

Jean-Pierre Garnier

“METROPOLIZZAZIONE”

STADIO SUPREMO

DELL'URBANIZZAZIONE CAPITALISTA



ISTRIXISTRIX

“METROPOLIZZAZIONE”

Stadio supremo dell'urbanizzazione capitalista

Intervento al Festival Avatarium, St Etienne, 13 aprile 2013

I. Chiarimento concettuale e collocazione in prospettiva storica

Per chi si interroga sull'evoluzione in corso e futura delle principali città francesi, la risposta si trova in una sola parola che ritorna in modo rituale e perfino ossessivo nei documenti di pianificazione e di urbanistica, negli opuscoli pubblicitari o nei videoclip di propaganda prodotti dalle municipalità interessate: “metropoli”. Nel leggere questi meravigliosi esempi e questa prosa che rende euforici non c'è alcun dubbio che in effetti l'avvenire, evidentemente radioso, dei grandi agglomerati urbani e perfino di quelli di taglia media come Caen, Digione o la stessa Brest (“Brest Métropole Océane”) potrà essere solo “metropolitano”. Non sfuggono alla regola Lione, Marsiglia, Tolosa, Strasburgo, Bordeaux, Montpellier, Nantes, Rennes e ovviamente Parigi, Lilla e Grenoble. Cosa significa? E perché lo si dice con una tale unanimità?

Rispondo senza ulteriori indugi: ai giorni nostri, *“metropoli” non è o non è più un concetto nel senso scientifico del termine*, ma lo è diventato in senso *pubblicitario, mediatico*. Detto in altri termini, una denominazione di origine sempre meno controllata che serve a “vendere” la città ai suoi abitanti e, soprattutto, a degli attori esterni.

Forse si obietterà che solo le città o le regioni urbane la cui influenza e attrattiva si misura su scala mondiale, le “città globali” del capitalismo globalizzato, meritano l'appellativo di metropoli. Ma è solo una definizione tra le altre, in cui la dimensione planetaria è considerata il metro per certificare la pertinenza di tale definizione. Non si può tuttavia riservare il termine alle sole metropoli di taglia e influenza mondiale (New York, Londra, Parigi, Tokyo...). Altrimenti significherebbe cadere nel solipsismo: per il soggetto pensante – il geografo o il sociologo urbano in questo caso – non ci sarebbe altra realtà che quella enunciata dal soggetto stesso. Una definizione che, perciò, non esaurisce il

soggetto, anche se le discussioni che solleva possono esaurire i ricercatori.

Definizione canonica: agglomerato urbano di varie centinaia di migliaia di abitanti che concentra numerose strutture e posti di lavoro nel terziario di alto livello che gli permettono di comandare, inquadrare, influenzare e servire una regione urbana o uno spazio più vasto, nazionale, continentale o mondiale. Tende a monopolizzare nella propria area di influenza le attività decisionali o direttive di ordine politico, economico, amministrativo e anche culturale, cosa che le permette di organizzare un territorio dalla dimensione variabile, di impartire ordini, di lanciare iniziative, di autorizzare nuove attività.

Se la denominazione “metropoli” prospera a partire dall’inizio di questo secolo, non è stato così nel secolo precedente. Ci fu un tempo, infatti, in cui era sinonimo di gigantismo, di massificazione, di affollamento, di robotizzazione, di anonimato, di “folla solitaria”... Molti cinefili avranno ancora presente le immagini da incubo del film di Fritz Lang, *Metropolis*, funerea anticipazione della disumanizzazione delle città del capitalismo industriale.

Ma che importa: basterà, come vuole la *neolingua* di cui Georg Orwell espose la logica, riprendere lo stesso termine invertendone il significato. Negli anni '60 arriverà dapprima la moda delle “metropoli di equilibrio” promosse dalla tecnocrazia gaullista, consigliata da tutti i geografi progressisti che la Francia poteva allora contare, la maggior parte ex membri del Partito Comunista Francese (Michel Rochefort, Roger Brunet, Bernard Kayser, Guy Burgel...). Avrebbero dovuto attenuare il contrasto tra Parigi, capitale dinamica ma ipertrofica, e il “deserto francese” in cui le “città di provincia”, dormienti e anemiche, non riuscivano a “decollare” economicamente, non avendo raggiunto la “grandezza critica” e un livello sufficiente nella “armatura urbana” del paese. Grazie a una politica vigorosa di “riequilibrio” sotto l’egida di uno “Stato forte”, vale a dire autoritario, interventista e pianificatore, lo scarto comincia a ridursi. Benché il dinamismo di queste “capitali regionali”, che avrebbe dovuto far uscire le loro rispettive regioni dal marasma e dal declino in cui si erano insabbiate, ebbe come effetto di accentuare, all’interno di ciascuna regione, il contrasto tra un’area urbana centrale in pieno sviluppo e un entroterra in via di sottosviluppo e perfino di desertificazione.

