

Da città @ città

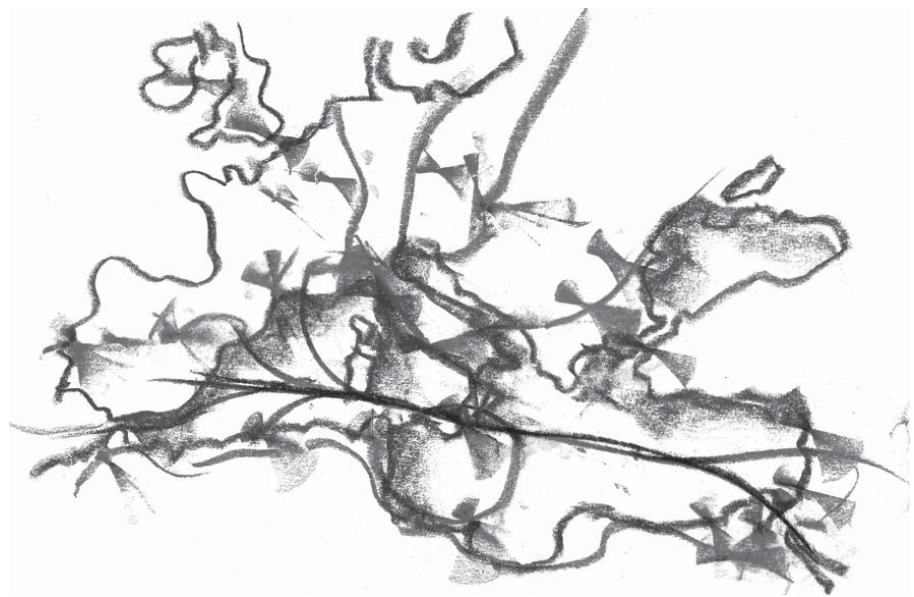
di Nicola Giuliano LEONE

Pretesti

I temi che si sono accumulati in questi anni riguardano quasi tutti le problematiche inerenti l'uso del territorio e delle sue risorse. Le chiavi interpretative introdotte rincorrono prevalentemente il modo in cui i sistemi insediativi tendono a rapportarsi tra loro formando polarità e reti utili ad accelerare scambi e a sorreggere più aggiornate possibilità di produrre economia¹. In altro modo vengono poi visti i luoghi che per essere ambiente, paesaggio, storia, dovrebbero essere salvaguardati e in qualche modo costituiscono un peso con cui «purtroppo» reti ed economie devono confrontarsi. Questa visione, fortemente sostenuta da interpretazioni e teoremi, ha condizionato una preoccupante separazione tra territorio ed economie. Questo è il tema di una riflessione che verrà sviluppata, per semplicità di trattazione e per ridotta disponibilità di spazio, ancora in brevi linee, con riferimenti partigiani alla pianificazione urbanistica e territoriale di chi ha la consapevolezza che il territorio esiste e non è molto fluido.

Mediterraneo

Il Mediterraneo rimane un mare di mezzo non solo tra terre ma tra oceani con un forte ruolo di scambi tra culture infracontinentali, la sua storia ne fa un mare di contatti e di differenze.



Quando l'urbanistica viene considerata solo per gli effetti derivanti dalla regolamentazione dell'uso del suolo e degli edifici si produce una riduzione dei suoi contenuti. Di fatto si relega un'importante tradizione disciplinare, ricca di ragioni sociali, di impegno etico, di

¹ F. Farinelli, Epistemologia e geografia, in G. Corna Pellegrini (a cura di) *Aspetti e problemi della geografia*, ed. Marzorati, Settimo Milanese 1987. Punta, tra i primi, ad una ipotesi di lettura della realtà in cui l'intelligenza artificiale consente di reggere una dimensione di confronto in cui è lo spazio e non il tempo a governare i rapporti e gli scambi, accentuando tutte quelle letture che privilegiano la dimensione e l'importanza delle reti quale fattore di sviluppo dell'economia. In verità la rete ha valore se c'è qualcosa da scambiare e questo è emerso con chiarezza nella complessità dei rapporti che si instaurano tra le differenti scale di cui si può alimentare lo sviluppo.

slanci utopici, a mero strumento di contrattazione. L'impegno degli urbanisti ha invece da sempre messo in evidenza e fatto acquisire alla consapevolezza delle comunità problematiche insediative diversamente poco conosciute, disattese e che comunque sarebbero rimaste per la maggioranza dei casi senza voce.

