

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

04

ripensare
la città
al presente

dal virtuale
al reale

atti del convegno



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.



Edizioni Scientifiche Italiane

Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T (Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale)

Università degli Studi di Napoli Federico II



Rivista Internazionale semestrale di Cultura Urbanistica

Direttore responsabile

Mario Coletta Università degli Studi di Napoli Federico II

Comitato scientifico

Robert-Max Antoni Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)
Tuzin Baycan Levent Università Tecnica di Istanbul (Turchia)
Pierre Bernard Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)
Roberto Busi Università degli Studi di Brescia
Maurizio Carta Università degli Studi di Palermo
Pietro Ciarlo Università degli Studi di Cagliari
Biagio Cillo Seconda Università degli Studi di Napoli
Giancarlo Consonni Politecnico di Milano
Enrico Costa Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Concetta Fallanca Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
José Fariña Tojo ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)
Francesco Forte Università degli Studi di Napoli Federico II
Adriano Ghisetti Giavarina Università degli Studi di Chieti Pescara
Pierluigi Giordani Università degli Studi di Padova
Francesco Karrer Università degli Studi di Roma La Sapienza
Giuseppe Las Casas Università degli Studi della Basilicata
Giuliano N. Leone Università degli Studi di Palermo
Oriol Nel·lo Colom Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)
Eugenio Ninios Atene (Grecia)
Rosario Pavia Università degli Studi di Chieti Pescara
Giorgio Piccinato Università degli Studi di Roma Tre
Daniele Pini Università di Ferrara
Piergiuseppe Pontrandolfi Università degli Studi della Basilicata
Amerigo Restucci Università Iuav di Venezia
Mosè Ricci Università degli Studi di Genova
Giulio G. Rizzo Università degli Studi di Firenze
Jan Rosvall Università di Göteborg (Svezia)
Inés Sánchez de Madariaga ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)
Paula Santana Università di Coimbra (Portogallo)
Michael Schober Università di Freising (Germania)
Paolo Ventura Università degli Studi di Parma

Coordinamento editoriale

Raffaele Paciello

Comitato centrale di redazione

Antonio Acierno (Caporedattore)
Teresa Boccia e Giacinta Jalongo (coord. relazioni internazionali)
Biagio Cerchia, Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Valeria Mauro, Angelo Mazza, Francesca Pirozzi, Mariarosaria Rosolia, Luigi Scarpa, Marilena Cantisani

Redattori sedi periferiche

Massimo Maria Brignoli (Milano), Michèle Pezzagno (Brescia), Gianluca Frediani (Ferrara), Michele Zazzi (Parma), Michele Ercolini (Firenze), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (Roma), Matteo Di Venosa (Pescara), Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (Napoli), Remo Votta e Viviana Cappiello (Potenza), Domenico Passarelli (Reggio Calabria), Francesco Lo Piccolo (Palermo), Francesco Manfredi Selvaggi (Campobasso), Maria Valeria Mininni (Bari), Elena Marchigiani (Trieste), Beatriz Fernández de Águeda (Madrid)

Responsabili di settore Centro L.U.P.T.

Paride Caputi (Progettazione Urbanistica), Ernesto Cravero (Geologia), Amato Lamberti (Sociologia), Romano Lanini (Urbanistica), Giuseppe Luongo (Vulcanologia), Luigi Piemontese (Pianificazione Territoriale), Antonio Rapolla (Geosismica), Guglielmo Trupiano (Gestione Urbanistica), Giulio Zuccaro (Sicurezza del Territorio)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T.