Negli anni '70 sopraggiunse la “crisi”, vale a dire la ristrutturazione del sistema produttivo capitalista su scala planetaria. La deindustrializzazione che ne conseguì unita alla crescita del movimento ecologista diede un colpo di

arresto alla crescita dei grandi agglomerati urbani. Allora la moda diventerà quella di un “urbanismo dal volto umano”, del dare la priorità alle “città medie e piccole”. Ma non durerà a lungo.

Con l'arrivo della “sinistra” al potere e con la sua adesione in pompa magna ai benefici del mercato, dell'impresa e del profitto, la “rivoluzione urbana” annunciata dal sociologo Henri Lefebvre una decina d'anni prima prenderà una piega decisamente “tecnologica”. Aggettivo improprio, così come il corrispettivo sostantivo: la “tecnologia” è un discorso sulla tecnica, il più sovente apologetico, volto a celebrare i suoi nuovi “avanzamenti”, identificati con il “progresso”.

Con la decentralizzazione, agli amministratori locali “di sinistra” delle grandi città francesi d'ora in avanti non spetta più mettere in atto la “autogestione” sul piano locale in una prospettiva di “rottura con il capitalismo”, ma di “modernizzare la Francia” facendo delle città più importanti dei “poli d'eccellenza”, dove l'eccellenza è misurata – “valutata” si direbbe oggi – principalmente con il metro della prestazione economica su base tecnoscientifica. Così le “metropoli di equilibrio” riprendono la loro avanzata sotto il nome di “tecnopoli” puntando sulla combinazione vincente: attività all'avanguardia + laboratori + istituti d'insegnamento superiore. Tuttavia per attrarre gli “investitori” e la “materia grigia” c'era bisogno, per ragioni che saranno precisate più avanti, di territori più vasti rispetto a quelli circoscritti nei limiti amministrativi delle città capoluogo di aree metropolitane.¹ Da qui, agli occhi degli edili, ormai investiti di sempre maggiori responsabilità grazie alla decentralizzazione, la necessità di guardare in grande e lontano. Il gigantismo seduce di nuovo, passa come criterio del futuro: ormai l'ampliamento illimitato dei grandi agglomerati, dei centri urbani, dei poli di crescita ribattezzati “poli di competitività”, serve come modello di riferimento alle “élite metropolitane”.

Considerata dal punto di vista dei municipi, delle agenzie urbanistiche, delle cellule di “comunicazione” delle amministrazioni comunali e delle camere di commercio, in materia di “sviluppo urbano” la “buona scala” non poteva più essere quella della città e nemmeno dell'agglomerato urbano, in cui i nuovi arrivati tanto attesi si sentirebbero un po' troppo allo stretto, ma uno spazio di dimensioni regionali – i geografi parleranno di “regione urbana” – che ingloba non solo il “suburbano” – neologismo importato dagli Stati Uniti per designare le periferie – ma anche il “periurbano”, ovvero le cittadine e i paesi

adiacenti a cui si vanno ad aggiungere le nuove zone urbanizzate che hanno fagocitato la fascia più esterna rurale. Il tutto verrà dunque inglobato sotto il nome di “metropoli”, ma “sostenibile”² e “solidale”, come sarà specificato, due aggettivi obbligatori improntati alla positività che mostrano bene come questo termine designi una realtà urbana molto più invitante di quella a cui prima era stata associata.

Solidarietà fittizia e sostenibilità a breve termine, in realtà. Vocaboli che d'altronde sono di per sé stessi mistificatori, come la maggior parte del vocabolario in voga, per non dire di rigore, tra i “decisori”, gli amministratori e la maggior parte dei ricercatori, a cui i “comunicatori” danno il cambio quando si occupano della metropoli. Una vera e propria *neolingua*, nel senso orwelliano del termine.³

Al di là delle caratteristiche e delle specificità proprie di ciascuna metropoli, storiche, demografiche, geografiche, economiche e culturali – ma non politiche: che siano amministrate dalla vera destra o dalla falsa sinistra, quel che hanno in comune prevale nettamente su quel che le differenzia. In effetti la logica e le mire che si celano dietro il marchio “metropoli” e la dinamica socio-spaziale in cui si iscrivono le politiche urbane provviste di questo marchio sono più o meno le stesse.

