Newsletter dell'Osservatorio sulla Città Globale
Numero zero - dicembre 2015

Istituto di Studi Politici "S. Pio V"

Presentazione di Antonio Iodice 3
Introduzione di Paolo De Nardis
5
Una, nessuna e centomila. Le città e i flussi di Luca Raffini 7

GOVERNANCE E PARTECIPAZIONE
L'istituzionalizzazione delle aree metropolitane in Italia.
Evoluzioni e problematiche attuali di Adriano Cirulli 13

POLITICHE URBANE NELLA CRISI
Atene e la crisi di Francesco Anghelone 14
Sharing economy o deregolamentazione?
Air BnB e il caso Barcellona di Luca Raffini 20

LAVORO E CONSUMO
Territorio, Turismo e Mercato.
La* grande bellezza *di Roma di Paola Perelli 26

INNOVAZIONE E NUOVE CULTURE
Riflessioni per una Sociologia della Città di Luca Alteri 30
Dalla migrazione fisica alla migrazione degli spazi online.
Come i media digitali trasformano i percorsi migratori di Luca Raffini 33

RECENSIONI 37
Redazione dell'Osservatorio sulla Città Globale 39

Presentazione

Antonio Iodice
Presidente dell'Istituto di Studi Politici "S. Pio V"

Con l'Osservatorio sulla Città Globale l'Istituto di Studi Politici "S. Pio V" accoglie l'evidenza per cui la dimensione urbana rappresenta sempre di più il *contesto significante* della vita collettiva, cioè l'ambiente, tra quelli frequentati dalla comunità umana, "produttore di senso" per antonomasia. Tale assunto è giustificato dalle statistiche (oggi metà della popolazione mondiale vive nelle città e la percentuale va progressivamente allargandosi) e soprattutto da un'analisi qualitativa della vita sociale, che individua nelle città le sinapsi dei flussi e delle interdipendenze economico-culturali dei nostri tempi. È nelle città che si sviluppano le innovazioni tecnologiche, i nuovi trend economici, i dialoghi interculturali, le mode e i costumi, il consolidamento oppure la mutazione della stratificazione sociale. Ancora: sono i contesti urbani il luogo privilegiato in cui il sistema valoriale cerca equilibrio tra tradizione e cambiamento e in cui le forze economiche ridefiniscono le proprie modalità produttive, in modo da allinearle alle esigenze di un mercato di fatto globale. È la città, infine, il set di nuovi rapporti tra governanti e governati, tra istituzioni e cittadinanza: la crisi della cosiddetta "fiducia sistemica" induce le prime a cercare aggiornate linee di consenso presso la seconda, all'insegna dell'orizzontalità, della condivisione, della cogestione. In una parola: all'insegna della governance.

Con il welfare che arretra, la politica che si fa sempre più globale, gli interessi economici che cercano di imporsi nelle istituzioni e le fonti del "rischio globale" costituite dal terrorismo, dal surriscaldamento climatico, dalle pandemie, dal consumo energetico e dal sovrappopolamento, lo Stato è costretto a cedere porzioni intere di sovranità a enti sovra-nazionali che, però, spesso sono percepiti come "distanti" e "anonimi" dai cittadini. È l'amministrazione di prossimità, dunque, a essere considerata l'interfaccia tra società civile e istituzioni: si tratta della città, dove le dinamiche economiche, sociali e culturali devono trovare una regolamentazione in *policy* attente e costruite, dove possibile, insieme alla cittadinanza. L'Osservatorio sulla Città Globale volge lo sguardo sulla governance urbana e si pone come strumento per l'amministratore pubblico, per lo studioso, il docente universitario, il giornalista, il giovane studente e tutti coloro che trovano interesse nello studio dei contesti urbani.

Dopo l'Osservatorio sulla Legalità e l'Osservatorio sul Mediterraneo, l'Istituto si dota di un terzo pilastro per coordinare la propria attività di ricerca e renderla coerente con le sfide dell'età contemporanea. Il recente volume *Le città e la crisi. Quattro casi di globalizzazione urbana*, curato da Paolo De Nardis, va proprio nella direzione di studiare il locale e il globale, la teoria come le "buone pratiche", contesti a noi lontani geograficamente come realtà che viviamo tutti i giorni.

Ai nostri giorni un aspetto importante della trattazione scientifica e divulgativa è rappresentato dalla diffusione dei risultati: non basta produrre ottime ricerche, se non si riesce a farle conoscere presso la comunità scientifica, l'opinione pubblica e la classe dirigente. A tal fine, è diventata una necessità – e non una semplice opzione – "andare incontro" al lettore, proponendogli/le il nostro prodotto e sottoponendoci al suo giudizio. Per questo motivo l'Osservatorio sulla Città Globale ha scelto la modalità della Newsletter, di cui la presente costituisce il "numero zero": sarà utile per offrire una panoramica non solo sugli "studi urbani", ma sull'intera attività dell'Istituto, sempre nell'ottica di coordinare i diversi percorsi di ricerca. Il lettore ci dirà se i nostri sforzi stanno procedendo nella giusta direzione.

Introduzione

Paolo De Nardis
Sapienza Università di Roma – Coordinatore Osservatorio sulla Città Globale

Nella società moderna la città è sempre stata un osservatorio privilegiato di socialità. È dentro la città che si gioca il conflitto e il consenso di uno Stato, perché è qui che l'integrazione convive con le diversità culturali, confessionali, etniche ed economiche. Dentro la città, infine, la ricerca di una comune base valoriale - condizione minimale per assicurare una convivenza pacifica - viene quotidianamente sfidata dal relativismo etico, dalla multi-etnicità, dalla diade tra confessionalismo/secolarizzazione,, dalle sempre più accentuate disuguaglianze economiche e dalla conseguente polarizzazione sociale.

Per i motivi sopra citati, "leggere la città" significa osservare la sua civiltà di riferimento, dal momento che lo sviluppo urbano è coerente con le linee interne secondo le quali si muove la società, cioè il suo "spirito" o la sua "cornice", che Weber chiamava *Eigengesetzlichkeit*.

Nonostante ciò, le scienze sociali hanno iniziato con ritardo a osservare la città nella sua unicità e con una strumentistica che privilegiasse un approccio olistico: quando lo hanno fatto, hanno prodotto essenzialmente studi monodimensionali, concentrati sugli aspetti economici - la città come centro di produzione – architettonici – i diversi stili del costruire la città che si sono alternati nel tempo – oppure ambientalistici, con la carenza ormai cronica di spazi verdi nel contesto urbano. È mancata pertanto una "sociologia della città", soprattutto a livello europeo, quasi che si accettasse una tacita distinzione: alle scienze sociali nordamericane il compito di osservare le trasformazioni della città e di pianificarne la sostenibilità ambientale, alla sociologia europea la funzione di recupero del "senso storico" della città nelle sue trasformazioni, a volte impetuose, a volte silenziose. Spesso incomprese dalla classe politica e sottovalutate dalla comunità scientifica.

Al di là degli accenni critici, non si può nascondere un'evidenza: è difficile eseguire analisi di tipo predittivo sulla città. Vale a dire che è improbabile immaginare con chiarezza gli sviluppi futuri dei contesti urbani, gli stessi che contengono in sé una ineliminabile duplicità: sono teatro, infatti, di grandi opportunità, ma anche portatori di notevoli rischi. Di che tipo? Economici, politici, sociali. Nelle città, come è noto, gli abitanti possono raggiungere standard di vita più alti di quelli riscontra-

bili in altri ambienti antropizzati, ma possono anche subire repentini abbassamenti nella qualità della loro esistenza, dovuti ad esempio alla perdita del posto di lavoro oppure all'indisponibilità di un'abitazione. Negli ultimi anni, inoltre, il fenomeno dei *working poors*, cioè di coloro che pur lavorando non riescono ad allontanarsi dalla soglia della povertà, rende il quadro cittadino ancora più instabile e problematico. Nelle città gli abitanti vivono un malessere sociale in espansione, con ricadute sulla propria salute talmente oggettive da essere rilevate in maniera concorde dai principali indicatori socio-sanitari.

La riduzione dei servizi urbani e la crisi economica – nella sua dimensione strutturale e non congiunturale – sono fattori di accelerazione di un deperimento nella qualità della vita nelle città che ha trovato il legislatore sostanzialmente impreparato. È evidente, soprattutto, un drammatico deficit di interpretazione: non si ha ancora piena consapevolezza del fatto che i problemi urbani hanno ormai trasceso la dimensione nazionale, attestandosi quantomeno sul perimetro europeo.

In un quadro del genere l'Istituto di Studi Politici "S. Pio V" prova a fornire un contributo interpretativo per i cambiamenti in atto attraverso l'Osservatorio sulla Città Globale, che ha l'obiettivo di individuare le *best practice* inerenti lo sviluppo urbano. Non solo: verranno evidenziate le criticità delle *policy* per la città, nei termini di un disallineamento tra le istanze sociali e le risposte delle amministrazioni locali. C'è la crisi economica, la "sfiducia sistemica" nei confronti delle istituzioni, l'attacco al welfare, la desertificazione industriale, persino la minaccia terroristica: come risponde la città e quali strumenti mette in campo per contrastare l'abbassamento della qualità della vita dei suoi abitanti, con ricadute anche sulla pratica della democrazia? proveremo a fornire risposte, senza l'ansia della polemica ma con la promessa di non fare sconti a nessuno. Ci aiuterà la presente Newsletter, che pubblicheremo periodicamente e che si propone di fungere anche da raccordo tra i diversi filoni della pubblicistica dell'Istituto di Studi Politici "S. Pio V", con segnalazioni delle iniziative in programma, recensioni dei volumi pubblicati, interventi di illustri colleghi e amici. Non pretendiamo certo di fornire al lettore la lanterna con cui Diogene di Sinope illuminava il cammino, ma proveremo – più modestamente - a costruire una "mappa" delle trasformazioni della Città Globale. Auguriamo a tutti una buona lettura.

Una, nessuna e centomila. Le città e i flussi

Luca Raffini
Università degli Studi di Genova – Osservatorio sulla Città Globale

La mobilità è da sempre al centro dell'analisi sociologica, in stretta connessione all'analisi della città moderna. Simmel, uno dei più acuti esploratori di questo nesso, ne *Lo spazio e gli ordinamenti spaziali della società*, nel 1908, scrive di come la mobilità produca forme di vita sociale mai esistite prima. La metropoli moderna, vero e proprio crocevia di flussi e di relazioni, rappresenta lo scenario *par excellence* della vita moderna, cui Simmel dedica, nel 1903, uno dei suoi saggi più importanti, *La metropoli e la vita dello spirito*. L'accelerata mobilità geografica strappa le persone dai contesti territoriali e sociali tradizionali, che rappresentavano al tempo stesso una fonte di senso e di controllo sulle vite individuali, verso le nascenti città industriali. È qui che si manifestano in tutta la loro pienezza i caratteri tipici della società moderna, in termini di individualizzazione, rottura dei legami tradizionali, aumento delle opportunità ma anche dei rischi. Qui la prossimità fisica divorzia dalla prossimità sociale, mettendo in connessione persone di origini e culture diverse, che nella vita quotidiana intrecciano tra loro relazioni sempre più impersonali e astratte, all'insegna di un "riserbo e indifferenza reciproca" che "non sono mai avvertiti più fortemente nei loro effetti che sull'indipendenza dell'individuo che nella più densa confusione della metropoli, dove la vicinanza e la angustia dei corpi rendono più sensibile la distanza psichica". In un contesto in cui le relazioni sociali sono fluide, instabili, contingenti, l'individuo stesso diventa fluido e instabile, adotta l'atteggiamento "blasé" di chi non si stupisce (non si entusiasma, non si indigna) per nulla, perché tutto ha già visto. Le persone che condividono lo stesso spazio, nelle piazze e nei marciapiedi, nei mercati e nei caffè, sono per lo più estranee le une alle altre. La figura stessa dello straniero in parte si relativizza, poiché tutti sono almeno un po' stranieri, meno simili agli altri e per questo più liberi e più tolleranti.

