

Spazio e tempo della metropoli: dagli antichi Eneti all'agorà elettronica

di STEFANIA BERTAZZON

Qui e ora: Terra e Cielo

È la città distinta in sette gironi grandissimi, nominati dalli sette pianeti, e s'entra dall'uno all'altro per quattro strade e per quattro porte alli quattro angoli del mondo spettanti.

Tommaso Campanella, *La città del Sole* (1602)

Per definizione i geografi s'interessano della Terra. Io per capire la Terra guardo il cielo, soprattutto di notte. E il cielo notturno mi racconta molte cose della nostra area metropolitana, per sé stesso, e a confronto con altri cieli: altri nel tempo e altri nello spazio.

Il tempo: ho vissuto gran parte della mia vita nella metropoli Centro Veneta, e, invecchiando assieme a me, il suo cielo, come il buon vino delle sue campagne, migliora. Già: la nebbia è una costante, quella nebbia malinconica e romantica che non manca neppure nella Venezia pasticciatamene riprodotta a Las Vegas. Ma gli ultimi anni ci regalano anche giornate e nottate limpide in cui si può toccare e godere la vicinanza delle Alpi, la magia dei colori della città e delle sue isole, e la nostra piccola dimensione tra le costellazioni.

Perché questo cielo limpido? Novità degli ultimi anni? Visione personale e distorta? Cambiamento globale del clima? Credo di no. Semplicemente la storia: quella guidata dagli uomini, dall'economia e dalla tecnologia. Perché il cielo limpido di questi anni si può tradurre coi termini più freddi di post-industriale ed economia diffusa: sono scomparse o almeno diminuite le ciminiere che riversavano particelle che con il loro volume e colore offuscavano la limpidezza del nostro cielo. È allora un ritorno a un orizzonte naturale e incontaminato? Purtroppo no, semmai trasformazione, ritorno mai! Infatti, c'è ancora un elemento che impedisce di godere il cielo notturno in tutta la sua bellezza: provate a uscire questa sera e me lo confermerete: ma certo, la luce! La luce, tanta, troppa, così artificiale e così invadente! Invadente, sì, e ovunque. Ed è questa luce notturna, così diffusa, che mi racconta la storia più vera sulla

metropoli Centro Veneta. Provate anche questo 'sta notte: salite in macchina e procedete finché non troverete il buio, quello vero. Come? Scegliete una notte senza luna e guardate le stelle; come facevano gli antichi e come noi non sappiamo più fare, ma in fondo non è così difficile: l'Orsa Maggiore la sapete riconoscere tutti! Ebbene: quanta strada avete fatto verso ovest, sud, nord ed est prima di trovare il buio vero? Quelli sono i confini della metropoli Centro Veneta: quanto è grande!

Ecco dunque lo spazio, così intriso di tempo che faticiamo a distinguerli.

E nel nuovo mondo, nel continente che abbiamo chiamato America, quanto si estende la luce delle città? Chiediamo anche questo al cielo del Nuovo Mondo, il Cielo, cui la Terra non può nascondere nulla! Io ora vivo in una città di circa un milione di abitanti, proprio come la metropoli Centro Veneta, solo che questa è una città, una città sola, anzi una città piccola! Una città che di luce, davvero, ne spreca. E sapete cosa faccio qui, per trovare il buio vero? Prendo la macchina ed esco dalla città. Letteralmente: supero il cartello "city limits", quando il limite di velocità passa dall'urbano all'extra-urbano e, di colpo, eccomi al buio. Pesto, totale, affascinante e inquietante.

Questa è una differenza fondamentale tra la metropoli del Veneto e qualsiasi città del Nord America: queste città di spazio ne sprecano, ma sorgono e terminano all'improvviso, sulla terra e nel cielo.

Città e spazio

Vi sono cinquantaquattro città sull'isola, tutte spaziose e magnifiche, identiche per lingua, costumi, istituzioni e leggi. [...] Le più vicine distano almeno 24 miglia, e le più lontane non sono così remote che un uomo non possa recarsi a piedi dall'una all'altra in una giornata.

Thomas More, *Utopia* (1516)

Vi siete mai chiesti perché le città si trovino lì dove sono? Perché Padova, Treviso, Mestre, per non parlare del caso particolarissimo di Venezia, siano

sorte proprio dove sono e non altrove? O perché si trovino proprio a quella distanza le une dalle altre e non più vicine o più lontane?

I geografi si sono sprecati ad affrontare tali questioni (Christaller, 1966; Burgess, 1925; Burtenshaw *et al.*, 1991). Questioni che possono essere comprese solo in una prospettiva storica, oltre che geografica e spaziale. E questo perché Padova, Mestre, Treviso, o per la stessa ragione, Milano, Firenze, Pavia o Forlì non solo sono sorte in un certo momento della storia, ma si sono sviluppate a vantaggio o a danno dei borghi vicini nel corso di molti secoli. Hanno sviluppato funzioni specializzate che spesso hanno distinto una città dalle altre, un borgo dagli altri, una città da un borgo. Sono poi sopravvissute alle epidemie e alle carestie, alle guerre, ai saccheggi e alle invasioni, mentre queste stesse vicende hanno fatto soccombere altri borghi, altre città che erano sorte o che si sarebbero potute sviluppare. Perché tutto questo è successo, e perché è andata proprio in questo modo? Perché ciascuno di quei borghi, di quelle città, aveva una sua funzione nel territorio, fungeva da centro per una campagna da cui di converso dipendeva il suo sostentamento; perché con le sue funzioni dialogava con gli altri centri e le loro funzioni in quella terra.