2. Riorganizzazione della polarizzazione e della segregazione socio-spaziale

Innanzitutto, il “cambiamento di scala” non pone fine alla segregazione socio-spaziale insita nell'urbanizzazione capitalista, iscrizione sul territorio della dinamica propria a questo modo di produzione: lo sviluppo ineguale e combinato. Tutto al contrario. L'espansione infinita dell'urbano non fa che rafforzare la separazione fisica, e il separatismo socio-ideologico che l'accompagna, tra i “bei quartieri” o le “periferie residenziali” destinate ai ricchi, sempre più “securizzate”, e le zone di confino in cui vengono parcheggiati i poveri, sempre più sorvegliate.

Allo stesso modo il contrasto tra centro e periferia, lungi dal ridursi, continua

ad accentuarsi: mentre una parte dell'urbano si disperde e diluisce al largo degli agglomerati, l'altra si concentra e si rafforza nel cuore della città capoluogo. Il movimento di centralizzazione del capitale che accentua la sua transnazionalizzazione va di pari passo con la concentrazione spaziale delle sue componenti urbane strategiche. È nella parte centrale dell'area metropolitana che si concentrano le funzioni dette "nobili" del comando, definite anche "direttive" o "decisionali" – il "terziario superiore", come dicevamo prima, definito talvolta "quaternario" (ricerca, innovazione) – con i servizi (finanza, consulenza, pubblicità, ramo alberghiero, ristorazione e tempo libero "di alta qualità") e le relative strutture, oltre ai borghesi e ai neo-piccolo borghesi, *bobos* alla moda in testa – la cosiddetta "classe creativa" – attaccati, per motivi al tempo stesso professionali e culturali, alla "centralità urbana".⁴

Per far loro posto, nei settori ad habitat popolare che ancora permangono nel cuore degli agglomerati, vengono condotte a tamburo battente operazioni di "riconquista urbana". Sotto forma di "rinnovamento" o "riabilitazione", si presume contribuiscano a "ri-dinamizzare" certi "quartieri trascurati", a "rivalorizzare" certi "settori degradati", prendendo parte al "rinnovamento urbano". In realtà, come tutti sanno benché facciano finta di ignorarlo, l'obiettivo della manovra è sempre lo stesso: rinnovare la popolazione, valorizzare gli spazi "liberati" a profitto di imprenditori, costruttori e speculatori, "riqualificarli" per riservarli a "gente di qualità". In breve, far sloggiare le classi popolari la cui presenza nelle zone centrali in quanto abitanti (ma non come lavoratori, dato che gli impieghi di servizio sono in continuo aumento) è considerata inutile se non addirittura ingombrante. Così vengono spediti in periferie sempre più lontane, proprio come le strutture che ospitano le funzioni secondarie o subalterne, anch'esse indispensabili al funzionamento metropolitano ma che non hanno bisogno di essere ubicate in luoghi prestigiosi che materializzano e simboleggiano il *nec plus ultra* della civiltà urbana. A proposito di tale promozione di un centro urbano vieppiù esclusivo ed escludente, il geografo David Harvey parla di «elitizzazione del diritto alla città».

Nondimeno, privati di questo diritto, i residenti espulsi in periferia avranno ugualmente accesso al cuore della metropoli: in quanto lavoratori impiegati nei propriamente detti "servizi" o di tanto in tanto come consumatori di quelle amenità urbane che siano alla portata del loro portafogli o piuttosto di quanto

permette la loro carta di credito. Ma allora, come conciliare questa accresciuta frattura spaziale e sociale che caratterizza l'organizzazione e il funzionamento delle "aree metropolitane" con "l'imperativo della solidarietà" con cui le municipalità non smettono di riempire le orecchie dei loro amministrati? Grazie a una rete di trasporti pubblici e di strade per le auto rafforzata e perfezionata. Una formula magica o piuttosto una formulazione, "tecnologica", attribuisce ovviamente a questa proliferazione un marchio di positività: "mobilità". Cosa che autorizza degli esperti in sociologia urbana, agli ordini senza che ci sia nemmeno bisogno di darglieli, a far la rima tra libertà di questi cittadini di seconda fascia con mobilità, ovvero l'obbligo di peregrinare all'infinito per andare a lavorare o a passare di tanto in tanto qualche ora di svago nelle zone altolocate da cui sono stati cacciati.

