

LA NUOVA QUESTIONE URBANA: AMBIENTE, MOBILITÀ E DISUGUAGLIANZE SOCIALI

Bernardo Secchi

La città, soprattutto la grande metropoli, è una delle origini e il teatro della crisi che investe le economie occidentali¹; crisi che assume tre dimensioni: come crisi ambientale, come crisi dei rapporti sociali, in particolare come progressivo aumento delle distanze tra “ricchi” e “poveri”, e come crisi della mobilità o negazione dell’accessibilità generalizzata ad ogni luogo per ogni individuo o gruppo sociale, causa questa del crescere di evidenti ingiustizie “spaziali” (Soja, 2010). Non è la prima volta che il mondo occidentale è percorso da una forte ed evidente crisi urbana. Questa si è sempre manifestata nei momenti di passaggio da un sistema di produzione all’altro o, detto in altri termini, al mutare delle relazioni tra capitale e lavoro². L’attuale crisi, largamente sottovalutata per quanto riguarda appunto il lavoro, appare tuttora rispondere a questi caratteri³.

Ogni crisi porta con sé una riorganizzazione spaziale e/o tecnologica della produzione, nuovi rapporti sociali e nuovi assetti geopolitici. Cosa questa che ha profondi effetti, per quanto riguarda queste note, sul ritmo e sui caratteri dell’urbanizzazione del pianeta e sull’intero sistema del *welfare* soprattutto nelle grandi aree urbane e metropolitane dove alcuni ammortizzatori sociali informali hanno poco modo di agire. Le mie sono solo ipotesi, ma forse vale la pena di prenderle in considerazione.

Ciò che vorrei cercare di illustrare sono alcuni aspetti della crisi particolarmente rilevanti per il progetto della città e del territorio. In parte essi aiutano a capire le ragioni della stessa crisi e ad intravedere le vie che occorre forse percorrere per uscirne; in parte essi aiuta-

no anche a capire perché l’urbanistica deve cambiare, rispetto al passato, il proprio statuto, come del resto ogni attento osservatore può cogliere nelle più recenti esperienze.

1. Il xx secolo è stato fortemente connotato da tre fenomeni (Secchi, 2002; 2005b): l’emergere della irriducibile autonomia del soggetto, con il conseguente rifiuto della tutela delle istituzioni; l’emergere del quotidiano come dimensione e orizzonte di ogni individuo e gruppo sociale, con la conseguente importanza della dimensione “corporale” delle pratiche dello spazio urbano, e l’emergere, infine, negli ultimi tre decenni del secolo, di crescenti distanze tra le dotazioni di capitale economico, culturale, sociale e spaziale tra gli individui e i diversi gruppi sociali, l’emergere cioè di ciò che normalmente indichiamo con “disuguaglianze sociali”.

La risposta del secolo a questi tre fenomeni, molto schematicamente, è stata la casa isolata, unifamiliare, con giardino, cioè una spinta all’acquisto di case, per quanto riguarda il primo fenomeno; “lavare più bianco e automobili più veloci” (Ross, 1995), cioè una spinta dapprima verso consumi di beni durevoli e successivamente verso consumi *tout court*, ben oltre il limite del consumo inutile, per quanto riguarda il secondo; e *gated communities* e “ghetti”, cioè una sempre più forte visibilità delle disuguaglianze sociali entro lo spazio urbano, per quanto riguarda il terzo fenomeno.

Politiche del credito facile e conseguente indebitamento delle famiglie oltre i limiti del sostenibile, in un periodo nel quale la globalizzazione consentiva di ridurre la quota di ricchezza distribuita al lavoro trasferendo

parti sempre maggiori della produzione in altre parti del pianeta. Il risultato, come si è visto e come in parte era già avvenuto alla fine degli anni Venti, è stato l'incapacità di un numero consistente di famiglie di far fronte ai propri debiti e di molti istituti bancari di sostenere un'insolvenza di così vaste dimensioni. Quando ragioniamo sulle origini della crisi, quando riconosciamo il ruolo fondamentale svolto, oggi come alla fine degli anni Venti del secolo scorso, dal settore immobiliare (Galbraith, 1961), tendiamo solitamente a dimenticare l'importanza dei tre fenomeni che ho sopra richiamato e il ruolo delle risposte che a loro sono state date.

2. I primi effetti della globalizzazione si manifestano in Europa alla fine dei "trenta gloriosi", quando d'improvviso, un'immensa quantità di aree e infrastrutture industriali, il supporto di quasi due secoli di sviluppo produttivo, viene dismessa: i metodi di produzione essendo sottoposti a una radicale trasformazione, la produzione industriale non necessitando più, grazie al progresso tecnologico, di una così numerosa popolazione operaia e la produzione stessa essendo trasferita in parti crescenti altrove.

