



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Espressioni territoriali in evoluzione: cause, effetti, ipotesi di sviluppo

Annalisa Contato

Università degli Studi di Palermo
Dipartimento di Architettura
Email: annalisa.contato@unipa.it
Tel: 333 3650778

Abstract

I fenomeni della globalizzazione, dell'economia mondiale, dell'economia dell'informazione e della conoscenza stanno producendo trasformazioni nell'assetto spaziale dei sistemi urbani. Essendo i luoghi espressione delle dinamiche economiche e sociali, le città, tornate ad essere al centro dell'attenzione in quanto rappresentano gli spazi in cui le dinamiche globali si esprimono e si territorializzano, sono in costante riorganizzazione e necessitano di un'adeguata pianificazione del loro sviluppo al fine di creare nuove configurazioni spazio-funzionali, nuove espressioni territoriali strutturate per far convergere i flussi globali e generarne nuovi.

Da queste considerazioni la ricerca in corso, da cui questo articolo è estratto, intende elaborare un modello di sviluppo e di governo delle città con l'obiettivo di dare maggiore flessibilità alle configurazioni territoriali e di generare spazi competitivi multi-livello, dove i territori possano interagire, relazionarsi ed interpretare il paradigma della 'rete' come operatore spazio-temporale per l'intercettazione dei flussi.

Parole chiave

Flussi, City Network, Gateway City.

Spazialità in transizione

«Globalisation takes place in cities and cities embody and reflect globalisation. Global processes lead to changes in the city and cities rework and situate globalisation. Contemporary global dynamics are the spatial expression of globalisation, while urban changes reshape and reform the processes of globalisation» (Short, Kim, 1999: 9). Gli effetti della globalizzazione, come la maggiore velocità delle connessioni, la riduzione delle distanze relazionali, la delocalizzazione delle attività produttive nei Paesi con minor costo di manodopera e la concentrazione delle funzioni di controllo nei centri di alcune città, stanno generando profondi cambiamenti non solo nella sfera sociale ed economica, ma soprattutto nell'assetto spaziale delle città. Il mutamento delle relazioni inter ed intra-urbane che si riscontra nelle città, sta generando nuove configurazioni spazio-funzionali, polarizzazioni, ghetti, vuoti urbani indipendentemente dal modo e dal grado con cui sono coinvolte in questo processo. «Globalizing cities is thus the term we are using, to reflect two different points: that (almost) all cities are touched by the process of globalization and that involvement in that process is not a matter of being either at the top or the bottom of it, but rather of the nature and extent of influence of the process» (Marcuse, Kempen, 2000: 263).

Ulteriore fenomeno su cui porre l'attenzione per analizzare e comprendere le cause dei mutamenti che investono le città è l'economia globale che, attraverso la liberalizzazione dei mercati e grazie all'economia dell'informazione¹, ha ampliato le possibilità di mobilitazione dei capitali creando flussi che tracciano le traiettorie dell'economia mondiale, attraversano l'intero globo e abbattano le distanze fisiche.

¹ Per economia dell'informazione si intende «un sistema economico dominato da industrie che producono, manipolano e/o trasmettono informazioni; per la precisione, quel settore dell'economia che è costituito da industrie del genere, in particolare da quelle che forniscono servizi specializzati» (Sassen, 2010: 261), ovvero una configurazione economica immateriale che rappresenta la maggiore causa della dispersione spaziale delle attività economiche.

Se, da un lato, i continui sviluppi del settore delle comunicazioni e l'espansione dell'industria dell'informazione generano una tendenza alla dispersione territoriale delle attività economiche, dall'altro si osserva la contrapposta tendenza della concentrazione territoriale di attività altamente specializzate, di funzioni superiori di controllo e direzione, che stanno generando nodi territoriali caratterizzati da una iperconcentrazione di strutture materiali, che si pongono come luoghi strategici globali delle città e che, interconnessi fra loro, disegnano le reti entro cui l'economia mondiale fluisce e da cui si alimenta.

In questo scenario, si può sostenere che le città sono tornate ad assumere un ruolo chiave nei processi globali, che sono in costante trasformazione ed oggetto di nuove configurazioni spaziali, che rappresentano quello spazio reale e fisico in cui la globalizzazione e l'economia mondiale si 'territorializzano' e, come conseguenza, il loro assetto infrastrutturale e logistico, la dotazione di tecnologie *smart*, la presenza di strutture e capacità competitive in grado di attrarre interessi ed economie, diventano requisiti fondamentali per essere globalmente interconnesse, per intercettare i flussi e, in particolare, per definire la gerarchia, il ruolo e il rango che possono assumere ai diversi livelli di connessione spaziale.

Essendo le forme e i processi spaziali espressione delle dinamiche delle strutture economiche e sociali globali, i fenomeni appena descritti hanno condotto le scienze che descrivono e rappresentano il territorio a modificare i tradizionali metodi di analisi. Sempre meno viene presa in considerazione la reale posizione fisica nello spazio geo-referenziato, la contiguità spaziale e la vicinanza fisica, ma è nello spazio geografico inteso in senso relazionale, nella griglia disegnata dai flussi che genera nuove logiche spaziali, e nelle dinamiche economiche e sociali dell'era globale che la scienza della geografia ridefinisce il proprio modo di operare e propone alternative tipologie di analisi e di rappresentazione. La chiave di svolta si può ritrovare nel concetto di posizione geografica «non più riferita alla griglia dei meridiani e dei paralleli (posizione assoluta) ma a una griglia assai più complessa disegnata sulla faccia della Terra dai flussi di persone, beni materiali, informazioni, decisioni, ecc., corrispondenti a tutti i tipi di scambi: economici, politici, culturali. In tale concezione relazionale dello spazio geografico il valore di un luogo diventa il valore di scambio» (Dematteis, 1985: 52). Si parlerà, pertanto, di spazio geografico in senso relazionale (Castells, 2002), non essendo più la contiguità spaziale il punto di riferimento nei processi di sviluppo, e risulterà più efficace analizzare i sistemi territoriali attraverso la 'geografia dei flussi' e la 'geografia delle reti': la prima è la geografia disegnata dalle dinamiche dell'economia globale, dall'*information processing* e dalle funzioni manageriali dominanti, che devono essere intercettate dalle città; la seconda è la geografia disegnata dai processi di *networking* attivo che le città instaurano fra loro, formando reti sia a livello globale che a livello locale per l'intercettazione dei flussi.

I flussi, espressione dei processi che dominano la vita economica e politica, come forma materiale di supporto dei processi e delle funzioni dominanti nella società dell'informazione, sono la nuova dimensione spaziale entro cui la società si organizza e le città si ricollocano nella geometria globale, determinando la contrapposizione dello spazio dei flussi allo spazio dei luoghi². Sebbene lo spazio dei flussi, nella sua logica, sia privo di una dimensione spaziale, in realtà questa si materializza in quei luoghi che sono interessati dalle relazioni e che assumono la funzione di snodi o di nodi. Gli snodi rappresentano stazioni di scambio, snodi di comunicazione ed hanno un ruolo di coordinamento per migliorare le interazioni fra tutti gli elementi interagenti nella rete. I nodi, invece, sono le sedi delle funzioni strategicamente importanti, dove risiedono attività e organizzazioni che territorializzano il nodo in uno specifico luogo, e svolgono funzioni che gli attribuiscono un ruolo chiave all'interno della rete. La territorializzazione di un nodo determina il collegamento del sistema locale, a cui il nodo appartiene, all'intera rete.

Le conseguenze della globalizzazione e della tecnologia dell'informazione, si traducono, in termini geografici, in un nuovo modo di analizzare, interpretare e restituire lo spazio geografico: le logiche che danno maggior peso ad un territorio dipendono dallo spazio dei flussi e dalle connessioni reticolari di cui quel territorio è parte. Sulla base della tipologia di flussi, e quindi della specifica rete di connessioni, i nodi di una rete – ovvero le città – annullano la distanza spaziale interposta fra loro e operano come se fossero prossimi l'uno all'altro, attivando processi di *networking* e accrescendo la complementarietà.

«I flussi e le interazioni delle reti convergono su un numero limitato di luoghi che sono città. Le città, legate mutuamente da reti di flussi e di interazioni, sono nodi complessi, cioè costituiti da più nodi interconnessi di reti complesse, a loro volta formate da fasci di più nodi» (Perulli, 2007: 176).

Capitalismo in transizione.

«L'economia globale non si nutre dell'universale standardizzazione di prodotti, processi e conoscenza, ma è piuttosto un sistema che genera maggiore divisione del lavoro e specializzazione tra i luoghi, poiché premia la

² «Un luogo è una località la cui forma, funzione e significato sono autosufficienti all'interno dei limiti della contiguità fisica» (Castells, 2002: 485). L'autore sostiene che le persone vivono ancora nei luoghi, ma poiché la funzione e il potere nelle società attuali sono organizzati dallo spazio dei flussi, la sua logica struttura lo spazio in modo da alterare il significato e la dinamica dei luoghi nel modo tradizionale in cui questi sono percepiti e vissuti.

ricerca di apporti originali e non ripetitivi all'interno dei reticoli globali. Diversificare e innovare prima, connotare poi, sono leve immateriali per alzare i sentieri della crescita territoriale» (Bonomi, 2010: 16).

Come afferma Aldo Bonomi, negli ultimi anni si è assistito al passaggio da un capitalismo manifatturiero a un capitalismo delle reti: il periodo post-fordista vede l'affermarsi di nuove economie, come l'economia dell'informazione e l'economia della conoscenza, che pongono al centro uno specifico attore, detentore delle risorse collettive per lo sviluppo. Le transazioni degli assetti proprietari delle reti dei servizi, richiedono un confronto tra i detentori delle risorse strategiche per lo sviluppo e i soggetti locali, e la necessità di strutturare lo spazio dove sperimentare l'incontro tra flussi e luoghi (Bonomi, 2006).

La transizione del capitalismo, avviata negli anni '70, ha condotto ad una nuova forma di capitalismo che pone al centro due importanti temi: il processo della globalizzazione e il processo della 'smaterializzazione' dell'economia, ovvero un'economia sempre più basata sulla produzione di beni, servizi e conoscenza, sulla mobilitazione di flussi di capitale finanziario, sociale e culturale. Questa transizione ha anche generato un passaggio da un modello economico verticalmente integrato e concentrato nello spazio, ad un modello organizzato in «reti multi-livello (internazionali, transnazionali, sub-regionali) spazialmente diffuse» (Bonomi, 2010: 15). Il capitalismo di territorio, di conseguenza, è sottoposto a grandi cambiamenti, per diventare più flessibile e per gestire meglio i nuovi processi: il suo sviluppo deve essere ripensato nei termini del capitalismo delle reti³, ossia degli attori che gestiscono i beni competitivi territoriali, il cui prerequisito per lo sviluppo si trova nella centralità dei beni competitivi territoriali. Se prima erano le imprese a competere fra loro, adesso sono i territori a trovarsi in competizione.

Nell'ottica del capitalismo delle reti, parlare di flussi e delle relazioni che queste hanno con i luoghi permette di individuare quattro diversi livelli di relazioni, che corrispondono ad altrettanti livelli di 'spazi competitivi'. Un primo spazio è quello delle *global cities*, spazio virtuale – nel senso che la competizione non avviene fra sistemi territoriali, ma fra *networks* – che connette i centri che detengono le principali funzioni di gestione e di comando dell'economia mondiale. Un secondo spazio competitivo è quello transnazionale, dove i grandi sistemi territoriali competono fra loro per attrarre il maggior numero di flussi, attori ed economie. Il terzo spazio è definito *meso*, composto da macro-regioni. Infine, il quarto spazio competitivo è quello a scala locale, dove la competizione avviene tra sistemi territoriali che cooperano all'interno delle piattaforme produttive territoriali.

Il rapporto tra flussi e luoghi generato dalla geografia degli spazi economici, configurazioni spaziali a geometria variabile, è il luogo privilegiato in cui il capitalismo delle reti deve agire, attraverso il confronto, favorendo e generando spazi di negoziazione e coalizzando il capitale sociale con il capitale economico.

Spazi competitivi multi-livello. Le logiche di rete.

Peter Taylor, nei suoi studi sulle città globali, sottolinea l'importanza delle relazioni che le città intrattengono con le altre città del globo (Taylor, 2004) e, ponendo l'attenzione sui nodi di questi sistemi relazionali, afferma che «leading cities can only be identified and understood in the context of their relations with myriad other cities across the world. That is to say, if London is indeed to be interpreted as a 'global city' it will be because many other cities, through their dependences and interdependences with London, make London special [...] In other words, cities form interlocking networks; under conditions of contemporary globalisation these are world city networks» (Taylor, 2005: 1594). Le città diventano così nodi di una rete, che fa capo ad una città, nodo di maggior rilievo connesso alle reti globali, ed attraverso questo traggono vantaggio e si relazionano con il contesto internazionale. Nelle analisi di Taylor, si fa riferimento a *city networks* che si configurano intorno ad una *global city*, con cui intrattengono una forte relazione di dipendenza (Taylor *et al.*, 2002; Taylor, 2005). Anche Paolo Perulli osserva come, negli ultimi decenni, i processi sociali ed economici si stanno riorganizzando secondo logiche di rete. «Il collegamento in reti è fondamentale per l'esistenza della città, e tende a sostituire la vecchia centralità intesa come servizio a una regione circostante o a un immediato hinterland. I centri, del resto, corrispondono oggi a città globali che detengono l'intera gamma delle funzioni superiori e di comando; ma essi possono essere anche pensati come centri di sistemi reticolari i cui nodi sono rappresentati da città di minori dimensioni» (Perulli, 1998: 39). L'autore individua due diversi tipi di rete: la prima è la stessa individuata da Taylor; la seconda, invece, è formata da città non globali, ma che utilizzano la rete per aumentare le proprie capacità competitive, costruendo nuove posizioni di vantaggio e ridefinendo i propri confini. Pertanto, le città possono essere parte di due diversi tipi di reti: reti interne e reti esterne, ovvero, reti integrate orizzontalmente (reti locali) e/o verticalmente (dal locale al globale). La rete possiede, di conseguenza, una doppia natura: da un lato vi sono alcuni nodi in cui si concentra il potere, dall'altro è un operatore spazio-temporale⁴ non gerarchico, flessibile e capace di connettere situazioni eterogenee.

³ Il capitalismo delle reti è definito da Bonomi come il capitalismo «degli attori che gestiscono beni competitivi territoriali» (Bonomi, 2006: 832).

⁴ Paolo Perulli definisce la rete un operatore spazio-temporale, ovvero quella struttura spaziale «che ridisegna lo spazio: modifica l'essere-insieme, riscrive i confini della società, rende equivalenti l'appartenenza e l'assenza locale, anzi aumenta l'indifferenza per lo spazialmente vicino e stringe la relazione con ciò che è spazialmente remoto» (Perulli, 2007: 53).

La città torna così ad essere un luogo denso di importanza, in cui si territorializzano le dinamiche globali e grazie alla struttura reticolare avviene l'interazione tra i contesti locali e globali: «nel denso territorio europeo emergono nuovi fenomeni urbani: la città-nodo, le città-regioni, le città-rete sono forme di irradiazione e di innovazione» (Perulli, 2007: 14).

Si può affermare, allora, che le città globali, le regioni urbane e i sistemi locali, traggono vantaggio e rafforzano il proprio ruolo e le proprie capacità competitive dall'organizzarsi in sistemi reticolari, in quanto la rete si pone, morfologicamente, come la forma più adatta alla complessità delle interazioni ed dei nuovi modelli di sviluppo derivanti da essi, in termini di organizzazione spaziale per favorire le connessioni e in termini di organizzazione delle relazioni verso l'interno e verso l'esterno. «La morfologia della rete appare ben adatta alla complessità dell'interazione e agli imprevedibili modelli di sviluppo derivanti dalla forza creativa di tale interazione» (Castells, 2002: 75).

Partendo da queste prime deduzioni e analizzando le fasi di evoluzione/transizione dei modelli di capitalismo, particolare rilevanza assume la variazione del soggetto posto alla base della competizione nell'economia globale. Se nel capitalismo molecolare la competizione era svolta dalle singole imprese, sparse sul territorio in maniera diffusa e puntuale, adesso i nuovi processi economici e, soprattutto, le nuove dinamiche che territorializzano i flussi globali, hanno riaccessato l'importanza dei territori stessi. Questi ultimi, o meglio, le configurazioni territoriali che emergono in questa fase sono ben rappresentate dalle regioni urbane policentriche⁵ e dalle piattaforme territoriali, dotate di quelle componenti ad elevato potenziale competitivo necessari per rispondere meglio ai processi globali. L'elevato grado di interazione e specializzazione funzionale presente all'interno di una PUR e il consolidato sistema di relazioni intra-regionali – relazioni orizzontali – conferisce a questi luoghi quella massa critica tale da potersi confrontare con le città globali. In queste, si propongono due livelli di organizzazione spaziale: uno che riguarda l'organizzazione interna, ed uno che riguarda l'oltrepassare i confini geografici delle stesse per attivare il processo, definito da Nadine Cattan (2007), di *poly-decentricity*.

Per quanto riguarda l'organizzazione interna, le regioni urbane policentriche sono caratterizzate dall'essere prive di una gerarchia interna, dovuta al fatto che le strategie di sviluppo intervengono nella direzione dell'integrazione e cooperazione funzionale al fine di evitare fenomeni di competizione interna che annullerebbero i vantaggi del sistema stesso. Le difficoltà si presentano nel momento in cui i flussi provenienti dall'esterno devono essere estesi a tutto il territorio e quando i flussi interni devono essere riversati nelle reti esterne, facendo in modo che i vantaggi non restino al singolo nodo, ma siano estesi all'intero sistema policentrico. Per queste ragioni, si evidenzia la necessità di configurare un nodo dominante in termini di interfaccia, una *gateway city* all'interno di ogni sistema policentrico organizzato, che svolga il ruolo di commutatore di flussi e servizi per far relazionare il sistema locale con quello globale. L'intero sistema policentrico non sarà dipendente dalla *gateway city*, ma interdipendente da essa: la *gateway city* esisterà e potrà competere con le *global cities* solo perché intrattiene relazioni di interdipendente con un sistema territoriale in cui le città sono funzionalmente interconnesse fra loro e possiedono elevate specializzazioni.

In merito alla territorializzazione dei flussi globali, le *gateway cities*, configurandosi come città di interfaccia, dovranno essere dotate di quelle infrastrutture logistiche necessarie per 'l'atterraggio dei flussi'. Fondamentali saranno, dunque, le strategie di sviluppo territoriale in termini logistico/infrastrutturali, che permettano facili connessioni tra i vari nodi del sistema regionale policentrico e tra le *gateway cities* di diversi sistemi. In quest'ottica, assume particolare importanza la nuova programmazione dei corridoi europei, e la pianificazione strategica di quei nodi che si troveranno geograficamente ad intercettare più corridoi.

Il processo di *poly-decentricity* permetterà l'intreccio del capitalismo di territorio con il capitalismo delle reti, creando spazi competitivi multi-livello in cui i territori possano agire e relazionarsi. Quello che si propone, nella ricerca in corso, è di favorire, attraverso nuovi sistemi di *governance* e politiche dedicate, la nascita di relazioni a livello inter-regionale fra le PURs, dove le relazioni non avverranno solo fra le rispettive *gateway cities*, ma anche fra le altre città con lo scopo di implementare le capacità competitive e le reciproche potenzialità attraverso processi di cooperazione fra specializzazioni funzionali simili, di fornire esternalità che si avvantaggino le une dalle altre, e di trasformare la competizione regionale in motore di sviluppo. Le relazioni fra le *gateway cities*, invece, dovranno occuparsi della gestione e regolamentazione dei flussi provenienti dall'interno e dall'esterno. Il compito dovrà essere quello di intrecciare le relazioni orizzontali con le relazioni verticali, di commutare flussi e servizi sia verso il sistema territoriale di riferimento, sia verso gli altri sistemi regionali policentrici con cui è connessa. La rete delle *gateway cities* che così si creerebbe, si configurerà come un reticolo di flussi e relazioni fortemente competitivo in grado di confrontarsi con le città globali. Ma, anche in questo caso, sarà necessario che tutti i flussi, le potenzialità e le risorse che ogni *gateway city* porta con sé siano fatti convergere in un solo nodo, che acquisterà così una dimensione potenziale tale da poter riversare nei flussi globali tutte le esternalità provenienti dai sistemi territoriali a cui è connesso. Trovandosi così stesso livello delle reti delle *global cities*, si configurerà un nuovo nodo strategico nella scena globale, capace di interessare relazioni e determinare nuovi reticoli geografici di flussi.

Questo sistema gerarchico in cui le *gateway cities* assumono ruolo e rango crescente, permette di definire tre livelli di spazi relazionali in cui le città possono competere: lo 'spazio delle relazioni inter-regionali', in cui si

⁵ Da ora in poi le regioni urbane policentriche abbreviate utilizzando la sigla PURs, dall'inglese Polycentric Urban Regions.

strutturano la *PURs Network*; lo 'spazio delle relazioni transnazionali', in cui si agisce la *Gateway Cities Network*; ed, infine, lo 'spazio delle relazioni globali', in cui la *gateway city*, portatrice del potenziale di tutte le altre città della *Gateway Cities Network*, può relazionarsi e/o competere con le *global cities*, entrando così a far parte della rete dei flussi globali.

Bibliografia

- Bonomi A. (2006), "Liberalizzazioni, capitalismo delle reti, territorio", in *Il Mulino*, n.5, pp.831 - 841.
- Bonomi A. (2010), *La città che sente e pensa. Creatività e piattaforme produttive nella città infinita*, Electa, Milano.
- Castells M. (2002), *La nascita della società in rete*, Università Bocconi, Milano (ed. orig.: *The Rise of the Network Society*, Blackwell Publishers Ltd, Oxford, 1996).
- Cattan N. (ed., 2007), *Cities and Networks in Europe. A Critical Approach of Polycentrism*, John Libbey Eurotext, Paris.
- Dematteis G. (1985), *Le metafore della terra. La geografia umana tra mito e scienza*, Feltrinelli, Milano.
- Dematteis G. (1995), *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, FrancoAngeli, Milano.
- Marcuse P., Kempen van R. (eds., 2000), *Globalizing Cities. A new spatial order?*, Blackwell, Oxford.
- Perulli P. (a cura di, 1998), *Neoregionalismo. L'economia-arcipelago*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Perulli P. (2007), *La città. La società europea nello spazio globale*, Mondadori, Milano.
- Sassen S. (2010), *Le città nell'economia mondiale*, Il Mulino, Bologna (ed. orig.: *Cities in a World Economy*, Pine Forge Press, Thousand Oaks, 2006).
- Short J. R., Kim Y. H. (1999), *Globalization and the City*, Longman, London.
- Taylor P.J., Catalano G., Walker D.R.F. (2002), "Measurement of the World City Network", in *Urban Studies*, no. 13, vol. 39, pp. 2367 - 2376.
- Taylor P.J. (2004), *World City Network. A Global Urban Analysis*, Routledge, London-New York.
- Taylor P.J. (2005), "Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks", in *Urban Studies*, no. 9, vol. 42, pp. 1593 – 1608.



