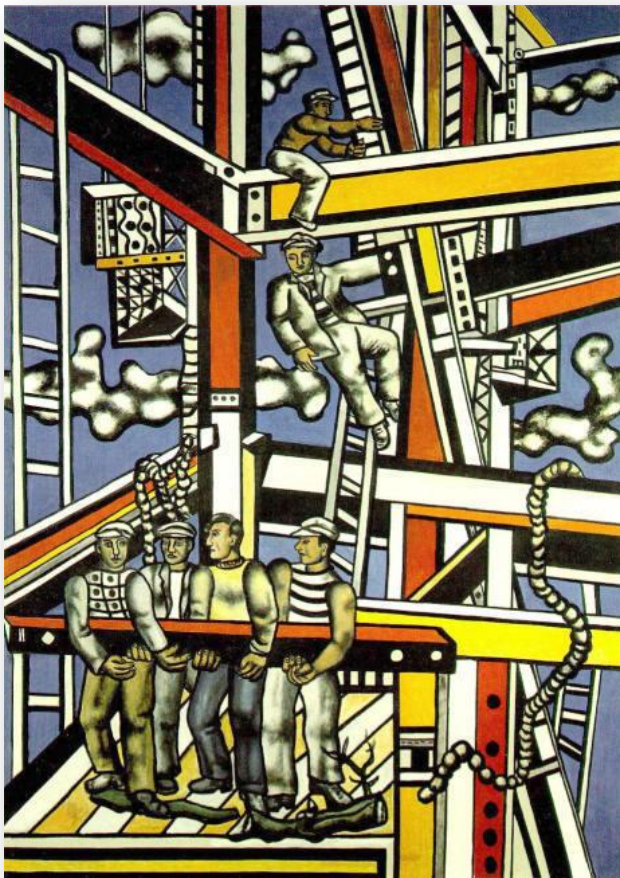


Le città in Europa nel XX secolo

L'espansione urbana europea negli ultimi due secoli avviene in stretta relazione con gli sviluppi economico-produttivi: a ogni fase storica dello sviluppo economico contemporaneo sono associabili distinti, sebbene non esclusivi, 'modelli' di città.

La prima età industriale nel XIX secolo è caratterizzata da un'urbanizzazione rapidissima e senza regole, dal sorgere di città 'industriali' sovraffollate, insalubri, congestionate; il diffondersi e l'imporsi dell'industrializzazione nel secondo Ottocento vede strutturarsi la città 'borghese'; la seconda età industriale, dal tardo Ottocento e fino agli anni Settanta del secolo scorso, è legata alla città 'fordista' e la terza età industriale, tuttora in corso, alla città postfordista o postindustriale o postmoderna.

(Nell'immagine in alto Fernand Léger, I costruttori, 1950)



L'Europa è il continente più urbanizzato del mondo con una popolazione residente in città (con più di 10.000 abitanti) di poco inferiore all'80% e con proiezioni al 2020 di una popolazione urbana pari all'84% del totale. Il **territorio europeo è costellato di città** che, pur assai diverse l'una dall'altra per i segni profondi incisi dalla storia, hanno **alcuni tratti comuni** che le rendono 'europee' ovvero simili fra loro e visibilmente dissimili da quelle di altri continenti. Sono per la maggior parte di **origine molto antica**, preromana, romana, altomedioevale o comunque preindustriale (e, dunque, con un patrimonio artistico e monumentale significativo); sono per la maggior parte strutturate **in riferimento a un nucleo centrale**, dove si concentrano edifici pubblici, chiese, monumenti e funzioni economiche, politiche, culturali e simboliche (a differenza per esempio delle città americane, a scacchiera, con isolati

della stessa dimensione, non ancorati a un centro); sono presenti in **gran numero in un territorio relativamente ristretto** (sono, dunque, vicine le une alle altre) e sono soprattutto di medie e medio-grandi dimensioni (dai 100.000 ai 2 milioni di abitanti), soprattutto se confrontate con le megalopoli dei continenti dove si concentra oggi, e si concentrerà anche nel prossimo futuro, la crescita urbana. Ormai da tempo, infatti, **l'Europa non guida più la classifica delle grandi città**. Nel 1950 fra le quaranta città più popolate del mondo figuravano dodici città europee: Londra era la seconda città dopo New York, Parigi la quarta e Mosca la quinta. Alla fine del XX secolo sono diventate tre: Parigi al diciannovesimo posto, Mosca al ventiquattresimo e Londra al venticinquesimo.

