

CAPITOLO PRIMO

LE TRASFORMAZIONI URBANE E LE NUOVE POPOLAZIONI

1. *Complessità urbana e mobilità spazio-temporale*

Chiunque voglia oggi analizzare i caratteri della città contemporanea si trova ad affrontare una contraddizione di fondo. Nel momento in cui i confini della città sembrano dissolversi, nel momento in cui lo sviluppo tecnologico pare mettere in crisi i modelli più consolidati di sfruttamento e organizzazione dello spazio, ebbene, proprio in questi momenti, la città tende a riaffermare prepotentemente se stessa. Dura a morire ma in continua trasformazione, la città si ripropone come luogo privilegiato per la gestione coordinata delle risorse disponibili, per la rappresentazione fisica e simbolica delle istituzioni e dei centri di potere, per la formazione e la crescita culturale delle popolazioni, per l'offerta di servizi sofisticati. In sintesi, la città tende a rinnovarsi sia nella sua morfologia sia nelle sue funzioni ma non scompare.

La città di oggi è senza mappa – per alludere al titolo di un libro di Daniele [1994] sul tema dei paesaggi urbani e del racconto postmoderno in America –, è un'entità per certi versi paradossale: nell'essere pur senza essere immediatamente identificabile o, viceversa, nell'essere virtuale e, dunque, rappresentata pur senza esistere. “I luoghi di cui trattano i narratori postmoderni non corrispondono mai a topografie riconoscibili, alle città *visibili* rappresentate nella tradizione letteraria urbana vera e propria: si tratta, piuttosto, di agglomerati periferici, di vuote aree di transito automobilistico, di incesti geografici, prodotti dalla nuova configurazione ipertesa e cosmopolita che sta prendendo la città tecnologica del nuovo immaginario urbano” [Daniele 1994, 7].

I caratteri urbani sono talmente vaghi e soggetti a mutamenti da risultare difficilmente codificabili facendo ricorso alle categorie classiche della scuola di Chicago ma anche a quelle della più recente scuola di Los Angeles fondata sulla estensione in chiave policentrica del tessuto urbano [Flusty e Dear 1999]. La necessità di catturare il senso più profondo della città postmoderna ha, peraltro, portato al fiorire di numerosi neologismi: *technopo-*

lis, cosmopolis, megalopolis, heteropolis, exopolis, cyburbia, solo per citare alcune delle più recenti definizioni. Molti autori riconoscono di essere vittime di una sorta di *neologorrhea*, cioè dell'impossibilità di capire e rappresentare la nuova città se non attraverso metafore o invenzioni terminologiche che, a ben vedere, non fanno che rivelare difficoltà esegetiche nell'analizzare uno sviluppo urbano sempre più complesso e contraddittorio¹.

In un rimando continuo tra la (in)concretezza delle sue forme e il dissolversi/ricoagularsi dei suoi significati, la città risulta ancorata al suo passato quanto proiettata verso il futuro e l'esercizio della fantascienza affiancato a quello della logica scientifica sembra svolgere una funzione sempre più significativa nella interpretazione di una metropoli in rapida trasformazione [Nigrelli 2001]. In questo scenario mutevole il cittadino tende ad assumere connotati culturali, sociali, di mobilità spaziale e temporale sempre più dinamici e fluttuanti, sempre meno legati a modelli di convivenza o insediamento definitivi e ciò avviene nonostante un forte bisogno di identità e senso di appartenenza ancora caratterizzi l'essere umano, almeno nei suoi *desiderata*.

Le trasformazioni urbane sono oggi causa e conseguenza soprattutto di radicali cambiamenti nell'organizzazione della vita quotidiana. Il rapido variare dei contesti relazionali, la rinnovata articolazione delle pratiche di mobilità ed uso dei servizi impongono agli individui forme inedite di adattamento e di interrogazione del sistema. La fruizione di servizi sempre meno finiti o in forma di *self-service* e la necessità di disporre di competenze specifiche per goderne nel modo più appropriato [Gershuny e Miles 1983; Gershuny 1993], fanno del cittadino moderno un soggetto perennemente impegnato nella risoluzione delle questioni quotidiane di carattere tecnologico, logistico-organizzativo che richiedono livelli differenziati di *expertise*.

