

**CSS, “Commissione di studio sulla realtà metropolitana”  
 coordinato da Giuseppe Dematteis  
 Bologna: 27 Novembre 2008  
 Un appunto di Guido Martinotti**

Nella riunione del 21 Luglio avevo anticipato che avrei trattato due argomenti collegati:

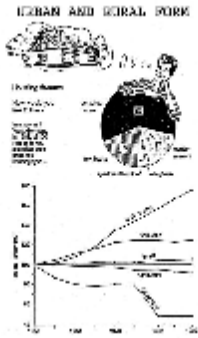
- a) Quello che chiamo “*recessione dei confini*”, che fa parte di un set di trasformazioni interdipendenti ma interrelate in corso nel mondo delle città;
- b) Quello che ho suggerito di chiamare “*eGovernance. Il governo della città nella transizione alla terza fase*”

Qui svilupperò questi due punti avvertendo che si tratta dell’indicazione di prospettive di ricerca piuttosto che di analisi e proposte (soprattutto per la seconda parte) definitive. Queste note servono da complemento alla presentazione in Power Point che non posso inserire interamente perché troppo pesante. Ho comunque il mio proiettore portatile

**a) La recessione dei confini e l’abbaglio localistico.**

Negli anni settanta girava una immagine della città italiana, a cominciare dal “modello Bologna”, che venivano a studiare da Harvard e persino dal Giappone, ma purtroppo fu proprio quella ideologia che coprì la più grande e devastante trasformazione urbana del secolo. Gran parte dell’intellettualità e la quasi totalità dei media (“Ormai (sic) più di metà della popolazione italiana vive in campagna” tuonava l’*Espresso* nel 1979!) coltivavano una visione tardo romantica della vita urbana, basata su una filosofia localistico-comunitaria che, giorno dopo giorno, veniva smantellata, non dal ritorno alle campagne, ma dall’ampliamento del perturbano. Così mentre la narrazione collettiva insisteva sulla qualità della vita provinciale, l’Italia si trasformava in quella meta-città metropolitana fatta delle “terre sconfinite” di cui parla Sernini e che oggi abitiamo. Occorreva capire cosa stava succedendo, assolutamente senza controllo, e cioè l’effetto combinato di due traiettorie tecnologiche. Quella del trasporto fisico di persone e cose, grazie alla diffusione dell’automobile individuale favorita dal costo irrisorio dell’energia e dalla esternalizzazione sulla collettività dei costi infrastrutturali degli approvvigionamenti di petrolio. , compresi quelli per la difesa parte

integrante dell'ideologia. Gli sviluppi nel *macrosystème mobilité*, permisero a un numero molto elevato di famiglie, prevalentemente giovani e con figli di insediarsi in una fascia molto ampia di localizzazioni che soddisfacevano al principio dell'equilibrio tra costo (decescente) della rendita e costo (crescente) del trasporto. Il basso costo dell'energia ha permesso, per anni, a



questa fascia di territorio di dilatarsi. Ma un altro potente fattore di diffusione, che non viene di solito considerato sotto questo profilo, è il contemporaneo sviluppo della traiettoria tecnologica dell'ICT, che ha permesso un ulteriore grado di libertà rispetto ai centri fisici delle aree urbane e ha quindi giocato in potente sinergia con le tecnologie dei trasporti fisici. Non solo possiamo

abitare lontano dal luogo di lavoro, ma in questa casa possiamo divertirci, studiare, comperare cose e incontrare via etere i nostri amici, qualche volta anche fisicamente e prolungare, se vogliamo, il nostro lavoro. La casa diventa un campo base per programmare le sempre più complesse strategie giornaliere e periodiche di uso del tempo e degli spazi metropolitani. Ma questi sviluppi, che sono (ed erano) sotto gli occhi di tutti, hanno dato origine a fenomeni derivati che, come ha fatto notare H.Simon, pochi avevano previsto. La vita individuale e familiare si è molto concentrata nella abitazione e questa si è spersa nelle profondità delle terre sconfinite. L'agorà è stata risucchiata nel tinello dove la televisione venduta come occhio della famiglia sul mondo si è trasformata nel più grande occhio che il mondo (alcuni nel mondo) ha sulle famiglie.

Riassumendo, con questi numerosi processi interconnessi, risulta che il doppio «spazio di flussi» generato dalle ICT e dalla mobilità fisica, piuttosto che sostituire una città fisica con una virtuale, si stanno unendo nel produrre l'espansione urbana. La percezione di Toffler che la casa si sarebbe trasformata sempre più in un cottage elettronico era corretta, ma il resto della previsione, cioè che il processo di «de-mobilizzazione» avrebbe distrutto la città, era, a quanto ci appare in tutta evidenza, sbagliata. La conseguenza importante è la trasformazione culturale della distruzione dell'agorà e di un aumento dell'atteggiamento di insicurezza. Questo atteggiamento non è necessariamente legato al concetto di spazi pubblici «sicuri». Gran parte delle città del Sud Europa non sono altrettanto pericolose di alcuni densissimi *downtowns* o anche di certi sobborghi di metropoli americane o europee, ma

posseggono “the civilized quality of an urban area”, che consiste in “the freedom of walking about and looking around”, che nessuno metterà in dubbio a Palermo o Atene, non importa quanto sporche siano le strade in quelle città. In realtà si può avere di fronte un ambiente ostile anche se abbellito con armature garbate come il “Fossato casalingo” (*The Home Moat*) come Tom Wolfe definisce il praticello che circonda le case suburbane americane. Anche se la qualità della vita nei sobborghi americani sembra molto elevata, in realtà “the freedom of walking about and looking around, should not be taken for granted. Depending who you are and how you dress, or simply because you walk (jogging with the appropriate gear is all right, as driving is) you might end up frisked, when not actually shot at». (Wolfe, 1968,7) . Il vasto periurbano italiano non ha il praticello di crabgrass che circonda le case suburbane americane, ma ha quei muri con cancelletto e citofono che compaiono immancabilmente sui piccoli schermi della nazione ogni qualvolta in una famiglia “normale” si svolgono fatti turpi, atroci o semplicemente rimarchevoli. “Erano persone tanto perbene. Non avremmo mai immaginato ...” Non si può immaginare perché dietro il muretto con citofono non si vede mai nulla e chi sta dentro non vede nulla di quel che accade lì attorno.

Queste trasformazioni sono legate a un processo di carattere più generale che potremmo chiamare di “mercificazione dei luoghi”, con la creazione di un mercato per le città (city marketing) rivolto a popolazioni non residenti (NRPs, Non Resident Populations) di cui i *city users*, (chi non abita, non lavora, ma consuma in un dato luogo) sono i più importanti. Chi ne dubitasse può solo pensare all’importanza che i cosiddetti mega eventi, dal festival, alla fiera internazionale, ai giubilei e alle EXPO hanno assunto nelle economie cittadine dall’inizio degli anni ’90 quando si cominciò a parlare di *city marketing* a oggi. Ma l’economia per le NRP contribuisce ad aumentare il valore delle “central locations”, come previsto dalla *central place theory*, e quindi contribuisce anche al consolidamento delle meta città. Si può rimediare? Sì, ma con concetti nuovi. Per dare una idea di come questi processi fossero celati dalle ideologie urbanistiche dominanti basta dire che nel grande “Progetto Bicocca”, il maggior progetto di rinnovo urbano dopo la de-industrializzazione, era proibito tassativamente dai parametri dell’accordo di programma fare negozi su strada perché secondo le teorie urbanistiche del tempo i negozi appartenevano all’odiato terziario. Più o meno in quegli stessi anni un famoso architetto milanese incaricato di progettare un grande

complesso pubblico a Opera (sud di Milano) fedele all'idea di ricreare "la piazza" progetto un vero anfiteatro nel cuore del paese, rimasto rigorosamente vuoto perché i cittadini stavano comodamente sdraiati sui sofà di casa loro. Ancora alle soglie del terzo millennio, in una audizione presso l'Associazione Europea dei costruttori d'auto (dove ero stato chiamato con un rappresentante delle Ferrovie svizzere, e accompagnandoci all'uscita, con sussiego il nostro ospite ci comunicò che era la prima volta che un sociologo e un "ferroviere" mettevano piede in quell'edificio) il rappresentante della Fiat sbottò, "ma professore in una normale città industriale ci sono le abitazioni e le fabbriche". Appunto, "in una normale città industriale" ma noi non viviamo più in normali città industriali. (Devo dare atto che dopo pochi mesi lo stesso De Monticelli promosse quella che è forse ancora oggi la più importante ricerca trasportistica europea sui *city users*) Questo per dire come sia stato difficile per nuovi concetti interpretativi sfondare il muro delle visioni tradizionali.