Si qualifica come "metropolitana" questa «*urbanizzazione disurbanizzata*»⁵, come la definì Henri Lefebvre, ovvero un'estensione dell'urbanità, concepita come «arte di vivere in città e di vivere la città», come spazio di cui si appropria la collettività. Al contrario, la metropolizzazione è sinonimo di un aumento dello spossamento delle classi popolari (Harvey). Un fenomeno non nuovo, nient'altro che il prodotto su più vasta scala – è qui la novità – di un triplice processo proprio dell'urbanizzazione capitalista messo in luce dal sociologo Lefebvre: omogeneizzazione, frammentazione e gerarchizzazione dello spazio edificato.

L'omogeneizzazione, che implica al tempo stesso unificazione e uniformazione, vale a dire scomparsa della diversità, rende poco a poco le città intercambiabili: a forza di ritrovare ovunque, in Francia come altrove, gli stessi centri affaristici, le stesse gallerie commerciali, gli stessi immobili "di gran lusso", gli stessi quartieri un tempo popolari ora gentrificati, gli stessi "centri storici" restaurati, pedonalizzati e museificati, si finisce per avere l'impressione di trovarsi in nessun luogo.

In quanto alla frammentazione non fa che aumentare, come già ricordato: suddivisione funzionale dello spazio in zone specializzate (alloggi, lavoro, servizi, tempo libero...) sebbene si cerchi qua e là di attenuarne marginalmente la rigidità a colpi di miscele habitat/commercio/strutture e impianti: divisione in lotti che si comprano e vendono, separazione e dispersione di quel che in altri tempi era un insieme diversificato e integrato.

Infine, la gerarchizzazione degli spazi secondo l'importanza strategica delle funzioni che ospitano e lo status sociale delle persone che li occupano è più rigida che mai, dai luoghi esclusivi riservati ai benestanti (dirigenti, quadri superiori, alta intelligenza, turisti danarosi), enclavi iper-protette per facoltosi dove il Grande Fratello veglia su di loro, fino alle zone di confino, sempre più suddivise a scacchiera, dove sono parcheggiati e relegati quelli a corto di denaro, piazzate sotto lo sguardo del Grande Fratello che li sorveglia prima di punirli.

3. La città sostenibile. “Inquinare meno per inquinare più a lungo”

Quanto detto per la “solidarietà” vale anche per la “sostenibilità”. Se il centro si infittisce, la periferia continua a espandersi. Lungi dal porre un freno alla devastazione ecologica, la metropolizzazione non fa che accentuarla. Mentre si continua a riempire il centro con nuovi immobili, più alti e massicci di quelli che sostituiscono per “ricostruire la città sulla città”, la cementificazione delle aree circostanti è più che mai al culmine: proliferazione di villette, uno sciame di “parchi di attività” (fabbriche *hi-tech*, laboratori, centri di ricerca...) e di grandi superfici commerciali, moltiplicazione di parcheggi, stazioni di servizio, svincoli e tangenziali... Ma ormai tutto è ridipinto di verde sotto l'emblema dello “sviluppo sostenibile”.

Oggi è difficile trovare un documento di urbanistica in cui non si affronti la questione dell'irregolarità del clima, dell'Agenda 21, dello “zero carbone”, delle energie rinnovabili, di “ecoquartieri”, di stabili “HQE”⁶, di materiali riciclabili, “circolazione dolce”, “percorsi paesaggistici” fino agli “orti condivisi”. Paradossalmente, mentre si registra un passo in avanti nell'artificializzazione del vivente, è possibile interpretare questa ondata ecologista come l'applicazione alla realtà urbana di una griglia di analisi tecnocratica che la naturalizza. Naturalizzazione che va di pari passo con la sua depoliticizzazione. Cosa del tutto logica.

