

## Tipi di città e analisi socio-spaziale

di PAOLO PERULLI e LUCIANO VETTORETTO

### 1. *Introduzione*

Il presente saggio propone una rilettura dell'urbanizzazione contemporanea impiegando e rivedendo i tipi di città emergenti dall'analisi di Max Weber. Quest'ultima ha ispirato il pensiero urbano contemporaneo almeno fino al testo di Patrick Le Galés *European Cities* (2002), per essere poi sostanzialmente ignorata nelle diverse letture sull'urbanizzazione contemporanea. Sia infatti la letteratura sull'urbanizzazione planetaria (alla Brenner), sia quella sulle città globali (alla Sassen), sia infine la discussione sulle città «ordinarie» (alla Robinson) e sulle città «straordinarie» (alla Taylor) sviluppate negli ultimi 15 anni hanno semplicemente dimenticato la lezione weberiana. Quando hanno ripreso Weber, lo hanno fatto in termini critici (Taylor 2013).

La ragione di fondo di questa rimozione sta probabilmente nel fatto che i tipi di città weberiani sono ricondotti alla città Occidentale in contrapposizione alla città Orientale. Pertanto nel momento in cui l'urbanizzazione si sposta ad Oriente, e più in generale al di fuori dell'area Occidentale, si ritiene che la tipologia weberiana sia inadatta e quindi trascurabile. Questa visione ritorna in modo più esplicito nella letteratura postcoloniale (Appadurai 2013).

Al contrario, noi sosteniamo che questa visione trascura l'essenziale dell'analisi di Weber. Essa non è l'affermazione di un primato Occidentale, ma è dedicata alla comprensione delle influenze e delle catene causali che rappresentano complessi fenomeni sociali come il capitalismo. Razionalismo economico, per Weber, non è solo un prodotto della città, del lavoro libero, della tecnologia e del diritto razionali, ma anche di atteggiamenti umani

e della disposizione concreta verso un comportamento economico razionale. A questo proposito spiegare il mancato sviluppo del capitalismo pur in presenza di condizioni potenzialmente favorevoli in contesti non Occidentali non ha rappresentato un approccio scientifico negativo (come il pensiero postcoloniale ritiene), ma un esercizio di pensiero critico sulla storia umana.

La sfida da raccogliere è quindi l'analisi dinamica della città e del capitalismo contemporanei, entrambi caratterizzati dall'emergere di fenomeni globali a partire dall'affermazione di un mercato mondiale. Questi ultimi aspetti sono al centro della letteratura sull'urbanizzazione planetaria e di quella sulle città globali. Ma non sono affatto estranei all'analisi weberiana su Occidente e Oriente. Questo aspetto comparato permette di leggere insieme Occidente e Oriente, fornendo una risposta alla domanda sulla direzione impressa dal capitalismo contemporaneo alla storia umana. Tale direzione era stata da Weber pensata come processo di razionalizzazione: le forme che tale processo assume sono oggi aperte a numerose possibili contaminazioni tra elementi spuri. Controllo politico, ruolo degli Stati nazionali, formazione di una moderna classe lavoratrice, ruolo di civilizzazione del diritto razionale sono tutti aspetti weberiani «Occidentali» da ricollocare nel nuovo contesto globale in cui si realizzano il capitalismo e l'urbanizzazione a Oriente. Insieme a questi emergeranno anche peculiari aspetti di tipo culturale e strutturale tipicamente «Orientali» di ordinamento della società.

L'oggetto del presente saggio si colloca quindi intorno al ruolo della città nella transizione in corso verso forme globali. Il riferimento alle forme assunte dall'urbanizzazione nell'Italia contemporanea intende circoscrivere il raggio dell'analisi, ma non esclude che esso sia estensibile all'intera urbanizzazione sia europea che mondiale. Infatti sia a scala europea che globale concetti come metropoli e post-metropoli, città periurbana, città corridoio, città villaggio, città giardino, città bordo, città satellite etc. che saranno qui usati possono essere impiegati anche per leggere fenomeni di urbanizzazione in Europa e nel mondo.

La definizione di città che Max Weber (1991) dà all'inizio del relativo capitolo di *Economia e società* è volutamente problematica. Né l'estensione fisica né la varietà delle attività industriali, sono caratteristiche di per sé stesse adatte a definire la città in modo decisivo. Sono piuttosto le caratteristiche di centro politico e di mercato economico a combinarsi nella tipologia

di città (di produttori, di consumatori, di mercanti) che Weber presenta, dando luogo a numerose varianti. Anche il rapporto tra città e agricoltura non è affatto univoco, e può dar luogo a «città di rurali». «In parecchie regioni mediterranee, come ad esempio in Sicilia, l'uomo abitante fuori dalle mura cittadine, e quindi anche il contadino residente in campagna è quasi sconosciuto» (Weber 1991, 338). Questa osservazione rimane ancora valida, e aiuta a comprendere il fenomeno dell'urbanesimo nel Mezzogiorno. Non sempre inoltre, dimensione economica e carattere politico della città danno luogo a comuni urbani nel senso Occidentale. La «politica economica cittadina», ci ricorda infatti Weber, non riguarda solo la politica di un principe *per* la città e i suoi abitanti, ma è prodotta *dalla* città stessa, in relativa autonomia, tramite i suoi gruppi ed attori, guidati da modelli specifici di razionalità: solo in questo caso si dovrebbe considerare la città come un gruppo sociale in qualche modo autonomo, cioè un comune. La variegata tipologia che emerge dall'analisi di Weber, combinando la sfera dello spazio economico e quella dell'associazione politica in numerose varianti di «politica economica cittadina», è in grado di illuminare ancora le riflessioni contemporanee sulla città e l'urbano.

## 2. Tipi di città di Weber: di consumatori, di produttori e di mercanti

La sezione VII del volume IV di *Economia e società* (pubblicata in forma autonoma con il titolo *La città nell'Archiv* weberiano) presenta innanzitutto le due dimensioni originarie della città: *oikos* e mercato. Il primo tipo ha origine nella produzione per il fabbisogno del signore, che darà poi luogo alla città-principato: un mondo senza scambi interni, sostenuto da tributi pagati al principe. Il commercio qui è collaterale, *actor* e *negotiator* ne sono le figure. Non c'è tutela giuridica per il commerciante forestiero. Ne trarrà sviluppo il tipo di città dei consumatori.

Il secondo tipo invece fa riferimento al mercato come scambio di beni regolare nel luogo dell'insediamento, attività essenziale per la vita stessa degli abitanti. Di qui si svilupperà la rendita fondiaria, che misura e valorizza la posizione di traffico della città che si accentra nelle mani di un'aristocrazia urbana. Questo secondo tipo dà origine a sua volta a due varianti: la città di produttori e la città di commercianti.

La sfera economica qui sintetizzata non è però assolutamente sufficiente a definire la città. L'altra sfera è quella politica. I due concetti sono assolutamente distinti. Il concetto politico-amministrativo di città è connesso a quello di fortezza, guarnigione: *burg*, *borough*, castello. Weber insiste sul plastico dualismo tra i due concetti, la piazza politico-militare, che dà luogo a un gruppo associato in forma istituzionale, e il mercato economico.

Il primo tipo di città-principato, osserva Weber, si è esteso grazie alla presenza di altri grandi consumatori e redditieri che spendono reddito nella città: funzionari, proprietari fondiari, detentori di redditi da affari e capitale finanziario (titoli e dividendi di azioni), detentori del potere politico. Anche le rendite di Stato, le pensioni etc. concorrono alla città dei consumatori.

Invece la città di produttori si basa sul fatto che vi abbiano sede fabbriche e manifatture, industrie dedite all'esportazione soprattutto, ma anche artigianato e lavoro a domicilio. In questa città industriale il consumo è alimentato da ceti produttivi, e non da redditieri. Infine il tipo di città dei commercianti si distingue a sua volta per il fatto che il principale nucleo è qui rappresentato dai mercati, sia dediti al commercio locale, sia esportatori di beni prodotti localmente, sia intermediari che acquistano e immagazzinano prodotti per venderli successivamente (industrie di trasporto, spedizione e comunicazione). Questo tipo include in epoca moderna le sedi della finanza internazionale e delle grandi banche, di società anonime e di cartelli, di logistica. I relativi utili non vengono prodotti localmente e neppure consumati spesso in loco, ma circolano globalmente e si consumano in luoghi distinti: dal sobborgo residenziale ai luoghi di *leisure* e di turismo.

L'altra dimensione rilevante dell'analisi di Weber riguarda il rapporto tra città e agricoltura, una relazione per nulla univoca. Vi si possono distinguere città di rurali, in cui oltre ad altre attività vi è un largo strato di cittadini che produce per il proprio consumo alimentare e per la vendita sul mercato. Ma più in generale il rapporto tra città e retroterra agricolo dà luogo a una varietà di politiche economiche cittadine in cui si regolano le esigenze di sostentamento delle masse urbane e le opportunità di acquisizione dei ceti industriali e commerciali della città.

Possiamo riassumere l'analisi tipologica sin qui sinteticamente presentata sottolineando che nonostante la varietà di tipi presentati, Weber sottolinea la natura mista con cui si presentano i tipi nella rappresentazione empirica.

