

# **Il Volto delle Città: le 4 popolazioni metropolitane**



**CENSIMENTO.** I nuclei numerosi sono poco più del 50 per cento: i single in costante aumento

# La famiglia? Una sola persona

Negli ultimi quindici anni gli stranieri residenti sono quadruplicati

► Appena 174 residenti in meno rispetto al 2015. La città non cresce ma questo è un aspetto consolidato ormai da anni e le "perdite" di popolazione sono tutto sommato limitate. I morti sono il doppio dei nati (1.653 contro 766) e raccontano di una Cagliari che sta invecchiando, e pure questa non è una novità. Gli over 65 rappresentano il 26,54 per cento (41.055), in costante crescita da tre lustri a questa parte. Le fughe, cioè le emigrazioni, sono 3.440 mentre le nuove iscrizioni all'anagrafe dei residenti sono 4.389, una compensazione della bassa natalità. E le donne (82.517) superano il numero degli uomini (72.122) di oltre diecimila.

**BIMBI E FAMIGLIE.** Altre fasce di età rappresentative sono quelle dei cinquantenni, 24.745 (16 per cento), e quella dei quarantenni, 24.574 (15,89 per cento). I bambini sino ai 10 anni sono 9.780 (6,32 per cento). In città risiedono 75.561 famiglie, delle quali il 44,9 per cento composte da una sola persona. Le famiglie numerose, quelle con almeno cinque componenti, sono solo il 3,39 per cento. Altra chicca dell'Atlante, l'elenco dei 30 cognomi più diffusi, da Melis (2.030) a Sanna (1.605) e Piras (1.499) sino a Zedda (600) e Massala (595).



**STRANIERI.** Sono solo alcuni dei dati che emergono dall'Atlante demografico pubblicato dall'amministrazione comunale sul sito online. Si scopre che gli stranieri hanno raggiunto quota 8.381, il quadruplo rispetto al 2002, e che la componente più importante risiede a Monte Mixi (1.097), seguita da Stampace (834) e Villanova (813). Stranamente a Marina sono solo 518.

**IL SOCIOLOGO.** «Cagliari non può espandersi, non ha

più aree dove poter costruire nuovi insediamenti - spiega il sociologo Gianfranco Bottazzi - a meno che non lo si faccia a Molentargius. Scherzo, è chiaro, però il problema della mancata crescita sta qui. Basta vedere quanto è accaduto nei centri dell'hinterland. Capoterra, Sestu, Monserrato e Assemmini, giusto per citarne alcuni, registrano notevoli incrementi demografici legati anche a fattori economici: compra-

re casa a Selargius costa

meno e le giovani coppie, anche di cagliaritari, preferiscono lasciare il capoluogo».

**LA RICERCATRICE.** La città invecchia ma non si vede. «La mancata crescita demografica non è un problema - dice Ester Cois, sociologa e ricercatrice dell'Università - perché Cagliari ormai è passata dall'appartenenza all'area metropolitana a essere città metropolitana. Con tutti i vantaggi che ne derivano in termini di vivibilità e di

fruibilità. Il Poetto, Bonaria e, in generale, il centro storico rendono l'idea della vitalità e del dinamismo che la sta caratterizzando ormai da diversi anni. La distanza, peraltro breve dai 17 centri della cosiddetta area vasta, facilita gli spostamenti».

**TRAFFICO.** Già, infatti i recenti studi sul traffico stradale hanno stabilito che in città, tutti i santi giorni, entrano 150 mila auto, in pratica una per ogni residente. Mezzi che vengono par-

cheggiati nei tanti spazi attrezzati per consentire gli spostamenti con il servizio di trasporto pubblico. Anche gli amministratori non sono preoccupati dai dati demografici.

**L'ASSESSORE.** «Stiamo notando, anzi, che stanno aprendo bar, ristoranti e tanti negozi - sottolinea l'assessore Danilo Fadda - numeri in netto contrasto con i rilevamenti anagrafici. La ragione è dovuta al fatto che i prezzi delle case in città sono saliti alle stelle da tempo e, nonostante la crisi, non hanno subito grandi flessioni al ribasso. Sappiamo che ci sono migliaia di appartamenti di privati in vendita e che le imprese hanno difficoltà a piazzare il loro costruito. Per esperienza personale posso dire che diversi amici hanno privilegiato la vita tranquilla di un centro vicino a quella un tantino più frenetica di Cagliari. È comprensibile».

**L'UNIVERSITÀ.** Insomma, l'emigrazione, la vecchiaia e le poche nascite non riescono tuttavia a dipingere una città ferma come direbbero le statistiche e i freddi numeri. L'Università, da sola, garantisce la presenza di qualche decina di migliaia di studenti che affollano i locali e le vie dei quartieri storici ravvivandoli e, soprattutto, rianimandoli.

**Vito Fiori**

REPORTAGE 2017/18



L'Unione Sarda

20 ore fa · 🌐

La foto della capitale dell'Isola dai numeri dell'Atlante demografico



Cagliari, una città che invecchia: dall'atlante demografico la foto del capoluogo - Cronaca - L'Unione Sarda.it

UNIONESARDA.IT



Nel 2015 sono stati registrati 766 nuovi nati



La metà delle famiglie è composta da una sola persona



Gli over 65 rappresentano il 26,54 per cento della popolazione

Appena 174 residenti in meno rispetto al 2015.

La città non cresce ma questo è un aspetto consolidato ormai da anni e le "perdite" di popolazione sono tutto sommato limitate.

I morti sono il doppio dei nati (1.653 contro 766) e raccontano di una Cagliari che sta invecchiando, e pure questa non è una novità.

Gli over 65 rappresentano il 26,54 per cento (41.055), in costante crescita da tre lustri a questa parte.

Le fughe, cioè le emigrazioni, sono 3.440 mentre le nuove iscrizioni all'anagrafe dei residenti sono 4.589, una compensazione della bassa natalità.

E le donne (82.517) superano il numero degli uomini (72.122) di oltre diecimila.

15 dataset trovati.

#### Atlante demografico di Cagliari 2016

Il dataset contiene i dati rappresentati nell'Atlante demografico del Comune di Cagliari aggiornato al 31 dicembre 2016. Nel volume sono riportate ampie raccolte di dati, con relative elaborazioni statistiche, alcune delle quali sono il risultato di nuovi studi sulla struttura fisica, demografica, economica e sociale della città, con una sezione specifica dedicata alla popolazione straniera.

Funzionario o Unità Organizzativa: Servizio Sistemi Informativi, Informatici e Telematici

Licenza: IODLv2.0



Cagliari costa quanto milano, solo che offre il 10% di quello che offre Milano in termini di servizi e offerte di lavoro....stipendi dimezzati....però c'è il poetto e marina piccola!!! Eh si

Mi piace · Rispondi · 3 · 18 h



Un lavoro certosino e pieno di curiosità)) A Cagliari "vincono" i Melis con oltre 2.000 residenti che portano questo cognome. Siccome la differenza tra i nati e i morti è di 887 a favore dei morti ma Cagliari perde solo 174 residenti, significa che... Altro...

Mi piace · Rispondi · 1 · 18 h



Il punto è che i giovani vorrebbero pure abitarci a Cagliari, ma ti propongono topaie da rifare da cima a fondo a prezzi fuori da ogni logica.

Mi piace · Rispondi · 1 · 19 h



Aprite gli occhi giovani! Non si vive di solo mare!

Mi piace · Rispondi · 1 · 16 h



Ma itte capitale de cazzu scrivete capoluogo che è meglio

Mi piace · Rispondi · 1 · 16 h



Perchè in Sardegna per caso ci sono paesi che ringiovaniscono?