Pensare al futuro della città globale Due scenari evolutivi sullo sviluppo delle reti

Ettore Donadoni

DASStU - Politecnico di Milano
Email: ettoredonadoni@yahoo.it
Tel. 3807143828

Abstract

Le rappresentazioni reticolari permettono di costruire un'immagine complessiva delle infrastrutture alla scala globale. L'immagine che emerge da tali rappresentazioni sembra essere, oggi, fortemente disomogenea e articolata. E' possibile ipotizzare due scenari estremi entro i quali sviluppare alcuni ragionamenti sul futuro delle reti: nel primo scenario le reti si diffondono in modo pervasivo su tutto il globo rendendo accessibili (sia in termini di accessibilità fisica, sia in termini di comunicazione) luoghi ora esclusi. Nel secondo scenario, invece si cristallizzano intorno a nodi che ricoprono già un ruolo rilevante nel disegno complessivo, accentuando le condizioni di disuguaglianza esistenti oggi.

Questi due scenari costituiscono una semplificazione della realtà, tuttavia essi possono costruire un quadro di sfondo entro il quale riflettere sul futuro della condizione urbana globale e al loro interno si possono sviluppare riflessioni cruciali per la costruzione di nuovi modelli insediativi.

Parole chiave

Reti, globale, scenari

Descrivere la nervatura della città globale

Le considerazioni, che presenterò in seguito, nascono da una ricerca condotta sulle rappresentazioni reticolari, cioè una particolare forma di rappresentazione basata su di una convenzione grafica, che mostra l'oggetto descritto attraverso un codice grafico molto semplice, basato sull'utilizzo di soli due elementi: i nodi e i legami (Bertin J. 1967). Generalmente questo tipo di rappresentazione è riconoscibile in molte descrizioni delle infrastrutture e permette di costruirne immagini rilevanti alla scala globale. Le rappresentazioni reticolari descrivono spazi di natura differente: da spazi urbani percorsi più o meno intensamente o più o meno velocemente, a spazi delle relazioni in cui i legami tra i soggetti contano più della loro posizione geografica. Queste descrizioni ci mostrano la nervatura della Terra, cioè la struttura portante dell'insediamento umano e le sue conseguenze in termini spaziali (Donadoni E. 2012). Si potrebbe dire che queste rappresentazioni concorrono a formare un'immagine alla scala globale del complesso fascio infrastrutturale che sostiene l'insediamento urbano e delle relazioni che permettono di leggere la superficie del globo come un'unica grande città. Le rappresentazioni reticolari, sono forse tra le poche forme di rappresentazione capaci di restituire attraverso un'immagine cartografica alcune tra le più importanti riflessioni sulla città globale degli ultimi vent'anni (ad es.: Sassen 1994, Castells 1996, Perulli 2000).

Pur essendo un tipo di rappresentazione specializzata, poiché riconosciamo solo un aspetto specifico del fenomeno urbano come la mobilità, la comunicazione, la distribuzione energetica, ecc., essa ha la capacità di mostrare un'immagine complessiva dell'oggetto descritto. È proprio questa sua caratteristica che rende le rappresentazioni reticolari un utile strumento di lettura e interpretazione del fenomeno urbano e dei suoi modelli. Le rappresentazioni reticolari possono mostrare i tracciati delle reti di trasporto e il loro utilizzo oppure la distribuzione delle reti di comunicazione e i flussi che si generano al loro interno, oppure lo sviluppo delle reti di distribuzione energetica. In tutti e tre i casi, la "rete fisica" quale compromesso realizzato dall'operatore a partire da una rete virtuale (cioè immateriale) "rivelerebbe, attraverso la creazione di relazioni materializzate, le dinamiche del sistema, attivato dal processo stesso di trasformazione della rete immateriale in rete materiale che consente di interconnettere i luoghi geografici e specificatamente le funzioni" (Raffestin 1981). Reti materiali e

reti immateriali sono, quindi, strettamente correlate e concorrono alla costruzione di un'immagine, fortemente disomogenea e articolata. Castells rilevava come "la progressiva espansione e proliferazione di reti alla scala planetaria ha innescato un processo mediante il quale centri di produzione e di consumo di servizi avanzati, e le società subordinate, sono collegati da una rete globale sulla base di flussi d'informazioni, i quali allo stesso tempo, riducono l'importanza dei legami delle città globali con i loro Hinterland" (Castells 2002), descrivendo quindi un'immagine della città globale costituita da aree fortemente legate tra loro e altre con legami molto più deboli, seppur fisicamente più vicine. Immagine che è possibile riconoscere anche nelle rappresentazioni reticolari a quella scala. Osservando, infatti, la rappresentazione delle reti di circolazione o di quelle di comunicazione e dei loro effetti si può notare che grandi parti del Pianeta rimangono, di fatto, escluse da tali reti innescando nuove forme di prossimità determinate, non tanto dalla vicinanza fisica dei luoghi quanto dall'inclusione o dall'esclusione rispetto alla rete considerata (fig. 1).

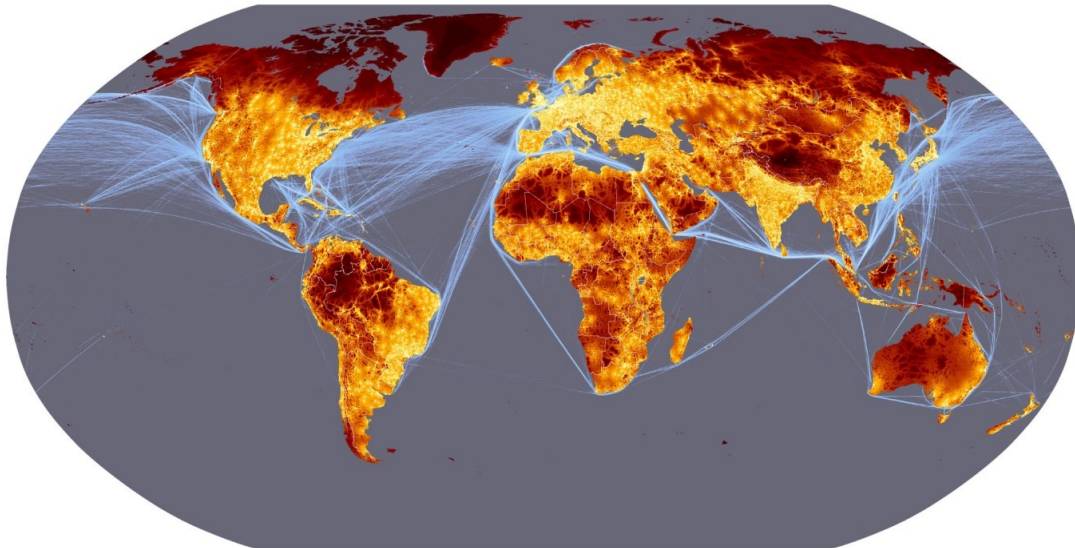


Figura 1. Nelson A, "Travel time to major cities: A global map of accessibility".
In questa mappa di Nelson appare evidente come parti del globo appaiono escluse dalle reti di accessibilità, ed evidenzia la geografia fortemente eterogenea della città globale

La città globale ha quindi l'aspetto di un ipertesto, estendendo alla scala del globo alcune considerazioni che Corboz faceva negli anni Novanta introducendo il termine *ipercittà* (Corboz 1994). Nella città-ipertesto le relazioni al proprio interno non sono legate esclusivamente da un rapporto consequenziale di contiguità in cui ogni parte dell'insediamento assume senso rispetto alle parti di territorio vicine. Quest'organizzazione spaziale dipende fortemente dai legami che ogni parte di territorio è in grado di istituire con parti di territorio anche distanti da essa, introducendo nuove forme di prossimità dipendenti dalle reti che la interessano. Le rappresentazioni reticolari, mostrano un territorio globale costituito da spazi con tre caratteri distinti: spazi densamente frequentati, che in genere corrispondono ai nodi di una rete; spazi semplicemente attraversati, quelli lungo i collegamenti; e spazi esclusi dalla rete perché si trovano all'interno delle maglie o perché non sono raggiunti da essa. Tre condizioni dello spazio abitabile profondamente diverse, che esprimono possibilità e caratteristiche molto differenti tra loro.

Contrariamente a quanto affermano alcuni studiosi (ad es.: Michell W. J., 1995), le reti sembrano avere, quindi, simmetricamente alla capacità di includere, anche quella di generare disuguaglianze ed esclusioni alla scala globale. Anche alcuni studi sociali riconoscono che in un mondo investito dalla globalizzazione, è riscontrabile un aumento delle disuguaglianze sociali (Gallino L., 2000). Generalmente, però, tali disuguaglianze riguardano, le condizioni intrinseche delle classi sociali, descrivendole in termini di stratificazione verticale della società; mentre l'immagine che emerge dalle rappresentazioni reticolari è una descrizione di condizioni urbane con possibilità molto differenti tra di loro. Le disparità sono orizzontali, tra territori e abitanti contigui, inclusi o esclusi dalle reti che stiamo considerando. Sono descritti territori con accesso a risorse cui altri sono inaccessibili; rispetto alle reti di comunicazione, di circolazione o di approvvigionamento dell'energia.

L'aspetto su cui riflettere maggiormente però, non riguarda tanto gli spazi che fanno parte della rete, quanto quelli che ne sono esclusi. Parti di territorio probabilmente assimilabili ai "territori lenti" di cui parla Emanuel Lancerini (Lancerini E. 2004) e che non richiedono un legame diretto con le reti che li lambiscono: bolle tra le maglie di una rete dotate di una loro indipendenza specifica. Le rappresentazioni reticolari non trattano questi spazi, non li descrivono, non ci danno strumenti per leggerli; ma solo, eventualmente, per individuarli. Essi sono tuttavia il segno più evidente delle disuguaglianze innescate dalle reti. Il tentativo di costruzione dei due scenari evolutivi delle reti globali s'interroga proprio sul destino di tali disuguaglianze.

Rete Liquida Vs Rete Minerale

Gli scenari proposti sono da intendere come uno strumento di riflessione grazie al quale poter comprendere la reale direzione delle trasformazioni in atto, essi s'interrogano su quale possa essere il futuro di quella *nervatura della Terra* che permette di osservare la configurazione spaziale dell'insediamento umano alla scala globale. Essi dipendono da specifiche condizioni che orientano le tendenze in atto. Le condizioni economiche che influenzano gli investimenti per la costruzione delle nuove infrastrutture e di conseguenza le scelte localizzative. Le condizioni ecologiche e ambientali che spingono a un'attenta valutazione di come politiche tese al risparmio delle risorse possano condizionare le scelte strategiche d'infrastrutturazione del territorio (Fabian L., Viganò P. 2010). Infine, l'andamento demografico che se proseguirà la tendenza in atto, sposterà a un progressivo aumento della popolazione urbana, a scapito di quella rurale (Castells M. 1996; Burdett R., Sudjic D. 2007) con un riflesso significativo sull'incremento della dotazione infrastrutturale delle parti di territorio più densamente abitate.

La Rete Liquida

Nel primo scenario le reti si diffondono in modo pervasivo su tutto il globo rendendo accessibili (in termini di mobilità, di comunicazione e di approvvigionamento energetico) luoghi ora esclusi (fig. 2).

Si possono ipotizzare alcune condizioni coerenti con questo scenario. Per quanto riguarda la circolazione si assiste alla diffusione d'interventi promossi da amministrazioni locali e la diffusione delle infrastrutture prevale sulla loro gerarchizzazione. In merito alle reti di comunicazione si assiste alla proliferazione di reti leggere (wi-fi) che garantiscono la copertura del territorio con investimenti relativamente bassi. Le reti energetiche sono costituite in prevalenza da piccoli impianti domestici di produzione diffusa (Rifkin J. 2011) e alcuni nuovi insediamenti sviluppano tecnologie per l'autosufficienza energetica. In questo scenario gli insediamenti si diffondono sul territorio trovando un equilibrio con le risorse ambientali e la popolazione tende ad abitare agglomerati urbani di piccole e medie dimensioni.

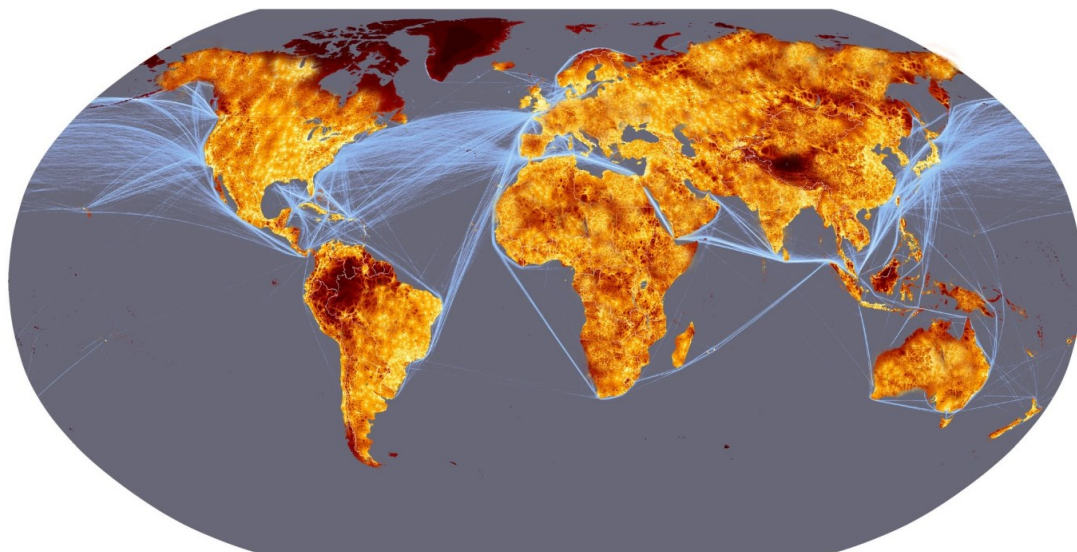


Figura 2. *La Rete Liquida: le reti si diffondono pervasivamente sul tutto il globo. Infrastrutture deboli permettono a luoghi inaccessibili di partecipare attivamente alle dinamiche della città globale.*

Alcuni studi e vicende in atto in questo momento possono essere iscritte all'interno di questa visione. Rispetto alle reti di comunicazione, esistono ricerche che cercano di sviluppare sistemi d'infrastrutture leggere che si possono diffondere facilmente sul territorio. In Sicilia nel 2008 viene fondata la società Mandarin che nel giro di due anni ha costruito più di diecimila chilometri di ponti radio in tutto il territorio siculo, con una frequenza che permette una connessione a banda larga. La tecnologia che sta sviluppando si basa sul wimax e permette di connettere attraverso la banda larga territori anche scarsamente abitati con investimenti fino a dieci volte inferiori rispetto al cablaggio a terra. Il modello in seguito è stato esportato in Iraq per la costruzione della prima rete libera di accesso alle informazioni, per la sua efficacia nel rapporto tra investimento economico e copertura del territorio. La diffusione dell'informazione è alla base dell'appartenenza alla città globale. Questa convinzione è alla base di un progetto che ha permesso di sviluppare una tecnologia da parte dell'Ixem: un laboratorio che studia le tecnologie wireless all'interno del Politecnico di Torino. L'idea sviluppata dall'Ixem è

una variante del wimax ma con un costo ancora più basso e non si propaga in maniera circolare. Sono necessarie, infatti due parabole che “guardandosi” possano concentrare il segnale in un unico punto. Da quel punto i flussi di dati si possono trasmettere attraverso reti wireless locali. In questo modo è possibile portare una connessione a banda larga da un punto a un altro, anche a distanze di centinaia di chilometri con investimenti molto bassi. Dopo una prima sperimentazione a Torino, questa tecnologia ha trovato applicazione in Ecuador connettendo diversi villaggi della foresta amazzonica.

La diffusione di sistemi basati su reti leggere per portare accesso alle informazioni a territori che diversamente sarebbero marginali o esclusi è sicuramente un processo che porterà alla pervasività delle reti di comunicazione permettendo di superare alcune forme di marginalità che si possono osservare attraverso rappresentazioni reticolari. In merito alle reti di circolazione è possibile individuare alcune ricerche che riflettono sulle possibilità di accesso degli insediamenti diffusi, appoggiandosi alla capillarità della mobilità lenta e alle reti ferroviarie regionali. In particolare una recente ricerca commissionata dalle Ferrovie dello Stato, condotta presso lo IUAV di Venezia si è interrogata sul trasferimento di quote significative del trasporto automobilistico sulla rete ciclabile e ferroviaria attraverso una ridefinizione progettuale di queste due reti e dei nodi d’interscambio.

Per quanto riguarda le reti di distribuzione energetica si possono riconoscere diverse politiche messe in atto in Europa finalizzate alla diffusione d’impianti per la generazione di elettricità alla scala della singola abitazione, come l’istituzione dei conti energia e l’erogazione d’incentivi per l’installazione di impianti fotovoltaici. Inoltre l’Unione Europea ha commissionato uno studio per lo sfruttamento delle energie rinnovabili, intitolato Roadmap 2050. In esso sono riconosciute alcune specificità locali del territorio europeo rispetto le possibilità di sfruttamento delle energie rinnovabili e viene proposta la realizzazione di una rete diffusa di distribuzione dell’energia capace di cogliere nel modo più opportuno tali specificità. In questa visione impianti diffusi di generazione dell’elettricità di natura differente (eolico, fotovoltaico, geotermico, ecc.) trovano nella rete la possibilità di equilibrare i differenziali di produzione legati alle stagioni.

In questo scenario, possiamo quindi includere tutti i tentativi di diffusione pervasiva e capillare delle reti caratterizzati da basso costo di investimento alla scala locale, mostrando quanto piccoli progetti alla scala locale possano avere ripercussioni su di una visione globale dell’insediamento umano.

La Rete Minerale

Nel secondo scenario le reti si cristallizzano intorno a nodi che ricoprono già un ruolo rilevante nel disegno complessivo, accentuando le opportunità localizzative e le esclusioni esistenti oggi (fig. 3).

Anche in questo caso possiamo ipotizzare alcune condizioni coerenti con questo scenario. Le reti di circolazione si sviluppano attraverso la concentrazione degli investimenti in luoghi specifici con interventi centralizzati e sono caratterizzate da una forte gerarchizzazione delle infrastrutture alla scala sovralocale. Nelle reti di comunicazione l’attenzione si condensa sulla diffusione della Banda Larga, attraverso il cablaggio delle grandi concentrazioni urbane e permettendo un accesso sempre più rapido ai flussi d’informazioni. Le reti di distribuzione energetica si basano sulla concentrazione della produzione energetica in grandi impianti centralizzati. La popolazione si concentra nelle aree già fortemente urbanizzate con un progressivo aumento della densità urbana.

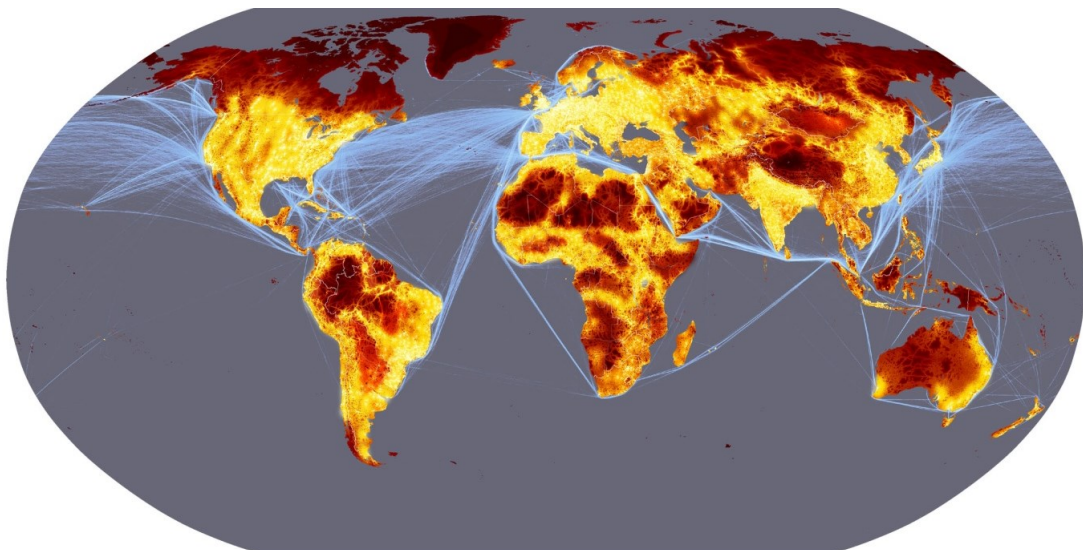


Figura 3. *La Rete Minerale: le reti tendono a svilupparsi per concentrazione e gerarchizzazione rafforzando parti dell’insediamento dove già la dotazione delle infrastrutture era rilevante.*

In questo scenario è possibile collocare alcuni grandi progetti, caratterizzati da una forte centralizzazione degli investimenti e dal punto di vista decisionale.

Gli investimenti per cablare nuovi territori attraverso la fibra ottica, ad esempio, si stanno concentrando soprattutto dove la densità di popolazione è più elevata, e cioè nei grandi insediamenti urbani; in questo modo sono confermate e rafforzate le gerarchie delle città globali che molti studi come quelli di Saskia Sassen e Taylor hanno reso evidente (Sassen 1994, Taylor 2000), rendendo sempre più connesse aree urbane già al centro delle relazioni globali. Rispetto alle reti di trasporto alcuni grandi progetti s'inseriscono in questa prospettiva di progressiva gerarchizzazione della rete, che individua alcune dorsali privilegiate in cui concentrare gli investimenti. Il tunnel sotto lo stretto di Bering è un esempio particolarmente spettacolare di questa tendenza. In esso sono chiare le volontà e gli investimenti di tipo centralizzato e risulta addirittura più impegnativo del progetto di realizzazione del tunnel, la costruzione di importanti tratte della rete ferroviaria russa che servirebbero a connettere il tunnel con la rete esistente. Anche le politiche mirate alla costruzione del Trans-European Network (TEN) in Europa sono indirizzate alla costruzione di una forte gerarchizzazione della rete ferroviaria esistente, rafforzando alcune direttrici privilegiate, individuate partendo da un modello di sviluppo policentrico in cui le principali città hanno ancora un ruolo ritenuto centrale. Parallelamente si possono riconoscere anche grandi progetti per la generazione di energia che muovono con lo stesso carattere di forte concentrazione degli investimenti in grandi impianti di rilevanza planetaria. Oltre a imponenti impianti per ricavare energia dall'acqua come la diga delle tre gole in Cina sono stati proposti progetti per la realizzazione di enormi centrali a energia solare sparsi nei deserti che possano fornire energia tramite una rete di connessione internazionale che leghi tutto il globo.