Le trasformazioni territoriali derivano, infatti, sempre da responsabilità plurime, più o meno condivise da gruppi sociali differentemente portatori di interessi, mentre le premesse, gli intenti e i conseguenti progetti, fanno capo alle responsabilità degli specifici operatori del settore che, con il loro bagaglio culturale, formalizzano e rendono esplicite interpretazioni e proposte assieme alle loro ragioni. Non è infatti sempre chiaro a tutti cosa sarebbe successo del territorio se si fosse dato solo libero sfogo all'insieme degli interessi che si agitano nelle varie sue articolazioni.

Intanto nuove ragioni di riflessione convergono verso l'ipotesi di un cambiamento radicale dei rapporti che ispiravano le economie di un recente passato. La crescita economica si è avvalsa in questi anni di una articolazione del lavoro che ha visto sconvolti i vecchi principi, le regole di riferimento e le modalità di interpretazione dei principali fenomeni della realtà dell'insediamento umano².

Da un lato una crescita della mobilità e un'articolazione del lavoro su dimensioni internazionali ha accentuato le differenze tra paesi ricchi e paesi poveri, determinando un modo diverso di produrre ricchezza. La città ha indotto un modo nuovo di chiudere il cerchio della produzione e del consumo e lo ha fatto elevando complessivamente la domanda di tecnologia. Non vi è più un solo prodotto generato fuori dalla logica urbana che sia spendibile nei grandi mercati mondiali. Ogni prodotto nasce da una ricerca che può vivere solo delle qualità avanzate che la città, ovvero i modi del vivere urbano, può offrire. La città costruisce le sue ragioni, economiche, etiche, estetiche, attraverso la definizione degli spazi di mercato, che da sempre avevano condizionato la sua natura ma che non avevano raggiunto una dimensione rappresentativa come quella prodottasi nella realtà contemporanea.

Ricerca e mercato si incontrano così nella città, determinando sempre più contraddizioni fuori da questo cerchio e producendo accumulazioni di ricchezza un tempo impensabili perché prevalentemente fondate sulla esportazione del lavoro materiale fuori dal perimetro del proprio benessere. Nuove frontiere si aprono all'urbanistica. Sono le frontiere delle contraddizioni con cui occorre confrontarsi. Per questo è necessario fare qualche passo indietro, consultando la storia, e qualche passo avanti, riflettendo sui modi in cui oggi si presenta il fenomeno insediativo, almeno provarci.

2 H. Fox, N. G. Leone, L. Urbani, *El desarrollo sustentable y centrado sobre los recursos locales, in Quadro strategico territorial de la recuperacion y desarrollo de la Cuenca del Rio BioBio*, Ed. Faranda-Parra, Universidad de Concepcion, Chile 1993. Sulla base di una esperienza di pianificazione condotta in Cile tra il 1988 e il 1993 viene definita l'importanza della dimensione locale come equilibrio tra sviluppo e risorse naturali e antropiche radicate agli specifici territori.

Pesi

La città ha sempre rappresentato una centralità riferita ad un territorio più o meno ampio³. La funzione di capitale pone il tema della prosperità della città che amministra molte altre città più piccole ed estesi territori e da questo trae ragioni per una ricchezza superiore. Così come anche per i piccoli centri le ragioni dell'insediamento definiscono uno stretto rapporto tra la produttività del territorio e la ricchezza del suo centro abitato.

Per questa ragione una città è sempre più ricca quando raccoglie nelle sue funzioni il governo di molte altre città e di territori sempre più ampi. Questo ha posto le città e i territori in stretta convergenza di intenti e di appartenenza e in qualche modo dal piccolo al grande centro questa dimensione ha definito un equilibrio di interdipendenze che lega il centro abitato al possesso di sempre maggiori beni, ma ha invitato anche le comunità insediate a sentire l'appartenenza ad un luogo come segno distintivo di una continuità nella cultura.

Se questa era anche la ragione che ha generato spinte verso egemonie e conseguenti conflitti per il possesso di luoghi, ovvero di più territori da cui ricavare una sempre maggiore resa economica, nuove forme di egemonia comunque sembrano garantire gli stessi effetti anche oggi ma con condizioni geografiche e squilibri molto differenti rispetto a quelli di un recente passato.

La domanda da porsi è infatti, attraverso quali modi le città producono un'accumulazione di beni e quindi di ricchezza, utilizzando nuove forme di centralità e in qualche modo di dominio.