E per secoli, per millenni, le vicende sono andate a questo modo. Ricordate? Feudi, comuni, signorie, repubbliche. Entità importantissime non solo a scala locale, ma anche a quella che oggi chiamiamo scala globale, termine con cui indichiamo l'intero pianeta, il globo, appunto, terrestre; quello che nei secoli passati coincideva con i domini dell'imperatore, con un continente, e via indietro, con l'impero dei Romani, fino a quella che i Greci chiamavano *ecumene*: la terra abitata. In fondo è lo stesso concetto che oggi esprimiamo col termine *globale*, solo che oggi la terra abitata è più grande, più collegata e integrata nelle sue parti.

Come cambia allora la città, il suo ruolo e la sua funzione, in un'*ecumene* che un tempo coincideva con le terre esplorate attorno al bacino del Mediterraneo, e ora coincide con l'intero pianeta? Come cambia il rapporto tra le città in un mondo in cui la tecnologia trasforma il senso e il ruolo della distanza assieme alla nostra vita?

La metropoli o città madre

Era l'alba quando disse: – Sire, ormai ti ho parlato di tutte le città che conosco.

– Ne resta una di cui non mi parli mai. Marco Polo chinò il capo. – Venezia – disse il Kan. Marco sorrise. – E di che altro credevi che ti parlassi? L'imperatore non batté ciglio.

– Eppure non ti ho mai sentito fare il suo nome. E Polo: – ogni volta che descrivo una città, dico qualcosa di Venezia. Italo Calvino, *Le città invisibili* (1972)

Che cos'è un'area metropolitana? Che cos'è innanzitutto una metropoli? Pensavo di sapere il greco, ed ero convinta che “metro-polis” significasse città grande: *métron* = grandezza, e *pólis* = ... – per ora diciamo città, ne ripareremo. Invece ho controllato *metropoli* sul dizionario: *metr-* non viene da *métron* = grandezza, ma da *méter* = madre. Chissà se l'errore è soltanto mio, o se è invece opinione comune: una metropoli non è una città grande, ma una *città madre*. Allora ha ragione Gulliver, che chiama metropoli la capitale di Lilliput, che pure si estende per pochi metri quadrati! Se dunque una metropoli è una capitale, allora un'area metropolitana è una capitale diffusa. Qual è allora la chiave che ci fa passare, nell'area veneta, dal concetto di grappolo di città a quello di area metropolitana? Che cosa fa sì che l'entità di riferimento che fino all'epoca industriale era la città diventi ora l'area metropolitana? Torniamo al nome “città”, come lo esprimevano i Greci, visto che a quanto pare i Veneti discendono dai Troiani, stando a Omero (*Iliade*) e a Tito Livio (*Ab Urbe Condita*). Per gli antichi Greci la *pólis* era la città, ma era anche lo stato, perché nell'antica Grecia ogni città era, di fatto, un piccolo stato. Infatti il mondo greco non ebbe mai una capitale, ma ne ebbe miriadi, perché ciascuna *polis* era la *madre* per la propria comunità, e la città è il solo, l'unico centro della vita politica, sociale, commerciale e culturale di quel mondo. Da questa condizione ha origine non solo il primato della città, della metropoli, ma anche quel sistema di democrazia diretta cui ancora oggi guardiamo come esempio di civiltà. Un sistema politico, economico e sociale che a sua volta porta all'identificarsi dell'individuo con la propria città: vicina, tangibile, nota, propria – città madre, appunto. Una città che esprime gli individui che la formano, che non fa parte di un'entità nazionale superiore, per cui non segue regole o principi se non quelli della comunità che la esprime. Forse l'eredità più grande che le *poleis* della Grecia ci hanno

lasciato sta tutta in una parola: politica.

La vicenda dei Veneti si fonde poi con quella dei Romani, e nella repubblica e poi nell'impero non vi è più spazio per le *poleis*. Ecco quindi che nella nostra lingua, attraverso quella dei Romani, la città non si chiama più *polis*, si chiama appunto città, *civitas*, luogo dei *cives* i cittadini, perché i cittadini non sono i cittadini della città, ma dello stato. Poi anche l'impero romano crolla, sostituito in Occidente dal Medioevo, e quando anche il Medioevo gradualmente si dissolve, ecco riemergere le città. Ma, come ormai sappiamo, indietro non si torna mai, e anche questo risveglio delle città non è un ritorno alle *poleis*, ma l'affermarsi di un ruolo nuovo che le città assumono in un contesto politico più vasto. Perché al posto dell'impero di Roma c'è ora un altro imperatore, e accanto a lui, e a lui eternamente contrapposto, vi è il potere secolare della chiesa. Basta leggere Dante per comprendere la vivacità della vita politica in quei liberi comuni:

Godi Fiorenza, poiché se' sì grande / Che per mare e per terra
batti l'ali, / E per lo 'nferno tuo nome si spande!

Inferno, XXVI 1-3

Romagna tua non è, e non fu mai, / Senza guerra ne' cuor de'
suoi tiranni;

Inferno, XXVII 38-39

Ahi Pisa, vituperio de le genti / Del bel paese là dove 'l sì
suona, / Poiché i vicini a te punir son lenti, / Muovasi la
Capraia e la Gorgona, / E faccian siepe ad Arno in su la foce, /
Sì ch'elli anneghi in te ogni persona!