Lo sfondo per formulare ipotesi sul futuro

È evidente che questi due scenari costituiscono un'estrema semplificazione della realtà, tuttavia essi possono costruire un quadro di sfondo entro il quale riflettere sul futuro della condizione urbana. Innanzitutto non è scontato che infrastrutture di diverso tipo tendano verso lo stesso scenario. Reti di comunicazione e reti di circolazione hanno logiche di sviluppo ormai completamente slegate tra loro (Raffestin C., 1981.) e molto probabilmente, seppur il loro legame sia indissolubile, il loro destino non necessariamente seguirà lo stesso binario, aprendo la strada a diverse declinazioni dei due scenari estremi.

Inoltre sarà importante trovare la convergenza tra infrastrutture di comunicazione e quelle di approvvigionamento energetico poiché "L'informazione è sottesa dalla circolazione di energia" (Raffestin 1983). La distribuzione dell'energia è, infatti necessaria al funzionamento delle reti che permettono la comunicazioni delle informazioni. Inoltre tale convergenza assume valore centrale durante i cambiamenti del paradigma energetico, giacché "Le grandi rivoluzioni economiche nella storia avvengono quando nuove tecnologie di comunicazione convergono con nuovi sistemi energetici: le nuove forme di comunicazione diventano il mezzo per organizzare e gestire una civiltà più complessa, resa possibile dalle nuove fonti di energia" (Rifkin J. 2011).

Infine, per quanto globali possano essere le condizioni socio-economiche (Sassen 1994 e 2008, Taylor 2004) le decisioni politiche da cui dipendono le ipotesi alla base degli scenari sono di competenza degli stati sovrani, o di una polverizzazione di enti locali o sovralocali e sarebbe ingenuo pensare a essi come visioni che possano essere perseguite in modo unitario; tuttavia all'interno di essi si possono sviluppare riflessioni cruciali per la costruzione di nuovi modelli insediativi.

Bibliografia

- Bertin J. (1967). *Sémiologie graphique. Les diagrammes - Les reseax - Les cartes*, Paris, Éditions Gauthier-Villars, (ripubblicato 2005, Paris, Éditions de EHESS)
- Burdett R., Sudjic D. (eds., 2007), *The Endless City*, New York, Phaidon Press Ltd.
- Castells M. (1996). *The Rise of the Network Society*, Cambridge (MA), Oxford, Blackwell, trad. it. (2002), *La nascita della società in rete*, Milano, Egea Università Bocconi Editore.
- Donadoni E. (2012). "Le rappresentazioni delle reti", in Ferlenga A. (a cura di, 2012). *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*, Bologna Editrice Compositori.
- Fabian L., Viganò P. (a cura di, 2010). *Extreme Cities*, Venezia, Università Iuav di Venezia.
- Gallino L. (2000). *Globalizzazione e Disuguaglianze*, Roma, Laterza.
- Mitchell W. J (1995). *City of bits. Space, Place and Infobahn*, Cambridge London, Mit press.
- Perulli P., *La città delle reti*, Bollati Boringhieri, Torino, 2000
- Raffestin C. (1981). I segni della geografia, Herodote Italia, n. 4.
- Rifkin J. (2011). *La terza rivoluzione industriale. Come il potere laterale sta trasformando l'energia, l'economia, il mondo*, Milano, Mondadori.

Sassen S. (2007). *A Sociology of Globalization*, New York, W. W. Norton & Company Inc., trad. it. (2008), *Una sociologia della globalizzazione*, Torino, Einaudi.

Sassen S.(1994), *Cities in a world economy*, Thousand Oaks (CA), Pine Forge Press, trad. It (2003). *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il mulino.

Taylor P. J. (2004), *World City Network. A Global Urban Analysis*, London, Routledge,

Sitografia

La pubblicazione e descrizione della Roadmap 2050, scaricabile direttamente:

<http://www.roadmap2050.eu/project/roadmap-2050>



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Il disegno degli spazi pubblici nei quartieri marginali

Mauro Francini

Università della Calabria
Dipartimento di Ingegneria Civile
Email: francini@unical.it
Tel: 0984.496766

Myriam Ferrari

Università della Calabria
Dipartimento di Ingegneria Civile
Email: myriam.ferrari@unical.it
Tel. 329.9278047

Abstract

Il presente contributo prende spunto dall'importanza che si attribuisce, durante i processi di rigenerazione urbana, al disegno degli spazi comuni nei quartieri 'difficili' dove la possibilità di fruire con tranquillità i luoghi è fortemente condizionata da situazioni di degrado sociale e di criminalità. Partendo dunque, dagli episodi quotidianamente riportati dai mass media, la tematica risulta avere una duplice valenza: da una parte l'esigenza di recuperare gli spazi comuni nei quartieri marginali per restituire qualità e dignità ai cittadini e dall'altra l'esigenza di poter avviare una rinascita sociale intesa come opportunità e riscatto sociale. Si ritiene interessante dunque partendo dall'esperienza delle soluzioni progettuali adottate nella città di Barcellona, riflettere su azioni strategiche che possano restituire loro centralità e nuove funzioni e dove possa riattaccare un interesse sociale e culturale finalizzato principalmente al perseguimento di aspetti legati alla tematica urbana e al recupero della disoccupazione giovanile.

Parole chiave

Conflittualità, rinascita, sicurezza

1 | Considerazioni generali

La sicurezza dei quartieri marginali, diventa oggi un tema centrale per la pianificazione urbana, visti i recenti casi di cronaca riportati dai mass media che attribuiscono alle progettazioni urbane inefficienti, le responsabilità sociali dovute alla mancanza dei sistemi di controllo e alle diffuse carenze funzionali che spingono l'attecchimento di fenomeni diffusi di microcriminalità. Tale aspetto, combinato alla pesante recessione economica che ha investito il paese, genera una serie di riflessioni sul senso della pianificazione oggi, che è sempre più vicino agli interventi sulle aree marginali e a rischio, dove lo sviluppo dei fenomeni di sofferenza sociale, dovuti all'aumento delle fasce sociali più povere, infonde nei cittadini un senso di insicurezza e di inquietudine. L'Istat, in merito alla condizione di povertà delle famiglie, si pronuncia pubblicando alcuni dati riferiti ad esempio all'anno 2011, dove l'11,1% delle famiglie è relativamente povero (per un totale di 8.173 mila persone) e il 5,2% lo è in termini assoluti (3.415 mila). Tale situazione cresce tra le famiglie in cui non sono presenti redditi da lavoro, nelle famiglie di operai, nelle famiglie in cui sono presenti più di un figlio minore e nelle famiglie concentrate nel Sud Italia. Il presente lavoro, dunque, si propone di sviluppare una serie di punti interessanti legati al ruolo del disegno dello spazio pubblico nei quartieri marginali e alla loro funzione risolutiva nei confronti della sicurezza e del degrado sociale. In un momento storico in cui le tensioni sociali sono fortemente radicate nel territorio, lo sviluppo del presente lavoro nasce dalla convinzione che la pianificazione urbana deve avere un ruolo più incisivo all'interno della risoluzione delle problematiche sociali e deve strutturare delle strategie e delle conformazioni progettuali che possano generare degli effetti sulla sicurezza dei cittadini e sulla risoluzione di aspetti legati al debellamento del degrado urbano. La valenza del concetto di sicurezza

sociale assume un ruolo molto importante nella società attuale, poiché in contesti definiti ‘a rischio’ provocano non solo un disperdimento delle risorse, ma anche un radicamento di valori sociali negativi. In tal senso, è opportuno riflettere sul disegno urbano della città, sugli elementi che possano offrire nuove declinazioni e nuovi spunti per risolvere le problematiche di emergenza e sulle buone pratiche già adottate in altre città. Da questo punto di vista, è necessario evidenziare come in alcune capitali europee, la pianificazione urbana abbia avuto un ruolo decisivo nelle trasformazioni urbane e come dall’adozione di scelte in alcuni casi rischiose, sono stati generati dei cambiamenti in grado di influenzare le diverse componenti del sistema urbano. In tale senso, si vogliono mettere a fuoco alcune scelte progettuali e strategiche adottate nella città di Barcellona, dove il disegno degli spazi pubblici, correlato ad un complessivo processo di rigenerazione urbana, ha generato una serie di elementi innovativi, in grado di restituire senso funzionale e qualitativo alle aree più a rischio per quanto concerne l’accessibilità, la sicurezza e la fruizione dei cittadini.

2 | Principi ispiratori della rigenerazione urbana nella città di Barcellona

Per comprendere il processo di rigenerazione urbana avviato, e poi realizzato, nella città di Barcellona, è indispensabile citare alcuni principi ispiratori che hanno rappresentato il fondamento delle politiche e delle strategie nella città dagli anni ‘80 in poi. Nella città di Barcellona, il concetto di pianificazione tradizionale e di disegno urbano inteso come elemento di funzione puramente decorativo, viene superato da processi di trasformazione urbana innovativi e da nuove idee progettuali che attraverso le diverse applicazioni dimostrano il loro carattere concettuale e teorico. Dagli anni ‘80 in poi infatti, si assiste alla nascita di nuovi contenuti urbani generati dal superamento del blocco urbano creato dalla condizione politica di dittatura di Francisco Franco e dal desiderio di intervenire nello specifico, ed in maniera diffusa, sugli spazi urbani e sulle aree a verde. La rigenerazione di tali componenti ha provocato una serie di effetti positivi sulla società ed una rivalutazione complessiva delle aree urbane più a rischio. Nella figura di seguito (Fig.1) sono collocati tutti gli interventi urbani inerenti gli spazi pubblici e le aree a verde realizzati negli ultimi venti anni nella città di Barcellona. Dall’immagine complessiva, si evince come vi sia stata una strutturazione capillare degli interventi orientata secondo le priorità dettate dai Piani Settoriali. In tali Piani Settoriali, sono indicate le aree di maggiore rischio dove gli interventi, per le condizioni di degrado fisico e sociale, manifestano caratteri di priorità. Si evince inoltre, dall’immagine sottostante, come gli interventi attuati abbiano inciso in una lungimirante prospettiva generale e non isolata.



Figura 1. Localizzazione di alcune delle azioni puntuali negli spazi urbani e nelle aree a verde della città di Barcellona

Il concetto di 'progetto urbano' nel processo di rigenerazione urbana a Barcellona, non viene più inteso come sterile dissociazione tra piano urbanistico e progetto di architettura, infatti, la vecchia definizione aveva ridotto il primo punto in campo di analisi e zonizzazione ed il secondo in proposta isolata. Nell'interpretazione più attuale viene rivalutato il concetto di 'scala intermedia' come punto di incontro coerente tra le decisioni programmatiche e quelle strutturali. Dunque, le chiavi di lettura dell'esperienza di Barcellona devono ricercarsi nello sviluppo degli interventi urbani, organizzato in più scale, da quella settoriale a quella generale e nell'integrazione urbana che ha caratterizzato lo sviluppo dei suoi progetti.

Nello specifico, il ruolo della riorganizzazione dello spazio pubblico e del verde si è sviluppato secondo tre importanti categorie:

- realizzazione di parchi urbani;
- riqualificazione delle piazze e creazione di giardini;
- realizzazione dei giardini attrezzati;
- riqualificazione dei grandi assi storici.

I parchi urbani vengono realizzati per potenziare i servizi all'interno dei quartieri, andando ad intervenire nelle aree a vocazione diversa da quella originale. Nello specifico, i progettisti urbani hanno concentrato la loro attenzione sull'inserimento e sulla rivalutazione di elementi della vegetazione, di topografia e dell'acqua. La complessità dell'azione si è risolta con la realizzazione di grandi interventi quali il parco di ESPAÑA Industrial, il parco Del Clot, etc. In particolare, il parco Del Clot (Figg. 2-3) è stato realizzato all'interno dell'area precedentemente occupata dall'ex-impianto dei trasporti urbani (RENFE), delimitata dal vecchio muro perimetrale, conservato oggi come cornice monumentale. Nella composizione architettonica della piazza-giardino, sono conservate ed integrate le strutture architettoniche preesistenti. La piazza centrale, leggermente ribassata, è suddivisa in due zone sfalsate (con parcheggi nell'interreato), di cui una a verde con una sorta di collinetta centrale. Un percorso diagonale sopraelevato attraversa tutta l'area e funziona da elemento unificatore dell'immagine globale. In seguito, la Fig.2 mostra un particolare dell'intervento realizzato.



Figura 2. Scala di accesso al percorso sopraelevato che attraversa la piazza - giardino e lo specchio d'acqua ai piedi delle arcate del Parco Del Clot

Per quanto concerne la realizzazione di nuove piazze e giardini, esse vengono realizzate per dare risposta alle crescenti necessità di riorganizzazione del traffico e alle carenze di parcheggio ed hanno lo scopo di creare uno spazio di natura variegato. Alcune delle piazze realizzate in passato, sono simili ad opere definite appartenenti all' 'architettura dello svuotamento', concentrate soprattutto nelle aree marginali e periferiche e costruite durante il boom speculativo degli anni '60. In realtà, si tratta dell'adattamento di spazi pubblici alle nuove sollecitazioni funzionali e urbane. I giardini invece, sono intesi come luoghi di ritrovo, di scambio e di condivisione, dove possono alternarsi più funzioni e dove il potenziamento delle attrezzature sociali provoca il diffondersi di valori

culturali e sociali vicini ad uno stile di vita più europeo. Per quanto concerne invece la riqualificazione degli assi storici, l'obiettivo principale è quello di rimettere al centro dell'attenzione la figura del pedone e dunque ricollocare tali arterie all'interno della forma urbana. Lo scopo inoltre, è quello di creare integrazione con il sistema pubblico esistente in modo da favorire soprattutto le attività commerciali collocate nei piani inferiori degli edifici. In ultimo, è da sottolineare la grande rigenerazione urbana realizzata nell'area del porto vecchio di Barcellona che rientra nelle grandi attuazioni urbane e dove il pedone, per la natura degli interventi realizzati, resta il protagonista principale del processo realizzato.

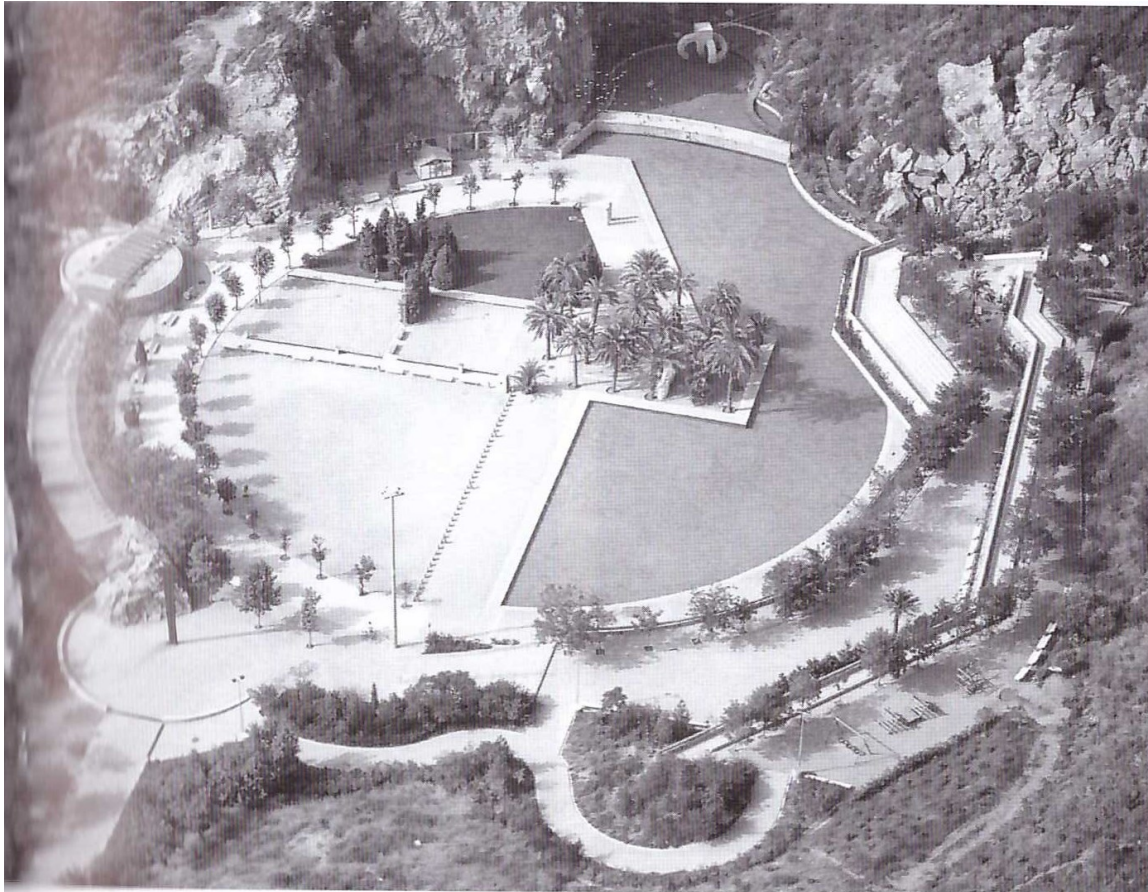


Fig. 3. *Parco de la Crueta del Coll- Una cava abbandonata convertito in uno spazio aperto di singolare interesse*

3 | Alcuni punti salienti delle politiche adottate in Spagna

Gli interventi urbanistici adottati in Spagna, e nello specifico nella città di Barcellona, hanno seguito un iter procedurale che rappresenta il prodotto di anni di politiche settoriali di grande complessità strategica. È necessario, per lo sviluppo del presente lavoro, citare alcune azioni significative delle strategie messe in atto nella città, per meglio comprendere le finalità di tali interventi. La necessità di intervenire sulle aree marginali e sulle aree a rischio, è diventato un carattere prioritario della politica spagnola, partendo in primo luogo, dalla risoluzione delle problematiche concentrate nelle aree industriali dismesse. A partire dagli anni '80, dunque, le politiche si incentrarono sulla ristrutturazione del sistema industriale all'interno dell'area metropolitana, un'azione molto complessa che si articolava sul recupero degli vecchie aree abbandonate nel tentativo di ripristinare le antiche vocazioni del territorio. Tale processo venne identificato sotto la dicitura (I+D), che stava ad indicare il binomio 'investigation y desarrollo' ossia 'ricerca e sviluppo'. In tale binomio, venivano racchiusi gli obiettivi prefissati dal recupero urbano, ossia la ricerca di soluzioni urbane ad hoc e lo sviluppo contestuale di strategie economiche e sociali in grado di restituire valore ai vari contesti di riferimento. Lo strumento urbanistico con cui si portarono avanti tali azioni, fu l'attivazione dello strumento urbanistico denominato 'ZUR' ossia 'Zona de Urgente Reindustrialización' chiamato successivamente 'Piano di Reindustrializzazione di Barcellona', applicato al perimetro dell'area metropolitana. L'obiettivo, principale fu quello di recuperare le aree a vocazione industriale mediante la trasformazione in aree per lo sviluppo delle imprese esistenti e per l'avviamento di imprese specializzate. L'azione non coinvolge esclusivamente il recupero dell'area industriale, ma si collega direttamente ad una serie di potenziamenti infrastrutturali necessari per riconnettere la città al resto delle aree limitrofe.

I collegamenti locali realizzati vennero sintetizzati nella creazione:

- del ‘corridoio del Vallès’, strettamente connesso alle città di Sabadell e Terrassa;
- dell’ ‘autostrada B-30’, che crea sviluppo nel comune di *Sant Cugat del Vallès*;
- della ferrovia;
- del ‘ tunnel di Vallvidrera’ che collega il centro di Barcellona dalla via Augusta.

Tali infrastrutture hanno potenziato il sistema urbano di una serie di servizi necessari quotidianamente ai fruitori. Sempre negli anni ‘80 un altro ruolo centrale della politica urbanistica, viene svolto dal potenziamento del verde pubblico, in particolare si assiste al fenomeno della riconversione di aree degradate o abbandonate in parchi. Un altro intervento importante viene realizzato sui grandi assi storici della città che vengono recuperati e restituiti alla fruizione della popolazione. Il loro ricollegamento con le altre arterie urbane viene realizzato mediante la costruzione di grandi rotatorie che hanno la funzione di smistare in modo ordinato il traffico quotidiano. Mentre si assiste al potenziamento infrastrutturale, si genera contestualmente da un punto di vista demografico un decremento della popolazione rispetto agli anni precedenti; nello specifico, un decremento della popolazione spagnola ed un aumento della popolazione straniera. Tali elementi rappresentano solo una parte delle azioni sviluppate nel processo di rigenerazione urbana di Barcellona, ma racchiudono alcuni punti cardine per comprendere le azioni successivamente realizzate.

4 | Valutazioni e considerazioni tra le politiche di rigenerazione urbana in Spagna ed in Italia

Le politiche di rigenerazione urbana adottate in Spagna (e nello specifico a Barcellona) ed in Italia, si fondono su strategie e applicazioni differenti, provocando nel primo caso effetti e soluzioni in grado di risolvere le problematiche delle aree marginali e nel secondo caso uno sforzo lento e fortemente dipendente dall’iter procedurale e dalle risorse economiche. In Spagna, le politiche adottate per contrastare gli allarmanti fenomeni sociali sono state applicate coinvolgendo la totalità delle gerarchie urbane, dalla scala locale a quella globale.

