

La città europea tra crisi e trasformazione

Il 23 maggio 2007 ha segnato un evento epocale: il numero di cittadini ha superato quello degli abitanti della campagna. Il 51% degli abitanti del nostro pianeta vive in una città sia essa megalopoli o metropoli, un trend destinato ad aumentare di anno in anno specialmente nei paesi in via di sviluppo. Ma cos'è nel terzo millennio una città? E una città europea?

Analizzare la città significa per molti versi analizzare la società, per questo qualsiasi traiettoria o obiettivo non possono che essere parziali, mentre qui si cercherà di dare una visione generale della questione.

Una piccola riflessione in particolare sulla città europea, teatro di formazione – come si dirà meglio in seguito – di storia, cultura e società che ha guadagnato nel corso dei secoli una rilevanza tale da essere considerata, da molti studiosi, il motore stesso dello sviluppo europeo.

La città contemporanea vive nell'orizzonte globale della società postindustriale (o finanziaria) trovandosi al tempo stesso al centro di una duplice tensione dialettica: da un lato il confronto tra locale e globale, dall'altro tra cooperazione e competizione, generando un quadro di crescente incertezza. In Europa, per esempio, si moltiplicano i network cui si associano diverse città attratte da benefici derivanti dal far parte di reti cooperative ma al tempo stesso le città appaiono tra loro in competizione. Un esempio su tutti la gara per ospitare le Olimpiadi, miniera d'oro di sovvenzioni internazionali, turismo e grande esposizione mediatica.

Quel che è certo però è che la città europea non è morta. Se si è parlato di un'era post-urbana, ovvero la sua supposta disgregazione, che non è altro che la riproposizione del mito della fine delle città: una eventuale frantumazione non consegue la fine della storia, ma crea un movimento incessante. Città come luogo dell'azione collettiva, dell'innovazione, dei meccanismi di integrazione, di conflitto e negoziazione.

Tra i dogmi concettuali da sfatare, il primo è sicuramente “le città diventano tutte uguali”, un mito che ha come punto di partenza il processo di mercificazione dei beni, dei servizi e degli spazi: la dinamica delle città soggiacerebbe ineluttabilmente alle forze globali dimenticando la molteplicità delle forze in campo, soprattutto quelle meno visibili (mente?) produttrici di diversità. Il secondo mito riguarda l'impatto delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione sulle città: tecnologie che consentono agli individui di sganciarsi da specifici luoghi e lavorare attraverso una rete informatica. La città come luogo di organizzazione della vita economica verrebbe meno, e le tecnologie la renderebbero solo un nodo nella rete dei flussi di persone e informazioni. Si tratta di una riedizione di vecchie teorie proposte dalla fine dell'Ottocento che le (cosa: le città?) vedevano – nello sviluppo del trasporto urbano o nella diffusione del telefono – fattori decisivi per la perdita d'importanza della vita urbana. Tutte queste teorie sono in realtà viziate da una sorta di *determinismo tecnologico* non tenendo conto, tra le altre cose, che le nuove tecnologie estendono la capacità di comunicazione ma non la sostituiscono. Di conseguenza la città vede accrescere la sua importanza come luogo privilegiato di comunicazioni.

Entrate nel terzo millennio, le città europee possono dirsi parte di un meccanismo che le rende protagoniste da quasi mille anni con caratteristiche peculiari, oggetto del discorso che segue.

La lunga storia della città europea: i fondamenti

I cinesi definiscono villaggio un'area metropolitana che conta tra 2 e 5 milioni di abitanti. In un bel reportage del quotidiano della Svizzera francese *24 Heures* un cinese si rivolge così al giornalista che gli chiede se conosce tal villaggio: «mica posso conoscere tutte le città della Cina che hanno meno di 10 milioni di abitanti»{1}.

Un esempio un po' sopra le righe per addentrarci nella materia: la categoria di “città europea” è definita come quella città che ha tra i 200mila e i 2 milioni di abitanti e che costituisce da lungo tempo la trama dell'armatura del vecchio continente.

Nel Medioevo, le città europee costituiscono uno degli elementi strutturanti delle moderne società. Crogiolo dell'organizzazione sociale, politica ed economica degli Stati-nazione e variabile chiave per comprendere la formazione di essi.

