

TRASPORTI

& cultura

50

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



LA CITTÀ, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2018
anno XVIII, numero 50

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia

e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Scientifico

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti
Parlamento Europeo

Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2018 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2018

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 LA CITTÀ, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ
di Laura Facchinelli

7 50 NUMERI
di Laura Facchinelli

**13 BREVI NOTE SULLA CONDIZIONE
ATTUALE DELLA CITTÀ**
di Franco Purini

**19 TRASFORMAZIONI IN CORSO,
DELLA CITTÀ E DELLA SUA GENTE**
di Giandomenico Amendola

**25 CITTÀ: MEMORIA, INNOVAZIONE,
IDENTITÀ**
Intervista ad Alberto Ferlenga a cura di Laura
Facchinelli e Oriana Giovinnazzi

**31 IL PAESAGGIO URBANO COME
INTERPRETE DELLE SFIDE DELLE
CITTÀ DI OGGI E DOMANI**
di Andreas Kipar

**39 CONDIZIONI DELL'ABITARE E
POLITICHE URBANE IN ALCUNE
ESPERIENZE EUROPEE: NUOVE SFIDE
PER IL PROGETTO DELLA CITTÀ**
di Chiara Mazzoleni

**47 DALLA RACCOMANDAZIONE
UNESCO ALLA CITTÀ CREATIVA:
QUALE FUTURO?**
di Viviana Martini

**51 LA CITTÀ, I CITTADINI E LA MOBILITÀ
SOSTENIBILE. NOTE DI STORIA
RECENTE**
di Stefano Maggi

**59 L'ENERGIA DELLA CITTÀ.
ABBIAMO VISSUTO 150 ANNI
IN UNA BOLLA ENERGETICA**
di Emanuele Saurwein

**67 ARCHITETTURE DEL CORPO
URBANO. PERCHÉ LA CITTÀ DI OGGI
NON È RAPPRESENTATIVA**
di Zeila Tesoriere

**75 MUSEI, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ.
I CAMBIAMENTI IN AMBITO ESPOSI-
TIVO E MUSEALE NELL'OTTICA DEL-
LA PSICOLOGIA ARCHITETTONICA**
di Leonardo Tizi e Francesca Pazzaglia

83 UN CAMION CHE PASSA È MUSICA?
di Ricciarda Belgiojoso

**89 DALLE NUOVE PRATICHE DI
MOBILITÀ AL PROGETTO: LETTURE
SENSIBILI DI SHANGHAI**
di Cristiana Mazzoni e Irene Sartoretti

**97 BRIDGING WORLDWIDE. APPUNTI DI
VIAGGIO**
di Enzo Siviero

**103 LISBONA. TRASFORMAZIONI DI
UNA CITTÀ EUROPEA**
di Giuseppe Mazzeo

**111 NUOVI SCENARI URBANI PER LA
MILANO DEL 2050**
di Maria Cristina Treu

**119 VENEZIA SOPRAVVIVRÀ AL
TURISMO 4.0?**
di Paolo Costa

**125 TEMA JOURNAL OF LAND USE,
MOBILITY AND ENVIRONMENT:
L'ESPERIENZA DEL PRIMO
DECENNIO**
di Rocco Papa e Anna La Rocca

cultura

**131 DALLA POLIS ALLA COSMOPOLIS:
CONSIDERAZIONI SUL CON-VIVERE
E LE SUE METAFORE**
di Giuseppe Goisis

**137 CARATTERI PERCETTIVO-ESPRES-
SIVI DELLA FORMA ARCHITETTO-
NICA CONTEMPORANEA NELLA
VALORIZZAZIONE DELLE IDENTITÀ
PARTICOLARI**
di Michele Sinico

**143 LA CITTÀ NEL DIBATTITO CON-
TEMPORANEO, FRA TRADIZIONALI
QUESTIONI E NUOVE SFIDE.
CONVEGNO INU A NAPOLI**
di Marichela Sepe

**149 BIENNALE ARCHITETTURA,
ALLA RICERCA DELLA LIBERTÀ**
di Laura Facchinelli

La città, specchio della società

di Laura Facchinelli

Il tema di questo numero della rivista – il numero 50, un traguardo per noi importante – nasce dalle esperienze maturate in questi anni, lungo il filo conduttore delle modalità del costruire nel paesaggio. Costruire le infrastrutture innanzitutto (ferrovie, strade, viadotti...), che hanno un grande impatto per le loro dimensioni e la durata nel tempo. Costruire condomini, capannoni, sempre più spesso centri commerciali, che trasformano le periferie delle città. Costruire all'interno delle aree urbane, e in particolare nelle metropoli, dove si moltiplicano i grattacieli. Ci poniamo interrogativi sul presente e sul futuro delle nostre città.