Questa mescolanza è naturalmente ancora più verificabile nei tipi di città contemporanea che verranno presentati in questo saggio e in quello successivo. Ma fin d'ora si può notare la forte assonanza tra alcuni tipi weberiani e l'articolazione urbana contemporanea.

Il tipo di città di consumatori non solo ritrova la sua matrice nelle città capitali e nei capoluoghi regionali, in cui si sviluppano attività politico-amministrative con i relativi strati sociali e redditi. Esso continua a spiegare la sussistenza di città che vivono assai meno dell'apertura al mercato, e assai più del consumo di redditi statali e di pensioni.

Il tipo di città di produttori non conclude affatto il suo ciclo di vita urbano con la classica città industriale otto-novecentesca, ma continua ad alimentare le città dei distretti industriali e dei cluster territoriali di nuova generazione, spesso legati a economie di varietà e di conoscenze non solo manifatturiere ma ancora molto orientate alla produzione di beni.

Infine il tipo della città di commercianti evolve nelle moderne città della finanza, della logistica, della distribuzione di beni e servizi, e di altre funzioni urbane superiori. Anche la presenza di luoghi di residenza extra-urbana e di *leisure* connessi alla città di commercianti continua ad alimentare sia il tipo della città suburbana e periurbana, sia quello dei distretti turistici, ambientali e culturali in cui si consumano redditi urbani.

Nell'epoca dell'urbanizzazione estesa, e insieme concentrata, che il mondo sta attraversando il metodo tipologico che si ispira a Weber è ancora utilizzabile, nonostante critiche gli siano state rivolte sia da studiosi occidentali (Taylor 2013) che postcoloniali (Appadurai 2013) in modo non convincente<sup>1</sup>.

Il lavoro qui presentato è stato preceduto da una rassegna più completa tipologico-genealogica di «visioni di città» nel pensiero urbano contemporaneo, cui si rinvia per un approfondimento (Perulli 2009). Essa è largamente ispirata a sua volta alle «immagini di città» svolte da autori come Benjamin, Lynch, Choay.

<sup>1</sup> Contrapporre – come fa Taylor – la dimensione del governo della città (*guardian processes*) a quella del mercato (*commercial autonomy*) significa non cogliere la dialettica fondativa delle due sfere in Weber. Pensare – come fa Appadurai – che Weber non abbia sviluppato un'associazione connettiva di grandi civiltà, religioni ed economie significa compiere una lettura riduttiva del pensiero weberiano. Una critica più estesa di questi autori in Perulli (2017).

In questo saggio si compirà in questa direzione una rassegna critica dei tipi di città, introduttiva all'analisi dell'Italia urbana condotta nel saggio successivo, ma con pretese di validità più generale. Il saggio seguente propone un'analisi socio-economica dei tipi dell'urbanizzazione italiana, condotta su fonti di natura statistica e con tecniche multivariate, il cui risultato è l'emergere di una varietà di morfologie sociali-spaziali con specifici e differenziati profili sociografici, del tutto indipendente, per scelta metodologica, dall'analisi dei tipi weberiani presentati in questo saggio. L'analisi dei profili sociografici empiricamente definiti viene confrontata con i tipi qui presentati, e ne conferma la validità euristica. Come si vedrà, i tipi ideali presentati in questo saggio trovano un riscontro significativo, in diversi casi problematico, con i tipi empirici, e consentono una loro definizione in termini quantitativi (diffusione, articolazione spaziale, pesi relativi, dinamiche) e qualitativi (questioni aperte, ipotesi interpretative).

I tipi qui presentati sono da considerarsi *tipi ideali*, collocati in una storia di lungo-lunghissimo periodo (come in Weber, Mumford, Bairoch, Wallerstein): entro la sequenza di mini-sistemi, imperi-mondo, economie-mondo. Inoltre la città metropolitana, la città densa, ecc. sono *archetipi* di ogni città, ad Oriente come in Occidente, dalla città antica a quella del medioevo a quella moderna e contemporanea. Secondo Weber, «soltanto l'Occidente ha conosciuto il comune cittadino nel senso pieno del termine, come un fenomeno di massa» (Weber 1991, 343). Questo giudizio sembra almeno in parte da correggere, sia perché la città Orientale (così come l'orientalismo e l'esotismo) sono costruzioni del pensiero Occidentale, sia perché ormai molte indagini storiche mostrano come la città islamica non fosse solo un grande centro di mercato e di consumo, ma come avesse sviluppato tipi di auto-organizzazione politica in determinati periodi e luoghi (le città islamiche dell'Italia mediterranea e del vicino Oriente, alcune città Nord-africane).

I tipi che emergono dall'analisi dei dati mostrano crisi, evoluzioni, trasformazioni, resistenze, adattamenti, conservazione di principi e regole, rispetto a tali archetipi. Ciò vale in particolare per la città metropolitana, un tipo socio-spaziale che evolve nel tempo da forme christalleriane di dominanza nei rapporti spaziali a specifiche connotazioni economico-spaziali nella direzione illustrata dall'analisi empirica, che mostra con ogni evidenza la crisi di tale modello.

Lo spazio non è indifferente e isomorfo, predisposto a una dominazione da parte di un luogo centrale; forme diverse sono compresenti; il carattere di dominanza di una forma di rapporto tra economia e territorio non conduce alla subordinazione/sparizione delle altre, casomai le consolida nel loro carattere «a parte». Questo ricco risultato dell'analisi per tipi sin qui condotta va ora proiettato sulle teorie spaziali contemporanee, per trarne elementi di critica e proposte di revisione di tali teorie.

In particolare la teoria urbana ha aperto oggi un nuovo fronte, quello dell'urbanizzazione planetaria (Brenner 2014). Questo concetto significa che tutto lo spazio è ormai urbano, cioè non esiste più un «dentro» e un «fuori», l'urbano e il non urbano, l'urbano e il rurale ecc.: in questa unità dell'urbano emergono nuove forme connettive e trasformative che ricollegano e mettono in relazione forme precedenti. I fatti sociali che si formano nello spazio (Bagnasco 1994) sono dallo spazio a loro volta riformati. Nello spazio urbano planetario si realizza una continua ricombinazione dei materiali urbani precedenti alla ricerca di nuove forme di mediazione. Si darà così luogo a nuove varianti tipologiche. Trasformazioni da forme preurbane a forme urbane, o pseudourbane, a seguito di processi socio-spaziali sono sempre esistite: ma oggi con un'estensione ed intensità del tutto particolari. Questo aspetto va rimarcato come specifico aspetto della contemporaneità. La forte accelerazione spazio-temporale che essa ha introdotto significa che la co-esistenza di forme urbane diverse sarà accresciuta ed esasperata, nel senso di una convivenza di forme un tempo lontane e separate e oggi costrette a una coabitazione serrata e interdipendente.

Uno dei risultati di questo approccio è la critica e la necessità di superamento del modello christalleriano a lungo dominante, un modello monistico e deterministico. Varietà urbana e varietà capitalistica sono invece da riconsiderare nella storia lunga europea. La stessa derivazione christalleriana come tipo urbano è peraltro accostato (da Hohenberg e Lees nel loro studio di lunghissimo periodo sulla città europea) a quello della città-*gateway*, totalmente differente dalla città-località centrale riguardo alle relazioni spaziali, alla struttura socio-economica, alle forme del governo. In epoca medievale che prepara la modernità è Venezia la città-*gateway* per eccellenza tra Occidente e Oriente (Pirenne). È città di flussi con scali, fondaci e colonie proprie in tutto il Mediterraneo orientale, e sede di fondaci di mercanti di

tutta Europa. Lo stesso Weber introduce l'importante distinzione tra città interne e città marittime, in cui le prime, a differenza delle seconde, dipendono dall'economia agricola degli immediati dintorni. Le città marittime tendono ad assumere il carattere di *gateway*. La distinzione è molto rilevante, perché pone in primo piano, fin dall'epoca pre-industriale, il tema della circolazione e del governo dei flussi come dimensione-chiave della città e dell'urbano. Schmitt (1986, 41) definisce Venezia non una potenza marittima ma una «civiltà costiera», ancora ben dentro il quadro terraneo del Nomos della Terra ma al contempo diversa dalle città località-centrali, con la sua politica estera fatta di appropriazioni, patti, alleanze sulle reti lunghe, senza prossimità spaziale, senza territori chiaramente definiti e univocamente legati ad una popolazione ma tuttavia ancora pienamente territoriale. Il fenomeno contemporaneo dei flussi fisici, economici, immateriali si misura quindi con la lunga durata braudeliana e porta a considerare in questa prolungata prospettiva la trasformazione attuale della forma *christalleriana* verso la città-rete. Anche l'idea tipica di città marittima ritorna oggi, nella forma della città-hub, in Occidente come in Oriente (da Hong Kong a Shanghai, da Singapore a Tokyo, in buona misura ex città-porto coloniali con consistenti presenze di popolazioni europee che ne hanno in parte disegnato, nel lungo periodo, gli assetti socio-spaziali).