Maria Scognamiglio

Traduzioni

Sara Della Corte (spagnolo), Ingeborg Henneberg (tedesco), Valeria Sessa (francese), August Viglione (inglese)

Edizione

ESI Edizioni - Via Chiatamone, 7 - 80121 Napoli
Telefono +39.081.7645443 pbx - Fax +39.081.7646477
Email info@edizioniesi.it

Impaginazione e grafica

Zerouno | info@zerounomedia.it

Autorizzazione del Tribunale di Napoli N. 46 del 08.05.2008
Direttore responsabile Mario Coletta

ripensare la città al presente,
dal virtuale al reale

SOMMARIO

Editoriale

Interventi

La mutazione antropologica e la metamorfosi della città; un tema su cui merita interrogarsi. <i>di Pierluigi GIORDANI</i>	19
La questione è la storia in sé: che abbia significato o meno, non spetta alla storia spiegarlo <i>di Giorgio PICCINATO</i>	29
Paesaggi della città futura <i>di Paolo VENTURA</i>	37
Urbanization and suburbanization. Assumptions about the future of european urban regions <i>by Harald BODENSCHATZ</i>	55
Repensar la urbanización del litoral. El plan director urbanístico del sistema costero de cataluña <i>por Oriol NEL·LO</i>	63
Planning from the bottom up. San Diego Regional Comprehensive Plan <i>Inés SÁNCHEZ DE MADARIAGA</i>	89
ET IN ARCADIA NOS. Paesaggi, testimonianze e città <i>di Giuseppe CARTA e Marianna FILINGERI</i>	111
Città virtuale, città immaginaria, città reale <i>di Giacinta JALONGO</i>	121
Città esattamente altrove <i>di Antonio CLEMENTE</i>	129
Consumo di suolo e degrado del territorio: il caso milanese <i>di Francesco VESCOVI</i>	135

Atti del convegno

Saluto del Presidente dell'Ordine degli Architetti <i>Pellegrino SORIANO</i>	145
Saluto del delegato dell'associazione culturale "Proposta" <i>Enzo DEI GIUDICI</i>	149
Benevento e Torrecuso nella prospettiva di "ripensare la città oggi" <i>di Mario COLETTA</i>	153
Il nuovo strumento di pianificazione della città di Potenza <i>di Anna ABATE</i>	167
Città medie nei sistemi lineari metropolitani. Il caso del LIMES padano. <i>di Roberto BUSI</i>	175
Tra deregolamentazione e progetto, a proposito di riqualificazione e sviluppo delle aree produttive in ambito urbano <i>di Saverio SANTANGELO</i>	183
Organizzazione, struttura e forma urbana nel processo di piano <i>di Francesco FORTE</i>	191

ripensare la città al presente,
dal virtuale al reale

Sommario

Benevento mancata <i>di Nicola Giuliano LEONE</i>	197
Reti contro <i>di Rosario PAVIA</i>	205
Pétit tour <i>di Roberto SERINO</i>	211
Un caso-studio di cooperazione virtuosa fra Università e Impresa. L'esperienza del Consorzio Sannio Tech di Apollosa (BN) <i>di Guglielmo TRUPIANO</i>	219
Ripensare benevento <i>di Goffredo ZARRO</i>	227
Sviluppo e competitività dei territori: il ruolo dell'Università del Sannio <i>di Filippo BENCARDINO</i>	233
Benevento ed il Sannio al centro dei grandi Corridoi europei. Ritorno all'antica centralità <i>di Costantino BOFFA</i>	241
Campobasso, una città di mezzo <i>di Francesco MANFREDI-SELVAGGI</i>	245
La proposta del PUC di Benevento <i>di Angelo MICELI</i>	251
Tra sicurezza virtuale e città reale <i>di Antonio ACIERNO</i>	255
Gli aspetti locali delle politiche di sicurezza nell'azione di governo degli spazi urbani <i>di Angelino MAZZA</i>	263

Rubriche

Città reale, città immaginaria, città reale

di Giacinta JALONGO

In questo articolo si discorre dei rapporti che intercorrono tra realtà e immaginazione: tra città reale, immaginaria e virtuale. Le possibilità offerte dalle nuove tecnologie e dai mezzi informatici rendono la realtà sempre più avveniristica, realtà nella quale le persone potrebbero teoricamente comunicare tra loro senza limiti, né di spazio, né di tempo. Sul piano urbanistico, si pongono alcune rilevanti questioni tra le quali, in prima istanza, la necessità di ripensare le città: da un lato, per migliorarne il sistema delle accessibilità, sia interne che esterne; dall'altro lato, per contrastare la tendenza alla separazione economica e sociale e il fenomeno della ghettizzazione (e relativo squallore urbano), che fatalmente si determinano quando gli individui non possono spostarsi facilmente e non hanno spazi di incontri e di aggregazione che permettano loro di conoscersi e fare amicizia, condividendo interessi e passioni, se non le stazioni ferroviarie o gli aeroporti.