Ma forse è comprensibile perché il cambiamento è davvero profondo, si tratta di trasformazioni macro-strutturali che nel nostro paese hanno solo avuto lo svantaggio che dal 1957 (Congresso di Limbiate, formazione del PIM) ad oggi, nonostante numerosi leggi e due modifiche costituzionali il nostro sistema politico non sia riuscito a darsi neppure una parvenza non dico di governo metropolitano che forse oggi è anche un concetto obsoleto, ma neppure l'ombra di una qualsivoglia forma di coordinamento o di governance, chiamiamola come vogliamo, lasciando l'intera iniziativa dello sviluppo perturbano ai *developers*, particolarmente i grandi padroni dei flussi, ferrovie, autostrade, oleodotti, metanodotti, linee elettriche, networks elettronici e via dicendo.

Il fattore strutturale più importante che influisce sulla mobilità è collegato ai cambiamenti nella morfologia urbana che sono intervenuti nel corso del XX secolo. Risulta ormai evidente che in ogni parte del mondo la città tradizionale e la "metropoli di prima generazione", che hanno caratterizzato la vita urbana nella porzione centrale del secolo scorso, hanno ceduto il passo a un tipo del tutto diverso di morfologia urbana che sta creando una serie di Regioni Urbane (MUR) in cui forme differenti di insediamenti umani si mescolano inestricabilmente, fino a costituire un'entità urbana nuova ma ancora indefinita. Per ragioni analitiche che

verranno delineate in seguito, in questo scritto suggerirò di chiamare questa nuova identità meta-città.

È importante notare che ognuna di queste fasi è stata in grado di sostenere quella successiva, anche se con una quantità crescente di esternalità negative – particolarmente nel campo del consumo di energia, dell'inquinamento e della sicurezza personale nell'ambito della mobilità. Ogni fase contiene le premesse (positive e negative) della successiva. Così, l'innovazione fordista ha inaugurato l'espansione metropolitana e ha fornito la base dell'espansione postbellica. In compenso, la ricostruzione ha innescato il boom dell'era dell'automobile, e le conurbazioni metropolitane dei Lewittowners hanno portato alle edge cities (città-frontiera) di oggi. In ogni fase, tuttavia, la mobilità è sempre stata trattata come una variabile d'incremento: tanto più, tanto meglio, i costi sarebbero stati compensati dai benefici.

### *Il sistema urbano europeo*

La meta-città europea si è sviluppata nell'ultimo quarto del XX secolo. I nodi dell'insediamento storico urbano sono cresciuti circondati da nuove aree urbane. I poli tradizionali, le nuove periferie e le aree più grandi sono diventati i centri del nuovo sistema urbano. Mentre nelle economie europee più solide (Gran Bretagna, Germania, Francia), dopo un breve riassetto a seguito della fine della Seconda Guerra Mondiale, le migrazioni interne sono rimaste stabili, ma non forti, in paesi europei di più recente sviluppo come l'Italia e la Spagna lo spostamento di popolazione dalle periferie al centro è stato molto forte. L'Italia è stato di fatto il paese con il più elevato tasso di migrazione interna, cosa che spiega l'instabilità del sistema politico italiano dagli anni Settanta in poi.

Oggi, negli Stati Uniti, in Europa e in altre parti del mondo, vediamo che la popolazione tende a concentrarsi in sistemi urbani complessi, legati non solo dal pendolarismo ma anche da relazioni più complesse di scambio e di controllo. Possiamo definire questi complessi meta-città, nel senso che esse non possono essere concepite come città gonfiate, ma piuttosto come entità del tutto nuove e diverse, la cui forma, in molti casi, non coincide con quella dell'area metropolitana. Ad esse non corrisponde un nuovo tipo di unità politica, ed esistono al di là dei confini amministrativi tradizionali (locali, regionali, statali e, qualche volta, nazionali). Naturalmente, un nucleo e un'entità politica maggiore esistono, ma l'aspetto

interessante della nuova forma urbana sembra essere la cooperazione tra le varie componenti, piuttosto che il controllo esercitato dall'una sulle altre.

Prendiamo l'esempio dell'Italia, dove vediamo prospettarsi nuovi scenari. Di recente si è tornati a parlare dell'idea, nata negli anni Ottanta, della MI-TO (Milano-Torino) in una nuova versione suggerita dal completamento del TAV, nonché dello sviluppo del corridoio EU 5 e della necessità di dotare l'aeroporto internazionale di Malpensa di un hinterland sufficiente. Ciò che sembra emergere è una sorta di morfologia geometrica, in cui la mobilità e il trasporto, e non più l'insediamento, diventa modello fisico, a privilegiare lo scambio a spese della posizione.

In Italia questo sviluppo è molto evidente: gran parte della crescita demografica compresa tra il 1991 e il 2001 si è avuta intorno e al di là delle aree metropolitane tradizionali, determinando la nascita di "corridoi" (MI-TO, PC-BO-RI, NORD-EST, PUGLIA).

Questo tipo di sviluppo, tuttavia, non è affatto caratteristico solo dell'Europa o del Nord America; da molti punti di vista, il meridione giapponese è un'enorme meta-città di aree metropolitane altamente interconnesse, di cui Tokyo-Yokohama è una delle più grandi al mondo come la costa cinese. Non è certo una coincidenza il fatto che la meta-città giapponese nei decenni successivi al dopoguerra sia stato il laboratorio sociale di alcune delle più diffuse innovazioni a livello di mobilità individuale (automobili, motociclette e motocicli) e di comunicazioni personali (PC, telefoni cellulari, produzione e trasmissione di immagini).

Anche in Europa lo sviluppo urbano ha dato vita a una serie di meta-città. Ne sono alcuni esempi la famosa "Blue Banana", lungo la diagonale lotaringica, la "Cintura del Sole", dalla Catalogna all'Alpe Adria, la "Banana Orientale", dal Baltico all'Adriatico, e la "Cintura Settentrionale", dalla Scandinavia alla Scozia. La Blue Banana è il corridoio tradizionale basato sull'accumulazione storica di fattori positivi per lo sviluppo delle città. È l'asse lungo il quale fluiva gran parte del commercio medievale, dove le prime città indipendenti fiorirono all'inizio del secondo millennio, e dove è possibile trovare la più alta concentrazione di infrastrutture industriali e di trasporto – ma anche università, servizi culturali e per l'individuo.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, l'importanza della Blue Banana è stata rafforzata dalla Cortina di Ferro, dal Muro di Berlino e dalla rigida divisione della Germania che ha bloccato la comunicazione e il traffico tra Est e Ovest.

Oggi ci sono anche altri corridoi, compreso il famoso Corridoio 5, che implementerà la mobilità trasversale e farà sviluppare le meta-città lungo nuovi assi.

## *Il grande cambiamento urbano*

La creazione di meta-città non è soltanto un problema europeo o regionale. Il peso dell'urbanizzazione si è progressivamente spostato dalle regioni a medio sviluppo a quelle basso sviluppo, soprattutto in Asia. Si può affermare che la creazione di assi di sviluppo Est-Ovest, che si aggiungono a quelli tradizionali Nord-Sud, interessa l'intero pianeta e sta diventando una questione molto seria.

Fino a poco tempo fa, la crescita di meta-città nelle zone a basso sviluppo sembrava una possibilità remota. E invece in quelle zone sta succedendo esattamente ciò che è successo in Occidente nel XX secolo. Di fatto, lo sviluppo urbano nelle zone a basso sviluppo, in particolare in Asia, è semplicemente de-sincronizzato, ma sta procedendo per le stesse fasi che si sono succedute nelle altre parti del mondo.

L'urbanizzazione europea ha raggiunto e superato il picco della concentrazione di popolazione nelle aree metropolitane, mentre in Asia tale concentrazione sta aumentando velocemente. E si tratta di un tipo di crescita, come sottolinea il rapporto dell'agenzia Habitat dell'ONU, "molto al di là dei confini metropolitani, con la formazioni di configurazioni urbano-regionali enormemente estese che si sviluppano lungo corridoi infrastrutturali che si irradiano per lunghe distanze dalle città vere e proprie".