In questa impostazione tipologico-genealogica, anche la figura della città-rete va introdotta coerentemente alle tipologie urbane. La rete è figura archetipica, assieme al suo opposto, l'albero. Albero e rete sono anche modi di conferire senso al mondo. Ciò che si dovrebbe evitare è considerare la rete come una forma evolutiva, tipica della tarda modernità e della mondializzazione, rispetto a fasi precedenti connotate da organizzazioni gerarchiche. Secondo un'importante corrente della storiografia, anche la *polis* greca, nelle sue varie fasi, andrebbe intesa come una città reticolare (Duploux 2006; Ismard 2010). Emerge una notevole complessità della città greca, vista come plurale e come matrice di relazioni, con soggetti dalle identità mobili, agenti in giochi di scale spaziali di strutture/eventi, dove l'accordo è sempre problematico e spesso destinato a fallire, dove la città non si può leggere più nei termini di una città polarizzata attorno ad un unico centro, politico o religioso, ma strutturata secondo spazi/tempi/luoghi/gruppi plurali. Sullo sfondo, agisce la lezione metodologica della microstoria e l'idea di assemblaggio. Secondo



Latour (2005) la società non designa più una cosa tra le altre, ma piuttosto un tipo di connessione tra cose che non hanno un carattere sociale in quanto tale: il sociale (la città, la rete) diventa un movimento molto particolare di assemblaggi e ri-assemblaggi.

La tabella 1 introduce i tipi di città e i caratteri della politica economica cittadina che saranno sviluppati nei paragrafi successivi, e li confronta con i risultati empirici della ricerca sull'Italia urbana contenuta nel saggio successivo.

TAB. 1. *Tipi di città e modelli di relazione tra economia e politica (in senso weberiano)*

<i>Tipo di città</i>	<i>Carattere dominante della politica economica cittadina</i>	<i>Significatività rispetto al caso italiano (vedi saggio successivo)</i>
Città metropolitana	Dominanza politica su un'economia sia centrale che periferica	Buona corrispondenza, soprattutto localizzata nel Centro-Nord, con forti differenziazioni tra area milanese e romana
Città densa	Porosità socio-spaziale, tendenziale anomia, interdipendenza tra formale e informale, sregolazione	Buona corrispondenza per quanto riguarda le maggiori città del Mezzogiorno e sostanziali similarità dei profili socio-grafici
Città periurbana	Autonomia territoriale, clubbizzazione sociale	Corrispondenza problematica, che dipende da molti fattori: tipo di città «centrale», trama dell'urbanizzazione
Città corridoio	Dominanza di filiere territoriali	Ottima corrispondenza con i corridoi urbani del Nord fortemente dinamici, che mostrano evoluzioni radicali rispetto alla Terza Italia
Città giardino	Controllo sui processi capitalistici di rendita urbana	Si ritrova nei piccoli centri ad elevata qualità ambientale in territori di piccola impresa e aree metropolitane del Nord e Centro.
Città satellite	Satellizzazione-polineucleazione sia politica che economica	Difficilmente riconoscibile nel caso italiano, soprattutto in ragione dell'unità di analisi utilizzata (la scala comunale), ma individuata in particolare nel caso romano.
Città bordo	Controllo urbano di aree marginali con effetti di urbanizzazione estesa	Localizzate in prevalenza al Centro-Nord come cerniere tra sistemi urbani e aree del disagio insediativo
Città villaggio	Interpenetrazione tra «urbano» e «rurale»	Il tipo non è riconoscibile in quanto tale ma attraverso un'ampia pluralità di situazioni diffuse in tutto il territorio italiano.

Per riprendere i tipi weberiani, possiamo identificare nella città metropolitana i tipi weberiani di città di consumatori e di città di commercianti, mescolati quanto a funzioni politico-amministrative di comando e direzione, e a funzioni mercantili, finanziarie, logistiche sempre più globali. Al contrario nella città densa si identificano aspetti del tipo della città di consumatori, specie con riferimento al ruolo di redditi extra-urbani e trasferimenti statali di tipo assistenziale, e al ruolo del deficit pubblico nella gestione stessa della città. La città periurbana è espressione della tipica tendenza della città di commercianti a produrre fenomeni di suburbanizzazione residenziale per ceti medi e medio-alti (clubizzazione sociale). La città corridoio nasce dalla espansione del ruolo logistico e distributivo identificato nella città di commercianti, verso formazioni più estese di tipo propriamente urbano. La città giardino e la città villaggio identificano rispettivamente aspetti di suburbanizzazione e aspetti di ruralizzazione di popolazioni urbane o di consumo rurale di redditi urbani, già presenti in Weber. La città satellite e la città bordo sono due aspetti distinti di uno stesso fenomeno di decentramento e di polinucleazione che può essere ricondotto alla città di produttori, nel progressivo decentramento produttivo e nella formazione di distretti e nuclei di produzione ai margini della città e nei distretti rurali prossimi alla città.

I tipi qui discussi presentano dinamiche sociologiche distinte quanto ai gruppi sociali dominanti, alle coalizioni urbane, alle dinamiche dei redditi e dei consumi. Come accennato in precedenza, questi temi saranno affrontati, nei limiti imposti dalle fonti statistiche utilizzate, nel saggio successivo sulla base di analisi quantitative relative a tutti i comuni italiani. Fin d'ora si può anticipare forse il risultato più rilevante, rispetto alle interpretazioni consolidate della geografia dello sviluppo italiano. Gruppi sociali dinamici, demograficamente giovani si stanno localizzando sempre più nei tipi (periurbano, corridoio, giardino, alcuni tipi di villaggio) intermedi tra la città-metropoli e le aree interne. Una «città intermedia» si sta formando, con caratteri e stili di vita e di consumo meno noti rispetto ai più tipici insediamenti metropolitani, o marginali, e con basi economiche con elevati gradi di complessità e varietà, sia entro la produzione manifatturiera e le configurazioni distrettuali, che nella localizzazione di servizi al quotidiano e alle imprese, che, infine, nella potente trasformazione del settore agricolo che tende a non connotare più la dimensione

rurale di un'area ma un segmento significativo di queste nuove spazialità urbane. In questo territorio intermedio, o «periferia competitiva» si giocano molti degli aspetti che caratterizzano la modernità urbana contemporanea. Si deve tuttavia notare la riproduzione e accentuazione dei divari con il Mezzogiorno, la cui trama urbana vede una debole presenza di questa forma di «città intermedia» e la continuità del ruolo delle città di consumatori, e, più in generale, una debole varietà di fenomenologie urbane in grado di produrre beni collettivi locali per la competitività. La questione meridionale, traguardata dal punto di vista della complessità urbana, appare connotata anche da una specifica «questione urbana», nel senso complesso, politico sociale ed economico, che Max Weber attribuisce al carattere della città.

### 3. Città metropolitana

Il senso di città metropolitana è, a differenza della post-metropoli o della città diffusa, quello di avere un centro che «ordina» uno spazio: letteralmente di poter individuare una città-madre (la metropoli, appunto) che produce dei decentramenti, delle periferie, dei suburbi controllandone le dinamiche in senso gerarchico. Nell'antichità romana *caput et metropolis* si dice della città che comanda su un intero territorio, una regione (*regio* è termine già presente nella partizione dell'Impero di Diocleziano). Già un classico come Botero individua un effetto-soglia oltre la quale la città non cresce a causa della mancanza di risorse per alimentare la popolazione, e che conduce alla migrazione verso la fondazione di altre città o colonie. La gerarchia è connessa alle funzioni economiche e tecniche che guidano la società: le funzioni urbane superiori (servizi, *utilities*, istruzione superiore, finanza, ecc.) sono rigidamente gerarchizzate e seguono la logica della centralità. Da qui le funzioni si distribuiscono, a rete e in nodi gerarchicamente inferiori, alla periferia. Quindi i riferimenti di letteratura sono all'economia christalleriana e ai suoi sviluppi, modello dominante del XX secolo che occorre superare. È opportuno ricordare agli economisti urbani che Walter Christaller applicò il suo modello delle località centrali (Christaller non utilizza mai la nozione di città ma di *Orte*, come punti nello spazio piano euclideo) all'urbanizzazione dei territori della Polonia occupati dalla Germania, rendendo evidente la logica imperiale

dello spazio implicita nel modello stesso. Il termine metropoli presenta slittamenti semantici nel corso della storia, purtuttavia delineando sempre una dimensione legata al potere politico e, nel Medioevo, religioso. Per un lungo periodo, che coincide con la formazione degli stati nazionali, e forse per questa ragione, il termine metropoli cade in disuso: ciò che conta è la città capitale e i rapporti gerarchici tra la capitale e il territorio, nelle dinamiche di formazione di società nazionali omogenee. La metropoli, nella modernità industriale, torna a designare, in prima battuta, l'influenza e il dominio territoriale attraverso le reti di trasporto pubbliche: il termine «metropolitana» (Londra, Parigi) precede quello di metropoli, conferendo alla dimensione della circolazione e della mobilità su vaste aree conquistate dalle conurbazioni una forte rilevanza (Topalov *et al.* 2010, 749-74). Questa dimensione diviene fondamentale per delimitare i confini della metropoli, alla ricerca di un'unità politico-amministrativa e per la costruzione dell'informazione statistica. Ancora adesso, le *Functional Urban Regions* o le *Standard Metropolitan Statistical Areas* sono prevalentemente definite come bacini autocontenuti rispetto ai flussi pendolari, nella ricerca (illusoria) di un modello d'ordine di integrazione funzionale.