Il concetto stesso di qualità della vita – e qualità della vita urbana, più in particolare [Nuvolati 1998a] – è andato nel tempo modificandosi fino alle più recenti riflessioni di Sen [1987; 1993] in merito alle *functionings* e alle *capabilities*. In particolare, l'attenzione si è spostata dalla quantità e qualità degli *inputs* e degli *outputs* del benessere – i primi in termini di una oggettiva equa distribuzione dei beni primari secondo una prospettiva neocontrattualista, i secondi in termini di una soddisfazione soggettiva

¹ Esempio di queste contraddizioni è il recente libro di Donald J. Waldie: *Holy Land* (Terra promessa) del 1998. Lo scrittore californiano ambienta i suoi racconti nella *griglia suburbana* di Los Angeles e, in particolare, a Lakewood, quartiere della *middle class* americana a prima vista anonimo ma in realtà, come sostiene Waldie, già caratterizzato da forme manifeste di attaccamento, memoria e senso di appartenenza al luogo da parte delle famiglie che vi abitano da più generazioni. È, dunque, questa, una prospettiva in controtendenza rispetto all'opinione comune che vuole le città moderne quasi *inesistenti* nella loro estensione illimitata o quantomeno sgaurite di forti nessi storici e urbanistici orientativi.

espressa dalle persone nel rispetto di un approccio utilitarista – alle questioni di *processo*, cioè all'insieme delle funzioni e capacità reali attribuibili agli individui nello sfruttamento pieno e libero delle risorse stesse.

La città è così diventata uno specifico contesto ad alta complessità per la verifica del livello di *capabilities*, per la sperimentazione di soluzioni spaziali, relazionali e tecnologiche volte a migliorare le condizioni generali di vita non solo in termini di possesso di beni ma di effettiva utilizzabilità delle stesse ed in accordo ad uno specifico orizzonte valoriale. Il superamento dei modelli di produzione e riproduzione cosiddetti *fordisti* ha trasferito l'analisi dai problemi di completezza della offerta – sia per quanto concerne il mercato del lavoro che per quanto attiene al sistema dei servizi – alle questioni inerenti l'*accessibilità* della offerta stessa. Le situazioni più o meno patologiche di incertezza, scarsa trasparenza, inadeguatezza – sia dal punto di vista del sistema nel suo complesso sia da parte dei singoli attori – che rendono meno agevole la mobilità spaziale degli utenti, che allungano i tempi di accesso-fruizione dei servizi, che generano le nuove forme di esclusione, costituiscono un ambito specifico della riflessione sociologica urbana moderna.

Più in generale, è l'analisi del rapporto dell'individuo con la complessità metropolitana – anche per come tale rapporto può essere mediato da una dimensione tecnologica più *a misura d'uomo* che, in sostanza, non ne determini sudditanza e, anzi, lasci spazio alla sua *inventività, intuizione analitica e creatività* [Guidicini 1982, 147-148] – a reclamare l'attenzione tanto degli studiosi quanto degli operatori delle politiche urbane. Una complessità che trova espressione più nelle forme del relazionare che nei contenuti rimanda, peraltro, a strategie di intervento e di comunicazione orientate a concentrarsi maggiormente sui processi di sincronizzazione dei momenti di produzione, consumo e vita quotidiana piuttosto che sulla semplice verifica della consistenza e qualità delle risorse in gioco. Non a caso, nel quadro della evoluzione delle politiche pubbliche a livello urbano, tra le varie questioni che emergono, quella temporale, sia in termini di gestione a livello individuale o familiare della risorsa tempo, sia in termini di organizzazione in chiave collettiva degli orari, tende ad assumere un ruolo preminente. Il tempo e le relative modalità d'uso costituiscono, infatti, dimensioni fondamentali nel ridefinire una distribuzione più funzionale delle attività familiari sul territorio ma anche nel modificare le traiettorie di emancipazione e partecipazione che caratterizzano lo sviluppo sociale e culturale di un'intera comunità.