Henry Pirenne, ne spiega l'origine e lo sviluppo^{2}: «in nessuna civiltà la vita urbana si è sviluppata indipendentemente dal commercio e dall'industria» in quanto la forte crescita urbana si radica negli scambi che aumentano la ricchezza dei mercati e degli scambi artigianali. Le città medievali crebbero sotto l'influsso di questo inscindibile binomio: Paesi Bassi e Italia^{3}, luoghi dove per primo è rifiorito il commercio, sono i paesi in cui il movimento urbano ha i suoi esordi e dove si attesta più rapidamente.

Contemporaneamente, la nascita della città è legata ad altri fattori: alcune sono sopravvissute allo smantellamento dell'impero romano (specialmente in Italia^{4}), mentre altre città si sono stabilizzate grazie alle istituzioni ecclesiastiche^{5}. Alcune città vengono create di sana pianta da nuovi poteri monarchici in via di costituzione: nel XII secolo, per esempio, i piccoli Stati di Danimarca e Svezia appena consolidati creano Copenaghen (1180) e Stoccolma (1230 circa). D'altro canto l'insediamento di un potere politico in una città contribuisce significativamente al suo sviluppo^{6}.

Ma né ogni città in senso economico – ovvero che possiede un mercato e i cui abitanti non vivono di un reddito agricolo ma di un profitto manifatturiero e commerciale – né ogni fortezza sottoposta in senso politico-amministrativo a un diritto particolare dei suoi abitanti, può dirsi *comune*. Anzi solo l'Occidente ha conosciuto un «comune urbano» come fenomeno di massa; altrove, per esempio in Medio Oriente, è un fenomeno limitato nel tempo (in Siria e Fenicia) e in forma rudimentale, poiché in questo contesto mancano i concetti base di “borghesia” e di “comune urbano”.

Il periodo che va dal X al XV secolo è generalmente considerato come quello della rinascita delle città europee.

L'invenzione dell'Europa deve molto alla città medievale. Allo sviluppo urbano corrisponde il raggiungimento di forme più o meno complete di autonomia politica delle città. Tra gli esempi più significativi le 200-300 città italiane che si sviluppano nel Centro-nord della penisola tra il 1100 e il 1200 (*l'epoca d'oro* dei Comuni). Per la prima volta scambi, non solo commerciali, legano le città in circuiti di relazioni a livello europeo.

Si costituisce, insomma, una *colonna vertebrale* europea che ha il suo cuore pulsante negli scambi commerciali e culturali tra la Lega Anseatica, l'Italia, Anversa e Bruges: le città di questi territori, continuano a crescere e a mantenere una sorta di indipendenza per tutto il Cinquecento (nel caso italiano si tratta di una relativa autonomia, altrove sono concessioni dei signori feudali). Si costituiscono sistemi *policefali*, dove non esiste un'unione politica del territorio. Il Basso Medioevo porta all'intensa costruzione di chiese, strade, piazze, eredità del sistema urbano ancora chiaramente rintracciabile in alcune città contemporanee.

Una nuova massiccia ondata di urbanizzazione si ha con la formazione dei grandi Stati nazionali ed il consolidamento di centri amministrativi di vario livello. Questi processi portano Francia ed Inghilterra^{7} alla configurazione di sistemi urbani *monocefali*^{8}, ovvero con un centro dominante, come Parigi e Londra, in netta contrapposizione al sistema *policefalo* suddetto. Lo Stato moderno^{9}, si rafforza dal XVI secolo in poi a discapito dell'indipendenza delle città – che pure avevano contribuito alla sua formazione – e nel lungo periodo diventa la forma dominante di organizzazione del potere. Weber su questo punto è chiaro: «il moderno Stato burocratico-patrimoniale del continente ha poi tolto alla maggior parte delle città ogni attività politica propria e anche la possibilità di armarsi, salvo per scopi di polizia»^{10}. Rimane una precisazione da fare: quando la formazione dello Stato avviene prima della fase di crescita urbana, quest'ultima non esprime appieno il suo potenziale (es. in Inghilterra); al contrario invece, se le città mantengono un peso importante possono inibire lo sviluppo dello Stato.