Le aree marginali della città, che coincidevano spesso con ex aree industriali o produttive (posizionate in molti casi nelle aree centrali) rappresentavano un inutile spreco di potenziale che non trovava declinazioni ottimali per poter risolvere le urgenti emergenze sociali. Le azioni politiche nella città di Barcellona, hanno trovato un forte impulso, sotto la guida di un governo democratico durato circa 20 anni. Un primo punto-chiave, per il rilancio di alcune aree marginali, viene rappresentato dal ridisegno di alcune aree della città, in modo particolare, dall’importanza che si è attribuita all’ideazione di nuovi percorsi pedonali che collegano in modo armonioso più parti della città curando le attrezzature, il verde ed il disegno urbano. Il percorso pedonale, nel ridisegno urbano della città, svolge una funzione essenziale, infatti la risoluzione delle emergenze sociali viene contrastata aprendo nelle aree a rischio grandi arterie pedonali che decurtano la sede stradale e potenziano il concetto di “fruizione sociale”. Si pensi al percorso pedonale della Rambla che da Plaça Catalunya si sviluppa fino al porto marittimo, la realizzazione di tale percorso ha provocato una complessiva azione sociale migliorativa con effetti anche sui quartieri limitrofi (nello specifico nel quartiere Raval) e sulla rivalutazione edificatoria e commerciale dell’intera zona. Il tema del percorso pedonale ricorre in più parti della città e restituisce aree riqualificate e soluzioni alternative alle problematiche sociali derivanti dalla rinnovata attenzione politica e sociale nei confronti delle aree a rischio. Il ruolo del percorso pedonale, anche nella riqualificazione del fronte marittimo, rappresenta una modalità funzionale urbana innovativa che crea contrasto con le vecchie vocazioni dell’area e sviluppa delle potenzialità sociali ed economiche mediante il supporto, anche in questo caso, degli investitori pubblici e privati. Sempre in riferimento alla funzione dei percorsi pedonali, un esempio chiave può essere determinato dall’arteria pedonale denominata ‘Rambla del Raval’. Per comprendere il vero senso dell’intervento occorre specificare che il quartiere del Raval, posizionato nel cuore della città vecchia, rappresenta da un punto di vista urbanistico - sociale, uno spaccato tra la densità edificatoria e le problematiche sociali.

Il quartiere del Raval, ha subito dagli anni ‘80 in poi, un processo di bonifica urbana incentrato in primo luogo sull’apertura di spazi pubblici pedonali dedicati alla fruizione dei cittadini. Contestualmente vennero potenziati i meccanismi di controllo nei quartieri a rischio, poiché erano presenti diversi punti a rischio. La Rambla del Raval rappresentava un percorso pedonale realizzato in una posizione urbana dove un tempo insistevano edifici vecchi e poco funzionali. Lo smantellamento degli edifici ha creato da un punto di vista urbanistico uno ‘svuotamento edificatorio’ in un quartiere già altamente denso, dunque positivo. La valenza è stata non solo di tipo urbanistico, ma anche di tipo sociale. Alcuni degli effetti prodotti da tali interventi sono stati il potenziamento dei meccanismi di controllo spontaneo, la riduzione dei fenomeni di microcriminalità, prostituzione e droga; il rafforzamento dei controlli delle forze dell’ordine oltre che ad una ritrovata qualità urbana e ad una complessiva rivalutazione degli immobili. Il percorso pedonale ha creato e rafforzato il concetto

di integrazione e mixit , gi  fortemente radicato nell'anima urbana della citt  ed ha riportato ad una dimensione pi  adeguata fruitori della'area. Il ridisegno di alcune arterie di collegamento   stato supportato dalla nascita di numerose roatorie, sistemi di smistamento del traffico urbano che hanno determinato una efficiente razionalizzazione dei flussi. Dunque, uno degli aspetti legati alla rigenerazione urbana nella citt  di Barcellona,   stato un ridisegno delle aree marginali mediante il loro riposizionamento nella centralit  delle azioni strategiche complessive. A tale aspetto, vengono associate una serie di azioni che hanno determinato i punti-chiave dei processi attuati:

- continuit  amministrativa e coerenza politica di obiettivi e idee in venti anni di governo democratico;
- riqualificazione urbana di aree marginali o a rischio mediante una ritrovata attrattivit  sociale;
- coinvolgimento degli investitori pubblici e privati;
- ripercussioni concrete sull'economia, sulla societ  e sulla cultura;
- riposizionamento della citt  come meta turistica di grande patrimonio artistico.

In Italia, i processi di rigenerazione urbana sono legati ad azioni e percorsi pi  articolati dovuti fondamentalmente ai differenti iter di approvazione legislativa ed al reperimento delle risorse economiche. In modo particolare, uno degli aspetti vincenti delle politiche attuate nella citt  di Barcellona   legato alla continuit  del governo democratico e alla coerenza politica adottata nel perseguimento degli obiettivi prefissati dai piani settoriali. In Italia, la discontinuit  politica e la mancanza di capacit  nel tenere in evidenza gli obiettivi nel tempo, rappresenta un limite oggettivo che si traduce spesso in opere incompiute o in processi di trasformazione che si arrestano a causa del mancato reperimento dei fondi pubblici. I processi di rigenerazione urbana di maggiore rilievo attuati in Italia, sono concentrati nelle citt  delle regioni del Nord dove il supporto di investitori privati di tipo internazionale, ha contribuito notevolmente alla realizzazione di grandi trasformazioni urbane. Il ruolo del disegno urbano, e nello specifico l'elemento del percorso pedonale all'interno delle trasformazioni urbane in Italia (molto rappresentativo delle politiche spagnole), viene valorizzato soprattutto nei processi di rigenerazione urbana avviati nelle grandi metropoli italiane. Infatti, mentre nel disegno urbano della citt  di Barcellona, il percorso pedonale   un elemento sfruttato in maniera risolutiva in molte aree della citt , in Italia viene considerato solo ultimamente come elemento di rilievo all'interno dei grandi processi di rigenerazione urbana che coinvolgono i quartieri marginali. Nello specifico, il sistema di percorsi pedonali nei progetti di rigenerazione urbana italiana, viene considerato come elemento urbano all'interno dell'area rigenerata e fatica a creare una connessione con i quartieri limitrofi o con il resto del sistema della viabilit  urbana. A Barcellona, il disegno della citt  ha perseguito l'obiettivo di creare prima di tutto integrazione nel sistema della viabilit  urbana. in tal senso in Italia, ci  accade solo per alcune citt  del Nord - Italia, mentre nel Sud - Italia vi sono dei limiti oggettivi legati alle carenze infrastrutturali che incentivano molto l'utilizzo del mezzo privato. Dunque, in Italia i grandi processi di rigenerazione urbana avviati, quali ad esempio quelli realizzati a Genova o a Milano, racchiudono politiche molto articolate che hanno seguito iter procedurali complessi e lunghi. Nello specifico, Genova ha incentrato la sua trasformazione urbana nell'area del vecchio porto e del centro storico. Negli anni dello sviluppo economico italiano formava insieme a Milano ed a Torino il cosiddetto Triangolo Industriale. Le tre citt  rappresentavano, almeno fino agli anni '80, i vertici della produzione italiana ed erano simbolo di sviluppo e ricchezza. Successivamente si ebbe un periodo di forte declino economico ed industriale, per cui Genova venne lasciata in totale abbandono, le navi dirottavano su altri porti ed il centro storico rappresentava il fulcro del degrado della citt . L'immagine non era pi  quella di una citt  rigogliosa e ricca, ma di una citt  abbandonata e senza prospettive. Gli anni in cui si pianific  una trasformazione globale furono gli anni '90, in occasione delle Celebrazioni Colombiane del 1992. Le amministrazioni e i progettisti fissarono gli obiettivi per rilanciare la citt  tra cui si evidenziano:

- rigenerare il vecchio porto in disuso;
- integrare il centro storico e il porto antico;
- fare diventare l'intera area meta di turismo portuale e commerciale;
- usare la cultura come strategia per avviare nuove trasformazioni.

L'area venne gestita da una societ  chiamata 'Porto Antico di Genova SPA' partecipata dell'80% dal Comune di Genova e dal 20% dalla Camera di Commercio. Gli interventi attuati furono:

- il recupero dei magazzini del cotone;
- il recupero di alcune palazzine del '600;
- il recupero del quartiere Millo;
- la costruzione dell'Acquario di Genova;
- costruzione della Piazza delle feste;
- Nave Italia.

Genova, attraverso un restyling urbano, riuscì a gestire l'evento delle Celebrazioni Colombiane, portando al potenziamento non solo dei flussi turistici, ma anche delle infrastrutture. Nell'anno 2004 riceve il titolo di Capitale Europea della Cultura. È necessario citare un dato significativo, ossia che l'acquario muove ogni giorno 1.300.000 visitatori ed è diventato un importante polo attrattivo turistico per tutta Europa.

Un altro caso molto interessante riguarda un progetto *of course* a Milano: il Progetto di Porta Nuova. Il progetto di Porta Nuova rappresenta il rilancio di un'area abbandonata da circa quarant'anni e lasciata in una situazione di *stand by* urbano. Nonostante la posizione centrale (1,5 km dal centro di Milano, dunque appetibile per molti imprenditori e per il corrente mercato immobiliare), fino a poco tempo fa non è stato possibile attuare una concreta trasformazione dell'area. Il progetto trova consenso, soprattutto grazie ai cospicui investimenti economici che hanno permesso di finanziare per intero il macrointervento. I partner internazionali, la cooperazione con i cittadini e l'esperienza in progettazioni complesse, sono fattori che hanno inciso fortemente sull'identificazione di una strategia vincente finalizzata al superamento di quei limiti, che negli anni, avevano bloccato i diversi tentativi di intervento. Dunque, l'idea originale prevedeva un progetto unitario per i tre quartieri milanesi di Garibaldi, Varesine ed Isola, una riconnessione possibile anche grazie ad una serie di collegamenti pedonali in grado di restituire una continuità urbana e qualitativa. Porta Nuova è posizionata in un punto strategico per la città di Milano, poiché situata nelle vicinanze del Duomo e raggiungibile con facilità sia da piazza San Babila, che dal Castello Sforzesco e dai giardini di Porta Venezia. Gli edifici, progettati da una serie di figure professionali a livello internazionale, prevedono la creazione di una mixité di funzioni che coesistono in circa 290.000 mq di superficie. Nello specifico si hanno le seguenti destinazioni d'uso:

- residenze;
- aree commerciali;
- uffici;
- hotels;
- servizi, luoghi di aggregazione;
- centri culturali;
- laboratori creativi;
- spazi espositivi,
- aree verdi e pedonali per adulti e bambini.

I collegamenti saranno garantiti da quattro linee metropolitane e da due stazioni di treno (Centrale e Garibaldi). Inoltre, per supportare i grandi traffici dell'area verranno realizzati quasi 80.000 mq di parcheggi a supporto, sia degli edifici direzionali/residenziali che del normale traffico quotidiano. Nel caso di Porta Nuova, la trasformazione dell'area diventa un'occasione per superare il fenomeno del degrado fisico e combattere la microcriminalità e la prostituzione. Senza tralasciare un aspetto fondamentale, ossia che l'area possiede una vocazione popolare di cui si deve tenere conto per le decisioni future. I nuovi progetti di rigenerazione urbana in Italia sembrano strutturare le aree della città come un *All inclusive*, ossia un pacchetto dov'è tutto incluso: lavoro, svago, cultura, attività sociale. A differenza dei casi spagnoli in cui la rigenerazione urbana coinvolge in modo più globale le componenti del sistema urbano ed in un certo senso tende a diramare i suoi effetti lungo aree d'influenza molto più ampie.

Bibliografia

- Busquets, J., *La construcció urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones de SERbal, Barcelona, 2004
- Pere Cabrera i Massanès, *Ciutat Vella de Barcelona*, Ara Llibres, SL, Badalona, 2007
- Bohigas, O., *Reconstrucción de Barcelona*, MOPU, Madrid, 1986
- Busquets, J., et al., *La ciutat vella de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona.
- Promoció de la ciutat vella, SA, *Revitalizació social, urbana i economica*, Barcelona 2-4 Dicembre 1991
- Ajuntament de Barcelona Districte Ciutat Vella.
- Vila, P., *Barcelona i el seu pla*, Barcelona 1981
- Diversos autors, *Historia Urbana i intervenció en el centre historic III semana d'estudis urbans a Leida 1986*. Institut Cartogràfic de Catalunya, 1989
- Diversos autors, *La rehabilitació de Ciutat Vella*, BMM1 Ajuntament de Barcelona, 1988
- Diversos autors, *Projecto y ciudad historica*, Col·legi Oficial de Arquitectos de Galicia, 1976
- Ramon, G., *La metamorfosi de la ciutat emmurallada*, Quaderns d'història 20 Ajuntament de Barcelona 1979
- Ferran, S., *Barcelona ciutat de transició: 1848-1868*, 1986
- Rubert de Ventoòs, X., Los usos del demorde o crisis y usos del la ciudad Historica, *Arquitecturas Bis* -8, 1975
- Arranz, M., *La Rambla de Barcelona*, Rafael Dalmau, 2003
- De Solà - Morales, I., *Teories de la intervenció arquitectonica*, Quardens-155 Coll·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1982

- Martorell, V. et al., *Historia del Urbanismo en Barcelona, Del Plà Cerdà al Area Metropolitana*, Barcelona 1970.
- Alemany, J., Mestre, J., *Els TRansports a l'àrea de Barcelona: Diligències, tramvies, autobus I metro*, Barcelona, 1986
- Hereu, P., et al., *Arquitectura I ciutat a l'EXPOSICIO' Universal de Barcelona* 1988, Barcelona, 1988
- Duran I Sanpere, Augusti et al., *Historia de Barcelona*, Vol I, Barcelona, 1975
- Leone, N.G., ITATOUR – *Visioni territoriali e nuove mobilità – Progetti integrati per il turismo nella città e nell'ambiente*, PT & URB serie diretta da Mauro Francini, Franco Angeli, Milano, 2012
- Manzoni, U., *Barcelona a través del tiempo*, Ediciones Amberley, Madrid, 2010
- Russo, M., *Aree dismesse - Forma e risorsa della città esistente*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1998
- Marano, S., *Ridurre lo spazio – Frammento e specificità dei luoghi*, Gangemi Editore, Roma, 2006
- Cocco, M., Canestrari, C., Garau P., Nigro, G., Nuti, C. G., Paziènti, M., *Territorio e pianificazione - Esperienze di ricerca di formazione*, Officina Edizioni, Roma, 1978
- Wallach, R., *L'ambiente costruito storico. La conservazione come trasformazione*, Gangemi Editore, Roma, 2001
- Calvino, I., *Le città invisibili*, Arnoldo Mondadori Editore S.p. A, Milano, 2009
- Bianchetti, C., *Abitare la città contemporanea*, Skira, Milano, 2003
- Diappi, L., *Rigenerazione urbana e ricambio sociale – Gentrification in atto nei quartieri storici italiani*, Franco Angeli/DIAP, Milano, 2009
- Zajczyk, F., *Il mondo degli indicatori sociali - Una guida alla ricerca sulla qualità della vita*, LaNuova Italia Scientifica, Roma, 1997
- Aymonino, C., *Origini e sviluppo della città moderna*, Polis Marsilio Editori, Padova, 1999
- De Meo, P., Scalvini, M., L., *Destino della città – Strutture industriali e rivoluzione urbana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1965



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Velocità I Densità Un progetto per la società del rischio

Alessandro Mingolo

Politecnico di Milano

DASStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: alessandro.mingolo@gmail.com

Tel: +39 02 36551546

Abstract

Si propone un'indagine che riguarda il paradosso tra sviluppo di un sistema territoriale globale e territori locali all'interno dei grandi scenari di sviluppo europeo con una prospettiva progettuale come possibile sfondo di ricerca per la gestione delle metropoli. Lo spazio europeo sta vivendo trasformazioni complesse che investono direttamente l'attuale significato che attribuiamo alla democrazia. Lo spostamento della società contemporanea verso un atteggiamento 'riflessivo' ascrivibile alla 'società del rischio' ha accettato come modello di governo sistemico la distribuzione del rischio. L'insicurezza generata dallo smantellamento dello stato sociale viene riproposta come occasione per sperimentare nuove libertà. L'emergenza diviene atteggiamento risolutivo di esse. In questo contesto, e in particolare nel nord Italia, la depauperazione di beni primari legati al territorio è associata ad una pratica comune di smantellamento del "bene comune" da parte degli enti locali attraverso i mezzi della pianificazione urbanistica e si manifesta in primo luogo come "consumo di suolo" prodotto in una situazione di emergenza.

Parole chiave

velocità, densità, democrazia

1 | Velocità | Densità. Introduzione

Gli argomenti trattati in questo paper si articolano attraverso alcune parole chiave che provano a sintetizzarne il contenuto. Le velocità: sono quelle infrastrutturali e in particolare quelle dei grandi progetti sulle reti europee che riguardano il nord Italia. Le densità: sono quelle di popolazione che investono la sezione del nord Italia dalle Alpi francesi ad ovest fino a quelle austro-slovene ad est. La società del rischio è quella in cui ci troviamo, quella in cui lo smantellamento dello stato sociale viene visto come sperimentazione di nuove libertà. L'uso di queste parole chiave sottende un obiettivo: quello di costruire un rapporto tra velocità e densità che diventi motore di un progetto che risponda ai grandi scenari di sviluppo europeo e tenti di farlo usando i territori del nord Italia in cui le condizioni al contorno permettono di affermare che esiste un rischio di progettazione casuale o, ancor peggio, dell'emergenza.

L'articolazione in tre parti vuole compiere un'azione di scomposizione degli argomenti perché attraverso essi si possa meglio comprendere l'unitarietà delle questioni trattate. Attraverso i 'Temi' si tenta di costruire lo sfondo, che pone le basi concettuali per affrontare il progetto, ossia il paradosso tra sistema globale e città reale. Con 'Territori' si compie un progetto di descrizione attraverso il racconto dei territori investiti. Per fare questo si sono usate delle grandi famiglie di appartenenza dentro le quali i dati e le informazioni possano trovare una loro corretta collocazione. Con 'Velocità' e 'Densità' si tenta quindi di schematizzare le informazioni con il fine di ottenere da queste un riscontro confrontabile tra contesti differenti. Caratteristica di queste famiglie è il loro parallelismo, ovvero affrontano parole chiave quasi estrapolate dal contesto di relazione della ricerca per ricavarne la maggior quantità di informazioni possibili.

Infine con 'Progetti' il tentativo fatto è stato quello di mettere a sistema un'idea, sui territori individuati come "a rischio". L'ambizione è quella di costruire un rapporto tra le velocità e le densità che permetta di usare il dato finale per il progetto. La simulazione fatta su un territorio ben preciso, ossia quello del nord Italia e delle sue

zone a rischio in particolare, usa il tema dei corridoi europei come traccia comune e continua su cui agganciare le sperimentazioni che ne derivano. L'intensità progettuale deriva dall'intensità di relazione tra le velocità e le densità.

La necessità di indagare sui possibili scenari per il futuro dell'Europa tenta di mettere assieme un'astrazione - l'Europa come federazione di Stati- e un'idea -quella di dare un disegno all'astrazione- sperimentandola su un territorio -quello del nord Italia- attraverso la forma -del progetto-.

1.1 | Temi. Le “mondo città”

Se osservassimo una mappa della crescita demografica del nord Italia degli anni settanta, ci accorgeremmo che attorno ai nuclei di Torino, Milano e Venezia si sono addensate le maggiori crescite, con un effetto di espansione centrifuga attorno ai nuclei storici. In queste città si sono concentrate descrizioni e progetti, nonché investimenti di ingenti capitali, per dotarle delle infrastrutture capaci di competere, nell'era globale, alla concorrenza mondiale.

In queste si possono spesso ritrovare gli stessi caratteri, così come le stesse grandi imprese economiche e finanziarie, nonché gli stessi prodotti. Marc Augè (Augè, 2007) definisce questo tipo di città “mondo-città”, ossia la rappresentazione del sistema globale, quello in cui tutto circola fluidamente, in maniera facile e veloce. Sono città che governano le grandi trasformazioni, le anticipano e ne divengono capisaldi. Spesso, invece, chi ne progetta lo sviluppo, e tenta di interpretarle, lo fa come se fossero dei macro-oggetti, con morfologie chiare e delineate, senza sfocature. Per questo, frequentemente, diventano delle icone. Il fine ultimo sembra puntare all'affermazione della potenza della città stessa nel ranking nazionale, europeo o mondiale (fig.1).

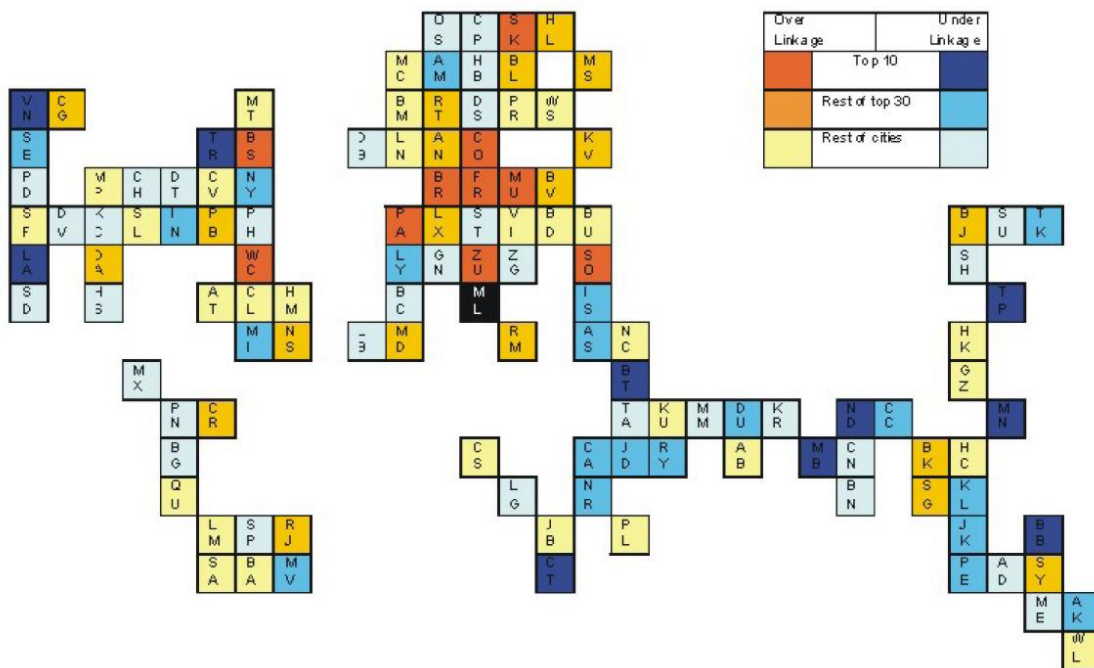


Figura 1. GaWC - Hinterworlds; pattern delle connettività tra città mondiali; in nero Milano, 2008

Le scelte urbanistiche rappresentano, certamente, un'indicazione importante che può indirizzare strategie e orientare operazioni che coinvolgono scale territoriali vaste, ma spesso si trovano nella paradossale posizione di ratificare delle scelte economiche che viceversa trovano pochi riscontri nelle dinamiche territoriali. La vita in queste città viene perciò confinata ad un livello amministrativo che costringe i suoi abitanti a vivere e a lavorare in un ambiente limitato (non inserito in un network locale), e dall'altra parte ad essere difficilmente accessibile per chi arriva da fuori i suoi confini. Si esclude, di fatto, una possibile interazione e si individua, nella separazione tra città di piccola e media dimensione, un modello di crescita futura.