Mi piace · Rispondi · 13 h

TIPO	PROGRESSIVO	NAZIONE	COGNOME	NUMEROSITA	PERMILLE_TOTALE	PERMILLE_ITALIANI
Distribuzione dei pri	1	Italia	Melis	2030	13,127348211	13,8355949647
Distribuzione dei pri	2	Italia	Sanna	1605	10,3790117629	10,9389802553
Distribuzione dei pri	3	Italia	Piras	1499	9,6935443194	10,216530469
Distribuzione dei pri	4	Italia	Serra	1374	8,8852100699	9,3645849662
Distribuzione dei pri	5	Italia	Meloni	1165	7,5336752048	7,9401320856
Distribuzione dei pri	6	Italia	Mura	1158	7,4884084869	7,8924231375
Distribuzione dei pri	7	Italia	Loi	1140	7,3720083549	7,7697429851
Distribuzione dei pri	8	Italia	Lai	1140	7,3720083549	7,7697429851
Distribuzione dei pri	9	Italia	Murgia	1110	7,1780081351	7,5652760644
Distribuzione dei pri	10	Italia	Pinna	992	6,4149406036	6,7610395098
Distribuzione dei pri	11	Italia	Manca	982	6,3502738636	6,6928838696
Distribuzione dei pri	12	Italia	Carta	981	6,3438071896	6,6860683056
Distribuzione dei pri	13	Italia	Cocco	924	5,9752067719	6,2975811563
Distribuzione dei pri	14	Italia	Pisano	838	5,4190728083	5,7114426504
Distribuzione dei pri	15	Italia	Dessì	825	5,3350060463	5,6228403182
Distribuzione dei pri	16	Italia	Floris	821	5,3091393504	5,5955780621
Distribuzione dei pri	17	Italia	Boi	816	5,2768059804	5,561500242
Distribuzione dei pri	18	Italia	Puddu	814	5,2638726324	5,5478691139
Distribuzione dei pri	19	Italia	Orrù	808	5,2250725884	5,5069757298
Distribuzione dei pri	20	Italia	Usai	753	4,8694055187	5,1321197086
Distribuzione dei pri	21	Italia	Porcu	708	4,5784051889	4,8254193276
Distribuzione dei pri	22	Italia	Mascia	689	4,4555383829	4,6959236112
Distribuzione dei pri	23	Italia	Fadda	652	4,2162714451	4,4437477423
Distribuzione dei pri	24	Italia	Vacca	621	4,0158045512	4,2324652577
Distribuzione dei pri	25	Italia	Atzeni	620	4,0093378772	4,2256496936
Distribuzione dei pri	26	Italia	Murru	619	4,0028712033	4,2188341296
Distribuzione dei pri	27	Italia	Argiolas	610	3,9446711373	4,1574940534
Distribuzione dei pri	28	Italia	Marras	606	3,9188044413	4,1302317973
Distribuzione dei pri	29	Italia	Zedda	600	3,8800043973	4,0893384132
Distribuzione dei pri	30	Italia	Masala	595	3,8476710274	4,0552605931
Distribuzione dei primi 30 cognomi in ordine decrescer			Totale	28095	181,6812059054	191,4832711981
Distribuzione dei primi 30 cognomi in ordine decrescer			ALTRI	126544	818,3187940946	808,5167288019
Distribuzione dei primi 30 cognomi in ordine decrescente				154639	1000	1000

# Categorie per lo studio della nuova morfologia sociale della città

- Punto di vista che si discosta dal classico **approccio dell'ecologia sociale** per analizzare con maggiore precisione i tratti strutturali che caratterizzano la **nuova forma urbana** (Martinotti)
- Questo approccio prendeva le mosse da un tipo di città che, pur essendo in rapida evoluzione verso la moderna forma metropolitana, era ancora una struttura urbana sostanzialmente tradizionale: una città cioè definita sociologicamente soprattutto dai suoi **abitanti**.

L'ecologia umana classica fa derivare la morfologia sociale (Fatti sociali formati nello Spazio) dal **conflitto tra diverse popolazioni abitanti** che, competendo per il loro insediamento nello spazio urbano, lo plasmano da un punto di vista sociologico, cosicchè dall'interazione tra i vari gruppi si viene producendo un complesso mosaico di “aree naturali”: **la città**, appunto.

Si trattava di un approccio radicato nella cultura di un Middle West poi scomparso. *“Una tradizione in cui benchè la frontiera avesse già ceduto il passo a un'economia metropolitana sopravvivevano tuttavia lo spirito dei pionieri e la tradizione di conquista dell'ambiente geografico. Ed era una battaglia combattuta soprattutto sul piano fisico e territoriale, mentre il Calvinismo intransigente che la ispirava voltava con decisione le spalle alle più accomodanti tradizioni europee”*. (M.A. Alihan)

L'approccio qui proposto supera il paradigma che lega la morfologia spaziale delle città all'**insediamento** abitativo di diversi gruppi sociali e amplia la visuale dalla popolazione che abita la città alle **altre popolazioni** che vi si riconducono.

Si tratta comunque di collegare popolazioni con un territorio, poiché è arduo pensare alla città in senso "aspaziale".

La concettualizzazione dello sviluppo urbano/metropolitano, e della morfologia sociale che via via ne sta emergendo, viene portata avanti a partire dal **progressivo differenziarsi** di quattro popolazioni principali che oggi gravitano attorno alle città/metropoli.

- N.B. Tutto l'apparato conoscitivo sulle società urbane – dalle statistiche ufficiali alle ricerche primarie – deriva i propri dati di osservazione dall'analisi della popolazione che abita la città.
- Dunque le riflessioni sul progressivo differenziarsi di popolazioni hanno carattere largamente ipotetico e non potranno basarsi su dati empirici esaurienti, che potranno essere raccolti in seguito, via via che i sistemi statistici ufficiali e i ricercatori rivolgeranno la loro attenzione sistematica ai nuovi fenomeni metropolitani.

- Il concetto di **popolazione** sembra più adeguato, per comprendere i mutamenti in corso, di vari altri concetti usati dalla sociologia urbana contemporanea (es. “classe”).
- Per comprendere le dinamiche metropolitane sembra oggi assai più opportuno prendere in considerazione anche **altre popolazioni** non necessariamente *insediate* in un certo territorio.
- L'obiettivo è cercare di individuare alcuni **fenomeni in corso** che, pur essendo perfettamente visibili nell'esperienza quotidiana, **non sono stati ancora concettualizzati** in modo chiaro.

Per fare ciò si propone una procedura di carattere prevalentemente induttivo: invece di fare discendere le analisi da un quadro teorico definito, si cerca di ricollegare la descrizione di determinati fenomeni ad alcune categorie generali che possono aiutare a comprendere meglio i dati d'osservazione.

# Le 4 Popolazioni Metropolitane

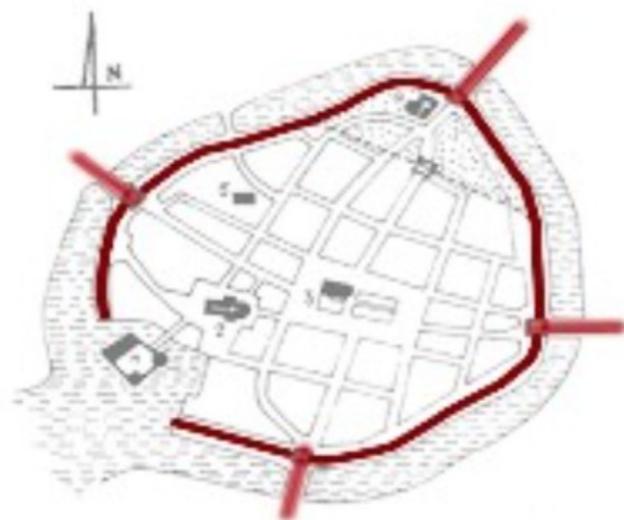
L'alveare Hong Kong nelle foto di Wolf



## La città tradizionale e gli abitanti

- Nella città tradizionale gli abitanti di una città lavoravano anche entro i confini amministrativi (le mura).
- “Popolazione notturna” e “popolazione diurna”, gli abitanti e la forza lavoro, coincidevano spazialmente e sociologicamente in larghissima misura (livello sociografico: omogeneità misurabile).