Espansione urbana e sviluppo economico

L'espansione urbana europea negli ultimi due secoli, pur in tempi e con ritmi assai diversi nei diversi paesi, avviene **in stretta relazione con gli sviluppi economico-produttivi trainati dall'industria**: da un lato, infatti, la crescita delle città dipende dalle logiche e dalle dinamiche economiche, dall'altro le **città giocano un ruolo attivo**, sia direttamente sia indirettamente, all'interno dello spazio economico complessivo.

Il legame tra sviluppo della città e crescita industriale è profondo soprattutto dalla seconda industrializzazione, ovvero dal diffondersi e dall'imporsi del **modello produttivo fordista**, basato su **imprese di grandi dimensioni**, sulla produzione di **beni di massa** e su **un'organizzazione del lavoro fortemente parcellizzata**, con manodopera poco qualificata. Tale modello produttivo presuppone il progressivo **ampliamento della domanda di consumo** di beni durevoli, un allargamento del mercato che, soprattutto nelle città industriali europee del XX secolo e in particolar modo dopo la Seconda guerra mondiale, viene garantito da un nuovo e particolare **ruolo dello Stato**. Lo Stato interviene nell'economia e nella società, svolge un **ruolo di mediazione fra le forze sociali**, sostiene la domanda attraverso consistenti investimenti in opere pubbliche e infrastrutture (strade, ferrovie, porti, ospedali, scuole...) e costruisce sistemi di *welfare state* per garantire standard di reddito, alimentazione, salute, sicurezza, istruzione e abitazione. In questa fase dello sviluppo industriale, **grande impresa e Stato sono i pilastri** di una nuova organizzazione economica e sociale, che trova espressione in una nuova forma di città, la 'città fordista'.

I caratteri della città fordista

Dalla Seconda guerra mondiale e fino agli anni Settanta, **trent'anni di crescita** economica, di progressivo intervento dello Stato nella vita economica e sociale, di diffusione del benessere **trasformano** profondamente le città industriali, rafforzandone il ruolo produttivo e direzionale.

La città 'fordista' si caratterizza per la **concentrazione delle attività industriali** all'interno del tessuto urbano, per la **presenza di fabbriche** di grandi dimensioni (nel caso italiano, ad esempio, lo sviluppo di Torino è fortemente ancorato a quello della Fiat), per gli **alti tassi di inurbamento di manodopera** non professionalizzata (nel caso italiano, alimentato dalle migrazioni dal sud), per la concentrazione e la crescente **importanza di servizi** (sociali e alle imprese) e di **infrastrutture** (alloggi, strade, mezzi pubblici), per **l'ampliamento progressivo delle funzioni dei governi locali** come **erogatori di servizi** nei campi della sanità, dell'istruzione, dell'assistenza, dei trasporti pubblici.

Dal punto di vista sociale, la città 'fordista' ha fra i suoi aspetti più caratterizzanti, accanto alla forte presenza di **operai** (tute blu), la progressiva **crescita del ceto medio** (colletti bianchi). Lavoratori specializzati, tecnici e impiegati sono, infatti, necessari all'industria in misura crescente (per funzioni tecniche, di gestione e di controllo) e al settore pubblico dei servizi (istruzione, sanità, assistenza, trasporti pubblici...) in forte espansione per **l'estendersi dei sistemi di welfare**. La città 'fordista' è dunque segnata dalla coesistenza di quartieri operai e di ceto medio, ma anche dalla diffusione di **attrezzature collettive**, dall'edilizia popolare, da servizi sociali ed educativi.

È un luogo di redistribuzione sociale, in cui le **diseguaglianze** tra i vari gruppi sociali, pur forti, sono **più ridotte che nel passato**. È una città gravata dai problemi di **un'immigrazione massiccia**, dal **pendolarismo**, dalla **costruzione frettolosa** di

nuovi quartieri di bassa qualità. È anche la città dell'avvento del **consumo di massa** (ad esempio, in Italia negli anni Sessanta del boom economico) e di una crescente e forte **conflittualità sociale** che dalle grandi fabbriche, dove inizialmente si sviluppa, si estende poi all'intera città (lotte per la casa e per la riproduzione sociale). È anche una città (e una società urbana) disciplinata da tempi e processi organizzativi rigidi e da una **rigida separazione fra** luogo e tempo di **lavoro** (la fabbrica, l'ufficio) e luogo e tempo per le attività del **tempo libero**.

