vuoto: esso riflette (ed elabora) sensazioni effettivamente presenti nella popolazione, o in una parte significativa di essa. Così, per quanto si riferisce al versante più oscuro di tale costruzione, l'immagine della città insicura corrisponde in effetti a preoccupazioni largamente presenti, che vengono puntualmente evidenziate dalle *survey* e dai sondaggi di opinione, anche se con intensità variabili al variare dei contesti territoriali e temporali in cui questi vengono realizzati, oltre che della stessa formulazione delle domande. L'insicurezza percepita è, per così dire, il condensato di una pluralità di sensazioni e percezioni, che si riferiscono ad una gamma diversificata di possibili fattori di rischio: si va dalle

preoccupazioni economiche (la mancanza del lavoro, l'aumento del costo della vita) a quelle sociali ed ambientali. Tuttavia, in una misura crescente, soprattutto nel corso della seconda metà degli anni Novanta, accanto a molte altre forme di inquietudine, si è venuto affermando nel nostro paese un tipo di preoccupazione non certo assente in precedenza, ma non così nettamente delineata: quella rivolta ai rischi di essere vittime di fenomeni di violenza, di microcriminalità, di aggressione fisica.

Ciò che costituisce l'aspetto nuovo (almeno con riferimento all'Italia) di questo sentimento è la sua generalità: nei decenni precedenti, infatti, esso tendeva, infatti, ad essere associato soprattutto ad alcune situazioni territoriali specifiche "concentrato in prevalenza nelle grandi città o in alcune aree del mezzogiorno, il timore di restare vittime di un attacco criminale alla propria persona o ai propri beni è stato, prima della recente esplosione del problema, abbastanza circoscritto in relazione non solo all'ambito geografico ma anche alle caratteristiche sociali del soggetto ed alla situazione ambientale (ora e luogo, principalmente)" (Amendola, 2003, p. 17). In qualche misura, questa connessione con le condizioni specifiche dei luoghi finiva col rendere delimitabile l'oggetto della paura e lasciava presupporre che solo alcuni soggetti, in talune circostanze, fossero effettivamente a rischio.

Nel periodo più recente, invece, lo scenario cambia: la percezione dell'insicurezza tende a diffondersi in modo pervasivo, a divenire quasi una costante che accompagna la vita quotidiana dei soggetti, senza che, peraltro, questo sembri sino a questo momento generare un sentimento di assuefazione. Al contrario, resta viva la percezione di un diritto alla sicurezza violato; questo rende elevata la domanda sociale di politiche di securizzazione, incidendo in modo significativo sull'agenda delle forze politiche e delle istituzioni.

Si badi bene: il processo di generalizzazione dei sentimenti di insicurezza non significa che essi riguardino in modo indifferenziato qualsiasi tipo di contesto territoriale. Nell'immaginario collettivo l'insicurezza tende ad essere significativamente associata con la dimensione urbana: è la città che appare pericolosa, sono i suoi spazi pubblici, le vie, le piazze, i giardini, i mezzi di trasporto ad essere considerati inquietanti. Tuttavia, la preoccupazione non si riferisce più soltanto a dei casi-limite ben conosciuti (come, ad esempio, i quartieri ad alta concentrazione mafiosa o camorristica), ma tende a coinvolgere anche zone e città relativamente "normali". E, in effetti, anche le situazioni urbane che hanno finito con l'assumere un valore emblematico, perché hanno attratto in modo particolare l'interesse della stampa e della televisione, hanno "fatto notizia" proprio perché si tratta di contesti in sé privi di caratteri di eccezionalità. E' il caso, ad esempio, del quartiere torinese di San Salvario, salito alla ribalta delle cronache alla metà degli anni Novanta come il paradigma di un quartiere assediato dalla microcriminalità (o – più o meno nello stesso periodo di tempo - altri quartieri in altre città, come alcune parti del centro storico di Genova). Ciò che ha contribuito a rendere emblematica questa area semicentrale di Torino non è tanto l'eccezionalità dei reati che vi sono stati commessi, quanto il fatto che la rapida trasformazione della zona – divenuta in quegli anni primo approdo di nuove correnti migratorie – è stata accompagnata dalla presenza di fenomeni anomici che venivano ad incidere su una zona di interesse commerciale e residenziale sino a poco prima considerata tranquilla, dstando la reazione della popolazione e generando una situazione di conflitto. Insomma, casi come quello di san Salvario hanno finito col generare l'impressione che qualsiasi quartiere della città (e di ogni città) sia esposto al rischio di subire processi di degrado, il cui effetto potrebbe essere non solo quello di esporre i residenti a nuovi

pericoli, ma anche di mettere in discussione i modi di vita consolidati e le stesse condizioni psicologiche per una serena fruizione della città.

Più volte è stato messo in luce come non si dia una relazione univoca tra l'effettivo andamento degli indicatori oggettivi di criminalità e i trend relativi alla diffusione dei sentimenti di paura a tale riguardo. Gli indicatori oggettivi evidenziano negli ultimi anni una relativa stabilità (sia pure con evidenti oscillazioni) delle tendenze relative ai reati; molte indagini, viceversa, testimoniano di una crescente preoccupazione da parte della popolazione (Barbagli, 1998; Censis 2000, Censis, 2001). Questa relativa dissociazione tra la dimensione oggettiva e quella soggettiva risulta anche da altre evidenze empiriche. Una di esse riguarda quella che potremmo definire la geografia percettiva dell'insicurezza, vale a dire la distribuzione spaziale dei contesti oggetti di timore. Più volte è stato messo in luce come le zone della città ritenute più pericolose non corrispondano affatto a quelle che fanno registrare il maggior numero di reati (Nielsen, 1999).

Un altro risultato ricorrente nelle indagini empiriche è quello che indica come i cittadini siano propensi a sentirsi più sicuri nei luoghi più familiari, nei contesti in cui è più approfondita la conoscenza del territorio (Cicsene et al. 2001). Anche in questo caso è presente una qualche forma di dissonanza percettiva: spesso, infatti, “dalle risposte di coloro che hanno subito violenze o reati, risulta chiaramente ... che la gran parte è stata vittima di un episodio delittuoso proprio nel quartiere di residenza” (Davico, Debernardi, 2003).

Inoltre, si può ancora evidenziare come esista una dissonanza che riguarda il coinvolgimento nelle preoccupazioni dei diversi tipi di soggetti. Alcuni autori hanno parlato, a tale proposito, di un vero e proprio “paradosso della paura” (Skogan, Maxfield, 1981), per cui i soggetti che pensano che i tassi di criminalità siano più elevati e che manifestano più forti timori di essere vittime di reati non sono gli stessi che hanno maggiori probabilità di essere esposti ad episodi di criminalità (Taylor, 1995; Zani, 2003). Un caso emblematico è quello delle persone anziane: in molte indagini risulta che proprio questi soggetti esprimono le maggiori preoccupazioni a riguardo dei rischi di vittimizzazione, mentre più frequentemente i più forti tassi di esposizione al pericolo si registrano nelle classi di età giovanili. E, ancora, la tipologia di reati, cui gli anziani ritengono di essere maggiormente esposti (ad esempio, i cosiddetti reati di strada) non sono effettivamente quelli che li colpiscono più frequentemente; al contrario esistono dei rischi statisticamente più diffusi (come quelli legati alle truffe che hanno luogo nel loro stesso appartamento) nei confronti dei quali si dà una percezione meno intensa.

