

# Quaderni per l'economia

*Nomisma*

Quaderni per l'economia

Numero 7

20 maggio 2010

Gualtiero Tamburini

## CITTÀ MODERNA VS CITTÀ POSTMODERNA<sup>1</sup>

*La città contemporanea, diffusa sul territorio, è succeduta alla città concentrata che aveva dominato la scena sino a pochi decenni addietro in concomitanza con lo spegnersi della secolare fase della modernità a cui succede una post-modernità dai caratteri ancora ambigui ma post-industriali. La tesi avanzata in questa note è che la città che oggi si intravede è fondamentalmente un abbozzo ancora incompiuto di quella città post-industriale che reca in sé i connotati che alla post-industrializzazione erano stati attribuiti da una vasta letteratura sviluppata a partire da Daniel Bell.*

Questa breve riflessione prende le mosse dalla (ovvia) constatazione che esiste un sentimento generalizzato secondo cui la città contemporanea è ben lontana da come si vorrebbe che fosse.

C'è quindi, in principio, un giudizio di inadeguatezza e insufficienza da parte dei consumatori della città – i *city users* – nei confronti del prodotto “città moderna”.

Non vi sono (più), peraltro, visioni univoche e certezze urbanistiche, come nella Amauroto, la capitale di Utopia, di Thomas Moore, o come in quella “Ideale”, ma deserta, città urbinata, di contestata attribuzione fra Piero della Francesca e Leon Battista Alberti, su come dovrebbe essere fatta una città, come si dice oggi, a misura d'uomo.

Oggi è democraticamente diffusa la valutazione dei difetti di quella contemporanea: il traffico, l'inquinamento, i rifiuti, il verde che manca, le infrastrutture carenti, i servizi insufficienti, la manutenzione assente, il degrado e disagio sociale, la percezione di insicurezza, per non parlare poi delle, quasi sempre, brutte periferie e della cementificazione che in Italia - a partire dagli anni della “ricostruzione” e del “miracolo economico” – ha fatto sì che “là dove c'era l'erba ora c'è, una Città”.

E' soprattutto nell'800 e nel '900 che, con espressioni come età moderna o modernità, si è intesa una fase caratterizzata da uno sviluppo sempre più impetuoso della scienza e della tecnica, ma quella fiducia utopica nella forza

<sup>1</sup> Testo della relazione presentata al “Forum internazionale sulla Modernità”, Cappella Farnese, Comune di Bologna, 10-11 maggio 2010.



del progresso (tecnico, economico e sociale) negli ultimi decenni si è indebolita e le concezioni deterministiche, contestate peraltro *ab origine* della stessa modernità - a partire da Montaigne come dice Eugenio Scalfari - hanno lasciato il posto a concezioni relativistiche, meno certe dei vantaggi comunque ottenibili dal Progresso.

Peraltro, Scalfari nel suo recente saggio sulla modernità argomenta che Montaigne, che dà inizio alla modernità con i suoi "Essais" (la modernità si chiuderà per Scalfari con Nietzsche), introduce nella modernità stessa i germi della sua fine "perché è in quel libro (gli Essais) che per la prima volta si mette in discussione l'assolutezza della verità e se ne afferma invece la relatività".

Ma, è nella città odierna, frutto stratificato del lungo percorso che, in un paese come l'Italia precede la stessa modernità, che si possono scorgere le tracce di una città diversa e nuova, quella "postmoderna", che ne costituisce l'evoluzione e che alcuni riconoscono essere già presente se non addirittura affermata dall'attuale città moderna<sup>2</sup>.

Tracce, tuttavia, difficili da decifrare perché, è sempre Scalfari che parla, ragionando su come sarà la strada che conduce alla post-modernità, "il percorso non sarà lineare perché molte delle condizioni che con la loro presenza hanno dato l'avvio all'epoca" moderna (si riferisce qui all'opera di Montaigne) "e ne hanno accompagnato il percorso sono nel frattempo mutate. Sono cambiati gli obiettivi, le priorità, gli ideali. E' cambiato il sentimento di felicità e per conseguenza il sentimento morale, la preziosa scatola nella quale la felicità è contenuta:"

Questi "cambiamenti" dei sentimenti, degli obiettivi, delle priorità, degli ideali, non potevano, ovviamente, non riguardare anche la concezione di città, l'urbanistica, l'architettura.