Come noto, la ricerca sociologica sull'uso del tempo ha visto come nucleo originario gli studi di *time budget analysis* degli anni '60 fondamentalmente orientati all'analisi degli stili di vita e delle differenze di genere, classe e nazionalità [Szalai 1972]. Sebbene questa matrice non abbia completamente esaurito la sua valenza – anzi si sia arricchita di contributi che hanno cercato di mettere in relazione la distribuzione del tempo con il

livello di soddisfazione per le attività svolte nelle varie frazioni [Juster e Stafford 1985] – oggi è in corso una evoluzione della ricerca in direzione di un'analisi sociologica combinata sull'uso del tempo e dello spazio rispetto alle particolarità morfologiche e funzionali del territorio [Zajczyk 2000]². Diverse delle ricerche condotte o tuttora in corso nel nostro paese risultano, peraltro, preliminari alla progettazione delle politiche temporali sviluppatasi in Italia a partire dagli anni '90 nel quadro della predisposizione dei cosiddetti PRO (Piani regolatori degli orari) e di cui si parlerà più avanti nel presente volume.

L'assunto di partenza da cui muove l'odierna riflessione sociologica è che la caratterizzazione spaziale e temporale dell'individuo – rispetto all'organizzazione familiare e occupazionale, alla localizzazione dei servizi e alla articolazione delle reti sociali – possa risultare cruciale nella determinazione del suo stile e della sua qualità di vita [Mandich 1996]. Adottare questa prospettiva non significa necessariamente abbandonare la disanima delle più classiche componenti socioeconomiche del benessere per spiegare le disparità in ambito urbano. Piuttosto suggerisce di valutare la consistenza e la forma dei nessi esistenti tra la mobilità sul territorio, l'uso del tempo, il livello di socializzazione con le nuove tecnologie e la divisione per classi della società. Se l'ecologia umana della scuola di Chicago, attraverso l'individuazione delle *aree naturali*, si poneva l'obiettivo di segmentare il territorio in base alle dinamiche di adattamento socio-residenziale che seguivano il modello corroborato di invasione-succezione-segregazione, oggi sembra concretizzarsi un percorso interpretativo che fa delle pratiche e opportunità di spostamento quotidiano sul territorio una dimensione analitica altrettanto importante per studiare le città. Il filone ecologico della sociologia urbana si è sempre occupato di rilevare una morfologia della città e dei quartieri in base alle caratteristiche dei residenti, mentre oggi la città cambia continuamente anche in funzione dei flussi e dei cicli temporali corrispondenti che vedono di volta in volta popolazioni esterne confluire a vario titolo – lavoro, acquisti, turismo, ecc. – nel *core* delle aree metropolitane sconvolgendone gli equilibri interni³. Da qui l'esigenza di concentrare maggiormente l'attenzione sulle popolazioni *transeunti* oltre

² Tale approccio deriva, dalla crescente necessità di osservare con maggiore precisione tanto l'evoluzione dei sistemi urbani non soltanto in termini di *stock* ma anche di flussi [Martellato e Sforzi 1990; Ercole 1995; Nuvolati e Schweikart 1997] quanto le caratteristiche sociologiche della mobilità spaziale in ambito metropolitano [Martinotti 1993; 1999a].

³ Questo, naturalmente, non significa che la Scuola di Chicago non abbia contemplato nel proprio quadro analitico la dimensione della mobilità giornaliera degli abitanti per descrivere alcuni tratti sociologici della città. Basti leggere alcune pagine di Burgess [in Rauty 1995, 70-72] sulle dinamiche di sviluppo della metropoli. Ma è evidente che la quantità e la qualità degli spostamenti che caratterizzano le città contemporanee richiedono oggi sforzi descrittivi e interpretativi di ben altro rilievo.

che su quella degli *abitanti* e, più in particolare, di diversificare le forme di uso e consumo della città. Come afferma Guidicini [1998, 21] “la città va segmentandosi e stratificandosi non più sulla base di appartenenze più o meno significative e radicate all’interno di certe sub-aree spazialmente delimitate e definite, bensì partendo da quelle che sono differenziate modalità di fruizione del territorio nella nuova ridefinizione funzionale. Dove al concetto di *identificazione* va ora sostituendosi il concetto di *fruibilità*”.