The Real City, the Imaginary City, and again the Real City

This article discusses the relationship between the real city, the imaginary and the virtual city. The possibilities made available by the new technologies and by the Internet make reality always more futuristic, reality in which people could theoretically communicate amongst themselves without any limit in space and time. With regard to urban planning there are several important considerations to be made amongst which, of primary importance, the need to re-think the city: on the one hand to improve both the internal as well as the external systems of accessibility; on the other hand to challenge the tendency of economic and social separation and the phenomenon of the ghetto (with its relative urban degradation), which inevitably occurs when individuals cannot easily move from one place to another and when they do not have places where they can meet and congregate so as to meet and socialize, where they can share their interests and desires, their points of encounter being in airports and train stations.

Ville réelle, ville imaginaire, ville réelle

Dans cet article on discute des rapports entre la réalité et l'imagination : entre ville réelle, imaginaire et virtuelle. Les possibilités offertes par les nouvelles technologies et par les moyens informatiques rendent la réalité toujours plus futuriste, une réalité dans laquelle -en théorie- les personnes pourraient communiquer entre elles sans aucune limite ni d'espace, ni de temps. Sur le plan urbanistique, d'importantes questions se posent: en premier lieu, le besoin de réinventer la ville d'une part pour en améliorer les systèmes d'accessibilité soit interne qu'externe; et de l'autre pour contraster la tendance à la séparation économique et sociale et le phénomène de la ghéttoïsation (et la désolation urbaine correspondante) qui se produit inégalement lorsque les individus ne peuvent pas se déplacer facilement et qu'ils n'ont pas d'autres espaces de rencontre et d'agrégation qui leur permettent de se connaître et de se faire des amis partageant intérêts et passions, hormis la gare ou les aéroports.

Ciudad real, ciudad imaginaria, ciudad real

En este artículo se tratará de las relaciones que hay entre realidad e imaginación: en otras palabras, entre ciudad real, imaginaria y virtual. Las oportunidades proporcionadas por las nuevas tecnologías y por los medios informáticos hacen que la realidad sea cada vez más ultramoderna, y generan situaciones en las que las personas podrían teóricamente comunicar entre ellas sin vínculos de espacio ni de tiempo. Desde un punto de vista urbanístico destacan algunas cuestiones, primeramente la necesidad de plantearse otra vez la ciudad; por un lado, para mejorar su sistema de accesibilidades, tanto exteriores como interiores; por otro, para contrastar la tendencia a la separación económica y social y el fenómeno de la guetización (y consiguiente abandono urbano). Estos fenómenos fatalmente se determinan cuando los individuos no pueden desplazarse con facilidad y no tienen lugares de encuentro y agregación que les permitan conocerse y hacer amistad, compartir aficiones e intereses, excepto las estaciones y los aeropuertos.

Wirkliche stadt, stadt der vorstellung,wirkliche stadt

Dieser Artikel behandelt die Zusammenhaenge zwischen Wirklichkeit und Vorstellung, zwischen der wirklichen Stadt und der unwirklichen. Die Moeglichkeiten der neuen Technologien und der Computerwissenschaften machen die Gegenwart immer futuristischer; diese Gegenwart,in welcher die Menschen sich verstaendigen koennen ohne Raum- und Zeitgrenzen. In staedtebaulicher Hinsicht muessen die Staedte neu erdacht werden: einerseits die Zufahrtssysteme zu und in den Staedten,andererseits muss der oekonomischen und sozialen Trennung und der Ghettosierung entgegengewirkt werden,zu der es kommen kann, wenn die Menschen keine Transportmoeglichkeit haben und keine Orte, wo sie sich treffen koennen.