UN CITTÀ  
MEDIEVALE  
CIRCONDATA  
DA MURA





- Il che non escludeva l'esistenza di un **terzo gruppo di persone**, che andavano ad aumentare temporaneamente la popolazione urbana, per rifornire la città delle necessarie risorse o per ragioni di commercio, di culto o di altro genere.
- Ma si trattava di **quantità molto limitate** rispetto al grosso della popolazione cittadina che rimaneva anche fisicamente circoscritto "entro le mura".

- Le **mura**, per molti secoli, sono state molto più che un semplice artefatto militare, perché possedevano anche un valore simbolico e venivano effettivamente utilizzate per delimitare un'area spesso soggetta a leggi e costumi diversi da quelli in vigore altrove.
- E anche quando le fortificazioni caddero in disuso (in Italia verso la fine dell'Ottocento), e il demanio militare permise il loro smantellamento, la **cinta daziaria**, abolita in molte città solo pochi decenni orsono, serviva a delimitare rigidamente la popolazione urbana.

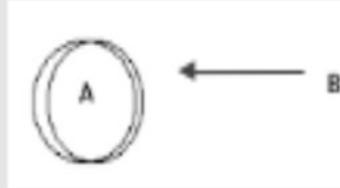
- Nelle ore notturne la popolazione cittadina e quella del contado erano fisicamente separate e, di giorno, nelle città si entrava solo attraverso porte guardate a vista, rimaste oggi come elemento archeologico monumentale o come tracce nella toponomastica (es. Porta Cristina).

## Dalla città tradizionale alla città moderna: distinzione tra coloro che abitano in città e coloro che vi lavorano

La seconda fase della forma di città-metropolitana è caratterizzata:

- Dal progressivo ampliamento delle aree peri-urbane dovuto allo sviluppo industriale (aumento della capacità produttiva degli impianti e altri fattori di concentrazione) che alimentava un crescente flusso di immigrati dalle aree rurali e dalle periferie in genere.
- Dalla crescente scissione territoriale tra popolazione notturna e popolazione diurna: tra coloro che *abitano* in città e coloro che vi *lavorano* soltanto.

**1° FASE: la città tradizionale → 2 popolazioni: Abitanti e Pendolari**



Si può immaginare un diagramma di Wenn con due cerchi originariamente quasi del tutto sovrapposti.

**2° FASE: Metropoli di 1° generazione → 2 popolazioni: Abitanti e Pendolari**



Tali cerchi, aumentando via via di raggio, tendono anche a separarsi, mantenendo un settore in comune (gli abitanti che lavorano in città), ma per la maggior parte identificando popolazioni insediate in comunità territoriali distinte, pur continuando a condividere la medesima porzione di spazio per larga parte del tempo attivo quotidiano.

E' l'inizio della **Forma Metropolitana**, che si afferma originariamente soprattutto nei Paesi anglosassoni: qui l'influsso concomitante della motorizzazione privata e della fuga nei sobborghi delle classi medie dà origine a una specifica morfologia sociale, dove le periferie urbane sono abitate prevalentemente dalla classe media.

Invece, nella città continentale europea, caratterizzata da un diverso tessuto storico degli insediamenti, le periferie sono abitate soprattutto dalle classi operaie come le *mairies rouges* di Parigi o le *cinture rosse* di città quali Milano, Torino o Genova: in questi casi, fattore decisivo sarà lo **sviluppo dei trasporti pubblici**.

In entrambi i casi, si sviluppa il **pendolarismo**, che costituisce l'esperienza più diffusa del "cittadino/metropolita" nei decenni centrali del ventesimo secolo.

In questa fase le grandi città e i loro hinterlands continuano a crescere perchè i **fattori di concentrazione dell'economia** (dalle tecnologie produttive, ai trasporti, a tutto il complesso delle esternalità positive del contesto urbano) continuano a rendere la città il luogo di gran lunga preferito nelle **decisioni localizzative** di imprese e individui.

Da un punto di vista temporale, questa fase (iniziata negli USA intorno agli anni Venti) trova la sua piena maturità nei primi decenni del Secondo Dopoguerra e coincide con gli spettacolari sviluppi della tecnologia dei trasporti, di cui la **motorizzazione privata** è l'aspetto più visibile.

Tutto il periodo è caratterizzato da costi decrescenti per ogni unità trasportata: la nuova forma urbana che ne deriva dà vita, appunto, alla **Metropoli di Prima Generazione.**

La Metropoli di Prima Generazione è fortemente caratterizzata dal fenomeno del **pendolarismo (commuting)**, che non è affatto accessorio rispetto a una vita urbana modellata prevalentemente dall'abitare e dalle attività lavorative.

Lo è forse da un punto di vista **individuale** (il tempo impiegato per i trasferimenti giornalieri costituisce una porzione improduttiva e accessoria della giornata di lavoro), ma non da un punto di vista **collettivo**: è un fenomeno di proporzioni gigantesche, esteso su scala mondiale, che ha plasmato le città del Ventesimo Secolo.

Boulot, Metro, Dodo, esprimono il grigiore della giornata tipica dei banlieusard, interamente spesa tra il **sonno, il pendolarismo, e il lavoro.**

Ma soprattutto dal **punto di vista materiale** il pendolarismo si traduce in trasformazioni concrete e profonde della metropoli moderna.

Le metropoli di prima generazione sono visivamente caratterizzate dalle **grandi infrastrutture** per il Pendolarismo: ferrovie, freeways, tunnel, ponti e sottopassaggi, in cui si sono riversati **i più consistenti investimenti urbani** della parte centrale del Novecento.

- Se il Pendolarismo rappresenta il fenomeno strategico della Metropoli di Prima Generazione, è anche vero che la tecnologia dei trasporti materiali, e in particolar modo la diffusione della motorizzazione privata, permettono anche **flussi in senso contrario.**
- In questo periodo si afferma un secondo importante ritmo collettivo delle società metropolitane: il rito delle **vacanze settimanali e stagionali**, collegato con la progressiva riduzione dell'orario di lavoro, l'aumento dei redditi familiari e la diffusione del tempo libero.
- Individui e famiglie si muovono non solo per andare a lavorare e per tornare a casa, ma per **ricrearsi**: la popolazione delle grandi città le abbandona in massa – una vera e propria fuga – alla fine di ogni settimana lavorativa e in determinati periodi dell'anno.

# Evoluzione dell'esperienza della pendolarità

- a) A lungo considerata un'attività accessoria rispetto alle più tradizionali funzioni dell'abitazione e del lavoro
- b) Ma i supporti infrastrutturali di questa funzione sono stati il principale elemento di delineazione della forma fisica delle metropoli di 2° generazione (e di 3°)

# LAVORO/ Corte europea di giustizia: la mobilità va compresa nell'orario

**Pubblicazione: giovedì 10 settembre 2015**



*Immagine di archivio*

Il tempo che ci vuole per raggiungere il posto di lavoro e poi per tornare a casa va considerato nell'orario complessivo di una giornata di lavoro. Lo ha stabilito la Corte europea di giustizia. Attenzione, i pendolari, soprattutto quelli che subiscono notevoli ritardi per colpa dei mezzi di trasporto, non esultino. La decisione si applica infatti solo ai lavoratori che non hanno una sede di lavoro fissa, ad esempio gli elettricisti o i muratori che devono recarsi a lavorare ogni giorno in un posto diverso e i cui datori di lavoro abbiano abolito una sede aziendale. Coloro i quali, non sono pochi tra questi anche i commessi venditori o gli agenti di assicurazione, che ogni giorno partono da casa per recarsi a fare un lavoro

da un cliente diverso. Questo perché, si legge nella sentenza, non è stata una decisione dei lavoratori stessi non avere una sede fissa e va preservato per ogni lavoratore il giusto tempo di riposo. Al momento in diversi paesi europei ad esempio l'Inghilterra il tempo per raggiungere il luogo di lavoro non viene calcolato nell'orario fisso di impiego. La sentenza risponde a un caso sollevato da un dipendente di una agenzia assicurativa spagnola, la Tyco.