Anche la contrapposizione tra modelli di vita urbani e rurali oggetto dell’analisi wirthiana risulta oggi quasi completamente superata, sia a causa di una *contaminazione* in chiave urbana degli stili di vita [Paquot 1999, 86-87] che in seguito ad un inarrestabile processo di *ricomposizione* quotidiana dei due poli attraverso forme diversificate di pendolarismo per motivi di lavoro, consumo o affari. Di fatto, la mobilità crescente delle popolazioni tende a caratterizzare i luoghi in base a specifiche funzioni, a proiettarli in circuiti territorialmente articolati e dai nodi fortemente correlati e complementari, mentre l’obsoleta antitesi urbano-rurale rimane sempre più sfumata sullo sfondo delle pratiche di vita. La contaminazione tra l’urbano e il rurale è in continua evoluzione e si estrinseca in processi paralleli di *diffusione* e *concentrazione* delle funzioni e delle risorse. Come rileva Finocchiaro [1999, 96] “il territorio acquisisce una nuova fisionomia dal momento che il fenomeno urbano si articola in maniera diffusa nello spazio, senza rinunciare del tutto a talune sue peculiarità”. Dalla città fisica si è pertanto passati al modello urbano e all’instaurarsi di nuove forme di interdipendenza tra i grandi centri e le aree periferiche più o meno rurali e che comunque non tendono ad alterare il primato della metropoli.

Alla stratificazione sociale e abitativa ancora presente nel tessuto metropolitano moderno si sovrappone così una maglia particolarmente fitta di flussi di popolazione in grado di rimettere in discussione il sistema dei privilegi e delle opportunità. Prendono consistenza sia nuovi conflitti tra residenti e pendolari che nuove forme di cooperazione interclassiste monotematiche riguardanti, ad esempio, la costituzione di movimenti di pendolari. Si tratta, in questo ultimo caso, di gruppi organizzati non riconducibili ad alcuna matrice politica o elettorale come è, invece, tradizione dei movimenti sociali urbani descritti da Castells [1974; 1978]⁴, ma che, comunque, rappresentano fette consistenti di popolazione dai bisogni specifici, partecipano attivamente ai tavoli di concertazione con l’amministrazione locale ed i rappresentanti delle Ferrovie dello stato, oltre a promuovere azioni di protesta, anche eclatanti, finalizzate al miglioramento dei servizi di trasporto locale.

⁴ Sebbene lo stesso Castells [1983] riconosca successivamente una evoluzione dei movimenti urbani in chiave più spontaneista e contingente che non all’interno di strategie politiche di più ampia portata e finalità.