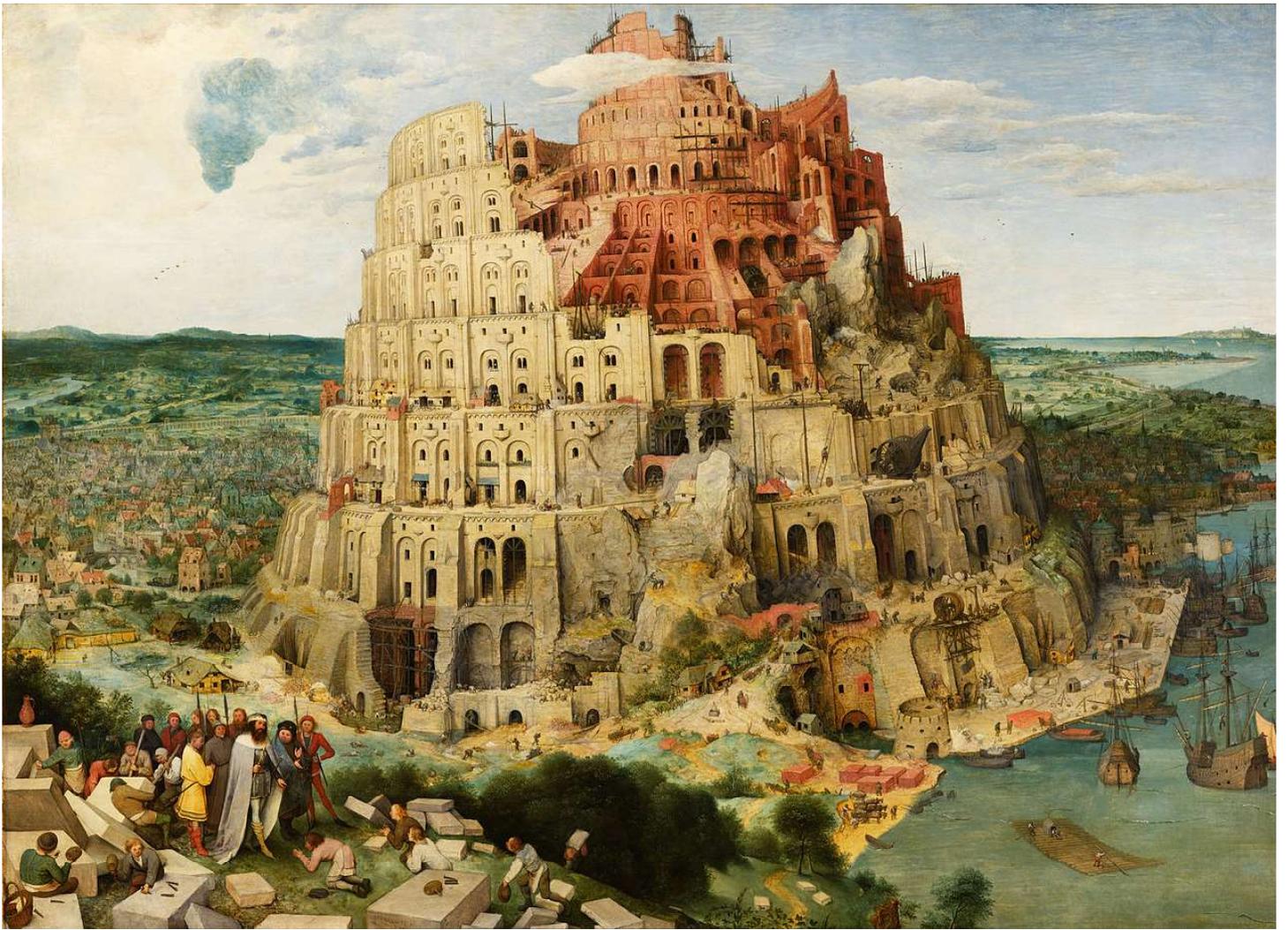
Il nodo cruciale della nostra rivista è infatti quello dell'ambiente costruito. Lo affrontiamo tenendo ben presenti le esigenze della modernità, il doveroso impulso allo sviluppo, là dove il costruire – per esempio – una nuova linea ferroviaria costituisce un progresso in termini di un servizio di trasporto più veloce a disposizione di tutti, fondamentale quando si possono migliorare i collegamenti fra le nazioni. Con la massima considerazione per le istanze di tutela dei territori attraversati, tutela che presuppone un progetto efficace e rispettoso, condiviso con le popolazioni.