Molte città e molti territori si sono trovati a dover ripensare in modi radicali la propria identità e la propria collocazione nel contesto nazionale e regionale; molti, senza accorgersi che la società si stava progressivamente separando in due parti, quella dei ricchi e quella dei poveri, e che la linea di demarcazione passava attraverso i ceti medi tradizionali, hanno ritenuto di poter sostituire attività industriali con attività di servizio, officine con uffici, la classe operaia con impiegati, in una sorta di illusorio *up-grading* spaziale e sociale. Per ottenere questo scopo hanno chiesto aiuto all'architettura come strumento capace di cambiare l'immagine della città, di renderla più seducente e attrattiva di nuove e più qualificate attività: politiche difficili che dovevano, allo stesso tempo, dare risposte al conflitto sociale e

costruire un'atmosfera urbana rassicurante per chi si voleva attrarre. L'urbanistica tradizionale, l'urbanistica del "movimento moderno" banalizzata negli anni successivi alla guerra, era del tutto inservibile a questo scopo. Sono piuttosto i temi dell'immagine architettonica, del *landscape* e della *governance* che dominano gli ultimi decenni del secolo, insegnandoci molte cose e lasciando nelle città e nei territori occidentali (e non solo) tracce indelebili.

Tre posizioni dominano in Europa il dibattito relativo al progetto della città e del territorio negli ultimi decenni del secolo (Secchi, 2006). Ciò che viene solitamente indicato con i termini di "teoria della modificazione", l'idea cioè che ogni intervento, ogni progetto, per quanto di rilevanti dimensioni, non possa che modificare marginalmente la struttura spaziale di ciò che già esiste, che il ruolo del progetto urbano e territoriale non possa essere altro che quello di cercare un miglioramento incrementale della situazione esistente, che occorra quindi abbandonare ogni idea di piano *comprehensive*, ma anche ogni idea di riconfigurazione radicale della città e del territorio. L'idea che porta a concepire il progetto della città, sull'esempio delle politiche urbane cinquecentesche in molte città italiane e nordeuropee, come progetto di *renovatio urbis*, come insieme cioè di interventi puntuali che modificano ruolo e immagine di parti limitate della città e solo attraverso ciò dell'intera città (Foscari, Tafuri, 1983). L'idea, infine, che ogni progetto di *renovatio urbis* implichi la costruzione di un complesso "gioco di attori" o, se si vuole, di politiche che pongano in primo piano il tema dell'interazione tra un vasto numero di soggetti sociali o, detto ancora in altri termini, della costruzione del progetto della città e del territorio secondo un percorso *bottom up* piuttosto che *top down*.

3. Questo periodo, però, a me sembra essersi esaurito o in via di esaurimento: molte città e molti territori sono

saturi di architetture sempre più appariscenti, collezioni di *objets trouvés*, figli del diluvio di immagini che ha investito le città negli ultimi tre decenni e che non sembra più avere le conseguenze attese, mentre i temi della *governance* sembrano, da parte loro, portare più all'immobilismo che alla soluzione dei problemi; la mancanza di una *vision* appare in molte città evidente.

In altri termini, le tre posizioni cui ho fatto riferimento, "teoria della modificazione", *renovatio urbis* e attenzione al "gioco di attori" o alla *governance*, pur avendo svolto un ruolo storico fondamentale nel mettere fuori campo i fondamenti dell'urbanistica tradizionale⁴, non si sono dimostrate capaci di affrontare temi, come quelli nei quali si articola oggi la nuova questione urbana, che richiedono sguardi più ampi e considerazioni di più lungo periodo.

Di fatto, molte grandi città e metropoli, non solo europee (ad esempio Anversa, Parigi, New York, Bruxelles), negli anni recenti sono tornate al progetto urbanistico. Ovviamente si tratta di un'urbanistica assai diversa da quella che ho indicato con il termine "tradizionale" e dalla quale ci si era congedati a partire dagli anni Settanta del secolo scorso⁵; di un'urbanistica che ha fatto propri i migliori risultati delle ricerche sull'architettura della città e sulle politiche urbane degli ultimi decenni; nella quale *renovatio urbis* e *governance* entrano come dimensioni ineludibili del progetto della città e del territorio; nella quale il carattere strategico di ogni proposta è sottoposto al vaglio della verifica o della falsificazione collettiva; un'urbanistica che recupera molte lezioni del passato, che cresce cumulativamente sugli errori e i successi commessi e ottenuti negli anni più recenti.

Maturata a partire dall'inizio degli anni Ottanta del secolo scorso in numerose esperienze, in Spagna dapprima⁶ e poi, in modi più diffusi anche se controversi, in Italia, questa urbanistica si è generalizzata in tutta Europa perché si è dimostrata più capace di affrontare entro un nuovo statuto i tre temi che connotano la nuo-

va questione urbana. Ovviamente non è detto che riesca a dare loro una soluzione convincente.