1.2 | Temi. Le “città mondo”

Come i capillari (elementi terminali del sistema) permettono gli scambi sangue/tessuti/sangue, così la moltitudine di piccole città, che caratterizzano il nord Italia, costruiscono una fitta rete di relazioni tra loro e tra loro e il territorio circostante.

Nonostante siano state investite dalla metà degli anni settanta da un forte cambiamento dovuto al fenomeno di diffusione dispersiva alla quale non erano preparate, esse hanno spesso tentato di resistere 'da dentro' alla lenta

ma graduale perdita di identità dei propri centri, così come all'erosione del proprio territorio. All'interno di esse si sono incarnate le contraddizioni storiche, che le volevano sostenitrici della salvaguardia del paesaggio ma contemporaneamente desiderio ed aspirazione di vita per milioni di persone.

Una scelta che vede in queste "città-mondo" la crescita di una tensione frutto anche della mancanza di una narrazione pari a quella delle grandi città. Un'assenza di narrazione che le ha fatte progressivamente scomparire dalle grandi mappe della trasformazione a scala vasta, relegandole al ruolo di esecutrici di decisioni delle quali dovevano solo prendere atto e non essere partecipi. Il reiterarsi di ambiguità urbanistiche è stato il motivo per cui questa 'nessun città' ha potuto nel tempo auto-organizzarsi, e gradualmente prendere forma stagliandosi sullo skyline.

Decisioni prese senza valutare seriamente le conseguenze hanno portato in pochi anni ad individuare chiaramente una città infinita, una lunga immagine che con poche eccezioni accompagna tutta la sezione trasversale del nord Italia. Se guardata da lontano, dall'alto, riconosce i suoi limiti solamente nelle catene montuose e nei mari che ne impediscono la crescita in ogni direzione.

1.3 | Temi. Nell'era della "società del rischio"

Per comprendere appieno le dinamiche insediative che caratterizzano i territori del nord Italia è indispensabile inquadrare l'evoluzione sociale da cui queste scaturiscono. Le nuove tecnologie, affermatesi con eccezionale velocità fin dai primi anni novanta, hanno mutato radicalmente il contesto entro il quale ogni persona vive. La grande quantità di dati a cui ognuno ha accesso ha reso più aperta e autocritica la nostra società, che così facendo è passata dal classismo (dove in pochi prendevano decisioni per molti), al rischio (dove le nostre scelte contengono un errore di fondo difficilmente riconoscibile).

Questa nuova era, da alcuni definita seconda modernità (Beck, 1986), crea però alcune evidenti anomalie, la cui sedimentazione nel tempo (seppur breve) ha generato degli atteggiamenti riconoscibili che si possono ricondurre ad una nuova maniera di interpretare la democrazia nei giorni nostri. La società del rischio difatto crea continue emergenze proprio per l'incapacità da parte di milioni di individui di fare scelte migliori piuttosto che demandarle a poche persone preparate ad affrontarle. E queste continue emergenze sono andate creando uno stato di 'normalità dell'emergenza' che alcune istituzioni, politiche in primis, tentano di utilizzare per affermare alcuni principi, non ultimo quello di una crescita di un territorio piuttosto che l'affossamento delle possibilità di crescita di un altro.

L'Unione Europea sembra il mezzo migliore per affermare una 'società del rischio', ma anche l'unica Istituzione in grado di poterla governare. La vacuità di alcune sue leggi e l'affermazione di alcuni strumenti attuativi è il risultato di scelte politiche nazionali che tentano di sostenere un nuovo modello democratico che in nome della collettività spinge a fare scelte libere di cui i cittadini non conoscono le dirette conseguenze. Ma in questo contesto la libertà diventa un'esperienza frustrante e non liberatoria, nell'affermazione sempre più palese di una società che demanda alla sola economia la propria crescita.

2.1 | Territori. Velocità-Vecchie reti:emergenze.

Le infrastrutture nord Italiane mostrano un deficit rispetto alla crescita urbana dello stesso territorio. Con l'incentivazione del mezzo privato sono andate sommandosi le situazioni a rischio, provocando delle vere e proprie emergenze. La rete che dovrebbe essere di supporto alle nostre attività giornaliere diventa una possibile falla del sistema, una risorsa che diventa vincolo.

In questo scenario la grande conurbazione urbana che si estende da Trieste a Torino risulta sconnessa per parti, rischiando di fatto di marginalizzare diverse aree. Emergono aspetti più evidenti di altri. Il primo è la generale scarsità di politiche di integrazioni tra mezzi di trasporto. Ad ogni nodo ci si accorge che gli amministratori dello stesso (che questo sia un porto, un distretto industriale, un aeroporto) lamentano scarsità di relazioni e si augurano politiche di 'messe a sistema', piuttosto che di costruzione di nuove infrastrutture. Il secondo è l'inadeguatezza della rete per il movimento di milioni di persone che sconta una storica arretratezza. L'osservazione delle sezioni stradali rispetto alla circolazione dei mezzi, piuttosto che la presenza di treni veloci e ad alta frequentazione rispetto al numero di utenti, mostra una carenza di risposte rispetto alla domanda.

Si può parlare, quindi, di una situazione di emergenza dentro la quale le reti di trasporto hanno un ruolo predominante, soprattutto nella nuova visione globale che vuole l'Europa come federazione di Stati inserita tra le grandi potenze mondiali. Di essa le infrastrutture disegnano l'ossatura e anche attraverso l'efficienza della rete si possono misurare i gradi di benessere dei suoi cittadini.

2.2 | Territori. Velocità-Nuove reti:permeabilità.

Esiste un livello di progettazione delle infrastrutture italiane che investe direttamente l'Unione Europea. Tali progetti permettono di identificare con ristretti margini di errore la futura mappa dell'ossatura della mobilità che renderà i territori investiti molto permeabili. Le nuove arterie riguardano tutti i sistemi di trasporto e cercano di costruire un livello che tenga in considerazione le densità di popolazione con le vastità dei territori che

attraversano, in uno scenario di sviluppo che guarda alla grande unificazione dell'Europa con gli stati dell'est. Questa permeabilità crea, però, anche ambiguità; non è vero, infatti, che ogni territorio avrà le stesse potenzialità perchè raggiunto da una buona dote infrastrutturale.

L'Unione Europea demanda all'infrastruttura se non tutti, molti, dei compiti di connessione del network, portando in diversi casi alla separazione tra territorio e infrastruttura, piuttosto che il contrario. Questa separazione, vissuta come atto impositivo da molte popolazioni sta svelando tutti i dubbi di una crescita perseguita attraverso un solo strumento, ossia quello della dotazione infrastrutturale. C'è inoltre un'assenza di collegamento tra politiche aeree, terrestri e marittime che sconta errori di impostazioni provenienti da politiche passate.

La nuova organizzazione data dai progetti sta subendo delle rapide modifiche che tentano così di ridimensionare l'impatto delle infrastrutture rispetto alle reali necessità di esse. La costruzione delle infrastrutture come da progetti UE, è vista come una reale possibilità di crescita di posti di lavoro e di guadagni dalle ricadute immediate sull'economia, spesso dimenticandosi del loro portato in termini di inquinamento e consumo di suolo.

2.3 | Territori. Densità-Vecchie densità:concentrazione.

Dalla metà degli anni settanta ai giorni nostri le città hanno smesso di crescere e svilupparsi in maniera centrifuga attorno ai loro centri storici e le densità si sono polverizzate in uno spazio ben più vasto e meno definibile (fig.2).

La verifica che la dispersione stava raggiungendo livelli considerevoli è venuta attraverso lo studio degli strumenti che queste città hanno messo in campo per rispondere a questi cambiamenti. I linguaggi utilizzati sono spesso discordanti e sommano un progetto di concentrazione ad uno dispersivo, contemporaneamente. Soprattutto il livello concentrativo delle città, messo in forte crisi dalle condizioni esogene poste dalle crisi economiche, non riesce a trovare nei suoi strumenti pianificatori una reale condizione di possibile 'soluzione finale', che metta in campo tutte le potenzialità della città, assieme al nascente fenomeno diffusivo. Ne deriva un modello ibrido, che da una parte tenta di attrarre abitanti, ma che dall'altro li respinge, in un trend che vede decrescere l'attrattività delle grandi città del nord, fino ai primi anni del duemila e che probabilmente sta subendo un nuovo fenomeno di espulsione, vuoi per le condizioni economiche nuovamente sfavorevoli, vuoi per una politica della casa non propriamente tarata su modelli ed esigenze attuali.

Queste osservazioni dimostrano che la città contemporanea e il suo progetto sono di fronte a nuove forme urbane che stabiliscono nuove relazioni con le forme tradizionali della città. Queste nuove relazioni appaiono però ancora sullo sfondo, dando origine spesso a immagini non nitide e a situazioni poco chiare, che portano a forme che sembrano rispondere ad emergenze piuttosto che delineare scenari futuri.

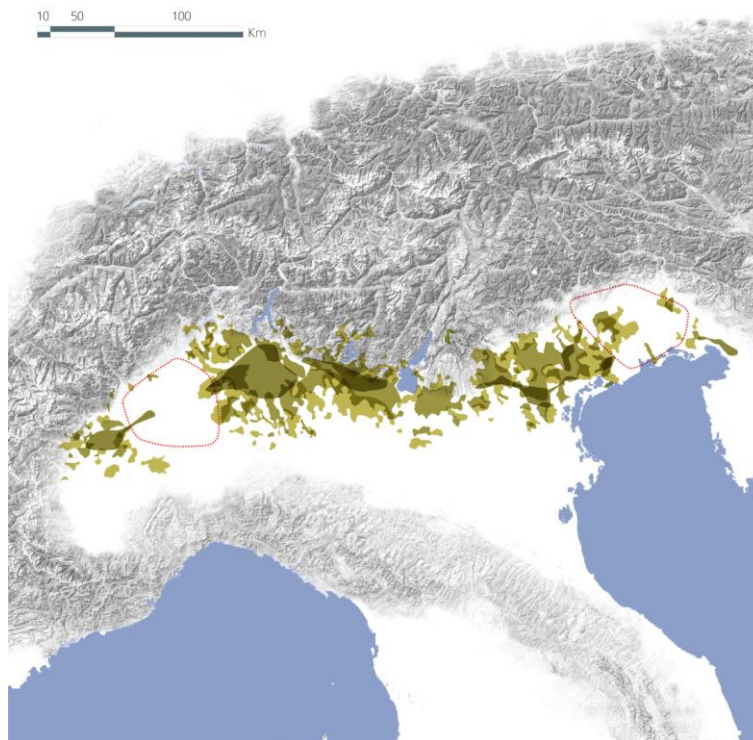


Figura 2. Nella mappa si mettono a confronto le variazioni medie annue della popolazione residente nel territorio del nord-Italia. Dal colore più scuro al più chiaro gli aumenti riferiti ai periodi 1971-1981; 1981-2001; 2001-2006. Si evidenzia un aumento esponenziale lungo l'asse infrastrutturato trasversale che va a costruire un'immagine quasi continua tranne in due parti; ad est, tra Treviso e Trieste e ad ovest tra Novara e Torino.

2.4 | Territori. Densità-Nuove densità:fragilità.

La distribuzione delle densità europee è composto da due immagini; quella delle grandi città e quella del 'pulviscolo' diffuso. Quest'ultimo ha iniziato un processo di studio e di 'governance' da parte di tutti gli Stati dell'Unione Europea che cerca, con i suoi mezzi, di stabilire una misura entro la quale tale fenomeno possa essere circoscritto. Nel nord Italia si è andata creando una lunga e fitta conurbazione che ha disegnato una nuova geografia dei territori che si è andata determinando anche per mezzo di strumenti urbanistici non del tutto appropriati. La grande dispersione si è dimostrata essere il frutto di problemi sociali (le crisi economiche) ma è diventata una prassi da cui piccoli comuni ne hanno tratto benefici (sotto forma di entrate di fondi).

Questo atteggiamento, dalle dimensioni non più gestibili a scale così ridotte ha richiesto un intervento degli Stati centrali che, nel tentativo di 'dare ordine' alla nascente Europa come federazione di Stati, ha strutturato dei progetti che tentano di governare tale processo di crescita. Tali progetti, però, risultano ancora blandi e soprattutto senza mezzi concreti per poterli attuare.

Se si accettano le tesi secondo le quali le gestioni delle emergenze in Italia diventano un modo per affermare alcuni principi, tra i quali l'esigenza da parte dei Comuni di attingere dai propri terreni per produrre le proprie economie, si può facilmente intuire come il fenomeno dispersivo sia strettamente legato ad una forma legislativa di governo del territorio.

La progettazione del territorio europeo sembra avere un doppio registro: da una parte il disegno chiaro delle infrastrutture, dall'altro un 'non disegno' di ciò che sta al di fuori di esse, che rischia di provocare una densa saturazione degli spazi non opportunamente pensati in un contesto più ampio.

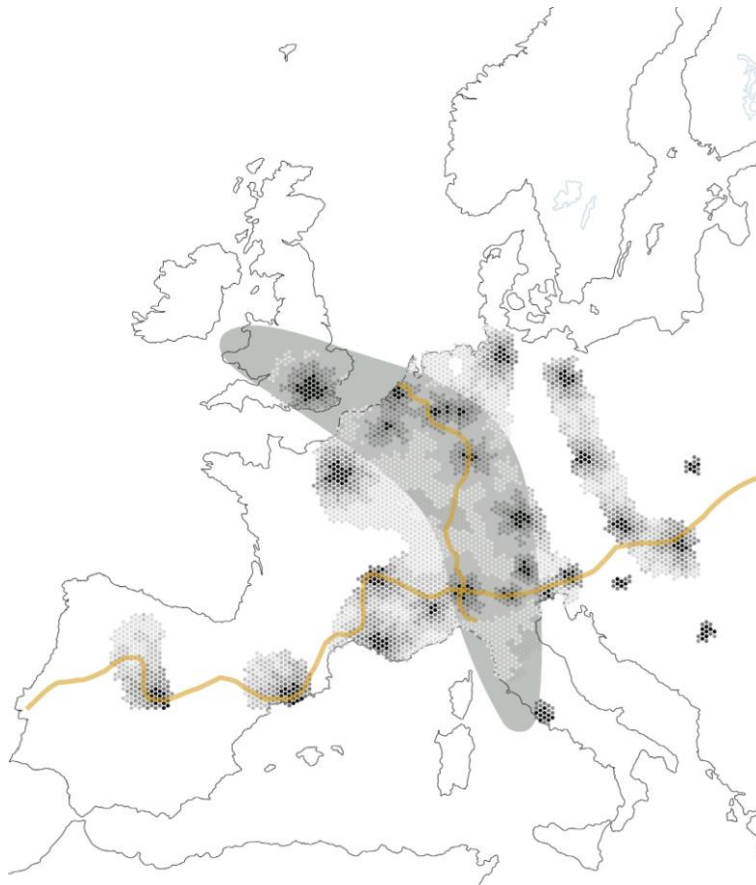


Figura 3. lo sviluppo della figura sintetica della città lineare fa emergere come in realtà essa sia composta da una moltitudine di frammenti che si stanno saldando lungo l'asse delle infrastrutture del nord Italia.

3 | Progetti. Due figure

Con 'Progetti' si tenta di costruire un'immagine che cerchi dei dispositivi spaziali in grado di rispondere ai problemi del territorio europeo e in particolare del nord Italia. L'immagine che ne deriva prova ad avere tre qualità: "è un elemento di riferimento che consente di situare altri fenomeni e politiche; è un'immagine 'repossouir', repulsiva e di contrasto, utile a mobilitare reazioni nei confronti dell'andamento dei fenomeni del presente; infine è un'immagine che mostrando i suoi limiti di concezione apre ad ulteriori gradi di libertà di azione" (Viganò, 2010). L'obiettivo è quello di rispondere attraverso il progetto alle esigenze dei territori

indagati, alla luce dei problemi emersi. Nel caso del nord Italia ci troviamo di fronte ad un sistema che ha la necessità di essere colto nella sua unitarietà, e cioè un sistema megalopoideo che contiene tutti i territori che compongono la valle padana e su cui, si può dire da sempre, non esistono progetti unitari.

Fare sistema oggi (il sistema Europa) sembra oggi l'unica via percorribile, ma una struttura senza forma è destinata ad un fallimento: "Appare a tutti [...] che esistono esiti formali positivi, esiti formali negativi; così come esiste la carenza di forma consapevolmente ricercata. In mancanza di forma non esiste quel progetto urbanistico definibile come proposta di un intervento capace di comprendere e di intervenire sulla realtà complessa della città, cioè di lavorare congiuntamente sulle variabili funzionali, gestionali e formali" (Macchi Cassia, 2008). Individuata la struttura, quindi, è necessario mettere a fuoco il problema a cui dare soluzione.

L'unitarietà del sistema nord Italiano, l'esigenza di confrontarsi con un ordinamento spaziale a scala europea, la situazione in atto già ampiamente compromessa da un uso sconsiderato del suolo porta a definire un disegno chiaro ed esplicito come nuova possibile figura urbana della 'megalopoli'. Si individua nel grande asse veloce (perché fortemente infrastrutturato) e denso (perché densamente popolato) che da Trieste porta a Torino una nuova figura urbana continua e lineare, con uno spessore specifico che si estende dal 'filo' dell'autostrada a quello della ferrovia (fig.4).

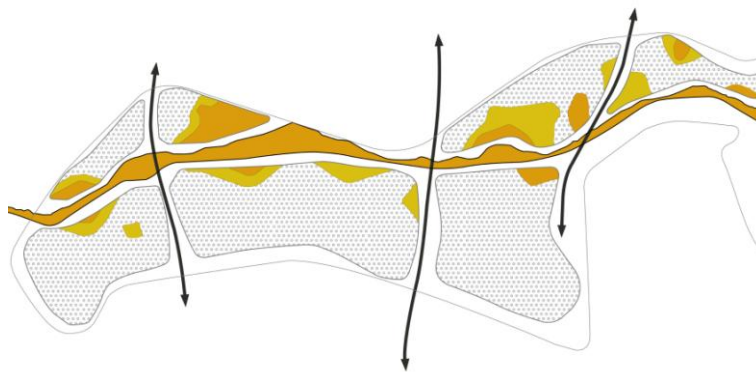


Figura 4. *Denso e veloce. Simulazione di uno scenario futuro per lo sviluppo densamente concentrato del nord-Italia. Le densità passano dallo stato attuale di dispersione sul territorio ad uno tendenzialmente concentrato sul fascio di autostrada e ferrovia.*

Questo costruisce una nuova fascia di possibile concentrazione che, a partire dalle grandi città può estendersi fino a raccogliere e mettere a sistema quella sterminata serie di piccoli centri che sono cresciuti dentro essa. Su questa si potranno concentrare i grandi sforzi di infrastrutturazione veloce e ad alta capacità, così come i grandi progetti territoriali che abbandonano le moltitudini di PRG, PGT, ecc... per tentare di affrontare un confronto progettuale su scala vasta ma unitaria. Omogeneo ma attento all'eterogeneità degli elementi. Ciò che sta fuori, 'nel vuoto', tra fascia e montagne da una parte e tra fascia e mare dall'altra, è invece un territorio che ha bisogno di altre regole, di altre velocità. Sono territori che eliminano i confini amministrativi per abbracciare la continuità geografica in un disegno non di Province, non di Regioni, ma bensì di suoli. L'insieme delle due figure, assieme ai loro confini geografici naturali (le montagne e i mari, che hanno ancora altre regole e altri funzionamenti) costruisce il terreno del progetto, la scena su cui ambientare la sceneggiatura e girare un lungometraggio. Un film che non guardi alla fascia veloce-densa come ad un continuo sganciato completamente dal territorio su cui poggia, ma piuttosto come a due sistemi complementari ('la fascia' e 'i vuoti') che nelle reciproche presenze individuano le singole necessità di esistenza. Spazi più veloci che si contrappongono a spazi più lenti, ma che insieme disegnano la nuova mappa di vita del nord Italia ed un modello per la possibile strutturazione dell'Europa. Non un ordine gerarchico verticale, ma bensì un reciproco scambio orizzontale che, attraverso la forma dei suoi territori diventi il motore per una riforma in senso politico delle amministrazioni locali.

Bibliografia

- Augè M. 1993, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della submodernità*, Elèuthera, Milano.
 Augè M. 2007, *Tra i confini Città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori, Milano.
 Beck U. 2000, *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Carrocci, Roma.
 Beck U., Giddens A., Cash S. 1999, *Modernizzazione riflessiva*, Asterios, Trieste.
 Dematteis G. e Governa F. 2001, *Contesti locali e grandi infrastrutture : politiche e progetti in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.
 Donolo C. 2007, *Sostenere lo sviluppo Ragioni e speranze oltre la crescita*, Bruno Mondadori, Milano.
 European Commission 1999, E.S.D.P. *European Spatial Development Perspective Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union*, European Communities.