La borghesia del primo capitalismo commerciale si inventa progressivamente come classe sociale con i suoi interessi, i suoi stili di vita e abitudini, le sue idee e i suoi valori facendo della città il risultato dell'aggregazione di gruppi e reti. Prendiamo in prestito le parole di Pirenne:

la prima menzione di questo termine (borghese) si ebbe in Francia sin dal 1007 [...] è interessante rilevare come tale appellativo non sia mai stato attribuito a quelli del borgo vecchio, che ci sono noti come castellani{{11}}.

La borghesia occupa due ruoli, quello commerciale e quello amministrativo, ma più si afferma la centralità dello Stato più il ruolo dell'amministrazione politica diventa importante. L'industrializzazione, iniziata nel corso del Settecento, si coniuga con l'ascesa definitiva dello Stato-nazione che cerca legittimazione anche nella crescita delle grandi capitali{{12}}, insieme ad una nuova ondata di urbanizzazione. Esse godono di posizioni privilegiate all'interno dello Stato: attraverso la nazionalizzazione della vita politica ed il rafforzamento del controllo statale – facendosi però carico di gran parte dei flussi migratori dalla campagna – sono le prime a beneficiare della rivoluzione dei trasporti (la metropolitana più antica è quella londinese inaugurata il 10 gennaio 1863), del trasferimento delle ambasciate e degli uffici burocratici, delle università prestigiose, delle innovazioni tecnologiche. Con la preoccupazione di garantire igiene e sicurezza i governi organizzano grandi lavori di abbellimento, creano grandi viali e costruiscono nuovi edifici (l'esempio più lampante è la Parigi di Hausmann). Le città diventano luoghi di speculazione, di investimento pubblico e privato ma anche luoghi di cultura e rivolta, oggetto e *location* di inquietudini politiche e sociali, di scontri e manifestazioni. È nella capitale che si fa politica e si misura il malcontento del popolo.

La lunga storia della città europea: lo sviluppo

Nel corso dell'Ottocento la città europea subisce una drastica trasformazione: l'abbattimento delle mura{{13}}, simbolo medievale di difesa militare e isolamento. La città deve emanciparsi ed uscire fuori dai suoi confini. Goethe nel 1808, per esempio, introduce il mito dell'età dell'oro (collegandolo all'abbattimento delle mura), della pace universale osservando che le grandi città europee stanno via via rinunciando alla cortina muraria. In Italia questo processo occupa l'ultimo ventennio dell'Ottocento (mentre in Europa ben prima) e poche città ne furono esonerate, tra queste Ferrara e Lucca.

Dall'Ottocento, inoltre, la città diviene luogo dello sviluppo capitalista e, in quanto tale, non viene più valorizzata: la città industriale britannica diviene l'emblema di questa tendenza. Dickens chiama Coketown{{14}} il prototipo della città industriale dell'Ottocento, immagine ispirata in tutto e per tutto da Manchester, in cui *l'oscurità regna sopra la città del carbone*. La questione dell'ambiente insalubre è un problema per le città industriali da almeno qualche decina di anni – specialmente in Inghilterra – dove la rivoluzione industriale ha creato letteralmente dal nulla decine di città{{15}} o le ha fatte crescere a dismisura grazie alla migrazione dalle campagne. Molte volte la classe operaia rappresenta il 70-80% della popolazione della città, una percentuale che resta pressoché sconosciuta alle città del Sud dell'Europa. La città industriale assume la forma di questa combinazione di industrie, alloggi per operai, villini per la borghesia e vie di trasporto. I quartieri operai sovraffollati si mescolano alle fabbriche in centro, provocando la fuga della borghesia, mentre nelle vecchie città europee le attività industriali vengono ricacciate in periferia insieme alla popolazione operaia. Questa distribuzione territoriale che ritroviamo soprattutto in Italia e in Francia si afferma fino agli anni Sessanta, quando si accentua il declino delle attività industriali tradizionali. Da questo momento [quale momento? e dove?] in poi la periferia diviene sinonimo di degrado.