Per Saunders [1989], la città passa da luogo di produzione e disuguaglianza di classe a teatro di consumo. Consumo generalizzato, non facilmente interpretabile e *demonizzabile* attraverso le categorie marxiste, ma che conosce percorsi differenziati e praticabili anche dai ceti sociali meno abbienti se supportati dall'intervento statale. "L'esperienza di dominazione e di alienazione, che inevitabilmente caratterizza l'organizzazione della produzione attuale, può in qualche modo essere controbilanciata nella sfera del consumo, dove la gente ha la possibilità reale di esercitare un certo grado di controllo sulla propria vita quotidiana. Questa possibilità può realizzarsi, tuttavia, solo se il ruolo dello stato venga fundamentalmente ristrutturato in modo da rendere possibile, piuttosto che comprimere, l'autodeterminazione individuale e collettiva"; e ancora: "È chiaro che la determinazione della capacità di consumo delle famiglie non può essere letta solo nella partecipazione dei membri al sistema formale di produzione, essendo il servizio pubblico soggetto, in parte almeno, a una logica politica che non riflette necessariamente la logica economica del mercato" [Saunders 1989, 379-380]. In pratica, produzione e consumo restano processi distinti e la verifica della posizione di classe di un individuo o famiglia non è sufficiente per definirne il ruolo nella sfera dei consumi. Oggi, ancor più, la varietà delle traiettorie nell'accesso ai beni e ai servizi è diventata una prerogativa di un sistema urbano contraddistinto da crescenti opportunità partecipative, anche di carattere tecnologico, che si fondano sulle capacità di interrogazione del sistema da parte degli individui e non solo sulla appartenenza ad una classe. Il già accennato utilizzo diffuso e variegato di servizi più o meno sofisticati, seppure non sempre finiti, lo scambio in rete di informazioni per la definizione di strategie di completamento dei servizi stessi costituiscono in sintesi, occasioni importanti tanto per la partecipazione alla vita collettiva di una comunità quanto per l'emancipazione di larghe fette di popolazione. Per converso, il mutamento dei processi di impoverimento e la crisi del welfare nelle sue forme più classiche di stampo paternalista e universalista [Mingione 1996, 19-20] sembrano rimandare ad una maggiore autonomia e responsabilizzazione del cittadino-utente-cliente nell'interagire e fruire della filiera di servizi pubblici e privati presenti sul territorio o, in alternativa, nel mantenere in vita reti informali e allargate di reciprocità. A fronte della frammentazione, qualificazione e innovazione delle prestazioni offerte vengono così a definirsi prassi di accesso e utilizzo dei servizi sempre più basate su di un aggiornamento, un'informazione, un'iniziativa e una competenza individuale che non sempre ricalcano il sistema classico delle disuguaglianze sociali, né tantomeno seguono le regole del mercato o di una ormai superata filosofia assistenzialista.

I cambiamenti in atto sembrano, peraltro, allargarsi dalla sfera dei consumi a quella della produzione, sempre più caratterizzata da una crescente flessibilità e ricollocazione spazio-temporale delle attività lavorative nel

settore del terziario, anche ai livelli medio-bassi – ne è un esempio il *tele-lavoro* –, così come da una gestione degli orari di lavoro tendenzialmente meno rigida rispetto alla fase precedente di industrializzazione e che interessa porzioni sempre più ampie di popolazione occupata.

In sintesi, il continuo riassetto territoriale delle funzioni urbane vede l'incrociarsi quotidiano tanto di messaggi virtuali quanto di persone in carne ed ossa impegnate in uno sforzo di adattamento e sfruttamento pieno delle risorse disponibili concentrate nella metropoli. Nuove forme di inclusione/esclusione, di cooperazione e conflitto tendono dunque a strutturarsi non soltanto in relazione alla segmentazione sociale della comunità ma anche rispetto alla possibilità di mobilità spaziale, all'utilizzo della strumentazione tecnologica, alla flessibilità oraria delle attività lavorative.