Sottolineando questi fenomeni di mancata corrispondenza tra la dimensione oggettiva e quella soggettiva non si intende in alcun modo sminuire l'importanza di quest'ultima: il fatto che non sempre alle paure urbane corrisponda la presenza di pericoli effettivi (o non vi corrisponda in misura adeguata alla minaccia) non toglie rilevanza all'inquietudine che accompagna la vita quotidiana nelle città. Semmai, sta ad indicare che la percezione dell'insicurezza è un tema che deve essere affrontato di per sé, ovvero che è necessario dare risposte alla presenza di tale percezione indipendentemente dal fatto che essa sia giustificata o meno.

D'altra parte, anche in questo caso il teorema di Thomas sembra dimostrare la propria validità: al di là della possibile corrispondenza a rischi reali, il sentimento di essere esposti a minacce – per il fatto stesso di essere socialmente diffuso – provoca in quanto tale delle innegabili conseguenze sulla città. Esso influisce, come già si è accennato, sull'agenda politica delle amministrazioni, ai vari livelli ma, al tempo stesso, agisce sui comportamenti e sugli stili di vita dei diversi soggetti. Per alcuni, si

traduce nell'aumentata propensione ad accedere a forme di consumo che offrono rassicurazione (dalle polizze assicurative, alla blindatura delle porte, ai dispositivi antifurto); per altre figure più deboli, come gli anziani, può implicare la rinuncia volontaria ad una più ampia fruizione degli spazi pubblici della città. Il senso dell'insicurezza può persino influenzare le scelte urbanistiche o, quanto meno, alcune scelte morfologiche e tipologiche dei progettisti: se in Italia non ha ancora fatto breccia il modello americano delle *gated communities* (Amendola, 1997) è sempre più visibile, comunque, specie nella città diffusa, la presenza di schemi insediativi che propongono un modello residenziale più protetto, socialmente omogeneo, schermato contro intrusioni di vario tipo. Così pure, aumenta la disponibilità sociale ad un controllo capillare degli spazi pubblici, anche a costo di vedere un po' limitato il diritto alla *privacy*; come ricorda Fondacci (2004), "da un'indagine esplorativa condotta nel 2000 da Ipermedia per conto del Garante della Privacy.....nelle zone centrali e semicentrali di quattro città italiane – Milano, Verona, Roma, Napoli – vengono complessivamente individuate 1095 videocamere" (p. 103) e, più recentemente, è stata evidenziata anche con riferimento ad una città di minori dimensioni, come Perugia, la presenza di 840 videocamere per il monitoraggio di spazi pubblici e privati.

Proprio in considerazione di questi processi di trasformazione sociale e culturale, sempre più si sta rafforzando, anche nel nostro paese, il tentativo di sviluppare delle politiche esplicitamente rivolte alla rassicurazione dei cittadini. E, progressivamente, queste politiche tendono sempre più ad essere considerate come parte integrante delle politiche urbane "ordinarie", anziché come forme di intervento specifico in cui le amministrazioni cittadine operino semplicemente a supporto delle agenzie pubbliche cui è demandata la tutela dell'ordine e la repressione del crimine. Anzi, si può persino dire che l'obiettivo della città sicura (quanto meno nelle esperienze più interessanti) tende ad essere visto come una finalità trasversale a molti campi di intervento: dall'urbanistica alle politiche per la rigenerazione dei quartieri degradati, dall'ambiente al campo della cultura e dell'educazione. In sostanza, come dice Amendola (2003, p. 19), assistiamo ad una "riconsiderazione delle politiche della sicurezza urbana come *species* del *genus* più ampio della vivibilità della città".

A produrre questo risultato concorre indubbiamente una sfida politica tra la destra e la sinistra; questa rielaborazione della tematica è anche l'effetto di un tentativo da parte delle forze di sinistra (specie al livello locale) di sottrarre alla destra uno dei suoi tradizionali cavalli di battaglia: la denuncia dei pericoli della criminalità e l'insistenza sui rischi di una eccessiva tolleranza, specie nei confronti dei reati di strada. Tuttavia, in queste politiche vi è qualcosa di più della ricerca di un'alternativa alle invocazioni di una versione all'italiana degli interventi ispirati all'ideale della "tolleranza zero" (a proposito del quale si vedano le critiche di Wacquant, 1999). Oltre a ciò emerge, infatti, la reale consapevolezza del fatto che la rassicurazione dei cittadini passa, in parte cospicua, attraverso interventi che sono indirizzati innanzitutto a migliorare la qualità e la funzionalità delle strutture fisiche della città, ad assicurare una piena fruizione dello spazio pubblico da parte di tutte le categorie sociali, ad aumentare la partecipazione dei cittadini alla definizione dell'assetto urbano, ad incrementare la diffusione di comportamenti di "cura" dei beni collettivi, a stimolare l'identificazione dei cittadini con gli spazi in cui si svolge la loro vita quotidiana.

D'altra parte, come è stato più volte messo in evidenza, nella manifestazione di un senso di insicurezza riferito alla città confluiscono varie forme di disagio, non tutte necessariamente derivanti da un esplicito timore di poter diventare vittima di un reato. A questo sentimento concorre anche la percezione dei cambiamenti in atto negli stili

di vita della città (cambiamenti che possono apparire poco comprensibili ad alcuni e, comunque, scarsamente controllabili), come pure l'insofferenza per quell'insieme di forme di degrado fisico e sociale che nella letteratura in lingua inglese vengono definite *incivilities* (Wilson e Kelling, 1982). Con questo termine si allude ad atti di non grave entità dal punto di vista giuridico (daneggiamenti, forme di vandalismo, atteggiamenti intolleranti ed aggressivi) che, tuttavia, danno l'idea che la città si trovi in condizioni di anomia e che non sia attiva nessuna forma di controllo dei comportamenti sociali nello spazio pubblico. Operare in senso contrario a tale degrado fisico e sociale significa eliminare una fonte indiretta, ma particolarmente efficace, dell'inquietudine urbana, ma implica al tempo stesso un impegno all'innalzamento della qualità degli spazi cittadini. Soprattutto, nella misura in cui tale impegno assume forme partecipate – e dunque sollecita la presenza diretta dei residenti nella scelta delle forme di intervento – esso può dimostrarsi capace di attivare circuiti di retroazione positiva, che al tempo stesso curano gli effetti del degrado e mettono in moto forme di controllo diffuso atte a prevenire il ripetersi di *acts of incivility* (Paulucci, 2003).