Le proiezioni demografiche per quanto riguarda il totale della popolazione urbana mostrano un forte incremento in tutte le zone a basso sviluppo del mondo, ma soprattutto in Asia. In cima alla classifica ci sono ormai gli enormi agglomerati delle regioni del mondo meno sviluppate, a parte Tokyo che ci è rimasta per decenni. Negli anni Ottanta del Novecento, solo Tokyo contava una popolazione superiore ai 20 milioni di abitanti, ed era considerata una specie di "mostruosità" urbana. Oggi, quella cifra, anche se non normale, non è più eccezionale: la metà-città sta guadagnando terreno, e rappresenta un tipo nuovo di forma urbana, che si fonda interamente sulla mobilità. Esistono tuttavia due tipologie di metà-città: l'una più simile al prototipo della metropoli del XX secolo, e l'altra fatta di escrescenze, di baraccopoli e di abitazioni di qualità infima. Entrambe, però, poggiano largamente sulla mobilità, sebbene in modi diversi, per trasporto, consumo d'energia, inquinamento ed economia.

Un altro punto rilevante è il ritmo con il quale questi cambiamenti stanno avvenendo – da questo punto di vista, si deve tenere conto anche del fattore migrazione dalla periferia verso il centro dei sistemi urbani.

Se i consumi ambientali ed energetici aumenteranno o diminuiranno con la crescita della popolazione urbana è attualmente oggetto di discussione. Ovviamente, la popolazione cittadina ha un impatto maggiore sull'ambiente, soprattutto in termini di

consumi energetici e, in particolar modo, di energia consumata per la mobilità. Molto dipenderà, naturalmente, dal tipo di norme che regoleranno le meta-città.

Alcuni demografi sono prudentemente ottimisti, perché ritengono che la nuova organizzazione industriale, con un minore impatto ambientale, sarà più regolamentata di quella tradizionale. Abbiamo già ricordato quello che dice Joel Cohen: “Solo se la gente che vive nelle città comprende che è importante preservare le sorgenti, i terreni agricoli e le aree protette...”. Lo stesso autore precisa però che il calo demografico non fermerà l’espansione urbana.

È chiaro che la tendenza all’urbanizzazione a livello mondiale dipende in larga parte dal trend demografico. Ma la relazione di tra queste due tendenze non è sempre evidente. Nei tardi anni Ottanta c’è stato un dibattito furibondo sulla cosiddetta bomba demografica responsabile della crescita di città ingestibili. In realtà, la popolazione stava già entrando nella “seconda transizione demografica”, eppure le città continuavano a crescere. È importante rilevare tempestivamente i cambiamenti del trend demografico – ma soprattutto la ricerca scientifica deve essere pronta a registrarli in modo da poter fare previsioni corrette.

Ma il punto fondamentale della questione resta lo stesso: le città stanno crescendo nonostante il rallentamento della crescita demografica. Ciò implica che, in molte aree del mondo, i sistemi agricoli autosufficienti, basati sull’impresa familiare rurale di basso livello tecnologico, subiranno un rapido processo di peggioramento, per cui si prevede che verso le meta-città, sia delle zone a basso sviluppo che delle zone a medio sviluppo, affluirà una quantità crescente di popolazioni emarginate, con un aumento sempre maggiore del livello di esclusione sociale.

Per quale motivo questi sviluppi, e il relativo dibattito che ne scaturisce, dovrebbero interessare la mobilità all’interno del sistema urbano evoluto? È una domanda retorica, ovviamente, e la risposta sta nel fatto che la crescita urbana dipende comunque da risorse energetiche che non sono infinite: il picco della produzione energetica sembra molto vicino – secondo il famoso picco di Hubbert ciò è già avvenuto verso il 2008, ma la crisi mondiale sta cancellando i limiti delle risorse (Ma vedi Lester R. Brown, “Could Food Shortages Bring Down Civilization?”, *SciAm*, May 2009)– e d’ora in avanti l’estrazione di energia fossile a costi contenuti è destinata a diminuire progressivamente e a raggiungere asintomaticamente la sua conclusione prima della metà di questo secolo. Alcuni studiosi della “società termo-industriale” prendono questa previsione molto sul serio, soprattutto per quanto riguarda la produzione di energia per il trasporto. Uno degli esperti che più si occupa di questo aspetto è Alain Gras, consulente di France Aviation: “I macro-sistemi tecnici sono vulnerabili da molti punti di vista: stazioni ferroviarie, aeroporti, centrali elettriche nucleari o idrauliche con il loro elevato potere distruttivo, pozzi petroliferi,

raffinerie, ospedali, sono tutti punti sensibili. Le linee di comunicazione possono essere facilmente interrotte (cortocircuiti, blocchi, vandalismo). Anche i centri di controllo sono punti deboli, soprattutto dal punto di elettronico (ciberguerra). Visto che la rete è parte integrante della nostra vita quotidiana, siamo particolarmente sensibili agli attacchi di “fluidi”, come acqua avvelenata, batteri immessi nei circuiti dell’aria condizionata, o virus immateriali trasportati via Internet.

Ma indubbiamente questo tremendo potenziale catastrofico deriva dal modo in cui la centralizzazione socio-tecnologica informa il mondo. All’inizio del secolo scorso, Klages, un filosofo tedesco, comprese che le città erano enormi campi umani che potevano essere distrutti dal cielo in un batter d’occhio – e a quel tempo, le armi aeree o nucleari ancora non erano state inventate, e nessuno aveva ancora avuto l’idea di concentrare in due torri l’equivalente della popolazione di un piccolo centro urbano.

Una delle conseguenze dell’11 settembre avrebbe dovuto essere quella di indurci a capire che stiamo mandando il mondo in malora. Di ciò sono un simbolo le miniere di carbone o i pozzi petroliferi che sono grandi cimiteri di una vita passata – ma il potere politico del mondo occidentale non ha occhi per questo genere di cose.

Né il Club di Roma né il famoso Picco di Hubbert, che annuncia un prossimo calo della produzione di petrolio a livello mondiale (eccetto che negli Stati Uniti dove è iniziato nel 1970), ci inducono a cambiare strategia, solo l’arrivo di Obama alla presidenza USA, apre uno spiraglio, ma, per ora, la globalizzazione si fonda su un’unica risorsa: il petrolio. Nessuno degli oggetti tecnologici usati per trasportare merci può funzionare senza petrolio, e nessuna tecnologia alternativa è pronta, né nessun’altra fonte energetica (soprattutto la famosa auto all’idrogeno). Le fluttuazioni correnti del prezzo del petrolio non devono ingannare, viviamo ancora in una società “termo fossile”(GRAS), le fluttuazioni dimostrano solo che, by and large, il mercato funziona.

Come abbiamo visto, finora le fasi di sviluppo delle regioni metropolitane, o megacittà, sono riuscite a provvedere alla propria sostenibilità. Il problema che si pone oggi è capire se sarà così anche in futuro. The Future of Cities Report, rapporto dell’agenzia Habitat dell’ONU del 2005, pone la questione nel modo seguente:

“Un’utile tipologia degli studi recenti sulla metropoli suggerisce queste sei prospettive:

*Ristrutturazione dell’economia metropolitana:* le economie urbane sono state sottoposte a una significativa ristrutturazione industriale durante gli ultimi quattro decenni, perdendo in attività produttiva ma guadagnando nel settore dei servizi. Questo processo ha cambiato gli schemi spaziali spostando le opportunità di impiego

nelle periferie delle aree metropolitane, e aumentando le differenze di reddito all'interno e tra le industrie.

*Globalizzazione del ciber spazio:* la globalizzazione ha contribuito alla ristrutturazione dell'industria offrendo alle industrie indipendenti l'opportunità di abbandonare del tutto le città. Ma ha anche accresciuto i rapporti e i legami tra produzione economica, consumo e investimenti tra città e paesi diversi. La conseguenza è che le aree metropolitane sono una parte delle nuove geografie del potere.

*Ristrutturazione della forma urbana:* le aree metropolitane si sono espanse in città-frontiera (edge cities), in insediamenti periferici, cambiando il carattere economico e sociale delle aree centrali.