2. Le popolazioni metropolitane

Se l'attenzione verso gli stili di vita del ceto impiegatizio, che trova residenza nei sobborghi residenziali alla ricerca di una migliore qualità della vita ed è, pertanto, disposto a sopportare tempi più lunghi per recarsi al lavoro, è già chiaramente rinvenibile nelle descrizioni mumfordiane [Magnier 1997, 171], oggi tali categorie concettuali, soprattutto quella del pendolare, non sono più sufficienti a descrivere compiutamente la quantità e la qualità dei flussi di mobilità che contraddistinguono le moderne aree metropolitane. Come rileva Martinotti in *Metropoli* [1993, 143-152], l'evoluzione della città ha visto di volta in volta presentarsi sulla scena nuove popolazioni urbane, cioè gruppi più o meno folti di individui che frequentano la città in misura diversa per svolgere attività altrettanto differenziate. Alla *città tradizionale* contraddistinta dalla corrispondenza tra popolazione diurna e notturna – chi lavora risiede anche nella stessa città – si è andata nel tempo sostituendo la *città di prima generazione* caratterizzata dall'afflusso di pendolari dalle aree periurbane della metropoli in concomitanza con il processo di industrializzazione della economia. Questa seconda fase è iniziata negli anni '20 negli Stati Uniti trovando la sua piena maturità nel secondo dopoguerra in corrispondenza dello sviluppo della tecnologia dei trasporti. Ma l'aumento del reddito e la disponibilità di tempo libero conseguente alla crescita delle società più avanzate sono, di fatto, alla base dei flussi in direzione contraria: dalla città verso i luoghi di villeggiatura o verso altre città in grado di offrire amenità paesaggistiche, architettoniche, culturali e ricreative. Ci troviamo in questo caso di fronte al fiorire di *città di seconda generazione* che vedono la presenza non solo di residenti e pendolari ma anche di cosiddetti *city users*, intendendo con questo termine i turisti, gli ospiti di passaggio nella città, coloro che ne utilizzano i servizi più sofisticati, facendo un uso spesso barbaro della città. Agli abitanti, pendolari e consumatori metropolitani si aggiunge

infine una quarta e ultima popolazione, rappresentata da coloro che si recano in città per affari o scambi. Parliamo dei *businessmen*, individui che vengono spesso da altri paesi, si fermano in città per un periodo di tempo limitato, per riunioni d'affari, incontri, convegni, ecc. e che concorrono alla nascita delle *città di terza generazione*. Città dai connotati ancora in fase di costituzione ma che già lasciano intravedere forme preoccupanti di omologazione dei consumi e di polarizzazione sociale. Queste quattro popolazioni, pur mostrando alcuni caratteri comuni, svolgono attività e rivelano comportamenti sostanzialmente differenziati rispetto alla metropoli e riassunti nella tabella seguente.

Tabella 1.1. – Attività svolte dalle popolazioni nella metropoli.

Popolazioni	Attività		
	Abitare	Lavorare	Consumare
Abitanti	Sì	(Sì/No)	Sì
Pendolari	No	Sì	(Sì)
<i>City users</i>	No	No	Sì
<i>Businessmen</i>	No	Sì	Sì

Note:

(Sì/No) perché alcuni abitanti possono lavorare fuori dalla città di residenza.

(Sì) perché anche i pendolari seppure in misura più modesta dei *city users* e dei *businessmen* consumano nella città dove si recano giornalmente a lavorare.

Fonte: Martinotti [1993, 152].

Questo libro intende dettagliare e ampliare ulteriormente⁵ lo schema proposto da Martinotti attraverso una descrizione quantitativa e qualitativa delle quattro popolazioni, cercando di porne in rilievo le caratteristiche prevalenti soprattutto in termini di:

- pratiche di mobilità e
- rapporto di identificazione con lo spazio.

In particolare, prendendo spunto dalla distinzione tra i concetti di accessibilità di un luogo: *accessibility*, e sfera d'azione di una persona: *reach* [Dijst e Vidakovic 1997], l'attenzione sarà spostata dalla prima alla seconda, cioè dall'analisi della città a quella dell'individuo, considerando come

⁵ Vedremo, infatti, come a queste quattro popolazioni sia possibile affiancare un gruppo più ristretto ma con caratteristiche precipue ed etichettabile con il termine di *nomadi d'élite* o nuovi *flâneurs*.

più significativo l'insieme di relazioni, non solo spaziali, che l'individuo stesso intrattiene con i luoghi (città) circostanti (prospettiva B), piuttosto che l'insieme di relazioni che la città intrattiene con individui differenti (prospettiva A).

Figura 1.1. – Accessibilità di un luogo (A) e influenza di azione di una persona (B).

Prospettiva A					Prospettiva B				
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L
I	I	I	I	I	L	L	I	L	L
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L
I	I	I	I	I	L	L	L	L	L

I = Individuo

L = Luogo (città)

Fonte: elaborazioni su Dijst, Jayet e Thomas [1999].