# Ctm: nasce University Express, linea diretta Cagliari-Policlinico

📅 16 ottobre 2015 📁 Cronaca, In evidenza 15

👍 48    4        0

 Consiglia     Tweet     Condividi     G+1

 Condividi



Da via Abruzzi al Policlinico universitario in 15 minuti evitando semafori e intoppi del traffico cittadino. Si tratta della nuova linea pensata per gli studenti universitari, ma non solo – visto che verso la struttura di Monserrato si spostano giornalmente seimila persone – che entrerà in esercizio lunedì 19 ottobre dalle 7 alle 15, in questa prima fase sperimentale. Niente numeri o lettere per identificarla, ma il nome di **University Express**. Il nuovo servizio è stato presentato oggi dal presidente e dal direttore del **Ctm** di Cagliari, **Roberto**

**Murru e Ezio Castagna**, dall'assessore regionale dei Trasporti, **Massimo Deiana**, dal sindaco di Cagliari, **Massimo Zedda**, e dal rettore dell'Ateneo cagliaritano, **Maria Del Zompo**.

La prima fase sperimentale, con la prima corsa in partenza da via Abruzzi alle 7 e l'ultima dal Policlinico di Monserrato alle 15, si concluderà il 31 ottobre. Dal 2 novembre l'orario sarà esteso sino alle 21 (ultima corsa dal Policlinico). Rimarrà invariata la frequenza: 10 minuti fra le 7 e le 10 del mattino, orario di punta delle lezioni, e il numero di fermate: cinque. Nel percorso l'Univerity Express passerà anche davanti all'ospedale **Brotzu**. “In questo modo rinforziamo le attuali linee del Ctm e creiamo una rete interconnessa – ha detto Murru – inoltre abbiamo modificato il percorso della linea 9 per intercettare coloro che provengono da **Decimo, Assemini ed Elmas**”.

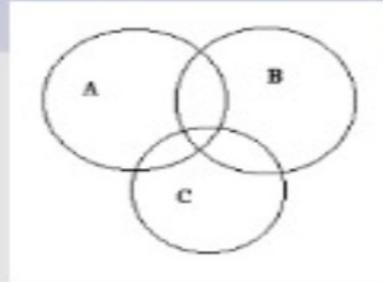
“Abbiamo creduto in un intervento che miri a realizzare nei fatti un'area vasta cagliaritana”, ha aggiunto Deiana, mentre Del Zompo ha sottolineato l'integrazione dei servizi che migliorano la valutazione dell'Ateneo. “Oggi risolviamo anche un problema segnalato dai residenti di Mulinu Becciu che si dovevano spostare verso il Policlinico”. Il direttore Castagna ha ricordato l'imminente messa in esercizio di nuovi 16 filobus dei quali sei full electric che porteranno la flotta del Ctm ad essere la più giovane d'Europa con una media di 5 anni e 4 mesi.

# La Terza Popolazione nelle Metropoli di Seconda Generazione: i Consumatori Metropolitan

- Le città attraggono una **massa crescente** di persone che formano una popolazione mobile: quella dei clienti delle grandi funzioni commerciali, dei servizi pubblici, degli utilizzatori delle funzioni superiori di cultura, dai musei alle università
- Per le stesse ragioni che motivano la fuga periodica degli abitanti, le grandi città/metropoli attraggono inoltre una massa crescente di **popolazione transeunte** per la ricreazione serale e domenicale

- Alle due popolazioni degli abitanti e dei pendolari se ne affianca ora una terza, costituita dalla popolazione che nella città viene per consumare servizi pubblici e privati: **i consumatori metropolitani o city users.**
- Sono gli **ospiti** delle città in cui viviamo: desiderati e detestati al tempo stesso, ma ineliminabili nuovi cittadini della città-metropoli di seconda generazione

**3° FASE. Metropoli di 2° generazione** → **3 popolazioni: Abitanti, Pendolari, City Users**



Come la popolazione dei pendolari, anche questa è una **popolazione temporanea** ma ha esigenze e abitudini alquanto differenti da quelle della popolazione diurna che si reca in città per ragioni di lavoro, e produce nuove e diverse conseguenze sia sulla organizzazione del traffico sia sulle caratteristiche dei settori urbani che ne sono investiti

Oggi i **grandi infarti del traffico** si verificano non più soltanto a causa dei movimenti pendolari (relativamente prevedibili e regolabili con le politiche di trasporti pubblici), ma in occasione di alcune feste o delle grandi Shopping Sprees Autunnali.

La popolazione diurna che sta in città per ragioni di lavoro è complessivamente **controllata** all'interno delle organizzazioni produttive (fabbriche, uffici, negozi), in cui passa la gran parte del tempo speso in città.





**mercoledì, 14 ottobre 2015**

## **Expo, la denuncia del Codacons: «Troppe code, biglietti inutilizzabili»**

La diffida alla società: «Le visite sono impossibili». I consumatori contestano l'impossibilità di visitare i padiglioni e chiedono di cambiare le regole d'ingresso

Contro le code di Expo e l'impossibilità di visitare i padiglioni, parte la rivolta dei visitatori (e consumatori) del sito espositivo. Il Codacons ha inviato martedì 13 ottobre una diffida urgente ad Expo 2015 Spa, chiedendo «la modifica immediata delle condizioni di accesso all'esposizione universale, e il rimborso di quanto pagato in favore di chi è ancora in possesso di biglietti di ingresso non usufruiti». Al centro della denuncia dell'associazione dei consumatori, «le lunghe code che rappresentano oramai da settimane una costante per qualsiasi servizio fornito dall'area, in modo particolare per la fruizione dei padiglioni. Al punto che le file comportano una attesa media di 3 ore per riuscire a visitare i padiglioni, con punte di 7 ore per quello del Giappone e di 6 ore per il Palazzo Italia».

Nella nota si legge: «I cittadini pagano un salato biglietto di ingresso ma non riescono a fruire di Expo. Questo per evidenti carenze ed errori imputabili all'organizzazione dell'evento: la necessità di coprire le spese sostenute per Expo 2015 ha portato a consentire accessi quotidiani praticamente illimitati all'area. Ciò ha determinato nelle ultime settimane un sovraffollamento eccessivo, con conseguente formazione di code insostenibili ai padiglioni. In sostanza gli utenti comprano un servizio di cui oggi non possono usufruire, o che possono fruire solo in parte, poiché le lunghe file permettono materialmente di visitare un numero ristretto e limitato di padiglioni». Per tale motivo il Codacons «ha diffidato Expo 2015 Spa a modificare con urgenza le condizioni di accesso all'area, prevedendo da subito che gli ingressi siano a numero chiuso, gratuiti o a prezzo fortemente ridotto, e rendendo a pagamento i singoli padiglioni, così da eliminare le lunghe file che rendono impossibile la fruizione di Expo e permettere ai cittadini di pagare in base ai servizi realmente goduti. Expo dovrà inoltre restituire quanto pagato a chi è in possesso di biglietti di ingresso non ancora usufruiti. In caso di mancato accoglimento di tali richieste - conclude il Codacons - si potrebbe addirittura configurare una forma di inadempimento contrattuale nei confronti di Expo 2015 Spa».

- La nuova popolazione temporanea dei consumatori metropolitani fa un uso intenso, e a volte alquanto barbaro, della città e dei suoi spazi pubblici.
- Basti pensare all'aspetto di una grande arteria commerciale dopo una giornata di acquisti, di uno stadio dopo la partita o dopo un concerto rock o alle proteste di interi quartieri per la folla di giovani che si attarda attorno ai bar o alle discoteche

Come tutte le popolazioni, anche quella dei city users – che usa le città e le consuma, anche materialmente – pone problemi **di controllo e regolamentazione**.

Venezia, un esempio estremo, non è però l'unico: ha una piccola e decrescente popolazione notturna di abitanti (attorno agli ottantamila nella parte lagunare) e una non grande popolazione diurna di lavoratori – quasi tutti pendolari – ma ha però una grande, e talvolta grandissima, popolazione temporanea di consumatori metropolitani (oltre 7 milioni in media).