D'altra parte, la metropoli moderna è per definizione una città duale, composta di luci e di ombre, luogo di ricchezza quanto di emarginazione e di degrado, teatro dello sviluppo di una nuova cultura cosmopolita, ma anche di pratiche subculturali e conflittuali.

Al di là degli Champs-Élysée o della Fifth Avenue, si staglia l'altra faccia della città moderna, quella che si estende dai quartieri semiperiferici ai sobborghi. Luoghi del-

la città in cui la modernità trova nuove forme e declinazioni. Tante città convivono dividendosi gli spazi e i tempi, e dando forma a percorsi fisici e sociali che talvolta non si incontrano, altre volte appena si incrociano, riservando ad alcuni la luce della ribalta, agli altri la penombra del retroscena.

In basso scorre il fiume umano. Prima, fino all'alba, la massa nero-lilla dei negri, che eseguono i lavori più pesanti e oscuri. Poi, verso le sette, quella dei bianchi, ininterrotta. Vanno nella stessa direzione a centinaia di migliaia verso i luoghi di lavoro. Solo impermeabili gialli di tela cerata scrosciano come innumerevoli samovar, luccicano inzuppati sotto la luce elettrica e neppure una simile pioggia riesce a spegnerli.

La folla scorre, inonda le cavità della sotterranea, invade gli accessi coperti alla ferrovia soprelevata, sfreccia sui convogli aerei rapidi e locali, quasi senza fermate i primi, con una fermata ogni cinque isolati i secondi. Due linee sono disposte una sopra l'altra, tre parallelamente.

Al mattino e nella tempesta New York è più bella, quando non passa neppure un fannullone, neppure una persona superflua, ma solo il grande esercito del lavoro di una città di dieci milioni di persone.

Le masse operaie si sparpagliano per le fabbriche di vestiti da uomo e da donna, per le nuove gallerie delle sotterranee in costruzione, per gli innumerevoli lavori portuali, e verso le otto le strade si riempiono di un'infinità di esili fanciulle, molto più pulite e curate, con una schiacciante presenza di capelli corti, ginocchia scoperte e calze arrotolate. Sono le lavoratrici degli uffici, delle cancellerie e dei negozi, disseminate per tutti i piani dei grattacieli di Downtown, per i lati dei corridoi, cui si accede dall'ingresso principale con decine di ascensori.

Con queste parole Vladimir Majakovskij, a seguito del sui viaggio in America, descrive New York.

Qui
la gente
già
urlava alla radio,
qui la gente
già
volava in aereo.
Qui
la vita
era
per gli uni spensierata,
per gli altri
un lungo
gemito di fame.
Di qui
i disoccupati
si buttavano

a capofitto
nello Hudson.
(V. Majakovskij, *America*, 1925).

Sono parole che restituiscono in modo esemplare l'immagine di una città definita da opposti che convivono.

La città è una, nessuna, centomila, è la città dei caffè letterari e degli artisti, è la città della nuova borghesia urbana, è la città delle fabbriche e degli operai, è la città del lumpenproletariato.

Così come la Parigi di fine Ottocento - inizio Novecento non si riassume nell'immagine del grandi Boulevard, popolati di eleganti caffè e di teatri, e i cui "abitanti" rappresentano una nuova classe di individui cosmopoliti, ma trova completamento negli scenari degradati degli *assommoirs* di Émile Zola, così l'Inghilterra non è la sola Londra elegante e cosmopolita del quadrilatero centrale ma anche i sobborghi insalubri della stessa Londra o di Manchester analizzati da Engels nel suo studio pionieristico sulle condizioni di vita della classe operaia in Inghilterra.

Ogni grande città, secondo Engels, ha i suoi "quartieri brutti" nei quali è ammassato il proletariato industriale "nascosto" agli occhi dei borghesi. Nei quartieri brutti vi sono le «case peggiori nella zona peggiore della città», "che si addensano lungo strade non lastricate, cosparse di rifiuti e attraversate da canali di scarico non essendoci una rete fognaria. Le abitazioni sono anguste, così pure i cortili ed i vicoli che le separano; la struttura del quartiere rende difficile anche la circolazione dell'aria". A St. Giles, a Londra, per esempio, risiedono "gli operai peggio pagati, insieme con ladri, furfanti e vittime della prostituzione, e anche coloro che non sono ancora naufragati nel gorgo della corruzione [...] ogni giorno scendono più in basso [...] perdendo la forza di resistere all'influsso degradante della miseria, della sporcizia e dell'ambiente malsano" (Engels 1845). I quartieri brutti, quelli che non finiscono nelle cartoline, o nelle foto postate dai turisti sui loro profili social, in cui molte delle persone che vivono la città non si sono mai recati, sono non di meno luoghi significativi per i loro abitanti, per cui, di converso, la città reale è quella del quartiere periferico e non quella del centro patinato, distante socialmente, oltre che fisicamente, in un contesto in cui il tempo necessario per attraversare la città da una periferia all'altra è assai superiore a quello che serve per recarsi con l'alta velocità da un centro ad un altro centro.

La città, come un organismo in continua evoluzione, si trasforma accogliendo nuovi abitanti che, inizialmente sradicati, ricostruiscono forme di integrazione e di radicamento, attribuendo significati ai luoghi in cui vivono. Di molte città, come i tronchi degli alberi, mantiene il segno delle fasi di trasformazione e dei nuovi abitanti. Parliamo di una città che è luogo di reinvenzione e di ricreazione dei legami e dei vincoli fiduciari, che risponde allo sradicamento tramite la ricostruzione di forme di vita comunitaria e di significati connessi ai luoghi, che la fase di distruzione creativa aveva cancellato.

Nella Parigi di fine Ottocento gli operai delle manifatture venivano dalla Normandia, dalla Provenza e dalla Loira, così come gli operai della Fiat di Torino venivano dal Veneto, dalla Calabria, dalla Sicilia. Non diversamente avviene oggi, in una Treviso o in una Brescia internamente globalizzata, i cui operai sono romeni e albanesi, magrebini e bengalesi. Già gli studi realizzati quasi un secolo fa dalla Scuola di Chicago, rivelavano come i nuovi abitanti, sulla base della loro posizione di classe e del loro gruppo etnico, tendono a distribuirsi in quartieri più o meno periferici e più o meno "ghetto" che, spesso a seguito di reti migratorie, ricreano i legami familiari e le pratiche sociali tradizionali. Questi quartieri, negli anni, vivono spesso processi di *gentrification* e perdono la propria dimensione etnica, nella misura in cui i suoi abitanti si integrano e si spostano in altri quartieri della città, o cambiare progressivamente la composizione, pur mantenendo la caratterizzazione etnica originaria. Oggi ai veneti e ai meridionali si sono sostituiti gli albanesi e i marocchini, e poi i cinesi e i romeni ma, come ben sappiamo dalle cronache, continuano le forme di pregiudizio.

La città e la mobilità

La città nasce e si struttura attorno ai flussi di mobilità. Lo stesso uso della città, sul piano delle scelte residenziali, delle scelte di consumo, dei luoghi di lavoro, è modellato attorno a percorsi differenziati di mobilità, che formano una fitta rete di percorsi che solo a tratti sono visibili l'un l'altro, così come lo sono i quartieri che compongono la città stessa.

I quartieri periferici che dividono il centro dall'aeroporto internazionale fanno da sfondo al tragitto che percorre in taxi il turista o l'uomo d'affari per raggiungere la città. Ma per una parte rilevante dei residenti questi quartieri sono la città. Da questi, come rileva Saskia Sassen nei suoi importanti contributi sulla città globale, ogni mattina presto, o in piena notta, partono sui mezzi pubblici i lavoratori, spesso immigrati, che svolgono i servizi a basso costo e ad alta intensità di lavoro negli stessi aeroporti, o nei quartieri dove si concentrano i centri direzionali della finanza e dell'industria culturale, in forma di addetti alle pulizie o ai servizi di ristorazione. La loro presenza e la loro attività è funzionale a quella dell'élite globale, ma i flussi degli uni e degli altri si incrociano raramente, perché sono diversi gli orari e mezzi di trasporto, oltre ai percorsi, e ai luoghi di residenza.

Studiosi come Simmel ed Engels, scrittori e poeti come Zola e Majakovskij forniscono le chiavi di lettura tutt'oggi più che valide per comprendere le condizioni di vita e le forme di socialità nelle città globali, in una epoca in cui la mobilità appare come una categoria analitica ancor più centrale. La città nasce a seguito della mobilità, è luogo di origine e di destinazione, vero e proprio *hub* dei flussi globali. È internamente strutturata e definita dalle forme di mobilità che la solcano e la attraversano tutti i giorni. Oggi come allora, non tutte le forme di mobilità si fondano sugli stessi presupposti e hanno gli stessi esiti. La città è il luogo della differenziazione,

della disuguaglianza, di forme di segregazione di classe ed etnica che assumono una dimensione spaziale, dai quartieri ispanici e italiani di New York ai quartieri turchi delle città tedesche, ai quartieri etnici formatisi più di recente nelle città italiane, dall'Esquilino alla "China Town" pratese.

L'idea che la mobilità costituisca l'essenza stessa della modernità è stata, nell'ambito delle teorie sulla città globale, ripresa e sistematizzata da Urry, per cui la centralità dei confini è oggi sostituita dalla centralità dei flussi. Porre al centro dell'analisi della società il paradigma del movimento e il concetto di flussi non significa postulare che la società non sia oggi strutturata in una forma che attenua le disuguaglianze. La società delle mobilità (Urry utilizza non a caso il plurale, *mobilities*) non neutralizza, semmai amplifica le disuguaglianze, individualizzandole e rendendole invisibili.