Inferno, XXXIII 79-84

Comuni liberi sì, vicini a quella forma di democrazia diretta delle *poleis* greche, ma, diversamente da quelle, consapevoli della presenza di poteri politici superiori, e consapevoli del proprio ruolo rispetto agli altri comuni, come rispetto a quei poteri. Ecco dunque non solo la consapevolezza del proprio ruolo in una rete di città, ma soprattutto, ciò che è del tutto nuovo rispetto al mondo greco, il rapportarsi a un'entità superiore. E questo implica innanzitutto la presa di coscienza dell'esistenza e del ruolo di quell'entità superiore, che limita la sfera di autodeterminazione delle città.

Questa consapevolezza di essere parte di un sistema diventa un carattere essenziale delle città dell'Europa moderna, la base di quella specializzazione funzionale che differenzia le varie città, e che più che mai riconosciamo oggi quando

cerchiamo di identificare le radici molteplici, le specializzazioni e le vocazioni della metropoli multipolare e multifunzionale. Una consapevolezza talvolta raggiunta, più spesso imposta fin dal primo impero, quello romano: l'impero, con il suo potere e la sua capacità organizzativa è la sola condizione per cui Concordia Sagittaria si specializzi nella produzione di punte di freccia, mentre le aste vengono prodotte all'altro capo del continente, in una città di quella che oggi chiamiamo Francia. Ecco allora la chiave per cui il locale si realizza solo nel globale – e pensavamo fosse un'idea originale della nostra epoca! La radice che porta al differenziarsi delle città nell'Europa moderna, il loro essere complementari le une alle altre per cui se un tempo l'impero riceveva da Concordia (ironia del nome) le frecce, oggi la metropoli del Veneto riceve da Treviso l'imprenditorialità, da Padova i servizi avanzati e da Venezia il ruolo dirigenziale. Venezia. Una storia a sé, un caso un po' speciale nella storia millenaria della pianura Veneta, dalla X Regio, Venetia et Histria, dell'impero Romano, fino alla metropoli che oggi cerchiamo di comprendere. Venezia, arroccata nella sua imprevedibile fortezza d'acqua, è forse l'unica città d'Europa che riesce a sopravvivere, libera, fino alle soglie del XIX secolo, e sono forse proprio quelle sue mura d'acqua che, garantendone l'inespugnabilità, ne impediscono pure l'espansione: una forza e un limite. Un limite: il medesimo che la città stessa s'impone quando nel 1297 decreta, con la Serrata del Maggior Consiglio, che solo i membri dell'aristocrazia ne costituiscano il corpo politico. *Polis*? Forse, racchiusa e isolata dalla laguna come le *poleis* dai monti della Grecia e dai flutti dell'Egeo, ma nel contempo parte di quei giochi di potere continentali quanto le altre potenze, grandi e piccole, d'Europa. Metropoli? Certo: capitale indiscussa di una repubblica millenaria quanto mai policentrica e polifunzionale. Una repubblica, e un impero, fatto di "domini da tera" e di "domini da mar", in cui l'integrazione delle parti non può che avvenire in maniera del tutto peculiare. Metropoli, città madre così esasperatamente isolata nella sua centralità da non poter garantire neppure la propria sussistenza senza l'apporto di quei domini, di terra e di mare, separati da lei da quella stessa fortezza d'acqua che, impedendone l'espansione, ne costituisce la grandezza (Zorzi, 1989).

Poi viene la nostra epoca, finiscono le repubbliche e gli imperi, e a essi subentra uno stato nazionale che dura da poco più di cent'anni: giusto il tempo di



Il polo industriale di Porto Marghera

vivere due guerre mondiali; il fascismo e una nuova repubblica; il boom economico e la fine dell'età industriale; il socialismo reale e il crollo dei muri; fino all'avvento di una nuova entità sopranazionale: l'Unione europea che abbatte le frontiere, controlla il mercato e la produzione e dirige la politica economica e finanziaria su un territorio grande quasi quanto i vecchi imperi, poco meno dell'*ecumene*, l'intera terra abitata degli antichi. Un'entità sopranazionale che gestendo un grappolo di individualità nazionali e una miriade di soggettività regionali, detta i criteri per uniformare e assimilare: dirige la politica nell'interesse di centinaia di milioni di cittadini, e, per scelta consapevole, manca di un centro referente e rappresentativo, di una capitale, di una metropoli, nel senso greco di città-madre. Come comprendere allora, in questo contesto, il riconoscimento giuridico e l'autonomia amministrativa che lo stato nazionale concede alla città metropolitana? Come comprendere l'area metropolitana nel suo contesto storico e geografico?

La mappa del presente

Nelle mappe della storia della Divisione (tutte disegnate molto tempo dopo) la 'Lunga Corsa Finale' sarebbe stata rappresentata con frecce rosse e blu per indicare lo sviluppo logico di una situazione e le sue conseguenze altrettanto logiche. La verità è che all'epoca dei fatti nessuno, in nessun luogo, sapeva veramente quale fosse la situazione. James Jones, *La sottile linea rossa* (1963)

Non tenteremo neppure di disegnare la mappa del presente. Tenteremo solo di comprendere la funzione, l'identità e il ruolo di questa che non viene neppure definita metropoli, ma area metropolitana. Siamo rimasti alle città, consegnate alla nostra epoca con la consapevolezza della propria autonomia limitata dai poteri nazionali e sopranazionali, e con la propria conseguente vocazione alla specializzazione. E a questo sostrato, in un contesto politico nazionale e sopranazionale difficile da intendere senza il distacco del tempo trascorso, si sovrappone il riconoscimento giuridico delle aree metropolitane, di questa area metropolitana in particolare.