Ciò che possiamo affermare con sicurezza è che l'urbanizzazione europea del XIX e del XX secolo ha ampiamente rispettato il sistema urbano iniziale, in parte a spese della periferia. Lo sviluppo sostanzialmente omogeneo delle varie fasi dell'urbanizzazione europea ha portato all'individuazione di caratteristiche comuni, che fanno delle città un modello unico al mondo. Questo non significa che il modello europeo sia statico o al riparo di ciò che succede oltre i suoi confini.

Se Weber e Pirenne sono fermamente convinti che la città sia un fenomeno prettamente occidentale ed europeo e che sia uno dei trampolini di lancio del capitalismo, Jack Goody nel suo discusso libro, Il furto della storia analizza e rielabora, confutandole, molte teorie eurocentriche di grandi storici.

Con il crollo dell'impero romano abbiamo due situazioni opposte tra Oriente e Occidente: nel primo continuano a fiorire arti e culture almeno fino a tutto il settimo secolo, nel secondo la Chiesa e la nobiltà assumono un ruolo chiave, le città si spopolano e si perdono diverse abilità tecniche. Se con l'impero il Mediterraneo è davvero unito, con il crollo gli scambi tra Est e Ovest si interrompono in quanto le città, con una popolazione in netto calo, non hanno più bisogno dell'approvvigionamento di grano in quantità elevate e di beni di lussi importati dal vicino Oriente. La vita urbana, ed è questa l'interessante teoria di Goody, «comincia a rifiorire solo quando riprendono gli scambi con l'Oriente e Venezia assume un ruolo chiave». Non solo: il contributo dell'Oriente non si limita al commercio, ma la sua influenza si scorge anche nella planimetria delle città e in apporti architettonici prima del Rinascimento.

Allo stesso modo per gli storici eurocentrici è solo grazie al modello urbano europeo che si è sviluppato il capitalismo, in quanto in Europa si riscontra una comunità urbana che gode di parziale autonomia nell'ambito del governo. È la nozione di "parcellizzazione della sovranità" ovvero la creazione degli stati e di enti autonomi di governo che dà l'input alla nascita della città. Questo, per Goody, non è un fenomeno solo europeo: anche in Oriente le città crebbero e si diffusero a seguito della rivoluzione urbana dell'età del bronzo e diventando parte integrante dell'economia politica e godendo, a seconda dei casi, di maggiore o minore autonomia.

Città globali e città europee: ruoli opposti?

Innanzitutto cos'è la globalizzazione: parola sulla bocca di tutti, parola abusata e citata come panacea di tutti i mali o come causa assoluta della nostra occidentale infelicità e di quella del resto del mondo. In qualsiasi modo la si intenda, la globalizzazione ci tocca tutti, e da vicino. Su un piano strettamente oggettivo la globalizzazione è quel fenomeno di crescita progressiva degli scambi a livello mondiale che porta ad una omologazione culturale ed economica, approdando al villaggio globale. Ora, cosa c'entra tutto questo con la città europea?

Molte tesi tendono a dare per morto, o moribondo, il sistema urbano europeo partendo dall'innegabile dato di fatto che tra le venti città più popolate del mondo solo Londra fa le veci dell'Europa, surclassata da città di altri continenti. Le città europee diventerebbero solo «città obsolete che riflettono una grandezza passata». La nuova forma di capitalismo globalizzato costruisce anche un nuovo tipo di città che gli esperti chiamano megalopoli (o *megacity*), nodi dell'economia globale che accentrano le funzioni superiori di direzione, controllo, gestione e produzione su tutto il pianeta: la città globale ha *il physique du rôle* per reggere all'impatto con il futuro. Ovviamente le città globali non nascono dal nulla, anzi, sono quelle città che già nel tempo hanno svolto ruoli fondamentali sia come luoghi di industrializzazione sia come centri di distribuzione e direzione politica e finanziaria; oggi sono però chiamate ad altre ruoli, che possiamo riassumere in cinque punti-chiave:

- Centri di controllo e potere economico
- Sedi privilegiate di società finanziarie
- Luoghi di diffusione dell'innovazione
- Luoghi di produzione di servizi qualificati
- Mercati di questi servizi

Ma quali città sono diventate globali? Solo New York, Tokio, Londra possono assurgere a ruolo di città globali, ci dice Saskia Sassen, e chi non lo è diventato ha perso alcune funzioni importanti, decadendo e decretando la nuova mappa delle città centrali e periferiche.