4. Non si può evidentemente chiedere all'urbanistica di eliminare le disuguaglianze sociali. Sarebbe troppo facile. Ma si può chiederle, come alcune esperienze recenti cercano di fare, di contribuire alla loro riduzione mettendo al centro della costruzione del progetto una nuova attenzione per le questioni ambientali e della mobilità come modi pertinenti e rilevanti per la ricerca della "giustizia sociale". Due temi che hanno una grande rilevanza per l'urbanistica sia da un punto di vista metodologico sia perché, rovesciando un nesso tradizionale, portano a considerare il territorio, le sue modifiche e trasformazioni come strutturalmente partecipi, tanto quanto la storia, della costruzione dei principali fenomeni di natura sociale, economica e politica; un rovesciamento di prospettiva che negli anni recenti ha investito molte aree disciplinari, che alcuni studiosi hanno recentemente indicato con l'espressione *spatial turn* e che può essere fatto risalire a *The Economy of Cities* di Jane Jacobs, cioè alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso⁷. È questa diversa attenzione e riconcettualizzazione di alcuni tra i più importanti aspetti della nuova questione urbana che sta portando a una sostanziale modifica dello statuto dell'urbanistica.

5. Una crescente attenzione, negli ultimi decenni del secolo scorso, ai problemi ambientali trova come noto la propria giustificazione nella consapevolezza, suffragata da molte ricerche nell'ambito delle scienze della natura, di trovarsi, con ogni probabilità, di fronte all'esaurimento di alcune fonti di energia sulle quali si è basato il grande sviluppo del mondo industriale dal XVIII secolo in poi, e di trovarsi anche di fronte a un cambiamento del clima su scala planetaria, in parte causato dal ricorso massiccio a quelle stesse fonti di energia. Dall'inizio degli anni Settanta, quando la prima crisi energetica



sembra dare ragione alle analisi del Club di Roma e al *Rapporto sui limiti dello sviluppo* del 1972, la responsabilità dei paesi più ricchi e delle aree di più intensa urbanizzazione nel produrre emissioni che influiscono sul cambiamento climatico appare sempre meno controversa e dà luogo, com'è altrettanto noto, a difficili accordi e protocolli internazionali.

Nel frattempo è maturata anche la convinzione che all'insieme di problemi, tra loro connessi da legami non sempre del tutto chiari, che indichiamo solitamente con col nome di "problemi ambientali", non possano essere date risposte retoriche. Il cambiamento climatico non è contrastato da un po' più di verde e di piste ciclabili. Esso impone serie ricerche e riflessioni in ordine alla gestione delle acque, della biodiversità e dell'energia; ricerche e riflessioni che, negli anni recenti, hanno costruito per l'urbanista nuove alleanze con gli scienziati della natura.

Si tratta, per l'urbanista, di un ritorno. Ma come quando s'incontra, dopo molti anni, un vecchio compagno di scuola lo si trova cambiato. Le diverse discipline dialogano ora tra loro in modi ben diversi da quelli preconizzati e praticati nella seconda metà del xx secolo. La crisi epistemologica degli anni Ottanta ha indebolito l'idea che il progresso, in ogni campo, non possa essere figlio che di una sempre più spinta divisione del lavoro e specializzazione. Nuove aree di ricerca si stanno formando a cavallo delle tradizionali discipline, nuovi saperi e nuove tecniche acquistano una riconoscibile identità.

I temi ambientali sono al centro di questi cambiamenti per almeno tre ragioni: in primo luogo, perché obbligano a prendere in considerazione territori assai ampi e tempi molto estesi, entrando con ciò in tensione con le forme nelle quali si è storicamente strutturata, nei paesi occidentali, la rappresentanza della società civile. Una tensione che non sembra possa essere risolta aumentando gli strati amministrativi e riordinando la gerarchia delle loro competenze. Gestione delle acque, della biodiversità,

dell'energia richiedono esperimenti e progetti assai differenti nelle diverse parti del pianeta; esperimenti e progetti che non sempre insistono sugli stessi territori e che non sempre investono gli stessi orizzonti temporali. Ciò che è in discussione, come dirò ancora più avanti, è la stessa idea di gerarchia, idea tipicamente moderna assunta, spesso riduttivamente, come unico modo per riuscire a instaurare un ordine concettuale e operativo in situazioni non ben conosciute e chiare.

In secondo luogo, i temi ambientali escludono previsioni certe. Non si tratta della difficoltà se non dell'impossibilità di prevedere l'andamento nel tempo o la distribuzione nello spazio di alcuni fenomeni o di alcune grandezze⁸, ma di una ben più radicale incertezza nei confronti dei nessi tra i diversi fenomeni e tra le diverse grandezze, di una messa in causa di nessi causali tradizionalmente dati per scontati.

L'urbanistica moderna, soprattutto nelle sue versioni più riduttive, si era comodamente adagiata sulla prevedibilità degli andamenti di alcune variabili molto stabili nel tempo, tipicamente sulle tendenze demografiche nel lungo periodo dell'industrializzazione del mondo occidentale e su alcuni legami supposti altrettanto stabili tra un insieme ridotto di variabili pertinenti. Le stime di "fabbisogni" ne sono un chiaro esempio. Il mondo appariva agli urbanisti conoscibile e prevedibile purché attentamente analizzato⁹. L'imprevedibilità toglie il terreno sotto ciò che in alcuni contesti viene indicato con il termine di "planologia", la possibilità cioè di costruire un solido *frame* tematico e quantitativo per il progetto urbanistico.