Anche nel caso della città, della quale ora ci occupiamo, la qualità del progetto determina la bellezza o disarmonia di un luogo, influenzando in modo positivo o negativo l'ambiente vita e ipotecendo il futuro, spesso in modo irreversibile. Abbiamo sottolineato più volte che le piazze delle nostre città sono ricche di storia, con testimonianze immortali dei grandi dell'architettura, e anche gli edifici più modesti dei secoli passati ci appaiono preziosi, se confrontati con certe costruzioni degli ultimi decenni. Prima si costruiva con materiali solidi, idealmente "per sempre", mentre in seguito – per incapacità di giudizio, o per gretto calcolo di utilità – si è costruito e basta.

Fin qui il confronto fra passato e presente nel nostro paese. Ma ci poniamo interrogativi anche in un orizzonte più ampio. Più ampio in termini geografici, per constatare che le metropoli nei diversi continenti crescono a dismisura e sono ormai, spesso, omologate e prive di identità. Ma l'orizzonte può essere più ampio anche in termini temporali, per cogliere le nuove tendenze dell'architettura, la quale, se è capace di slanci innovativi straordinari, talvolta stravolge il nostro orizzonte visivo con scenografie arroganti quanto sterili, inadatte ad evolvere il proprio linguaggio, tanto che saranno sostituite, presto o tardi, da altre mode. Contemporaneamente, però, si affermano istanze opposte, che vogliono i cittadini protagonisti, e anzi li vedono attivi nel modellare i luoghi nei modi adatti alla propria esistenza. Sempre più si diffondono ricerche tecniche e sensibilità personali volte a un uso sensato e lungimirante delle risorse energetiche. E queste esigenze già orientano alcuni progettisti.

Da alcuni decenni il mondo sta cambiando, radicalmente. A cambiarlo siamo noi. Noi che - disorientati nel generale crollo dei valori, storditi dalla tecnologia galoppante, timorosi per le minacce amplificate nell'oceano informe del web – anche nel costruire edifici e piazze proiettiamo le nostre scelte condizionate, le nostre incertezze. Pertanto i luoghi che cambiano, nella loro fisicità, costituiscono uno specchio che ci rimanda l'immagine di quello che siamo. Ed ecco il tema di questo numero che analizza i cambiamenti della città-specchio, accostando le modalità interpretative dell'Architettura, della Filosofia, della Sociologia, della Psicologia, della Storia, delle Arti.

Per costruire questo scenario a più voci, abbiamo interpellato gli autori che hanno collaborato con la rivista nei 18 anni della sua esistenza. Hanno risposto in tanti. Ne risulta un panorama molto articolato, dalla complessità delle trattazioni accademiche alla leggerezza degli appunti di viaggio. Si parla di due città italiane impegnate su versanti differenti: una è orientata su progetti architettonici ambiziosi e innovativi, l'altra è assediata da un numero di turisti sempre crescente, rischiando di restarne travolta. Si affronta, doverosamente, il tema della mobilità sostenibile, ed è preziosa la testimonianza di un lavoro comune fra due continenti. Alcuni articoli sono sorprendenti, come quello che intreccia l'architettura con la musica. Hanno scritto anche i responsabili di una rivista universitaria che affronta argomenti a noi molto vicini. Nelle pagine che seguono presentiamo pertanto un affresco sulla città che ci aiuta a riflettere sul nostro modo di essere.