- European Commission 2005, *TEN-T Trans-European Transport Networks - Trans-European Transport Network - TEN-T priority axes and project 2005*, Comunità Europea.
- European Commission 2005, *The Territorial State and Perspectives of the European Union - Towards a Stronger European Territorial Cohesion in the Light of the Lisbon and Gothenburg Ambitions*, Based on the Scoping Document discussed by Ministers at their Informal Ministerial Meeting in Luxembourg in May 2005, A Background Document for the Territorial Agenda of the European Union.
- European Commission 2007, *Regioni in crescita, Europa in crescita. Quarta relazione sulla coesione economica e sociale*, Comunità Europea.
- European Commission 2008, *Decision of the European Parliament and of the council on Community guidelines for the development of the trans-European network*.
- European Commission 2008, *Decision of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*, Draft proposal, Comunità Europea.
- European Commission 2008, *South East European Transnational Programme, Kick off Conference - Budapest - 28 March 2008*, Comunità Europea.
- European Commission 2008, *TEN-T Trans-European Transport Networks - Implementation of the Priority Projects*, May 2008, Comunità Europea.
- European Commission 2009, *Ex post evaluation of cohesion policy programmes 2000-2006. work package 5A: Transport, First Intermediate Report - August 2009*, Comunità Europea.
- European Commission 2009, *Green paper on Future TEN-T Networks*, Summary Report - 31 July 2009, Comunità Europea.
- European Commission 2010, *TEN-T Trans-European Transport Networks - Mid-Term Review of the 2007-2013 TEN-T Multi-Annual Work Programme Project Portfolio (MAP Review)*, October 2010, Comunità Europea.
- European Commission s.n., *Manifesto for a new urbanity - European Urban Charter II, Local&Regional*
- European Commission s.n., *The urban dimension in Community policies for the period 2007-2013*, Comunità Europea.
- Gottmann J. 1970, *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluricittà*, Einaudi, Torino.
- Gregotti V. 1999, *Identità e crisi dell'architettura europea*, Einaudi, Torino.
- Hall P. 1997, *Megacities, World Cities and Global Cities*, da www.megacities.nl/lectures.
- Hayanes K.E. 2006, *Infrastructure: The Glue of Megacities*, da www.megacities.nl/lectures.
- Illy R. 2006, *La rana cinese Come l'Italia può tornare a crescere*, Bruno Mondadori, Milano.
- Ingersoll R. 2004, *Sprawltown*, Meltemi, Roma.
- Lancerini E. 2005, "Territori lenti", in *Territorio* n. 34, Franco Angeli, Milano.
- Macchi Cassia C. 2008, *Architettura e territorio Una ricerca attraverso il progetto*, Forum, Udine.
- Macchi Cassia C., Orsini M., Privileggio N., Secchi M. 2004, *X Milano*, Hoepli, Milano.
- Macchi Cassia C. 1996, "Le vie della città diffusa" in *Le strade Un progetto a molte dimensioni*, Franco Angeli, Milano.
- Minca C. 1996, *Spazi effimeri*, CEDAM, Padova.
- Minca C. 2007, *Le geografie di Trieste Capitale*, trattato scritto per Royal Holloway, - University of London.
- Minca C. 2007, "Trieste e il peso del confine", in *Il Piccolo* del 18/12/2007.
- Petti A. 2007, *Arcipelaghi e enclave Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, Bruno Mondadori, Milano.
- Rumiz P. 2003, *E' Oriente*, Feltrinelli, Milano.
- Rumiz P. 2009, *L'Italia in seconda classe*, Feltrinelli, Milano.
- Sassen S. 2001, "Le economie urbane e l'annullamento delle distanze", in *Lotus* 110 di settembre 2001 a pg. 23.
- Sassen S. 2008, *Territorio, autorità, diritti*, Bruno Mondadori, Milano.
- Turri E. 2000, *La megalopoli padana*, Marsilio Editori, Venezia.
- Vacca R. 1971, *Medioevo prossimo venturo. La degradazione dei grandi sistemi*, Bruno Mondadori, Milano.
- Viganò P. 2010, *I territori dell'urbanistica Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Roma.
- Zanfi F. 2008, *Città latenti Un progetto per l'Italia abusiva*, Bruno Mondadori, Milano.
- Zizek S. 2007, *Considerazioni politicamente scorrette sulla violenza metropolitana*, Forum, Udine.
- Zizek S. 2009, *In difesa delle cause perse Materiali per la rivoluzione globale*, Adriano Salani Editore, Milano.
- Zizek S. 2010, "Benvenuti nell'era della democrazia terminale", in *La Repubblica* del 16/11/2010 pg. 58.



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Oltre i confini. Ripensare i temi del governo metropolitano

Gabriele Pasqui

Politecnico di Milano

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: gabriele.pasqui@polimi.it

Tel. +39-02-2399-5406

Abstract

Il paper si propone di ripensare ai temi del governo metropolitano in Italia in relazione a tre questioni: le proposte di riorganizzazione istituzionale avviate nel 2012 dal Governo Monti e oggi sospese (riordino delle provincie e istituzione delle città metropolitane); le conseguenze della profonda crisi economica e sociale sugli orientamenti in materia istituzionale; la sfida posta al governo del territorio, nei contesti metropolitani, in relazione alla disgiunzione sempre più forte tra territori, pratiche d'uso dello spazio e sovranità.

A partire da questa famiglia di temi il paper offre una lettura delle criticità e delle opportunità aperte in questa fase economica, istituzionale e territoriale ad un ripensamento radicale della questione del governo metropolitano in Italia. Il paper prova a immaginare ruoli e funzioni di un governo metropolitano al servizio della cooperazione intercomunale, orientato a definire politiche e strategie, fortemente integrato con le politiche europee, nazionali e regionali.

1 | Il governo metropolitano in Europa

I temi del governo delle grandi regioni urbane europee sono al centro di una rinnovata attenzione sia nel dibattito scientifico, sia dell'agenda politica.

I processi di istituzionalizzazione in corso in grandi regioni urbane¹ come quella di Barcellona, che ha istituito nel 2009, attraverso un procedimento legislativo, l'*Area Metropolitana de Barcelona*, dopo un ventennio di controverse ma intense sperimentazioni (www.amb.cat/web/guest; Tomas, 2010), o come quella di Parigi (www.parismetropole.fr), che nello scorso mese di marzo ha avviato, dopo alcuni di attivazione di accordi volontari, l'istituzione di *Paris métropole* mostrano come la questione dell'identificazione e della costruzione di strumenti istituzionali efficaci di governo in aree urbane dense, a elevata complessità e frammentazione, costituisca un terreno rilevante per l'azione di governo.

D'altra parte, la discussione in atto prende anche le mosse dalla rivalutazione di esperienze di governo ormai consolidate (una per tutte: la Verband Stuttgart Region: www.region-stuttgart.org) ma anche dalle difficoltà rilevanti in alcune realtà significative (a partire da quella della Greater London Authority londinese: Thornley, 2012).

Nel loro insieme queste esperienze in atto si collocano d'altra parte oggi in un contesto radicalmente diverso da quello nel quale molti casi di governo metropolitano avevano preso le mosse e si erano radicati a partire dagli anni '80.

Gli elementi di mutamento più rilevanti mi sembrano tre. In primo luogo, la gravissima crisi economica e finanziaria che colpisce da anni l'Europa (sebbene non in modo uniforme) ha influenzato innanzitutto le aree urbane, ponendo prepotentemente al centro dell'attenzione la questione della coesione sociale e dello sviluppo (Le Galés, 2011). In secondo luogo, la crisi fiscale e il peso del debito pubblico in molti Paesi europei hanno drasticamente ridotto le possibilità d'azione del governo locale, imponendo di pensare in modo prioritario a

¹ Il tema è stato oggetto di un Convegno internazionale organizzato dal Comune di Milano con la collaborazione del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico, tenuto a Milano lo scorso 22 marzo ("Milano: cantiere della città metropolitana": www.milanocittametropolitana.org).

processi di *design* istituzionale capaci di razionalizzare e ridurre i costi della politica e dell'amministrazione (Consiglio Italiano delle Scienze Sociali, 2013). Infine, le politiche europee per le città negli ultimi anni non hanno saputo rappresentare un quadro chiaro di riferimento per l'azione di governo, anche se la proposta di riserva del 5% del Fondo europeo di sviluppo regionale alle aree urbane sembra indicare potenzialmente una inversione di tendenza (Barca, 2012).

Questo cambiamento di contesto politico, economico e istituzionale si colloca d'altra parte sullo sfondo di mutamenti radicali delle forme economiche, sociali e spaziali dell'Europa delle città, che sempre più evidenziano la disgiunzione tra processi e confini amministrativi (Kantor et al. 2012). Da questo punto di vista sia la ormai copiosa letteratura sulle mega-city regions (EMI, 2012), sia le riflessioni sul disaccoppiamento tra territorialità delle pratiche e sovranità dell'azione di governo (Pasqui, 2008) ci consegnano un *framework* concettuale nel quale tutte le tradizionali letture "areali" dei processi metropolitani appaiono largamente insufficienti (Lefèvre, 2009; Kubler, 2012). In altre parole, una proposta di governo per le regioni urbane mature non può fare a meno di considerare lo sfondo della post-metropolizzazione (Soja, 2000).

Questi temi, oggetto ad esempio di un recente e importante convegno parigino², mostrano con chiarezza che i processi di *design* istituzionale in atto, anche nel nostro Paese, devono porre al centro i seguenti nodi:

- nessuna perimetrazione istituzionale del governo metropolitano è in grado di catturare secondo logiche di ottimizzazione parametrica i confini dei processi territoriali, economici e sociali rilevanti;
- la complessità dei processi di governo, lungo la filiera orizzontale della cooperazione interistituzionale e del coinvolgimento degli attori non istituzionali così come lungo quella verticale del coordinamento tra livelli di governo, impone di pensare non in contrapposizione ma in modo convergente l'attivazione di dispositivi di *government* e di *governance*;
- la crisi in atto spinge a immaginare processi di disegno istituzionale capaci di promuovere congiuntamente risparmio e razionalizzazione, ma anche semplificazione dell'attività di governo e miglioramento dei servizi ai cittadini.

2 | Governo metropolitano in Italia: come e perché

Anche la complessa e confusa vicenda italiana deve necessariamente collocarsi in questo contesto europeo. Il processo in atto, di cui si dirà tra poco, chiama infatti a rispondere a tre questioni essenziali: le grandi aree urbane italiane hanno davvero bisogno di una istituzione metropolitana? Come deve essere pensata tale istituzione? Quali processi devono presiedere alla sua attivazione?

Una risposta compiuta a queste domande non è possibile in questa sede. Nei limiti di questo contributo è sufficiente evidenziare come tale risposta debba necessariamente mettere in campo una riflessione sulle tre dimensioni del governo metropolitano (Dente, 2012): il territorio, le funzioni e l'organizzazione di governo.

Con riferimento a primo tema, appare evidente come le città italiane interessate ai processi di istituzionalizzazione del governo metropolitano presentino situazioni profondamente diverse. Con riferimento a Milano, ad esempio, le questioni di governo metropolitano assumono un significato diverso se si guarda al "cuore" urbano (il comune capoluogo e i comuni di prima cintura); al territorio funzionale che coincide parzialmente con quello della provincia, e che presidia alcune filiere di *policy*; al territorio della grande regione urbana che travalica province, regioni e addirittura stati, e che si colloca nell'ambito di una *mega-city region* padana in costruzione (Bolocan, Pasqui, 2012). Come è evidente, la perimetrazione della Città metropolitana che coincide con la provincia appare largamente insoddisfacente. D'altra parte, come già detto qualunque perimetrazione pone problemi rilevanti e, al contempo, un perimetro è necessario (i confini contano!).

Per questa ragione è utile immaginare, qualunque sia la perimetrazione assunta, che possano esistere da una parte forme di cooperazione rafforzata su alcuni temi (per esempio: sulla pianificazione territoriale tra comune capoluogo e comuni di prima cintura); dall'altra pratiche associative (tra istituzioni e con le forze economiche e sociali) che permettano di introdurre principi di *governance* transcalare e a geometria variabile nelle logiche di governo metropolitano.

Con riferimento al tema delle funzioni, si tratta di non ragionare in termini astratti, identificando le funzioni coerenti con il governo metropolitano (ad esempio: lo sviluppo economico, la pianificazione territoriale, la programmazione e pianificazione della mobilità e dei trasporti, e così via). Per ciascuna area di *policy* si tratta invece di incorporare i diversi *policy tools* che presiedono all'attività di governo e di costruire condizioni di complementarità tra diversi *tools* gestiti da differenti istituzioni, senza dimenticare che alcune politiche essenziali sono promosse e implementate attraverso assemblaggi che coinvolgono reti di attori specifiche e transcalari (si pensi alla programmazione delle grandi infrastrutture).

Per fare un esempio relativo alla pianificazione territoriale, si tratta di comprendere quali possano essere i meccanismi che presiedono alla distribuzione tra strumenti diversi dell'azione di governo del territorio, in una

² Il convegno si è tenuto a Parigi nel novembre del 2012 dal titolo "Gouverner le métropole". I materiali del Convegno e i paper presentati sono disponibili sul sito <http://governingthemetropolis.com/>.

logica di sussidiarietà e di tutela della funzione di autogoverno dei Comuni. Ciò significa anche rivedere in questo contesto la legislazione urbanistica regionale, in una logica di semplificazione, ma anche di identificazione di dispositivi che possano chiaramente stare in capo all'autorità metropolitana (un documento di strategia spaziale, meccanismi anche cogenti di rigoroso controllo del consumo di suolo, politiche di cooperazione intercomunale basate sulla perequazione territoriale).

Infine, il tema della forma e dell'organizzazione di governo allude al *trade off* tra legittimazione, garantita o almeno irrobustita dall'elezione diretta del Sindaco e del consiglio metropolitano, ed efficienza, rafforzata da un modello istituzionale basato sull'elezione indiretta nel quale l'istituzione metropolitana è essenzialmente "al servizio dei comuni", svolgendo ruoli di service sulla base di un principio di forte separazione tra politica e amministrazione.

Anche in questo caso non è semplice scegliere una strada piuttosto che l'altra. Nell'attuale e incerto assetto legislativo (a fine marzo 2013) l'elezione diretta sarebbe possibile solo nel caso in cui le città capoluogo si dividessero in comuni, cosa che a oggi sembra assai improbabile³. In questo contesto, sembra comunque indispensabile consolidare una funzione di servizio ai comuni, anche attraverso la creazione di robuste tecnostrutture in capo alla città metropolitana (per esempio, proprio sui temi del territorio, dell'ambiente e delle infrastrutture), ma anche di agenzie di scopo che presidiano filiere di *policy* (ambiente, mobilità etc.), così come accade in tutti i casi europei di successo.

3 | Il processo in atto: questioni (istituzionali e politiche) aperte

Su questo sfondo si colloca il complesso processo in atto nel nostro Paese, avviato con l'approvazione dell'art. 18 della Legge 135 (7 agosto 2012) che prevede l'istituzione, a partire dal 1 gennaio 2014, delle città metropolitane e del decreto legge 5 novembre 2012 n. 188, con il quale si definiscono inoltre alcuni passaggi successivi, con riferimento al ruolo della Conferenza metropolitana e al processo di attivazione.

Il dettato normativo definisce un percorso attuativo e identifica le funzioni fondamentali per la Città metropolitana, oltre a quelle ereditate dalla Provincia e a quelle eventualmente trasferite dalla Regione o attribuite/delegate dai Comuni: pianificazione territoriale generale, sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, mobilità e viabilità, promozione e coordinamento dello sviluppo economico. Inoltre, la legge fa coincidere il territorio della Città metropolitana con quello delle Province, che vengono abolite.

Dal punto di vista della forma di organizzazione, in prima istanza il dettato legislativo appare più orientato ad un modello basato sull'elezione indiretta, anche se lascia margini di autonomia agli Statuti delle nuove istituzioni metropolitane, e identifica un percorso di costruzione centrato sul ruolo "costituente" di una Conferenza dei comuni.

Come è noto, l'apparato normativo (che peraltro presentava già notevoli incertezze) è oggi di fatto sospeso. Il "congelamento" del processo istitutivo della Città metropolitana, determinatosi con la mancata conversione del DL 188/2012, e con la conseguente sospensione dell'applicazione dei dispositivi in materia fino al 31 dicembre 2013, prevista dalla Legge di Stabilità 2013, consegna infatti agli attori in campo una condizione di forte incertezza normativa, che si accompagna ad una altrettanto forte incertezza sulle prospettive politiche e di governo del Paese. In altre parole, i rischi di trovarsi di fronte, tra qualche mese a una nuova occasione perduta sono grandi.

D'altra parte, le attese in questa fase sono state effettivamente molto forti, almeno in alcune città. A Milano, per esempio, queste attese hanno alle spalle la delusione per i tanti tentativi abortiti, prima e dopo la legge 140 del 1990, ma anche la percezione che per la prima volta, nel contesto milanese, il Comune capoluogo intende investire su un processo politico e istituzionale capace di promuovere una vera e propria "fase costituente" della città metropolitana.

In una situazione di questo tipo, che comunque necessita di un intervento normativo, è tuttavia indispensabile assumere il processo in atto come un passaggio, in una logica realistica e incrementale. Ciò significa in primo luogo attivare da subito forme di coinvolgimento dei comuni, anche in assenza di un riferimento normativo per Conferenza costituente; in secondo luogo lavorare a Statuti che permettano di pensare ad un processo costituente che avviene nel tempo; in terzo luogo attivare le forze sociali e culturali per animare un dibattito pubblico il più possibile ampio e partecipato.

Queste mosse operative hanno bisogno, per essere efficaci, di alcune condizioni:

- un processo di questa natura ha bisogno di una forte leadership e di un chiaro "imprenditore politico", che in molti contesti italiani non può che essere il Sindaco del comune capoluogo, che peraltro, in assenza di ulteriori interventi normativi dal 1 gennaio 2014 sarà automaticamente Sindaco metropolitano;

³ Anche se alcuni Comuni, come Milano, stanno utilizzando questo processo ripensare il decentramento amministrativo in un'ottica di municipalizzazione. Su questo tema il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico sta collaborando con il Comune di Milano nel percorso di ripermimetrazione delle zone del decentramento, in una chiave innovativa e dialogante con il processo di costituzione della Città metropolitana.

- d'altra parte, tale processo ha bisogno di un consenso largo. Per questa ragione è indispensabile da subito coinvolgere i comuni della Città metropolitana, senza i quali il processo è destinato a fallire, ma anche interloquire con le Regioni rispetto ai temi essenziali delle funzioni da attribuire all'istituzione metropolitana. La Città metropolitana non si fa né senza i comuni, né contro le Regioni;
- è importante che il processo in atto si intrecci fortemente con alcune filiere verticali di governo, (verso l'Unione Europea e verso il Governo nazionale) in relazione a processi di policy in atto (grandi opere, eventi, etc.), ma anche rispetto al presidio della nuova stagione delle politiche europee per le città. Anche per questa ragione è indispensabile mettere in rete le costituenti città metropolitane con le migliori esperienze europee, anche al fine di comprendere le condizioni di efficacia e di fattibilità operativa del governo metropolitano (organizzazione, meccanismi di finanziamento, funzioni di service ai comuni, ruolo di agenzie di scopo nel campo delle politiche ambientali e della mobilità);
- un governo metropolitano ha bisogno di un forte coinvolgimento degli attori economici e sociali, ma anche dei cittadini. Per questo è fondamentale attivare tali forze, anche attraverso percorsi di pianificazione strategica che possano svolgere un ruolo di irrobustimento delle reti di governance e di intreccio tra meccanismi di governance e attività di governo, come era stato tentato nel contesto milanese in esperienze significative per quanto incomplete come il Progetto strategico "Città di città" promosso alcuni anni fa dalla Provincia di Milano (Balducci, Fedeli, Pasqui, 2011);
- il processo costituente non parte da zero. In molti contesti italiani diverse esperienze di cooperazione intercomunale, di associazione interistituzionale, di pianificazione strategica rappresentano oggettivamente un punto di riferimento dal quale prendere le mosse, assumendo che il percorso e l'esito, anche sotto il profilo istituzionale, potranno essere diversi nelle diverse città e regioni urbane coinvolte;
- la città metropolitana ha bisogno di innestarsi in politiche e progetti. Se ha qualche chance di partire e di diventare un efficace strumento di governo, ha bisogno di incardinarsi su azioni e programmi in corso. Da questo punto di vista diventa fondamentale attivare progetti concreti di cooperazione intercomunale, sul modello dei progetti di trasformazione urbana nella frangia parigina, che possano diventare parte essenziale del percorso costituente e costruire più robuste condizioni di efficacia e di legittimazione;
- infine, in questa fase costituente le Città metropolitane devono essere in grado di mostrare come la loro esistenza non rappresenti un nuovo meccanismo di burocratizzazione dell'azione di governo, ma un dispositivo di semplificazione e di risparmio (innanzitutto per i comuni). E' cioè indispensabile mostrare concretamente che la Città metropolitana è capace di semplificare e razionalizzare l'azione pubblica, anche nel campo della pianificazione territoriale, ma anche di offrire servizi efficienti ai cittadini risparmiando risorse, nella prospettiva della "buona politica".

4 | Conclusioni

La porta è stretta: il rischio che anche questa volta il processo di costruzione di un efficace strumento di governo metropolitano si risolva in un sostanziale fallimento è molto forte. Tuttavia, per molte ragioni l'occasione non dovrebbe essere perduta, almeno per garantire che il processo costituente avviato possa permettere una qualificazione dei processi di *government* e di *governance* in una fase drammatica per l'azione di governo nelle città e per la vita del Paese.

Anche nel campo specifico del governo del territorio e della costruzione di politiche urbane e territoriali la fase che si è aperta può rappresentare un'importante possibilità per procedere nella direzione della semplificazione e dell'efficacia dei dispositivi, ma anche della costruzione di progetti e politiche capaci di consolidare cooperazione e coordinamento tra istituzioni.

Si tratta di dunque di muoversi con un forte spirito sperimentale, assumendo almeno cinque principi:

- se mai si faranno, le città metropolitane italiane avranno assetti istituzionali e forme organizzative necessariamente diverse;
- il governo metropolitano dovrà assemblare meccanismi di *government* e processi di *governance*, al fine di assumere la natura radicalmente transcalare dei processi economici, sociali e territoriali;
- in una fase di radicale crisi dell'azione pubblica, l'istituzione metropolitana dovrà essere in grado, indipendentemente dall'assetto organizzativo che si darà, di offrire innanzitutto un profilo di semplificazione, risparmio e servizio nei confronti dei comuni;
- il processo costituente dovrà essere inclusivo e partecipativo, sia nei confronti delle istituzioni che nei confronti delle forze economiche e sociali e dei cittadini;
- infine, il processo va pensato in modo incrementale. Anche a fronte del successo del percorso di istituzionalizzazione, il governo metropolitano non potrà che essere un esito di progetti e politiche che si dispiegheranno nel tempo.