*Comparsa della città frattale:* gli stessi modelli economici e sociali, con le loro differenze, identità e ineguaglianze sono replicati in molte comunità creando l'area metropolitana.

*Violenza e conflitti nello spazio metropolitano:* queste differenze e ineguaglianze portano a un aumento dei crimini e della violenza, cui corrisponde un aumento del numero delle prigioni, delle comunità sottoposte a controllo e delle misure capaci di garantire la sicurezza in contesti metropolitani insicuri.

*Simcities e immaginario urbano:* questi cambiamenti hanno provocato un intenso dibattito sull'impatto della tecnologia sulla forma metropolitana e sul comportamento sociale, così come sono rappresentati nelle simulazioni e nei giochi informatici".

Questi sei punti forniscono una lente di ingrandimento descrittiva e analitica attraverso la quale è possibile osservare i fenomeni metropolitani del XXI secolo. Quello che i sei punti non forniscono, invece, è una risposta normativa in termini politici. Ognuno dei sei punti ha implicazioni a livello di politica sociale ed economica, che però non è ancora stata elaborata in termini sistematici.

Tutta questa discussione sulla forma e le funzioni dell'area metropolitana porta a un'unica questione: la metropoli raggiungerà un'unità o si spaccherà? È difficile descrivere l'intero, perché le sue parti sono in movimento. Queste parti si stanno ristrutturando e ricostituendo, con nuove attività economiche, nuovi tipi di individui, con nuove forme di espressione culturale. Non è dunque strano che le istituzioni restino indietro, che siano incapaci di evolversi altrettanto rapidamente; ma è chiaro

che esse hanno di fronte – nel tentativo di guidare se non di gestire livelli crescenti di “complessità metropolitana” – sfide importanti di rappresentazione, di legittimità, di efficacia.

Ciò è particolarmente inquietante per la crescita delle meta-città nelle zone a basso sviluppo, in primo luogo in Cina, dove la morfologia della mobilità sembra ripercorrere le solite tre fasi delle aree più sviluppate, dimostrando così che l’esperienza passata degli altri non ha insegnato nulla.

L’interdipendenza tra le varie fasi acquista importanza perché abbiamo a che fare con il contrasto tra abitudini individuali attuali e diffuse e le minacciose prospettive future. Affermazioni dure come quelle di Alain Gras tendono ad essere liquidate come estreme, ma il forte aumento del prezzo del petrolio nell’estate del 2004 ci ricorda che ci sono limitazioni che non possono essere sottovalutate.

Abbiamo introdotto il concetto di meta-città proprio per cercare di comprendere la situazione e di indicare le debolezze del sistema, ma anche le possibili aree di intervento. Il concetto di meta-città non è solo descrittivo, ma anche analitico nel senso che ha un significato duplice: innanzi tutto, la meta-città è un’entità urbana, che si espande al di là della città tradizionale e dei confini dell’area metropolitana, e costituisce un’unità di un livello più alto; in secondo luogo, e forse in modo meno percettibile, queste entità urbane sono meta-città dal punto di vista governativo, perché di solito non coincidono con alcuna unità amministrativa specifica.

MoVe-2002 e MoVe-2003 hanno chiaramente indicato quanto sia diventato importante per queste entità urbane il problema della governance. Visto che le meta-città e i corridoi sembrano funzionare a dispetto di ogni chiara definizione territoriale, e dunque senza un’amministrazione corrispondente, dobbiamo cercare forme di controllo diverse dai governi formali locali o regionali. E le grandi agenzie per le infrastrutture della mobilità possono essere dei buoni candidati. Questa non sarebbe di fatto una novità assoluta nella storia. Nelle cosiddette “civiltà idrauliche” (Wittfogel) in cui il controllo delle acque richiedeva una forte tecnocrazia sovralocale, troviamo una situazione analoga. Secondo molti autori, lo sviluppo di sistemi di controllo idraulico (in particolare nella Mesopotamia meridionale, in rapporto con il ciclo del legno) richiedeva un’integrazione politica a livello alto, ed esso ha contribuito alla prima urbanizzazione. Analogamente, i flussi di traffico richiedono un approccio sistemico, e un progetto che colleghi i suoi innumerevoli ruscelli e torrenti a un unico bacino funzionale: di conseguenza, devono essere costruite infrastrutture collettive su larga scala, senza tenere conto delle reazioni della gente (“Non nel mio giardino”!). È importante dunque porre la domanda “chi governa?” la meta-città, ed esplorare le modalità necessarie per regolare la mobilità infraurbana. Ma è altrettanto importante vedere in che modo le agenzie per le

infrastrutture della mobilità possono interagire con i gruppi locali di rappresentazione e interesse. Risulta sempre più evidente che una delle questioni collegate con il problema delle strutture della mobilità su larga scala è quella delle politiche temporali, perché il tempo è un punto chiave della mobilità sia a livello sistemico che a livello individuale.

b) Il secondo punto è quello che chiamerei “*eGovernance. Il governo della città nella transizione alla terza fase*”

Nei lavori di MoVe abbiamo introdotto il concetto di meta-città proprio per cercare di comprendere la situazione e di indicare le debolezze del sistema, ma anche le **possibili aree di intervento**. Il concetto di meta-città non è solo descrittivo, ma anche analitico, nel senso già detto. I rapporti annuali di MoVe<sup>1</sup> hanno chiaramente indicato quanto sia diventato importante per queste entità urbane il problema della *governance*. Visto che le meta-città e i corridoi sembrano funzionare a dispetto di ogni chiara definizione territoriale, e dunque senza un’amministrazione corrispondente, dobbiamo cercare chi già esercita forme di controllo diverse dai governi formali locali o regionali. E le grandi agenzie per le **infrastrutture della mobilità** possono essere dei buoni candidati. Questa non sarebbe di fatto una novità assoluta nella storia. Nelle cosiddette “civiltà idrauliche” (Wittfogel) in cui il controllo delle acque richiedeva una forte tecnocrazia sovralocale, troviamo una situazione analoga. Secondo molti autori, lo sviluppo di sistemi di controllo idraulico (in particolare nella Mesopotamia meridionale, in rapporto con il ciclo della lana<sup>2</sup>) richiedeva un’integrazione politica a livello elevato, ed esso ha contribuito alla prima urbanizzazione. Analogamente, i flussi di traffico richiedono un approccio sistemico, e un progetto che colleghi i suoi innumerevoli ruscelli e torrenti a un unico bacino funzionale: di conseguenza, devono essere costruite infrastrutture collettive su larga scala, senza tenere conto delle reazioni delle persone (“Non nel mio giardino”!). È importante dunque porre la domanda “chi governa?” anche per la meta-città, ed esplorare le modalità necessarie per regolare la mobilità infraurbana. Ma è altrettanto importante vedere in che modo le agenzie per le infrastrutture della mobilità possono interagire con i gruppi locali di rappresentazione e interesse. Risulta sempre più evidente che una delle questioni collegate con il problema delle strutture della mobilità su larga scala è quella delle politiche temporali, perché il tempo è un punto chiave della mobilità sia a livello sistemico che a livello individuale.

Come si **governano** dunque questi nuovi complessi? Esattamente allo stesso modo in cui si continua a pensare alla crescita della metropoli come a una più grande città, ci si accanisce a pensare al governo di queste nuove entità urbane come a un

---

<sup>1</sup>) [www.move-forum.net](http://www.move-forum.net)

<sup>2</sup>) M.Liverani, *UR la prima città*

supercomune con un supersindaco. Si parla della Grande Milano, della Grande Torino, eccetera dando una risposta fuorviante a un problema reale; per le ragioni che abbiamo già visto il problema non si pone per Roma. E in ogni caso Roma è storicamente “grande”. E’ sbagliato parlare di Grande Milano, in primo luogo perché l’entità cui ci si riferisce è composta di tante unità politiche che non hanno nessuna ragione di essere identificate con Milano e poi perché questa nuova entità, tutto è fuorché una Milano più grande. E’ al contrario una *meta-città* di cui Milano fa certamente parte, sia pure una parte importante, ma che è ben lungi dall’esaurirne l’essenza. Non si tratta di questioni nominalistiche, se lo fossero il governo della metropoli sarebbe un fatto consolidato e il nome sarebbe stato agevolmente trovato: si tratta invece di una questione teorica di fondo che finché non abbiamo ben definito l’oggetto, non è possibile stabilire come lo si possa governare. Questa è la ragione di base per la quale in quasi mezzo secolo di discussioni, dibattiti, proposte e leggi, non si è venuto a capo del governo dell’area metropolitana, benché un governo di questa nuova entità sia assolutamente necessario. La soluzione di questo paradosso risiede nella messa a punto di una nuova “teoria dei luoghi”<sup>3</sup> e non è impresa facile. Tuttavia si devono abbandonare concezioni obsolete e fare uno sforzo deciso verso la comprensione dei meccanismi e delle strutture della società ad elevata diffusione dell’informazione in cui viviamo.