Il caso di città come Rimini che durante il periodo estivo si trasforma da una città media in un complesso metropolitano con un milione di abitanti e più (semafori per pedoni a Venezia, ordinanza a Capri).









“Viale fra Ignazio, con tanti cagliaritani e turisti che domenica ente, specie nelle belle giornate, la frequentano per visitare l’anfiteatro o la vicina Chiesa di S.Ignazio, si risveglia ancora una volta un immenso immondezzaio di bottiglie, bicchieri e odori nauseabondi provocati dall’ennesima festa dei Bottelon”.

“Nessun vuole impedire a nessuno di divertirsi ma c’è da chiedersi se a Cagliari esiste ad oggi un minimo di controllo. Ognuno si sente libero di fare quello che vuole: dalle scritte murarie, agli atti di teppismo contro le forze dell’ordine a questi episodi di pura inciviltà e degrado. Più volte abbiamo denunciato questi episodi ma nessun provvedimento è’ stato adottato, neanche mettere più contenitori per i rifiuti. Ma se puntualmente accadono questi episodi, perché non si prevengono o si cercano di contrastare? Diversi va bene, anche con feste e raduni di questo tipo ma bisogna rispettare la comunità in cui si vive.”

- Il fenomeno è più evidente nelle **città d'arte**. Non vi è dubbio che i turisti e i viaggiatori del Grand Tour siano stati tra i primi garbati ospiti delle città e quindi in un certo senso i primi city users, ma oggi questa popolazione comprende molte altre categorie di persone, cosicchè tutti i grandi centri urbani, e ormai anche molti dei centri medi, si stanno trasformando sotto l'impulso di questa nuova popolazione e assumono quelle caratteristiche morfologiche e funzionali che li denotano come metropoli di seconda generazione.

Città come Il Cairo, Hong Kong, Panama City, Singapore, Dubai e molte altre tendono a diventare sempre di più enormi **shopping centers** di rilevanza e rinomanza mondiale.

N.B.

- Questa nuova popolazione di consumatori urbani non residenti ci aiuta a comprendere il **paradosso visuale** delle città in cui viviamo che, stando ai dati statistici, andrebbero spopolandosi, ma che ci appaiono sempre più congestionate
- Non sono le città che muoiono, come hanno sostenuto i teorici della deurbanizzazione: sono i nostri strumenti di osservazione a essere **sfuocati**. Molti dei vuoti apparenti sono in realtà pieni di fenomeni che possiamo osservare solo con strumenti nuovi.

- Gli strumenti tradizionali della conoscenza sociologica e demografica “vedono” con una certa precisione gli abitanti, ci dicono qualcosa sui lavoratori e poco sui pendolari. Ma non colgono in alcun modo le nuove popolazioni di consumatori e city users: proprio perché questa popolazione sfugge a statistiche sia pur lontanamente comparabili per precisione ed esaustività con quelle che raccogliamo sugli abitanti (es. Londra)

a) **Trasformazione aeroporti**

- (Da semplice appendice della città, diviene struttura nodale con impatto intorno metropolitano (impianti di ospitalità e ricreazione)
- Da semplici baracche di transito a sofisticati sistemi di servizi, che coinvolgono milioni di passeggeri e addetti in un complesso sistema di regolazione del comportamento collettivo
- Oggi: componenti quantitativamente significative e qualitativamente strategiche di un territorio metropolitano (Capacità di influenzare l'economia circostante per un raggio molto ampio)
- Si trovano sia elementi di **competizione** con le esigenze delle popolazioni insediate (occupazione spazi, fattori di impatto ambientale)
- Sia elementi legati alle **potenzialità propulsive** per l'economia locale, derivanti da un uso strategico dell'infrastruttura per attrarre le nuove popolazioni metropolitane

## b) Grandi complessi alberghieri e di catering/grandi sistemi espositivi

- Coinvolgono quantità sempre maggiori di clienti e addetti in strutture di comportamento collettivo di grande interesse sociologico e valore strategico nella competizione tra centri metropolitani
- Mentre per le singole economie metropolitane tali strutture acquistano peso sempre maggiore

Quali sono i **rapporti fiscali** tra le nuove e le vecchie popolazioni?

Il costo di molti servizi urbani è statisticamente correlato non tanto con le dimensioni della popolazione notturna (gli abitanti della città), ma con quelle della popolazione complessiva che gravita attorno alla città.

Si tratta di un fenomeno studiato dall'economia urbana degli anni Sessanta, sotto la voce “**spillovers**”: gli effetti che le metropoli di prima generazione provocano sulle spese dei governi locali investiti dal fenomeno metropolitano.

Ad esempio da chi è sostenuto il **costo dei trasporti urbani ed extraurbani**? Dagli abitanti dei centri metropolitani anche per conto degli abitanti dei sobborghi. Il problema si è ampliato perché il raggio di influenza e gravitazione delle città centrali dei complessi metropolitani si è esteso sempre più.

# Consumatori metropolitani per affari o scambi

- A queste tre popolazioni – abitanti, pendolari e consumatori – se ne aggiunge oggi una **quarta**, numericamente limitata, ma di dimensioni crescenti, costituita da quanti si recano in città **per affari o scambi**
- Persone che vengono in città, spesso da lontano, per un periodo di tempo limitato, ma di solito superiore alla giornata, per riunioni di affari, incontri, convegni, visite a clienti e altre incombenze simili

- Le città hanno da sempre attirato popolazioni di questo tipo: pellegrini, mercanti, viaggiatori di ogni genere. Ma nelle città contemporanee questa funzione sta assumendo una **importanza crescente**, grazie alla progressiva trasformazione delle economie urbane in economie di servizi.
- E' una popolazione particolare, composta di individui che dispongono, in proprio o più spesso per conto delle organizzazioni che li inviano, di **significant quantities of monetary resources** e che richiedono servizi di livello elevato, spesso nell'area delle attività ricreative e culturali, su linee specializzate con alberghi, ristoranti, night-club e teatri, abbinate al viaggio d'affari.

La disponibilità di **corporate money**, cioè di rimborsi dalle rispettive organizzazioni, permette di largheggiare nelle spese e li rende economicamente molto appetibili per il mercato locale.

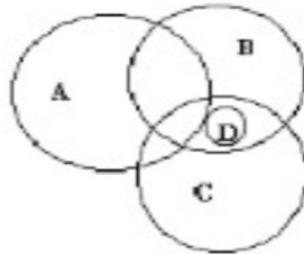
La quarta popolazione metropolitana è in genere anche una popolazione di esperti “urbaniti”, che si muove su piste specializzate di servizi di lusso spesso appartenenti a una medesima “catena” o marchio rintracciabile in più città.

Si tratta sempre di una popolazione di consumatori metropolitani, ma allo stesso tempo svolge funzioni economiche attive e si distingue dalla popolazione che viene in città per semplici ragioni ricreative sotto un duplice profilo, oltre a quello dell'attività economica:

- a) Ha consumi più qualificati
- b) Si dirige prevalentemente verso i centri delle metropoli produttive

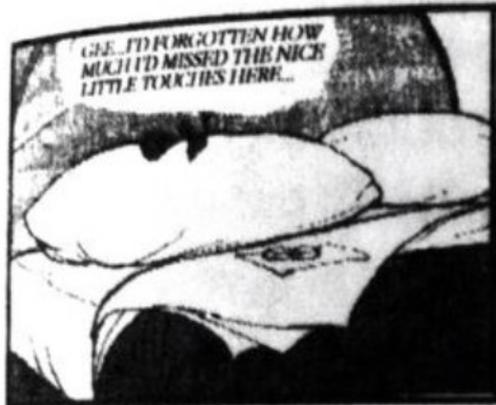
- Questa popolazione, che è stata definita con il termine di **metropolitan businessmen**, sta sicuramente ampliandosi e soprattutto sta acquistando crescente importanza economica per tutte le grandi città e ne influenza non poco funzionamento e struttura morfologica (es Fiera di Milano, attività proiettata quasi ininterrottamente sull'intero arco dell'anno, creando forti tensioni con le funzioni abitative dei quartieri circostanti).

