

Città industriale, città del Novecento

di Carlo Olmo

La città industriale non è stata solo il modello più diffuso e rilevante del Novecento (in realtà ancora oggi prevalente, se lo sguardo esce dall'Europa e dagli Stati Uniti), un modello che ha mutato profondamente le relazioni tra risorse naturali e urbanizzazione, ma è stata soprattutto l'esperienza soggettiva e collettiva, che ha consentito a culture contadine di urbanizzarsi, al taylorismo, prima, al fordismo poi di sviluppare le loro potenzialità e contraddizioni (produttive, sociali, sindacali), al ceto medio di divenire l'istituzione sociale con cui tutti hanno dovuto fare i conti, nel bene o nel male. È stata anche la città dove il conflitto da individuale si è trasformato in collettivo, formando proprio sul conflitto, generazioni di cittadini, operai, imprenditori, tecnici, studenti, studiosi.

Ma la città industriale è stata anche il laboratorio di politiche che hanno segnato non solo le morfologie urbane, ma le strutture della società contemporanea. I grandi riformismi hanno cercato di rispondere ai problemi quantitativi che l'industrializzazione poneva, con modelli di città (da Detroit a Wolsburg, da Manchester a Torino), ma anche e soprattutto con un uso della terra e del territorio in funzione anticongiunturale. Le grandi opere pubbliche dal New Deal sono diventate la risposta quasi automatica a crisi che spesso hanno preso le mosse da una crisi immobiliare, stabilendo un cerchio non sempre virtuoso che ha fatto dell'uso di un bene limitato, la terra appunto, il perno di politiche sociali ed economiche tutt'altro che coscienti della natura del bene su cui fondavano le loro azioni.

Anche le regole della democrazia compiuta prendono forma nelle città industriali, che siano esse quelle della Black Country, delle città della costa East degli Stati Uniti, Stoccarda o Torino. La città industriale radicalizzando e semplificando le contraddizioni ha favorito il *costarsi* dell'idea di rappresentatività universale prima, di rappresentanza partecipata e consiliare poi, favorendo insieme i paternalismi (dai villaggi operai alle opere sociali per i dipendenti) o l'intervento programmatico dello Stato. Anche lo Stato troverà nella città industriale il suo laboratorio più importante e la legittimità più forte. Le politiche per le residenze pubbliche, ad esempio, saranno inizialmente concentrate nelle aree industriali dove potevano essere elemento di moderazione dei conflitti, ma anche strumento per affrontare bisogni di massa: e oggi quelle parti di città definiscono forse l'unica forma *urbis* di città europee e nordamericane, almeno per gli anni del secondo dopoguerra.

La città industriale viene spesso confusa con le One Company Town, da Pulmann City a Wolsburg. In realtà le città industriali sono molteplici e spesso contraddittorie, legate a una forma sociale più che all'avventura di una tecnica. Tra Lione e Barcellona, tra Dresda e Modena davvero sono più le differenze, anche negli anni d'oro del loro sviluppo industriale, di quanto siano i tratti omologhi. Se si privilegia la tecnica nel descrivere e/o analizzare una città si rischia la fine delle banalizzazioni che, purtroppo, imperano oggi persino nella formulazione di modelli che dovrebbero unificare, sotto varie declinazioni di *global cities*, realtà cinesi e indiane, australiane e europee.

In più si tende a confondere, ed è confusione ancora più importante, città industriali e aree

industriali dismesse. Dismesse sono le aree della seconda rivoluzione industriale: oggi tutto il mondo sta conoscendo una terza rivoluzione industriale, che certo consuma meno spazi, ma conosce sue morfologie e tipologie, architettoniche e spaziali. Recentemente, accanto ai casi sempre celebrati, la Silicon Valley o Boston, si cominciano a capire modelli di organizzazione urbana e territoriale sempre più complessi, come l'Internet Valley che si crea intorno a Washington e all'industria militare. Sono i primi accenni alla fuoriuscita dalle semplificazioni, analitiche e interpretative, create dalla città diffusa e dai non luoghi.

La terza rivoluzione industriale è altrettanto gerarchica e forse ancor più rigida nel definire i propri modelli di consumo dello spazio. I caratteri più diffusi che si riconoscono, si possono oramai *riconoscere*.

La continua riduzione dei tempi che intercorrono tra ricerca e trasferimento tecnologico ha portato a riavvicinare sedi della ricerca e della produzione. Il fenomeno degli incubatori, che vede ad esempio a Boston fiorire in prossimità del MIT piccole imprese, a decine ogni anno, che poi, appena si sviluppano si allontanano, ma mai troppo, non è che un esempio. Certo sono industrie che impiegano tecnici più che operai, che consumano spazio in modo molto diverso dai laminatoi Falck, che generano reti di indotti molto diversi dall'industria automobilistica. Ma anche l'industria automobilistica sta radicalmente cambiando il suo rapporto con la ricerca e la produzione. L'avvio di un'epoca profondamente diversa nella concezione del prodotto, non solo del motore, sta generando realtà territoriali molto differenti. I centri di ricerca sono stati riportati vicino a produzioni sperimentali, l'integrazione con l'elettronica ha sviluppato reti di industrie che a loro volta fanno della ricerca la stessa ragione dell'esistenza. La concorrenza e la conseguente riduzione del numero dei grandi produttori non nasce tanto dal mercato, quanto dagli investimenti in innovazione e dalla rete di relazioni con la ricerca che queste inducono.

Ancora. La diversa organizzazione spaziale, che favorisce l'integrazione tra attività industriali, terziarie e insediative è certo una grande occasione per ripensare un uso della terra, un'occasione che ha tuttavia un grande "nemico": la cultura del capannone industriale, del contenitore indifferente agli usi, disponibile per ospitare qualsiasi attività. La terza industrializzazione sta disseminando i territori, non solo della Pianura Padana o della Ruhr di questi contenitori privi di qualsiasi qualità e valore, oltre tutto in numero assolutamente spropositato. Non solo. Questa diffusione di capannoni contrasta con la riqualificazione delle aree industriali della seconda industrializzazione che, in molte realtà urbane, superata anche qui una triste vicenda, quella dei parchi tecnologici, sta davvero contribuendo a ridefinire una mixité funzionale, non solo sociale, che è la radice di ogni *civitas*, questa volta più inclusiva e ricca di diversità. Un contrasto che segna una nuova e diversa contrapposizione tra città e campagne, per restare al modello caro a tanti e amati geografi di inizio del Novecento. Un contrasto tra usi pregiati e non, tra qualità sociale e non, tra mixité e monofunzionalità.

Insieme alla rigerarchizzazione delle funzioni e delle élites, credo che questo sarà il problema più difficile da gestire nell'avvio di questa nuova fase delle città e dei territori della terza industrializzazione. Anche perché l'esclusione è matrice di tanti conflitti già a scala planetaria, e un'esclusione di interi territori destinati alla monofunzionalità, oltre che allo spreco quasi irreversibile di terra, apre un problema di rappresentatività e di democrazia, molto serio. Nuovi localismi si intravedono già in queste regioni, segnate non più dall'appartenenza a culture locali, retoriche o reali, ma a condizioni di lavoro e di rapporto con un'unica attività e con un territorio, quasi come le periferie della seconda industrializzazione, figlie di un unico uso.