La storia del territorio italiano è sicuramente un esempio significativo in tal senso perché, per lo meno sino alla prima metà dell'Ottocento, il numero delle città capitali era alquanto nutrito e, pur se gli Stati erano molti e quindi il territorio molto frammentato, la capacità di un sistema di città di accumulare ricchezza era abbastanza diffuso e ciò derivava anche dal prevalere delle economie agricole su quelle più diffusamente commerciali.

La ricchezza dei territori consentiva, infatti, alle città di appartenere strettamente al proprio territorio e di accumulare economie innanzi tutto in ragione della misura della ricchezza agricola. Il regno spagnolo di Sicilia dalla seconda metà del '500 sino a buona parte del '700 aveva attivato una tecnica di colonizzazione dei territori dell'Isola, ampiamente sperimentata anche nei domini del nuovo continente. Attraverso l'acquisto del «diritto di popolare» (*Jus Populandi*) il feudatario poteva chiedere di fondare un nuovo centro urbano trapiantando intere comunità di coloni che con il loro lavoro agricolo consentivano una nuova colonizzazione di territori in precedenza poco abitati e quindi poco sfruttati. In questo periodo, in particolare nella Sicilia centro meridionale, furono fondati oltre 170 nuovi centri⁴ su di una precedente struttura territoriale che vedeva essenzialmente la presenza di grandi masserie fortificate (bagli) con struttura a corte, comunque quindi un ridotto presidio territoriale.

Il concetto di ricchezza radicata ai valori agricoli e della terra era determinante e il ruolo delle città capitali era quello di amministrare per accumulo e per distribuzione essenzialmente questo tipo di bene. La cosa particolare è che questo accumulo definiva in qualche modo le ragioni e le funzioni delle singole capitali, piccole o grandi che fossero, ovvero di piccoli

³ G. De Spuches, V. Guarrasi, M. Picone, *La città incompleta*, ed. Palumbo, Palermo 2004.

Costituisce una brillante sintesi della ricerca dei geografi sulla città e vi si accentua la tematica delle reti e dei flussi, ma con la consapevolezza di una crescente difficoltà di periferizzazione e marginalità anche se con riferimenti a forti personalità storiche espresse dai territori. È una dimostrazione di come le teorie riescano di fatto, oltre che ad interpretare, anche ad influenzare la realtà.

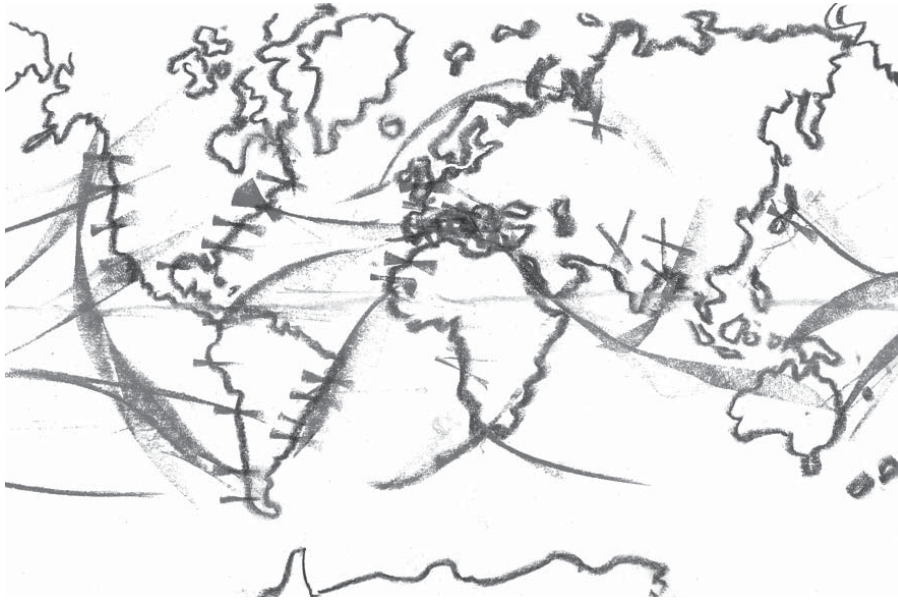
⁴ M. Giuffrè, *Città nuove di Sicilia XV e XIX secolo*, Vol.I e Vol.II, ed. Vittorietti, 1979 e 1981.