Il processo di globalizzazione economica è cominciato alla fine degli anni Settanta per risollevarne l'economia che con lo shock petrolifero aveva sobbalzato in tutto il mondo. Le *soluzioni*, andando a semplificare molto, sono state tre e corrispondono alle tre diverse fasi di ristrutturazione capitalistica:

□ delocalizzazione degli impianti industriali dai paesi d'origine ai paesi del Terzo Mondo (nascono le multinazionali);

□ finanziarizzazione del capitale ovvero una logica di azioni e interventi che hanno il fine di far aumentare la quantità di operazioni rivolte all'acquisizione, gestione e vendita di partecipazioni nel capitale di altre imprese (si guarda alle azioni come il vero profitto dell'azienda mettendo da parte la qualità del prodotto);

□ ricapitalizzazione del capitale tecnico-produttivo, ovvero immissione di nuove tecnologie.

È questo processo che segna l'entrata di scena delle città globali.

Le città globali sono tali perché in esse, più che in altre, i processi di globalizzazione si sono sviluppati in modo più intenso determinando la concentrazione di lavoratori impegnati nelle multinazionali, nella finanza, nelle agenzie di consulenza.

Al contrario di quanto si possa credere{{20}}, nel decennio degli Ottanta la città europea trova nuovo slancio, cosa che non si era verificata negli anni Settanta con l'accentuazione della deindustrializzazione e la crisi economica in atto. Le città più grandi, le capitali, beneficiano appieno della crescita: nei Paesi a carattere più centralizzato la regione-capitale sembra assorbire le forze vive del dinamismo. Londra, Parigi, Roma, Madrid, Berlino (caso particolare a causa della ritrovata unità) si sono sviluppate in tutto il decennio degli Ottanta. Al gradino inferiore della scala urbana alcune capitali regionali recepiscono ugualmente una forte crescita, e si tratta di città di medie dimensioni come Bologna, Strasburgo, Nizza, Siviglia, Monaco. È innegabile che la combinazione delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione unite alla globalizzazione abbia prodotto uno shock rilevante per le economie europee in primo luogo perché vengono sconvolte le dinamiche su cui lo Stato-nazione si basava da oltre quarant'anni, cioè il *compromesso keinesiano* {{21}}. Il capitalismo globalizzato però non rimuove, almeno per il momento, l'*armatura* delle città europee.

Esiste quella che gli esperti chiamano *metastabilità* del sistema urbano, caratterizzato dalla struttura originale di città tra duecentomila e due milioni di abitanti e la forma fisica associata al centro cittadino. In secondo luogo le città europee sono collocate nello Stato che, malgrado la sua crisi, le sostiene e le protegge; allo stesso tempo l'Unione Europea distribuisce risorse economiche e non molto ingenti. Qualsiasi definizione di città europea, dunque, deve prendere in considerazione sempre il suo legame con lo Stato: la dimensione politica nel senso di unità della città non è scomparsa, i governi locali hanno amministratori che giocano, o dovrebbero giocare, un ruolo di integrazione politica dei diversi gruppi di cittadini e associazioni. Le città medie europee, come già più volte ricordato, fulcro del sistema urbano europeo, non sono immobili: la relativa stabilità della lunga durata e l'esistenza di gruppi sociali di consumo protetti dal *welfare-state* dona loro una certa robustezza.

È chiaro dunque che l'annunciato declino della città europea è lungi dal venire: i dati ci dicono che le città sono in fase di crescita, certo aiutate dalle ondate migratorie dell'ultimo decennio.

In Europa i geografi hanno attestato sì l'esistenza di processi di concentrazione, ma anche di dispersione spaziale{{22}}. Quest'ultima conduce a immense regioni urbane con un tessuto denso di città medie intorno alla capitale, esempi di Lombardia e Milano per restare nel caso nazionale o la regione parigina, modelli che confermano la tendenza alla disgregazione degli interessi sociali: netta separazione tra periferie popolari e periferie residenziali. Malgrado ciò è, forse, il *mix* tra città antica e dimensione globale che rende la città europea ancora un modello. Un modello di certo attraversato da tensioni e conflitti sociali, perché la città è vissuta da attori che non rinunciano al proprio ruolo di protagonisti e che trovano un intermediario nella *governance* locale e nello Stato.