Questo modello è entrato strutturalmente in crisi, nonostante ciò la metropoli è ancora un concetto utile. Certo non la metropoli della scuola di Chicago, che tipizza una dinamica centro-periferia largamente superata. Piuttosto la post-metropoli nella sua declinazione sia Nord-americana ed europea che asiatica (la *Desakota region* è un misto urbano-rurale che può essere letto in questa stessa chiave).

Il centro, che indica e ordina, si è largamente esteso ad altri centri. La policentricità e polineucleazione sono entrati nel nostro lessico nel '900, ma a ben vedere sono già presenti in fasi storiche precedenti. L'ellenismo è il primo grande caso di moltiplicazione dei centri: Atene, Roma, Gerusalemme, Alessandria, e poi Bisanzio e Mosca. Anche Milano appare nella successione polinucleare, assumendo il ruolo di provvisorio centro dell'impero romano, poi longobardo. Solo a partire dal Mille, Parigi e Londra emergono come centri dell'Occidente, e Venezia dell'Oriente europeo. L'Europa è stata quindi – nel suo concreto farsi – estesa e policentrica nello stesso tempo.

Oggi il tramonto del «centro» europeo (Cacciari 2015), quel processo di compimento che equivale a un'infinita durata

del suo essere-Stato, si misura con l'inedita, questa sì per la prima volta, mondializzazione dei centri. L'emergere della città globale *conclude* l'epoca della metropoli: la sua emergenza infatti comanda funzioni planetarie, non più circoscrivibili a nessuno spazio metropolitano definito. Anche qui l'analogia è semmai con l'*Urbs-Orbis*, la città-mondo della tradizione cristiana. Ma ora a comandare l'estensione mondiale della città globale sono le funzioni economiche, tecniche e finanziarie (Sassen 1991), non certo quelle politiche e normative.

La città metropoli, quindi, è conclusa. Ciò non significa che, in Europa e nel mondo, forme metropolitane non possano continuare a manifestarsi: come è evidente nel caso dell'Europa ancora legata a una dimensione metropolitana dei suoi centri. Ma più nel senso impresso da Simmel al fenomeno dell'intensificazione della vita nervosa dell'abitante metropolitano, alla sua crescente *intensità* (Lash 2010), tensione spazio-temporale, flussi dilatati dalla pendolarità lunga, vite mobili ecc.: sono tutte espressioni di una vita metropolitana estesa. Certo le metropoli sono anche simboli (*City Beautiful, archistar*) di una modalità di segnare e identificare lo spazio. Ma nell'epoca della massima estensione spaziale il tipo metropolitano è oggi, pienamente, cosmopolita. La metropoli non è più la Berlino di Simmel, ma – come nella New York di Don De Lillo – una Cosmopoli in cui confluiscono tutte le diversità, in una difficile ma efficace convivenza.

Questo spiega la presenza di gruppi sociali molto differenziati che includono le classi superiori e quelle di servizio, popolazioni immigrate di vecchia e nuova generazione, e continui processi di *gentrification*.

La metropoli è quindi – come idealtipo di lunga durata – una griglia gerarchica che si sovrappone a una materia sociale caotica, sia nei periodi di prima formazione e di crisi delle formazioni antiche imperiali, che nella modernità dello sviluppo urbano europeo, Nord-americano e oggi asiatico.

#### 4. Città densa

Il prototipo è l'affollato rettangolo densamente popolato di edifici rappresentanti la gran parte dell'immigrazione, incluso il ghetto, di Chicago studiato da Louis Wirth nel 1927-8. La densità si distribuisce secondo un gradiente regolare nel modello

della scuola di Chicago di cerchi concentrici sempre meno densi, mentre oggi tale gradiente tende ad annullarsi nell'estensione post-metropolitana. L'anomia è qui il prodotto della dinamica ecologica, quasi biologica che sovrintende alla crescita urbana.

Su questo tipo sociologico e urbanistico si potrebbe lavorare a proposito di Napoli, e di altre grandi città del Sud (Bari, Palermo) e del Sud Globale (da Mumbai a Buenos Aires). Senza dimenticare la porosità urbanistica, di cui parla Walter Benjamin a proposito di Napoli ma anche di Mosca. In questi esempi la vita collettiva sopravanza la vita privata, e i due termini si interpenetrano. Porosità che Ernst Bloch trasferisce all'intero paesaggio italiano. Per estensione, il termine si estende alle città del mondo. Di città porosa riparla oggi Richard Sennett auspicando che gli spazi della città contemporanea possano contaminarsi e mescolarsi anziché chiudersi in *gated communities*. Ristudiando il capitalismo e la città, Sennett (2006) sostiene che la città porosa permette lo sviluppo di sociabilità e soggettività, mentre il capitalismo contemporaneo richiede flessibilità e indifferenza. Al contempo, la porosità sembra spesso associata al tipo weberiano della città di consumatori: un fatto socio-spaziale vibrante e socializzante, una congerie di significati e memorie, ma anche città che fatica a trovare un ruolo attivo nei processi contemporanei di sviluppo.

Altre interpretazioni della città densa (il termine-chiave di densità va quindi articolato in più possibili significati) e dell'urbanità andranno considerate: ad esempio secondo Jane Jacobs (2000) l'opposizione alla densità e alla concentrazione di popolazione è stato un errore della pianificazione urbanistica della metà del XX secolo, e ha condotto ai fallimenti delle aree a bassa densità nelle città americane. L'obiettivo polemico della Jacobs è proprio Mumford, e i «decentralisti» più in generale, che vedono nella crescita della densità il prodotto di una logica capitalistica tesa ad incrementare il valore della rendita urbana. Allo stesso tempo, l'altro obiettivo polemico della Jacobs è il progetto ipermodernista della New York delle *highways* di Robert Moses, distruttore della densità sociale e dei suoi spazi. La densità invece permette per Jacobs la diversità, cioè la concentrazione di diversi tipi e soggetti sociali nella popolazione urbana. La Jacobs sostiene che la concentrazione di popolazione resa possibile dalla densità e dalla dimensione delle città va considerata un bene positivo, perché essa è fonte di immensa vitalità, e rappresenta un'esuberante ricchezza di differenze e possibilità, uniche e imprevedibili: l'insieme

di gusti, saper fare, bisogni, offerte in cui si traduce la densità. La teoria della Jacobs ha avuto una forte influenza sulle più recenti teorie economiche dello spazio: gli economisti chiamano oggi *Jacobs's externalities* le esternalità legate alla diversificazione produttiva regionale resa possibile dalla prossimità e dalla densità delle relazioni. La città-alveare della Jacobs è ripresa da molti autori contemporanei che valorizzano la città dei contatti e delle relazioni dirette, ma anche da un insieme sempre più influente di orientamenti normativi su densificazione e *in-fill development* che hanno fatto seguito alla crisi del decentramento urbanistico del XX secolo. Anche se non utilizzato dalla Jacobs, torna utile richiamare qui Durkheim su densità fisica e densità morale, intesa come legame sociale positivo e solidarietà sociale collettiva. Per ragioni di spazio, non è possibile trattare in profondità queste questioni: oltre alla questione della densità materiale e morale come elemento chiave della divisione del lavoro e di uno specifico modello d'ordine integrativo, la densificazione assume una nuova rilevanza nella riproduzione e innovazione di modelli di urbanità e di vita associata, esito delle interazioni tra diversi in una città eterogenetica che produce modi originali di pensiero, nuove dimensioni di riflessività, eterodossia e dissidenza (Hannerz 1992, 189).

Nella storia della definizione del concetto di città, ovviamente la densità (assieme alla dimensione) è stata considerata uno dei criteri fondamentali. Nella modernità, la densità si associa ai meccanismi di produzione capitalistica, all'anomia e all'alienazione, ma anche alla socialità e alla sorpresa. Vanno quindi fatte delle distinzioni. Il tipo di città densa che in questa sede viene privilegiato è quello della porosità, imprevedibilità, densità e sovrapposizione di pratiche sociali, di usi particolari e spesso creativi (per scelta, consuetudine o necessità) degli spazi urbani. Al contempo, città dell'interdipendenza tra formale e informale, tra regolazione e sregolazione.

## 5. Città periurbana

La letteratura sul periurbano<sup>2</sup> individua la crescita di una cintura intorno alla città centrale, che assume connotati autonomi

<sup>2</sup> Per l'Italia, si vedano tra gli altri: Camagni 1999; Dematteis 2003.

rispetto a quest'ultima e diventa il luogo della trasformazione, mentre il centro è piuttosto il luogo della conservazione. Va segnalata la differenza tra città periurbana (che appare tipica dell'Europa continentale, sviluppata spesso a partire da antichi borghi o villaggi rurali/artigianali, e che, forse proprio per queste radici, mantiene nel tempo la sua autonomia originaria) dal suburbio anglosassone, che costituisce un modello di vita associata radicalmente alternativo alla città. La città periurbana è, al contrario, un centro, per quanto particolare, di urbanità. In parte il modello risale alla precedente fase della de-urbanizzazione con perdita di popolazione e invecchiamento della città centrale, occorre vedere se «tiene» nella fase attuale della ri-urbanizzazione con la tendenza al ritorno di popolazione alla città centrale, specie da parte di *upper-middle classes* come nelle città europee studiate da Andreotti, Le Galés e Moreno Fuentes (2015), e invecchiamento di popolazione che si estende omogeneamente anche al periurbano, come è evidente in Italia nel caso milanese (Balducci *et al.* 2017).