Una qualche relazione, infine, può essere stabilita persino tra le politiche volte alla assicurazione e quelle indirizzate ad accrescere la qualità estetica e la piacevolezza degli ambienti urbani. A questo proposito i risultati più rilevanti non dipendono tanto dai singoli “gesti architettonici” dei grandi progettisti chiamati a rendere più scintillante l'immagine della città, quanto da un complesso di interventi diffusi in vari ambiti urbani, volti a migliorare la qualità dello spazio pubblico, dell'arredo urbano, delle strutture che ospitano i servizi. Per fare qualche esempio, vanno in questa direzione le operazioni volte alla moderazione del traffico; esse, infatti, oltre a diminuire un pericolo effettivamente incombente sui frequentatori della città, possono aumentare l'animazione pedonale di molte vie, incrementando così le forme più efficaci di controllo e di dissuasione della microcriminalità, vale a dire quelle legate ad una vigilanza diffusa. Nello stesso senso operano gli interventi per la realizzazione di percorsi sicuri in direzione delle scuole, quelli sull'illuminazione pubblica, la buona progettazione e manutenzione dei parchi, l'inserimento di funzioni che attraggono pubblico in zone deserte, l'eliminazione di barriere visive ingiustificate e così via (Mela, 2003). In definitiva, l'attenzione a tutto ciò che rafforza la sensazione di sicurezza è una variabile che mette bene in evidenza la qualità di un ambiente urbano. Pertanto, tale attenzione non è una virtù austera che si addice solo ai tutori della legge e ai responsabili dell'ordine pubblico; conviene allo stesso modo anche agli architetti, agli urbanisti, agli amministratori e a tutti quanti hanno a cuore la fruizione integrale e piacevole della città.

## 6. Le città di mezzo

Proviamo ora ad analizzare l'articolazione del territorio italiano alla luce dei recenti dati del censimento della popolazione del 2001.

Se assumiamo come densità urbana quella adottata dal censimento statunitense per il 2000 abbiamo due soglie: quella di 1000 abitanti per miglio quadrato (quella delle aree urbane in senso proprio) e quella di 500 abitanti per miglio quadrato, quella dei ‘grappoli’ urbani (le aree urbane di confine metropolitano).

Tradotte in abitanti per chilometro quadrato abbiamo come prima soglia equivalente quella di almeno 386 abitanti per chilometro quadrato e come seconda e accessoria quella di 193 abitanti per chilometro quadrato.

Andiamo sul sito dell'Istat e possiamo interattivamente comporre le carte relative alla densità urbana appena definite e aggiornate con i dati definitivi del censimento 2001. Nelle carte (Fig.1 e Fig.2) le zone più scure sono quelle a forte densità urbana (superiore a 1000 abitanti per miglio quadrato) e quelle in grigio chiaro sono quelle a densità urbana inferiore e compresa tra 500 e 999 abitanti per miglio quadrato) secondo la definizione ricordata.

Si vedono bene l'area metropolitana torinese, la grande area metropolitana milanese che si estende in tutta al fascia centrale della regione lombarda con alcuni sconfinamenti su Novara e Verbania. Venezia, Padova, Treviso e Vicenza costituiscono ormai un continuum metropolitano forte e Verona si colloca in posizione intermedia, quasi a fare da raccordo. Genova è il punto centrale di una ampia fascia costiera ligure fortemente urbanizzata. Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna si collocano lungo un asse continuo a forte densità. Si individua bene la forte densità della fascia costiera adriatica che va da Ravenna a Macerata.

Esiste poi una conurbazione forte che raggruppa, in un'unica area a forte densità urbana, La Spezia, Massa Carrara, Lucca, Pisa, Livorno sulla costa ligure e toscana e nell'entroterra Lucca, Pistoia, Firenze e Prato.

Se, sul sito dell'Istat, ci spostiamo al centro sud vediamo l'area romana ormai senza soluzione di continuità con Latina e la grande area metropolitana di Napoli che ormai comprende, senza soluzione di continuità, Caserta e Salerno.

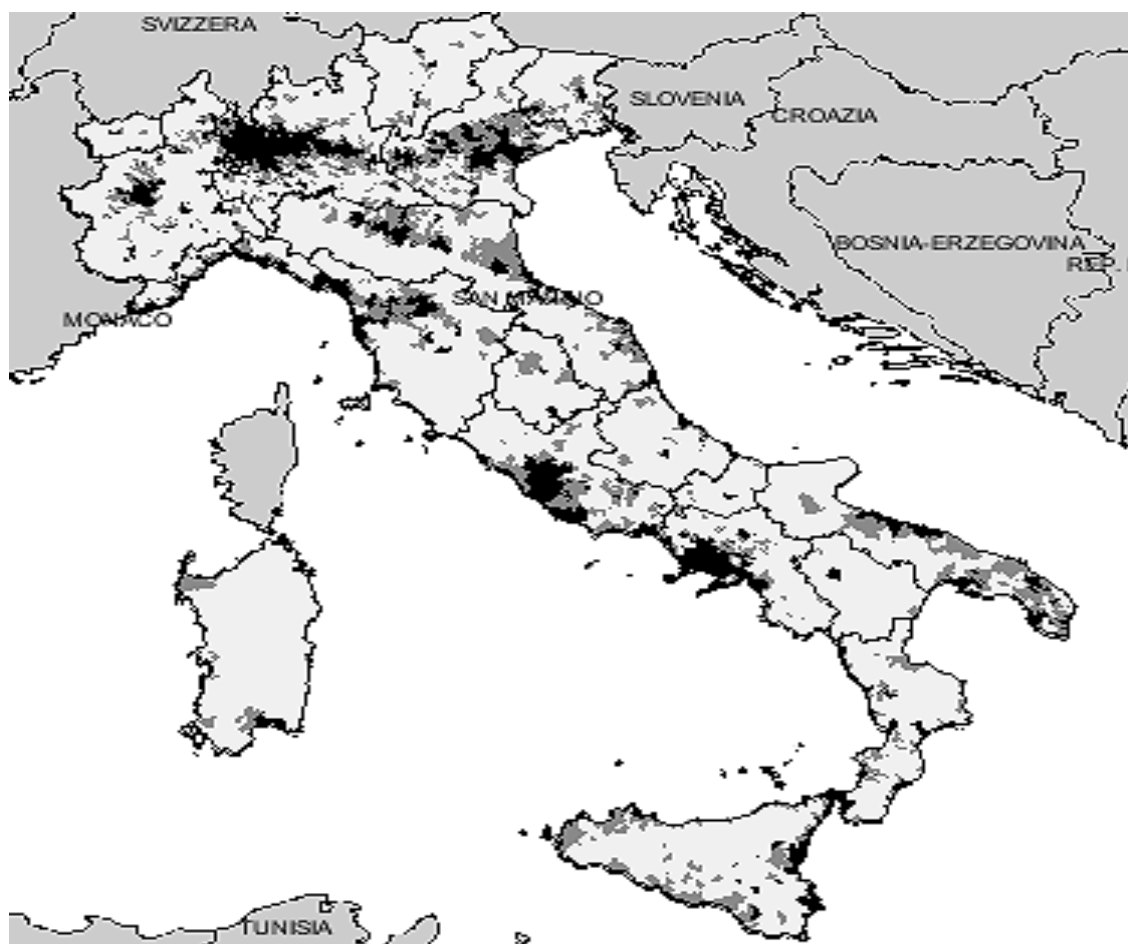
Vediamo bene anche l'area metropolitana di Bari che risulta, adottando i criteri indicati, ben separata dalla penisola salentina, Nelle isole infine vediamo punti di forte densità urbana che non sembrano caratterizzare vere e proprie dimensioni metropolitane estese e paragonabili a Napoli o a quelle del centro nord.