Nei prossimi anni la società urbana si troverà soprattutto a dover affrontare le conseguenze amministrative del passaggio che abbiamo chiamato la terza fase ovvero la transizione a una società della conoscenza. La discussione sui processi DDMIS di cui abbiamo parlato più sopra, ha introdotto concetti poi confluiti nella tradizione di **eGovernment**, in cui si fanno convergere tradizionalmente tutti i modelli di impiego delle ITC per facilitare la gestione di sottosistemi burocratici introducendo flessibilità, rapidità e trasparenza, dagli appalti pubblici al rilascio di certificati. Tuttavia la tradizione attuale dell’ **eGovernment** tende ancora a ragionare in modi molto restrittivi e di conservazione, assumendo cioè i singoli sistemi come dati. Cosa che ha conseguenze pratiche perché spesso l’esistente si informatizza, ma si riproduce utilizzando le nuove tecniche per fare meglio e più rapidamente operazioni vecchie piuttosto che ripensare alle operazioni in modo nuovo.<sup>4</sup> Un caso significativo in questo senso è rappresentato l’idea geniale di permettere il pagamento del bollo automobilistico non tramite una informatizzazione del PRA o dell’ACI (che manteneva prassi e luoghi invariati) ma utilizzando la rete informatica delle ricevitorie del Lotto.

Qualcosa del genere dovrà avvenire sul sistema della mobilità. Se continuiamo ad affrontare il controllo del traffico con vecchi sistemi come le targhe alterne o le gabelle ai confini comunali in sistemi che sopravvivono solo su una grande mobilità e che hanno largamente reso obsoleti concetti come il confine comunale, rischiamo di soffocare l’economia post-fordista sulla quale si reggono le nostre città. Il governo

<sup>3</sup> ) Goran Terborn, FLUS/ESF, Helsinki, Aprile 2005

<sup>4</sup> ) Bruno De Finetti

olandese ha annunciato un piano nazionale in base al quale tutti i veicoli del paese saranno muniti di un congegno a RF in base al quale sarà possibile non solo monitorare il traffico nazionale.

Ed esattamente nella stessa linea di ragionamento va concepito il sistema della socialità. Non è assurdo pensare che parte delle 4 ore giornaliere procapite (molte di più ovviamente per la popolazione anziana) di presenza (passiva) in rete televisiva possano (per esempio, proprio tra gli anziani) essere riversati su reti attive di socialità e acculturazione senza distanze. Non è che la televisione sia qualcosa di diverso dalla diffusione di una società telematica. Al contrario i mass-media, come aveva visto benissimo McLuhan, fanno parte integrante dell'avvento di una società smaterializzata: radio, televisione e internet sono solo diversi aspetti di un medesimo fenomeno. E' solo il tipo di rete che cambia- e naturalmente, come è sempre avvenuto, i diversi modi di uso hanno diverse conseguenze sociali. La televisione si presta più facilmente di altri mezzi alle tentazioni della demagogia orwelliana, ma ci può essere una televisione colta e meno manipolativa di quella cui ci ha abituato lo sciagurato duopolio televisivo italiano, basta spostarsi con i canali satellitari sull'offerta che proviene da altri paesi, USA compresi. Internet si presta meglio alla interazione multipolare, ma lo spamming e altre più pericolose forme di invasione della privacy, vi trovano possibilità straordinarie di manipolazione. E' l'organizzazione dell'apparato tecnologico (Alain Gras) che fa la differenza, non il determinismo tecnico dello strumento.

Ciò significa però uscire dall' **eGovernment** verso l' **eGovernance**, cioè nella direzione di abbandonare l'ottica del singolo sottosistema e dei suoi utenti per andare verso un'ottica di sistema che includa nella progettazione del sistema la cittadinanza. Anzi che parta dal cittadino. Cosa che, tra l'altro, è non solo resa possibile, ma praticamente imposta dalla diffusione dei sistemi di comunicazione mobile e che non va vista come l'omaggio ideologico alla partecipazione, ma come la presa d'atto e l'utilizzazione a fini di *crescente qualità sociale*, di una tendenza che non solo è in pieno svolgimento, ma che tutto lascia pensare che sia destinata a rafforzarsi. Ritengo quindi che ogni istanza di pianificazione<sup>5</sup> offra una occasione importante di laboratorio sociale, in cui sperimentare e mettere a punto un insieme di nuove ipotesi e pratiche di **Governance** e **eGovernance** nel quadro di una moderata utopia. Questo percorso può essere immaginato come un processo costituito da tre diverse fasi, individuate dall'OCSE (Ocse, 2001), cui ne aggiungo una quarta:

1. La prima fase è *l'informazione*, un flusso unidirezionale attivato dal governo e diretto ai cittadini
2. La seconda fase è quella della *consultazione*, l'attivazione di un flusso bidirezionale che permette un feedback da parte dei cittadini

<sup>5</sup>) Originariamente queste riflessioni sono state fatte in occasione di un esempio di pianificazione locale (come quella del PTR Emilia-Romagna)

3. La terza fase è quella della *partecipazione attiva a decisioni* dell'amministrazione, che restano tuttavia sempre di competenza del governo (Bentivegna, 2002,p.152, Martinotti, 1992)
4. La quarta fase (aggiunta) è quella della *telesociabilità*

Oggi la diffusione delle ICTs e l'evoluzione del loro uso offre la prospettiva di un ulteriore passo che non rientra nella definizione stretta di **eGovernment**, ma va considerato nel quadro di quella che abbiamo chiamato **eGovernance** e della piu' generale evoluzione da uno spazio dei luoghi a uno spazio dei flussi. Quella che potremmo chiamare "quarta fase" non prevista dalla classificazione OCSE (ma che in realtà si svolge come una evoluzione parallela) é quella della *telesociabilità* o *telesocialità* che dir si voglia, cioè della formazione di coesione sociale in situazioni decontestualizzate, (*disembedded*).

#### **Modernita' tempo spazio**

Come è stato verificato da numerose ricerche, non è vero che la diffusione delle telecomunicazioni elimini le comunicazioni fisiche, perché lo stare assieme ha delle funzioni sociologiche importantissime, che non hanno nulla a che vedere, o solo parzialmente, con la trasmissione. Per vari anni ho insegnato via Internet. La terza settimana della mia classe di studenti, che era sparsa per tutta la Lombardia, che non si era mai vista prima, ogni anno on la regolarità di un orologio, si sono dati appuntamento in pizzeria, i loro rapporti in rete avevano rapidamente creato una comunità così forte che avevano bisogno di vedersi, e sono poi rimasti molto più amici dei normali cinquanta che si vedono in classe e che semmai diventano amici per i piccoli gruppi di propinquità che si formano sempre in una classe, dove rapidamente tutti tendono a trovarsi un posto fisso e a usarlo spesso – ovviamente in funzione delle piccole reti che si formano.

La filosofia sociale contemporanea, nell'interpretare le forme generali della società è ancora largamente dominata da un modello molto potente efficacemente sintetizzato da Ferdinand Tönnies, ma in realtà, come sottolinea Pitirim Sorokin nella introduzione all'edizione americana del famoso testo, largamente presente nel pensiero ottocentesco, e in particolare a quello che rifà all'idea di Summer Maine del passaggio da status a contratto, cioè l'idea di una trasformazione dalla comunità alla società. L'idea insomma, che l'organizzazione sociale di una società, ma anche la sua configurazione spaziale (quella che Durkheim chiama morfologia sociale) si fonda su un insieme di caratteristiche che possono essere categorizzate e che sono fortemente collegate tra di loro da nessi necessitanti. Applicata al passaggio dalle società pre-industriali a quelle industriali, questa idea generale si è tradotta nella famosa contrapposizione.