Nell'epoca che celebra la libertà e la velocità di movimento, già la forma assunta nel percorso primigenio di mobilità varia in maniera significativa. Urry, a proposito, distingue tra viaggi dovuti a motivi di turismo, di famiglia, di istruzione e di lavoro, viaggi legati allo stile di vita, alle cure mediche. A questi si aggiungono i viaggi dei migranti all'interno delle diaspore (come quella cinese), i viaggi dei lavoratori migranti (i migranti economici, che possono però comprendere la migrazione forzate di persone in schiavitù), e, infine, i viaggi dei rifugiati e dei richiedenti asilo. Questi ultimi, in grado sempre maggiore, esperiscono una mobilità di tipo *push*. Sono cioè spinti a lasciare il proprio paese, per le difficili condizioni economiche, se non per le guerre, l'oppressione politica e il mancato rispetto dei diritti civili. Al contrario, turisti, viaggiatori di affari e *life-style movers* si muovono per fattori *pull*, ovvero varcano i confini perché attratti dalla possibilità di acquisire risorse, di tipo economico e culturale, realizzare esperienze nuove, ecc.

I diversi profili di cittadini mobili convergono nelle città globali, ma l'imprimatur della mobilità primigenia continuerà a riflettersi nella morfologia sociale urbana (Martinotti), da parte di abitanti della città che continuano, tra loro, ad assumere un carattere di invisibilità, o di incontro fugace. Il luogo per eccellenza di incontro fisico, in cui è massima la densità fisica e morale degli abitanti, è la stazione, in cui si sfiorano il turista giapponese, la studentessa statunitense, la convegnista olandese e l'uomo d'affari cinese, il pendolare dell'hinterland e l'inserviente bengalese, il richiedente asilo siriano e la suora filippina, la giovane commessa precaria che vive in periferia e il pendolare settimanale.

La città globale non è solo la città delle élite cosmopolite che la vivono. Non lo è la sua cultura, non lo è la sua architettura, non lo è la sua economia. La città globale è il frutto dell'intreccio delle varie città che la compongono, la sua cultura nasce dall'intreccio delle pratiche culturali, subculturali e controculturali prodotte dai suoi abitanti. A questa città globale sfaccettata, plurale e complessa guarda il neonato Osservatorio sulla Città Globale.

Letture consigliate:

Engels F., *La condizione della classe operaia in Inghilterra*, 1845.
Majakovskij V., *America*, 1926.
Martinotti G., *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, 1993.
Sassen S., *La città globale*, 1991.
Simmel G., *La metropoli e la vita dello spirito*, 1900.
Simmel G., *Lo spazio e gli ordinamenti spaziali della società* in *Sociologia*, 1908

L'istituzionalizzazione delle aree metropolitane in Italia. Evoluzioni e problematiche attuali

Adriano Cirulli
Università Telematica Internazionale Uninettuno – Osservatorio sulla Città Globale

Negli ultimi decenni la realtà urbana sta sperimentando importanti mutamenti. Sotto la spinta di rilevanti trasformazioni sociali ed economiche si assiste, infatti, al progressivo superamento della "città compatta", in cui il territorio urbano era nettamente definito e delimitato, per vedere affermarsi i fenomeni della "città diffusa" o "città a rete" in cui la dimensione urbana si struttura in sistema complesso e discontinuo all'interno e attraverso i territori[1].

Correlato a questa trasformazione in atto nella realtà urbana degli ultimi decenni, c'è lo sforzo accademico, ma anche normativo, per adeguare le categorie di analisi, classificazione e organizzazione del territorio urbano. Un chiaro esempio in questo senso è l'affermazione del concetto di *area metropolitana*, definita da Guido Martinotti, uno dei principali animatori del dibattito, come un "territorio legato a una o più città centrali da rapporti di interdipendenza funzionale, misurata direttamente o tramite l'individuazione di aree di omogeneità o propinquità"[2].

Nel contesto italiano la riflessione e il dibattito, tanto a livello accademico e dell'approntamento degli strumenti di misurazione e classificazione delle aree metropolitane, quanto rispetto alla discussione politica e amministrativa sugli strumenti normativi da adottare per adeguarsi alla nuova realtà, si è sviluppato soprattutto a partire dalla fine degli anni Ottanta, e in particolare dall'approvazione della Legge 142/90 in cui si definivano le procedure per la costituzione delle aree metropolitane. Dall'approvazione di quella legge, e durante le successive modifiche della stes-

[1] A. Mela, *Sociologia delle città*, Carocci, Roma 2006, p. 125. Guido Martinotti inserisce il fenomeno della città diffusa nel più generale quadro di affermazione delle "metropoli di seconda generazione", cfr. G. Martinotti, "Aree Metropolitane", in *Enciclopedia delle Scienze Sociali*, I supplemento, 2001. Documento disponibile sul sito: http://www.treccani.it/enciclopedia/metropolitane_(Enciclopedia_delle_scienze_sociali)/ (ultimo accesso 10/11/2015).

[2] G. Martinotti, *op. cit*. Per un'analisi più generale del fenomeno delle aree metropolitane, non solo nel contesto italiano, si veda F. Bartaletti, *La aree metropolitane in Italia e nel mondo*, Boringhieri, Torino 2009.

sa, il tema dell'istituzionalizzazione della realtà delle interdipendenze territoriali su scala metropolitana è rimasto costantemente nell'agenda politica. Tuttavia, è stato costante anche lo scarto tra le definizioni analitiche, emerse soprattutto in ambito accademico o di ricerca empirica sui territori, e la realtà politico-amministrativa. Uno scarto che, in combinazione con altri problemi nell'impostazione della normativa, ha fatto sì che nell'arco dei due decenni che hanno seguito l'approvazione della Legge 142/90 non è stata istituita alcuna area metropolitana[3]. Come evidenzia Antonio Calafati in un'analisi critica del processo di istituzionalizzazione delle aree metropolitane nel nostro Paese:

> L'intera normativa prodotta in Italia dal 1990 sull'istituzionalizzazione delle aree metropolitane si fonda sulla contrapposizione tra pre-condizioni (giuridiche) nazionali e ragioni locali. La normativa non istituisce le aree metropolitane, si limita a definire la procedura attraverso la quale dovrebbero nascere. Poiché le pre-condizioni sussistono da molto tempo, evidentemente gli attori locali non hanno avuto interesse a istituzionalizzare le aree metropolitane[4].

Lo stallo riguardante l'implementazione della normativa sulle aree metropolitane, e quindi la loro effettiva istituzionalizzazione, è sembrato finalmente venir meno in seguito all'approvazione della Legge 56/2014, conosciuta anche come "Legge Delrio" con disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni. La legge in questione, approvata anche sulla spinta del dibattito della razionalizzazione dell'organizzazione territoriale dello Stato, e in particolare sull'effettiva utilità e sostenibilità economica delle province, ha previsto, nelle Regioni a statuto ordinario, l'istituzione di dieci città metropolitane (Roma, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria), identificando la loro delimitazione territoriale con quella delle province che contestualmente venivano soppresse. Sono stabilite anche le procedure per l'istituzione delle città metropolitane nelle Regioni a statuto speciale, nel rispetto delle rispettive competenze e autonomie organizzative.

Anche questa norma, come nel caso delle precedenti approvate a partire dal 1990, non ha istituito direttamente le città metropolitane, ma ha definito solo la procedura per la loro istituzione a partire dalle volontà dei comuni compresi nei territori in precedenza inseriti nelle province. In questo modo, rimangono irrisolti alcuni nodi che avevano caratterizzato anche la normativa precedente e che pon-

[3] Per un'analisi dettagliata dei problemi procedurali e di impostazione delle normative sulle aree metropolitane in Italia a partire dal 1990 si veda M. Fedele, G. Moini, *Cooperare conviene? Intercomunalità e politiche pubbliche*, in «Rivista Italiana di Politiche Pubbliche», 2006, 1, pp. 71-98. Sulla specificità dello sviluppo urbano in Italia, e in particolare sulla mancanza di vere e proprie metropoli nel nostro Paese, si veda A. Calafati, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Roma 2009.

[4] A. Calafati, *Città metropolitane: le ragioni economiche*, 2014, p. 1. Documento disponibile sul sito: http://www.studi-urbani-gssi.eu/?p=150 (ultimo accesso 15/07/2015).

gono dei limiti rilevanti rispetto all'effettiva implementazione della normativa. In particolare, utilizzando le vecchie province come delimitazione territoriale per la futura istituzione delle città metropolitane si continua a utilizzare una delimitazione amministrativa che non corrisponde necessariamente alle interdipendenze funzionali reali dei territori compresi nelle città metropolitane. Se si vuole rendere efficace l'istituzionalizzazione delle aree metropolitane, bisogna partire dalla "città de facto", vale a dire dai rapporti funzionali effettivamente esistenti tra le diverse aree urbane, indipendentemente dalle appartenenze amministrative passate[5]. Un secondo aspetto problematico della recente norma riguarda la procedura di elezione degli organi delle città metropolitane. Si tratta infatti di una elezione indiretta, che, soprattutto nel caso del consiglio metropolitano (eletto dai sindaci e dai consiglieri comunali dei comuni integranti la città metropolitana), non prevede il coinvolgimento diretto della cittadinanza nella selezione del personale politico destinato ad amministrare un ambito territoriale che appare sempre più rilevante rispetto agli effetti sulla vita quotidiana delle persone (trasporti, utilities, ecc.).

Nel 2015 sono iniziati i processi di istituzione delle città metropolitane, di elezione dei rispettivi organi e di approvazione degli Statuti. Nei prossimi mesi e anni si potrà verificare se nella messa a regime delle città metropolitane avranno un peso rilevante i problemi di impostazione della legge Delrio evidenziati da alcuni osservatori e analisti, e se questi problemi ostacoleranno l'adeguamento della struttura organizzativa del governo del territorio in funzione delle trasformazioni sociali ed economiche del tessuto urbano in corso negli ultimi decenni.

Bibliografia

Bartaletti F., *La aree metropolitane in Italia e nel mondo*, Boringhieri, Torino 2009.

Calafati A., *Città metropolitane: le ragioni economiche*, 2014. Documento disponibile sul sito: http://www.studi-urbani-gssi.eu/?p=150 (ultimo accesso 15/07/2015).

Calafati A., *Città e aree metropolitane in Italia*, GSSI Urban Studies Working Papers, 2014. Documento disponibile sul sito: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2369323 (ultimo accesso 10/11/2015).

Calafati A., *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Roma 2009.

Fedele M., Moini G., *Cooperare conviene? Intercomunalità e politiche pubbliche*, in «Rivista Italiana di Politiche Pubbliche», 2006, 1, pp. 71-98.

Martinotti G., "Aree Metropolitane", in *Enciclopedia delle Scienze Sociali*, I supplemento, 2001. Documento disponibile sul sito: http://www.treccani.it/enciclopedia/metropolitane_(Enciclopedia_delle_scienze_sociali)/ (ultimo accesso 10/11/2015).

Mela A., *Sociologia delle città*, Carocci, Roma 2006.

[5] A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSSI Urban Studies Working Papers, 2014. Documento disponibile sul sito: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2369323 (ultimo accesso 10/11/2015).