Città virtuale, città immaginaria, città reale

di Giacinta JALONGO

La storia della città è legata alla storia della tecnologia e ai relativi cambiamenti della società e sviluppi dell'economia. Ogni rinnovamento tecnologico ha comportato una trasformazione della società e della città. Il rapporto, a partire dalla rivoluzione industriale è diventato sempre più stretto fino ad assumere valenze notevoli con lo sviluppo del capitalismo. Basti pensare alla nascita della città industriale all'inizio dell'800 in Inghilterra ed alla sua storia, in Occidente, fino ai nostri giorni.

Oggi ci troviamo nel pieno della nuova trasformazione tecnologica ed economica iniziata con l'avvento delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione che hanno rivoluzionato il modo di lavorare e di vivere. Questi cambiamenti, che hanno dato luogo a nuove possibilità di sviluppo, hanno investito in pieno la città. La moderna società è divenuta una società globalizzata che, grazie ai potenti mezzi che permettono agli individui di mettersi velocemente in relazione nello spazio e nel tempo, ha dato luogo alle comunità virtuali. La città industriale è diventata la città digitale. Sul piano delle relazioni, in effetti, le città digitali hanno permesso grossi progressi, permettendo agli individui e alle imprese di interessare rapporti di scambio a grosse distanze praticamente istantanee. Si parla, ovviamente, di quelle che vengono definite "città digitali o città in rete", cioè di spazi virtuali che si integrano con la città materiale, formando un tutt'unico: la città reale, sebbene oggi, dinanzi all'affermazione delle nuove tecnologie, il problema è che si rischia di perdere la realtà, di precipitare nel disordine, di arrivare a uno sdoppiamento dell'identità del reale.

Ma quali sono gli effetti territoriali che una rete civica, fornendo servizi a distanza, può produrre sul territorio? In particolare può contribuire a ridurre il traffico, perenne problema dei centri urbani? Inoltre quali vantaggi possono ricevere le aziende locali da un efficiente sistema telematico pubblico ad esse dedicato? La presenza di efficienti servizi in rete può favorire la localizzazione di nuove imprese?

Allo stato attuale non esistono valutazioni di questo tipo, che invece sarebbero di sicuro aiuto per la individuazione delle potenzialità della telematica locale. Alla prima domanda pare ovvia la risposta: meno spostamenti → meno traffico. Tuttavia il problema non può esser impostato con il semplice modello *causa* → *effetto*; infatti non è chiaro l'uso che i cittadini possono fare del tempo risparmiato grazie ai servizi *on line*: per esempio, potrebbero utilizzarlo per altri spostamenti, vanificando gli effetti positivi sul traffico. Inoltre la trasformazione in senso moderno della pubblica amministrazione potrebbe investire anche gli orari di lavoro dei dipendenti con effetti territoriali ancora da esplorare.

Per quanto riguarda le aziende, la presenza di servizi in rete da parte della Pubblica Amministrazione è un vantaggio competitivo, da valutare nel *marketing* territoriale. Comunque non pare essere un fattore determinante di localizzazione. Molto più importante invece, come fattore di localizzazione, sembra esser l'offerta di infrastrutture per la trasmissione delle informazioni efficienti e diffuse (*cablatura con fibre ottiche, tecnologia Adsl, eccetera*). Anche in questo campo, che tuttavia interessa solo marginalmente le città digitali, ancora una volta sono attori privilegiati gli Enti locali, che, almeno nelle grandi città, sono

impegnati nella realizzazione di un ambiente “telecomunicativo” in grado di offrire tutti quei servizi (trasmissioni in banda larga, teleconferenza, eccetera) ormai indispensabili per accedere al mercato globale.