Noi continuiamo a ragionare basandoci su questi due grandi modelli: la comunità come qualcosa di legato alle persone, basato sui contatti frequenti, sulla tradizione, sul diritto familiare, appunto sullo status, sull'io, sulla religione; la società come società contrattuale, quella in cui noi viviamo.

Oggi possiamo osservare sperimentalmente, e uso queste parole non a caso, che una forma di società, che in passato non era possibile, perché prima della introduzione di nuove tecnologie che permettono di ridurre all'impercettibile e quindi alla pratica sincronità, il lasso di tempo tra la domanda e la risposta nella comunicazione asincrona, non era mai accaduto che persone che non si conoscevano tra di loro, senza un'identità, neppure lontanamente deducibile dalla loro collocazione spaziale, potessero entrare in contatto . Questa nuova forma di società viene chiamata volgarmente

"comunità virtuale", ma questa espressione è sbagliata, perché la comunità è sempre biotica, la comunità, per definizione, è qualcosa di fisico; nella comunità ci sono le persone e il contatto, nella società c'è il contratto e ci sono un po' meno persone, persone anonime, ma pur sempre persone. Qui, invece, abbiamo una strana forma di società in cui l'elemento biotico è scomparso completamente, ma, attenzione, non è scomparso l'elemento sociale. La cosa straordinaria, nell'esperienza del cosiddetto "cyberspazio", è proprio che anche nelle situazioni più estreme, più povere di interazione, si forma automaticamente una struttura sociale priva di connotazioni biotiche.

Ciò significa che la dicotomia classica tra *Gemeinschaft* e *Gesellschaft*, che non ha perso il suo valore euristico, non è più sufficiente perché illustrava il mutamento in un solo segmento dell'evoluzione storica. Oggi possiamo osservare un segmento ulteriore in cui si profila una

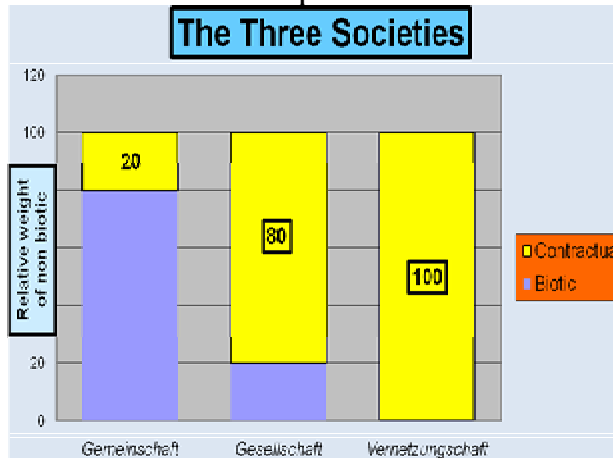
Una cosa interessantissima dei gruppi delle famose "chat-lines" o BBB è la sanzione dell'intruso. Parsons ha scritto due cose sul rapporto tra forza e potere, cioè forza come oro e potere come denaro: in ultimo c'è la forza, cioè l'idea che un gruppo non funziona se alla fine non c'è qualcuno che esercita una sanzione. Nel "cyberspazio" questo non è possibile, eppure la sanzione è molto forte. Ci sono degli esperimenti bellissimi, in questo senso. Chiunque abbia provato a farlo sa che è molto difficile irrompere in un gruppo..., anche se non c'è niente che lo vieti, tutto è pubblico. Si entra in un indirizzo e si cerca di parlare con persone che già si conoscono, ma si conoscono in modo curioso, si conoscono perché sono degli attori puri, nessuno sa chi è l'altro, dov'è, cosa fa, c'è semplicemente un nome, un codice; se si tenta di irrompere in questo gruppo, però, dopo cinque minuti si viene buttati fuori (a meno che uno non sia proprio pazzo, o che non sia un bambino che si diverte a dare fastidio). La sanzione, quindi, è violentissima.

Ecco quindi che noi possiamo immaginare uno sviluppo ulteriore nel passaggio da una società comunitaria a una società contrattuale, a un altro tipo di società che non so bene come chiamare, ma so da cosa deriva: deriva esclusivamente da un'interazione, senza nessun altro tipo di rapporto, tra due soggetti che sono "denudati" di ogni elemento di connotazione della persona umana, ma che sono, in realtà, soggetti umani. Questa società, sia pure in una situazione di convivenza con altre forme, è quella che si sta sviluppando sempre di più. In questo senso, io penso che nell'affrontare il problema della privacy e del trattamento dei dati si debba tenere conto della nuova situazione, oltre che di quelle tradizionali, che hanno a che vedere con l'amministrazione e i rapporti fra cittadini. Io penso che questa situazione sia fortemente incontrollabile, che sia in forte sviluppo e che ci ponga dei problemi giuridici - e anche etici - estremamente nuovi.

<b>COMUNITÀ/</b>	<b>SOCIETÀ/</b>	<b>RETE/</b>
<b>GEMEINSCHAFT</b>	<b>GESELLSCHAFT</b>	<b>VERNETZUNGSCHAFT<sup>6</sup></b>
<b>Volontà essenziale</b>	<b>Volontà arbitraria</b>	<b>Simulazione</b>
<b>Io</b>	<b>Persona</b>	<b>Icona/Avatar</b>
<b>Possesso</b>	<b>Patrimonio</b>	<b>Credito/Derivati</b>
<b>Suolo</b>	<b>Denaro</b>	<b>Informazione</b>
<b>Diritto familiare</b>	<b>Diritto delle obbligazioni</b>	<b>Arbitrage/Adesione I accept</b>

<sup>6</sup>) Il termine non esiste, è un gioco di parole sulla terminologia di Toennies

Le categorie suggerite da Toennies non sono sempre adattabili alla nuova situazione, ma in alcuni casi lo sviluppo implicito nella categorizzazione Toenniesiana è sorprendente. E' chiarissimo, per esempio, che la gran parte delle

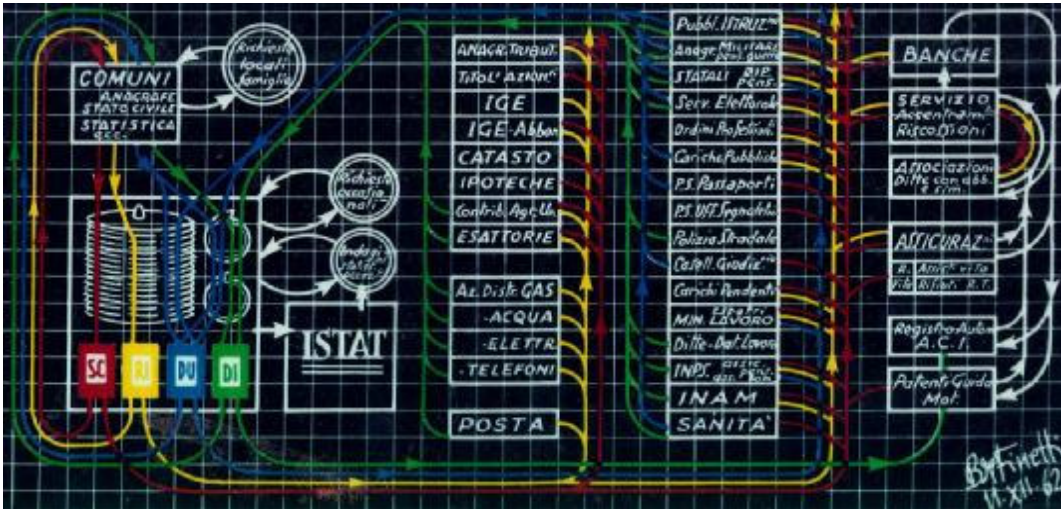


azioni collettive sulla rete sono governate dalla simulazione, una terza categoria da aggiungere alle due di Toennies, che peraltro si rifanno a un dibattito oggi quasi completamente dimenticato. Anche più sorprendente è la evoluzione della variabile di identità da io a persona, a icona. E quasi automatico è il passaggio da possesso a patrimonio a credito. Al segmento suolo-denaro si può aggiungere in modo che mi pare

incontestabile, il passaggio alle interazioni finanziarie, per loro natura del tutto astratte e impersonali, se possibile ancora più di quelle basate su danaro, secondo Marx e Simmel. Qui ho usato il termine “derivati” come esempio, estremo, di una classe di rapporti finanziari che caratterizzano la finanza sulla rete. E' più difficile invece completare il segmento dal diritto familiare a quello delle obbligazioni, ma certamente una componente importante del nuovo segmento è costituita da contratti che obbligano intere categorie di persone e quindi in un certo senso completano la traiettoria della spersonalizzazione. Un'altra importante componente è quella dei contratti tipo, ma chiaramente questo aspetto va esplorato più a fondo.