Trasformazioni in corso, della città e della sua gente

di Giandomenico Amendola

Scrivo Calvino in *Gli dei della città*: "Crediamo di continuare a guardare la stessa città, e ne abbiamo davanti un'altra, ancora inedita, ancora da definire, per la quale valgono *istruzioni per l'uso* diverse e contraddittorie, eppure applicate, coscientemente o meno, da gruppi sociali di centinaia di migliaia di persone". La città contemporanea – comunque la si voglia chiamare: postmoderna, soft, neobarocca, narciso, dei flussi o altro – si sta trasformando sotto i nostri occhi con rapidità e profondità straordinarie. Persino superiori a quelle che crearono nell'800 la città moderno-industriale che sconvolse non solo e non tanto le forme urbane quanto le vite di milioni di persone e la stessa cultura di un'epoca. Oggi, in poco più di trent'anni, le nostre città si sono trasformate: le ciminiere della vecchia Coke Town di Dickens sono quasi ovunque scomparse portando via con sé una larga parte della classe operaia, i confini che costituivano parte indispensabile della tradizionale città compatta sono rimasti solo in qualche norma amministrativa, prossimità e distanza si intrecciano in un nuovo mondo fatto di flussi e di luoghi. La maggiore trasformazione riguarda però il rapporto della città con la sua gente. Scrive ancora Calvino, questa volta ne *Le città invisibili*: "Di una città non godi le sette o le settantasette meraviglie ma la risposta che dà alla tua domanda". La città moderno-industriale era data, toccava alla sua gente adattarsi, oggi al contrario è la città che cerca di rispondere non solo ai bisogni ma anche ai desideri delle persone. La città moderno-industriale era sino a pochi decenni fa considerata e vissuta come data e non modificabile che marginalmente. Essa era analizzata e progettata come un sistema dotato di leggi proprie a cui era necessario adeguarsi. Il principio era quello veterotestamentario "Tu non avrai altra città al di fuori di me". La letteratura scientifica a cavallo tra l'800 ed il '900 parlava, perciò, delle trasformazioni psicologiche dell'uomo metropolitano alle prese con il sovraccarico di stimoli della grande città. Per vivere la nuova metropoli era necessario cambiare. Per Simmel il cittadino diventava corticale e blasé proprio per resistere all'eccesso di stimoli che la nuova città gli rovesciava addosso. Dello stesso avviso erano i sociologi come Park, i filosofi come Benjamin e Kracauer solo per citarne alcuni. Anche la città, ovviamente, cambiava, ma seguendo la logica che il suo essere sistema le imponeva. Le trasformazioni della città erano dovute all'esigenza di meglio adempiere alle funzioni fondamentali che il movimento moderno avrebbe poi rigorosamente identificato. Tra queste c'era quella di rispondere ai bisogni della popolazione, anch'essi scientificamente identificabili: l'abitare, il lavorare, il tempo libero.

Ongoing transformations of the city and its people

by Giandomenico Amendola

The contemporary city is changing rapidly and profoundly. Traditional names and categories we have used to describe it seem inappropriate to the new scenario. Ongoing changes are even greater than those that created the modern industrial city in the nineteenth century, which changed not only urban and architectural forms, but millions of people's lives and the culture of the time. Today, in just a few decades, our cities have changed deeply: the factory chimneys of old Dickensian coke towns have disappeared almost everywhere, taking with them a large part of the working class, city limits of the compact city have dissolved in the sprawl. Distance and proximity are tightly related and intertwined in a world made of flows and places.

The most important change lies in the relationship between the city and its people. In his *Invisible cities*, Italo Calvino writes about cities that "you take delight not in a city's seven or seventy wonders, but in the answer it gives to a question of yours". The modern industrial city was considered a system ruled by rigid laws that citizens could not change; people could only adapt. On the contrary, because of globalization and deindustrialization, the contemporary city can live and develop only if it can find the answers to people's needs and desires.

Nella pagina a fianco, in alto: Pieter Bruegel il Vecchio, *La torre di Babele*; in basso: interno della stazione di Sapporo.



1 - Interno di un mall americano.