Il rapporto tra tecnologie e città è un rapporto complesso. Le tecnologie digitali infatti si introducono in molti aspetti della vita sociale ed economica, e dunque influenzano un ambiente urbano in molteplici direzioni. In ogni caso, le questioni che riguardano il rapporto tra città e tecnologia sono essenzialmente le seguenti:

- La prima questione riguarda la progettazione della città: ovvero come gli architetti e gli urbanisti usano le tecnologie per progettare lo spazio urbano e pianificare lo sviluppo edilizio o il recupero di aree dismesse; come attraverso le tecnologie è possibile coinvolgere i cittadini nella progettazione dell’ambiente in cui essi vivono quotidianamente.
- Un secondo tema riguarda la gestione dello spazio urbano: le città moderne sono organismi molto più complessi di quelli di un tempo ed hanno enormi problemi di organizzazione e di controllo. Si pensi ad esempio, e solo a titolo di esempio, al controllo della viabilità e della mobilità e alla questione dell’accessibilità al fine di servire in modo equo i territori o tutte le zone di un territorio; ed al problema di fornire anche mezzi accessibili a tutti finanziariamente e geograficamente. Nella città-macchina le scelte apparenti sono tante, quelle reali sono poche: per andare da un luogo all’altro si hanno efficienti strade di scorrimento veloce, ma si è costretti a prendere l’auto e a sottoporsi allo stress del traffico; per trovare la casa di un conoscente non ci si riesce senza navigatore, pena restare bloccato in strade a *cul de sac*, da cui non si sa come uscire e che fanno perdere l’orientamento; per incontrare persone non si ha altra scelta che pagare per entrare in locali specializzati, oppure andare a spendere in un ipermercato. Si pensi quindi al problema dell’inquinamento. In che modo, in effetti, le tecnologie possono aiutare istituzioni e cittadini a vivere e gestire meglio la città?
- Un terzo aspetto, che è strettamente connesso ai primi due sta nella variazione costante dei limiti del territorio per la mobilità sempre più elevata, la sparizione dei confini, le distanze possibili allungate grazie alla motorizzazione, la vettura permette l’autonomia, l’individualità e il controllo della propria mobilità, il disfunzionamento delle reti - problema che nella città digitale non si pone - è dovuto alla troppo elevata motorizzazione, che allunga i tempi di percorso, rende l’accessibilità più difficile e quindi isola certi luoghi centrali. Ma l’auto è anche sinonimo di congestione e quindi di inquinamento atmosferico, in questo senso si pone oggi il problema dell’automobile sostenibile, non inquinante, funzionante grazie alle energie rinnovabili, silenziosa e piccola. Allo stesso modo i mezzi rapidi come l’aereo provocano la perdita del concetto di spazio e di tempo: appare quindi il fenomeno della “città senza limiti” o di “città dai mille limiti”. La *città di prossimità* è quindi la più efficace grazie al posizionamento degli spazi pubblici e dei servizi pubblici adattato al percorso degli individui.
- Una quarta questione, a sua volta connessa alla terza, riguarda lo squallore del paesaggio urbano: si pensi alla periferia romana e al discusso tratto della Tangenziale est che dalla Prenestina si solleva sino a lambire gli attici dei palazzi circostanti e

a guardare dall'alto i tetti di San Lorenzo. Possibile che per regolare i rapporti tra questo serpentone urbano e gli inquilini dei palazzi circostanti non si possano trovare soluzioni migliori, che non dimentichino le necessità locali ma neanche quelle complessive di una città dove ogni giorno masse di persone si spostano da periferie sempre più distanti al centro e viceversa? Percorrere a piedi questo tunnel a cielo aperto ed affacciarsi a guardare dal guardrail la stazione Tiburtina ha un che di surreale, di film di fantascienza. Tra i capannoni abbandonati della stazione alla ricerca del luogo che dovrebbe diventare la stazione dell'alta velocità, in quello stesso luogo, c'è il grande magazzino che alcuni chiamano Hotel Africa, dove adesso vive accampata, una comunità di quasi cinquecento persone "sbarcate in Italia dall'Eritrea, dal Sudan e dall'Etiopia, e penetrate nel Capannone Tiburtino attraverso uno squarcio in un muro di cinta della stazione..." Dove trasferire la comunità, e soprattutto come trasferirla senza distruggerne il tessuto sociale? Come salvaguardare l'esperienza di una comunità di persone che provenienti da Paesi in guerra tra loro, sono riuscite, "in condizioni di vivibilità estreme, a convivere, a dialogare e a coordinarsi dando vita ad una straordinaria esperienza di autogestione, trovando risposte comuni a bisogni comuni". Come affrontare la questione di aliquote crescenti di popolazione che arrivano e non hanno nulla se non la propria forza lavoro e la condanna/ricchezza della propria differenza?