**4° FASE: Metropoli di 3° generazione? → 4 popolazioni: Abitanti, Pendolari, City Users, Metropolitan businessmen**



Entrambe queste popolazioni di consumatori metropolitani (**city users e metropolitan businessmen**) sono destinate a espandersi, in funzione degli ulteriori sviluppi della tecnologia dei trasporti, che negli ultimi decenni ha subito un salto decisivo con la diffusione dei jet, boeing e in generale dei trasporti aerei a lunga distanza, anche low cost.

La città che sta emergendo è il prodotto di un'ulteriore fase di trasformazione metropolitana, che si potrebbe definire “**metropoli di terza generazione**”, sebbene del tutto in fieri.



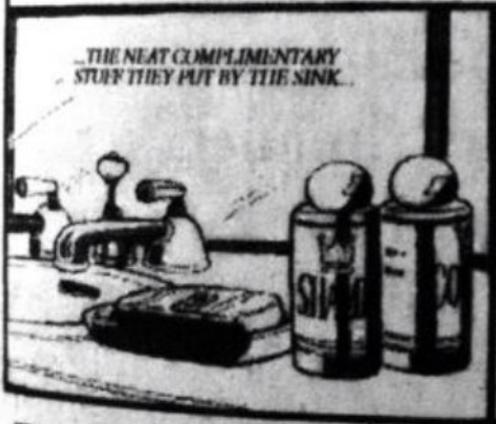
...GEE... I'D FORGOTTEN HOW MUCH I'D MISSED THE NICE LITTLE TOUCHES HERE...



...THE MINTS ON THE BED... THE MAGIC FINGERS...



...THE MAJESTIC VIEW OF THE HOUSTON SKYLINE...



...THE NEAT COMPLIMENTARY STUFF THEY PUT BY THE SINK...



YEAH, IT'S GREAT TO BE BACK HERE IN OUR SUITE... SUITE...



SUITE 1543. HOME, WELCOME HOME, SIR. HOME, SWEET HOME!

Doonesbury

by Garry Trudeau

# Le quattro popolazioni metropolitane

- Da un punto di vista sociologico la città-metropoli contemporanea è costituita dunque da queste **quattro popolazioni**, che si sovrappongono in parte, e che tendono sempre più a differenziarsi, **convivendo**, ma anche **competendo**, sia sul piano strettamente **funzionale** che su quello **morfologico territoriale**.

- Possiamo definire le quattro popolazioni che compongono la nuova metropoli in base a semplici variabili che si riferiscono a tre comportamenti o attività: **abitare, lavorare e consumare.**

# Popolazione

# Attività

**Abitare**

**Lavorare**

**Consumare**

**Abitanti A**

**Sì**

**(Sì/No)**

**Sì**

**Pendolari B**

**No**

**Sì**

**(Sì)**

**City Users C**

**No**

**No**

**Sì**

**Metropolitan  
businessmen  
D**

**No**

**Sì**

**Sì**

Naturalmente, “abitare”, “lavorare” e “consumare” sono termini del linguaggio comune che si riferiscono a comportamenti osservabili e misurabili, ma in modo non ambiguo, almeno per i nostri strumenti di osservazione.

Così, è facile stabilire se una data persona “abiti” o meno in un certo luogo, anche se dobbiamo accettare incertezze come quelle dovute alla distinzione tra *domicilio* e *residenza legale*.

Ma sono incertezze ineliminabili e a proposito delle quali esiste una consolidata strumentazione di ricerca, che si riflette nelle categorie utilizzate dalle rilevazioni ufficiali: “popolazione residente”, “popolazione presente” e “popolazione temporaneamente assente”.

- Meno facile definire è teoricamente e misurare empiricamente la popolazione che **lavora** in un certo luogo, ma questa è una difficoltà che la nostra analisi condivide con tutte le rilevazioni sull'occupazione.
- Il **consumo** è una categoria teoricamente semplice, che però si scontra con la generale difficoltà di rilevare sistematicamente i comportamenti di consumo.

E' chiaro che ciascuna di queste quattro popolazioni “consuma” nella città, per il solo fatto di esserci: tuttavia sulla natura e sull'entità dei consumi esiste una **grande variabilità**.

Ad es. ci si attende una **minore interazione** con il centro urbano nel suo complesso da parte di una popolazione che viene in città soprattutto per svolgervi un'attività lavorativa (**Popolazione B, Pendolari**): quanto i pendolari consumino nella città centrale è da determinarsi empiricamente di volta in volta ed è un valore che cambia verosimilmente da situazione a situazione (es. raccolta differenziata)

Negli USA, nelle classiche metropoli di prima generazione (Anni '50), la combinazione di orari di lavoro negli uffici e orari di apertura dei negozi favoriva gli **acquisti nel centro**, dove erano in prevalenza collocati i Grandi Magazzini. Oggi la diffusione degli **shopping centers** e dei **malls** nei sobborghi ha aumentato il peso relativo dei city users sul totale dei consumi che si svolgono nel centro cittadino.

Anche rispetto alla modalità **“lavorare”** occorre precisare.

Gli **abitanti** non possono vedersi attribuita automaticamente questa modalità: intanto lavorano o meno a seconda che appartengano o no alla popolazione **in condizione lavorativa** (statistiche ufficiali sulle Forze Lavoro); inoltre, esiste una quota crescente di abitanti che lavorano **al di fuori** dei confini del centro metropolitano (i **contro-pendolari** o **outcommuters**, nonché i metropolitan businessmen considerati dal punto di vista della città in cui abitano e non da quello dei centri urbani che frequentano per affari)

Fatte queste precisazioni, è legittimo ribadire che la classificazione proposta è semplice e comporta il minimo di ambiguità compatibile con tutte le classificazioni di fenomeni complessi, limitandosi ad offrire **un quadro analitico** per l'individuazione di quattro popolazioni ricollegabili a diverse forme di morfologia urbana.

- Sarà soprattutto dall'interazione tra queste quattro popolazioni che verrà plasmata la città del prossimo futuro.
- Nel passaggio da un'economia di produzione (laddove le merci possono venire trasportate e i capitali trasferiti senza che gli addetti alle operazioni produttive e finanziarie si debbano spostare fisicamente) a un'economia di servizi, gran parte delle prestazioni richiede il contatto fisico tra chi le presta e chi le riceve, anche quando le prestazioni sono strumentali, come nel caso dei servizi alle imprese.

Ciò significa che, mentre la **città industriale tradizionale** agiva come un grande meccanismo pompante dell'economia (ricevendo materie prime ed esportando manufatti o trasferendo capitali nei due sensi, **senza grandi spostamenti di popolazione**), la **città metropolitana contemporanea** contiene un sempre maggior numero di funzioni che possono essere svolte solo se ricevono e trasferiscono **grandi quantità di persone**.

Si pensi all'intero **settore turistico**, che comprende anche il nascente, e crescente, turismo per affari.

Le **agenzie turistiche** e l'**industria alberghiera** sono un tipico settore dell'economia metropolitana contemporanea.

Le sue imprese di maggiori dimensioni sono localizzate prevalentemente nei centri delle maggiori conurbazioni e il profitto di questo settore è in larga misura basato sullo spostamento fisico di persone (la voce "**viaggi e trasferte**" è la quarta posta di spesa per le imprese internazionali, dopo materie prime, salari ed elaborazione dati).

Il rapporto tra **viaggi ed economia urbana** non si limita al turismo in senso stretto.

Gli eventi eccezionali dei **conflitti bellici** e degli **attentati terroristici** in aree apparentemente lontane (Siria) o vicine (Usa, Londra, Madrid) offrono una potente conferma dell'importanza di queste nuove e non censite popolazioni urbane.

Pur essendo il teatro delle operazioni belliche fisicamente lontano dalle nostre città, questi eventi **rallentano bruscamente le attività connesse con le popolazioni dei consumatori metropolitani** (es. riduzione del giro d'affari dei taxi in città come Roma, Milano o Bruxelles).