Si assiste oggi all'evoluzione della città periurbana verso l'idea di anello di quartieri dotati di una relativa autonomia e di economie e relazioni sociali di prossimità, le *amenities* post-rurali come costitutive delle funzioni di preferenza localizzativa delle famiglie. Gli autori rilevanti variano dall'economista Charles Tiebout che ha elaborato un modello neoclassico di spostamenti individuali tra diverse località guidati da schede di preferenza costi/servizi, all'urbanista William Alonso con la sua teoria della zonizzazione per correggere nel breve termine gli equilibri del mercato, fino al geografo Philippe Estèbe la cui teoria della «città mobile» si basa sulla trasformazione periurbana con effetti di clubbizzazione sociale, studiata con riferimento alla Francia ma certamente rilevante e forse riproponibile, almeno in parte, anche nel caso italiano (Estèbe 2008).

La città periurbana è un tipo in cui predominano gli effetti della mobilità geografica e sociale solo in apparenza spontanea: mentre si tratta di quegli «effetti di luogo» definiti da Pierre Bourdieu (1993) quali risultati diretti o indiretti, voluti o inattesi, dell'intervento statale sullo spazio. La mobilità spaziale individuale, il passare da un luogo all'altro sono marcatori di potere che deriva da un capitale economico, sociale e culturale accumulato.



## 6. Città corridoio

La scoperta di corridoi territoriali lungo cui si riorganizzano le funzioni urbane superiori, la mobilità ecc. riguarda molti paesi, dalla regione urbana di Tokyo al Brasile, alla Spagna ma assume rilievo particolare in Italia dove la struttura insediativa a rete, specie nel Nord, favorisce la città-corridoio.

La formazione di città lineari, di conurbazioni lineari è stata una risposta all'espansione urbana: anziché in verticale (come nella metropoli), la città cresce in orizzontale lungo un asse infrastrutturale: autostrada, ferrovia. L'infinita espansione delle connessioni infrastrutturali, le ferrovie ad alta velocità e la comparsa dei «non-luoghi» della mobilità e del trasporto sono altrettante occasioni di sviluppo di città corridoio. La comparsa di una dimensione infrastrutturale europea con le Trans-National Networks delle reti ferroviarie e autostradali allarga ed estende il processo già avviato. Euralille al centro del triangolo Londra-Parigi-Bruxelles, è stato negli anni '80-'90 un caso interessante di città progettata a partire da un nodo infrastrutturale, completamente nuova e sganciata dal contesto urbano preesistente. Prevale la logica dell'assemblaggio e dell'isolamento dal contesto, perfino teorizzato come «città generica» e «non-luogo» del transito e del turismo. La formazione di corridoi territoriali avviene anche in relazione allo sviluppo di un'urbanizzazione selvaggia, con una forte componente speculativa legata all'immobiliare turistico. Sulla costa del Mediterraneo, il corridoio tra Almeria, Valencia e la Catalogna assorbe il 50% della popolazione spagnola.

In Italia esiste già una maglia di strade e piccoli centri, e si compie quindi un «salto di scala» con lo sviluppo di corridoi urbani (Garavaglia 2017).

Se osserviamo l'espansione urbana dell'Italia del Nord, vediamo che prima vengono le infrastrutture, poi l'espansione urbana. Essa è stata trainata dall'espansione economica grazie al fenomeno distrettuale. Il disegno infrastrutturale dei corridoi, sia autostradali che ferroviari che in senso ampio logistici (delle persone e delle merci) si è realizzato con una progressione storica precisa (nel saggio successivo si ricorda la presenza di un corridoio proto-industriale tra Venezia e Milano). Negli anni del boom economico partono le infrastrutture, cui seguono la localizzazione di imprese, sia manifatturiere che terziarie, lungo i corridoi che da infrastrutturali si trasformano in territoriali, e

l'espansione urbana residenziale e di servizi. Si tratta nella pianura Padana del corridoio Milano-Venezia (mentre tra Milano e Torino c'è un «effetto tunnel» anziché un continuum urbano) e verso l'Adriatico del corridoio della Via Emilia da Milano fino a Bologna e a Rimini. Lungo questi due corridoi la crescita dell'espansione urbana è stata maggiore, ma una significativa seppur più discontinua densità si realizza anche nei corridoi del Brennero e del Gottardo che coniugano l'espansione urbana con l'apertura internazionale verso il Nord Europa; e così pure nell'asse Firenze-Pisa-Livorno che forma una sorta di corridoio urbano e logistico inserito in una regione con forti argini naturali (Perrone *et al.* 2017).

La ragnatela dell'espansione urbana segue una logica micro-economica precisa. I comuni in fase di restrizioni crescenti del bilancio pubblico (mediante tagli alla spesa dei comuni e degli enti locali) trovano conveniente acquisire le risorse loro necessarie mediante la concessione di costruzione edilizia da parte di famiglie e imprese e l'incasso dei relativi oneri di urbanizzazione. I micro-comportamenti di famiglie e imprese spingono verso l'espansione urbana, come dimostrano i dati sulla crescita delle abitazioni e dei vani per abitante pur in presenza di una crisi demografica inedita e di un grave invecchiamento della popolazione, appena compensati da una crescita dell'immigrazione. È un gioco a somma apparentemente positiva: tutti ci guadagnano, comuni famiglie imprese, perfino gli immigrati. La razionalità sociale di questa espansione è tutta invece da dimostrare, come è evidente considerando il consumo di risorse non riproducibili, l'impermeabilizzazione del suolo, la mancata gestione dei beni comuni e i problemi ambientali che questa espansione ha portato con sé.

I *drivers* dell'espansione urbana sono stati soprattutto i grandi attori funzionali di rete, autostrade ferrovie aeroporti piattaforme logistiche centri commerciali grande distribuzione *public utilities* ecc., che hanno seguito proprie strategie di massimizzazione aziendale ma hanno nel contempo innescato cambiamenti sistemici assai più ampi. Essi sviluppano tecnologie di mediazione, che connettono utenti/clienti indipendenti e spazialmente dispersi. La strategia delle imprese di rete è l'estensione del mercato mediante l'aumento della popolazione servita via distribuzione spaziale. Mentre la pianificazione urbanistica e territoriale alle varie scale, comunale provinciale regionale, si è limitata a inseguire ex-post le correnti espansive del capitalismo delle infrastrutture.

Oggi poi, mentre il panorama globale si muove verso tecnologie digitali e un nuovo capitalismo delle piattaforme si afferma, questa volta digitali, l'intero disegno territoriale va rianalizzato e ridefinito. Mentre molti distretti industriali e molta produzione edilizia risultano obsoleti, con danni al territorio e alla società che non possono essere trascurati, sono necessari una rilettura del modello dell'espansione urbana e una progettazione di interventi, non solo analitici ma propositivi e di governance.

Sin qui vi è stato un capitalismo di territorio (Le Galés 2002), nel duplice senso di imprese legate al territorio e di sistemi produttivi a forte consumo di territorio. Il bene e il male di questo capitalismo territorializzato sono stati analizzati in modo convincente. Il mondo va ora verso un panorama in parte diverso, quello delle nuove filiere produttive trans-territoriali che hanno bisogno di costruire a distanza l'equivalente funzionale della prossimità, applicando alle relazioni in rete quanto in passato era caratteristico dei singoli luoghi, e in particolare dei distretti industriali. Un altro elemento riguarda il mercato del lavoro, e la sua crescente uberizzazione, che si inserisce pienamente in queste dinamiche. L'equilibrio tra sistemi territoriali locali e sistemi di flussi non è facile da individuare, per ora non è stato ancora trovato. La soluzione dei conflitti distributivi, che riguardano le diverse popolazioni e gli interessi del capitalismo delle piattaforme, è una questione aperta. L'uso intensivo del territorio da parte di piattaforme *hub and spoke*, confligge chiaramente con le esigenze ecologiche e le rivendicazioni ambientali delle popolazioni insediate.

Il nuovo capitalismo delle piattaforme digitali, che si afferma nel mondo e anche in Italia, ha bisogno di strutture materiali e immateriali. Le prime sono quelle della logistica per la pronta consegna; le seconde sono quelle per la comunicazione veloce in banda larga. Se guardassimo al mondo con gli occhi del capitalismo delle piattaforme, vedremmo nodi che sono le grandi città, centri di distribuzione che sono in prossimità di esse, e un reticolo di operatori (dell'informazione, *pick up and delivery*) che rispondono a un controllo in remoto. Ma se guardiamo anche con gli occhi delle città, vedremmo mille «laboratori civici» che tentano di adottare tecnologie *smart* per far girare il traffico, parcheggiare, noleggiare un'auto, ecc. ciascuna città cercando una propria soluzione perché migliaia di imprese offrono soluzioni ai problemi urbani in tutto il mondo.

I corridoi territoriali sin qui realizzati, sono in questo senso dei precursori. Lungo i corridoi corrono le dorsali internet, le merci e l'informazione, e le persone in crescente, spesso sia obbligata che volontaria, mobilità (nel senso che gli spostamenti avvengono per flussi di pendolarità lavorativa, e sempre più anche per tempo libero, consumo e *leisure*).