La crescita della città

Dal punto di vista dell'organizzazione spaziale, dal secondo dopoguerra, **le città industriali continuano a crescere** (anche se non più con i ritmi della seconda metà del XIX secolo) e progressivamente **perdono di compattezza**, espandendosi nel territorio immediatamente adiacente (**suburbanizzazione**). Nelle periferie crescono i quartieri operai (per lo più ad alta intensità abitativa e a bassa qualità ambientale), ma nascono anche nuovi quartieri, che si estendono nei comuni della prima cintura, inframmezzati alle grandi industrie (**cinture industriali**). Questi **quartieri satellite**, abitati prevalentemente da lavoratori occupati in città o nelle aree periferiche, hanno una funzione essenzialmente residenziale: si svuotano di giorno durante l'orario di lavoro e si ripopolano la sera dando luogo al fenomeno del **pendolarismo**.

Progressivamente, la città si collega sempre più con le periferie e le aree suburbane in una conurbazione che comprende le cinture industriali e i comuni limitrofi. Crescono anche gli insediamenti nei comuni più esterni alla città, così che, attorno alla conurbazione, si vengono formando **costellazioni di poli suburbani**. Per definire questo insieme territoriale che si estende oltre la conurbazione si è imposto il concetto di 'area metropolitana'. **Un'area metropolitana è un vasto territorio caratterizzato da un'alta densità di popolazione**, dalla formazione di condizioni urbane (per quanto riguarda le infrastrutture, i servizi, i consumi, gli stili di vita), da forti interazioni funzionali, economiche e sociali fra i numerosi centri tra di loro e con la grande città sulla quale gravitano. A differenza di quanto accaduto durante la formazione della città industriale nel XIX secolo, dunque, nella nuova configurazione che la città va assumendo, **i centri secondari** non vengono inghiottiti da quelli più grandi, ma **si sviluppano in modo concorrenziale** e grandi spazi che prima erano campagna entrano a far parte del sistema urbano.

Nei paesi europei più avanzati, la trasformazione della città in area metropolitana avviene negli **anni Sessanta e Settanta**; in Italia, dove il processo di crescita urbana è più lento e fortemente differenziato territorialmente, dagli **anni Ottanta**. Ne è un esempio **l'area metropolitana milanese**, oggi la più grande d'Italia (7 milioni 400 mila abitanti tra città e province, seguita da **Roma**, 4 milioni 190 mila, e **Napoli**, 3 milioni e 100 mila abitanti) e la quinta più grande in Europa dopo **Mosca**, **Parigi**, **Londra** e **l'area della Ruhr**, in Germania.



In alto: L'area metropolitana milanese (2013), dal sito www.focus.it

Crisi del modello fordista

A partire dagli anni Settanta del Novecento, **il modello fordista entra in crisi** per molte ragioni e **si rompe il legame profondo instauratosi fra industrializzazione e urbanizzazione**. Da allora, e più rapidamente dopo il crollo del muro di Berlino, si modifica profondamente il sistema economico mondiale, si rompe la correlazione tra grande città e possibilità di lavoro e di fruizione dei servizi (tipica dello sviluppo della città europea per buona parte del Novecento), **rallenta la crescita delle aree metropolitane e si trasforma il panorama urbano**.

Oggi nessuna città europea è più segnata nel suo profilo dalle ciminiere o dagli altiforni degli impianti industriali (che hanno in larga misura abbandonato le città). **Le attività produttive**, infatti, non hanno più bisogno di concentrarsi in città, ma di **essere collegate da reti informatiche**. Le città si trasformano da luogo di produzione **in centri soprattutto di servizi** e la crescita urbana continua là dove **le economie locali sostituiscono alla fabbrica gli uffici pubblici e privati**, in cui avviene la produzione di servizi, soprattutto di tipo avanzato, legati all'innovazione tecnologica e culturale. Le città, inserite in un'economia che trascende la realtà locale e nazionale, non si contrappongono più al territorio circostante, ma **compenetrano la campagna** diffondendovi, complici i trasporti, la televisione, i cellulari e i computer, **modelli di vita urbani**.

Le città **oggi vengono definite per differenza**, utilizzando aggettivi quali **postfordista** o **postindustriale** o **postmoderna**, che evidenziano non solo che le trasformazioni sono tuttora in corso, ma soprattutto che non sono riconducibili, almeno per ora, a uno schema esplicativo generale.