Queste (sulla mobilità, le periferie, la senescenza dei luoghi, gli spostamenti di masse di popolazioni, gli equilibri e le dinamiche territoriali) alcune delle domande centrali con cui le nostre città e la nostra civiltà si stanno confrontando. Un grande palazzo abbandonato nel centro di Berlino Ovest, vuoti al di là del muro abbattuto, Roma Spinaceto e Casilina, Sarajevo: tutto quello che rimane è una successione di spazi, di immagini di lacerazioni urbane, di luoghi di confine, di frammenti rifiutati o violentemente prodotti dai riasseti della civiltà post industriale che esprime il bisogno di un approccio alla città, al suo progetto e alla sua costruzione, che al "vuoto prestabilito e l'abbandono pianificato" come mezzi del controllo del fluire urbano, contrapponga un ascolto dei luoghi in mutazione, delle zone che i processi stessi del farsi urbano hanno reso autonome, pericolose e al tempo stesso potenzialmente ricche di una energia propria.

Scrivono Marc Augé: "L'urbanizzazione si presenta sotto due aspetti contraddittori e al tempo stesso indissociabili. Da un lato, il mondo diventa una città. A questo proposito, Paul Virilio parla di 'metacittà virtuale', alludendo alla rete di comunicazioni che collega i grandi centri direzionali situati all'interno delle megalopoli (ed è davvero così: il mondo è governato dalle grandi imprese e dai centri che dettano la legge economica)". Il mondo è una città, un'immensa città in cui si ritrovano ovunque le stesse grandi imprese economiche e finanziarie, gli stessi prodotti (...). In un certo senso, dunque, questo mondo-città lo abitiamo tutti.

Da un altro lato, la città, la grande città, rappresenta un mondo. Un mondo nel quale, però, gli schemi di informazione e di circolazione associati al mondo-città non funzionano più. La diversità della Terra, la diversità tra ricchi e poveri, la diversità etnica, culturale, d'origine, di condizione: nella grande città tutto si mescola. In essa ci scontriamo con la diversità insita nel mondo e anche con tutti i problemi che cerchiamo di eliminare dal mondo-città.

Nella città-mondo esistono la violenza, l'esclusione, i ghetti, i giovani e i meno giovani, le diverse generazioni, gli immigrati, i clandestini: in una parola, tutta la complessità e la disuguaglianza presenti nel mondo.

In un certo senso, il mondo città è l'ideale, l'ideologia del sistema della globalizzazione: l'idea che un domani tutto potrà circolare agilmente. La città-mondo incarna al contrario tutte le contraddizioni e le tensioni storiche generate da questo sistema: non è vero, infatti, che gli uomini e le merci circolano così facilmente. E la città è il luogo in cui si canalizzano tutte queste tensioni”.

Anche internet è così. Come lo è un condominio. Macromondo e micromondo si assomigliano. Ma fino a un certo punto. Perché alcune persone sono escluse o si autoescludono una dall'altra. Alcuni individui sono connessi all'uno e all'altro mondo, altri no. Ma vedere l'insieme è la grande necessità, ormai, per tutti.