Fin qui nessuna novità rilevante. Ma se analizziamo con attenzione la carta vediamo che accanto alle zone metropolitane di cui abbiamo parlato e che sono ormai largamente note in letteratura esistono molte città a forte densità urbana (dei 'punti neri' nettamente separati e sparsi qua e là ma non strettamente inglobabili nelle diverse realtà metropolitane.

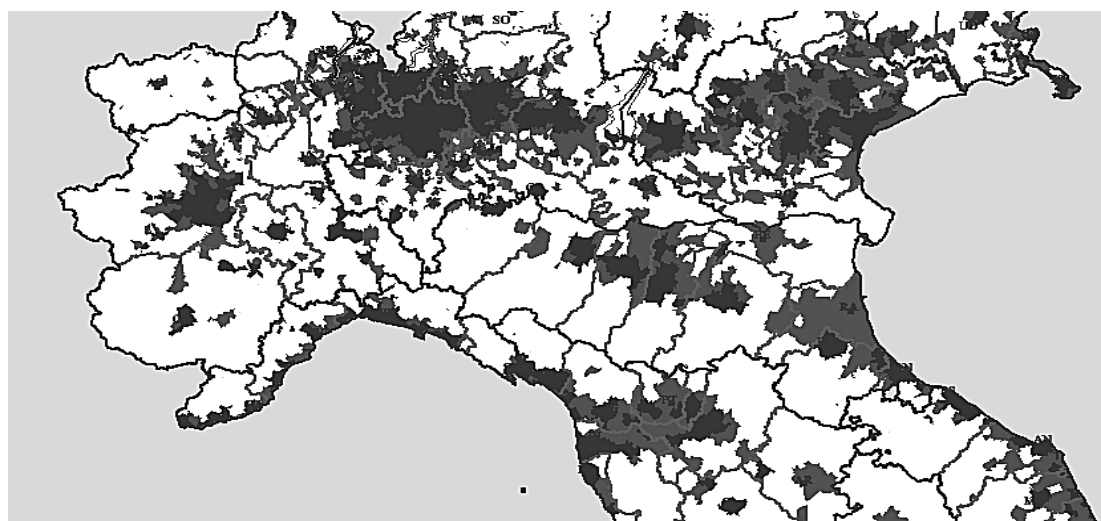
Possiamo parlare in questo caso di città interstiziali o *città di mezzo* che a seconda dei punti di vista possono essere considerate come nuclei centrali di sistemi territoriali locali e non metropolitani o come nodi di reti urbane più vaste che alla fine gravitano comunque su grandi aree metropolitane. Resta comunque il fatto che continuano ad esistere un gran numero di città intermedie che mantengono caratteristiche e identità precise. Proviamo a fare un elenco sommario e a titolo puramente esemplificativo e senza pretesa di sistematicità.

Possiamo citarne alcune a caso: Aosta, Cuneo, Bra, Alba, Mondovì, Asti, Acqui Terme, Alessandria, Casale Monferrato, Novi Ligure, Biella, Vercelli, Rovigo, Trento, Udine, Piacenza, Cremona, Mantova, Lecco, Sondrio, Siena, Arezzo, Perugia, Terni, Ancona, Macerata, Frosinone, Potenza, Chieti, Benevento, Campobasso, Taranto, Cosenza, Lamezia, Catanzaro, Trapani, Agrigento, Ragusa, Sassari, Oristano. Sono tutte città di 'provincia' e sono quanto mai eterogenee tra loro sia per dimensione che per tradizioni storiche. Ma possono tutte rientrare a pieno titolo nella categoria delle medie città che costituiscono una realtà vitale, in gran parte inesplorata e sicuramente non rurale e neppure metropolitana.

**Fig.1 – Densità abitativa (censimento 2001)**



**Fig. 2 – Densità abitative nell'Italia centro settentrionale (censimento 2001)**



In altri termini, per usare le parole di Guido Martinotti "...la nuova realtà metropolitana si *sovrappone* alla antica realtà urbana o municipale senza eliminarla. Le due entità convivono sul territorio e nelle menti degli uomini..." (Martinotti 1999). Le dimensioni territoriali individuabili sono quindi almeno quattro:

- 1) i poli e i subpoli delle grandi aree metropolitane
- 2) le cinture (o fasce) delle grandi aree metropolitane
- 3) le città medie non strettamente dipendenti da grandi aree metropolitane
- 4) le aree a bassa densità abitativa definibili come 'non città' o come aree 'rurali'

Esistono dunque in Italia molte città che sono delle specie di *middletown* italiane e che costituiscono l'ossatura di quella Italia delle cento città che caratterizza il nostro paese per la forte tradizione urbana strettamente legata alla 'cultura civica' e alla forte autonomia comunale. L'identità comunale è peraltro radicata nel nostro paese in modo spesso più forte che non l'identità regionale. Spesso comuni vicini sono in forte competizione tra loro: basti pensare alla tradizionale rivalità tra Lucca e Pisa che è rimasta anche nel feroce detto popolare lucchese 'meglio un morto in casa che un pisano all'uscio'.

In Italia peraltro almeno a partire dagli anni ottanta le grandi città centrali delle aree metropolitane sono state spesso oggetto di studio e di riflessione sociologica.

Si tratta, come è noto, di ricerche che hanno spesso fatto riferimento a specificità locali e dunque a disegni di ricerca differenziati, difficilmente comparabili, mentre è mancato un coordinamento delle rilevazioni. Una eccezione è costituita dalla recente ricerca Istat su la *La vita quotidiana nelle grandi città* effettuata nel 1998 (Istat 2000), che ha riguardato l'analisi della qualità della vita nelle 13 maggiori città italiane, ma che non ha preso in considerazioni le realtà urbane medie.

Poco o nulla sappiamo quindi, *in termini di riflessione sociologica* quantitativa, sistematica e non meramente esplorativa o qualitativa e idiografica, sulla parte rimanente ed egualmente importante delle cosiddette *cento città*.

In Italia peraltro non è possibile individuare, come fecero negli Stati Uniti i coniugi Lynd quasi ottant'anni fa, una città media che le rappresenti tutte (Lynd e Lynd 1959).

In Italia si parla spesso di qualità della vita urbana (QDVU) e vengono spesso pubblicate classifiche basate su indicatori cosiddetti 'oggettivi' reperibili da fonti statistiche ufficiali e non. Tali classifiche risultano spesso discutibili in quanto sono basate su dati provinciali anziché comunali, non 'ponderano' i diversi indicatori in funzione della loro diversa importanza, non tengono conto del diverso livello del costo della vita nelle varie aree del paese ed enfatizzano in modo eccessivo l'importanza del reddito penalizzando spesso le città del Sud.

Inoltre le 'classifiche' sulla QDVU non tengono conto delle opinioni soggettive degli abitanti (Qualità della vita percepita) che risulta spesso altrettanto se non più importante, dal punto di vista della 'felicità' delle persone, degli indicatori oggettivi.