Bibliografia

- Alessandro Balducci, Valeria Fedeli, Gabriele Pasqui (2011). *Strategic Planning for Contemporary Urban Regions*. London, Ashgate,
- Fabrizio Barca (2012). *Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-2020*. Roma Ministero per la Coesione Territoriale.
- Matteo Bolocan Goldstein, Gabriele Pasqui (2012). Oltre la crescita edilizia. Una nuova agenda pubblica per Milano. in A. Arcidiacono, L. Pogliani, *Milano al futuro*, Milano, et/al edizioni, 270-304.
- Consiglio Italiano delle Scienze Sociali (2013). *Forum dell'Agenda Urbana*. Roma, CSS.
- Bruno Dente (2012). *Il governo delle metropoli italiane*, mimeo.
- EMI – European Metropolitan Research Institute (2012). *A strategic knowlege and research agenda on polycentric metropolitan areas*, Amsterdam.
- Paul Kantor, Christian Lefevre, Asato Saito, H. V. Savitch, and Andy Thornley (2012). *Struggling Giants: Governance and Globalization in the London, New York, Paris, and Tokyo City Regions*. Minneapolis, MN, University of Minnesota Press.
- Kubler D. (2012). Governing the metropolis. *European Political Science*. 11, 430-445.
- Christian Lefèvre, (2009). *Gouverner les métropoles*, Paris, LGDJ-Dexia.
- Le Galès P. (2011), *Urban Governance in Europe: What Is Governed?*, in Gary Bridge and Sophie Watson, editors, *The New Blackwell Companion to the City*, New York, John Wiley & Sons, 747-758.
- Gabriele Pasqui (2008). *Città, popolazioni, politiche*. Milano, Jaca Book.
- Edward Soja (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford, Basil Blackwell.
- Thornley A. (2012) *Un governo metropolitano efficiente per Londra: riflessioni sulla Greater London Authority*. *Dialoghi Internazionali*. 17, 54-59.
- Tomas M. (2010). *Gobernabilidad metropolitana, democracia y eficiencia. Una comparation Barcelona-Montreal*. *Revista Española de Ciencia Política*. 23, 125-148.



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Fuzzy boundaries per comunità mobili. **Disegnare territori contingenti nella Regione Urbana Milanese**

Paola Pucci

Politecnico di Milano

DASStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: paola.pucci@polimi.it

Tel: 02.23995474

Abstract

Il paper propone una riflessione sulle modalità con cui definire perimetri d'azione pertinenti per trattare la variabilità e l'interconnettività delle relazioni, la multiscalarità delle pratiche spazializzate con cui le categorie amministrative e le divisioni istituzionali dello spazio non riescono a confrontarsi, con conseguenze in termini di efficacia delle politiche urbane. Il tema, da tempo al centro delle riflessioni nell'ambito dello Spatial Planning, è affrontato a partire da una riflessione sul ruolo della mobilità come strumento euristico e progettuale per restituire la variabilità spazio-temporale delle pratiche e per configurare territori contingenti come parte di un nuovo paesaggio istituzionale. Ricorrendo all'analisi di dati di traffico telefonico si restituiscono carte spazio-temporali della Regione Urbana Milanese che definiscono territori contingenti generati dalle pratiche di diverse popolazioni temporanee e si suggeriscono possibili ricadute su alcune politiche urbane.

Parole chiave

territori contingenti, fuzzy boundaries, comunità mobili.

Territori contingenti: alla ricerca di un contenuto operativo

Definire perimetri d'azione pertinenti per trattare la variabilità e l'interconnettività delle relazioni, la multiscalarità delle pratiche spazializzate che le categorie amministrative e le divisioni istituzionali dello spazio non riescono a trattare, è un tema da tempo al centro delle riflessioni nell'ambito dello *Spatial Planning*.

Se vi è consenso sulla necessità di costruire perimetri d'azione pertinenti sulla base dei quali proporre una diversa articolazione delle competenze e delle risorse che favoriscano una regolazione delle pratiche e la generazione di nuovi *frames*, necessari alla innovazione dei processi di governo (Healey, 2006), la sfida si pone in termini di strumenti interpretativi per riconoscere *Soft spaces* (come spazi trasversali) e *Fuzzy boundaries*¹ (come perimetrazioni fluide) e comprenderne operativamente gli effetti su quelli che Haughton chiama « formal hard spaces of governmental activity » (Haughton et alii, 2010: 52).

Se infatti i contenuti e le dimensioni principali di queste nozioni raccolgono consenso, anche in ragione delle loro caratteristiche fondanti², capaci di declinare « the new post-devolution spaces of planning » (Haughton et alii, 2010), meno scontate sono le ricadute operative in termini di rapporti con perimetri istituzionali che orientano e governano il comportamento spaziale individuale e collettivo e a cui corrispondono poteri e

¹ Fuzzy boundaries « are used to define functional regions which do not conform to known political or administrative units » (Healey, 2012: 6).

² I *Soft spaces* hanno quattro caratteristiche principali (Haughton and Allmendinger 2008) :

- « They are representative of a deliberate attempt to generate new thinking and insert new models of public engagement;
- They are not antithetical to hard spaces, but are intended to work alongside, augment and –where more expeditious – challenge existing institutional frameworks and practices ;
- They are becoming more important and more numerous as part of the changing institutional landscape of spatial planning ;
- They are predominately defined (or not) in a fluid fashion, and with reference to fuzziness, in order that they are more amenable to shifting range of issues and actors, involved in spatial planning projects ».

competenze consolidati.

In letteratura³ è stato peraltro evidenziato quanto i confini «are complicated and historically contingent phenomena that are concomitantly both contextual social institutions and symbols and are constituted on spatial scales on various institutional practices and discourses» (Paasi, 2010: 679). Al contempo la stessa organizzazione, anche istituzionale, dello spazio fisico condiziona i comportamenti spaziali, interferendo con l'intensità e con la natura delle pratiche.

Questo doppio registro porta a ritenere che se le regole e le consuetudini disegnano nello spazio una rete di confini formali e informali che orientano il comportamento (Agnew, 1994), allo stesso tempo, la delimitazione di uno spazio attraverso dei confini implica una strategia territoriale solo quando i confini sono disegnati per controllare lo spazio e le relazioni sociali che vi si svolgono (Raffestin, 1981).

Questa condizione che distingue tra confini formali (*hard spaces*) a confini informali (*soft spaces*) può concorrere a superare la contrapposizione tra *Fuzzy boundaries* e confini istituzionali a cui corrispondono forme di governo e canali di distribuzione delle risorse consolidate, e può consentire di spostare l'attenzione sulla necessità, per le politiche urbane, di individuare ambiti come configurazioni di pratiche iscritte nello spazio, la cui variabilità deve poter essere colta per costruire azioni intriseche ai processi, senza che questo comporti la dissoluzione/sostituzione di perimetri istituzionali.

Restituendo la territorialità di pratiche che deformano i confini istituzionali, i confini informali possono diventare parte di un paesaggio istituzionale, generando nuovi modelli di coinvolgimento del pubblico e azioni capaci di intercettare e rispondere più efficacemente a domande sociali emergenti lette a partire dalle pratiche.

Un esempio sull'importanza di ridefinire i perimetri d'azione di alcune politiche urbane, prestando attenzione ai perimetri delle pratiche, per garantire una migliore efficacia ad azioni settoriali, può venire dalla iniqua ripartizione dei costi del trasporto pubblico urbano nelle aree metropolitane.

Nella città di Milano – secondo una ricerca condotta da Pola e Ferri (2012) - 8,5% del budget comunale è destinato a coprire i costi dell'offerta di servizi urbani, tra cui un peso rilevante si ritaglia il trasporto pubblico del cui prezzo politico (1,5 euro a biglietto per il trasporto pubblico urbano) beneficiano non solo i residenti, ma anche i city users, i pendolari, le popolazioni temporanee che usano intensamente la rete del trasporto pubblico milanese. Questi ultimi non concorrono a coprirne i costi, poiché non sono interessati dalla tassazione locale, non risiedendo a Milano.

Reciprocamente, le popolazioni temporanee usano i servizi urbani, governati da una amministrazione locale di una città in cui non vivono e non votano; condizione che Martinotti ha efficacemente sintetizzato con riferimento al «paradosso del voto» (Martinotti, 1993: 163).

Se cioè i confini amministrativi rimangono i prerequisiti per l'allocazione delle risorse e degli interventi, in alcune condizioni, come quella evocata prima e in un regime di finanziamenti pubblici sempre più scarsi e di razionalizzazione dei servizi, la riconfigurazione di ambiti di fiscalità locale sulla base di pratiche di popolazioni che definiscono specifiche geografie d'uso del territorio, diventa una misura non derogabile, oltre che capace di ripartire più equamente i costi di un servizio pubblico essenziale.

In questo contesto, la sfida si pone in termini di ricerca di strumenti con cui dare contenuto operativo alla condivisa necessità di definire *confini contingenti*, confini cioè che esprimano un valore relazionale, che siano variabili in ragione delle dinamiche che si intendono cogliere e regolare.

Si tratterebbe cioè di riconoscere, a partire da *un percorso induttivo*, i processi in atto per poter suggerire modalità di governo, necessariamente deboli, non rigidamente normative, ma di natura regolativa e strategica per trattare la frammentarietà del campo metropolitano.

Questa, come ricordato da alcuni autori (Dematteis, 2012), è il prodotto di due forme di scomposizione:

- Una scomposizione orizzontale che ha messo in evidenza l'inadeguatezza dei confini amministrativi nel trattare la struttura articolata e reticolare delle relazioni tra gli attori nelle pratiche d'uso e di trasformazione del territorio, ormai refrattaria ad ogni modello di governo di tipo puramente autoritativo e conformativo;
- Una scomposizione verticale, in cui le componenti urbane operano a diversi livelli territoriali con logiche di settore proprie, anche in contrasto con gli interessi generali. In questo caso «i portatori di logiche settoriali riconducibili a grandi interessi particolari (privati e non), attivi soprattutto a scala sovra-locale (nazionale, transnazionale), tendono a sostituirsi al governo eletto democraticamente nello svolgere attività strumentali e di servizio», fino a configurare quello che Cammelli (2012) definisce un governo privato dei servizi pubblici».

La dimensione verticale della frammentazione metropolitana è presente nella città come «essenza del moderno che si manifesta nella metropoli in quanto aggregato incoerente e sovente contraddittorio e conflittuale di soggetti diversi tra loro per valori, obiettivi ed azioni» (Dematteis, 2012).

La scomposizione orizzontale emerge invece come condizione contemporanea ed è legata da un lato alla non rappresentabilità unitaria dei valori e degli interessi che si riverbera nelle relazioni tra gli attori nelle pratiche di governo, dall'altra parte alle pratiche sociali sempre meno riconducibili a domande standardizzate e

³ Si veda Cella G.P. (2006), *Tracciare confini. Realtà e metafore della distinzione*, Il Mulino, Bologna

rappresentabili unitariamente (Pasqui, 2001).

Se la scomposizione orizzontale è all'origine di nuovi spazi di *gouvernance* come « a means of adressing the non-symmetrical institutional settlements which constitute and characterize localities through drawing attention to the territorial and scalar manifestations of micropolitics and power conflicts » (Jones et alii, 2005; Heley, 2012), diventa rilevante riconoscere questi spazi come ambiti dai confini informali, traduzione di interessi e domande che emergono dai diversi attori sociali e, al contempo, confrontarsi con la loro variabilità temporale.

In questo senso la nozione di territori contingenti, come confini informali variabili, può essere utile poiché evidenzia quanto i confini delle pratiche non abbiano valore assoluto, non possano essere studiati oggettivamente, perché «ricevono sempre un valore entro il sistema di relazioni in cui sono posti» (Dematteis, 1986: 112).

Un approccio solo apparentemente settoriale

La tesi sostenuta è che per configurare *territori contingenti*, utili alla definizione di perimetri d'azione capaci di restituire la variabilità temporale connessa alle pratiche, uno strumento utile possa essere l'analisi delle pratiche di mobilità.

Numerosi autori (Ehrenberg 1995; Tarrus, 2000; Urry, 2000, Kaufmann, 2002; Orfeuil, 2004; Lévy, 2004; Ascher, 2004; Bourdin, 2005, Cresswell, 2006), hanno da tempo evidenziato quanto le trasformazioni nelle pratiche di mobilità nei territori della città contemporanea costituiscano uno degli strumenti tra i più completi di lettura dei processi di trasformazione dei tempi, dei luoghi, dei modi di vita e dei programmi di attività che concorrono a strutturare i territori.

Non si tratta quindi di analizzare la mobilità in quanto tale, ma « les sociétés contemporaines à travers les faits de mobilité » (Bourdin, 2005).

La mobilità come « cadre transversal de lecture du social » (Bourdin, 2005 : 20), rappresenta cioè un *analyseur* (Bourdin, 2005), utile per descrivere i territori della città contemporanea e per riconoscere «comunità di pratiche» (Wenger, 1998), come «comunità mobili»⁴ (Le Breton, 2006).

Le potenzialità euristiche e progettuali del concetto - che tiene insieme la dimensione temporale e la dimensione spaziale delle pratiche, difficilmente trattate in modo integrato nel quadro delle politiche urbane - interrogano gli strumenti analitici e le fonti disponibili che devono cioè essere adeguati a restituire le differenti pratiche di mobilità sotto forma di «biografie attive» (Nuvolati, 2003).

L'interesse per questo approccio riguarda la possibilità, non solo di costruire politiche appropriate a una gestione diversificata della mobilità in termine di competenze e di perimetri d'azione, ma più in generale di dare una rappresentazione alle diverse pratiche e ai ritmi urbani⁵, d'uso dei territori della città contemporanea che traducono la variabilità dei processi con cui le politiche debbono confrontarsi.

Disegnare territori contingenti nella Regione Urbana Milanese

L'analisi delle mobilità in un territorio articolato e complesso come la Regione Urbana Milanese⁶ è finalizzato a identificare le differenti «comunità mobili» (Le Breton, 2006), che spazializzano le loro pratiche, costruendo geografie spazio-temporali d'uso della città che rappresentano i «territori contingenti».

L'aggettivo contingente si riferisce alla capacità di trattenere, nella definizione di spazialità, la variabilità temporale connessa alle pratiche.

Il riferimento a « comunità di pratiche » (Wenger, 2006), piuttosto che a « popolazioni metropolitane » (Martinotti, 1993), deriva dalla capacità della nozione proposta da Wenger di riconoscere la variabilità

⁴ «Groupes sociaux définis à partir de leurs inscriptions territoriales, de leurs pratiques de mobilité, des dispositifs techniques qu'ils mettent en oeuvre» (Le Breton, 2006: 26).

⁵ Poiché «il tempo delle popolazioni urbane è oscillante, fatto di temporalità ciclica intrecciata alla pluralità di usi degli spazi e dei luoghi» (Pasqui, 2008), il ritmo urbano può essere definito, ricorrendo a Lefebvre come «tempo localizzato» e «luogo temporalizzato».

⁶ Sulla definizione e descrizione della Regione Urbana Milanese si vedano Boeri S., Lanzani A., Marini E., 1993. *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Aim, Abitare Segesta Cataloghi; Lanzani A., 1996. «Geografie degli ambienti insediativi lombardi. Schede descrittive e interpretative», *Territorio* n.3, pp. 85-123.; Lanzani A., Prusicki M., 1995. «Azioni a carattere strategico. Progetti e politiche sui sistemi territoriali e urbani», in Magnaghi A. (a cura di), *Bonifica, riconversione e valorizzazione ambientale del bacino dei fiumi Lambro, Seveso e Olona. Linee orientative per un progetto integrato*, Urbanistica Quaderni n. 2, pp.133-153; Palermo P.C., 1997. (a cura di), *Linee di assetto e scenari evolutivi della regione urbana milanese. Atlante delle trasformazioni insediative*, Quaderni di Dipartimento, Angeli, Milano; Diap & Provincia di Milano, 2006. *La Città di città. Un progetto strategico per la Regione Urbana Milanese*, Diap, gennaio; Balducci A., et alii, 2007. *Per la città abitabile. Scenari, visioni, idee. Progetto strategico Città di Città*, Diap Politecnico di Milano, Provincia di Milano.

temporale e spaziale dei ruoli di ogni individuo, che può appartenere cioè a diverse comunità di pratiche nell'arco della giornata⁷.

L'individuazione di queste comunità di pratiche attraverso la lente della mobilità non ha unicamente una finalità euristica, ma rappresenta la condizione attraverso cui riconoscere le nuove domande disaggregate per comunità di pratiche, su cui costruire politiche di offerta più efficaci e meno onerose finanziariamente, poiché non generaliste.

Sebbene il ruolo della mobilità come dispositivo di lettura delle trasformazioni urbane sia riconosciuto in letteratura, risulta ancora difficile identificare le diverse popolazioni mobile e i territori che partecipano a queste pratiche.

Se spesso le fonti tradizionali offrono rappresentazioni sfuocate, incapaci di restituire i ritmi legati alle trasformazioni dell'organizzazione del lavoro e delle norme sociali⁸, tuttavia nuove possibilità vengono offerte da fonti di dati di telefonia mobile⁹ (Manfredini, Pucci, Tagliolato, 2012).

Negli ultimi anni, infatti, diversi progetti di ricerca hanno indagato se e come i dati di traffico telefonico possano essere utilizzati come strumenti di analisi e di rappresentazione delle dinamiche urbane e delle pratiche di mobilità degli individui¹⁰. Tra questi, anche una ricerca¹¹ condotta presso il Diap/Dastu del Politecnico di Milano su dati di traffico telefonico della rete radiomobile Telecom Italia¹² riferiti alla Regione Lombardia.

Pur riconoscendo la valenza sperimentale e i limiti dei dati disponibili, nella ricerca condotta si è cercato di costruire elaborazioni finalizzate a restituire la variabilità spazio-temporale delle presenze nella Regione milanese, anche a partire da una integrazione tra fonti statistiche tradizionali¹³ e dati di telefonia mobile.

Queste derivano da un trattamento statistico (*spatial clustering*) dei dati di densità di traffico telefonico, finalizzato a estrapolare unicamente i trends costanti e ricorsivi nell'arco del periodo considerato (<http://mox.polimi.it/it/progetti/pubblicazioni/view.php?id=345&en=>).

L'osservazione della distribuzione spaziale dell'intensità del traffico telefonico durante il giorno – cioè tra intensità e variabilità del traffico telefonico georeferenziato - e le dotazioni del territorio - cioè la presenza di infrastrutture, servizi e attività di diversa natura - ci ha permesso di individuare diverse popolazioni temporanee, caratterizzate da pratiche d'uso diversificate.

I risultati ottenuti restituiscono nuove mappe della Regione Urbana Milanese, variabili nel tempo. Allo stesso tempo, consentono di collocare nello spazio comunità di pratiche che usano il territorio secondo temporalità e finalità diverse¹⁴.

⁷ Si veda anche Pasqui (2008) e, in particolare, la definizione di popolazioni urbane che l'autore propone a p. 148.

⁸ Sul piano individuale «on assiste à une rationalisation du temps disponible qui est économisé puis redistribué selon des échelles de valeur individuelles, au cours de la journée, de la semaine ou de l'année; le temps libre devient ainsi à la fois plus dense et éclaté car différencié» (...). Sul piano relazionale «le régime de disponibilité permanente tend à effacer les frontières entre les domaines public et privé. Ceci, pour un nombre croissant de catégories professionnelles, atténue les frontières spatiales et temporelles entre le travail et la vie privée selon un double processus qui comprend d'une part, une densification du travail et de son contenu toujours plus immatériel et d'autre part, une diversification des temps de travail et l'apparition de nouvelles catégories de travailleurs» (Godard, 1997).

⁹ Le metodologie di raccolta dei dati da telefonia mobile sono riconducibili a due principali tipologie: il posizionamento attraverso l'utilizzo di dati di telefonia mobile di un campionamento di tracce individuali (*tracking technologies*); l'utilizzo di dati aggregati rilevati da antenne (principalmente *cell towers*) che restituiscono la densità di chiamate telefoniche.

¹⁰ Si vedano Ahas, R., Mark, Ü. (2005), Location based services—new challenges for planning and public administration?. *Futures* 37(6), 547–561; Ahas, R., Aasa, A., Silm, S. and Tiru, M. (2010), Daily rhythms of suburban commuters' movements in the Tallin metropolitan area: case study with mobile positioning data. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* 18(1), 45–54. Kwan, M.-P., Dijst, M. and Schwanen, T., 2007. The interaction between ICT and human activity-travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 41(2), 121–124. URL: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0965856406000255>; Ratti, C., Pulselli, R. M., Williams, S. and Frenchman, D., 2006. Mobile landscapes: using location data from cell phones for urban analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design* 33(5), 727–748; Reades, J., Calabrese, F., Sevtsuk, A., Ratti, C., 2007. Cellular census: Explorations in urban data collection. *IEEE Pervasive Computing* 6(3), 30–38. URL: <http://dx.doi.org/10.1109/MPRV.2007.53>.

¹¹ "Utilizzazione di dati di traffico telefonico nell'ambito di applicazioni urbanistiche e territoriali", convenzione di ricerca tra Diap Politecnico di Milano e Telecom Italia; responsabili Fabio Manfredini e Paola Pucci, con Paolo Tagliolato.

¹² La ricerca ha utilizzato dati di densità di chiamate telefoniche (Erlang), rilevati dalle antenne della rete Telecom e relativi al territorio della Regione Lombardia, disponibili dal mese di gennaio 2009. L' Erlang descrive la densità del traffico telefonico ogni 15 minuti per aree di dimensioni pari a 250 m x 250 m. Il dato è stato trattato statisticamente per essere confrontato con variabili ricavabili da fonti di dati consolidate al fine di valutare le possibili ed eventuali correlazioni tra variabilità nell'intensità delle chiamate da rete cellulare e variabilità delle condizioni urbanistico-insediative.

¹³ Tra queste, la matrice O/D della mobilità della Regione Lombardia (2002) e indagini qualitative condotte dalla Provincia di Milano (2006).

¹⁴ Questo approccio è complementare rispetto a metodologie già proposte in letteratura. Tra gli approcci sperimentali per l'identificazione delle pratiche di mobilità di □popolazioni mobili□ possiamo ricordare: gli studi empirici su abitudini modali, rappresentazione sociale del mezzo di trasporto (predisposizione culturale all'uso), spazialità dei modi di vita (Kaufmann, Jemelin, Guidez, 2001); gli studi sui modi e le forme di organizzazione del tempo come condizione per leggere e riconoscere pratiche di mobilità (Montulet, Hubert, 2004), gli studi sulla mobilità extraprofessionale a partire

Queste differenti popolazioni mobili generano dei *perimetri contingenti* che traducono i profili delle popolazioni che li definiscono.