Senza dubbio si tratta di una realtà multipolare; prima che si parlasse di metropoli Centro Veneta si diceva Patreve, a indicarne i tre fondamentali poli costitutivi (Padova, Venezia, Treviso) ma, abbiamo già argomentato altrove (de Fanis e Bertazzon; Bertazzon e de Fanis, 2001) che Venezia costituisca con Mestre una città bi-polare. Ecco che allora di poli ne abbiamo almeno quattro. Ci sarebbe poi troppo da dire sulla miriade di centri che chiamiamo minori, perché centri con la popolazione di Mogliano o Spinea, il carattere storico di Noale o Cittadella, o l'interesse turistico di Mira o Stra possono a buona ragione considerarsi altri *poli*, semmai di rango inferiore, ma distinti da quelli maggiori.

Vi è poi l'aspetto economico e produttivo. Quanti distretti produttivi sono compresi nell'area metropolitana? Ecco intanto affacciarsi un'altra realtà ancor più locale dell'area metropolitana, che ha ottenuto essa pure riconoscimento giuridico e un'enorme attenzione nella letteratura internazionale negli ultimi anni (Storper, 1997). Quanti e quali sono dunque i distretti produttivi che nell'area metropolitana coesistono e a essa si sovrappongono? Certamente quello della calzatura della Riviera del Brenta, forse il più importante del Veneto. Certo il "tessile e abbigliamento" della trevigiana meridionale, e parte di distretti delle province di Treviso e Padova.

Che cos'è, allora, il distretto? Quale funzione svolge nell'area metropolitana e come dialoga con i suoi poli? Secondo Becattini il distretto sarebbe un "ispessimento localizzato [...] delle relazioni interindustriali". Si tratta allora di agglomerati caratterizzati da una specializzazione produttiva in cui la contiguità geografica delle risorse fisiche, umane e finanziarie è elemento cruciale (Bertazzon e Albanides, 2001). Ma allora il distretto è più di una realtà produttiva, è prima ancora una struttura sociale, una cultura diffusa che produce le risorse umane e il capitale sulla cui base si può sviluppare quella capacità produttiva.

Ma se è così, si debbono pensare i distretti come altrettanti poli? Che cos'è un polo? Polo Sud e Polo Nord, i poli di una batteria: dunque elementi opposti, punti di riferimento, gli estremi dell'asse terrestre, i poli celesti; e poi punti che esercitano una forza, generalmente di attrazione. In tutti questi sensi i centri urbani (maggiori e minori) costituiscono altrettanti poli nell'area metropolitana diffusa: ciascun polo è contrapposto agli altri, e ciascuno esercita una forza attrattiva sul territorio, fondamentalmente indifferenziato, che lo circonda.

Allora anche i distretti sono in qualche misura dei poli: luoghi contrapposti ad altri luoghi e al loro intorno, con la capacità di attrarre risorse dalla zona circostante. Così il polo industriale di Marghera. Diversamente dal polo industriale, e diversamente dai centri urbani, tuttavia, i distretti non sono luoghi puntuali e radiali; al contrario, sono per definizione realtà diffuse, si potrebbero definire poli deboli, o, per eccedere nel paradosso, poli multipolari! Benché se ne sia discusso il contenuto sociale, si tratta fondamentalmente di realtà produttive, la cui valenza, le cui conseguenze, sono di natura essenzialmente economica. Allora l'attrazione, debole o forte, che essi esercitano, è innanzitutto una forza economica. E qual è la vera, la più riconosciuta forza economica di quest'area metropolitana in particolare e del Veneto in generale? Senza dubbio, negli ultimi anni almeno, è la piccola industria: il cosiddetto modello Veneto: più che mai una realtà diffusa, sparsa, il contrario che polare.

Come comprendere allora questa risorsa diffusa in relazione ai distretti e alla loro polarità debole? I distretti sono aree, leggendoli in maniera negativa rispetto al ragionamento polare, in cui la produttività diffusa del modello Veneto è meno diffusa, è più concentrata. Sono appunto degli ispessimenti, delle anomalie di un tessuto produttivo altrimenti uniforme. Ma se non riusciamo a leggere i distretti che come poli deboli, che come anomalie locali, l'elemento essenziale che emerge da queste considerazioni è proprio l'uniformità del substrato produttivo industriale, anzi manifatturiero. E come interagisce questa realtà con la realtà sociale e produttiva circostante? Come si colloca rispetto agli altri poli dell'area metropolitana, quelli urbani, innanzitutto? Questo ragionamento ci conduce a una fondamentale contrapposizione: l'elemento urbano da un lato, quello produttivo dall'altro.

Urbano: tra i centri maggiori uno solo, Venezia, ha avuto, nella storia, un ruolo forte di metropoli, di città madre; tuttavia, data l'eterogeneità dei suoi domini e la complessità delle relazioni, si può dire che paradossalmente Venezia sia stata un centro marginale: una città-madre che per la pianura Veneta ha svolto il suo ruolo materno rimanendone, in molti sensi, al di fuori. Ruolo che ha favorito l'emergere di altri poli urbani importanti nel suo entroterra; ecco che allora, agli inizi del XXI secolo, l'area metropolitana Centro Veneta si caratterizza nettamente come una realtà urbana multipolare, in cui ciascun polo urbano svolge una funzione

specifica. All'elemento urbano si contrappone poi una realtà produttiva agricola e manifatturiera caratterizzata da una grande omogeneità spaziale, che è innanzitutto fisica, e che dà luogo a un modello produttivo a sua volta diffuso.