I corridoi connettono grandi centri urbani, anzi *sono* essi stessi urbani. Da un lato le economie locali si sono integrate in unità territoriali a configurazione regionale. Dall'altro l'intero hinterland viene urbanizzato, e dobbiamo pensare l'urbano senza più un «fuori» (un tempo era il rurale, la periferia ecc.): oggi invece la forma capitalistica di urbanizzazione continua ad agglomerare in luoghi e contesti specifici, e trasforma insieme senza sosta gli spazi non cittadini in zone di infrastrutture industriali ad alta densità e di larga scala, che Brenner (2016, 169-171) chiama «paesaggi operazionali». I corridoi sono un caso di questi paesaggi operazionali densi di attività e operazioni a servizio dei grandi centri urbani. Ma essi sono anche essi stessi ormai città, certo in senso ampio di città-regione.

## 7. Città giardino

Il prototipo è ovviamente la Garden City di Howard e dell'urbanistica riformista dell'inizio del XX secolo: essa si basava sull'idea di organizzare un movimento migratorio dai centri sovraffollati a insediamenti circoscritti (da 20.000 a 60.000 abitanti) sparsi in distretti rurali. Non senza ragione, Howard, prima di introdurre il termine *garden-city*, designava questo esperimento come *social city*. In effetti, non si tratta solo di una delle molteplici soluzioni al problema della congestione, sebbene quello di maggior successo, ma un esperimento di *sviluppo guidato*, differente dal modello consueto dell'intervento d'autorità dello Stato. La città sociale è il prodotto di un'intenzione collettiva, di uno sforzo cooperativo di costruzione di una differente forma di vita associata, dove la rendita viene socializzata (simbolicamente, il centro della città, dove la rendita sarebbe massima, è occupato da un parco pubblico), soluzione non solo dei problemi della congestione, ma anche della casa e della salubrità come effetti della grande città industriale. La *garden-city* è, nelle parole di Howard, un matrimonio tra società e natura: un contratto tra

i più sacri (Howard 1965, 48-49). Ma le intenzioni originarie saranno presto riassorbite entro i canali più sicuri e tradizionali della pianificazione tecnica modernista.

La massima realizzazione storica è stata quella di Londra, dove dopo il 1946 seguendo il modello di Howard si realizzano prima 8 e poi altre città-giardino o *new towns*: Stevenage, Harlow, Hatfield, Hemel-Hempstead, Bracknell, Crawley, Basildon, Welwin Garden City. Si tratta di nuclei delle dimensioni prescritte. Case basse, dotazione minima di servizi e modello classe media sono i tratti caratteristici del tipo. Ma si noti che anche l'*Unité d'habitation* di Le Corbusier a Marsiglia (un blocco residenziale per 1.600 abitanti distribuiti in 337 alloggi) è in quegli stessi anni dedicata, su impulso del Ministero francese della Ricostruzione, a tipologie residenziali «destinate alla classe media».

Ritroviamo tratti di questo modello in Italia, dove non si è realizzata nessuna urbanistica howardiana nel senso proprio del termine (a parte Ivrea, dove Adriano Olivetti avviò dal 1939-40 una politica innovativa non solo industriale ma anche abitativa e sociale: edilizia per impiegati, servizi sociali, asilo-nido, affidati a Figini e Pollini e oggi patrimonio architettonico mondiale). Diversi insediamenti a livello di quartiere assumono il nome di città-giardino, come la Garbatella o la città-giardino di Marghera. Si tratta di esperienze specifiche che hanno origini e significati rispetto alla codificazione howardiana, mentre oggi occorre studiare pezzi di città-regione che abbiano le caratteristiche di bassa densità, selezione sociale, sistema ecologico e alleanza città-campagna tipiche del modello di Howard. In parte questo è avvenuto nella regione urbana milanese: Varese a Nord e Pavia a Sud sono città giardino spontanee (non pianificate urbanisticamente), la prima grazie a un insediamento che rispetta la dimensione collinare e prealpina del territorio, la seconda grazie alla cintura verde del parco Sud interposta tra Milano e Pavia a protezione del territorio agricolo. In tutti i casi, da Londra a Pavia, l'aggressione alla *green belt* da parte delle forze immobiliari e capitalistiche è stata costante ma sempre – almeno fino ad ora – sconfitta.

Un capitolo importante sono state, negli anni '70 le *villes nouvelles* francesi di Evry e Marne-la-Vallée, che rappresentano stavolta una risposta in termini di mega-strutture urbane nella regione urbana parigina.

A livello delle città globali, da richiamare, come indicazione normativa ma anche come esperienze concrete (eco-quartieri e

simili), le posizioni di rilancio della città-giardino in UK (esemplare in tal senso è il Policy Paper emanato dal Ministry of Housing, Communities and Local Government, una *call* per la costruzione di nuove città-giardino attraverso il modello della partnership pubblico-privato), e in Asia il *Green Urbanism* di Singapore e Kuala Lumpur. Ma forse è il mercato immobiliare la forza maggiore che produce nuovi simulacri di città-giardino (ma non più *Social City*), molto spesso modellati sui principi del *garden suburb* di Unwin. La maggior parte delle *gated communities* contemporanee sono disegnate come città-giardino: negli Stati Uniti come in Asia. Stessi schemi per situazioni sociali e politiche estremamente differenti, che si sviluppano da un archetipo originario, che evidentemente tocca in profondità un insieme di valori, e un brand sempre funzionante della promozione immobiliare.

## 8. Città satellite

La tipologia è quella che nasce nell'urbanistica degli anni '20 in Germania, in Svezia ecc. a cura degli uffici urbanistici dei comuni delle città centrali. La ideazione e realizzazione di satelliti intorno a un'area centrale, dotati di totale autonomia, strumenti di pianificazione forte dello sviluppo territoriale, di housing sociale ecc. Il caso esemplare è costituito dalle *siedlungen* della «nuova Francoforte», un tentativo di costruire la città alternativa alle *mietkasernen*, attraverso il controllo pubblico dei suoli, entità spaziali autonome o semi-autonome per la classe operaia, la possibilità di costruire oasi di pace e ordine basate su parametri razionali, una produzione di massa di alloggi pubblici e di servizi per la popolazione come radicalizzazione dell'idea della città-giardino dell'esperienza inglese e statunitense.

Questo modello influenzerà qualsiasi esperienza successiva di città-satellite. Guardando ad es. alla città satellite di Farsta (Stoccolma) si coglie l'importanza del disegno urbano (la strada è modellata a forma di doppia clessidra per permettere una localizzazione distribuita nel verde degli edifici) e dei valori ambientali di tutela del paesaggio. Oggi si tratta di dare risposte alla maggiore densità nel frattempo realizzata. A Hong Kong – una delle città più dense del mondo – oggi il modello è questo; in Italia si potrebbe ragionare su forme deboli di satellizzazione,

ad es. nella polinucleazione; e di casi di fallimento, come quello delle centralità metropolitane e urbane previste dal PRG di Roma, risoltesi nella creazione di «fortilizi in territorio nemico» (cfr. Cellamare 2016).

Probabilmente, l'idea di città-satellite, autonoma dal punto di vista sociale ed economico, ma spesso dipendente dal punto di vista politico, va ricercata nel lungo periodo delle relazioni tra città madre e *dependent towns*, leggibili come proto-satelliti. Nella modernità, l'uso metaforico metropoli-satellite, secondo varie declinazioni, percorre lo spettro della riflessione neo-marxista che si ricollega all'economia-mondo (Frank, 1966). La città satellite è lo spazio di estrazione del surplus economico, un «paesaggio operativo» secondo il lessico di Neil Brenner.

La questione del tipo della città-satellite sfida l'idea weberiana di città. Oasi o alternativa alla *Grossstadt* da un lato, una città sociale nel senso pieno del termine che si contrappone allo spazio alienante della metropoli. Oppure disegno funzionale legato al tema della congestione e dell'efficienza economica e ambientale nella modernità e nella globalizzazione, come dimostrano le molte esperienze asiatiche e africane di organizzazione di sistemi metropolitani policentrici. Infine, la città-satellite della popolazione resa invisibile, segregata. In quest'ultima variante, il caso esemplare è Sonapur, una città-satellite di 150.000 abitanti in condizioni abitative critiche, popolata da immigrati in prevalenza impiegati nel settore delle costruzioni che lavorano ai grandi progetti di Dubai.

In definitiva, il tipo della città-satellite si articola empiricamente attorno alla dimensione della dipendenza, tra intenzionalità e azioni di segregazione e auto-segregazione e progetti di emancipazione.

## 9. Città bordo

La *edge-city* di Garreau è stata ripresa e ampliata da Edward Soja (2000), nel modello *exopolis*. Il centro verticale si dispone verso una morte della distanza, e la crescita è tutta nei bordi. Si tratta di una proposta analitica solo Nord-americana, o utilizzabile anche in altri contesti e nella rilettura dell'Italia post-metropolitana?