Eppure numerosi studi, per lo più sconosciuti in Francia, in particolare di geografi e sociologi “radicali” americani, del nord e del sud, mostrano come l'affermarsi in campo urbano di modelli e impostazioni socio-ambientaliste

“alternative” dipendeva dallo sviluppo di conflitti e lotte politiche. Il cui orizzonte, se non la loro posta in gioco immediata, è il superamento di un modo di produzione che si dimostra in maniera sempre più evidente essere un modo di distruzione, sul piano sia umano sia ecologico. Ora, niente di tutto ciò si trova nei discorsi fatti a profusione per persuadere l'opinione pubblica che lo sviluppo sostenibile ha modificato in maniera positiva le finalità e i contenuti delle politiche urbane. Tutt'altro: è una prosa eminentemente consensuale che sgorga a fiotti per diffondere una visione incantata, che lascia appositamente nell'ombra tutto quello che potrebbe contraddirla. Tutto ciò che è propriamente politico ovvero agonistico, tutto quel che ha a che vedere con il disaccordo e il dissenso, che è proprio di un dibattito legato intrinsecamente a una battaglia contro l'ordine (o il disordine) urbano capitalista, tutto viene eliminato a vantaggio di una gestione urbana tecnocratica e postpolitica grazie a cui si potrà risolvere la crisi ambientale sulla sola base di criteri di *governance*, di *regulation* e di *performance*.

Senza che ci sia bisogno di dilungarsi su questo punto, non ci si stupirà perciò che lo “sviluppo urbano sostenibile” goda oggi dell'unanimità presso i più grandi inquinatori privati quali industriali dell'edilizia, fabbricanti di materiali edili, case automobilistiche o grandi costruttori. Per loro è considerato al tempo stesso una nuova nicchia di mercato in cui sviluppare le proprie attività e un alibi ideologico per la crescente mercificazione dello spazio urbano. Detto in altri termini, un argomento per vendere. Dopata con carburante ecologico la crescita urbana viene fatta di nuovo ripartire, aprendo un nuovo spazio all'accumulazione del capitale e offrendo perfino, come sottolinea David Harvey, un nuovo mezzo per limitare la propria devalorizzazione.

Senza dubbio, questa crescita ai giorni nostri si sviluppa secondo modalità che provocano meno consumo di spazio e di energia, meno emissioni di gas a effetto serra, meno danno all'ambiente naturale. A condizione però di non guardare le cose troppo da vicino. I “summit” rituali consacrati “all'ambiente” si concludono immancabilmente con la medesima constatazione: gli obiettivi, seppur modesti, fissati nell'incontro precedente non sono stati raggiunti. Ad ogni modo il proseguire indefinito dell'urbanizzazione del mondo nella sua forma capitalista, e a maggior ragione “metropolitana”, non fa altro che rimandare le scadenze. Possiamo definirlo “insostenibile”, ribaltando il termine inglese che definisce ciò che dovrebbe essere o diventare. E questo nel triplice significato della parola.

Innanzitutto, nel senso corrente ovvero ecologico del termine, come può essere eternamente “sostenibile” – “praticabile” – questo tipo di sviluppo quando invece distrugge poco a poco le condizioni non solo materiali ma soprattutto umane per poter andare avanti?

Inoltre, non è altrettanto insostenibile sul piano teorico? Infatti, malgrado la fiumana di discorsi, competenti o meno, consacrati a questo tema, nessuna argomentazione degna di questo nome può sostenere la tesi secondo cui potrebbe essere altrimenti, come già dimostrato nella pratica dal carattere derisorio o illusorio delle innumerevoli misure adottate per contenere il disastro. Dal Summit di Rio a quello di Copenaghen e alla COP 21 di Bourget passando per la firma del trattato di Kyoto, l'emissione di gas a effetto serra, lo spreco energetico, la deforestazione, la cementificazione delle coste, l'inquinamento dell'acqua, per citare solo i tratti più salienti del saccheggio ecologico, sono proseguiti a un ritmo che, quando non è aumentato, non è mai diminuito in modo significativo. Sconvolgendo le condizioni del riequilibrio naturale dell'ecosistema, ormai la sopravvivenza del “sistema-mondo” è stata resa dipendente da una quantità interminabile di interventi correttivi abbinati a una gestione previsionale dagli effetti ancor più aleatori giacché sovente si limitano a essere degli effetti d'annuncio. Ultima in ordine di tempo, almeno per la Francia: l'inserimento, celebrato con grande clamore mediatico, nella Costituzione della V Repubblica, di una “Carta dell'Ambiente”. Poco importa che il “principio di precauzione” che d'ora in avanti figurerà sempre in posizione privilegiata rischi di avere un impatto altrettanto poco effettivo degli altri grandi principi già iscritti nella “nostra legge fondamentale”, come dicono i giuristi, quali il diritto al lavoro o il diritto all'abitazione. Se viene invocato dalle stesse persone che lo calpestano, direttamente o per complicità, è per calmare le inquietudini che potrebbero nascere dalle sue ripetute violazioni, legittimando così le misure e le azioni destinate a mascherare la gravità delle loro conseguenze. Così, certa della propria “sostenibilità”, la “società urbana” potrà finire di rodere quanto resta della “natura”, essendo entrambe alimentate tramite flebo grazie alle cure intensive di amministratori e tecnici della prevenzione o della riparazione.