Assenza di una metropoli dominante; compresenza di vari poli urbani complementari su un substrato produttivo uniforme: sono questi gli elementi chiave che in una contrapposizione dinamica danno vita all'area metropolitana. Tutti elementi che spiegano la mancanza di un centro unico, giustificando la presenza dei vari poli. Ma rimane ancora una domanda: bastano questi elementi a rendere quest'area diffusa una città madre, o area metropolitana?

Vi sono due elementi importanti: il riconoscimento e la distinzione.

Quanto ogni singolo elemento di questo sistema, ogni cittadino, ogni produttore, ogni amministratore è disposto a riconoscersi nella città metropolitana?

La risposta è senz'altro positiva: proprio la multipolarità del sistema consente a ciascuno di riconoscersi nel polo che più gli è proprio, consentendo di raggiungere, come nelle *poleis* greche, un'identificazione del cittadino con la metropoli che davvero corrisponde all'idea di città-madre.

Vi è poi l'elemento della distinzione: distinzione da altre metropoli e ad altri livelli; distinzione quindi dal livello più locale, e dal livello superiore, tipicamente lo stato. Che apre relazioni diverse e soprattutto all'identificazione territoriale, che ci riporta al discorso aperto all'inizio sulla metropoli nordamericana e la sua storia.

La metropoli nordamericana: poco tempo e molto spazio

Gli adulti di Galloway sono meno interessati alle meditazioni sul fiume. Loro lavorano nelle fabbriche, nei negozi, nei magazzini, negli uffici e nelle fattorie tutt'intorno. Le fabbriche tessili compiutamente turrette, solide, costruite in mattoni sono sistemate lungo il fiume ed i canali, e per tutta la notte fanno ronzare i telai. Questa è Galloway, una cittadina di fabbriche nel mezzo di campi e foreste.

Jack Kerouac, *La città e la metropoli* (1950)

Abbiamo iniziato questo discorso inquadrando la metropoli centro Veneta tra cielo e terra, aprendo un confronto tra questa realtà urbana e quella nordamericana. Il ragionamento ha preso poi una direzione sua propria, un po' come Pinocchio, che

appena avuta la bocca chiede delle gambe per andare dove vuole lui! Ma come per Pinocchio è più interessante fare il ragazzo discolo che il burattino di legno, così la nostra discussione ha voluto soffermarsi sulla storia e sullo sviluppo storico della città veneta, perché senza tali premesse non avrebbe avuto senso il confronto con la metropoli del Nord America.

Una delle domande poste all'inizio era perché le città sorgano in un luogo anziché in altri, e perché proprio a una certa distanza le une dalle altre. Se questa è una domanda difficile nel Vecchio Continente, è semplicissima in quello Nuovo: perché qualcuno ha deciso di porle dove oggi si trovano. Più complessa è la questione del perché alcune si siano sviluppate più di altre. Anche più complessa la relazione con le civiltà preesistenti. Ma la questione fondamentale, quella che differenzia la metropoli nordamericana da quella europea, è che nel Nord America i colonizzatori europei hanno costruito poche città e da quelle si è successivamente sviluppato il sistema urbano come oggi lo conosciamo: non dal basso verso l'alto, come è avvenuto in Europa, ma dall'alto verso il basso (Burgess, 1925). Dai centri urbani poi il processo si è diffuso, contrario dell'emergere di una o più città da un substrato rurale, come è accaduto in Europa nel corso di molti secoli.

Vi è poi un secondo aspetto importante: le vie di comunicazione e il loro ruolo nell'espansione coloniale europea. La prima colonizzazione raggiunse le coste, anche quelle occidentali: basta osservare le carte geografiche antiche, dove la California, magari come un'isola, era nota, mentre manca tutto l'interno e il nord del continente. Dalle coste fu poi esplorato l'interno e fu subito chiaro che all'interno vi erano risorse, minerarie innanzitutto, e tanta, tanta terra da coltivare: tanta da dar da vivere a un esercito di coloni, tanta da sfamare l'Europa! Così fu costruita la ferrovia: e dove arrivava la ferrovia, a intervalli regolari, furono costruite le città. E la terra circostante fu assegnata ai coloni. Come? Prendendo una carta geografica e disegnandoci sopra una griglia di quadrati regolari: i lotti da assegnare a ciascuna famiglia. Una regolarità artificiale, appoggiata su una pianura da coltivare, che ostacola il sorgere di centri urbani minori. Vi sono infine lo spazio e la distanza. La distanza, perché le città sono distanziate sul territorio, in modo che ogni punto dello spazio sia raggiunto dalle funzioni di una città. Quindi è essenziale che ogni città sia autosufficiente su tutto il territorio che deve



Il porto commerciale a Marghera

servire. Tale città non può quindi sviluppare una propria vocazione, differenziarsi dalle altre, perché deve garantire tutte le funzioni necessarie al territorio che serve. Non si sta dicendo, si badi, che ogni città sia uguale alle altre! Si sta dicendo che la necessità di fornire un'intera gamma di servizi limita e ostacola la specializzazione funzionale di ciascuna città. E questo è acuito dalla distanza, che ostacola l'interazione, oltre che la complementarietà, tra le città.