In architettura il termine post-moderno compare per la prima volta in uno scritto di Charles Jencks del 1977, *The Language of Post-Modern Architecture*, ed è entrato nell'uso comune per indicare le correnti che, a partire dagli anni '60 del XX secolo, hanno contestato gli schemi funzionalistici e i modelli formali del "movimento moderno" ovvero sostanzialmente dell'architettura razionalistica.

Ma, mentre l'architettura postmoderna, pur con l'ambiguità che caratterizza l'aggettivo, identifica nuove, ma ormai consolidate, correnti di architettura, come il decostruttivismo o il minimalismo, la città postmoderna - per inci-

2 L'accezione secondo la quale viene qui usata l'aggettivazione "moderna" per la città d'oggi è quella utilizzata nel linguaggio di tutti i giorni. Ad esempio lo Zingarelli dà come primo significato dell'aggettivo moderno "ciò che è tipico dell'epoca attuale" mentre lo stesso aggettivo sostantivato prende il significato "dell'epoca attuale, del nostro tempo", chiarendone poi l'uso "in contrapposizione ad antico", divenendo così sinonimo di modernità.



so osservo che molto si discute della città postmoderna ma non altrettanto avviene per l'urbanistica postmoderna - sfugge all'identificazione con *topos* precisi, piuttosto essa si presenta come una mera ipotesi di superamento della città attuale, frutto corrotto della modernità e nello stesso tempo crisalide ambigua della post-modernità.

La letteratura sulla città post-moderna, nonostante la sfuggevolezza dell'oggetto, è vastissima ed è appannaggio principale di urbanisti, sociologi e geografi che si muovono su filoni di analisi che riguardano i cambiamenti in corso nelle città e che sono accomunati dal tentativo di riconoscere, analizzare e codificare i tratti distintivi, formali, strutturali, economici, sociali, antropologici, relazionali, ecc. della città postmoderna rispetto a quella contemporanea.

Se questa nuova città sia già nata o sia solo *in fieri* resta un tema aperto anche se ci sembra che, se la città postmoderna fosse già in un qualche modo identificabile, essa dovrebbe disporre di una sua precisa denominazione, così da poter dire che la città x è di un tipo e quella y di un altro, come ad esempio accade quando alla città moderna si attribuisce la caratterizzazione di industriale o dei servizi finanziari o dei creativi, ecc., a seconda che se ne individui un tratto distintivo che ne consenta immediatamente la classificazione, un po' come avviene nelle codificazioni statistiche delle imprese che, a seconda della loro "attività prevalente", vengono attribuite a un settore piuttosto che un altro.

Il punto propone una analogia, non solo formale, con il dibattito che, a partire dal celebre articolo di Daniel Bell del 1973 "*The Coming of Post-Industrial Society*", si articolerà sulla fortunata espressione belliana "società post-industriale" ed entrerà nell'uso corrente per designare l'avvento di un nuovo modo di produzione, quello per l'appunto post-industriale, destinato a succedere a quello industriale.

Nella tassonomia della sequenza che Bell legge nel passaggio dal modo di produzione Pre-industriale a quello Industriale e che approda oggi nel post-industriale non c'è soltanto l'osservazione, peraltro ben precedente, del crescente ruolo dei servizi nell'economia, come negli studi antesignani di A.G.B. Fisher del 1933, Colin Clark del 1945 e Jean Fourastié del 1949, ma di un nuovo modello di società, diversamente caratterizzato da quello nato dalla rivoluzione industriale.

Bell coglie una serie di fatti nuovi che concorrono a ipotizzare un radicale spostamento di quello che chiama il "principio assiale" del modo di produzione di tempo in tempo prevalente. Il "tradizionalismo", che connoterebbe il modo di produzione pre-industriale, la cui "prospettiva temporale" sarebbe l'"orientamento verso il passato" e la cui metodologia si baserebbe sul "buon



senso", viene abbandonato per adottare, invece, lo "sviluppo economico" come principio assiale del modo di produzione industriale, la cui prospettiva temporale sarebbe, invece, la "sperimentazione" portata avanti in modo "empirico".