Infatti quegli eventi, lontani ma di rilievo mondiale, hanno immediate e diffuse ripercussioni sulle città globali, incidendo soprattutto su quella porzione dell'economia urbana che vive sui consumatori metropolitani e che normalmente **non è visibile** perché queste popolazioni sono mescolate alle altre.

Il **rallentamento** nel numero di viaggi durante questi periodi non è attribuibile soltanto alla **paura di attentati**, che pure ha un peso non irrilevante, ma che quasi sicuramente non ferma chi deve veramente viaggiare.

Si tratta di un insieme di fattori complessi in cui giocano, oltre a un generale **“ripiegamento” di natura emotiva e psicologica**, anche un meccanismo più sottile, la cui attivazione può produrre effetti aggregati notevoli.

Nelle imprese e nelle amministrazioni sono soprattutto le **attività programmatiche e prospettive** che richiedono incontri faccia a faccia all'esterno dell'organizzazione, mentre le attività di realizzazione dei progetti possono essere più facilmente svolte in sede dalle strutture stabili dell'organizzazione.

Per cui è sufficiente anche un piccolo aumento dell'incertezza generale per produrre un'immediata **pausa delle attività di tipo progettuale**, che si riflette subito sulla riduzione degli spostamenti da parte dei membri delle organizzazioni, con effetti profondi sull'economia delle metropoli di seconda e terza generazione.

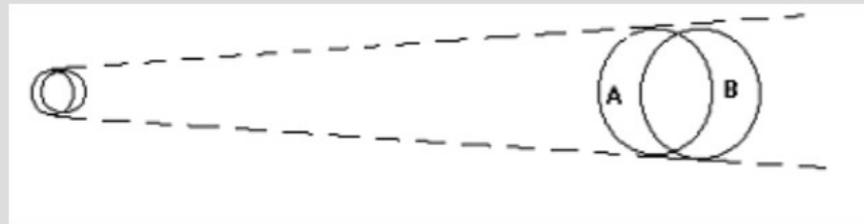
# I soggetti “mobili” della metropoli nello spazio e nel tempo

## Le quattro popolazioni metropolitane

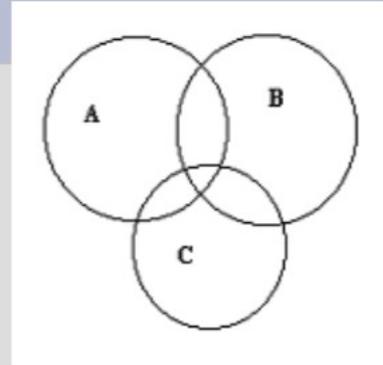
**1° FASE:** la città tradizionale → **2 popolazioni:** Abitanti e Pendolari



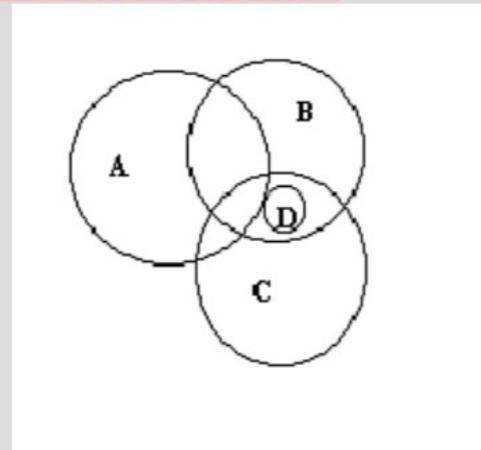
**2° FASE:** Metropoli di 1° generazione → **2 popolazioni:** Abitanti e Pendolari



**3° FASE. Metropoli di 2° generazione** → **3 popolazioni: Abitanti, Pendolari, City Users**



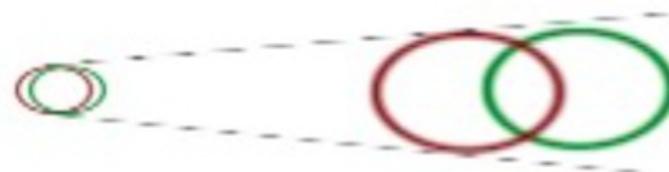
**4° FASE: Metropoli di 3° generazione?** → **4 popolazioni: Abitanti, Pendolari, City Users, Metropolitan businessmen**



CITTA TRADIZIONALE



METROPOLI DI PRIMA GENERAZIONE



METROPOLI DI SECONDA GENERAZIONE



METROPOLI DI TERZA GENERAZIONE



# Caratteristiche Sociologiche delle Quattro Popolazioni

Le esigenze delle nuove popolazioni e la loro stratificazione interna sono molto differenziate e diversi sono i fattori che incidono sulla loro qualità della vita.

Alcune riflessioni generali.

Gli abitanti del centro delle conurbazioni metropolitane sono crescentemente costituiti da persone anziane, mentre la popolazione giovane e attiva si concentra nelle fasce metropolitane.

Le classi medio-alte, dal punto di vista occupazionale e del livello educativo, si distribuiscono nell'area metropolitana con una curva a gradiente, concentrandosi nei poli metropolitani.

Non è chiaro dove si insedi la nuova immigrazione, perchè a parte alcune porzioni dei centri in via di forte ghettizzazione (area attorno alla Stazione Termini a Roma o Porta Nuova a Torino), diverse rilevazioni suggerirebbero un insediamento diffuso anche nelle periferie e nelle fasce metropolitane.

Del resto, è plausibile che nelle città italiane, dove negli ultimi anni sono state investite risorse considerevoli per il risanamento abitativo dei nuclei storici (con conseguente gentrificazione dei centri), la popolazione marginale degli immigrati extra-comunitari vada ad insediarsi soprattutto nelle zone interstiziali delle periferie.

La popolazione degli abitanti dei centri metropolitani, dunque, manifesta ancora le caratteristiche della struttura sociale delle città tradizionali, benchè con una tendenza alla diminuzione relativa delle classi medie e in particolare degli strati medio-bassi e quindi con la possibilità di una trasformazione verso una struttura sociale più polarizzata.

D'altra parte, in Italia la mobilità residenziale è attualmente modesta, per cui i cambiamenti nella struttura della popolazione residente sono lenti e largamente legati al ciclo di vita delle famiglie.

La popolazione degli abitanti è dovunque in diminuzione in tutti i centri maggiori e, anche per effetto dei cicli demografici, sta subendo una profonda trasformazione.

La popolazione residente nelle fasce metropolitane al 1981 era ancora largamente composta da lavoratori dipendenti, ma oggi – con la dismissione di consistenti aree industriali nel centro, con la crescita delle funzioni terziarie e con lo spostamento nelle fasce metropolitane di ceti medi e impiegatizi – probabilmente tende a mutare la propria stratificazione nel senso di una diminuzione della componente operaia e di un ampliamento della componente di classe media.

Le stesse riflessioni possono applicarsi alla popolazione occupata (**i lavoratori**), che è presumibile stia subendo profonde trasformazioni dopo la forte conversione del settore industriale a quello dei servizi.

La popolazione dei **city users** resta più articolata, ricompresa in un'ampia gamma di fasce di reddito, e di difficile definizione: in generale appare formata da:

- a) Segmenti di giovani (e molto giovani) per uso ricreativo serale e accesso ai servizi culturali ed educativi
- b) Popolazioni di età media e avanzata per acquisti settimanali/stagionali, frequentazione musei e altri servizi culturali.

Infine, la **metropolitan business population** è raffigurabile come una piramide invertita, essendo costituita in larga misura da individui appartenenti a fasce medio/alte della stratificazione sociale

L'intera configurazione socio-demografica è in stato di flusso e le trasformazioni nell'articolazione sociologica della popolazione delle grandi città vanno in ogni caso viste nel quadro di una crescente interdipendenza dei sistemi urbani, che fa sì che le città debbano sempre più competere tra di loro, offrendo servizi urbani a un'ampia gamma di popolazioni.