Al fine di cercare di colmare questa carenza informativa si è costituito nel 2001 un gruppo di ricerca nazionale coordinato da Guido Martinotti e costituito da unità locali coordinate da Ezio Marra (Università della Calabria), Enrico Ercole (Università del Piemonte orientale), Giampaolo Nuvolati (Università di Milano Bicocca) e Giovanni Persico (Università di Napoli – Federico II). I primi risultati di questa ricerca sono

stati presentati in un recente convegno tenutosi all'Università di Milano Bicocca (22 settembre 2004).

La ricerca basata su un campione di 7200 interviste (800 per ogni città) ha analizzato la QDVU in nove medie città italiane. Le città sono state scelte sulla base di criteri di contiguità o meno con grandi aree metropolitane e di criteri di appartenenza territoriale. Rivoli nell'*hinterland* torinese, Sesto San Giovanni in quello milanese e Torre del Greco nel napoletano sono state scelte in quanto città di 'cintura' metropolitana. Asti, Monza e Caserta sono state scelte in quanto città medie collegate alla realtà metropolitana ma relativamente autonome e dotate di una forte identità storica. Alessandria è stata scelta in quanto città relativamente autonoma e pressochè equidistante rispetto a Torino, Milano e Genova (circa un'ora di distanza). Infine sono state scelte Cosenza e Rende, due città meridionali non inserite in un contesto metropolitano ma con interessanti caratteristiche l'una di forte tradizione storica (Cosenza) e l'altra di forte e recente sviluppo (Rende) collegato in gran parte all'insediamento dell'Università della Calabria avvenuto nel 1972.

Il questionario è stato *standardizzato* nella parte principale al fine di rendere comparabili i risultati con la già ricordata indagine 'Multiscopo' dell'Istat (ISTAT 2000).

Ovviamente l'analisi non è compiutamente generalizzabile, per i motivi ricordati, all'insieme delle città medie italiane. Ma il proposito finale di questa esperienza pionieristica era quello di arrivare alla predisposizione di un metodo di analisi applicabile anche ad altre città medie nel quadro di un processo di trasformazione urbana che richiede sempre più la standardizzazione delle procedure di rilevazione.

Non è in questa sede possibile riportare una sintesi compiuta dei risultati e ci limitiamo quindi a presentare un dato di sintesi relativo ad alcuni indicatori riferiti alle nove città medie e alle quattro grandi città di riferimento (Torino per Asti, Rivoli Alessandria; Genova per Alessandria; Milano per Sesto S.Giovanni, Monza e Alessandria; Napoli per Caserta Torre del Greco).

Uno degli insiemi di indicatori più interessanti che possiamo prendere in considerazione è relativo a situazioni di possibile disagio derivante da situazioni 'oggettive', o percepite come tali, di disagio per la qualità della città e in particolare per la zona in si abita con la propria famiglia. La domanda classica ripresa dall'indagine multiscopo (ISTAT 2000) e riproposta anche agli abitanti delle medie città considerate era così formulata:

"La zona in cui abita la sua famiglia presenta:

- Sporczia nelle strade
- Difficoltà di parcheggio
- Difficoltà di collegamento con i mezzi pubblici
- Traffico
- Inquinamento dell'aria
- Rumore
- Rischio di criminalità
- Odori sgradevoli

Gli intervistati avevano la possibilità di rispondere molto, abbastanza, poco o per niente.

Ai nostri fini abbiamo raggruppato le percentuali di coloro che rispondono 'Molto' o 'Abbastanza'.

Tabella 3 – Alcuni confronti tra Grandi e medie città.

	Città medie (9)	Grandi città (13)	Città medie metropolitane	Città medie non metropolitane	Città medie Nord	Città medie Sud
Sporcizia nelle strade	33,8	50,5	41,1	30,2	34,4	33,0
Difficoltà di parcheggio	55,6	56,3	65,3	50,7	64,1	44,9
Difficoltà di collegamento	27,1	25,5	25,3	28,0	24,4	30,4
Traffico	70,9	65,2	77,2	67,8	75,5	65,2
Inquinamento	60,2	57,9	65,8	57,4	65,4	53,6
Rumore	45,9	47,8	51,4	43,1	44,1	48,2
Rischio di criminalità	38,7	52,8	43,4	36,3	37,2	40,4
Odori sgradevoli	23,1	24,9	24,3	22,6	20,6	26,3
INDICE SINTETICO DI DISAGIO	44,4	47,6	49,2	42,0	45,7	42,8

I dati delle grandi città sono di fonte ISTAT (2000)

Come si vede dalla tabella (prima e seconda colonna) la situazione per quanto attiene la sporcizia delle strade e il rischio di criminalità è migliore (percentuali più basse di ‘molto’ o ‘abbastanza’), come percezione, e di molto nelle città medie rispetto alle grandi città.

Sostanzialmente simile appare la situazione delle medie e delle grandi città per quanto riguarda le difficoltà di parcheggio, il rumore e la presenza di odori sgradevoli.

Nelle città medie appaiono invece maggiori le difficoltà di collegamento e di conseguenza l’uso maggiore dell’auto produce una situazione peggiore per quanto riguarda il traffico e l’inquinamento atmosferico.

In funzione della migliore pulizia delle strade e del minore rischio di criminalità l’*indice sintetico* di disagio risulta sia pure di poco migliore per le medie città che non per le grandi.

Ma proviamo a distinguere tra città medie di ‘periferia’ metropolitana e città medie non metropolitane: le *città di mezzo* in senso proprio. La situazione delle *città di mezzo* appare decisamente migliore rispetto, a quella delle grandi città e delle città medie metropolitane, per tutti gli indicatori considerati ad eccezione che per le difficoltà di collegamento. Ma le difficoltà di parcheggio, il traffico, l’inquinamento, il rumore risultano maggiori nelle città medie metropolitane che non nelle grandi città centrali. E anche l’*indice sintetico di disagio* registra una migliore situazione nelle città medie non metropolitane rispetto a quella delle grandi città e una migliore situazione delle grandi città rispetto alle medie città di periferia metropolitana.

Se confrontiamo poi le città medie del nord con quelle del sud vediamo che la situazione viene percepita come migliore al sud per quanto attiene la pulizia delle strade, la possibilità di parcheggio, il traffico, l’inquinamento atmosferico. Al contrario risultano peggiori al sud che non al nord le facilità di collegamento, il rumore, il rischio di criminalità e la presenza di odori sgradevoli.

Peraltro, nel quadro generale di confronto tra le nove città, non appare più (come forse in passato) una forte differenza tra città medie del Nord e città medie del Sud anche se il confronto risulta, almeno dal punto di vista soggettivo, più favorevole a queste ultime.

### **7. Da Manchester ad Atene: la città si fa bella.**

Nonostante i diversi paradigmi interpretativi le città centrali delle grandi aree metropolitane continuano a perdere popolazione. A livello europeo alcune delle grandi città sono riuscite ad invertire la tendenza al declino con politiche adeguate di rinnovamento urbano e con grandi operazioni di *restyling* e di *maquillage* urbanistico e architettonico.