Italia-Sicilia

Il sistema peninsulare italiano determina un prevalere dei sistemi di comunicazione con andamento Nord-Sud, mentre la Sicilia, per la sua posizione mediterranea, potrebbe fare da ponte ad un sistema di relazioni Est-Ovest. Nell'arco della storia, quando ha avuto tali opportunità, la sua economia se ne è sicuramente giovato.

o di grandi regni. L'Italia tra il '300 e il '700 aveva proliferato tante di quelle capitali, anche attraverso l'emergere dei Comuni prima, delle Signorie dopo ed infine dei regni, dei granducati e delle due repubbliche di Venezia e di Genova, che quando si passa all'unità in un unico territorio nazionale nascono un insieme di capitali tradite.



Atlantico-Scambi

La forza degli scambi lungo le linee di costa dei continenti europeo, africano e americano hanno visto nell'Oceano Atlantico un prevalere del ruolo europeo con prevalenti scambi di attraversamento.

Può essere di una certa utilità affrontare, anche molto sinteticamente, la questione di cosa poteva significare essere capitale in alcuni periodi della storia e ciò con riferimenti, in particolare, alla dimensione e qualità della città, ciò per comprendere in quali forme veniva a consolidarsi e ad esprimersi la ricchezza accumulata nelle città.

Le grandi e le piccole capitali del medioevo⁵ dimostravano di essere tali attraverso la definizione di due o massimo tre edifici urbani di particolare livello, la cattedrale che poteva ripetersi anche in un sistema di chiese e conventi e il castello che poteva anche essere il palazzo baronale o comunale. Esse diventeranno un modello anche per più piccoli insediamenti e solo la dimensione dei due principali edifici monumentali davano forza all'importanza della capitale, ne definivano conseguentemente la scala urbana. La scoperta dell'esistenza di altri orizzonti e ragioni della città si deve di fatto all'allargamento della dimensione dei territori con cui la città dialoga. Esempi di questa nuova accumulazione che parte delle città commerciali, essenzialmente dalle repubbliche marinare, si articoleranno poi anche nelle capitali delle nuove signorie del secolo XV⁶.

5 H. Pirenne, *Le città del Medioevo*, Laterza, Bari 1995. Appare molto chiaro nel testo come la prevalente natura della città medioevale fosse quella agricola, pur non mancando la componente commerciale. «Le città che si ritrovano nel IX secolo furono private di due degli attributi fondamentali della città sia del Medioevo che dei tempi moderni: una popolazione borghese e un'organizzazione municipale».

6 C. de Seta, *La città europea dal XV al XX secolo*, Rizzoli, Milano 1996. L'autore compie un percorso completo della storia della città europea sino alla crisi contemporanea dove la città costruita tende ad essere sostituita dalla città degli eventi e delle vertenze.

Atlantico-Forbice

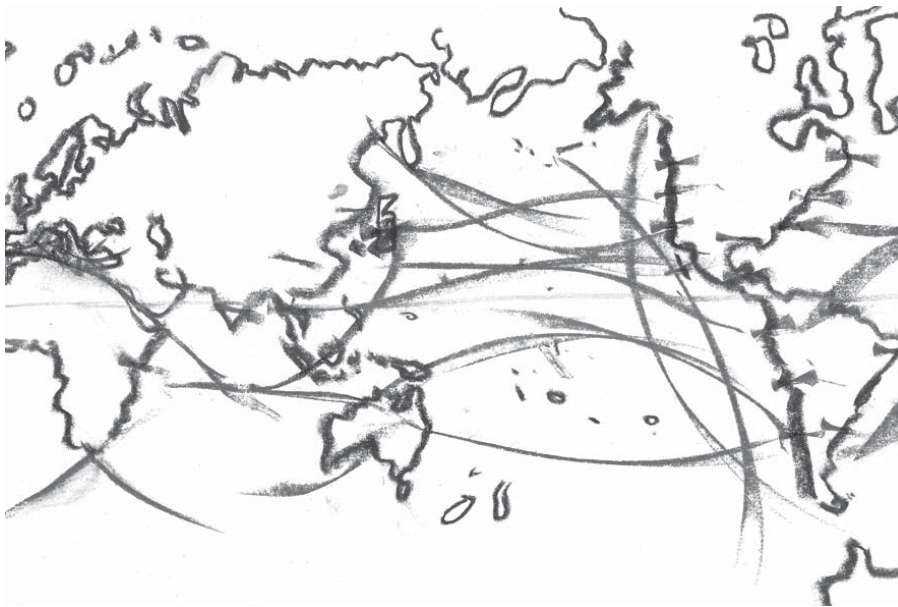
Il compasso degli scambi nell'Oceano Atlantico determina un doppio sistema di valori tra Sud e Nord con un prevalere degli scambi a settentrione e una conseguente differente occupazione di grandi città del sistema costiero.