Certo la visione di Soja è stata a ragione criticata anche da chi ha elaborato sull'idea post-metropolitana, come in Italia Bal-

ducci *et al.* (2017). Queste ricerche, in particolare sulla regione urbana milanese, mostrano un'interessante tendenza evolutiva verso un sistema urbano sempre più complesso, multifunzionale ed eterogeneo, esito della diffusione in tutto lo spazio regionale di numerosi cluster di funzioni urbane che un tempo erano appannaggio dei soli capoluoghi provinciali e ora irrorano territori che hanno conosciuto processi ad alta intensità di urbanizzazione e di consumo di suolo (*ibidem*, 51).

La città bordo si ritrova quindi nelle dinamiche delle città metropolitane in senso post-metropolitano. Il bordo, nei tipi che emergono negli studi relativi all'Italia, sembra una *buffer zone*, una zona-cuscinetto che si inserisce tra l'*extended urbanization* che si sviluppa oltre i bordi e le diverse fenomenologie di *concentrated urbanizations* che caratterizzano lo sviluppo urbano contemporaneo (Brenner e Schmid 2015). Si tratta quindi di zone di transizione e di «comando dell'urbano» tra la *concentrated urbanization* e le *fallow lands*, i terreni incolti o a maggese individuati da Schmid (2014) con riferimento al caso svizzero, ma che hanno una validità più generale e certamente anche per il caso italiano. Però l'idea che «il bordo sia dovunque e il centro da nessuna parte», secondo una lettura alla Los Angeles della geografia urbana, va attentamente criticata alla luce di una visione più poliarchica e polinucleare quale emerge dalle citate ricerche su Milano.

## 10. Città villaggio

Una dimensione di città villaggio, di «città di rurali» «che, essendo sedi del traffico di mercato e sedi di industrie tipicamente cittadine, si differenziano assai dalla media dei villaggi, ma nei quali un largo strato di cittadini ivi residenti copre il suo fabbisogno di mezzi alimentari mediante un'economia propria, producendo anche per la vendita» è stata proposta in chiave storica da Weber (1991, 333 ss.). Oggi naturalmente il fabbisogno alimentare cittadino è soddisfatto altrimenti, purtuttavia il tipo di città villaggio resiste e si modifica. Si apre anzi una fase di nuove relazioni tra urbano e rurale, improntate all'integrazione anziché alla netta separazione.

Il sociologo olandese Jan Van der Ploeg (2009) la chiama «ricontadinizzazione». Essa si basa sul modello circolare. Tra produttori agricoli e consumatori urbani si inserisce un *by-pass* che li



mette in veloce comunicazione. Si creano mercati di nido (*nested markets*) in cui la distinzione si basa sulla qualità dei prodotti offerti (prodotti rari che sono stati salvati dall'abbandono e si rivolgono a una clientela attenta alla qualità e pronta a pagare la differenza rispetto ai prodotti di massa). Le aziende agricole che affluiscono verso *urban farmer markets* realizzano un'infrastruttura circolare di mercati di qualità disseminati nei centri urbani anziché un'infrastruttura radiale tipo grande distribuzione organizzata. Vi è anche una componente dal basso, come i gruppi di acquisto solidale. Ma soprattutto vi è la vicinanza alla città delle nuove imprese agricole multifunzionali, gestite da giovani laureati solidamente inseriti nell'economia digitale a differenza dei vecchi contadini. Anche la logistica di distribuzione viene ripensata alla luce di ciò, inclusa la vendita digitale per i clienti remoti. Mentre avanza la crisi economica e ambientale, il modello circolare neo-contadino offre risposte diverse anche in termini di qualità, sicurezza alimentare, cura del suolo, socialità, eticità.

Il modello è valido per l'Occidente ma è nato in Oriente. Terry McGee, geografo canadese, è autore degli studi sulle *Desakota Regions in Asia* (1991). *Desakota* è un misto di urbano e rurale, e ne esprime il continuum; si tratta di regioni agricole ad alta intensità adiacenti a grandi centri urbani. Un primo tipo è di quei paesi che hanno visto il declino dell'agricoltura e la migrazione verso le città, ma in cui l'uso del terreno agricolo resta importante come fonte di reddito, se protetto da politiche pubbliche. I casi di Giappone e Corea del Sud ne fanno parte. Sono qui mescolati piccoli lotti agricoli, residenza e industria. Si tratta di paesaggi agricoli in cui gran parte delle attività è non agricola.

Un secondo tipo è quello di regioni in cui i guadagni di produttività sono stati sia industriali che agricoli, e lo spostamento da agricolo a non agricolo è avvenuto nei centri urbani delle regioni contigue. Questo tipo è collegato a reddito crescente, buone infrastrutture e trasporti. Alcune regioni della Cina, Thailandia, India sono esempi di questo secondo tipo di sviluppo. Terzo tipo è quello di regioni ad alta densità in cui lo sviluppo agricolo è lento. Spesso queste regioni sono vicine a centri urbani secondari con sviluppo economico lento, alta crescita demografica, surplus di lavoro e bassa produttività sia in agricoltura che nelle attività extra-agricole. Giava, India del Sud, Bangladesh ne sono esempi.

Nell'Italia del dopoguerra la città villaggio è stata, come nel caso del quartiere Tiburtino a Roma progettato da Quaroni e Ridolfi nei primi anni '50, il recupero di una dimensione premoderna e persino antimoderna che simula la dimensione del borgo, pur essendo nella periferia – e quindi parte integrante – di una grande città. O, come nel caso del quartiere di Quaroni a Matera, si tratta di un inserto nuovo ispirato a un «naturalismo urbano» a ridosso di un'area insediativa storica in condizioni degradate. In questi casi il villaggio è la riproposizione «neorealista» di un ambiente tradizionale. In generale, le politiche urbanistiche della modernità sono state percorse dall'idea del villaggio sin dalla fine del XIX secolo, soprattutto in ambito britannico (Geddes, William Morris, Pugin). L'idea di costruzione della città per villaggi riprende con vigore nella contemporaneità, anche sulla spinta delle questioni di sostenibilità, con una rivisitazione dell'idea della «dimensione umana» e «comunitaria» del *neighborhood unit* come modello d'ordine della trasformazione metropolitana (dispositivo ideato nell'ambito del Piano Regionale di New York degli anni '20), fino a considerare le *megacities* contemporanee come rete di villaggi urbani multipli (compresi gli *slums*), che formano una costellazione di isole di urbanità nella post-metropoli frammentata (Shane 2016).

In Italia attualmente il riferimento è alle «aree interne» studiate e progettate da Fabrizio Barca (2014) entro una proposta di politica economica regionale. Si tratta di comunità ai margini dello sviluppo urbano, ad esempio, nelle valli alpine e appenniniche, ancora legate alla produzione agricola (spesso specializzata e di qualità) ma (almeno potenzialmente) saldamente legate ai servizi urbani offerti da città medio-piccole di prossimità (scuola, sanità, formazione professionale, ecc.). Si tratta di individuare i casi (come Piemonte e Sardegna) da inserire in questo tipo, che differisce radicalmente dagli *urban villages* (studiati da Herbert Gans a Boston), che sono piuttosto quartieri etnici dove si riproducono popolazioni, pratiche, modi dell'abitare da parte di popolazioni migranti: non a caso considerati anche dei «ghetti» (la veloce diffusione di comunità etniche in villaggi montani italiani abbandonati potrebbe essere avvicinata a questa situazione).

L'analisi presentata nel saggio successivo individua alcune tipologie di villaggio che rinviano a situazioni sociali, economiche e geografiche fortemente differenziate, dal villaggio industriale, ai peculiari villaggi autonomi montani ampiamente studiati come società locali complete, ai villaggi-fantasma oggetto di ri-valorizzazione,

ai villaggi delle *fallow lands* sempre più marginali rispetto alle dinamiche dell'urbanizzazione.

Nel tipo potrà trovare invece spazio anche la città-resort, l'insediamento che inizia verso metà '800 a servizio della borghesia urbana. La città-resort diventa una delle eterotopie della contemporaneità, come il villaggio-vacanza (Foucault 1994, 18). All'incrocio tra politiche pubbliche transcalari di sviluppo locale e dinamiche di mercato, la città-resort appare sempre più epitome della città contemporanea e delle sue pratiche del *leisure* e della cultura, e, assieme, simulacro della *wilderness* (Schmid 2014; Dematteis 2012; De Candia 2017). Ma, talora, non solo meta di nomadi metropolitani, ma anche progetto di vita e di abitare di popolazioni specifiche, per la nostalgia comunitaria, la ricerca di autenticità, il rapporto con la natura, la possibilità di lavoro flessibile e a distanza, o la residenza per pensionati in cerca di località dotate di *amenities*. Per tutti questi luoghi diventa importante il modo di costruzione e di valorizzazione del reddito da fonti esogene, compreso l'importante ruolo delle pensioni per gli elevati tassi di anzianità di queste situazioni. In tutt'altro contesto Wiesbaden, la pensionopoli, è uno dei tipi suggeriti da Weber che offre materia di riflessione anche nel caso italiano contemporaneo e di molti altri Paesi in via di invecchiamento demografico.