Anche in Italia, con molta lentezza e molto ritardo rispetto all'Europa, le città stanno studiando e cercando di mettere in atto politiche di rinnovamento urbano e di vera e propria reinvenzione della città.

Dopo la cappa plumbea della città fordista le città riscoprono la fantasia e la bellezza. Sino a pochi anni orsono (nel 1997) parlare di città postmoderna, di città reinventate dalla *griffe* di grandi architetti sembrava una specie di eresia (Amendola 2003, p.3). Oggi, come ieri, le città tornano a competere tra di loro sul piano della bellezza. E in due città che fino a ieri erano industriali per eccellenza i templi del fordismo si sono trasformati in grandi contenitori per il tempo libero e per la cultura. A Torino la fabbrica del Lingotto, dopo essersi rifatta il *maquillage* grazie all'opera di Renzo Piano, da tempo accoglie grandi manifestazioni internazionali, ospita una prestigiosa sala per concerti, una pinacoteca, dei centri commerciali, un cinema multiplex con nove sale. A Milano lo stabilimento di Pirelli Bicocca ristrutturato da Vittorio Gregotti accoglie una prestigiosa Università e diventa il perno di una importante operazione di riqualificazione urbana. E non sono che due tra i molti esempi di 'riutilizzo' di grandi contenitori industriali che da templi del lavoro diventano templi del tempo libero o della cultura.

Negli anni ottanta la società italiana si libera lentamente del doverismo e del grigiore dell'epoca fordista e cade nell'eccesso opposto della 'Milano da bere', dei convegni 'politici' con nani e ballerine e le città e gli individui riscoprono l'importanza dell'effimero e del tempo libero. Sono peraltro i tempi dell'*edonismo reaganiano*, degli *yuppies* che riscoprono il consumo vistoso e l'ostentazione della *griffe* del grande stilista e dell'abito firmato. Le città centrali delle grandi aree metropolitane non hanno preso ancora coscienza, almeno in Italia, del loro possibile declino e non sono ancora attrezzate per un possibile rinnovamento urbano.

A metà degli anni '80 la FIFA assegna all'Italia l'organizzazione dei mondiali di calcio e nel 1986 la macchina organizzativa si mette in moto con a capo Luca di Montezemolo oggi neo presidente della Confindustria.

E le prime grandi opere con la *griffe* dei grandi architetti non sono musei o edifici pubblici, sono appunto gli stadi che dovranno ospitare i mondiali del 1990.

Le città ritornano a competere tra loro per avere lo stadio più bello. E alcuni di questi stadi, ristrutturati o costruiti ex-novo, sono 'firmati' da 'grandi architetti': il 'San Nicola' di Bari (Renzo Piano), lo stadio "Luigi Ferraris" del quartiere Marassi a Genova (Vittorio Gregotti), il delle Alpi a Torino (Sergio Hutter).

Il fatto che la competizione tra le città avvenga sulla costruzione degli stadi la dice lunga sulla specificità del periodo che enfatizza i *circenses* e il calcio come spettacolo sportivo caro alle masse.

In questo periodo le persone e le cose riscoprono in qualche modo anche la bellezza.

La bellezza è imposta dalla celebrazione del consumo per il consumo. Si riscopre la ginnastica e la cura del corpo, nasce il *fitness* e proliferano i *beauty center*.

Come ha ironicamente osservato Giandomenico Amendola: “Persino aranci, pomodori, mele hanno ormai un mercato solo se belli; le varietà pur saporite ma prive di *appeal* estetico non hanno futuro.” (Amendola 2003, p.82). Negli anni ottanta l’attenzione è tutta rivolta all’individuo e agli oggetti. Siano essi persone, ortaggi, automobili o blue jeans devono essere belli.

Sempre negli anni ottanta, tutti o quasi tutti, dopo il periodo del bianco e nero, riscoprono la Tv a colori (nata ufficialmente nel 1977) e le trasmissioni che esaltano il tempo libero e il divertimento simbolizzato dalle ballerine di *Drive in*, varietà di *Mediaset*, comico satirico andato in onda dal 1983 al 1988. Sergio Vastano, nel ruolo del manager rampante tipico dell’epoca, invita il partito comunista a cambiare immagine, a sostituire le salsicce delle feste dell’Unità con la nouvelle cousine. Nello stesso periodo (1985) Renzo Arbore conduce la trasmissione televisiva *Quelli della notte*.

In questi anni si comincia a pensare *all’arredo urbano* e al *recupero* dei centri storici ma ci vorranno molti anni perché i primi risultati comincino ad essere visibili in alcune delle grandi città.

In questi anni, la domanda di bellezza e di comodità non si estende ancora alla città e si estrinseca talora nelle villette a schiera del periurbano, nelle villette di improbabile cattivo gusto hollywoodiano costruite dal geometra di paese, nelle statuette di Biancaneve e dei sette nani che troneggiano nel conquistato giardinetto privato di fronte a casa.

Sicuramente è una domanda soggettiva di bellezza che si impone a livello di massa talora con risultati catastrofici e involontariamente *kitsch*.

Alla fine degli anni ’80 (1989) cade il muro di Berlino. Iniziano gli anni ’90 e in Italia la *Milano da bere* e un’intera classe politica viene spazzata via dai giudici di *Mani Pulite* e ci si avvia verso l’incompiuta della *Seconda repubblica*.

Mentre in altre nazioni europee ci si preoccupa da tempo di attuare politiche di rinnovamento urbano e di *city marketing* in Italia, con un ritardo almeno decennale, si comincia negli anni ’90.

Secondo i dati dello *European Institute of Urban Affairs* riportati nel noto volume della Sassen su *Le città nell’economia globale* (Sassen 2000), nel periodo ’85-90 le grandi aree urbane europee ricominciano ad attrarre popolazione anche nelle città centrali. Amburgo, Francoforte, Parigi, Madrid, Barcellona, Siviglia e molte altre riprendono sia pur debolmente a crescere dopo il declino degli anni ’80-85. Non è così come abbiamo visto (cfr. tabella 1 e 2) per le grandi città italiane.

Negli anni ottanta tutte le principali città europee investono nel *marketing urbano* e avviano politiche culturali e del tempo libero, di ristrutturazione urbana, di *recupero* dei centri storici al fine di ridiventare *attraenti* sia per nuovi residenti che per *turisti qualificati*.

Una studiosa olandese, Myriam Jansen-Verbeke ha cercato di sintetizzare alcune delle linee di tendenza che influiscono sulla attenzione crescente per gli aspetti ricreativo-culturali della "qualità urbana" (Jansen-Verbeke 1985, pp.141-57).

Quattro sembrano essere gli elementi principali che producono questa nuova attenzione:

- i) il cambiamento degli stili di vita della popolazione urbana e la maggiore disponibilità di tempo libero soprattutto da parte delle classi medie,
- ii) il movimento culturale di ‘ritorno alla città’ non solo come luogo dove vivere ma anche come luogo da ‘visitare’,

iii) il mutamento delle caratteristiche socio-economiche della popolazione urbana,  
 iv) la crescente consapevolezza da parte degli operatori politici ed economici che 'il tempo libero' offre opportunità di sviluppo economico e occupazionale e non è solo un problema di politica del *welfare* (Jansen-Verbeke 1985, p.142).