Ecco allora delinearsi lo scenario urbano del Nord America: relativamente poche città, di fatto equivalenti, necessariamente grandi, lontane le une dalle altre, e l'assenza quasi totale di centri urbani minori. Che cosa può succedere su queste premesse? Non certo il progressivo agglomerarsi di un territorio in quella che abbiamo chiamato una città metropolitana multi-polare e multifunzionale che dialoga col suo substrato, ma l'esatto contrario: un polo potentissimo che irradia la sua influenza su un substrato artificialmente piatto. E questa è l'essenza della metropoli nordamericana: un centro unico che si espande fino a fagocitare gli sporadici centri minori.

A ciò si aggiunge un'altra considerazione. L'espansione delle città avviene realizzando quartieri

nuovi, costruiti attorno alla città a scopo residenziale. Una città senza periferia che si riproduce per talea! Quartieri uniformi e omogenei, realizzati – ironizza qualcuno – con la funzione “copia e incolla” – i cui ritratti più autentici li ha dipinti il grande schermo: avete visto *American Beauty* o *The Trueman Show*? Sono quartieri urbanisticamente piacevoli e dotati dei servizi essenziali: delle isole in qualche misura indipendenti, ma, si badi, in relazione strettissima col centro della città, il polo: perché tutti gli abitanti di quei quartieri si recano al centro per lavorare. Da qui i flussi di traffico: regolari e prevedibili, con le corsie preferenziali per i veicoli con almeno un passeggero a bordo e poi altre corsie a senso di marcia alterno, che viaggiano verso il centro al mattino, e verso la periferia alla sera. Da qui gli squallidi *mall* (centri commerciali) di periferia, dove ci si reca in macchina (di ritorno dal lavoro) e dove quindi è essenziale avere un grande parcheggio all'esterno, e un'agglomerazione di negozi e servizi all'interno. Sì, all'interno, perché, l'abbiamo già detto, questo continente è stato colonizzato, le città vi sono state poste artificialmente per sfruttarne le risorse. Risorse naturali in genere, spazio e agricoltura, e più



I distretti industriali: Noale

specificamente risorse minerarie: dal petrolio del Texas all'oro del Klondike. Cioè le città si espandono anche oltre le cosiddette *sunline* e *frostline* (la linea del sole e la linea del gelo), col medesimo risultato a nord e a sud: che la vita delle città si svolge all'interno, protetta dagli eccessi del clima. E in quelle città la vita non è in quella che noi chiamiamo *piazza*, quel centro della vita civica che gli antichi Greci chiamavano *agorà*, ma all'interno degli edifici che pure si trovano attorno a quello che è poco più di un centro geometrico, una piazza virtuale dove si svolgono funzioni specializzate, e che quindi finisce col segregare più che favorire la socializzazione della comunità. Nella città canadese dove vivo si chiama "+15"¹: una ragnatela di corridoi che unisce i diversi edifici e su cui si affacciano vetrine e caffè; in cui finisce per svolgersi la vita della città, mentre le vie del centro rimangono alle auto, ai turisti e ai senza-tetto.

Cosa rimane allora del senso della comunità, di quel senso di appartenenza che abbiamo visto essere così importante nelle *poleis* dell'antica Grecia quanto nei comuni e nelle città dell'Europa medievale e moderna?

Bisogna considerare ancora un aspetto fondamentale, i cui segni trasparivano nelle considerazioni già fatte: l'immigrazione, più e meno recente; un fenomeno che coinvolge tutti, salvo quei pochi autoctoni, che chiamiamo indiani, che sono sopravvissuti e si sono integrati nel sistema costruito dai conquistatori europei. Quando gli abitanti delle metropoli del Nord America tracciano

il proprio albero genealogico (ed è un passatempo molto in voga), tutti trovano le proprie radici *altrove*; e non sono radici di un gruppo uniforme, come tutti i Veneti le trovano (seppure mitiche) nella regione attorno a Troia 3000 anni fa, ma ciascuno le trova in un luogo diverso. Perché i conquistatori europei, puntando alle risorse del Nuovo Mondo, non si sono integrati (come sappiamo bene) con le popolazioni locali, ma le hanno sterminate e segregate fuori dalle loro città. Nel corso di qualche secolo poi le ondate migratorie si sono susseguite, provenendo da parti diverse del mondo, cosicché le città, le metropoli di questo continente si autodefiniscono un "crogiuolo" (*melting pot*) di razze, etnie e culture diverse. E il processo di immigrazione perdura, incessante, ancor oggi. Esistono definizioni di immigrati di prima e di seconda generazione; esiste il problema della definizione delle etnie: che cos'è un italiano? Una persona nata in Italia, o una persona nata da genitori nati in Italia? Più spesso la seconda ipotesi. Con conseguenze che possiamo in parte immaginare: esasperazione e nel contempo negazione, orgoglio e imbarazzo per le proprie origini; tendenze opposte all'omologazione e alla distinzione; incapacità di comunicare tra generazioni diverse per le insorte barriere linguistiche. Ma come si può, ci chiediamo noi, definire italiano chi non sa comunicare in italiano con gli italiani? Eppure.