Atene e la crisi

Francesco Anghelone
Istituto di Studi Politici "S. Pio V" – Osservatorio sul Mediterraneo

Poche città al mondo hanno una forza evocativa come quella che possiede Atene. Culla della democrazia, patria della filosofia, è senza dubbio il simbolo, assieme a Roma, di un mondo antico sulle cui radici affonda gran parte della storia e della cultura dell'Europa moderna. Da secoli essa si trova sempre nello stesso luogo, stretta tra il mare e le montagne, poggiata su una serie di colline che ne disegnano il profilo unico. Pochi sanno, tuttavia, che l'Atene di oggi poco o nulla ha in comune con l'Atene antica, se non la posizione geografica. Per secoli, soprattutto durante l'occupazione ottomana, la città ha avuto un ruolo assolutamente marginale nella storia europea, ridotta, dopo i fasti dell'epoca antica, a essere poco più di un villaggio.

Solo con la guerra d'indipendenza greca, all'alba del XIX secolo, la città ha ritrovato un proprio posto nella storia del Vecchio continente, scelta come capitale del neonato Regno di Grecia sul cui trono sedette per primo, per volere delle grandi potenze protettrici (Inghilterra, Francia e Russia), un re tedesco, Ottone di Wittelsbach. E furono architetti e urbanisti tedeschi, o di formazione tedesca, a progettare la pianta della nuova Atene. I principali progetti destinati a dare forma alla capitale del Regno di Grecia furono, infatti, di Stamatios Kleanthis (greco che aveva compiuto i propri studi in Germania) ed Eduard Schaubert (tedesco), entrambi contagiati dalla febbre del neoclassicismo tipica del XIX secolo[6]. Il loro compito fu quello di portare una città di poco più di dodicimila abitanti a competere con le principali capitali europee, come Londra, Berlino e Parigi. Un compito non facile, soprattutto per uno Stato che non aveva certamente i mezzi economici dei grandi Stati europei. La città, nonostante le difficoltà economiche in cui si dibatté periodicamente lo Stato greco, vide crescere enormemente il numero dei propri abitanti, soprattutto grazie all'afflusso, tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, di molti

[6] J. Gill, *Atene. Ritratto di una città*, Odoya, Bologna 2014, p. 27.

greci provenienti da territori appartenenti all'Impero ottomano prima e alla Turchia dopo. Con Istanbul nel 1923 vi fu addirittura uno scambio di popolazioni che vide l'arrivo in Grecia di oltre un milione di nuovi abitanti.

L'afflusso improvviso di tanti nuovi abitanti ha fatto sì che la città sia cresciuta nel tempo in modo disordinato. Le nuove comunità hanno spesso fondato nuovi quartieri nelle aree dove venivano dislocate, determinando così la crescita irregolare di Atene, la quale si è di fatto sviluppata senza un vero e proprio piano regolatore. Sul finire del Novecento nuovi immigrati, questa volta non greci, sono giunti nella città, soprattutto dopo il crollo del regime albanese e dei regimi comunisti dell'Europa orientale. La città, ormai divenuta una megalopoli di oltre quattro milioni di abitanti, ha generalmente accolto bene i nuovi arrivati, dimostrando una buona capacità di integrarli nel proprio tessuto sociale e lavorativo.

Se questa era la situazione nell'Atene pre-crisi, ben diversamente stanno le cose dopo lo scoppio della crisi economica del 2009. Una città sostanzialmente sicura e in grado di integrare la maggioranza degli immigrati, si è infatti trasformata nel giro di poco tempo in una città insicura e sempre meno ospitale verso i nuovi arrivati.

A determinare l'inedita situazione è stata certamente la nuova situazione economica, esplosa apparentemente in modo improvviso a poca distanza di tempo dall'ingresso di Atene nell'euro e dalla celebrazione delle Olimpiadi del 2004. Due passaggi importanti, tesi ad affermare la modernità di Atene e dell'intero paese. Sin dalla sua nascita la Grecia ha infatti tentato di rinnovare i fasti dell'antichità, aspirando costantemente a raggiungere un grado di sviluppo che la ponesse al livello dei più avanzati paesi europei. Per raggiungere l'obiettivo fissato molti governi hanno indebitato il paese oltremisura e in diverse occasioni, sia nel corso dell'Ottocento che del Novecento, l'economia greca è andata fuori controllo.

Qualcosa di simile è accaduto anche all'inizio del XXI secolo. Entrare nell'euro e organizzare le Olimpiadi sono stati due modi per affermare che la Grecia era ormai parte a pieno titolo del circolo cui appartenevano i paesi più sviluppati del mondo. Per fare ciò, tuttavia, i governi che hanno guidato la Grecia tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo hanno indebitato profondamente il paese e creato le condizioni per l'esplosione della crisi che ne ha sconvolto le fondamenta politiche, economiche e soprattutto sociali.

L'organizzazione delle Olimpiadi del 2004, in modo particolare, ha rappresentato sul piano simbolico un vero e proprio canto del cigno non solo per un sistema politico che di lì a poco sarebbe stato travolto dalla crisi, ma anche per le aspirazioni della Grecia a rinverdire i fasti della propria storia antica. Quelle Olimpiadi, per i greci, hanno rappresentato una sorta di legame ideale tra lo splendore dell'antica Grecia e la rinascita della Grecia moderna che, dopo secoli di oblio, tornava a essere protagonista sulla scena mondiale[7]. Per organizzare i giochi olimpici la Grecia non

[7] F. Anghelone, *La Troika sull'Acropoli. La Grecia ai tempi dell'austerity*, Bordeaux, Roma 2014, p. 7.

ha badato letteralmente a spese e il volto della città di Atene è stato letteralmente stravolto nel giro di pochissimo tempo.

È stato costruito un nuovo aeroporto internazionale, dedicato a Eleftherios Venizelos, costato circa 1 miliardo di euro, cifra analoga a quella spesa per estendere il percorso della metropolitana di quasi 8 chilometri. Atene per alcuni mesi è stata un vero e proprio cantiere a cielo aperto chiuso il quale ha potuto mostrare al mondo un volto nuovo, il quale doveva essere una sintesi perfetta tra la sua antica storia e la volontà di guardare al futuro. Il solo costo del villaggio olimpico, che occupa 1.240.000 m^2 e può ospitare oltre 17 mila atleti, è stato stimato in 350 milioni di euro. Una delle opere destinate più delle altre a colpire l'immaginario collettivo è stata però la modernissima copertura dello stadio olimpico, realizzata dall'architetto spagnolo Santiago Calatrava e il cui appalto, nel 2001, è stato assegnato nel giro di soli due giorni. I giochi sono stati un vero e proprio successo per il paese e soprattutto per la città. Quando però si sono spente le luci dei riflettori, Atene ha iniziato a fare i conti con la spesa che aveva comportato l'organizzazione delle Olimpiadi. I costi iniziali, stimati tra i 5 e i 7 miliardi di euro, sono stati abbondantemente superati e molto probabilmente la cifra spesa è stata superiore ai 15 miliardi di euro.

Oltre a contribuire all'enorme indebitamento del paese, le ingenti spese affrontate per le Olimpiadi di Atene non sono inoltre servite, se non in pochissimi casi, a creare un vero sviluppo della città. La maggior parte delle opere, compreso il costosissimo villaggio olimpico, a pochi mesi di distanza dai giochi risultavano infatti essere già abbandonate. Oltre a risvegliare l'orgoglio nazionale greco, le Olimpiadi sono dunque servite soltanto a rendere più potente una classe politica sempre più clientelare e ad arricchire gli imprenditori ad essa legati.

Il risultato è stato quello di lasciare ai cittadini di Atene una città indebolita di fronte alla crisi e alle politiche di austerity messe in atto dai vari governi greci che si sono succeduti alla guida del paese a partire dal 2009. Sempre più inospitale e sempre meno sicura, Atene tra il 2010 e il 2011 ha assistito all'esplosione di una vera e propria emergenza sociale, prima ancora che economica. In tutta la città si è moltiplicato il numero dei senza tetto e degli indigenti, mentre laddove possibile cittadini comuni, Ong e Chiesa ortodossa hanno dato vita a mense pubbliche e ad ambulatori in grado di rispondere alle esigenze sanitarie basilari di quanti avevano perso il diritto all'assistenza sanitaria. Nei momenti più bui della crisi i cittadini di Atene maggiormente in difficoltà hanno quindi potuto sopravvivere solo grazie alla rete di solidarietà che si è attivata dal basso e certamente non grazie alle misure varate dalle istituzioni cittadine o nazionali.

L'impoverimento generalizzato (dagli effetti ancor più devastanti in una città come Atene rispetto ai piccoli centri) ha però causato un forte degrado del tessuto sociale cittadino determinando non solo l'aumento della criminalità (i dati sull'aumento di quella minorile negli ultimi anni sono addirittura allarmanti), ma anche

la rinascita di diffusi sentimenti xenofobici. Non a caso Alba Dorata, il partito neonazista che si è affermato con circa il 7% a partire dalle elezioni politiche del 2012, prende molti dei propri voti proprio nei quartieri dove vi è una forte presenza di immigrati.

Atene è dunque oggi il luogo che più di ogni altro in Grecia paga il prezzo sociale della crisi economica e di lunghi anni di gestione politica clientelare, corrotta e incapace di badare al bene dei cittadini. Ciononostante la città, anche nei momenti peggiori, ha continuato a restare viva, vedendo nascere iniziative dal basso che non solo hanno aiutato ad affrontare quella che è una vera e propria crisi umanitaria, ma che hanno mostrato la notevole vivacità politica e culturale dei suoi cittadini e grazie alle quali Atene può ancora guardare con speranza al proprio futuro.

Sharing economy o deregolamentazione? Air BnB e il caso Barcellona

Luca Raffini
Università degli Studi di Genova – Osservatorio sulla Città Globale

Il concetto di *sharing economy*, elemento costitutivo delle "smart cities", indica lo sviluppo di attività economiche che, grazie all'utilizzo dei media digitali, vanno oltre la tradizionale forma dell'incontro tra domanda e offerta, in direzione di una nuova forma di "consumo collaborativo" che si fonda sulla riscoperta del principio della scambio. Ciò permette di dare valore a beni altrimenti sottoutilizzati, di sfruttare meglio i beni e i servizi esistenti, di promuovere condivisione e riuso. In molti casi la *sharing economy* permette di dare impulso a processi virtuosi, in cui il guadagno individuale si associa ad un guadagno collettivo, e non solo in termini monetari. Si pensi al *car sharing*, che comporta un beneficio per chi usa l'auto in maniera saltuaria, rispetto all'utilizzo dell'auto privata (minori preoccupazioni, migliore efficacia nell'uso del tempo e degli spazi, ecc), ma anche evidenti benefici per la collettività (meno auto in circolazione significa meno inquinamento, meno tempo per gli spostamenti, più facilità di parcheggio per tutti).