I risultati ottenuti presentano un certo interesse per le conseguenze che si determinano anche per le politiche di mobilità. E', ad esempio, interessante osservare l'assenza di coincidenza tra i luoghi della mobilità pendolare del mattino e quelli del tardo pomeriggio (fig. 1). La carta dei territori della mobilità del tardo pomeriggio restituisce una catena di spostamenti molto articolata e complessa, riferibile non solo e non tanto agli spostamenti legati al ritorno a casa dopo una giornata di lavoro, ma piuttosto alla frequentazione di luoghi diversi, legati allo shopping, alla cura della persona, ad attività personali che complessificano gli spostamenti serali, con conseguenze sulla rete infrastrutturale e dei trasporti pubblici. In questo modo, coloro che sono pendolari tra le 8 h et 9 h del mattino si trasformano in *city users* tra le 17 h e le 19 h. Questo trend confermerebbe il valore euristico della nozione di 'comunità mobili', così come di quella di *territori contingenti*.

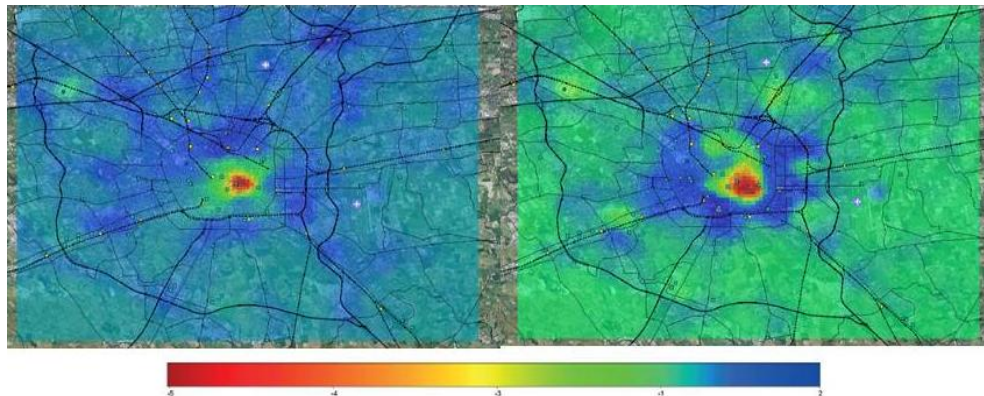


Figura 1. I territori della mobilità quotidiana: il mattino (sx) e la sera (dx)
(fonte: elaborazioni MOX/DiAP di dati Telecom Italia)

L'uso del territorio che ne discende mette in discussione le politiche di offerta del trasporto pubblico. In effetti, se si sovrappone il perimetro della gestione istituzionale del trasporto pubblico locale in Milano agli ambiti, variabili nel tempo, delle pratiche di mobilità desunti dai dati del traffico dei telefoni cellulari (fig. 2), possiamo constatare come « les effets profondément structurants (ou déstructurants) de la mobilité des personnes sur les territoires politiques » (Estèbe, 2008 : 6) evidenziano una discrepanza evidente tra giurisdizioni fisse e « facteurs mobiles ».

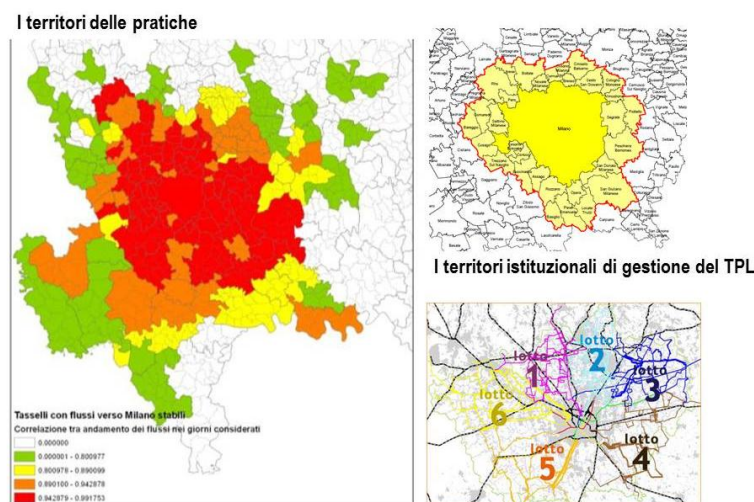


Figura 2. Area di influenza di Milano, desunta dai dati di flusso dei telefoni cellulari (rosso) a cui si è sovrapposto il perimetro della gestione istituzionale del trasporto pubblico locale (verde),

La variabilità nel tempo e nello spazio delle pratiche d'uso della città contemporanea di cui danno conto i dati di telefonia mobile è restituito anche da:

- *I territori del divertimento notturno* che definiscono una geografia di luoghi densamente frequentati il sabato sera, del tutto differente da quella dei *territori del lavoro notturno*, cioè di quei luoghi frequentati dal lunedì

dalle attività che la determinano (Ramadier, 2002), le indagini sulle posture di mobilità a partire dagli itinerari (Marzloff, 2003), lo studio della distribuzione degli itinerari durante una sequenza temporale (gruppo Chronos, 2004) (Remy, 2004).

al venerdì notte, per i quali va garantita un'offerta di trasporto pubblico anche di tipo non convenzionale (fig. 3);

- *i territori degli acquisti, del tempo libero e dello svago* (tra le 10 h e le 20 h) (fig. 4) che fanno emergere l'importanza non solo del centro di Milano, ma anche del settore occidentale della città consolidate, piuttosto che dei grandi centri commerciali lungo l'anello delle tangenziali che sembrerebbero avere un peso molto meno rilevante nelle pratiche del sabato;
- *I territori dei grandi eventi temporanei (Salone Internazionale del mobile)* che attirano una quantità rilevante di turisti e city users che frequentano in modo intermittente la città, i suoi servizi e i luoghi in cui si organizzano eventi temporanei (i luoghi del Fuori Salone) e che risultano del tutto opachi alle fonti di dati tradizionali (fig. 5).

Gli stessi dati contribuiscono a mettere in discussione alcune interpretazioni presenti in letteratura sui comportamenti erratici delle popolazioni metropolitane e sul nomadismo che caratterizzerebbe l'uso del territorio, come peraltro già alcuni studi condotti hanno evidenziato¹⁵. Se infatti i dati confermano la importante densità di spostamenti giornalieri, gli stessi dati mostrano anche una forte ricorsività dei percorsi: ci spostiamo molto durante la giornata, ma seguendo percorsi conosciuti e abituali. Questa osservazione rafforza il valore euristico dei territori contingenti, costruiti a partire dalle analisi della ricorsività delle pratiche di mobilità.

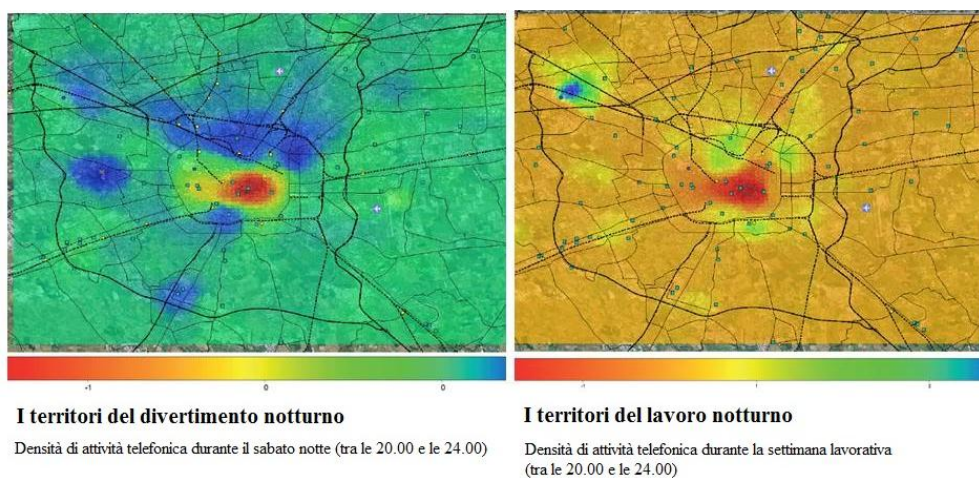


Figura 3. *I territori del divertimento notturno e del lavoro notturno* (fonte: elaborazioni MOX/DiAP di dati Telecom Italia)

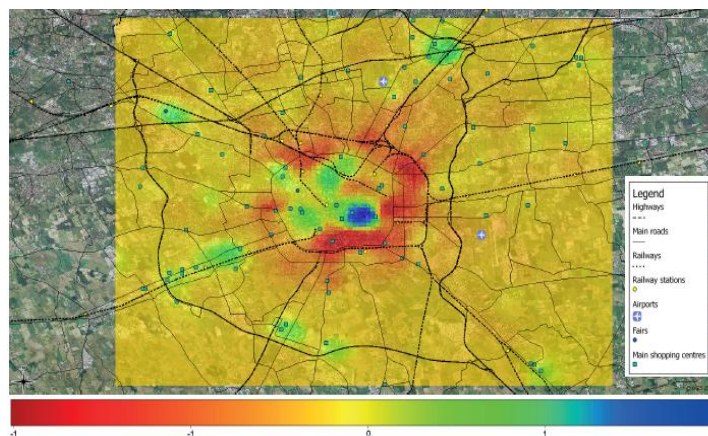


Figura 4. *I territori dello shopping, dello svago e del tempo libero nel weekend (dalle 10h alle 20h)*. (fonte: elaborazioni MOX/DiAP di dati Telecom Italia)

Una conclusione provvisoria, con molte questioni aperte

¹⁵ Chaoming, S., Zehui, Q., Nicholas, B., & Barabási, A.-L. (2010). *Limits of predictability in human mobility*, in Science 327, 1018.

Lontani dal ricercare un determinismo analitico che consenta di fotografare la realtà delle pratiche d'uso dello spazio utilizzando fonti quali la telefonia mobile, le riflessioni proposte hanno voluto esplorare le potenzialità di una nuova fonte dati e, più nello specifico, le possibili ricadute applicative di questi dati nel restituire la dimensione spaziale di pratiche d'uso variabili nell'arco della giornata che grande impatto hanno sulle densità d'uso della città e dei suoi servizi.

Se «certe tracce possiedono un valore individualizzante (...) ossia segnalano la presenza di una persona che ne è all'origine e che vi è implicata» (Ferraris, 2009), nella nostra ricerca queste tracce idioma non collegano a un individuo, ma a comunità di pratiche proprio per la natura dei dati utilizzati che offrono cioè comportamenti aggregati legati alla intensità d'uso del telefono.

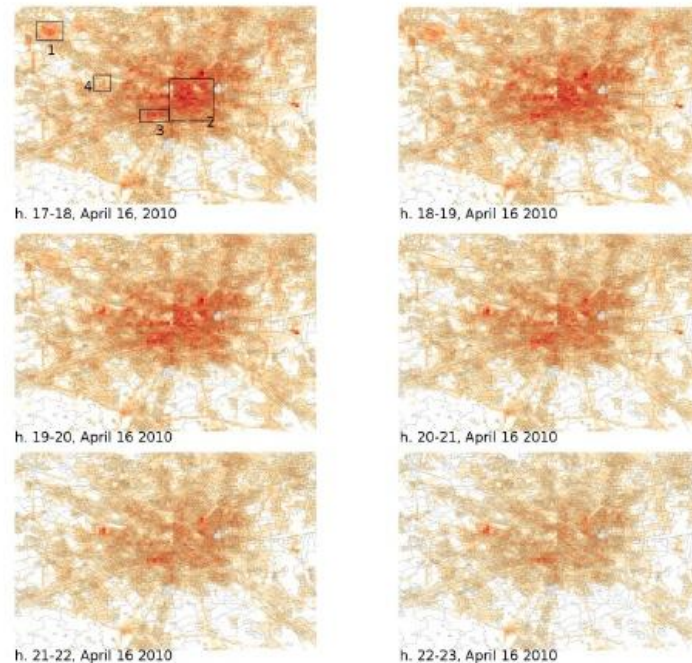


Figura 5. Densità di traffico telefonico durante il “Salone Internazionale del mobile” e le attività del “Fuori salone” (16 Aprile 2010 dalle 17h alle 23 h). (fonte: elaborazioni DiAP di dati Telecom Italia)

Questo implica considerare i dati di traffico telefonico come l'effetto di comportamenti e abitudini individuali che diventano, aggregati, un'informazione sulle caratteristiche del territorio, in qualche modo, una sua intrinseca proprietà, che varia nel tempo.

In questo senso, ritornando al tema iniziale che si interroga sull'utilità di tratteggiare *perimetri contingenti* rispetto al governo delle trasformazioni urbane legate a pratiche mutevoli d'uso dello spazio metropolitano, lo sforzo, ancora embrionale, proposto ha la finalità di suggerire un processo induttivo per nominare territori contingenti (fig. 6) e, attraverso questi, per individuare misure per migliorare l'efficacia dei servizi e per rispondere a domande emergenti.

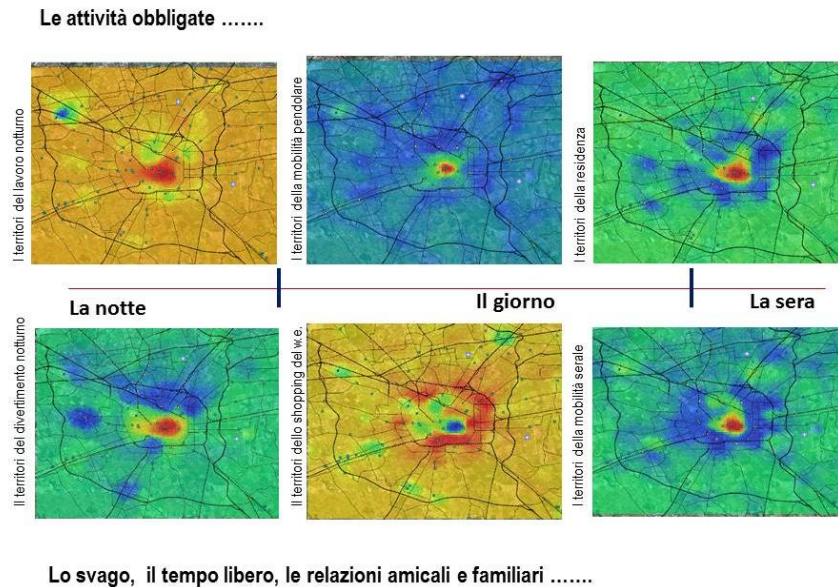


Figura 6. Nominare i territori delle pratiche come territori contingenti (fonte: nostre elaborazioni dati Telecom Italia)

Avviare un processo induttivo rappresenta la condizione necessaria non solo per riconoscere e per nominare i territori delle pratiche, ma anche per operare un re-scale nelle gerarchie di intervento, quindi per governare processi dinamici, pur non rinunciando a un confronto con confini amministrativi istituzionali dati.

Infatti le politiche costruite sui territori contingenti sono «irriducibili a ogni formalizzazione tradizionale e, in definitiva, mettono in discussione la stessa modalità ordinaria di definizione e di trattamento delle politiche pubbliche» (Pasqui, 2008: 149).

Nel rapporto tra territori contingenti e territori istituzionali, i problemi legati alla variabilità temporale delle pratiche all'origine dei perimetri osservati, come quelli dei meccanismi di rappresentanza politica delle comunità di pratiche restano ancora irrisolti.

Tuttavia il riconoscere territori contingenti come espressione anche di domande sociali non riconducibili a modelli amministrativi rappresenta una condizione necessaria se si intende «prender atto che oggi una governabilità urbana che voglia essere efficace deve essere limitata, intrinseca ai processi e quindi capace di cogliere e valorizzare le sinergie tra interventi settoriali e le potenzialità offerte dal mutare delle situazioni catalizzatrici dei diversi interessi in gioco. Ciò che non significa affatto rinunciare a governare e quindi a ricomporre la città» (Dematteis, 2012).

Se si condivide la condizione che «tous les gouvernements territoriaux vivent sous un régime permanent de dissociation entre les citoyens, les habitants et les usagers de la ville (Estèbe, 2008 : 17), la possibilità di re-scale offerta dai perimetri dei territori contingenti può aiutare nella costruzione di geografie di *partnerships* tra i differenti soggetti coinvolti e nella promozione di forme di cooperazione, non necessariamente e forzatamente riconducibile entro ambiti istituzionali.

Bibliografia

- Agnew, J.A. (1994), "The territorial trap", in *Review of International Political Economy*, 1, pp. 53-80.
- Allmendinger P, Haughton G. (2010), "Spatial planning, devolution and new planning spaces", in *Environment and Planning C*, 28, 5, pp. 803-818
- Ascher F. (2004), "Les sens du mouvement : modernités et mobilités", in Allemand S., Ascher F., Lévy J. (eds), *Les sens du mouvement*, Belin, Paris, pp. 21-34.
- Bourdin A. (2005), "Les mobilités et le programme de la sociologie", in *Cahiers internationaux de Sociologie* vol. CXVIII, pp. 5-21.
- Brenner N. (2009), "Open questions on state rescaling", in *Journal of Regions, Economy and Society*, 2, pp.123-139.
- Cammelli M. (2011), in Dematteis G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio, cap. X.
- Cella G.P. (2006), *Tracciare confini. Realtà e metafore delà distinzione*, Il Mulino Bologna
- Cresswell T. (2006), *On the Move. Mobility in the modern western world*, Routledge, London.
- Cresswell T., Merriman, P. (2011) (eds), *Geographies of Mobilities. Practices, spaces, subjects*, Ashgate Publishing Company, Burlington.
- Dematteis G. (1986), "L'ambiente come contingenza e il mondo come rete", in *Urbanistica* n. 85, pp. 112-117

- Dematteis G. (2012), “Le città del presente, le città del futuro: le politiche”, in *EyesReg*, vol.2, n.2, marzo.
- Ehrenberg, A. (1995), *L'individu incertain*. Paris, Calmann-Lévy.
- Estèbe P. (2008), *Gouverner la ville mobile*. La ville en débat, Puf, Paris.
- Ferraris M. (2009). *Documentalità. Perché è necessario lasciar tracce*. Laterza, Bari.
- Gay C., Kaufmann V., Landrève S., Vincent-Geslin S. (eds, 2011), *Mobile.Immobile*, Edition de l'Aube, Paris.
- Godard F. (1997), “A propos des nouvelles temporalités urbaines”, in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 77, pp. 7-14.
- Houghton G., Allmendinger P. (2008), “The soft space of local economic development”, in *Local Economy*, 23, 2, pp. 138-148
- Houghton G. et alii, (2010), *The new spatial planning : territorial management with soft space and fuzzy boundaries*, Routledge, London.
- Heley J., (2012), «Soft Spaces, Fuzzy Boundaries and Spatial Governace in Post-devolution Wales”, in *International Journal of Urban and Regional Research*, 18 June, pp. 1-24
- Kaufmann, V. (2002), *Re-thinking mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Kaufmann, V., Max Bergman, M., & Joye, D. (2007), “Motility: Mobility as Capital”, in *International Journal of Urban Regional Research*, 28 (4), 745-756
- Jones et alii (2005), “Filling in the state: economic governance and the evolution of devolution in Wales”. In *Environment and Planning C*, 23, 3, pp. 337-360.
- Le Breton E., (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Arman Colin Paris.
- Le Breton E. (2006), Homo mobilis, in Bonnet M., Aubertel P. (eds), *La ville aux limites de la mobilité*, Puf, Paris, pp. 23-32.
- Lévy J. (2004), «Essences du mouvement”, in Allemand S., Ascher F., Lévy J. (eds), *Les sens du mouvement*, Belin, Paris, pp.298-307.
- Lévy J. (2011), “La mobilité comme bien public”, in *Métropolitiques*, 21 septembre ; www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public.html
- Orfeuill, J. P. (2004), *Transports, pauvretés, exclusions*. Paris, L'Aube.
- Martinotti G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.
- Manfredini, F., Pucci, P., Tagliolato, P. (2012), “Mobile phone network data. new sources for urban studies? ” in Borruso G., Bertazzon S., Favretto A., Murgante B., Torre C.M. (eds.) *Geographic Information Analysis for Sustainable Development and Economic Planning: New Technologies*. Hershey PA, USA: IGI Global.
- Manfredini, F.; Pucci, P.; Secchi, P.; Tagliolato, P.; Vantini, S.; Vitelli, V., (2012), “Treelet decomposition of mobile phone data for deriving city usage and mobility pattern in the Milan urban region”, in <http://mox.polimi.it/it/progetti/publicazioni/view.php?id=345&en=>
- Nuvolati G. (2003), “Resident and Non-resident Populations: Quality of Life, Mobility and Time Policies”, in *The Journal of Regional Analysis and Policy*, 33 (2), pp. 67-83.
- Paasi A. (2010), “Boundaries as social practice and discourse”, in *Regional Studies*, 33, 7, pp. 669-680.
- Pasqui G. (2001), *Confini milanesi. Processi territoriali e pratiche di governo*, Angeli, Milano.
- Pasqui G. (2008), *Città. Popolazioni. Politiche*, Jaca Book, Milano.
- Pola G., Ferri V., (2012), *Da provincia “declassata” a città metropolitana, Una opportunità per Milano*, Università Milano Bicocca, Criet, Milano, a dupl.
- Pucci P. (2007), La mobilità nei territori della città contemporanea. Ripensare le pratiche analitiche e le politiche”, in Lanzani A., Moroni S. (a cura di), *Città e azione pubblica. Riformismo al plurale*, Carocci, Roma, pp. 233-241
- Pucci P. (2010), “Territoires et populations en mouvement. Pratiques de mobilité dans la région urbaine de Milan”, in *Flux* n. 79-80, janvier-juin
- Raffestin C. (1981), *Pour une géographie du pouvoir*, Litec, Paris.
- Scheller M., Urry J. (2006), “The new mobilities paradigm”, in *Environment and Planning A*, 38, pp. 207-226.
- Urry, J. (2000), *Sociology Beyond Societies*. London: Routledge.
- Urry J. (2007), *Mobilities*. Polity, Cambridge
- Urry J., (2012), “Social networks, mobile lives and social inequalities”, in *Journal of transport geography*, 21, March, pp. 24-33.
- Tarrius A., (2000), *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités. Identité. Territoires*, La tour d'Aigues, L'aube
- Wenger E. (1998), *Communities of Practice. Learning, Meaning and Identity*, Cambridge University Press; Cambridge (MA), tr. it 2006.