I temi ambientali obbligano così a percorsi differenti; a esplorare il futuro attraverso la costruzione di "scenari" nella forma di: "cosa succederebbe se..."; a interrogarsi in ordine al possibile e in ordine a ciò che può apparire come l'impossibile; a esplorare attraverso il progetto situazioni "estreme" (Viganò, 2010; Fabian, Viganò, 2010). Un cambiamento metodologico radicale che co-

struisce, per l'urbanista, una diversa strategia cognitiva nella quale il progetto diviene produttore di conoscenza, mettendo in evidenza una fondamentale disomogeneità dell'insieme di fenomeni esplorati dall'urbanistica, ove rigidità, resistenze e inerzie si combinano e confrontano con l'imprevedibile, ove la storia può non insegnare alcunché per il futuro¹⁰.

La terza ragione per la quale i problemi ambientali sono oggi al centro della nostra attenzione è che l'incertezza ci obbliga a convivere con il rischio e che i rischi, non solo quelli ambientali, non sono spazialmente distribuiti in modo uniforme, non investono in modo uguale tutti i gruppi sociali. La modernità, anzi, ha di fatto prodotto situazioni socialmente discriminanti.

Il mondo premoderno ha vissuto per secoli in una situazione di deficit tecnologico. La distribuzione degli insediamenti sul territorio era guidata da una fondamentale "razionalità minimale", una razionalità che riguardava solo alcuni aspetti pertinenti e rilevanti e non pretendeva di informare di sé tutto il mondo fisico e delle relazioni sociali: no, laddove cadono con grande frequenza delle valanghe; no, laddove con altrettanta frequenza si danno esondazioni; no, dove i terreni si sono dimostrati poco stabili; no, nei versanti abitualmente in ombra; no, sulle terre più fertili ecc. Gran parte del paesaggio che ammiriamo oggi è il frutto di questo insieme di divieti e precauzioni dettati dalla consapevolezza della propria incapacità tecnica e divenuti elementi guida di un progetto complessivo.

Il mondo moderno, al contrario, vive in una situazione di *surplus* tecnologico – perlomeno per quanto riguarda i temi qui trattati – e, guidato da criteri di razionalità più generali e astratti, ha abbandonato molte delle tradizionali precauzioni. Ma le ha abbandonate in modi non socialmente neutri; del vecchio sapere sembra si siano appropriati, consapevolmente o meno, solo i gruppi sociali privilegiati. Sta di fatto che tutte le catastrofi colpiscono più duramente i gruppi più deboli e che i rischi che la

politica ambientale finisca localmente con l'aggravare queste differenze sono assai evidenti¹¹.

6. I problemi della mobilità sono al centro dell'attenzione di tutte le amministrazioni urbane, specie delle grandi metropoli. Ciò che preoccupa sono i livelli di congestione raggiunti nella seconda metà del xx secolo e l'inefficacia e costo delle misure ingegneristiche assunte per risolverli.

A dire il vero i temi della mobilità, delle infrastrutture che la consentono e del traffico che su di esse si svolge sono non solo una delle principali radici dell'urbanistica, ma hanno anche fortemente contribuito da tempo alla costruzione dell'immaginario collettivo. Le figure della mobilità, di una possibilità di movimento e circolazione tendenzialmente infinita, se non del concreto spostamento di persone, cose, informazioni ed idee entro spazi sempre più dilatati e in tempi sempre più brevi, accompagnano la modernità sin dal suo inizio¹².

Alla fine del xx secolo però, entro un campo metaforico largamente debitore nei confronti delle scienze della natura e degli studi relativi ai problemi ambientali, sono abbandonate le grandi metafore idrauliche del periodo di progressiva ingegnerizzazione del territorio¹³; le reti della mobilità non sono più concettualizzate unicamente come composte da canali di sempre maggiore portata, ma anche come insieme di vasi capillari entro tessuti spugnosi¹⁴; il problema della circolazione e del traffico non è più solo problema di adduzione, stoccaggio ed evacuazione, ma anche problema di percolazione entro città e territori dei quali sempre più frequentemente viene riconosciuto il carattere eminentemente poroso; il mito della velocità è temperato da una più accurata osservazione degli idioritmi di ciascun gruppo sociale (Barthes, 2002), di ciascuna attività e professione e di ciascun individuo, ed è questa accurata osservazione che mostra come le politiche della mobilità e, in particolare, la scelta di una tecnica, di un percorso, di una

configurazione della rete piuttosto che di un'altra, possano essere socialmente discriminanti¹⁵.