In molti altri casi, la retorica della *sharing economy* rischia di nascondere meccanismi ben diversi: nascita di accentramento dell'intermediazione e sviluppo di oligopoli, deregolamentazione, riduzione del costo del lavoro e dei diritti dei lavoratori. L'esistenza di questo genere di ambiguità caratterizza, in particolare, due piattaforme che hanno rivoluzionato due elementi nevralgici della città globale: il trasporto e il mercato degli alloggi. Parliamo di Uber e di Air BnB. Il primo è una applicazione che offre un servizio di intermediazione tra utenti e autisti, che possono essere conducenti NCC o privati. Una forma di condivisione o una pratica che favorisce l'esercizio di attività di taxi in forma deregolamentata, creando concorrenza sleali ai tassisti, riducendo la sicurezza dei trasporti e determinando un peggioramento delle condizioni di lavoro e delle condizioni economiche degli autisti? Il conflitto tra i tassisti e Uber è aspro, in tutte le città in cui il servizio è attivo, e alcuni paesi, come Germania, Francia ed Italia, hanno imposto la chiusura del servizio.

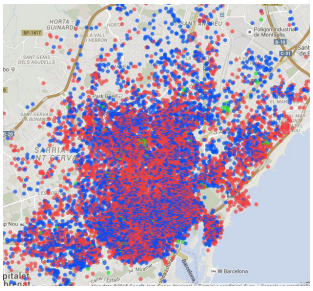
Air BnB, da parte sua, è una piattaforma che offre la possibilità a tutti i possessori di appartamenti, o camere, di affittarli, postando un annuncio sul sito. Gli utenti hanno così a disposizione una ampia offerta di alloggi, a tutti i prezzi, mentre i proprietari possono trarre profitto dalle loro proprietà, senza dovere sottoporsi

a particolari adempimenti, e anche per brevi periodi (per esempio, se si utilizza la proprietà in determinati periodi dell'anno). Air BnB, al pari di Uber, trae i suoi profitti offrendo una piattaforma di intermediazione, trattenendo tra il 6 e il 12% della transazione. Entrambe le società hanno altissimi profitti, se paragoniamo il volume di affari prodotto con il numero di dipendenti. Uber, nel 2014, aveva solo 550 dipendenti, ma gli utilizzatori del servizio potevano contare su 160.000 autisti. Air BnB ha 600 dipendenti, ma permette di scegliere tra 1.000.000 di camere in tutto il mondo. Air BnB ha oggi superato il fatturato delle più grandi catene di alberghi al mondo, come Hilton, che impiega, però, 300.000 persone. Certo, ha creato posti di lavoro e profitto, per gli autisti e per le persone che lavorano nelle strutture affittate, ma con quali tutele e in quali condizione di lavoro?

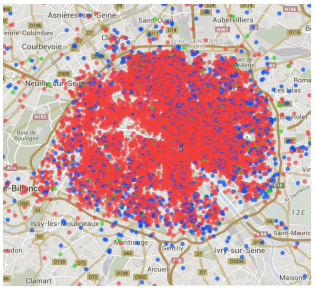
Vogliamo qui soffermarci sul caso Air BnB e, in particolare, sul dibattito che si è aperto a Barcellona. Che rapporto c'è tra un servizio innovativo e collaborativo come Air BnB, tipico frutto dell'innovazione veicolata dai media digitali, e una città innovativa e "smart" come Barcellona, diventata in pochi anni una delle mete turistiche principali in Europa? Non buoni: Barcellona è, anzi, una delle città che ha "dichiarato guerra" ad Air BnB, insieme ad altre città globali, come New York.

I dati: Air BnB è diventata in pochi anni una delle piattaforme più utilizzate per la ricerca di alloggi. La piattaforma copre il 17,2% dell'offerta ricettiva di New York, l'11,9% dell'offerta ricettiva di Parigi, il 10,4% dell'offerta ricettiva a Londra. Parigi primeggia nella classifica delle città che presentano la maggiore offerta di alloggi sulla piattaforma: 40.000 (erano 4.000 nel 2012), seguita da New York (33.000), Londra (23.000), Rio de Janeiro (17.000) e Barcellona (15.000). Air BnB ha avuto una diffusione rapidissima anche nelle città italiane. A Roma si contano 13.000 alloggi, a Milano 8.500. In termini relativi, tuttavia, è nelle città turistiche di piccole e medie dimensioni che l'impatto è maggiore. Se a Venezia il dato (oltre il 70% degli appartamenti è disponibili per l'affitto) conferma la trasformazione della città in un mega albergo, anche il dato di Firenze impressiona. I turisti possono scegliere tra 5.755 alloggi. Considerando che la città conta 375.000 abitanti, la media è di un alloggio su AIR BnB ogni 65 abitanti, una media superiore a quella di Barcellona (uno ogni 100) e in linea con il dato parigino (un alloggio ogni 56 abitanti). Significa che, in media, si trova un appartamento su Air BnB in ogni condominio di media dimensione.

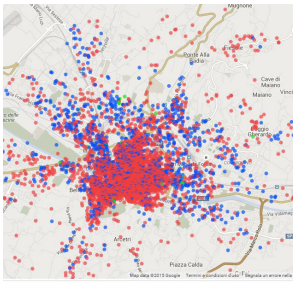
Barcellona

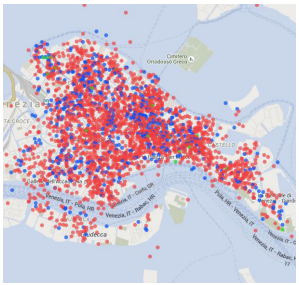


Parigi



Firenze **Venezia**





Fonte: Airdna. I pallini rossi indicano gli appartamenti interi, i pallini blu le camere

Così come Uber ha presto alimentato un conflitto con i tassisti, Air BnB è contestata dagli albergatori, che ritengono che la piattaforma favorisca l'istituzionalizzazione di un mercato degli affitti in nero e pratichi una concorrenza sleale rispetto ad albergatori e gestori di B&B regolarmente registrati, che sono tenuti a rispettare le regole e che per questo sostengono costi più alti. Si tratta di una questione rilevante, che riguarda migliaia di lavoratori, ma che ha riflessi anche sulla dimensione del rispetto delle norme di sicurezza e degli standard minimi di accoglienza che è chiamato a rispettare chi lavora nel settore dell'ospitalità, e che non sono altrettanto garantiti da chi affitta alloggi su Air BnB e su piattaforme simili.

La prima città in cui è emerso un conflitto tra le istituzioni e i gestori della piattaforma è New York. Qui, il procuratore Eric Schneiderman ha posto sotto indagine il sito, facendo richiesta ai responsabili di comunicare alcuni dati relativi a chi affitta alloggi. Obiettivo, in questo caso, non era colpire il singolo proprietario, ma in primo luogo chi utilizzava il sito per affittare più alloggi. L'iniziativa intrapresa contro Air BnB dalla neosindaca di Barcellona, Ada Colau, presenta tratti in comune con la precedente esperienza newyorkese, ma, a ben vedere, è frutto di una riflessione più complessa. Per capire la campagna avviata dalla Colau è utile capire la storia recente della città, ma anche la storia personale della stessa sindaca.

Barcellona è una città che rappresenta un modello per la sua capacità di trasformarsi, in pochi anni, in una capitale del turismo, a livello europeo e globale, grazie a una straordinaria strategia di riqualificazione e di espansione, che ha trovato impulso nella realizzazione di grandi eventi, come le Olimpiadi del 1992. In 25 anni, dal 1990 ad oggi, i turisti sono aumentati di cinque volte, passando da 1.700.000 a 7 milioni e mezzo. Il numero di letti in alberghi, nello stesso arco di tempo, è passato da circa 23.000 a oltre 69.000. Un simile aumento del turismo, come è naturale che sia, ha trasformato il volto della città, cambiato faccia a interi quartieri e determinato la scomparsa delle attività tradizionali, o il loro spostamento in quartieri periferici,

a fronte dell'apertura di ristoranti, alberghi e negozi di abbigliamento delle grandi catene internazionali. Il turismo, oggi, crea 400.000 posti di lavoro nella regione, ovvero il 13% del totale.

Ada Colau, da anni, rappresenta i comitati e i movimenti dei cittadini barcellonesi impegnati in una critica radicali verso il modello di sviluppo che ha caratterizzato la città, che ha avuto l'effetto di trasformare i quartieri popolari e residenziali in "divertimentifici", scacciando i cittadini e le loro attività, poiché la moltiplicazione del turismo ha determinato un incremento incontrollato dei prezzi di alloggi e fondi commerciali. La battaglia contro la speculazione edilizia e la bolla immobiliare, che ha accompagnato questo tipo di sviluppo, la sindaca l'ha condotta da un punto di vista particolare: in qualità di portavoce della "piattaforma dei cittadini vittime dei mutui", ovvero dei cittadini che si sono trovati nell'impossibilità di pagare i mutui contratti pre-crisi, e che hanno perso la propria abitazione.

La moltiplicazione degli affitti di alloggi tramite AIR BnB, per la Colau, non rappresenta solo un pericolo per gli albergatori, ma rischia di radicalizzare un modello di sviluppo della città non sostenibile, che penalizza e allontana i suoi cittadini, a favore di un turismo "mordi e fuggi", fondato sull'esperienza di consumo. Chi è in possesso di un appartamento, e può affittarlo con tariffe giornaliere su piattaforme come Air BnB, senza particolari oneri, e magari riservando per sé l'utilizzo della proprietà in determinati periodi, o limitatamente ad una sua porzione, avrà tutto l'interesse a preferire questa opzione, assai più remunerativa, che affittare l'intero appartamento ad una famiglia. In ogni caso, il valore dell'affitto aumenterà in maniera significativa. In questa prospettiva, la sindaca, la cui storia personale deriva proprio dai movimenti per la difesa del diritto alla casa, è intenzionata a contrastare i possibili effetti negativi di una piattaforma come Air BnB, in una città il cui livello di sviluppo turistico, e le sue conseguenze sui cittadini, sono già ritenute oltre il limite tollerabile. Come ha spiegato in una recente intervista, riportata in Italia da «La Stampa», la sindaca ritiene che Barcellona corra il rischio di "finire come Venezia", ovvero "perdere i suoi abitanti, espulsi dal turismo senza limiti", e a fronte di questo rischio intende intraprendere azioni che invertano la tendenza, e che favoriscano una "democratizzazione del modello turistico". La proposta è di costruire, con la partecipazione dei cittadini, un piano strategico del settore turistico, a partire da una radiografia dell'esistente. Si tratta di un approccio innovativo, che con cui la sindaca risponde alla critica pervenuta dai responsabili di Air BnB, che, difendendo il carattere innovativo della loro applicazione, ritengono che chi l'ostacola fermi l'innovazione stessa. Nella risposta di Air BnB alla sindaca si cela tuttavia una contraddizione: i responsabili della piattaforma difendono la loro alterità rispetto alle altre forme di reperimento degli alloggi, in quanto Air BnB è una piattaforma di condivisione degli alloggi. Ma di fatto Air BnB non funzione come *couchsurfing*: non si tratta di scambio o di ospitalità. Si tratta di affitto. A loro favore, i responsabili di

Air BnB presentano i dati di una ricerca che stima in 4.130 nuovi posti di lavoro e in 175 milioni di dollari l'indotto creato, cui si aggiunge il fatto che Air BnB favorisce, più delle strutture ricettive tradizionali, la decentralizzazione degli alloggi: i turisti, grazie ad Air BnB, frequentano maggiormente i quartieri periferici, dove spendono parte significativa dei loro soldi.