Infine, questo sviluppo urbano si dimostra insostenibile sul piano etico e dunque politico, e questo doppiamente. Primo perché si rivela sempre più insopportabile per la maggioranza della popolazione e perciò ingiustificabile,

anche se una buona parte di questa, che si è già dovuta confrontare con i molteplici problemi legati a un “livello di vita” che assicura loro a malapena la sopravvivenza, danno ben poca importanza – se non addirittura ignorano – a quelli relativi al proprio “ambiente di vita”.

Ma i danni provocati dalla modalità di spazializzazione capitalista non condannano solo i dominati a vedere la propria situazione aggravarsi ulteriormente. Tra le “élite circolanti e globalizzate” della *jet society*, alcuni si preoccupano, tra due viaggi d'affari o due riunioni, ad esempio della nube d'inquinamento che continua a espandersi e a infittirsi nei cieli di alcuni aeroporti, conseguenza dell'aumento sfrenato del tasso di motorizzazione. Ora, ne dovrà passare di acqua, anch'essa sempre più inquinata, sotto i ponti prima che tutte le persone si spostino con veicoli elettrici in “metropoli” sempre più vaste. Altri, anticipando indubbiamente l'effetto boomerang sul piano sociale e politico di una crisi che non vuole finire, si rinchiudono timorosi in “residenze securizzate” all'interno o nei pressi dei grandi agglomerati urbani. Per loro a quanto pare l'orizzonte, almeno a medio termine, non è più tanto rassicurante. Per non parlare del lungo termine: “frammentazione”, “frattura”, “apartheid urbano”, “secessione”, altrettanti appellativi proposti da sociologi e geografi urbani per definire la disgregazione, decomposizione, dislocazione in atto.

“Preservare le condizioni di vita per le generazioni future” figura, come tutti sanno, tra le antifone del discorso ecologista. Preoccupazione che è sintomatica del vicolo cieco teorico e pratico dello “sviluppo sostenibile”, urbano o meno: la sopravvivenza della specie diventa un obiettivo in sé, sgomberando il campo da qualunque tentativo di mettere in discussione la natura di questa “sopravvivenza” e ciò che ne costituisce il valore simbolico. Rimessa in discussione che provoca insicurezza, in verità, ai giorni nostri in cui la “sicurezza” è diventata un'ossessione. Ma allora, significa forse dar prova di pessimismo o meglio di realismo avanzare l'ipotesi secondo cui questa desocializzazione potrebbe, ancor prima della fine di questo secolo, provocare, grazie a disastri ecologici e al panico che ne conseguirebbe, l'annientamento dell'umanità? Annientamento fisico, forse. Barbarie disumanizzante, di sicuro. Ci saranno ancora delle persone che pretenderanno che l'alternativa posta da Rosa Luxemburg all'inizio del secolo scorso, “socialismo o barbarie”, sia stata superata?⁷

4. La “*governance*”: una collaborazione di classe strutturale

Resta da capire perché questo “modello metropolitano” goda dell'unanimità presso le élite locali, amministratori pubblici o meno. Molto semplicemente perché costoro devono far propria, anch'essi, la regola non scritta ma imperativa che ormai governa la vita nel suo insieme nell'Europa capitalista: la “concorrenza libera e non falsata”. Questa, che oppone tra loro le imprese, gli Stati e gli individui, fa nascere la rivalità anche tra le città, che devono obbligatoriamente collegarsi ai flussi dell'economia trans-nazionalizzata: ciascuna dovrà dimostrare, attraverso campagne di marketing urbano, di essere altrettanto se non più adatta delle altre a captare questi flussi. Come non smettono di proclamare i loro sindaci, devono dimostrarsi “competitive”. Pertanto le regole del gioco sono chiare: o si dotano dei mezzi per ingrandire e crescere, riorganizzando il proprio territorio in modo da polarizzare il massimo di risorse a loro profitto, o più esattamente a profitto di chi trae profitto da questa polarizzazione, per entrare a far parte del “club molto esclusivo delle metropoli”, come recita una formula cara ai “decisori”; altrimenti saranno votate alla marginalità, al declino e alla rovina. Tutto il resto viene dopo. A partire dalla “salvaguardia dell'ambiente” e della “coesione sociale”, che vengono immancabilmente evocate nei discorsi rivolti agli abitanti ma che la metropolizzazione riduce a nulla di fatto, trasformate dai “comunicatori” in palloncini consensuali gonfiati con l'aria (inquinata e sempre più irrespirabile) dei tempi. Contrariamente ai ripetuti proclami che attualmente integrano il miglioramento dell'ambiente sociale come condizione indispensabile ai fini dello sviluppo urbano sostenibile, le fratture socio-spaziali sono continuate ad aumentare all'interno dello spazio metropolitano. Avendo a disposizione un piano locale, si rafforza l'alleanza di classe tra le categorie che traggono profitto dalla metropolizzazione.