Nuove accumulazioni definiscono nuove forme attraverso cui la città si esprime e non a caso tutto il '500 è alla affannosa ricerca di modelli utili alla definizione di nuovi edifici capaci di dare più aggiornate funzioni alla città. Il modello è essenzialmente la città classica greca e ancora di più quella romana, perché città più completa e complessa della città medievale. Le nuove accumulazioni di ricchezza consentono la costruzione dei primi edifici teatrali, di nuovi e più articolati edifici per l'amministrazione, di ospedali, di logge per i mercati, in una parola di costruzioni capaci di svolgere funzioni centrali per dimensioni più ampie. L'accumulazione di nuove ricchezze incrocia un rapporto più vivo tra città e campagna in cui i commerci cominciano in modo autorevole a fare la differenza. La città svolge un ruolo di accumulo di funzioni in cui il ruolo di città capitale coincide anche con il luogo della produzione ufficiale del pensiero. È una grande svolta. Non a caso nuove formule interpretative esaltano i principi della conoscenza e i saperi cominciano ad avere un rilievo nella costruzione delle certezze che supera l'esoterico, mentre il metodo scientifico sostituisce le preoccupazioni per i misteri della natura.

La complessità del ruolo della città capitale emerge in tutta la sua dimensione proprio attraverso le trasformazioni impresse alla società dalle mutazioni delle tecniche utili per produrre ricchezza, rivoluzione industriale compresa. I grandi sommovimenti determinatisi con la crescita della capacità di produzione sono alla base della costruzione del nuovo ruolo che cominciano a svolgere le capitali. La stagione delle grandi esposizioni nazionali ed internazionali segna con evidenza questo ruolo e determina in qualche modo le nuove regole del prestigio di una città che sono essenzialmente fondate sul ruolo da essa determinato nell'animare il mercato.

Di fatto la città capitale non si compromette con la produzione definita dal lavoro materiale. Già nell'Ottocento tende a definire i suoi compiti attraverso i ruoli dell'amministrare e del mercato.



Pacifico-Scambi

La forza degli scambi lungo le linee di costa dei continenti asiatico e americano hanno fatto da supporto degli scambi più ampi dei contatti nell'Oceano Pacifico.

Anche questo meccanismo tende oggi a cambiare perché si è assottigliato il compito della funzione meramente amministrativa e politica. Un primo fattore è diventato il ruolo svolto dalla capacità di avviare processi di produzione accreditabili e spendibili attraverso la capacità di costruzione di ricerche e di formule produttive con potenzialità innovative. Un secondo fattore è orientato dalla capacità di definire organizzazione per consentire di esportare il peso della produzione anche in luoghi differenti da dove si è prodotta la ricerca per la produzione⁷. Il terzo fattore è la distribuzione del benessere in funzione dei consumi, quindi in ragione della concentrazione della popolazione.

In questo senso il ruolo di città capitale tende a cambiare per non appartenere più solo alla dimensione politico amministrativa, ma per legarsi essenzialmente a questa capacità di chiudere il cerchio del rapporto tra ideazione del prodotto, costruzione ed esportazione della produzione e concentrazione di grandi mercati di consumo.

Urbanità

Altre mete si avvicinano e spingono la necessità di rivedere i principi di riferimento dell'urbanistica. Come si faceva cenno nei precedenti paragrafi, l'urbanistica non è mai stata mera tecnica della pianificazione. Il quadro generale entro cui occorre avviare nuove ragioni di riflessione conduce verso l'ipotesi di un cambiamento radicale dei rapporti che ispiravano le economie di qualche tempo fa. La crescita economica si è avvalsa in questi anni di una