Partire dall'analisi dei comportamenti di mobilità degli individui significa soprattutto cogliere la molteplicità dei ruoli, dei processi di identificazione, delle pratiche di uso strumentale e diversificato del territorio d'origine e destinazione, delle strategie temporali che i soggetti tendono oggi a porre in atto in sintonia con i bisogni e gli stili di vita emergenti. Le prospettive di completamento della dotazione infrastrutturale, di modernizzazione e accessibilità dei servizi, di formazione diffusa all'uso della tecnologia, di sviluppo di politiche urbane, soprattutto in ambito temporale, come variabili che interessano l'amministrazione, l'organizzazione e la promozione della città – soprattutto in termini di *city marketing* – restano in questo libro solo sullo sfondo dell'analisi o solo accennate, pur venendo ad esse riconosciuta una valenza cruciale non solo nel promuovere la qualità della vita ma anche nel ridurre le forme di esclusione più o meno gravi.

Dopo che negli ultimi anni anche nel nostro paese si è assistito ad una crescita della autonomia economica, politica e amministrativa delle città, sembra oggi emergere con chiarezza la necessità di sincronizzare le azioni di governo locale svolte dalle singole unità urbane rispetto ad un territorio più ampio che vede lo scambio quotidiano di popolazione. Sia tale territorio una area metropolitana, una regione metropolitana, una rete distrettuale con vari livelli di gerarchia, la sua gestione non potrà prescindere dal riconoscimento dei caratteri della mobilità, per quantità e qualità, degli individui che lo abitano, vi lavorano e consumano⁶. Questo non

⁶ Ad esempio, McCaffrey [1981] e Goodchild e Janelle [1984], puntualizzano come l'offerta sia dei servizi pubblici che di quelli privati dovrebbe tenere in forte considerazione

significa certo spostare il fuoco da *issues* centrali nella tradizione della sociologia urbana – ci si riferisce, in particolare, alla questione degli alloggi per come è stata tematizzata soprattutto a partire da Rex e Moore [1967] – ma inquadrali in un più vasto spettro di necessità e risorse che caratterizzano il cittadino della metropoli contemporanea e delle città satelliti; sia dal punto di vista della domanda – si veda l'emergere di inedite pratiche familiari e occupazionali fondate sui livelli di mobilità spazio-temporale degli individui – che, naturalmente, della offerta – si guardi alla distribuzione territoriale dei servizi di prima e seconda necessità in grado di ampliare la possibilità di scelta e ridurre i tempi di accesso –.

Anche le problematiche inerenti la concentrazione urbana dei fenomeni di degrado ambientale, di povertà e la promozione di politiche di sviluppo e di welfare di livello locale non possono che essere rilette alla luce dei fenomeni di passaggio e conflitto delle popolazioni urbane, così come dei processi di trasformazione ed espropriazione che interessano vasti quartieri delle metropoli contemporanee. In sintesi, la *sostenibilità* nelle aree urbane come processo risultante dalla integrazione di tre coordinate di sviluppo – promozione dell'equità sociale, sviluppo della competitività economica e salvaguardia dell'ambiente, cioè quello che viene comunemente chiamato il modello delle 3e: (*social*) *equity, economy, environment* [ALG 1998, 27] – sembra perseguibile soltanto se associata ad un approccio di governo e *governance* in grado di riconoscere l'emergere di nuovi problemi nelle metropoli contemporanee, alcuni dei quali legati ad una crescente mobilità spaziale e temporale dei cittadini. Si tratta, più in generale, di questioni riconducibili alle diverse e spesso inconciliabili velocità e scale che segnano ora i processi *macro* di globalizzazione della economia e delle comunicazioni, ora quelli *intermedi* di organizzazione e messa in rete delle risorse locali, ora quelli *micro* di percezione e adattamento dei singoli individui o dei nuclei familiari alle trasformazioni in corso.