## 10. Conclusioni

L'oggetto del presente saggio è stata la rivisitazione dei tipi di città di Weber – e di altre varianti – alla luce delle trasformazioni urbane contemporanee e delle teorie socio-spaziali che le hanno accompagnate. Si è sostenuta l'attualità di Weber in polemica con letture sia postcoloniali che Occidentali che ne hanno sminuito la complessità e problematicità. Nel contempo si sono accolte teorie e ricerche storiche che hanno in parte ridimensionato l'unicità del modello di città Occidentale: un punto chiave nella attuale fase di urbanizzazione planetaria. Tra tutti i possibili risvolti del discorso sull'urbanizzazione per tipi, la categoria unificante della città Orientale-islamica presenta significative differenziazioni, e in diversi casi, tratti tipici weberiani (Hansen 2000). Il saggio ha quindi esplicitato l'idea che l'urbanizzazione come fenomeno planetario avvicini, anziché allontanare, i tipi di città pur nei loro percorsi distinti di evoluzione storica. Il

saggio ha quindi argomentato sulla connessione tra distinte forme spazio-territoriali, termine denso che comprende economia e società nel loro variabile incontro, mentre lascia in diversa luce l'idea di assemblaggio che pure ha accompagnato recenti teorie urbane. Una categoria-chiave come quella di «politica economica cittadina» è stata avanzata, sorretta da una lettura dei diversi tipi di città e del raggio degli attori e dei sistemi socio-economici territoriali che caratterizzano tali tipi.

Sullo sfondo è rimasto il tema del rapporto tra tipi di città e modelli di capitalismo (Triglia 2016), che richiederebbe una più ampia trattazione. L'ipotesi che ha guidato il saggio è che il modello monista e meccanicista della città centrale christalleriana non si combini con la varietà dei capitalismi né in chiave storica né soprattutto in chiave prospettica. Il rapporto tra città e capitalismo andrà quindi ripreso in altro contesto. Qui si è voluto soprattutto introdurre ai contenuti dell'analisi empirica sull'urbanizzazione italiana cui è dedicato il saggio successivo.

#### RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Andreotti, A., Le Galès, P., Moreno Fuentes, F.J. (2015) *Globalised minds, roots in the city. Upper middle classes in European cities*, Oxford, Wiley/Blackwell.
- Appadurai, A. (2013) *The Future as Cultural Fact: Essays on the Global Condition*, London, Verso.
- Bagnasco, A. (1994) *Fatti sociali formati nello spazio*, Milano, Franco Angeli.
- Balducci, A., Curci, F., Fedeli, V., a cura di (2017) *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*, Milano, Guerini.
- Barca, F., a cura di (2014) *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Roma, Materiali UVAL, 31.
- Bourdieu, P. (1993) *Effects du lieu*, in P. Bourdieu, a cura di, *La misère du monde*, Seuil, Paris, pp. 159-67.
- Brenner, N. (2016) *Stato, spazio, urbanizzazione*, Milano, Guerini.
- Brenner N., Schmid C. (2015) *Towards a new epistemology of the urban?*, in «City», 19, 2-3, pp. 151-82.
- Cacciari, M. (2015) *Ancora sul 'potere che frena'*. In dialogo, in «Jura Gentium», XII, pp. 276-86.
- Camagni, R., a cura di (1999) *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, Bologna, Il Mulino.
- Cellamare, C., a cura di (2016) *Fuori raccordo. Abitare l'altra Roma*, Roma, Donzelli.
- De Candia, L. (2017) *The Territory of the Sardinian Province of Olbia-Tempio on the Post-Metropolitan Horizon: From Edge Area to Node of a New City-World*, in A. Balducci, V. Fedeli, F. Curci, F., a cura di,

- Post-Metropolitan Territories. Looking for a New Urbanity*, London, Routledge, pp. 205-27.
- Dematteis, G. (2003) *Città diffusa, periurbanizzazione e piani strategici*, in C.S. Bertuglia, A. Stanghellini, L. Staricco, a cura di, *La diffusione urbana: tendenze attuali, scenari futuri*, Franco Angeli, Milano, pp. 196-208.
- Dematteis, G. (2012) *La metro-montagna: una città al futuro*, in «Storicamente», 2, disponibile online su: <http://storicamente.org/quadterr2/dematteis.htm> (accesso 28 luglio 2017).
- Duplouy, A. (2006) *L'individu et la cité. Quelques stratégies identitaires et leur contexte*, in «Revue des études anciennes», 108, pp. 61-78.
- Estèbe, Ph. (2008) *Gouverner la ville mobile*, Paris, Puf.
- Frank, A.G. (1966) *The Development of Underdevelopment*, in «Monthly Review Press», 18, 4, pp. 18-31.
- Foucault, M. (1994) *Eterotopia*, Milano, Mimesis.
- Garavaglia, L. (2017) *Città dei flussi. I corridoi territoriali in Italia*, Milano, Guerini.
- Hannerz, U. (1992) *Esplorare la città*, Bologna, Il Mulino (ed. or. 1980).
- Hansen, M.H., a cura di (2000) *A Comparative Study of Thirty City-State Cultures*, Copenhagen, C.A. Reitzels Forlag.
- Howard, E. (1965) *Garden Cities of Tomorrow*, Boston, MIT Press (ed. or. 1898).
- Ismard, P., (2010) *La cité des réseaux. Athènes et ses associations – VI<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> av.C.*, Paris, Publications de la Sorbonne.
- Jacobs, J. (2000) *Vita e morte delle grandi città*, Torino, Edizioni di Comunità (ed. or. 1961).
- Lash, S. (2010) *Intensive Culture. Social Theory, Religion and Contemporary Capitalism*, Goldsmiths, University of London.
- Latour, B. (2005) *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network Theory*, Oxford, Oxford University Press.
- Le Galés, P. (2002) *European Cities*, Oxford, Oxford University Press.
- McGee, T. (1991) *The Emergence of Desakota Regions in Asia: Expanding a Hypothesis*, in K.B. Ginsberg, T. McGee, a cura di, *The Extended Metropolis: Settlement Transition In Asia*, University of Hawaii Press, Honolulu, pp. 3-26.
- Perrone, C., Paba, G., Perulli, P. (2017) *Post-metropoli, tra dotazioni e flussi, luoghi e corridoi, fixity and motion*, in A. Balducci, V. Fedeli, F. Curci, F., a cura di, *Ripensare la questione urbana. Regionalizzazione dell'urbano in Italia e scenari di innovazione*, Milano, Guerini, pp. 23-52.
- Perulli, P. (2009) *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*, Torino, Einaudi.
- Perulli, P. (2017) *The Urban Contract. Community, Governance and Capitalism*, London-New York, Routledge.
- Sassen, S. (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.
- Schmid, C. (2014) *A Typology of Urban Switzerland*, in N. Brenner, a cura di, *Implosion/Explosion. Toward a Study of Planetary Urbanization*, Berlin, GmbH, pp. 398-427.
- Schmitt, C. (1986) *Terra e mare*, Milano, Giuffrè (ed. or. 1942).
- Sennett, R. (2008) *Capitalism and the City: Globalization, Flexibility, and Indifference*, in Y. Kapevoz, a cura di, *Cities of Europe: Changing Contexts*,

- Local Arrangements, and the Challenge to Urban Cohesion*, London, Blackwell, pp. 109-22.
- Shane, D.G. (2016) *Notes on Villages as a Global Condition*, in «Architectural Digest», 86, 4, pp. 48-57.
- Soja, E. (2000) *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford, Blackwell.
- Taylor, P.J. (2013) *Extraordinary Cities: Millennia of Moral Syndromes, World-Systems and City/State Relations*, London, Edward Elgar.
- Topalov, C., Coudroy de Lille, L., Depaule, J.-C., Marin, B., a cura di (2010) *L'aventure des mots de la ville*, Paris, Laffont.
- Triglia, C. (2016) *Tipi di democrazia e modelli di capitalismo: un'agenda di ricerca*, «Stato e Mercato», 2, pp. 183-214.
- van der Ploeg, J.D. (2009) *I nuovi contadini*, Roma, Donzelli.
- Weber, M. (1991) *Economia e società*. Vol. IV., Sez. VII, *Il potere non legittimo (Tipologia delle città)*, Torino, Edizioni di Comunità (ed. or. 1956).

[Articolo accettato il 25 luglio 2018]

### **Types of city and socio-spatial analysis**

This essay is based on revision and expansion of weberian analysis of types of city in the era of world urbanization. The idea which the essay makes explicit is that planetary urbanization makes the different types of city closer, instead of doing these types unrelated. This takes place in distinct evolutionary paths. The essay has then elaborated on the connection between distinct spatial-territorial forms, a term which includes economy and society in their variable matching. The idea of assemblage is let aside, although relevant in recent urban theory. The weberian category of urban political economy is then proposed, based on comparison of different types of city and the range of actors and economic-territorial systems taken into account.

*Keywords:* urban theory, socio-spatial analysis, types of city, weberian ideal types, planetary urbanization.

Paolo Perulli, Dipartimento di Giurisprudenza e Scienze Politiche, Economiche e Sociali, Università degli Studi del Piemonte Orientale, Palazzo Borsalino, Via Cavour 84, 15121, Alessandria. E-mail: paolo.perulli@unipo.it.

Luciano Vettoretto, Dipartimento di Culture del Progetto, Università IUAV di Venezia, Cà Tron, S. Croce 1957, 30135, Venezia. E-mail: luciano.vettoretto@iuav.it