Per sintetizzare, possiamo dimostrare l'evoluzione da una dicotomia a una evoluzione più estesa semplicemente ipotizzando la quantità di relazioni biotiche, fisiche di contatto, personalizzate in ogni tipo di società. Ovviamente le proporzioni indicate per la *Gemeinschaft* e la *Gesellschaft* sono arbitrarie e stanno a indicare molto semplicemente una inversione nel peso reciproco di questi due tipi di interazione. Non ci sono dubbi invece sulla società per reti, perché in questo tipo di società i rapporti denudati (stripped) di ogni consistenza biotica, sono la totalità. Ovviamente, come durante tutta l'industrializzazione il modello comunitario ha continuato a convivere con quello contrattuale, anche nella situazione attuale la società pura, la società delle reti si combina con gli altri due tipi.

Come spesso avviene tuttavia, il sistema si evolve rispondendo alle esigenze a medio piuttosto che a quelle a lungo periodo. Ci sono credo buoni motivi per ritenere che le *cyberinfrastructures*, in grado di gestire la mobilità nei sistemi urbani, siano



quelli che avranno una diffusione maggiore di quelli che servono per migliorare la qualità della vita e la competenza dei cittadini. Uno dei

primi modelli di *cyberinfrastructures*, anche se non si chiamava così, ce l'ha proposto De Finetti nel 1962, e credo che siamo ancora a ragionarci su, di testa ([http://www.nsf.gov/news/special\\_reports/cyber/index.jsp](http://www.nsf.gov/news/special_reports/cyber/index.jsp), ma non in Italia) e di fatto (vari sistemi di regolazione della mobilità e di controlli per la sicurezza).

### *Ora ma non qui: tempo, spazio e tecnologia nella meta-città*

Oltre alla città visibile, fisica, esiste, in modi sempre più pervasivi, una città non visibile, non perché è nascosta, ma perché occorrono altre lunghezze d'onda, la *città dei flussi*. Purtroppo lo sviluppo di questa società è accompagnato dall'iperbole dei laudatores temporis actis, che la rifiutano, e da quella dei venditori di sistemi, che la caricaturizzano. In conclusione tutti finiscono per considerare l'argomento una sorta di gioco da salotto da mettere da parte quando si parla di cose serie, reali o concrete. E' un errore: questa città c'è, esiste e si sviluppa e il suo buon uso rappresenta la soluzione di molti problemi, che sono in larga misura e sempre più frequentemente causati dal suo cattivo uso. Occorre quindi spingere molto fortemente l'acceleratore sulla transizione alla terza fase verso una piena società della conoscenza. Questo significa innovazione, ma non solo tecnica, anche innovazione organizzativa nei rapporti tra le persone e tra l'amministrazione e i cittadini; significa nuovi lavori, significa svecchiamento del mercato del lavoro attivo, significa miglioramento della qualità della vita che si può ottenere solo aumentando la libertà e le capabilities individuali.

Le conclusioni di MoVe-2002 e MoVe-2003 hanno messo in evidenza che le considerazioni di carattere più tradizionale sulle tendenze della morfologia urbana,

della mobilità, dell'esclusione, della qualità abitativa – insomma, il mondo fisico e sociale – non può essere disgiunto dalle tendenze e dalle riflessioni sulla “Società della Conoscenza” (*Knowledge Society*). Sono considerazioni importanti perché sono collegate alla meta-città. Esiste la tendenza a considerare gli sviluppi delle ICTs (*Information Communication Technologies*) come un'entità separata rispetto all'ambiente fisico dei sistemi metropolitani. E invece il rapporto tra ICT – in particolare tutto ciò che riguarda Internet – e l'ambiente visibile è molto più sottile, largamente inesplorato e per molti versi più devastante di quanto in genere non si ritenga. Le componenti materiali e immateriali del fenomeno urbano sono tutte ugualmente importanti. La città è un oggetto molto ambiguo. Innanzi tutto perché è grande e complesso, e dunque le sue entità sono difficili da sintetizzare. Ma in secondo luogo, e soprattutto, perché di fatto in ogni città e nell'idea generale di città, esistono due oggetti interrelati. Uno è la “città visibile”, familiare a ogni abitante in ogni epoca (“Eist-en-polis”, “La'è la città”, è l'espressione da cui è nato il nome della città di Istanbul). Se mostriamo a chiunque l'immagine di una città qualsiasi, essa verrà immediatamente riconosciuta in quanto tale, nonostante le forme e tipologie urbane siano pressoché infinite. Esiste però un'altra città che non può essere vista, almeno non grazie alla lunghezza d'onda fisica. Ed è la società urbana, o città sociologica, che non solo è reale quanto quella visibile, ma è al tempo stesso l'artefice e il prodotto di quella visibile, con la quale dunque costituisce un insieme inestricabile.

Quale tipo di prodotto è allora la città, e con quali categorie possiamo distinguerla da altri sistemi complessi? In un breve saggio sulla produzione di organismi mutanti, il biologo Glauco Tocchini-Valentini fornisce un'interessante analisi che chiarisce la differenza tra “un sistema vivente complesso”, sia esso un batterio o un uomo, e altri sistemi complessi che esistono in natura. Soltanto gli organismi hanno la caratteristica essenziale di possedere una descrizione o un progetto interno. Questa è la differenza tra organismi e ambiente. Per esempio, il tempo atmosferico è un sistema complesso che può essere descritto dalle leggi della fisica, e queste leggi ci permettono di fare previsioni sull'evoluzione del sistema. Ma in nessun luogo, all'interno del sistema meteorologico, si riuscirà a trovare il suo “progetto”.

Le città sono entità complesse che possono essere classificate al tempo stesso come organismi viventi e grandi sistemi fisici. Nessuna città ha al suo interno un DNA che descriva in modo riflessivo il suo futuro sviluppo, sebbene alcune città, al tempo della loro fondazione, siano state progettate e si sviluppino secondo un

“piano”. E l’evoluzione di nessuna città può essere descritta da leggi strettamente fisiche, sebbene esistano limitazioni strutturali che anche gli insediamenti più spontanei sono costretti ad accettare.

Dunque, per comprendere, prevedere, e in certa misura influenzare i cambiamenti che interessano le città, dobbiamo usare due tipi di “lenti”: l’una è nei nostri stessi occhi, ma la seconda sta nel nostro cervello e può essere usata solo con l’aiuto di parole che esprimono i concetti. Per questo dobbiamo essere molto cauti nel maneggiare concetti e parole per descrivere la città sociologica, e per mettere in relazione ciò che vediamo e ciò che immaginiamo o pensiamo.

Mi interesserebbe seguire l’evoluzione tecnica e istituzionale di queste strutture in relazione alle funzioni di *governance* urbana e alle nuove funzioni economiche della città. Per esempio; nel ’92 avevo ipotizzato che le nuove funzioni per NRPs o city users avrebbero creato un “de facto disenfranchising”, dei cittadini. La vicenda dell’EXPO (ma è solo un esempio) sta creando una vera e propria economia di guerra, che userà molto delle strutture ICTs. Ma per quali fini?

Dall’analisi di casi concreti di città che hanno affrontato coerentemente il sistema dei flussi fisici e quelli non osservabili (per esempio Brema 2030 Die zeitgerechte Stadt" ) è stato possibile identificare tre livelli di analisi in cui si intersecano la città visibile e la città osservabile attraverso schemi concettuali.

A un **primo** microlivello, abbiamo le questioni relative alla nostra organizzazione esistenziale in casa, con profondi cambiamenti nello stile di vita, la tecnologia, eccetera – e qui entrano in gioco anche i temi dell’esclusione sociale: per esempio, i problemi della popolazione anziana chiusa in abitazioni disagiate e dunque esposta a condizioni climatiche estreme nel periodo estivo. Questo è un caso di esclusione sociale causata dalla mancanza di mobilità.