Senza dubbio si può individuare, considerato quanto detto in precedenza, da quali categorie sociali provengono gli “attori” principali della politica di metropolizzazione. Scolasticamente dotati, sono i prodotti più o meno elaborati delle università o delle *grandes écoles*.⁸ Alti funzionari, proprietari di laboratori, dirigenti di aziende *hi-tech*, universitari di alto rango, in maggioranza appartengono alle fasce superiori della piccola borghesia intellettuale. Classe media, intermediaria, mediana e mediatrice, preposta ai

compiti di mediazione tra la classe dominante, a cui sono riservati i compiti direttivi (borghesia privata o di Stato), e le classi dominate (proletariato operaio e impiegatizio) a cui toccano i compiti esecutivi. Dato che questa oligarchia diplomata non è onnipotente («frazione dominata della classe dominante» secondo Bourdieu) si piega alle richieste di quest'ultima, quando non le previene, srotolando il tappeto rosso – o piuttosto verde – per attrarla nella metropoli.

Chi gestisce la città? Chi decide di renderla una metropoli? E come? «La *governance*», rispondono in coro amministratori locali e padroni. Uno pseudo-concetto che, come molti altri della neolingua tecno-metropolitana, è impossibile definire con precisione. Ed è proprio per questo che piace tanto. Dietro il fumo opaco delle sigle e degli ingranaggi tecnocratici, si tratta di “*governance* metropolitana” e perfino “partecipativa” – viviamo in democrazia, a quanto pare! – ma pur sempre destinata agli interessi dei possidenti.

A partire dalla metà degli anni '80 le élite locali di Lilla, Grenoble e di altrove decidono di riconvertire economicamente le proprie città per farle entrare nell'età cosiddetta “postindustriale”, promuovendole a metropoli. Da allora lo “sviluppo metropolitano” diventa l'ideologia della *governance* social-patronale. Tre iniziali riassumono questa collusione: PPP. Partenariato pubblico-privato.

Dal lato dei poteri pubblici, nei consigli comunali, nelle comunità di agglomerati⁹ o nei consigli regionali, a colpi di “schema di coerenza territoriale” (SCOT), di “piano locale urbanistico” (PLU), gli amministratori assecondati dai loro esperti organizzano la “metropoli del domani”: insediamento di “poli ad alta competitività” e ristrutturazione brutale dei quartieri popolari, il tutto oramai sotto il segno di uno “sviluppo sostenibile”. E solidale, per aggiungervi un tocco “sociale”. Figure simboliche dell'influenza “socialista” sulle collettività territoriali, Martine Aubry e Gérard Colomb (sindaci di Lilla e Lione) sognano di «essere nella Top Ten delle grandi metropoli europee». Dal lato dei padroni, la maggior parte sono rappresentati dalla Camera di commercio che riunisce gli imprenditori più influenti della regione urbana, senza parlare dei molteplici gruppi di pressione e delle reti che proliferano attorno ai poteri locali, quando non ne fanno direttamente parte in seno ai vari consigli, comitati e commissioni. Una delle caratteristiche di questa *governance*

metropolitana è senza dubbio la seguente: i capitalisti occupano uno spazio smisurato nelle grandi decisioni.

Obiettivo di questa cogestione: attrarre gli investitori e la “materia grigia”. Tra questi ultimi, universitari e ricercatori premurosi di far valere le proprie “competenze”: economisti, geografi, urbanisti, sociologi, politologi. I loro lavori, molto spesso ordinati e finanziati dai decisori, forniscono a chi glieli ha commissionati concetti chiave, griglie interpretative dei cambiamenti urbani e orientamenti per le future politiche pubbliche. Una manna dal cielo per amministratori e padroni: argomentazioni e giustificazioni dei progetti urbani possono godere del marchio di “scientificità”. Come definire questa collusione di interessi tra persone interessate, nel doppio senso del termine? Banda organizzata? Associazione di malfattori?