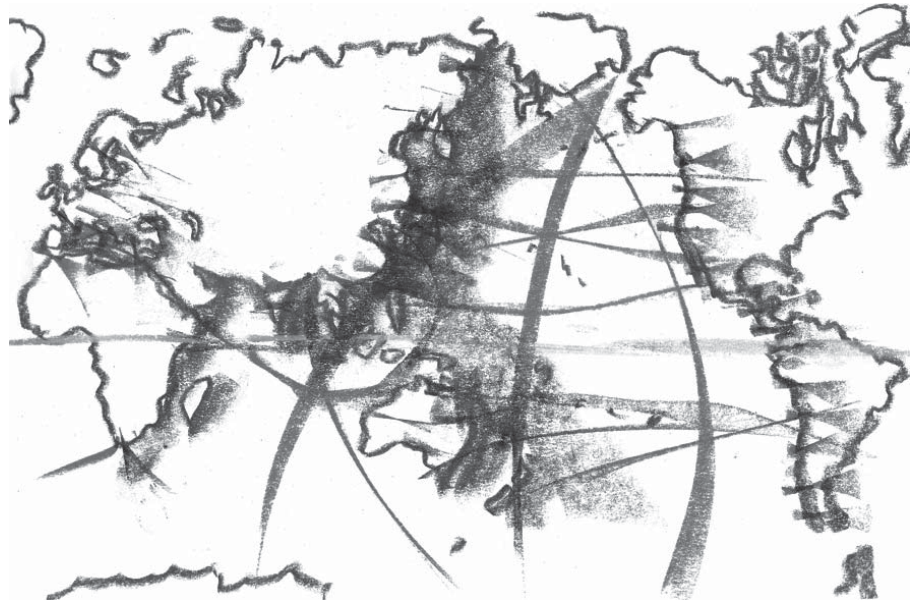
⁷ N. G. Leone, H. Fox, L. Urbani, Strategic land planning map in Application of the EULA Model in Chile, C.I.C.S. EULA – Unesco, Parigi 1994. Il caso anche di paesi con significative intraprese e occasioni di sviluppo come il Cile dimostra come sia stato esportata gran parte della produzione materiale in realtà diverse da quelle a maggiore sviluppo economico.

articolazione del lavoro che ha visto sconvolti i vecchi parametri con cui ci si apprestava a comprendere la realtà⁸.

Da un lato una crescita della mobilità e una divisione produttiva su scala planetaria ha accentuato le differenze tra paesi ricchi e paesi poveri, determinando un modo diverso di produrre ricchezza. La città, non solo quella definita dalla semplice concentrazione di case di servizi e di beni, ma quella complessiva del costume dell'abitare con una possibilità nuova di accesso a beni di consumo e servizi diffusi anche territorialmente, ha determinato un modo nuovo di chiudere il cerchio della produzione e del consumo e lo ha fatto attraverso la determinazione di un elevarsi complessivo della domanda di tecnologia⁹.

Pacifico-Forbice

Il compasso degli scambi nell'Oceano Pacifico ha determinato anche una forte dinamica tra Sud e Nord per la presenza anche del Giappone a Nord e dell'Australia a Sud.



La città quindi apre e chiude il ciclo della produzione. Lo apre innanzi tutto perché essa offre una dimensione di avvio della produzione attraverso la ricerca di prodotti giustificati da alte tecnologie o comunque da una consapevolezza aiutata dalla tecnologia. Essa inoltre produce l'accreditamento degli stessi prodotti anche attraverso la formazione guidata di una domanda di bisogni superiori corrispondenti ad una dimensione del vivere che di fatto si presenta in ogni luogo come il frutto della dimensione urbana¹⁰. Infine la città distribuisce e conduce a mercato le varie merci in ragione della massa critica definita dalla dimensione della potenziale domanda di prodotti. La produzione materiale dei beni, oggetto di questo processo, prende corpo nei modi più svariati e la realtà delle attività del secondario che sono le più pesanti si

8 C. Doglio, P. Venturi, *La pianificazione organica*, Ed. Cedam, Padova 1979. Attraverso la storia di alcuni tra i più significativi urbanisti italiani, emergono i riferimenti di un'urbanistica impegnata nella soluzione dei problemi, con capacità di progetto e non solo di tecniche.

9 F. M. Butera, *Dalla Caverna alla casa ecologica*, ed. Ambiente, Milano, 2004. La nuova domanda di tecnologia è di fatto molto attenta alle innovazioni. Il testo dimostra come anche le tematiche dell'energia e dell'ambiente devono essere affrontate con competenze capacità tecnologiche, quindi con valori introdotti dal vivere urbano.