Ma in cosa consiste l'azione da parte dell'amministrazione, finalizzata a promuovere il rispetto delle regole? Prima di tutto, Air BnB ha ricevuto 30.000 euro di multa, per avere violato la legge catalana che impedisce l'affitto di singole camere di un appartamento. L'amministrazione ha quindi chiesto i nominativi degli affittuari che non risultano presenti nel registro catalano del turismo, minacciando a chi opera illegalmente multe fino a 90.000 Euro, che possono essere fortemente ridotte per chi accetta di aderire ad un programma di *social housing*. Proprio la questione della casa, infatti, è al centro dell'azione della nuova giunta, che intende destinare ad affitti sociali le migliaia di alloggi vuoti presenti in città, e in maggioranza di proprietà delle banche, contribuendo alla manutenzione, in cambio di una cessione dell'utilizzo degli alloggi per cinque o dieci anni. La tendenza a utilizzare gli appartamenti per affittarli per chi soggiorna per brevi periodi, è indubbio, si scontra con l'obiettivo dell'amministrazione di abbassare i prezzi degli affitti e di riportare i cittadini a vivere nel centro. Ma anche con le esigenze di tutti coloro che sono interessati a trovare un alloggio per un medio periodo, si pensi agli studenti. Ed è questo processo che l'amministrazione della città catalana intende arrestare.

Air BnB, come tutte le innovazioni, porta con sé opportunità, ma anche rischi. Il primo, relativo al possibile incoraggiamento di pratiche illegali, è più facilmente affrontabile, nella misura in cui le amministrazioni si doteranno di apposite normative. New York e Barcellona, seguite da altre città, come Parigi e Berlino, hanno seguito la strada del conflitto aperto. Altre città, come Amsterdam e Londra, hanno scelto la strada del confronto e della collaborazione con Air BnB, per definire insieme forme di regolazione.

Il contributo del fenomeno Air BnB alla trasformazione delle città in grandi attrazioni turistiche e all'espulsione dei cittadini è un fenomeno più difficile da inquadrare e gestire, e che acquista una rilevanza prettamente politica. A ben vedere, Air BnB agisce da acceleratore di un processo pregresso, che tende a trasformare alcune città in grandi attrazioni turistiche, allontanando i cittadini e, potremmo dire, la loro stessa anima. Un processo che con Air BnB viene accelerato perché gli spazi urbani sopravvissuti all'espansione delle grandi catene di alberghi e delle altre strutture ricettive, che si sommano allo spazio del commercio e delle attività terziarie e direzionali, subiscono una ulteriore riduzione. Ciò al punto di trasformare l'intera area urbana in un mega albergo.

Non è un caso che, come e più di Barcellona e Parigi, la diffusione di Air BnB sia stata particolarmente rapida in città come Firenze e come Venezia: città in cui l'e-

spulsione degli abitanti è già avvenuta o e in fase di completamento, e in cui Air BnB e piattaforme similari forniscono solo l'ultimo, e più efficace, strumento al servizio della rendita e della speculazione. Sotto questo aspetto, la risposta data dall'amministrazione catalana fornisce un interessante, possibile, modello, anche per le città italiane.

Territorio, Turismo e Mercato. La *grande bellezza* di Roma

Paola Perelli
Marketing Manager della TIM

Il tempo delle opinioni

Se pensate che oggi il monumento più vicino all'immaginario turistico di Roma sia il Colosseo, sappiate che non è così. Almeno per il popolo di Twitter e Facebook.

È una delle evidenze che emergono dall'analisi di opinione condotta, in collaborazione con la società TEIA, sull'immagine percepita di Roma nei due principali social network[8]: 1,7 milioni di post indagati su 3 categorie d'indagine - urbanità, turismo e marketing – regolate attraverso un set di *topic* alla base delle accezioni positive, neutre e negative e universo semantico costruito attraverso oltre 200 *keywords*.

Perché un caso applicato di Big Data nelle trasformazioni urbane, nel turismo e nel marketing territoriale?

Al tempo dell'economia basata sui flussi, sulla conoscenza e sul senso, in cui contano le persone, le opinioni e la rete di contatti, anche l'aura della città diventa liquida ed assume forme e significati che si modellano con le correnti del momento.

[8] Ricerca inserita nella cornice della tesi sperimentale per l'Università Telematica Internazionale Uninettuno, Facoltà di Scienze della comunicazione, titolo "Territorio, Turismo e Mercato: trasformazioni, immagini urbane, postmetropoli. La *grande bellezza* di Roma". Sistema TEIA Technology basato su compound Big Data; fonti da monitorare Facebook e Twitter, periodo febbraio-settembre 2014, area geografica worldwide e filtro lingua italiana inglese.

L'intangibilità, a volte secolare, diventa così accessibile e riattualizzata con Internet, pronta per essere vissuta "qui ed ora".

Le tracce spontanee lasciate nella rete - pochi caratteri e 1,7 milioni di post di cui il 97% da Twitter - diventano la base di una narrazione ipertestuale tra pari. Attraverso l'analisi delle opinioni ed alla correlazione dei Big Data, i fenomeni turistici e territoriali assumono una rappresentazione semantica in tempo reale. E per chi opera nel settore, non è di poco conto.

L'approccio metodologico dell'analisi: le trasformazioni, tra mercato e sociologia

Accanto agli aspetti d'interesse per le politiche del marketing territoriale e turistico[9], le trasformazioni possono essere osservate anche dal punto di vista sociologico e culturale. Per esempio, a partire dal dibattito sociologico[10] incentrato sulla dimensione culturale, simbolica ed estetica di Roma si può scoprire *come* si parla oggi dell'architettura antica e contemporanea, rilevando così come i nuovi innesti contemporanei, il Maxxi, la Nuvola, l'Ara Pacis, siano spesso poco apprezzati nel tessuto urbano e assai distanti nell'attrarre il turista, confermando ancora oggi il *topos* della Città Eterna. Dalle trasformazioni del turismo[11] emerge che esiste un immaginario "sognando Roma", alimentato dai contenuti audiovisivi, da fattori ambientali tangibili e intangibili, che incidono in misura forte sulla costruzione dell'immagine di Roma.

Roma è sì internet, postcittà e social network ma per il turista 2.0 innoviamo poco. Viviamo di "rendita dei mondi immaginari", sedimentati nel tempo, dalle facili cartoline del Bel Paese

La gamma dei risultati empirici di un'analisi Big Data è ampia: si può osservare la distribuzione dei volumi nel tempo, cogliere i picchi di *buzz* ovvero l'insistenza del vociare, in momenti particolari. E ancora: *hashtag*, menzioni, capire a chi e a cosa si rivolgono le opinioni, chi sono i principali influenzatori sugli argomenti (chi è colui che scrive), la distribuzione demografica e geografica del popolo che ne parla (età, genere, destinazione). Si possono rilevare e rappresentare mappe di interessi correlati per comprendere quali altri argomenti vengono seguiti e commentati dagli individui che, per prima istanza, si sono espressi sulle tematiche di nostro interesse.

Il senso principale dell'analisi di opinione, però, resta quello di comprendere *come se ne parla* attraverso l'analisi del *mood,* registrare cioè i toni di un vociare spontaneo di fronte ad uno specifico argomento.

---

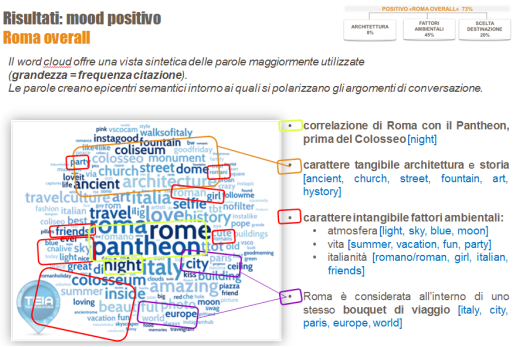
[9] La metafora impresa-territorio (Valdani, Ancarani 2002) sta orientando la costruzione dell'immagine in termini di "brand destination" (Kotler, Haider, Rein 1993) e di marketing esperienziale (Pine, Gilmore 2000).

[10] Cfr. lo spazio dei flussi (Castells 2003), la specializzazione spaziale (Mela 2006, Castells, 1989, Marcuse, 1989), l'urbanistica, l'architettura e la postmetropoli (Gregotti 2010), la cosiddetta "urban related identity" (Lalli 1982), la forma e la finzione (Marra, Ruspini 2010).

[11] Si veda Savelli (2002) per quanto concernono le trasformazioni del turismo, Cohen (1974) per i "comportamenti diversificati", Stebbins (1992) per il "turismo serio", Urry (1990) per lo "sguardo del turista", Marra e Ruspini (2010) per il "mediaturismo".

Se non il Colosseo, cosa?

Nel *word cloud* di sintesi sul mood di Roma, dato dalle parole maggiormente utilizzate nei post (la grandezza del carattere della parola corrisponde alla frequenza della citazione) la parola 'pantheon' in primo piano è quella più strettamente correlata a Roma/Rome. Il Colosseo è stato rimpiazzato dal Pantheon che diventa «attrazione globale» di architettura e intrattenimento, con un'offerta turistica che include il carattere intangibile della vita sociale romana. Molto di più il Pantheon, con i tanti suoi ristoranti, caffè storici, i negozi, "lo struscio" di una passeggiata che il Colosseo, imponente certo ma troppo silenzioso dopo il tramonto.



Il caso di analisi su Roma porta in luce tanti spunti, tra cui anche un'interessante attività sociale e d'interazione tra soggetti con identità eterogenee che contribuiscono a riprodurre e a modificare in continuazione i simboli connessi con la città. È l'estetica della Roma postmoderna, un caos dei segni, dei significati e dei messaggi contraddittori dei quartieri rigenerati. Un'immagine urbana di Roma, un motore nella dialettica tra permanenza e mutamento. Differenze, imprevedibilità e sperimentazione alimentano la poetica e i linguaggi espressivi postmoderni.

A un *mood* neutro dell'architettura contemporanea rispondono positivamente le forme artistiche della *street art,* al pari di Villa Borghese.

Cogliere la molteplicità dei turismi (o degli individui) attraverso le opinioni, comprendere qual è il *pain* del cliente (o dell'individuo) direttamente dal suo tono di voce, conoscere il "voler volare" nella domanda dell'esperienza turistica (o dell'individuo) equivale a poter toccare le corde più vicine ai sentimenti umani.

Se parliamo la lingua "del cliente" e aderiamo al senso che la muove, il cliente ci capirà meglio. Vale come interlocutore, vale come azienda, vale come destinazione turistica.

Il *mood* ci rileva *come siamo* che, in fin dei conti, è alla base di *come vogliamo diventare*.

Bibliografia

Castells M., *The Informational City*, Blackwell, Oxford-Cambridge (MA) 1989.

Castells M., *La nascita della società in rete*, Egea, Milano 2003.

Cohen E., *Who is a Tourist? A Conceptual Clarification*, in «The Sociological Review», 1974.