Il cambiamento successivo è nella direzione della società post-industriale dove al principio dello sviluppo economico della società industriale succede la "codificazione della conoscenza" e dove prevale l'"orientamento verso il futuro", mentre la metodologia non è più quella empirica, propria del modo di produzione industriale, ma è fondata su modelli, teoria astratta, simulazioni, teoria delle decisioni, analisi dei sistemi.

Se nella società industriale prevale l'*hardware* con i rapporti fra cose e persone, in quella post-industriale è il *software* che domina assieme alle relazioni fra persone, mentre è la risorsa strategica della conoscenza che guadagna terreno sul capitale finanziario e sulle materie prime.

Nella ricerca dei segni premonitori della città post-moderna la traccia della città post-industriale pare quindi essere promettente.

Nei tratti distintivi del modo di produzione post-industriale, per dirla con Bell, ritroviamo molti aspetti caratteristici delle città contemporanee che la fine della modernità ci consegna.

Mumford aveva già intravisto che un nuovo fenomeno epocale era la globalizzazione che avrebbe cambiato definitivamente l'essenza stessa delle città, addirittura nel 1961, quando, nel suo libro su "*The City in History*" scrive "*this book opens with a city that was, symbolically, a world: it closes with a world that become, in many practical aspects, a city*".

Una città, quindi, che da un lato è globale, come l'economia del resto, e dall'altro si propone in forme plurali e locali: dalle immense città *slums* del mondo meno sviluppato, alle città "Creative" di Richard Florida o a quelle "Affluenti" di John Kenneth Galbraith o, ancora, a quelle dell'"Accesso" di Jeremy Rifkin, oppure dalle città "Globali" di Saskia Sassen, centri di snodo mondiale di commercio, finanza, innovazione, alle piccole, storicamente sedimentate nei secoli, cittadine italiane.

Le città un secolo fa ospitavano meno del 10% della popolazione mondiale, oggi in esse vive più della metà della popolazione e tale percentuale si avvicina all'80% nei paesi più sviluppati, pur se esistono numerose eccezioni altrove come quelle di paesi come Argentina, Uruguay o Cile dove la quota di popolazione urbanizzata supera l'80%, mentre in Africa meno solo meno di un terzo delle persone vive nelle città.

La crescita della popolazione urbana non è perciò egualmente distribuita, secondo le proiezioni della World Bank nel 2015 ben 27 città mondiali avranno superato i 10 milioni di abitanti e addirittura 516 il milione, seguendo un



flusso per cui la popolazione si spargerà oltre i confini metropolitani verso i centri secondari e oltre ancora nelle aree rurali.

Le più grandi agglomerazioni si trovano più frequentemente nei paesi più poveri o in paesi come la Cina dove la forte crescita economica si polarizza in centri urbani che vedono aumentare vertiginosamente la loro popolazione. Ma anche nei paesi di antica industrializzazione come in quelli europei si sono sviluppate città sopra i 10 milioni di abitanti come Londra o Parigi o anche conurbazioni urbane transnazionali variamente denominate che costituiscono, per via degli stretti legami relazionali, vere e proprie città-regioni.

Tre grandi forze, in successione, hanno sin qui guidato l'esplosiva crescita urbana.

L'industrializzazione, prima, la rivoluzione dei sistemi di trasporto, poi - Peter Hall e Ulrich Pfifer ipotizzano che parte rilevante abbia avuto, grazie alla crescita del reddito nei paesi sottosviluppati, non solo la motorizzazione, ma anche la diffusione di massa della bicicletta - e infine la rivoluzione delle tecnologie informazionali (computer, TV, telecomunicazioni, internet).

Sarebbero soprattutto tali tipi di tecnologie, che Bell individua nei sistemi elettronici (che vanno a sostituire quelli meccanici ed elettromeccanici), nella miniaturizzazione e nella digitalizzazione, che avrebbero aperto la strada a quella che egli chiama la "Terza rivoluzione tecnologica", preludio della società post-industriale da cui anche la città post-industriale.