Affermare, come in alcune recenti esperienze, l'importanza dell'isotropia, della porosità, della permeabilità, della connettività e dell'accessibilità, vuol dire contrastare la presenza di barriere (quali quelle costruite dalle grandi infrastrutture) che segmentano i tessuti urbani costruendo vere e proprie *enclaves* fisiche e sociali. Vuol dire affermare che un'accessibilità generalizzata fa parte dei diritti di cittadinanza; riaffermare il valore dei movimenti lenti, dello spostarsi a piedi, in bicicletta, tramite il trasporto pubblico, anche in automobile, dando allo spostamento opportunità e significati più ricchi di quelli affermati dallo spostamento veloce e "cieco", che non permette visioni laterali o che si svolge sottoterra. Vuol dire anche dare la giusta importanza agli

spostamenti e alle loro ragioni in una società che non è più connotata da chiari e univoci tragitti casa-lavoro, perché connotata da più di un occupato per famiglia e da un'enorme dispersione delle origini, delle destinazioni e degli orari di spostamento. In altri termini, vuol dire prendere atto del radicale mutamento della "fisiognomica della domanda" (Secchi, 1999).

Porosità ed isotropia divengono concetti fondamentali, così come identità, separazione funzionale e gerarchia lo erano per l'urbanistica tradizionale¹⁶. Mutati dalle scienze ambientali essi non riguardano solo la mobilità delle persone e delle merci, ma i movimenti di tutte le specie (umane, animali e vegetali) entro un territorio. In qualche modo essi costituiscono una passerella concettuale tra i temi della mobilità e quelli ambientali, costringendo l'urbanistica ad utilizzare concetti inabituali¹⁷.

Note

- 1 Nell'inverno 2009-10 ho tenuto tre conferenze e ho pubblicato un saggio dal titolo *La nuova questione urbana*. Le pagine che seguono ne sono la continuazione. Le tre conferenze si sono tenute a Parigi (SEA), Zurigo (ETH) e, ancora, Parigi (ESDA). Il contenuto delle tre conferenze è stato differente. La prima, a Parigi, riguardava soprattutto le ricerche che, con Paola Viganò, ho condotto negli ultimi anni in diverse aree metropolitane europee e soprattutto nella Grande Parigi. La seconda, a Zurigo, riguardava le ricerche che la nuova questione urbana richiede di sviluppare; la terza, infine, ancora a Parigi, le principali "metafore" che hanno accompagnato la questione urbana lungo la sua storia (Secchi, 2009a; 2009b; 2009c). Il saggio è stato pubblicato su "Territorio" (Secchi, 2010a).
- 2 Ad esempio, nel XVIII secolo sotto forma di polemica sul lusso (Fénelon), cioè a proposito del luogo ove si produceva l'accumulazione originaria; alla metà del XIX secolo sotto forma di questione delle abitazioni (Engels), cioè al passaggio dalla manifattura alla fabbrica; alla fine del XIX secolo come questione della *Grosstadt*, cioè all'emergere della "folla" e di una società di massa (Tarde, Le Bon, Park, Simmel, Kracauer, Benjamin); nel XX secolo, tra le due guerre, con l'emergere del fordismo e della meccanizzazione del mondo (le utopie urbane di Le Corbusier, Wright, i disurbanisti...); negli anni Sessanta del XX secolo (Castells, Lefèbvre, de Certeau), alla fine del fordismo e all'inizio della crisi ecologica. Ogni volta che il modo di produzione è cambiato e, con esso, sono cambiate le relazioni tra i diversi strati della società, una questione urbana è emersa con forza. Questo tema è stato più lungamente sviluppato in Secchi (2009b; 2009c).
- 3 Si è a lungo discusso in questi anni sulla "forma" della crisi; se cioè, osservando il solo andamento del prodotto interno lordo, essa sia rappresentabile con una V o con una W. Pochi hanno voluto immaginare che, osservando altri indicatori, ad esempio il saggio di occupazione, essa possa essere meglio rappresentata da una L; che il lavoro cioè espulso dai paesi occidentali durante la crisi possa non tornarvi più o tornarvi in forme degradate, precarie e come dispositivo di esclusione (femminile e sociale).
- 4 Per intenderci, un'urbanistica *à la* van Eesteren, fondata sul riconoscimento "elementarista" di alcune "funzioni" principali, sullo studio delle loro dimensioni in termini di occupazione del suolo urbano, delle loro migliori ubicazioni relative, delle loro compatibilità e incompatibilità e delle reti, di ogni tipo, ordine e grado di connessione: in altri termini fondata su un'applicazione razionale dello *zoning* (Secchi, 2005b).