Gregotti V., *Architettura e Postmetropoli*, Einaudi Editore, Torino 2011.

Kotler P., Haider D.H., Rein I., *Marketing of Places*, Free Press, New York 1993.

Lalli M., *Urban Related Identity: Theory, Measurement and Empirical Findings*, in «Journal of Environmental Psychology», 1992.

Marcuse P., *Dual city: a muddy metaphor for a quartered city*, in «International Journal of Urban and Regional Research», v. 13, Issue 4, 1989.

Marra E., Ruspini E. (a cura di), *Altri turismi. Viaggi, esperienze, emozioni,* Franco Angeli, Milano 2010.

Mela A., *Sociologia delle città*, Carocci Editore, Roma 2006.

Pine II B. J., Gilmore J. H., *The Experience Economy. Work is Theatre & Every Business a Stage*, Harvard Business School Press, Boston 1999; trad. it. *L'economia delle esperienze*, Etas, Milano 2000.

Savelli A., *Sociologia del Turismo*, Franco Angeli, Milano 2002.

Stebbins R.A., *Amateurs, professionals, and serious leisure,* QC & Kingston, ON: McGill-Queen's University Press, Montreal 1992.

Urry J., *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary studies,* Sage London 1990; trad. it *Lo sguardo del turista*, Seam, Roma 1995.

Valdani E., Ancarani F., *Strategie di marketing del territorio*, Milano, Egea 2000

Riflessioni per una Sociologia della Città

Luca Alteri
Istituto di Studi Politici "S. Pio V" - Osservatorio sulla Città Globale

Per quanto molto vissuta, la Città è stata poco studiata, soprattutto ai nostri tempi. Può sembrare contraddittorio, ma l'analisi della dimensione urbana è stata eseguita seguendo la filiera delle dinamiche economiche, sociali, culturali nel momento storico in cui queste si concretizzavano all'interno della città. Non veniva studiata, però, la città in quanto tale, in quanto Città, ma come somma di quei singoli addendi che nell'età moderna si sviluppavano, in porzione sempre maggiore, nei contesti urbani, esattamente come nel passato si erano sviluppati nella Campagna, nel Borgo, nella Pianura.

Cosa era, di conseguenza, la sociologia urbana se non la sommatoria della sociologia economica, della sociologia della cultura, della sociologia politica, della sociologia della pubblica amministrazione, della sociologia della religione? Eppure la Città merita di più in quanto oggetto di studio: merita il riconoscimento di essere la cartina di tornasole della civiltà nella quale estrinseca i suoi effetti. Nella Città la società contemporanea esprime il massimo della sua organizzazione: teorizza e implementa le linee culturali, i modelli di sviluppo e la progettualità politica, il tutto mediante una concentrazione di relazioni sociali sempre più densa, anche in virtù della prossimità fisica tra gli abitanti.

A ben vedere, anche le precedenti "stagioni di gloria" della sociologia urbana in Italia avevano innestato lo studio della città su preesistenti linee di ricerca: negli anni Sessanta dello scorso secolo, ad esempio, veniva studiato l'inurbamento che cambiava la Città, ma in quanto conseguenza delle trasformazioni dell'intero impianto produttivo italiano, con l'industria che aveva ormai soppianto l'agricoltura come settore trainante dell'economia nazionale, mentre all'orizzonte già si stagliava il futuro "sorpasso" del settore terziario. Nell'ultimo decennio del Novecento, invece, la nuova ondata di studi sulla Città prende spunto dalla fine della Guerra Fredda e dalla contemporanea "accelerazione" del processo europeista: intellettuali come

Dahrendorf, Touraine e Bourdieu leggono la "questione urbana" alla luce dell'appartenenza europea, nel tentativo di definire le linee fondanti di un *demos* continentale che potesse arricchire il progetto europeista "calato dall'alto". Dietro la Città che non integrava la sua popolazione sempre più multietnica si situava l'Europa che non suscitava entusiasmi popolari. Di lì a un passo gli anni Duemila, tra millenarismo e palingenesi, avrebbero offerto nuovi scenari: la Città veniva definita "globale" perché era il mondo a esserlo, facendo valere una sorta di "proprietà transitiva" che, però. Non stimolava gli approfondimenti in materia. D'altronde, Saskia Sassen, che aveva specificato al meglio la "globalità urbana", non studia propriamente la morfologia della Città del Terzo Millennio, ma i cambiamenti nel mondo della produzione e la stratificazione sociale nella modalità con cui si riflette nel contesto urbano: polarizzazione delle ricchezze, impoverimento del ceto medio, de-sindacalizzazione di larghi strati di lavoratori, costruzione di "quartieri-fortezza" e di "quartieri-ghetto". Rispetto a tali trasformazioni, la Città è chiamata in causa non meno dello Stato, del Neoliberismo, del Welfare e delle Multinazionali. La Città Globale è perennemente connessa e "digerisce" continuamente informazioni, immagazzinando Big Data che servono in parte per l'ingegneria urbanistica (qual è l'affluenza media su quella determinata strada, come bisogna tarare l'attesa in quel semaforo, dove incrociare le linee della metropolitana?), in parte per il controllo sociale, soprattutto da quando il radicalismo islamico sovrappone 'globalità' con 'occidentalità'. La Città Globale della Sassen, però, è *ovunque* come *in nessun luogo*, è trasversale ai Paesi e persino ai continenti, ma non è facilmente localizzabile su una mappa: è un simulacro del capitalismo globalizzato, esattamente come il Call-center o l'Hub di smistamento della logistica. Con la dequalificazione di larga parte del terziario in attività a bassa professionalizzazione, la Città diventa Fabbrica, esattamente come l'industrializzazione di qualche decennio fa aveva trasformato la Fabbrica in Città. Nulla è dato sapere, però, su quella determinata città globale, sull'efficacia di una specifica *policy* urbana, sull'applicabilità generalizzabile (anche solo a livello nazionale) di una singola ordinanza municipale. È il rischio delle grandi categorizzazioni, che fanno perdere di vista il caso empirico, proprio quando l'amministratore locale, il lavoratore, il cittadino hanno bisogno di risposte concrete che derivino dal *vivere la città*. Perché è nel vivere la città che si *abita la crisi*.

Oggi circa il 44 per cento dell'umanità risiede nei centri urbani, come ricorda Nanette Byrnes[12], ma la percentuale è destinata ad aumentare: nei prossimi decenni la crescita demografica avverrà nelle città, anche in quelle molto povere, che pagheranno i costi sociali del vivere collettivo senza averne i vantaggi. Ai giorni nostri, infatti, il trenta per cento dell'economia mondiale è concentrata in appena cento città; l'inquinamento, il consumo energetico, le emissioni di gas serra, lo stress urbano sono invece distribuiti su tutti i contesti urbani e spesso, anzi, "pesano" di più

[12] N. Byrnes, *Mega-città e tecnologia*, in «MIT Technological Review», 2, 2015, pp. 6-7.

su quei cittadini che hanno meno mezzi e modi per “evadere” dalle gabbie metropolitane.

Oggi c’è la Città, ma non da oggi (casomai da ieri) c’è la Crisi economica, a cui sono chiamate a rispondere in primo luogo le amministrazioni di prossimità, sulle quali “incombe” la sussidiarietà di uno Stato che perde intere porzioni di sovranità in favore di entità sovranazionali. La Città – globale, locale o intermedia che sia – merita risposte, le stesse che possono essere formulate solo attraverso un approccio “olistico”, interdisciplinare, non limitato agli addetti ai lavori, ma partecipato dalla comunità degli studiosi, degli intellettuali, della classe dirigente, degli studenti, di tutti coloro che, nel mondo, cercano il proprio villaggio. Su questi lidi, nei prossimi numeri della Newsletter dell’Osservatorio sulla Città Globale, forniremo, se non le risposte certe, quantomeno le domande giuste.

Dalla migrazione fisica alla migrazione degli spazi online. Come i media digitali trasformano i percorsi migratori

Luca Raffini
Università degli Studi di Genova – Osservatorio sulla Città Globale

I flussi migratori rappresentano uno dei principali fattori che contribuiscono a trasformare il volto delle città globali. In quella che Stephen Castles, Hein de Haas e Mark J. Miller[13] hanno definito "l'era delle migrazioni", la mobilità delle persone, a livello globale, ha raggiunto un'intensità mai vista prima. Non si tratta solo di un incremento dei flussi di mobilità: vi è una loro radicale trasformazione qualitativa, in quanto le persone sono più mobili e vivono diversamente l'esperienza della mobilità. Questa si arricchisce di significati e di obiettivi nuovi, che si riflettono nell'impatto della mobilità sui territori e soprattutto sulle città, che rimangono oggi il crocevia dei flussi di immigrazione e di mobilità. Alla base delle dinamiche migratorie vi sono fattori economici, geopolitici e culturali, che spingono od obbligano (nel caso, in particolare, dei richiedenti asilo). Non meno importante, seppur non in forma esclusiva, è il ruolo svolto dalle tecnologie. La sempre maggiore disponibilità di mezzi di trasporti veloci, capillari, economici, non solo amplia le possibilità di mobilità, ma trasforma le sue forme. In particolare, a trasformarsi è il modo di vivere l'esperienza migratoria. Sempre meno un'esperienza monodirezionale, di abbandono del proprio paese per un lungo periodo, se non per sempre, e di inserimento in un altro paese, l'emigrazione diventa oggi un fenomeno reversibile, provvisorio, parziale. Le maggiori possibilità offerte dalla tecnologia permettono di esperire forme di migrazione circolare, e, spesso, di vero e proprio "pendolarismo transnazionale". Il concetto di transnazionalismo, diffusosi a partire dagli anni Novanta, descrive un nuovo modo di vivere la propria esperienza sociale "al di là dei confini", da parte di individui che non vivono l'esperienza migratoria nei termini di un tradizionale trade-off tra radicamento nel paese di origine e integrazione nel paese di accoglienza, ma come un gioco a somma positiva. I "transmigranti"[14] costruiscono relazioni sociali, vincoli identitari, reti amicali e professionali, sia nel paese di origine, sia nel paese di residenza, oltre che in eventuali altri paesi in cui hanno vissuto per una

[13] Castles S., de Haas H, Miller M.J., *The Age of Migration International Population Movements in the Modern World*, Fifth Edition, Palgrave McMillan, Hampshire 2014.

[14] Glick Schiller N., Basch L., Szanton Blanc C., *From Immigrant to Transmigrant: Theorizing Transnational Migration*, in «Anthropological Quarterly», 68(1), 1995, pp. 48-63.

periodo della loro vita. Vivono la mobilità come una dinamica che permette loro di conoscere un'esperienza sociale che divorzia dalla prossimità fisica e di creare ponti. Ciò è reso possibile da un altro tipo di tecnologie, oltre a quelle di trasporto, dai media digitali, che costituiscono l'infrastruttura comunicativa che permette alle relazioni a distanza di mantenersi.