Il futuro: tra riflessioni ambientali e Schengen

Negli ultimi anni, nell'ultimo decennio soprattutto, l'Unione Europea ha saputo dare a tutti gli Stati membri delle linee guida per uno sviluppo sostenibile delle città, gli ultimi dati sono: nel 2009, le emissioni nell'EU-27 sono diminuite del 17% rispetto ai livelli del 1990, avvicinandosi quindi all'obiettivo comune di una riduzione delle emissioni del 20% entro il 2020. Tuttavia, le tendenze settoriali non sono tutte positive. Nell'EU-27 le emissioni derivanti dai trasporti sono aumentate del 24% tra il 1990 e il 2008{{23}}.

La strada che segue l'Unione Europea è una risposta integrata ai problemi di approvvigionamento energetico e cambiamento climatico:

una nuova rivoluzione industriale volta a trasformare in modo in cui produciamo e usiamo energia. Obiettivo è passare ad un'economia basata sulla combinazione di tecnologie e di risorse energetiche a bassa emissione di anidride carbonica. Entro il 2020 tutti i paesi membri dovranno ridurre le emissioni del 20%.

Questo si legge nell'opuscolo edito dall'Ufficio delle Pubblicazioni con il titolo *La lotta contro i cambiamenti climatici*{{24}}, ma in pratica come? Questo è un punto un po' debole dell'opuscolo che si riempie di belle parole come ecologia, progresso, innovazioni, tecnologia ma che non ci dice niente di come i singoli cittadini e i Paesi dell'Unione possano migliorare le loro condizioni per arrivare alla fatidica soglia del 20% di emissioni in meno.

Il modello organizzativo della città, in generale, non è attualmente improntato su uno schema di organizzazione spaziale che dovrebbe presentare la riduzione del proprio impatto ambientale. È la città diffusa l'esempio lampante di come città e sostenibilità non possono andare di pari passo e questo modello si dirama in due soluzioni alternative: la *edge city* e la *villettopoli*.

La *edge city* implica la crescita di corone periferiche urbane per le residenze e il lavoro della classe media, con alcune funzioni amministrative, ricreative e commerciali che si collocano in aree suburbane per attenuare il carico della città metropolitana. In Italia invece, dove gli agglomerati storici vanno sempre più riducendosi, si deve segnalare un altro fenomeno, la *villettopoli*, ovvero la disseminazione di villette che punteggiano soprattutto le campagne del Nord e che trovano molti urbanisti in disaccordo in quanto non esisterebbe più una vera pianificazione{{25}}.

Per lasciare spazio a qualche riflessione ambientale (e a nostro avviso sociale), si può dire che la crescita diffusa della città implica innanzitutto un aumento delle distanze fra un luogo e l'altro da raggiungere, con un parallelo aumento del consumo energetico e dei costi. Ad esempio, nei quartieri periferici gli spazi residenziali si trovano staccati dai servizi e distanti dal luogo di lavoro, spesso posti nel centro cittadino. Il problema del trasporto (uno dei tanti), oltre a comportare effetti negativi sull'ambiente e sul portafoglio, incrementa diseguaglianze sociali, fra chi dispone di un reddito sufficiente per godere di tutti i servizi cittadini-metropolitani, e chi non è in grado di utilizzare l'automobile per svariati motivi (economici, età, problemi fisici), una condizione che nei casi più estremi può trasformarsi in un vero *intrappolamento* nella propria abitazione.

La concentrazione di cittadini può permettere il contenimento del consumo del suolo riducendo anche le esigenze di mobilità di cui si parlava prima e consentendo ad una buona porzione di popolazione di usufruire comodamente di mezzi pubblici e di biciclette; tale modello agevola l'organizzazione della raccolta dei rifiuti e la raccolta differenziata{{26}}. Queste prospettive possono essere prese in considerazione solo adottando anche un modello politico virtuoso e risorse economiche sufficienti.