10 N. G. Leone, *Elementi della città e dell'urbanistica*, ed. Palumbo, Palermo 2004.

distribuiscono nel mondo rappresentando esse la nuova vera campagna. Questo modello raggiunge la sua autonomia esportando e guidando a distanza il lavoro e riconducendolo entro i ritmi del mercato. Ricerca e mercato si incontrano così nella città, determinando sempre più contraddizioni fuori da questo cerchio e producendo accumulazioni di ricchezza un tempo impensabili perché fondate sulla esportazione del lavoro sporco fuori dal perimetro di benessere definito dal vivere in città. Ulteriormente crescono alcune contraddizioni perché viene alimentato un mercato fittizio ovvero che tende ad esaurire i bisogni di chi ne ha determinato la natura.

Due approcci differenti si configurano per la definizione della costruzione della città futura: modificare o aggiungere, pur se modificare è anche un poco aggiungere.

Effetti

Nuove immigrazioni si verificano e nuove mobilità prendono corpo attratte da questa nuova dimensione dei mercati e del benessere fondato sul consumo, aumentando ancora di più contraddizioni e generando ulteriori bisogni insoddisfatti.

Nuove frontiere si aprono all'urbanistica se essa tenderà a farsi carico di comprendere quanto sia necessario investigare e dare soluzioni alle nuove incoerenze che avanzano, forse proprio chiedendo alla città, ovvero a ciò che chiamiamo sviluppo, di sciogliere quelle contraddizioni recenti e non più nascondibili che si stanno esportando in ogni parte del mondo, verso le nuove campagne, sempre più lontane dalle vere città capitali.

In questo quadro emerge con evidenza come la realtà dei trasporti e della velocità nelle comunicazioni fornisce valori significativi alla diffusione di un modello fondato sul prevalere di una cultura urbana. Infatti i trasporti tendono a definire non solo una dimensione utile a chiudere i cerchi della produzione e dei consumi attraverso l'accelerato spostamento di merci ma anche una nuova possibilità di concentrare i consumi sulla base di una diffusa mobilità dei consumatori.

Lo sviluppo dei trasporti aerei e l'attuazione dell'alta velocità nei trasporti ferroviari e gommati, sta incidendo in modo significativo sulla allocazione di alcune funzioni in ragione della specifica raggiungibilità non più urbana bensì territoriale dei siti di allocazione dei grandi mercati. La conseguenza è il crearsi di ragioni di mobilità strettamente connesse alla presenza di infrastrutture dei trasporti che facilitano solo alcune comunicazioni e di conseguenza potenziano solo il ruolo di alcune città che tendono così a svolgere solo esse il ruolo di capitali.

La domanda che pone il territorio alla città, ovvero al suo essere anche città è così se è necessario per lo sviluppo che si configurino solo alcune grandi capitali che svolgono il ruolo di determinare alcune grandi attrazioni oppure è un'altra la realtà che esiste ma che non riesce a rappresentarsi perché nessuna la racconta. Di fatto è il modello della rete che occorre oramai superare e a cui occorre opporsi, perché è un modello falsamente gerarchico che riduce la possibilità di articolare nella realtà effettivamente esistente il valore delle differenze.

Di fatto sin qui si è dimostrato che la nostra contemporaneità vive di ampie dimensioni e scambi territoriali¹¹. Essa comunque basa le sue ragioni nella dimensione urbana, nella cultura cioè della città animata e vissuta su di una realtà essenzialmente fatta di domanda di benessere fondata sulla tecnologia (servizi) e su occasioni di scambio (mercato) che solo la dimensione urbana può offrire. L'antico conflitto, che era anche integrazione di funzioni, città-campagna ha preso altre forme e altre dimensioni. La città ha assunto un ruolo determinante sia come modello organizzativo, ovvero come capacità di imporre un modello di vita fondato sul benessere tecnologico e dei consumi, sia anche in riferimento alle forti concentrazioni urbane dove la stanzialità è più fitta e la capacità di offrire servizi e consumi è maggiore. È molto importante rilevare che non solo fattori climatici, ma anche la possibilità di concentrare più occasioni di trasporto hanno accresciuto positivamente il ruolo delle città costiere e accentuato il valore del mare come opportunità di contatto e ridotto gli elementi che giocavano come impedimento e separatezza.

I valori condotti da un modello di vita urbana si sono diffusi e la città condiziona il resto dei territori con modalità di sviluppo che determinano il sistema dei valori dominanti che vengono attribuiti al territorio.