Se i mezzi di trasporto favoriscono un aumento e una trasformazione delle dinamiche di mobilità, i media digitali determinano una vera e propria rivoluzione, rendendo possibile lo sviluppo di una mobilità virtuale, capace in sé di trasformare le relazioni sociali, e che, interagendo con la mobilità fisica, si pone a vero e proprio fondamento dei processi di transnazionalizzazione. È il connubio mezzi di trasporto veloci ed economici e tecnologia digitale che permette a un giovane italiano di risiedere a Berlino, di rimanere in costante contatto con la famiglia e gli amici, di lavorare a distanza, di muoversi tra la città di origine e la città di residenza e in altre città in maniera regolare, per motivi affettivi, di lavoro, di formazione, di l*eisure*.

Ma come si riflette nelle dinamiche urbane il passaggio dalla migrazione tradizionale alla transmigrazione?

Si potrebbe obiettare che, mentre i percorsi migratori tradizionali, che portavano a vedere il paese di destinazione come un approdo finale, o comunque come il luogo in cui progettare la propria vita negli anni a venire, favorivano una maggiore propensione all'integrazione, il senso di provvisorietà e di contingenza che accompagna le migrazioni circolari o le forme di pendolarismo transnazionale, unita alla possibilità di mantenere reti e legami, possa agire negativamente in tal senso. Va sottolineato, da un lato, che i media sociali offrono oggi gli strumenti per riprodurre pratiche che tradizionalmente hanno caratterizzato i fenomeni migratori: la costruzione di reti migratorie e di reti di connazionali nel paese di residenza. Basti pensare ai quartieri etnici nelle grandi metropoli. D'altra parte, lo sviluppo di reti più ampie e diversificate come rileva Putnam[15], favorisce lo sviluppo di capitale sociale *bridging*, che agisce da ponte, rafforzando le risorse individuali, nel suo complesso, tanto che l'essere radicato in un contesto non incide negativamente, al contrario offre le risorse per integrarsi in altri contesti. Diverso è il caso in cui i media digitali sono utilizzati come strumento che favorisce un ripiegamento di tipo identitario. Ma, è opportuno ricordarlo, non sono le tecnologie che trasformano la società, ma il loro utilizzo sociale. Basti pensare che le tecnologie di trasporto e, soprattutto, i media digitali, si sono rivelati degli efficaci strumenti per la costruzione di una rete transnazionale che ha favorito una diffusione globale di fenomeni come l'Isis, che recluta i suoi militanti in tutto il mondo, coinvolgendo giovani di origine araba, nati e cresciuti nelle città occidentali.

Tra gli autori che hanno acutamente riflettuto e analizzato criticamente come

[15] Putnam R., *Democracies in Flux: The Evolution of Social Capital in Contemporary Societies*, Oxford University Press, Oxford 2002.

i media digitali trasformino le forme della socialità e il modo di vivere la città, vi è l'antropologo britannico Daniel Miller. Il suo ultimo progetto, "Why We Post", ha coinvolto nove antropologi, che hanno vissuto per quindici mesi in altrettanti luoghi, per indagare le relazioni tra socialità fisica e socialità online. L'autore ha anticipato ai "Dialoghi sull'uomo", che si sono tenuti al recente Festival dell'Antropologia di Pistoia, i risultati della ricerca effettuata dal suo collega cinese, Xin Yuan Wang, che ha studiato, tramite osservazione partecipata, la vita degli operai di una grande fabbrica cinese. Il contesto è quello di uno dei più massicci flussi migratori della storia, che ha visto 200 milioni di cinesi spostarsi dalle campagne alle città. Questi, rileva Wang, non utilizzano semplicemente i media digitali per rimanere costantemente in contatto con il territorio di origine. Utilizzano i media come luogo principale della loro socialità: vi trascorrono più tempo rispetto a quello che trascorrono con i loro colleghi. È intuibile quanto questo tipo di dinamica possa influire, sul piano sociale, culturale e politico, sul rapporto che i nuovi abitanti delle metropoli cinesi hanno con il lavoro, con gli altri operai, con la stessa città. Proviamo, solo per un attimo, a immaginare gli operai del Lingotto o di Sesto San Giovanni e alle forme di socialità nei grandi quartieri operai degli anni Sessanta e Settanta. Proviamo a immaginare "La classe operaia va in Paradiso" nell'era dei social media. Come conclude lo stesso Miller[16], si ha l'impressione di trovarsi di fronte a una "duplice migrazione: dal villaggio alla fabbrica, e da una vita in cui il tempo libro si passava per lo più off-line a un'altra in cui il tempo di non-lavoro si trascorre quasi tutto online (…). Entrambe le migrazioni avrebbero dovuto avvicinarli maggiormente alla vita moderna della Cina, simboleggiata da luoghi come Shangai, eppure (…) alla realizzazione delle loro aspirazioni ha contribuito più la migrazione verso la vita online che quella verso la vita in fabbrica".

Si tratta di una chiave di lettura di grande interesse nell'ambito degli studi sulle città globali, che ci suggerisce la possibilità che, date le nuove forme assunte dall'esperienza migratoria, i processi di urbanizzazione che stanno oggi riguardando, in particolare, i paesi Brics, possano svilupparsi con un debole legame verso l'affermazione di una cultura urbana, in tutte le sue espressioni. Gli esiti di questa profonda trasformazione che investe i processi migratori e, di conseguenza, le dinamiche urbane, saranno da studiare con attenzione nei prossimi anni.

Bibliografia

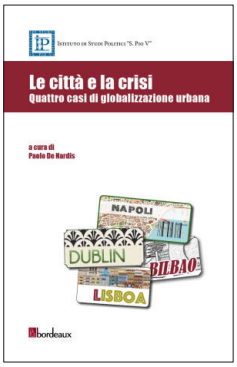
Castles S., de Haas H, Miller M.J., *The Age of Migration International Population Movements in the Modern World*, Fifth Edition, Palgrave McMillan, Hampshire 2014.

Glick Schiller N., Basch L., Szanton Blanc C., *From Immigrant to Transmigrant: Theorizing Transnational Migration*, in «Anthropological Quarterly», 68(1), 1995, pp. 48-63.

Madianou M., Miller D., *Migration and New Media: Transnational Families and Polymedia*. London and New York, Routledge 2012.

[16] Miller D., *Abitare negli spazi online*, «Nova Il Sole 24 Ore», 24 maggio 2015.

Miller D., *Abitare negli spazi online*, «Nova Il Sole 24 Ore», 24 maggio 2015.
Putnam R., *Democracies in Flux: The Evolution of Social Capital in Contemporary Societies*, Oxford University Press, Oxford 2002.



Le città e la crisi. Quattro casi di globalizzazione urbana
A cura di Paolo De Nardis (Bordeaux Edizioni, 2015, 248 pp.)

L'Irlanda degli anni Novanta diventa la "tigre celtica" attraverso agevolazioni fiscali per le imprese straniere e riduzione delle tasse sul reddito per i cittadini: in questo modo vengono attratti gli investimenti esteri e i bassi salari risultano "compensati". Come conseguenza negativa, però, le imprese locali sono "soffocate", l'industria finisce per sparire – soppiantata dal terziario tecnologico – e *la tigre* regredisce a innocuo felino. L'Irlanda prova a uscire dalla crisi attraverso la partnership pubblico-privato e l'affidamento alle Organizzazioni non governative di fette importanti di welfare.

La Spagna provocò, presso i nostri lidi, un senso di invidia che si prolungò fino a pochi anni fa, con il corredo di polemiche politiche sul presunto "sorpasso" spagnolo ai nostri danni, in quanto a performance economica. Il fallimento della Lehman Brothers arrivò anche lì, sollevando il velo di Maya sulla bolla del mercato immobiliare e portando una larga fascia di ceto medio sull'orlo dell'impoverimento.

Le grandi città italiane hanno conosciuto, negli ultimi anni, un'evidente transizione demografica, con affollati flussi cittadini "in uscita", verso l'hinterland o la Provincia. Di contro, l'aumento dell'immigrazione, soprattutto dopo la "Primavera araba" e l'offensiva jihadista nel Medio Oriente e nell'Africa sub-sahariana, ha introdotto nel contesto urbano larghi strati di giovani, spesso in bilico tra legalità "informale" e illegalità, comunque sicuramente emarginati rispetto al contesto sociale e al mondo del lavoro. Nello "scambio" tra chi entra e chi esce le città italiane risultano indebolite, prestando il fianco a vampate di razzismo e xenofobia, a cui spesso le amministrazioni locali non oppongono la dovuta severità.

Anche il Portogallo ha conosciuto le "attenzioni" della Troika, prima che questa fosse associata inevitabilmente al caso greco: come risultato, licenziamenti nel settore pubblico, riduzione degli ammortizzatori sociali e taglio dei servizi – tutto previsto nel fatidico Memorandum of Understanding – hanno aumentato le disuguaglianze sociali in un Paese nel passato piuttosto omogeneo, almeno da questo punto di vista.

Irlanda, Spagna, Italia e Portogallo sono quattro "periferie", non solo geografiche, di un'Unione Europea sempre più polarizzata in un centro direzionale e in nicchie destinate a funzioni produttive ben precise (turismo, settore agro-alimentare, produzione di hardware tecnologico, "filtraggio" dei migranti). Dentro e "dietro" questi quattro Paesi ci sono quattro città – Dublino, Bilbao, Napoli e Lisbona – nelle quali è possibile analizzare empiricamente cosa significano parole oggi sulla bocca di tutti, ma per questo motivo piuttosto vacue: "crisi economica", "governance urbana", "de-industrializzazione", "welfare locale", "bolla edilizia". È questa l'ottica del volume *Le città e la crisi*, curato da Paolo De Nardis e dedito ad analizzare quattro casi di "globalizzazione urbana", riscontrabili nelle suddette città. Certo, nessuno vuole negare le inimitabili peculiarità che ognuno dei quattro contesti urbani rappresenta dentro il proprio Stato: Bilbao è il cuore economico di una Regione da sempre dimidiata tra autonomia e indipendenza, Napoli assomma su di sé le virtù e i vizi del Mezzogiorno d'Italia, mentre Lisbona e Dublino, con il loro "peso" demografico, economico e culturale rispetto agli Stati di cui sono rispettivamente capitali, non permettono di cogliere tante piccole particolarità locali. Nondimeno, tra le polemiche sullo *spread* e la lettura dei Memorandum della troika, lo scienziato sociale rischia di perdere di vista l'economia reale e le effettive condizioni di vita della popolazione. Studiare queste quattro città significa bagnarsi alle acque della quotidianità urbana, fatta di flussi migratori, sfratti, industrie che chiudono e Ong che tentano di resistere; si tratta, comunque, di un bagno corroborato dai sali delle scienze sociali, che gli autori e le autrici dei quattro studi urbani ben maneggiano e che Paolo De Nardis ha coordinato con sapienza e levità, mentre Luca Alteri ha ricordato la necessità di passare dalla "sociologia urbana" alla "sociologia della città". Non è solo un problema di parole!

Luca Raffini
Università degli Studi di Genova - Osservatorio sulla Città Globale

Redazione dell'Osservatorio sulla Città Globale

Paolo De Nardis (coordinatore)

Luca Alteri

Adriano Cirulli

Luca Raffini