La città centrale non viene più considerata, secondo questo approccio, come un insieme statico di attrattive "storico-museali" ma diventa nel suo complesso un *prodotto* per il "tempo libero" che viene offerto come "sistema" e non solo nelle sue singole parti.

Particolare importanza, secondo questo schema, assumono le strutture di supporto che rendono più agevole la fruibilità delle opportunità culturali offerte dalla città. In questo senso poco importa che una città possieda musei con 'meravigliose' opere d'arte se questi rimangono chiusi per gran parte della giornata o sono di difficile accesso e se non si dispone di alberghi, ristoranti, parcheggi, sistemi di trasporto, sale da ballo, organizzazioni turistiche che rendano agevole e piacevole il soggiorno per un visitatore esterno.

In questo senso l'arte e le opportunità culturali di una città possono contribuire allo sviluppo dell'economia locale in molti modi e diventare un'industria di 'esportazione' che attrae turismo qualificato, contribuisce alla 'rivitalizzazione' del centro storico (Hendon e Shaw 1987). Una città culturalmente "attraente" e ricca di occasioni sociali costituisce un luogo in cui tecnici e managers qualificati desiderano vivere e lavorare (Hendon e Shaw 1987).

All'inizio degli anni '90 cominciano a tenersi anche in Italia importanti convegni sul *marketing urbano* (Ave e Corsico 1994).

Alcune città italiane, soprattutto Genova in occasione delle celebrazioni delle *Colombiadi* (1992) e dell'inaugurazione dell'*Acquario* e Napoli in occasione del G7 (8-10 luglio 1994) ottengono ingenti risorse per la riqualificazione urbana delle città. Le città riscoprono l'importanza dei grandi eventi come occasione di riqualificazione urbana (Bobbio e Guala 2002).

Ed è nel corso degli anni novanta che, mentre il mondo diventa sempre più *globale* grazie alla dirompente diffusione di *Internet*, le città italiane incominciano a rimettersi in moto. Anche gli amministratori locali cominciano a guardare ai risultati prodotti a Parigi, a Bilbao e a Barcellona, a Lisbona, a Berlino, a Madrid, a Lione, a Glasgow.

In molte di queste città la *griffe* dei grandi architetti non più applicata agli stadi di calcio, come nel caso di Italia '90, ma a grandi musei, come a Bilbao o a grandi ristrutturazioni urbane come a Berlino, a Lisbona, a Londra, a Parigi ha contribuito a recuperare le capacità di attrazione delle grandi città.

Qualcuno, anche se guardato con sospetto dai nostalgici della città industriale, comincia a parlare di *turismo urbano* come nuova opportunità, anche occupazionali, per cercare di arrestare il declino urbano e riprendere il cammino (Savelli 2004).

Certo non sono sufficienti le grandi opere architettoniche e urbanistiche senza un disegno di recupero delle periferie, senza migliorare le infrastrutture dei trasporti e la qualità della vita, senza coinvolgere la popolazione nel ridisegno delle città.

Ma la ridefinizione dei *mindscapes* urbani con nuovi simboli proposti dagli architetti *superstar* (Amendola 2003, Lo Ricco e Micheli 2003) sono particolarmente importanti per ridefinire i simboli delle città.

Ieri le grandi cattedrali, oggi Arata Isozaki, Daniel Libeskind, Zaha Hadid, Renzo Piano, Massimiliano Fuksas, Oriol Bohigas, Aldo Rossi, Vittorio Gregotti, Mario Botta e molti altri architetti di grande fama ed esperienza internazionale intervengono a Milano, a Torino, a Genova, a Roma, a Napoli, a Salerno e in molte altre città italiane per rinnovare l'orgoglio urbano. La città postmoderna (Amendola 2003) che

fino a ieri sembrava, almeno in Italia, una prospettiva incerta comincia a farsi realtà concreta e visibile. Dopo Manchester la città si fa bella.

## Bibliografia

Amendola, G.(2000), (a cura di), *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Bari Laterza

Amendola G. (2003), *La città postmoderna*, Bari, Laterza, nuova edizione

Amendola G. (2003 b), *Una città senza paure. Dalle politiche per la sicurezza a quelle per la vivibilità urbana*, Comune di Firenze, Firenze

Amendola G.(2003 c), (a cura di), *Il governo della città sicura*, Napoli, Liguori

Ave G., Corsico, F. (1994), *Marketing urbano in Europa. Conferenza internazionale marketing urbano*, Torino, Torino Incontra

Bagnasco A. (1986), *Torino. Un profilo sociologico*, Torino, Einaudi

Barbagli M. (1998), *Reati, vittime, insicurezza dei cittadini*, Istat, Roma

Bell D. (1973), *The Coming of Post - Industrial Society*, New York, Basic Books

Bell D, (1980) The Social Framework of the Information Society, in Forester, pp.500-49

Belluati M. (2004), *L'in/insicurezza dei quartieri. Media, territorio e percezioni di insicurezza*, Angeli, Milano

Berry, B.J.L. (1976, a cura di), *Urbanization and counter-urbanization*, New York, Sage

Bobbio L., Guala C. (a cura di 2002), *Olimpiadi e Grandi eventi. Verso Torino 2006*, Roma, Carocci, 2002

Burgess, E.W., (1967), *Lo sviluppo della città: introduzione a un progetto di ricerca*, in Park R.E., Burgess, E.W., Mckenzie R.D.(1967), *La città*, Milano, Comunità, pp. 45-58, p.53. Prima edizione originale *The city*, Chicago, The University of Chicago Press, 1925

Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Milano (2001), Milano produttiva;

Castells, M. (1996), *The information Age: Economy, Society and Culture*, Vol I. Blackwell, Oxford

Castells M. (2003), *La città delle reti*, Roma, e.Biscom, Reset

Censis (2000), *Le paure degli italiani. Criminalità e offerta di sicurezza*, disponibile on line [http://censis.it/censis/ricerche/2000/pauresvileg/le\\_paure\\_degli\\_italiani.htm](http://censis.it/censis/ricerche/2000/pauresvileg/le_paure_degli_italiani.htm).