Oggi la maggior parte degli abitanti vive un territorio che non lavora e lavora un territorio che non vive. Ciò determina una distanza dalla realtà dei fatti e dalla materia di cui si compone un territorio per cui è necessario richiamare e aggiornare valori che in precedenza potevano darsi per scontati.

Le attività primarie che connotavano la dimensione dei territori agricoli, non densamente urbanizzati, sono oggi dirette a distanza da organizzazioni che spostano capitali, lavoro, beni e altro nella sola direzione del profitto condizionato dalla forza della produzione e dei grandi mercati. Tutto ciò tende ad impoverire le differenze, in definitiva a far sparire quei valori che erano deposito di tradizioni e diversificazione della produzione e che connotavano il sistema di identità locali.

Su questa base è necessario comunque ripensare il concetto che sottende questa forma di gerarchizzazione del territorio che tende a falsare il suo effettivo funzionamento. La fluidità¹² di cui si parla con riferimento alle gerarchie delle reti ed al loro accentuarsi non funziona di fatto come viene interpretata. La realtà si serve di un gioco molto più strano che appartiene all'idea del cerchio. Solo che oggi esistono grandi, grandissimi e piccoli e piccolissimi cerchi e non è assolutamente vero che un grande cerchio determina con la sua forza un dimensione gerarchica che costringe ogni punto ad essere polo di una rete. Il gioco si è dichiarato più complesso perché il sistema è un insieme di cerchi grandi, grandissimi, piccoli e piccolissimi che si toccano in una forma di sottile interdipendenza, in cui il cerchio piccolo contribuisce

11 N. G. Leone, *Mari di contatto* in N.G.L. *Dalla partecipazione al piano, verso un modello di intervento*, in F. Trapani, *Urbacost, un progetto pilota per la Sicilia centrale*, Franco Angeli, Milano 2006. La realtà degli scambi marittimi emerge come dimensione rilevante della modernità perché il movimento di merci, in ragione dei grandi scambi intercontinentali si serve prevalentemente del mare come mezzo di comunicazione.

12 Z. Bauman, *Modernità liquida*, ed. Laterza, Roma-Bari 2002. È molto interessante come il suo accentuare una idea della liquidità, in buona parte assunta come principio di interpretazione della modernità, trasferisca tutti i principi di libertà verso criteri di assoluta liberalizzazione sino alle estreme conseguenze della deregolamentazione.

alla tenuta del cerchio più grande e se i cerchi grandi e piccoli non girano non gira nemmeno il cerchio più grande¹³.

È vero che si ha l'illusione, in un mondo tutto dipendente e afferente alla cultura urbana, che il modello è solo definito dalla rete, che la rete muove tutto e se non si è agganciati alla rete i poli non esistono. In verità funziona in modo molto diverso¹⁴. Ogni città continua ad avere il suo cerchio di interessi che è più largo o più stretto in ragione della capacità di legare alla propria azione, ovvero ad una propria specificità, ricerca, produzione e consumo, anche allargando il proprio cerchio verso il cerchio di altre città. Si può essere agganciati o meno ad un sistema di reti che sembrano avere un valore lineare ma di fatto tutto si muove secondo una dimensione di cerchi che si intrecciano e si può essere grandi o piccole capitali importante è essere comunque in qualche modo capitale delle proprie risorse. Per fare questo occorre conoscere e progettare quindi produrre piani e programmi.

In un'altra puntata spiegherò che cosa significa il cerchio piccolo e il cerchio grande e comunque come essi possono definire una città capitale solo se i cerchi girano.

13 Amartya K. Sen, Sviluppo e libertà, Mondadori, Milano, 2000. Definisce, con grande lucidità, le ragioni di una economia dove occorre ritrovare i valori etici dello sviluppo economico nella nostra contemporaneità per la quale i nuovi parametri della povertà, interrogano la qualità della vita e l'eguaglianza non solo attraverso i tradizionali indicatori della disponibilità di beni materiali (ricchezza, reddito o spesa per consumi) ma soprattutto analizzando la possibilità di vivere esperienze o situazioni cui l'individuo attribuisce un valore positivo.

14 Marc Augé, Un etnologo nel metrò, ed. Elèuthera, Milano 1992. Rappresenta in modo evidente la complessità del mondo contemporaneo in cui pur sforzandosi l'etnologo di dimostrare che i luoghi hanno perso la loro identità, in verità in questo suo scritto di fatto dimostra il contrario, ovvero che i luoghi hanno l'identità di chi li abita e non molto di più. Ciò basta per dimostrare l'assunto.