- 5 «Come molti altri [...] ci siamo congedati da un'idea di razionalità forte, di una razionalità che riempia di sé ogni più riposto angolo del nostro mondo concettuale, discorsivo e operativo. Dall'idea della costruzione, quindi, della nostra disciplina come un edificio logico-deduttivo, dall'idea, per gli urbanisti molto importante ed incisiva, che ogni deviazione da questa razionalità forte fosse immediatamente da sottoporre a giudizio, anche nell'accezione processuale del termine. Ci siamo congedati anche da un'interpretazione del processo d'interazione sociale come campo per una formalizzazione giuridica. Dal tentativo di fissare immediatamente, in termini di leggi, di norme, quanto apprendiamo circa il processo di interazione sociale. È stato questo un congedo molto più doloroso per l'urbanista che ha vissuto, negli ultimi trent'anni, una gravissima contraddizione. In piena età della decodificazione, quando le società occidentali abbandonavano, disgregavano o sgretolavano i loro grandi patti costitutivi, i loro grandi codici, gli urbanisti ne proponevano uno proprio. In pieno periodo di smaterializzazione del diritto, per dirla con Habermas, quando con lo stato sociale del benessere il diritto diviene sempre più costruito da leggi con uno scopo specifico: la protezione di quel gruppo, la difesa di un'altra situazione particolare ecc., gli urbanisti aspiravano alla costruzione di un quadro giuridico internamente coerente e consistente. Accettare l'idea opposta, che l'interazione sociale si governa cioè non solo col diritto, ha corrisposto a una ristrutturazione, molto faticosa, dell'intero immaginario dell'urbanista. Abbiamo abbandonato l'idea della costruzione di un linguaggio ridotto, di una codificata grammatica e sintassi dello sguardo, di una codificata grammatica e sintassi analitica, di una grammatica e sintassi discorsiva: cosa si dovesse guardare, come si dovesse interpretare ogni situazione, quali argomenti potessero essere usati. Il piano urbanistico, l'attività dell'urbanista, era diventato negli anni scorsi, qualcosa di ingessato entro queste grammatiche e sintassi. Abbiamo abbandonato tutto ciò. Ho usato il termine congedo perché termine dotato di maggior spessore, che allude a ciò che rimane della persona o della situazione dalla quale ci si è congedati; perché termine associato al ricordo o alla speranza, alla nostalgia e all'imprevisto» (Secchi, 1993).
- 6 Mi sembra di poter sostenere, anche se questa storia non è mai stata scritta con la necessaria precisione, che la svolta sia maturata negli accesi dibattiti che si sono svolti all'inizio degli anni Ottanta del secolo scorso (mentre Manfredo Tafuri, insieme ad Antonio Foscari, stava scrivendo *L'armonia e i conflitti*) tra i due gruppi di architetti e urbanisti incaricati rispettivamente di stendere il nuovo Piano di Madrid e di Barcellona. Entrambi convinti della necessità e dell'urgenza dei congedi cui ho fatto più sopra riferimento i due gruppi (egemonizzati rispettivamente da Edoardo Mangada e da Oriol Bohigas) differivano per quanto dell'urbanistica tradizionale ritenevano di dover salvare e conservare.
- 7 Cfr. Soja (2010). Mi piacerebbe ricordare però anche il mio *Squilibri regionali e sviluppo economico* (1974), e, più in generale, il miglior meridionalismo italiano, per dire che il nesso tra spazio, storia e caratteri di una società e del suo sviluppo economico sono stati da molto tempo esplorati, nella prospettiva ora enfatizzata dallo *spatial turn*.
- 8 Quella che l'urbanistica tradizionale, come molte altre discipline, si era abituata a esorcizzare deducendo, dalla variabilità dei saggi di variazione di alcune grandezze in tempi brevi e tra spazi ristretti, un'ipotesi alta, bassa e intermedia di loro variazione nel tempo lungo e in spazi vasti.
- 9 Di qui l'importanza che hanno assunto, nell'urbanistica "tradizionale", le analisi, mossa preliminare alla costruzione del progetto. Dagli anni Trenta del secolo scorso in poi, da Abercrombie ad Astengo passando per il IV CIAM, le analisi si sono progressivamente costituite come un *corpus* codificato, in molti casi normativamente imposto, i nessi del quale con il progetto, escluso che possano essere di natura logico-deduttiva, appaiono in molti casi oscuri. Tra di esse e il successivo progetto sta solitamente una fase interpretativa fortemente debitrice, nell'urbanistica tradizionale, nei confronti di altri terreni di indagine: la storia, la sociologia, l'economia, la politica.
- 10 «The designerly approach faces the uncertainties of science, the rigidity of the habits and the resistance to change of lifestyles, together with the difficulty to make experimentations that might sustain changes in the practice of the urban and territorial project» (Viganò, 2011).
- 11 Un esempio è costituito dalle politiche di riduzione dei consumi di energia. Secondo i maggiori esperti del settore, se si vogliono ottenere risultati significativi, dispositivi di coibentazione sempre più efficaci debbono essere adottati non solo nell'edilizia di nuova costruzione, ma in tutto lo stock edilizio esistente, soprattutto in quello costruito tra gli anni Cinquanta e Settanta del secolo scorso (Equipe Studio 08, Secchi, Viganò, 2008). Una politica di demolizione e ricostruzione di questo stock, magari con il pretesto di una densificazione, è, dal punto di vista dei risparmi energetici, da considerarsi perversa: l'energia consumata alla fine del processo è più di quella risparmiata. Ciò pone evidentemente dei problemi nuovi alla politica edilizia e, soprattutto, alla politica dell'edilizia sociale, che si trova a dover affrontare temi e problemi, come quello della costruzione della città sulla città esistente e del miglioramento delle performance dell'edilizia esistente, che non era abituata a trattare e risolvere su questa scala.
- 12 «Figure vaghe e proteiche esse costruiscono miti e campi metaforici tra i più ricchi e importanti per i progetti politici, sociali, territoriali e urbani che si sono succeduti nel mondo occidentale nei quattro o cinque secoli che ci stanno alle spalle. Muovere persone, cose, energia e informazioni, immagini e idee, immagazzinarle entro sempre più sofisticati e miniaturizzati depositi della materia e della memoria, utilizzare il tempo del movimento e della sosta per trasformarle dando loro nuove identità, ruoli, significati e statuti, costruire le concrete infrastrutture fisiche e istituzionali della mobilità, ciò che di