Al **secondo** livello, il punto cruciale è la mobilità in quanto tale, cioè gli effetti aggregati della micro-razionalità che comporta l’uso delle ICT. Per spiegare le differenze, diciamo che come singolo guidatore io devo prendere decisioni ponderate riguardo ai miei spostamenti in città, cioè valutare i pro e i contro del muovermi o dello stare in casa (risolvendo in alcuni casi il dilemma con una telefonata dal cellulare) o decidere di andare da un posto all’altro nel momento più favorevole, seguendo il percorso migliore e scegliendo il modo migliore: a piedi, in bicicletta, in taxi, in macchina o con i mezzi pubblici. L’analisi dei fattori che influenzano ogni

decisione individuale e la scelta tra comunicazione e trasporto viene effettuata al micro-livello, e può produrre risultati diversi anche a seconda della demografica del soggetto. Ma gli effetti aggregati di un gran numero di decisioni individuali può essere calcolato solo a livello di sistema urbano. Per parafrasare Barry Wellmann, il primo è un approccio tolemaico, in cui ogni individuo è al centro, mentre il secondo è un approccio copernicano o sistemico. A questo livello troviamo questioni legate alla morfologia urbana, alla trasformazione di spazi pubblici, allo scambio tra flussi materiali e immateriali di comunicazione, al dibattito sul trasporto e sull'esclusione sociale, e in generale tutto ciò che attiene alla metropoli vivibile. Vi vanno inoltre aggiunte le questioni legate alla e-Governance e alle conseguenze della diffusione dell'economia di servizio. L'importanza della diffusione dell'economia di servizio per la mobilità è in genere sottovalutata, perché è sempre vista in funzione dell'esigenza di una mobilità crescente. D'altro canto, diventa anche sempre più evidente che la soluzione dei problemi sistemici della mobilità non può essere individuata nella crescita quantitativa dell'industria automobilistica. Nei primi anni Ottanta è stato annunciato il declino della città e la diffusione della "casa elettronica", ed è stato anche coniato l'orribile neologismo "telependolarismo" che sarebbe stato una soluzione al problema degli spostamenti nell'area urbana.

Di fatto, solo una porzione dell'interazione generata dalle attività di servizio può essere trasformata in rapporti a distanza mediati da dispositivi dell'ICT. Ormai tutti sono concordi nel riconoscere che l'ICT riesce a eliminare la mobilità solo in alcuni casi. Un perfetto esempio di ciò è Amazon.com. Universalmente acclamato come simbolo del commercio online, è ormai chiaro che Amazon può operare solo se in combinazione con le agenzie di trasporto. E questo vale per tutte le aziende dell'e-Commercio.

Questo secondo livello è intermedio anche in senso spaziale, in quanto riguarda il livello di sviluppo delle meta-città. Come è stato chiaramente messo in evidenza da vari studiosi, la mobilità metropolitana interna non può essere disgiunta da quella tra due entità urbane. Un esempio di ciò è rappresentato dalla sempre più importante mobilità metropolitana verso gli aeroporti. Coerentemente, a questo livello le conclusioni di MoVe-2002 hanno indicato la necessità di interventi di governance sistemica sui temi della mobilità, da realizzarsi attraverso l'impiego di strumenti di gestione della mobilità.

Al **terzo livello**, o macro-livello, troviamo i temi più ampi della "Società della Conoscenza". La diffusione dell'informazione e della conoscenza e i suoi effetti impreveduti – inclusi gli effetti della privatizzazione sugli spazi pubblici, la conseguente trasformazione della struttura abitativa e degli schemi insediativi, i

cambiamenti nella struttura e nell'ubicazione del posto di lavoro, l'aumento di attività mobili in vari settori, l'e-Learning e l'accesso ai servizi, e in genere la diffusione di modelli globali di vita – tutti questi diversi ambiti generano altrettanti punti rilevanti ai fini della mobilità. A questo livello non troviamo strumenti di pianificazione diretta che riguardano la mobilità fisica; lavoriamo invece in aree culturali e di valori che possono produrre conseguenze a lungo termine sul sistema globale della mobilità, (esplorato nel dettaglio nei rapporti di MoVe-2002 e di MoVe-2003). La mancanza di operatività immediata di questo livello non deve trarre in inganno quanto alle sue conseguenze: il livello culturale, come l'istruzione, sono obiettivi difficili da perseguire, ma il valore della mobilità è così connaturato nella cultura moderna e nel sistema economico mondiale contemporaneo da diventare un tema di primaria importanza. Sappiamo inoltre che la mobilità non è soltanto il risultato immediato dei progressi tecnici. Come ci ricorda Alain Gras, la tecnologia è sempre inserita in qualche macrosistema in cui fattori economici, culturali e sociali si legano assieme per creare un prodotto unico. La mobilità è un valore sociale moderno, soprattutto nella società “termo-industriale” in cui viviamo.

Durante il periodo più esplosivo della trasformazione metropolitana, nell'ultimo quarto del XX secolo, proprio quando l'opinione pubblica e le élites politiche ventilavano confusamente un'improbabile morte della città, la mobilità è diventata parte integrante della nuova forma urbana, caratterizzata dall'evoluzione da un sistema industriale produttivo a un sistema di servizi. In termini concreti, ciò ha significato un cambiamento per cui da un sistema di mobilità principalmente basato sullo spostamento di merci (sia grezze che finite) e di capitali, si è passati a un'altra forma di mobilità, continua e ricorsiva, in cui lo spostamento interessava gli individui. Tale cambiamento non sarebbe stato possibile se non si fosse verificato allo stesso tempo un mutamento culturale pervasivo, che ha portato le società preindustriali tradizionalmente radicate a una valutazione positiva della mobilità. Nelle città tradizionali, lo spostamento e la mobilità erano attività difficili, pericolose e costose, quasi sconvenienti, tanto che intellettuali come Orazio o Pascal consideravano con una punta di sarcasmo coloro che osavano viaggiare o erano costretti a farlo. Nella vita contemporanea, invece, tutto ciò è ritenuto un elemento necessario e positivo. Quello che era il disgusto per il viaggio è diventato industria turistica, e movimenti culturali importanti come il Futurismo hanno anticipato e dato impulso alla cultura della mobilità.

La nostra cultura è così incline alla mobilità che quasi non vediamo le correnti secondarie che spingono verso l'accettazione e l'uso della mobilità come valore in sé.

Un fattore importante è costituito dall'impulso alla conoscenza che è parte della *bildung* di ogni individuo. Accade sempre più spesso che un evento culturale attiri migliaia o anche milioni di persone. Ciò non deve stupire: "società della conoscenza" significa anche consumo di massa di prodotti culturali, e la rappresentazione simbolica del prodotto culturale non sostituisce l'esperienza personale sul luogo, ma piuttosto la stimola. Per quanto possa apparire sorprendente, i rumeni sono così legati culturalmente alle loro origini latine che in tutti i musei del loro paese si può vedere una riproduzione della guerra di Dacia vinta dai romani nel 105 d.C., in cui i guerrieri daci sono fatti schiavi nella parata vittoriosa dell'imperatore. Questo è un oggetto culturale virtuale che oggi può essere visto nel dettaglio in molti siti Internet. Eppure, resta il sogno di ogni rumeno andare a Roma a vedere i suoi avi ridotti in schiavitù scolpiti "davvero" sulla Colonna Traiana. La diffusione della rappresentazione massmediatica di un numero crescente di oggetti culturali di questo genere ha creato un mercato che sempre più è parte dell'economia urbana delle meta-città, o delle metropoli di seconda (e terza) generazione.

L'emergenza delle metropoli di seconda e di terza generazione ha importanti implicazioni sulla governance dei nuovi sistemi urbani. Ancora una volta ci troviamo davanti a concetti e approcci nuovi. Per secoli la base del sostenibilità finanziaria della città è stata la ricchezza prodotta dai suoi abitanti. La residenza o la cittadinanza costituivano il presupposto delle varie forme di tassazione. Storicamente, alcune città-stato sono state molto efficienti nel raccogliere entrate fiscali dai suoi cittadini. Nel XV secolo, città-stato come Milano, Venezia o Napoli riuscivano a raccogliere entrate annuali tali da essere paragonabili a quelle dell'intero regno di Francia o di Castiglia o a una porzione rispettabile di quelle dell'Impero Ottomano. Oggi l'economia delle città si basa sempre più sui consumi di popolazioni mobili che non risiedono nelle stesse aree in cui lavorano.