Le ultimissime cronache dei media ci raccontano di un'Europa che sta crollando a pezzi: la Grecia è in banca rotta e a nulla sono valsi i salvataggi in extremis della Banca Centrale europea, il Portogallo e la Spagna sono sull'orlo del baratro e l'Italia (uno dei membri fondatori dell'Unione) sta scivolando giù, e se cade il Belpaese l'Europa cade con esso.

È sensato parlare ancora di sistema europeo? L'obiettivo di allargare l'Unione si infrange contro la crisi, apparentemente senza via d'uscita. I giovani indignati scendono in piazza rivendicando quei diritti fondamentali che hanno reso l'Europa dopo la Seconda Guerra mondiale il posto migliore in cui vivere. Il 2011 verrà ricordato come l'*annus horribilis* dell'economia, ma anche come quello

che ha scosso anche le coscienze. Dove andremo a finire solo il tempo lo stabilirà, poi toccherà agli storici mettere le carte nel verso giusto.

In un bell'articolo sulle pagine del *Guardian* Amartya Sen dice «l'Europa ha mostrato al mondo la via della democrazia. Ma oggi i pericoli che la crisi finanziaria comporta per la democrazia non ricevono la giusta attenzione»^{[[27]]}. È davvero in pericolo la democrazia? Lo sgretolamento del sistema-Europa è ormai noto e se ne sono accorti tutti: negli ultimi mesi abbiamo assistito al default della Grecia il cui governo non sa cosa fare per risollevarne l'economia, al declassamento (da A+ ad A) da parte dell'agenzia americana Standard & Poor's dell'Italia, alla Merkel che non vorrebbe che la Bce garantisca per i paesi più a rischio.

Si stanno rimettendo in discussione le fondamenta dell'Unione a partire da quel trattato di libera circolazione di individui e cose perché nessun paese vuole ospitare masse di disperati che fuggono dalla guerra o da una situazione economica disastrosa, è questo lo spirito europeo?

Il sistema urbano fin ora descritto potrebbe assurgere, e l'ha già fatto, a modello di integrazione per i nuovi abitanti del continente. Le nostre città sono state in grado di ospitare ed integrare, per secoli e secoli, masse di individui. Certo questo non è stato possibile senza scontri, tensioni, lotte, ma chiudersi non è la soluzione. Purtroppo risulta preoccupante la grande avanzata nei paesi occidentali di partiti (o pseudo partiti) razzisti e xenofobi^{[[28]]}, e rinunciare ai trattati di Schengen sarebbe cedere alla propaganda dei populistici. Lo spazio Schengen, forse più di tutto il resto, ha dato la sensazione a tutti i cittadini di sentirsi un po' più europei, di viaggiare in libertà di paese in paese e di città in città, di avvicinare culture e tradizioni. Un *dietro front* significherebbe anche un passo indietro per i valori europei.

La strada è lunga e far parte dell'Europa unita significa proporsi sempre nuove sfide e trovare nuovi ostacoli. Ma questo non è un buon motivo per restare immobili.

[[1]] Cit in S. Enderlin, *I pannelli solari del futuro*, «Internazionale» 898/20 maggio 2011. [[1]]

[[2]] Nelle sue lezioni americane del 1925-26, poi raccolte nel saggio *Le città del medioevo*, Editori Laterza, Bari 1971. [[2]]

[[3]] Pirenne sottolinea come prenderà in considerazione solo questa porzione dell'Europa occidentale in quanto città di più antica formazione. [[3]]

[[4]] Il 30% delle città europee ha origini romane mentre un altro buon 30% ha origini medievali. [[4]]

[[5]] Lo status di città è dato laddove risiede un vescovo. [[5]]

[[6]] Max Weber nel suo saggio *La città*, alle stampe nel 1914, all'interno del volume *Economia e società*, delinea i tratti della città occidentale del Medioevo partendo da alcune caratteristiche salienti: la fortezza, il mercato, un'economia urbana di consumo, scambio e produzione, un tribunale, la capacità di promulgare certe regole e leggi, una struttura di corporazioni e una certa autonomia politica che si concretizza nella presenza di un'amministrazione comunale e nella partecipazione dei borghesi al governo locale. [[6]]

[[7]] L'assenza di grandi centri regionali è una caratteristica delle Isole britanniche. [[7]]