## Popolazioni, conflitti e governo della città.

- Mentre la città tradizionale era soprattutto una città del lavoro e dell'abitare, la città contemporanea è dunque in misura crescente una città dei servizi, della ricreazione e degli scambi.
- Infatti, mentre diminuiscono gli abitanti, aumentano o sono stabili i pendolari, aumentano soprattutto quanti la usano o meglio ancora ne consumano i servizi.

- Sul totale della popolazione che gravita sulla città la proporzione di popolazione che la usa, ma non ne è “responsabile”, tende ad aumentare, e questo ha delle conseguenze sull’insieme della popolazione che usa la città, ma la abita anche e quindi ne è responsabile: per esempio, pagando le tasse o eleggendo i suoi amministratori.

- Le interazioni tra le quattro popolazioni generano, quindi, **competizione, successione** tra diverse popolazioni per determinate localizzazioni.
- Le nuove popolazioni metropolitane creano indirettamente **forti pressioni sulla popolazione locale**, quanto meno su alcune fasce di questa popolazione
- Gli antichi quartieri popolari o caratteristici – che spesso erano originariamente tali proprio perché abitati da popolazioni quali vecchi ceti artigiani, studenti, artisti o gruppi etnici – sotto la spinta delle esigenze dei consumatori metropolitani tendono a trasformarsi via via **da zone residenziali in aree commerciali**

- Questa domanda mette in moto un processo che contribuisce alla **espulsione di abitanti** da tutte queste zone e che sta cambiando profondamente il panorama urbano delle città

- Le **conseguenze sociali** di questa nuova e crescente articolazione della popolazione metropolitana sono molte e non sono state finora adeguatamente esplorate
- Una prima conseguenza, molto visibile sul piano morfologico, la troviamo **nell'attenuazione delle nicchie ecologiche** che si erano costituite nella città attorno ad omogeneità professionali o di classe.
- Questi quartieri che possedevano una forte **coesione sociale interna** in cui si rifletteva e si riproduceva la solidarietà della vita tendono a ridursi di numero e di estensione.

- La scomparsa dei vecchi quartieri con le loro caratteristiche di villaggi urbani è un tema di crescente diffusione nella letteratura e nelle rappresentazioni visive della città.
- Un'altra conseguenza rilevante di questa trasformazione ha a che vedere con l'affievolimento dei meccanismi di controllo sociale e con i problemi della sicurezza pubblica.

- Se si riduce la popolazione residente, cui spetta il diritto di voto per il governo locale, si opererà una progressiva **“perdita dei diritti di fatto”** degli abitanti delle città. Per converso, gli eletti e i governanti locali saranno sempre più condizionati dalle esigenze di popolazioni che apportano risorse alla città, ma votano in altre località e finiranno per prestare una crescente attenzione agli utilizzatori della città

- Alcune porzioni “deboli” della popolazione urbana vengono a trovarsi in posizione svantaggiata: particolarmente i ceti più poveri e meno capaci di organizzazione collettiva, i bambini, le persone anziane e quanti soffrono di limitazioni fisiche. In generale tutte le categorie di persone non in grado di reggere la competizione con le dinamiche economiche messe in moto dalle esigenze di prestazioni di servizio alle popolazioni transeunti dei consumatori.
- Tutto ciò richiederebbe, se si vuole mantenere un livello accettabile di convivenza civile e di qualità della vita nelle città, una offerta crescente di servizi compensativi, compresi quelli fiscali.

# Città, popolazioni, e servizi urbani

- Le trasformazioni nell'articolazione sociologica della popolazione delle città vanno viste nel quadro delle conseguenze di una **crescente offerta di servizi urbani** ad un'ampia gamma di popolazioni

- Si manifestano segni non trascurabili di **omogeneizzazione** tra città e città. La diffusione dei fast-food multinazionali (vedi quella su Mac Donald's a Roma e a Parigi e a Praga, nei bei centri storici d'Europa) esprimono un segno di questo scontro tra caratteri specifici e tendenze all'omogeneizzazione dell'offerta, che si regge su una **rigorosissima standardizzazione** dei loro prodotti e dei comportamenti dei loro dipendenti.

# Starbucks apre anche in Italia

L'accordo con il gruppo dei centri commerciali di Antonio Percassi potrebbe essere firmato entro Natale. Il primo «Frappuccino» sarà servito a Milano nel 2016

di Daniela Polizzi



**Per sbarcare nel Paese che ha fatto dell'espresso una bevanda di tradizione e culto, l'imprenditore bergamasco e l'uomo d'affari della West Coast hanno valutato una formula originale per catturare i clienti italiani ,che avrà il suo punto di forza nel hi-tech e nell'offerta digitale. L'idea è di selezionare location nel centro città, quello degli affari, dove si incontrano banchieri, avvocati, imprenditori e professionisti che hanno bisogno di parlarsi in modo riservato e, soprattutto, necessitano di una buona connessione wi-fi. Un mix che anche a Milano, capitale del business, non è proprio facile trovare. Sul digitale Starbucks ha puntato molte carte, naturalmente partendo dagli Stati Uniti dove ha appena sciolto i rapporti con la compagnia telefonica At&t e ha firmato una partnership tecnologica con Google, diventato wi-fi provider che garantisce servizi gratuiti alla clientela dei negozi Starbucks, per ora a circa la metà del network di 22.500 coffee house in 68 Paesi. Non solo. La società ha sviluppato anche la Starbucks digital network che offre invece contenuti come film, serie tv e news, per una pausa relax ed entertainment dedicata ai più giovani. E questa novità sarebbe appunto uno dei piatti forti dell'offerta per lo sbarco in Italia. Di recente è nata anche la Starbucks app per la consegna di pranzi veloci ma tutti rigorosamente dietetici.**

- Così come sono un segno della crescente omologazione, facilitata dalle popolazioni di consumatori metropolitani, i negozi di quella che è stata denominata la “multinazionale degli stracci” che popola città e shopping centers in tutto il mondo, con le stesse jeanserie che hanno invaso la Rive Gauche e il Quartiere Latino di Parigi, la via del Corso a Roma, Via Garibaldi a Cagliari

- Di pari passo con l'internazionalizzazione dell'economia aumenta l'indifferenza localizzativa delle grandi imprese. Le scelte localizzative delle imprese ampliano il loro raggio e il sistema urbano perde quelle caratteristiche gerarchiche che erano collegate a mercati prevalentemente nazionali, per assumere configurazioni in sistemi policentrici e a rete (Tiscali).
- Le città devono competere tra di loro per attrarre la localizzazione delle funzioni superiori – non tanto le fabbriche, ma le sedi manageriali – e questa competizione si fa oggi sempre più acuta, soprattutto in regioni come l'Europa dove è attivo un mercato unico.

- Nel momento stesso in cui il mercato dei sistemi urbani si **planetarizza**, rinasce con forza l'attenzione per le **singole località**. La crescente mobilità e globalizzazione del capitale mette in moto un duplice processo, di **omogeneizzazione planetaria**, da un lato, ma di **rivalutazione dell'autenticità dei luoghi**, dall'altro, secondo quella che egli definisce social *(re)construction of places* (D. Harvey)

- In definitiva, gli attuali strumenti statistici non permettono di osservare gran parte dei rilevanti fenomeni metropolitani, essendo tarati su lunghezze d'onda parziali: abitanti e lavoratori, con l'esclusione di altre importanti popolazioni metropolitane finora non sistematicamente censite nella strumentazione ufficiale.
- La convivenza di questi vari sistemi entra in conflitto con le esigenze di certezza amministrativa e con le spinte del processo di rappresentanza politica.

## La Mobilità between cities

È altrettanto importante per la nuova città  
della

Mobilità within cities

- Nel complesso, la situazione è in stato di flusso: le trasformazioni nell'articolazione sociologia della popolazione delle grandi città vanno inscritte nel quadro di una crescente interdipendenza dei sistemi urbani



- Per cui le città devono sempre più competere tra loro, offrendo servizi urbani a un'ampia gamma di popolazioni