fatto consente e sospinge lo spostamento e la circolazione, diviene uno dei principali compiti del progetto moderno. Con una straordinaria accelerazione, lungo tutta la modernità, mobilità e circolazione invadono gli immaginari individuali e collettivi divenendo, alla fine del ventesimo secolo, figure dominanti di un mondo sempre più interdipendente. Un fascio di immagini legate alla mobilità e alla circolazione organizza i più diversi saperi costruendo e strutturando un campo comunicativo che ne consente il dialogo e, spesso, una sorprendente collaborazione; che in molti casi ne sospinge l'imitazione e l'avanzamento» (Secchi, 2005a).

- 13 Metafore fortemente influenti, da quando nel 1950, James Lighthill, che occupava a Cambridge la cattedra che fu di Newton, e Gerald Whitman della Manchester University propongono di considerare i flussi di traffico come quelli di un fluido entro un tubo e propongono i primi modelli di simulazione del traffico (Ball, 2004).
- 14 Tradizionalmente il tema è stato trattato come quello del passaggio di un fluido attraverso un corpo filtrante, senza alcun tentativo di modellizzazione della “spugna”. Le prime ricerche sulla “spugna” come opposta al “tubo” vengono svolte allo IUAV e riguardano la città diffusa del Veneto, un’area tipicamente irrigata da una rete capillare delle acque e della mobilità (*Water and Asphalt*, ricerca condotta sotto la direzione di Bernardo Secchi e Paola Viganò nel Dottorato di Urbanistica dello IUAV; qualche risultato, esposto nel 2006 alla X Biennale di Architettura, in Viganò, 2008; Secchi, 2010b); vengono sviluppate in occasione dello studio del Piano strutturale di Anversa (Secchi, Viganò, 2009) e, con l’aiuto del MOX del Dipartimento di Matematica del Politecnico di Milano, in occasione degli studi per la Grande Parigi (Equipe Studio 08, Secchi, Viganò, 2008; Equipe Studio 09, Secchi, Viganò, 2009).
- 15 Nel prologo a *Seeking for Spatial Justice* (Soja, 2010) si ricorda la decisione della Corte di Los Angeles nell’ottobre 1996, a seguito di una *class action* di diversi gruppi di cittadini “dipendenti dal trasporto pubblico” (nel senso che dovevano farvi obbligatoriamente ricorso dati i loro livelli di reddito) nei confronti della “Metropolitan Transit Authority di L. A.” (MTA), e le si attribuisce una portata storica. Le associazioni dei cittadini accusavano la MTA e i suoi grandi progetti di metropolitane sotterranee e di autostrade, che avrebbero dovuto portare Los Angeles allo stesso livello delle grandi aree metropolitane del mondo, di privilegiare i ricchi cittadini dei suburbi penalizzando le famiglie che, abitando nel centro urbano, avendo redditi bassi, non possedendo un’automobile e avendo più di una destinazione quotidiana per motivi di lavoro, dovevano forzatamente ricorrere alla rete di bus, una rete che veniva di continuo modificata in relazione appunto ai grandi progetti di trasporto veloce. La Corte di Los Angeles diede ragione alle associazioni di cittadini e obbligò la MTA a rinunciare ai suoi faraonici progetti e a occuparsi più attentamente della rete dei bus. Quando nel 2008-09 Paola Viganò e chi scrive abbiamo condotto – insieme a un’équipe di esperti di problemi ambientali, energetici e del traffico e ad alcuni matematici – gli studi per *Le défi du Grand Paris* e, dopo un lungo lavoro sul campo, abbiamo avanzato le nostre proposte, non conosceamo ovviamente il libro di E. Soja e le vicende di Los Angeles; ma, in realtà, abbiamo ragionato come la Corte di Los Angeles, sostenendo che il problema della mobilità nella Grande Parigi non poteva e non doveva essere risolto tramite la costruzione di una nuova e costosa rete di metropolitane sotterranee automatiche che collegasse l’aeroporto di Roissy alla Défense, al polo tecnologico-scientifico di Saclay e all’aeroporto di Orly (rete pensata per facilitare gli spostamenti dei frequentatori di questi luoghi), ma dovesse, al contrario, dar vita a una fitta maglia che irrigasse la grande area metropolitana e, soprattutto, le sue parti più povere, costruendo una città “porosa” e “isotropa”.
- 16 Il concetto di “isotropia” si oppone chiaramente, sia in senso fisico sia in senso metaforico, a quello di “gerarchia” e, come tale, è quello che più imbarazza chi ha sempre pensato che per mettere un poco di ordine in situazioni interpretate come “caotiche”, cioè non facilmente comprensibili, occorresse gerarchizzarne gli elementi. Ciò che le più recenti ricerche e i più recenti esperimenti progettuali affermano è però che: a) l’isotropia è situazione assai più diffusa di quanto si ritenga: un esempio, uno fra i tanti, è la città diffusa veneta; b) l’isotropia mette in discussione la gerarchia senza pretendere di sostituirla ovunque. Così come nei secoli passati, dalla costituzione degli Stati nazionali in poi, la gerarchia è stata “naturalisticamente” interpretata come unico criterio d’ordine, l’isotropia, che non fa riferimento ad alcuna “forma urbana”, tanto meno ad alcun “modello di città fisica”, cerca di esplorare nuove e più avanzate forme di ordine concettuale, spaziale, sociale e politico.
- 17 Nelle pagine che precedono ho fatto riferimento a molti, forse troppi, miei scritti. Non voglio essere frainteso. Il mio scopo era solo quello di dire che le considerazioni qui esposte derivano da una lunga e peraltro non ancora terminata riflessione sui temi qui trattati e, in particolare, sullo statuto dell’urbanistica e sulle sue modifiche nel tempo.