Il 4 giugno dello scorso anno, Nicolas Sarkozy, incontrando all'Eliseo i dieci finalisti della “Grande Sfida”, con *“lucidità, volontà, ambizione”*, è stato chiaro: gli architetti non parlino di governance, di architettura istituzionale, ma partano da idee di progetto: l'architettura è un'arte popolare, deve parlare al popolo senza la mediazione delle élites.

Quando un consigliere ha proposto di lasciare la parola agli architetti, Sarkozy ha risposto che non era necessario. Ciò che aveva detto era il suo contributo alla nuova architettura: “io non disegno, ma so quello che voglio”, ha detto: Un progetto strategico, anzi due: per la città del XXI secolo dopo Kyoto, e per l'area metropolitana parigina.

Parigi si dovrà porre come il paradigma degli interventi di strutturazione della città contemporanea e di soluzione dei suoi problemi. Tra l'altro è stato affermato che occorre identificare la megalopoli sia a livello analitico, di dati e cifre, sia di immagini mentali. La città storica, turistica, è quella che funziona meglio, quindi non sarà al centro dell'indagine”. Lo studio Secchi ha annunciato una metafora-guida: *la ville poreuse*, la città porosa. Vi si legge un'eco della ville radieuse di Le Corbusier, il manifesto urbanistico elaborato intorno al 1930.

Ma che cosa significa porosità, nella megacity del XXI secolo? “Lavorare sulla porosità”, spiegano gli architetti Secchi e Viganò, “vuol dire contrastare la tendenza alla separazione economica e sociale. Una *città-spugna* è più permeabile della Parigi di oggi, divisa in aree di ricchi e di poveri, separate per reddito, etnia, religione. Porosità in senso anche fisico, attraverso il verde, l'energia, le acque, le reti di trasporto: oggi i trasporti pubblici neppure ci entrano dentro le banlieues ghettizzate”.

Parole radicate nella cultura urbanistica del movimento moderno, nel welfare novecentesco, ma che incrociano la sociologia antimondialista alla Pierre Bourdieu, gli studi di Saskia Sassen sulle città globali, la critica al neoliberismo. Lo studio Secchi-Viganò ha operato a lungo ad Anversa, che aveva visto il centro urbano abbandonato dai ceti medi fiamminghi per le zone residenziali esterne, e occupato dagli immigrati, nordafricani, poi estereuropei.

Conoscere Anversa per capire Parigi: le sue periferie violente, i *‘quartiers sensibles’* disposti intorno all'anello del Périphérique, barriera dura tra inclusi ed esclusi. La Grande Parigi è un territorio di 9 milioni di abitanti, 1.260 comuni solo nell'Ile-de-France, c'è chi parla di una megalopoli unica sino a Le Havre. “Affrontiamo un paesaggio amorfo”, spiega Secchi,

“con aree inquinate lungo le linee ferroviarie, zone ex industriali da ridefinire, una crescita di nuove attività lungo il Périphérique, improvvisi addensamenti terziari, il parco di Eurodisney. E i quartieri residenziali protetti, le cosiddette *gated communities*”.

Le mappe cittadine sono ancora impostate sul concetto ‘*Paris et sa banlieue*’. Dentro e fuori. Come infrangere questa logica? È presto per rispondere. Va valorizzato il sistema delle acque, dei tre fiumi Senna, Marna e Bièvre, si dovrà identificare la ‘nuova Silicon Valley’ indicata da Sarkozy nel Plateau du Saclay, a sud-ovest. C’è la richiesta di due o tre ‘*nouvelles villes*’. C’è la qualità del verde, aree forestali, agricole, persino giardini storici ancora integri, nella logica della sostenibilità.

Compito arduo. Non esiste più la Parigi di Coco Chanel. Oggi nelle enclaves etniche si concentra, come scrive Bourdieu, “*la misère du monde*”. Altrove incombono i rifugi dei ricchi, i “ghetti di Gotha”, secondo il sociologo Michel Pinçon. “Dubbio finale: non sarà tutto un pò di sinistra per un governo di destra?”