Questa nuova forma di città è *in nuce* contenuta nella città d'oggi ed i segni più evidenti della matrice industriale, consegnataci dalla modernità, sono leggibili nei vuoti urbani, nelle aree e negli edifici dismessi o sottoutilizzati ed in dotazioni e strutture infrastrutturali urbane nate, gli uni e le altre, per assecondare modi di produzione ormai superati.

Molto di ciò che è stato costruito frettolosamente e senza qualità, rincorrendo le necessità della rivoluzione che l'industrializzazione proponeva, si rivela oggi una costrizione scomoda per un corpo post-industriale che chiede invece flessibilità e leggerezza.

Negli sviluppi più recenti la staticità propria del costruito è stata in qualche modo attenuata dal *real estate*, il consumo di *green field* sostituito col *brown field*, la manutenzione e la riqualificazione hanno conquistato peso rispetto alla nuova produzione e, come sintesi finale, la *green town* inizia a contendere alla *oil town* il vecchio primato all'insegna dell'ambizioso obiettivo della sostenibilità.

Per costruire quelle strette armature che oggi soffocano, anche con costi economici, sociali e ambientali esorbitanti, la città moderna, nel corso dell'intero '900 il paradigma dominante è stato quello del Piano Regolatore e delle sue varianti.



A ben guardare il Piano Regolatore rivela "l'intenzione di costruire un ordine più efficace, guidato dalla ragione e dunque in definitiva universale", un tentativo questo che, secondo Bauman, nel suo recentissimo saggio su "Modernità e Ambivalenza", costituisce l'essenza stessa del paradigma della modernità.

Ma, questo paradigma sarebbe stato sconfitto sul campo in quanto, è sempre Bauman che parla, "l'effetto più spettacolare e durevole dell'ultima battaglia della verità assoluta non è stato tanto la sua *Inconcludenza*, derivante come direbbero alcuni dagli errori di progetto, ma la sua totale *irrilevanza* (i due corsivi sono dell'Autore) per il destino mondano di verità e bontà. Questo destino è stato deciso lontano dalle scrivanie dei filosofi" - e da quelle dei pianificatori, possiamo aggiungere - "giù nel mondo della vita quotidiana dove infuriavano le lotte per la libertà politica e dove si spingevano avanti e si ricacciavano indietro i confini dell'ambizione statale di legiferare sull'ordine sociale, di definire, segregare, organizzare, costringere e reprimere".

L'espressione Piano Regolatore, prodotto del modello della società industriale, infatti, reca in sé l'illusione deterministica, ancora vera forse per la città industriale che cresce concentricamente, di poter orientare, secondo schemi predefiniti, la costruzione e il cambiamento della città, ma questa illusione si è infranta sui deludenti risultati visibili ("*irrilevanza*", "*inconcludenza*") ai quali la sua filosofia ha accompagnato la città moderna di oggi.

Sta quindi affermandosi oggi un po' in tutto il mondo una post-pianificazione alla ricerca di nuovi modelli più flessibili e volti a conseguire una nuova sintonia con i mutevoli bisogni della società.

Il carattere fondamentale di questa post-pianificazione è entropico e il suo lasciare le briglie sciolte allo sviluppo urbano cercando di coniugare il mercato con la regolazione.

Contrattazione e concertazione conquistano così terreno sul dirigismo, mentre attraverso tecniche di perequazione urbanistica si tenta di superare la rigidità dell'attribuzione burocratica dei diritti edificatori alle singole *location* con la loro distribuzione in funzione delle mutevoli esigenze della domanda.

L'immaterialità delle attività della città post-industriale per potersi dispiegare ha infatti necessità che nella città post-moderna proceda quella "liquefazione dei corpi solidi" costituiti da non più funzionali norme, regolazioni, strutture sociali e modi di pensare che, come aveva già insegnato Bauman con il suo "Modernità liquida", può preludere alla post-modernità.

Tuttavia, avverte Bauman, "il compito di costruire un ordine nuovo e migliore che sostituisca quello vecchio e inefficace non compare attualmente nell'agenda dei lavori, almeno in quella del campo in cui si suppone si estrinsechi l'azione politica" resta quindi sul tappeto la definizione di un modello di città post-



industriale verso il quale possa tendere la città moderna affinché possa evolvere in sintonia con i bisogni dei suoi cittadini in quella post-moderna.

#### RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Amendola G., *La città postmoderna, Magie e paure della metropoli contemporanea*, Laterza, Bari, 2008;
- Bauman Z., *Modernità liquida*, Laterza, Roma-Bari, 2002;
- Bauman Z., *Modernità e Ambivalenza*, Bollati-Boringhieri, Milano, 2010;
- Bell D., *The Coming of Post-Industrial Society*, Basic Book, NY, 1973;
- Bell D., *La terza rivoluzione tecnologica e le possibili conseguenze socio-economiche*, in: *Occupazione e Tecnologie avanzate*, (a cura di), Tamburini. G., Il Mulino, Bologna, 1988;
- Clark C., *The Conditions of Economic Progress*, London, MacMillan, 1957;
- Fisher A.G.B., *The Clash of Progress and Security*, MacMillan, London, 1935;
- Florida R., *The Rise of the Creativity Class*, Basic Books, NY, 2002;
- Fourastié, J., *Le Grand Espoir du XXème siècle: progrès technique, progrès économique, progrès social*, Press Universitaires de France, Paris, 1949;
- Galbraith J.K., *The Affluent Society*, (Economia e benessere), Edizioni di Comunità, Milano, 1959;
- Hall P., Pfifer U., *Urban Future 21, A Global Agenda for Twenty-First Century cities*, F&FN Ed., London, 2000;
- Jencks C., *The Language of Post-Modern Architecture*, Academy Ed., London, 1977;
- Mumford L., *The City in History*, Harvest Book, CA, 1961;
- Rifkin J., *The Age of Access*, Mondadori, Milano, 2000;
- Sassen S., *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna, 1994;
- Scalfari E., *Per l'alto mare aperto*, Einaudi, Torino, 2010;
- Tamburini G., (a cura di), *Verso l'economia dei nuovi servizi*, Il Mulino, Bologna, 1988;
- Tamburini G., *La manutenzione e il restauro della città: un approccio economico*, in: *Paesaggio Urbano*, n.I, 2008;
- World Bank, *The Urban Environment, World Resources*, Oxford University Press, Oxford, 1996;



Nel greco antico la parola “nomisma” indica il valore reale delle cose. Seguendo l’indirizzo dettato dalla radice etimologica, Nomisma esercita da più di 25 anni la funzione di osservatorio locale, nazionale e internazionale sui fenomeni economici, rivolgendo particolare attenzione ai fatti dell’economia reale, e viene riconosciuta come uno dei principali istituti privati di ricerca economica a livello nazionale ed europeo.

Nomisma è stata fondata a Bologna nel 1981 in forma di società per azioni, per iniziativa di Nerio Nesi e Francesco Bignardi, allora presidente e direttore generale di BNL, i quali ottennero il sostegno delle principali banche italiane e di alcune banche internazionali e affidarono a Romano Prodi il compito di organizzare scientificamente il lavoro di ricerca.

L’attività di Nomisma è concentrata sullo sviluppo di modelli, professionalità e strumenti per analizzare e studiare l’economia, di supporto decisionale alle scelte di politica economica e di strategia industriale.

Il percorso di sviluppo è basato su una visione interdisciplinare dell’economia. Grazie a quest’approccio trasversale, Nomisma detiene competenze specifiche ed esclusive in numerosi settori, con una focalizzazione particolare sulle tematiche dell’agricoltura e dell’alimentare, delle politiche industriali e dello sviluppo del territorio, dei mercati immobiliari e del *real estate*, dei programmi di cooperazione internazionale, dei servizi pubblici locali, dell’energia e dello sport.

Nomisma rappresenta una delle principali società operanti in campo nazionale ed europeo nel mercato della ricerca economica. Elementi di forza sono le professionalità interne, con circa 60 ricercatori, e la rete di partner nazionali e internazionali.



Nomisma SpA  
Strada Maggiore, 44  
40125 Bologna  
quaderniperleconomia@nomisma.it  
www.nomisma.it

**Anno I**  
**Maggio 2010**  
Aut. Tribunale di Bologna  
Reg. n. 7975 del 22 maggio 2009  
Direttore responsabile *Piera Magnatti*