3. La struttura del testo

Oltre a questo primo capitolo introduttivo, il testo si compone di altri cinque capitoli. Nel secondo vengono presentati alcuni dati sulla consistenza delle popolazioni metropolitane. In particolare, si parte da dati e considerazioni riguardanti la mobilità a livello mondiale per poi mirare l'attenzione sul caso italiano e più specificatamente lombardo e milane-

la variazione per composizione demografica ed occupazionale della popolazione presente nei vari quartieri della città nei vari momenti della giornata e non basarsi esclusivamente sui dati statistici desunti dal censimento riguardanti la popolazione cosiddetta notturna, cioè che risiede in zona ma magari lavora altrove.

se. Ambito per il quale è stato più facile recuperare informazioni statistiche anche alla luce delle ricerche già condotte. Nonostante la crescente attenzione delle fonti nazionali e locali per questi temi, la complessità delle problematiche, la sostanziale asistematicità delle rilevazioni, la difficile comparabilità dei dati, la differente unità territoriale di analisi – tutti aspetti in parte riconducibili ad una mancata tradizione di studi e ricerche sociologiche in questo settore – rendono il quadro complessivo di non facile lettura. Ma l'intento del capitolo è quello di fornire riferimenti utili per una quantificazione complessiva dei fenomeni ulteriormente approfondibili rispetto a specifici contesti di studio. Obiettivo più generale è invece quello di mostrare come le città *cambino pelle* quotidianamente anche a seconda delle popolazioni che si succedono e delle funzionalità urbane richieste.

Nel terzo capitolo l'attenzione si sposta sulle motivazioni e sulle pratiche di mobilità delle varie popolazioni metropolitane mettendone in rilievo gli aspetti caratterizzanti anche nelle strategie di uso e consumo del contesto urbano. Uno specifico paragrafo viene dedicato ad una ricerca condotta sugli uomini d'affari Milano: categoria per la quale a tutt'oggi scarseggiano informazioni sia di carattere quantitativo che qualitativo, soprattutto per quanto concerne le presenze straniere.

Il quarto capitolo concerne, invece, i problemi legati al vivere in città soprattutto in termini di evoluzione dei modelli di mobilità. In particolare, si insiste tanto sulla molteplicità dei ruoli e delle condotte che uno stesso individuo può adottare in circostanze e cicli di vita differenti quanto sulle forme di conflitto più o meno latente che tendono a contrapporre le popolazioni nelle fasi di accesso in chiave spazio-temporale a risorse urbane limitate. Rientrano in questo capitolo anche un accenno sulle politiche temporali e di *citymarketing* come strategie di intervento a (s)vantaggio di specifiche fasce di popolazione, oltre ad alcune riflessioni riguardanti il tema della mobilità in una prospettiva di genere.

La crescente mobilità delle persone rende spesso molto fragile e frammentato il rapporto che l'individuo instaura con i luoghi. Il quinto capitolo tende, pertanto, ad indagare la corrispondenza tra le caratteristiche delle popolazioni metropolitane e i processi di frequentazione, integrazione ed esclusione delle stesse con la città. In questa parte trova descrizione anche la figura del *flâneur* da intendersi proprio come un soggetto in grado di ribaltare le più tradizionali forme di identificazione con la realtà urbana. Conclude il capitolo una tipologia delle popolazioni che, pur con tutti i problemi propri delle classificazioni, cerca comunque di formalizzare in chiave schematica e in una prospettiva spaziale le considerazioni sviluppate nei capitoli precedenti.

Ad un sesto capitolo che riporta osservazioni di sintesi fanno, infine, seguito due appendici di carattere più tecnico-metodologico. Nella prima appendice vengono illustrati i principali criteri di delimitazione delle aree

metropolitane e i percorsi di analisi, sia ecologica che di *survey*, praticabili per sviluppare la ricerca sul tema delle popolazioni. Nella seconda si propone una simulazione di conteggio delle popolazioni per un quartiere ed un quadro critico dei metodi utilizzabili per tale computo.