- Censis (2001), *Misurare l'insicurezza nella società italiana*, Ministero degli Interni, Roma.
- Ceri P., Rossi P., (1987), *Uno sguardo d'insieme*, in Rossi P., *Modelli di città*, Torino, Einaudi, pp. 539-581
- Chiesi A. (1989), *Sincronismi sociali: l'organizzazione temporale della società come problema sistemico e negoziale*. Il Mulino, Bologna;
- Colleoni M. (2004), *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*. Carocci, Roma;
- Colleoni M. e Zajczyk F. (2004), *La mobilità nello spazio e nel tempo delle popolazioni urbane. Una lettura sociologica*, in *Sociologia Urbana e Rurale* n.72;
- Fondazione Agnelli (1984), *Tecnocity*, Edizioni della fondazione, Torino
- Cicsene et al. (a cura di) (2001), *In sicurezza: prima indagine sulla sicurezza nell'ambiente sociale*, Provincia di Torino, Torino.
- Dal Pozzolo L. (2002) (a cura di), *Fuori città, senza campagna.*, Milano, Franco Angeli
- Davico L, Debernardi L. (2003), *Rischi e preoccupazioni: il caso torinese*, in A. Mela, a cura di, *La città ansiogena. Le cronache e i luoghi dell'insicurezza urbana a Torino*, Liguori, Napoli.
- De Matteis G., Bonaverò P. (1997), (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, il Mulino, Bologna
- Desideri P., Ilardi M., (1997), *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico.*, Genova, Costa & Nolan
- Fondacci L. (2004), *Dai monumenti alle zone grigie, Gomorra*, IV, 6, pp. 103-106.
- Forester T. (1980) (edited by), *The Microelectronics Revolution*, Oxford, Blackwell
- Gasparini G. (1990), *Tempo, cultura, società*, Franco Angeli, Milano;
- Gershuny J. (2000), *Changing times: work and leisure in post industrial society*. Oxford University Press, Oxford;
- Giddens A. (1984), *The constitution of society: outline of the theory of structuration*. Polity Press, Cambridge;
- Giddens A. (1994), *Le conseguenze della modernità*. Il Mulino, Bologna, p.e.o. 1990
- Guidicini, P., *Nuovo Manuale per le ricerche sociali sul territorio*, Franco Angeli, 1999.

- Hagerstrand T. (1975), "Space, time and human conditions", in Karlqvist A., (a cura di), *Dynamic allocation of urban space*. Farnborough, Saxon House;
- Harvey D. (1993), *La crisi della modernità*, Milano, Il Saggiatore.
- Hall, P., Hay, D. (1980), *Growth centres in the european urban system*, London, Heinemann
- Hendon, W.S.; Shaw, D.V.,(1987) , *The arts and urban development.*, in Gappert, G., (a cura di), *The future of winter cities...*, Beverly Hills, Sage, pp. 209-217
- Huff D. (1954), *How to lie with statistics*, New York, W. W. Norton & Company
- INSOR (1988), *L'Italia rurale*, a cura di C. Barberis, Ministero dell'Agricoltura e delle foreste, Bari, Laterza, cit. in Martinotti (1993), p. 94
- ISTAT (2000), *La vita quotidiana nelle grandi città, Indagine multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana", anno 1998*, Roma
- ISTAT (2004), *I grandi comuni al censimento della popolazione 2001*, comunicato stampa dell'8 luglio 2004 (www.istat.it)
- Jacobs J. (2000), *Vita e morte delle grandi città*, Torino, Comunità, p.e.o.1961
- Jacobs J.A. e Gerson K. (1998), *Who are the overworked americans?*, in "Review of Social Economy", 1/4;
- Jansen-Verbeke, M., (1985), *Inner city leisure resources.*, in *Leisure studies*, 4
- Kuhn T.S. (1962), *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Torino, Einaudi
- Leccardi C. (1994), "Ricompore il tempo: le donne, il tempo, il lavoro" in A.I.S., *Tempo vincolato e tempo liberato*, Franco Angeli, Milano;
- Lo Ricco G., Micheli S. (2003), *Lo spettacolo dell'architettura. Profilo dell'archistar.*, Milano, Bruno Mondadori.
- Lynd R.S. e Merrell Lynd H. (1959), *Middletown, A study in american culture*, New York, Harcourt Brace Jovanovich, p.e.o. 1929
- Marra, E. et al. (1989), *Componenti culturali della qualità urbana*, Milano, Etas Libri.
- Marra E. (2004), *Le città di mezzo*, rapporto di ricerca per il convegno su 'Le città medie', Università di Milano Bicocca, 22 settembre 2004, mimeo
- Martinotti G. (1982) (a cura di), *La città difficile*, Milano, Franco Angeli
- Martinotti G. (1993), *Metropoli*, Bologna, Il Mulino
- Martinotti, G. (1999) (a cura di ), *La dimensione metropolitana*, Il Mulino, Bologna

- Martinotti G. (2002), Space, Technologies and Populations in the new Metropolis. Position paper for the International Workshop of the Project Mo.Ve. Università degli Studi di Milano-Bicocca, 26 giugno 2002;
- Mazzette A. (1998 a cura di), *La città che cambia*, Milano, Franco Angeli
- Mc Luhan M. (1962), *The Gutenberg Galaxy*, Toronto, University of Toronto Press;
- Mela A. (1990), *Società e spazio: alternative al postmoderno*, Milano, Angeli
- Mela A. (1996), *Sociologia delle città*, NIS
- Mela A. (a cura di) (2003), *La città ansiogena. Le cronache e i luoghi dell'insicurezza urbana a Torino*, Liguori, Napoli.
- Molotch, H. I. (1976), *The city as a Growth Machine*, in "American Journal of Sociology", n.82, pp.309-330.
- Mumford L. (1954), *La cultura delle città*, Milano, Ed. di Comunità 1954
- Nielsen C.R.A. (1999), *La percezione dell'insicurezza a Torino*, 3 voll., Città di Torino, Torino.
- Nuvolati G. (2002), *Popolazioni in movimento. Città in trasformazione.*, Bologna, il Mulino
- Paolucci G. (2003 a cura di), *Cronofagia. La contrazione del tempo e dello spazio nell'era della globalizzazione*, Guerini Studio, Milano
- Paolucci G. (2003), *Con gli occhi dei cittadini. Percorsi, insicurezza e cura della città*, in Amendola G. (2003 b)
- Pisarski A. (2001), *Conference goals*, in TRB – Committee on Travel Survey Methods, Personal travel – The long and short of it, Conference proceedings, June 28–July 1, 1999, Washington, D.C.;
- Rossi P. (1987), *Modelli di città*, Torino, Einaudi
- Rullani E., Romano L. (1998, a cura di), *Il postfordismo: idee per il capitalismo prossimo venturo*, Milano, Etas Libri
- Sassen S. (2000), *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino
- Savelli A. (2004), *Città, turismo e comunicazione globale.*, Milano, Franco Angeli
- Settis S. (2000), *Italia S.P.A.*, Torino, Einaudi
- Slogan W.G., Maxfield M.G. (1981), *Coping with crime: individual and neighborhood reactions*, Sage, Beverly Hills.

Taylor R.B. (1995), The impacts of crime on communities, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 539, pp. 28-45.

Touraine A. (1970), *La società post-industriale*, Bologna, il Mulino

Van den Berg, L., Drewett, R. et. al. (1982), *Urban Europe: a study of growth and decline*, Oxford, Pergamon Press

Wacquant L. (1999), *Les prisons de la misère*, Ed. Raisons, d'agir, Paris ; tr. it. *Parola d'ordine : tolleranza zero. La trasformazione dello stato penale nella società neoliberale*, Feltrinelli, Milano, 2000.

White, P., (1984), *The west european city*, London, Longman

Wilson J. Q., Kelling G.L. (1982), Broken Windows, *The Atlantic Monthly*, 279, 3, pp. 29-38.

Zani B. (a cura di) (2003), *Sentirsi in/sicuri in città*, Il Mulino, Bologna

Zajczyk F. (2000), *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*. Franco Angeli, Milano.