Allora queste circostanze ci impongono di ridefinire il senso di appartenenza al luogo e alla comunità. I legami col luogo sono senz'altro più deboli, manca quel radicamento secolare e millenario che lega le nostre popolazioni alle loro terre. Mancano i legami familiari perché la famiglia, "il parentado" non c'è. Ma tutto questo forgia legami diversi. Con le persone: amici, vicini e colleghi vengono spesso a sostituire i rapporti tradizionali. Ma soprattutto con il luogo: il luogo di residenza non è un luogo di origine, ma di elezione: un luogo che è stato scelto, non dove siamo capitati, ma dove ci siamo recati, per scelta consapevole e quasi sempre rintracciabile. Ma allora, in un certo senso, questo luogo è ancora più importante di un luogo di origine. Vi è poi un aspetto ulteriore, e a questo collegato: la mobilità. Il luogo di origine è unico, ma il luogo di elezione può essere qualsiasi e molteplice: ciascuno è libero di scegliere il luogo che più gli si addice, di instaurare con quello un legame di appartenenza, di

¹ Si legge "plus fifteen" perché si trova a 15 piedi (circa 4,5 m) da terra.

identificazione.

Accanto a tutti questi fenomeni vanno infine considerate, anche nella storia breve del Nuovo Mondo, le trasformazioni economiche e urbane legate ai mutamenti tecnologici e produttivi che hanno causato il passaggio da una civiltà industriale a una post-industriale.

La nuova geografia: luogo e città tra presente e futuro

“Le geografie”, disse il geografo, “sono i libri più preziosi fra tutti i libri. Non passano mai di moda.”

Antoine De Saint-Exupéry, *Il piccolo Principe* (1946)

La nostra società, il mondo occidentale che si affaccia sul nuovo millennio, non è ancora riuscito a definirsi, se non coniato vari termini col suffisso post- (post-industriale, post-moderno) cioè dicendo solo che abbiamo superato una fase, ma senza riuscire a definire la fase che ne è seguita. Sfoggiando un'insospettabile creatività, l'economia conia una terminologia diversa per definire le sue frange più innovative: ecco che accanto a un'economia post-industriale, abbiamo la *new economy*; forse perché davvero si tratta di un fenomeno così radicalmente nuovo che non riusciamo a definirlo neppure in contrasto col passato, e forse, in parte, anche perché definisce fenomeni che si affiancano alla vecchia economia, ma senza rimpiazzarla del tutto. E accanto all'economia, pian piano emerge il concetto di *new geography*: una geografia che è innanzitutto economica e poi urbana. Che cosa c'è di così radicalmente nuovo nella geografia del Nord America, da non poter essere definito neppure in relazione alla “geografia di prima”? C'è il ruolo del luogo, della localizzazione e delle risorse *localizzate*. La geografia economica tradizionale c'insegna che un'impresa si localizza il più possibile vicino alle risorse fisiche che utilizza (siano esse minerali, acqua, legname, produzioni agricole), ovviamente per minimizzarne i costi di trasporto. Poi, per la stessa ragione, cerca di porsi vicino alle forze di lavoro e poi vicino ai mercati dove vende il proprio prodotto. E poiché di norma risorse, lavoratori e mercati sono lontani gli uni dagli altri, i geografi-economisti, sviluppando un'elaborata modellistica fondamentalmente triangolare, tracciando curve di costo minimo e calcolando punti di equilibrio tra forze di attrazione, pervengono a suggerire localizzazioni ottimali

presso i nodi della rete dei trasporti: porti, aeroporti e nodi ferroviari. Un apparato teorico che, come il sistema tolemaico fino al XVI secolo, spiega benissimo la geografia economica e urbana fino all'epoca industriale.

Finita l'epoca industriale, la nuova economia non ha più bisogno di risorse fisiche e paradossalmente non si serve di mercati di sbocco, o meglio, il mercato di sbocco è una rete virtuale che è, di fatto, ovunque, e quindi non è in nessun luogo particolare: usando un termine caro alla vecchia geografia economica, il mercato di sbocco è *ubiquo*. E le risorse ubique sono quelle che non influenzano le scelte localizzative. Rimane comunque l'altro elemento della produzione: il lavoro. E dove sono i lavoratori, gli *skilled worker* ossia la manodopera specializzata della nuova economia? Facciamo un passo indietro: chi sono, chi è questa manodopera specializzata? Sono una massa di giovani, istruiti, in buona parte maschi, spesso *single*, abituati a stipendi piuttosto elevati. Dov'è allora che le imprese debbono localizzarsi per reperire questi lavoratori? *Dove piace a loro*.

Questa nuova geografia è stata definita una geografia senza luogo (Kotkin, 2001), non più schiava delle risorse fisiche e perciò libera di localizzarsi non dove deve, ma dove le piace. Sì, dove piace all'industria, il che spesso coincide con dove piace ai lavoratori, ma non necessariamente, perché in questo nuovo modo di produzione non è necessario recarsi fisicamente in ufficio per lavorare, lo si può fare anche da casa. Anche se spesso la presenza fisica dell'impresa attrae i lavoratori – gli stessi che hanno attratto l'impresa, stabilendo quindi un nuovo equilibrio dinamico e reciproco di forze.

Tutto questo sta già succedendo ed è già successo nel Nord America, dando luogo a fenomeni urbani del tutto nuovi, e per definirli certi commentatori hanno coniato termini d'effetto, come *nerdistan* che potremmo tradurre in “secchionistan” per definire posti come la Silicon Valley in California, ossia agglomerati di *nerd* o, appunto, “secchioni” che passano gran parte della propria vita di fronte a un computer. Qui l'agglomerazione di questo tipo di persone è una conseguenza dell'agglomerazione di imprese di questo tipo ed è un tipico esempio di indipendenza dal luogo: dalla Silicon Valley non si è mai estratto il silicio, che c'è solo nei *microchip* dei computer di cui la valle vive!