Riferimenti bibliografici

Ball P. (2004), *Critical mass: how one thing leads to another*, Arrow Books, London.

Barthes R. (2002), *Comment vivre ensemble. Cours et séminaires au Collège de France 1976-1977*, Seuil, Paris.

- Equipe Studio 08, Secchi B., Viganò P. (2008), *La métropole du ^{xxi}^{ème} siècle de l'après Kyoto*, Paris.
- Equipe Studio 09, Secchi B., Viganò P. (2009), *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*, Paris.
- Fabian L., Viganò P. (eds.) (2010), *Extreme city. Climate change and the transformation of the waterscape*, IUAV Press, Venezia.
- Foscari A., Tafuri M. (1983), *L'armonia e i conflitti*, Einaudi, Torino.
- Galbraith J. K. (1961), *The great crash*, Houghton Mifflin Company, Boston; trad. it. *Il grande crollo*, Edizioni di Comunità, Milano 1962.
- Jacobs J. (1969), *The economy of cities*, Random House, New York.
- Ross K. (1995), *Fast cars, clean bodies: decolonisation and reordering of French culture*, The MIT Press, Cambridge (MA); trad. fr. *Rouler plus vite, laver plus blanc: modernisation de la France et décolonisation au tournant des années 60*, Flammarion, Paris 1997.
- Secchi B. (1974), *Squilibri regionali e sviluppo economico*, Marsilio, Padova.
- Id. (1993), *L'architettura nuovamente salvata dall'urbanistica*, Seminario introduttivo all'a.a. 1992-93, gennaio, IUAV, Venezia.
- Id. (1999), *Fisiognomica della domanda*, in A. Clementi (a cura di), *Infrastrutture e progetti di territorio*, Fratelli Palombi Editori, Roma.
- Id. (2002), *La città europea contemporanea e il suo progetto*, conferenza, Politecnico di Milano, febbraio.
- Id. (2005a), *Figure della mobilità*, in "Casabella", n. 69.
- Id. (2005b), *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari.
- Id. (2006), *The contemporary city and the critical legacies of Manfredo Tafuri*, conferenza, Columbia University, New York, April 20-21.
- Id. (2009a), *Une nouvelle question urbaine 1*, Colloque international "Le territoire dans tous ses états", SFA, Paris, 14 novembre, ora in "Le Visiteur", n. 15, 2010, juin.
- Id. (2009b), *A new urban question 2*, The Swiss Spatial Sciences Framework (S3F), Zurich, 18 November.
- Id. (2009c), *A new urban question 3: when, why and how some fundamental metaphors were used*, École Spéciale d'Architecture, Paris, 28 November.
- Id. (2010a), *A new urban question*, in "Territorio", n. 53.
- Id. (eds.) (2010b), *On mobility*, IUAV Press, Venezia.
- Secchi B., Viganò P. (2009), *Antwerp, territory of a new modernity*, SUN, Amsterdam.
- Soja E. W. (2010), *Seeking for spatial justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis (MN).
- Viganò P. (2008), *Water and asphalt. the project of isotropy in the metropolitan region of Venice*, in "AD", gennaio-febbraio.
- Id. (2010), *I territori dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina, Roma.
- Id. (2011), *Global visions: risks and opportunities for the urban planet*, IFOU Conference 2011, Singapore.