Ci sono due termini che compaiono spesso nei discorsi di manager e decisori: “investitori” e “talenti”. I primi sono gli imprenditori, i dirigenti, i costruttori, gli speculatori. I secondi, i “talenti”, la “materia grigia”, ovvero gli ingegneri, i quadri superiori, i tecnici, gli esperti e i “professionisti” di ogni sorta... Il che implica che il resto della popolazione attiva sarebbe senza talento né cervello.

La tecnocrazia locale, il cui potere si regge sul padroneggiare la tecnologia e il *management*, rafforza la propria potenza sviluppando l'ingegneria della popolazione. Tutta una serie di dispositivi istituzionali, materiali e umani, gestiti dai membri delle fasce intermedie della piccola borghesia intellettuale rendono possibile il suo inquadramento: educazione, formazione, lavoro sociale, tempo libero... Strutture pubbliche e reti associative dividono a scacchiera il territorio metropolitano, senza contare i mass-media, completamente asserviti, sotto la copertura della “informazione” e della “comunicazione” – propaganda e pubblicità, nei fatti – ai poteri locali in carica. Parlando di “talenti” da attrarre e far restare in loco, questa élite locale ostenta il proprio disprezzo per gli strati popolari.

Se non siete padrone, manager, ricercatore, ingegnere, professore, dirigente aziendale significa che siete senza talento, incapace, indesiderabile. Disoccupati, beneficiari di sussidi statali, operai, impiegati, senza documenti, precari, fatevi da parte. Anzi no. I senza talento locali devono fare posto ai talentuosi ma solo per andare a installarsi in periferia, perché devono rimanere a disposizione della tecnocasta che ha bisogno di braccia forti o di piccole mani per svolgere i compiti servili. La “metropoli” in effetti non potrebbe proseguire il proprio

slancio senza la neo-servitù delle “occupazioni di servizio”.

Quindi, il colore politico, o piuttosto dei politicanti, del consiglio comunale o delle “comunità di agglomerati” conta poco perché il pedigree sociologico di chi detiene i posti chiave e le leve di comando non è affatto diverso. Così come le politiche che mettono in atto.

*

NOTE a cura del traduttore

1. In francese *ville-centre* (da non confondersi con *centre-ville*, centro città); si tratta delle città capoluogo delle rispettive aree metropolitane o agglomerati. Ad esempio, Torino è il capoluogo della “città metropolitana” torinese.

2. In francese *durable*, che esprime più dell’italiano “sostenibile” il senso di un qualcosa che permane nel tempo, che può durare.

3. Georges Orwell, 1984.

4. I *bobos* sono i “borghesi bohemien”. Il termine è stato coniato dal giornalista nordamericano David Brooks nel suo libro *Bobos in Paradise: The New Upper Class and How They Got There* pubblicato nel 2000.

5. Henri Lefebvre, *Il diritto alla città*, Padova, Marsilio, 1970, p. 37 (*Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1968).

6. La *haute qualité environnementale* è ormai un marchio commerciale, legato allo sviluppo sostenibile nel campo delle costruzioni.

7. “Juniusbroschüre”, *La critica dell’economia politica*, in *Scritti scelti*, a cura di L. Amodio, Torino, Einaudi, 1976.

8. La *Grande école* è un’istituzione tipicamente francese creata già agli inizi dell’Ottocento, dove si impartisce un’educazione di alto livello destinata a formare i quadri dirigenti pubblici e privati.

9. La *Communauté d’agglomération* è un’istituzione pubblica di cooperazione intercomunale, creata nel 1999 e formata da comuni che nell’insieme hanno più di 50.000 abitanti.

Jean-Pierre Garnier è autore di *Anarchia e architettura: un binomio impossibile* seguito da *Lo spazio indifendibile: la pianificazione urbana nell'epoca della sicurezza*, Nautilus, Torino, 2016.

Dello stesso autore *istrixistrix* ha pubblicato inoltre:
- *Architettura sociale e logiche capitaliste* seguito da
È ancora attuale il diritto alla città?



ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET

ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG

NESSUNA PROPRIETÀ

F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO

OTTOBRE DUEMILA SEDICI