Un altro fenomeno, analogo, è invece quello delle comunità “Valhalla”, paradisi naturali scelti da

lavoratori un po' meno seccioni, che ne apprezzano l'amenità e le opportunità ricreative: di questo fenomeno il caso rappresentativo è Boulder, Colorado, una piccola comunità alle pendici delle Montagne Rocciose, dove si praticano gli sport in voga, dall'arrampicata allo sci – nelle sue varie specialità.

I *nerdistan* sono quindi talvolta dentro, talvolta fuori le città, i Valhalla sono per definizione fuori. Ma in quale rapporto si pongono queste comunità con la città? Con le altre parti della città, quando ne sono dentro, e con la metropoli, quando ne sono fuori. Fuori? No, perché in fondo Boulder diviene parte integrante di un sistema bi-polare con la "sua" metropoli (Denver). Ecco che allora questi nuclei sono comunque parte di un sistema poli-nucleare, in quella che diventa gioco forza una metropoli multi-polare. Vi sono poi altre frange: i "creativi" della nuova economia, che vivono nei centri urbani, i soli luoghi capaci di fornire loro la linfa culturale per essere ciò che sono.

Ma allora, questa nuova geografia in apparenza libera dai vincoli delle risorse localizzate è solo in apparenza una geografia senza luogo. In realtà è ancora una geografia di luoghi, diversi da quelli tradizionali, spesso luoghi di elezione, questo sì, e comunque luoghi importantissimi nel ri-disegnare le città e le metropoli. Una nuova geografia, una nuova economia, e nuove comunità che, come abbiamo visto, si affiancano, senza soppiantarle, alla

geografia, all'economia, e alle comunità preesistenti. Con quale risultato e in quale direzione? Per ora, in una fase che forse è solo di transizione, queste nuove forze hanno indotto squilibri nelle città e nelle metropoli, creando sacche di benessere e di bisogni specifici che portano alla ghettizzazione delle nuove comunità quanto delle vecchie. Fenomeni che derivano dalle nuove geografie, ma che impattano sulla vecchia, e che, paradosso nel paradosso, gli strumenti della vecchia geografia possono ancora spiegare bene.

È questo il futuro della metropoli Centro Veneta? Ne abbiamo ripercorso la storia, comprendendo le differenze tra essa e il nuovo mondo, ma questa storia passata ci può davvero aiutare a capire una società che è *post-*, un'economia e una geografia che sono *new*? Penso agli stravolgimenti sociali e produttivi della nostra epoca, penso a una Venezia che, paradosso in una città così architettonicamente precaria, è da anni interamente cablata; penso alla ristrutturazione dell'Arsenale in una cittadella del terziario avanzato e del polo industriale di Porto Marghera nel Parco scientifico tecnologico Vega. Penso al dinamismo del modello Veneto, fatto di piccole imprese più che mai proiettate nel mercato globale e virtuale. Penso ancora a Venezia, da sempre e tuttora sapiente crogiuolo di razze e di culture, proiettata nel futuro non meno di quanto sia radicata nel passato. E mi chiedo se questa metropoli integrata sia già il nostro palpabile futuro.

Bibliografia

G. Becattini, *L'unità d'indagine*, in G. Becattini (a cura di), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna 1987.

S. Bertazzon, M. de Fanis, *A GIS for a Multi-scale and Participatory Urban Planning. The case of Mestre: the Mainland Pole in the Urban System of Venice*, in *Socio-Economic Research and Geographic Information Systems. The Digital City – A EuroConference*, Granada, Spagna, 9-14 giugno 2001.

S. Bertazzon, S. Alvanides, *Functional Definition of Industrial Districts In North-East Italy*, in *Proceedings of the GIS Research UK 9th Annual Conference*, University of Glamorgan, Wales, 18-20 aprile 2001.

E.W. Burgess, *The Growth of the City*, in R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie, *The City*, University of Chicago Press, Chicago 1925.

D. Burtenshaw, M. Bateman, G. Ashworth, *The European City: A Western Perspective*, John Wiley & Sons, New York 1991.

W. Christaller, *Central places in Southern Germany*, Prentice-Hall, New York 1966.

P. Costa, F. Lando, G. Zanetto, *Venezia rinnovo urbano 1967-1976*, in "Città Classe", 15-16, 1978, pp. 46-49.

M. de Fanis, S. Bertazzon, *Mestre: ri-costruzione di un luogo urbano*, "Insula Quaderni", 8, 2001.

G. Dematteis, *Descrizioni geografiche come progetti*, in A. Loi, M. Quaini, *Il geografo alla ricerca dell'ombra perduta*, edizioni dell'Orso, Torino 1999.

G. Distefano, G. Paladin, *Storia di Venezia 1797-1997. Dalla Monarchia alla Repubblica*, Supernova, Venezia-Lido 1997.

W. Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura storia interessi nella questione della città e della sua laguna*, Officina, Roma 1973.

J. Kotkin, *The New Geography. How the Digital Revolution is reshaping the American Landscape*, Random House, New York 2001.

G. Roverato, *La terza regione industriale*, in S. Lanaro (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Veneto*, Einaudi, Torino 1984, pp. 165-230.

E. Rullani, *Dalla crisi produttiva e occupazionale del polo industriale all'economia post-crisi e terziaria degli anni '80*, in AA.VV., *Conosci la tua città: atti degli incontri*, Associazione Olof Palme, Venezia 1989, pp. 215-221.

S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna 1997.

M. Storper, *The Regional World. Territorial Development in a Global Economy*, The Guilford press, New York 1997.

A. Zorzi, *Una città, una repubblica, un impero: Venezia 697-1797*, Milano 1989.