[[8]] P. Le Gales, *Le città europee: società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna 2006. [[8]]

[[9]] Così lo definisce Max Weber: «lo stato moderno è un'associazione di dominio in forma di istituzione, la quale nell'ambito di un determinato territorio, ha conseguito il monopolio della violenza fisica legittima come mezzo per l'esercizio della sovranità.» Cit. in Paolo Prodi, *La storia moderna*, il Mulino, Bologna 2005, p. ?. [[9]]

[[10]] M. Weber, *ibidem*, p. 167. [[10]] [a cosa si riferisce questo *ibidem*? <http://bit.ly/tDJXDx>]

[[11]] H. Pirenne, *ibidem*, p. 103. [[11]] [come sopra]

[[12]] Cfr. P. Le Gales, *Le città europee*, *op. cit.* [[12]] [<http://bit.ly/sE2upB>]

[[13]] C. Giovannini-S. Torresani, *Geografie*, Mondadori, Milano 2004. [[13]]

[[14]] Il romanzo è *Tempi difficili* del 1854, uno dei tanti romanzi di critica sociale di Dickens. [[14]]

[[15]] Esempio famoso è Birmingham. [[15]]

[[16]] J. Goody, *Il furto della storia*, Feltrinelli, Milano 2008. [[16]]

[[17]] Si vedano, come suggerisce Goody stesso, gli esempi di Amalfi e Venezia. [[17]]

[[18]] Cit. in P. Le Gales, *Le città europee*, *op. cit.*, p. 32. [[18]] [ma chi è citato in? Forse vuoi dire: Cfr.]

[[19]] S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna 2003. [[19]]

[[20]] G. Martinotti, *Metropoli. La nuova morfologia della città*, Il Mulino, Bologna 1993. [[20]]

- [[21]] Il mix tra economia capitalista, welfare state ed economia a forte impronta statale. [[21]]
- [[22]] L. Sbordone , *Città e territorio tra sostenibilità e globalizzazione*, Franco Angeli, Milano 2001. [[22]]
- [[23]] Dati dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, disponibili su <http://www.eea.europa.eu> [[23]] [forse qui dovresti essere più precisa su dove hai presto quei dati]
- [[24]] Per saperne di più Ec.europa.eu/climateaction. [[24]] [sembra una pubblicità! :P perché non metti il link al pdf, se c'è..?]
- [[25]] Cfr. C. Giovannini–S. Torresani, *Geografie*, op. cit. [[25]]
- [[26]] Tale modello è chiamato città *compatta*, con un grande concentrazione della popolazione ed un carattere fortemente artificiale (nel senso che gli spazi sono assolutamente dominati dalla presenza umana), che però dal punto di vista ambientale presenta i vantaggi di cui si parla. [[26]]
- [[27]] A. Sen, *È in gioco la democrazia*, in «Internazionale», n. 904/1 luglio 2011, pp. ?? [[27]]
- [[28]] Caso emblematico è la grande espansione in Finlandia del partito dei Veri Finlandesi. [[28]]

BIBLIOGRAFIA

- Z. BAUMAN, *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*, Laterza, Roma-Bari 1998
- C. GIOVANNINI -S. TORRESANI, *Geografie*, Mondadori, Milano 2004
- J. GOODY, *Il furto della storia*, Feltrinelli, Milano 2008
- P. LE GALES, *Le città europee: società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna 2006
- G. MARTINOTTI, *Metropoli. La nuova morfologia della città*, Il Mulino, Bologna 1993
- G. MONTANARI-A.BRUNO, *Architettura e città del Novecento*, Carocci, Roma 2010
- P., PRODI, *La storia moderna*, il Mulino, Bologna 2005
- S. SASSEN, *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna 2003
- L. SBORDONE, *Città e territorio tra sostenibilità e globalizzazione*, Franco Angeli, Milano 2001
- E. TIEZZI-N. MARCHETTINI, *Che cos'è lo sviluppo sostenibile?*, Donzelli Editore, Roma 1999
- M. VERGA, *Storie d'Europa*, Carocci Editore, Roma 2004
- S. VICARI- HADDOCK, *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna 2004
- M. WEBER, *La città*, Donzelli Editore, Roma 1999