Poi, globalizzazione e deindustrializzazione hanno cambiato lo scenario. Le fabbriche hanno abbandonato le loro sedi storiche e sono andate dove i salari erano più bassi e le leggi più permissive. Le grandi città industriali hanno cambiato volto: Pittsburgh, Detroit, Torino, Glasgow solo per fare alcuni esempi si sono trovate ad affrontare una sfida difficile e decisiva. Era necessario reinventarsi perché il futuro non era più la prosecuzione di una traiettoria scritta nel passato; il futuro era tutto da inventare. Una frase di larga circolazione in Europa riassume il nuovo scenario "Le città che hanno un futuro sono solo quelle che lo hanno già scelto". Tutto questo perché, è stato scritto più volte, l'offerta di città è diventata superiore alla domanda o, meglio, perché imprese, famiglie e visitatori hanno potuto scegliere la città dove investire, abitare o andare come turisti.

Con le fabbriche lontane nei paesi del terzo o del quarto mondo le imprese possono portare i propri quartieri generali – dove si accumula e distribuisce il profitto – ovunque vogliano. Per poterlo fare, però, devono scegliere città dove dirigenti e tecnici, di valore, siano disposti ad andare. La città deve essere di loro gradimento. I sistemi di comunicazione per trasferire cose, persone e informazioni faranno il resto. Anche le famiglie e le persone si spostano seguendo non solo occasioni di lavoro ma anche e soprattutto qualità della vita, caratteristiche del sistema scolastico per i figli, servizi alla persona. Tutto ciò comporta il ribaltamento del vecchio rapporto tra la città e la gente: non è più la gente che deve adattarsi alla città, come avveniva per la metropoli moderno-industriale, ma è questa che deve adattarsi ai bisogni ed ai desideri delle persone. La grandezza di una città e la quali-

tà della sua vita derivano non più da principi del sistema ma dall'esperienza della gente. È questa che invoca De Certeau quando mette in guardia sulla sindrome di Icaro il quale, racconta il mito, mise le ali per volare alto come gli dei ma che sciolta la cera crollò ingloriosamente al suolo. Gli urbanisti sono affetti da questa sindrome, nota l'antropologo francese, perché si illudono di poter capire e controllare la città guardandola dall'alto, a volo di uccello. Senza però, proprio per questo, riuscire a capirla. De Certeau propone invece il mito di Dedalo, che di Icaro era figlio, il quale si avventurava nel labirinto proprio come fanno gli abitanti delle metropoli nelle loro strade. Icaro, esplorando e capendo, sfidava e vinceva il labirinto, noi la città.

Oggi, dell'esperienza della gente non se ne può più fare a meno perché la competizione tra le città per attrarre imprese, famiglie e visitatori è sempre più intensa. Le storiche città delle ciminiere da Essen a Bilbao, da Oporto a Sesto San Giovanni – considerata la Stalingrado d'Italia – hanno avviato un processo di profonda trasformazione per non piombare nel *Rust Belt*, la disperata e povera cintura di ruggine, dove sono precipitate ricche regioni industriali come l'Ohio e la Pennsylvania negli USA. Anche le grandi metropoli europee come Parigi e Londra, simultaneamente capitali politiche, culturali e industriali, mutano profondamente. Le storiche aree delle fabbriche, dei magazzini e delle centrali elettriche – come i Docks e le centrali elettriche (la Tate Modern) a Londra – vengono ridestinate ad accogliere condomini eleganti o, sempre più spesso, i musei ormai considerati le cattedrali del XXI secolo. Per affrontare una competizione sempre più dura, in cui per la prima volta la gran-



di città competono con le capitali una volta giudicate inavvicinabili, l'immagine diventa decisiva. Questa, una volta costruita in secoli grazie a scrittori e grandi viaggiatori, è oggi nelle mani degli esperti del marketing alla ricerca dell'idea chiave che possa portare una città sul palcoscenico dei media e quindi trovare un posto utile nell'immaginario collettivo. I grandi eventi come le Olimpiadi o le Esposizioni universali, le designazioni a Capitali europee della cultura, le mostre d'arte epocali, tutto serve – se ben organizzato e soprattutto raccontato – a lanciare o rafforzare una città. Persino l'effimero, una volta poco considerato, se diventa una costante della quotidianità ed è ben pubblicizzato può servire a creare una immagine vendibile.

Insostituibili sono soprattutto gli architetti. All'inizio del secolo scorso era possibile parlare dell'architettura come di "un'opera d'arte fruita in condizioni di distrazione", oggi il grande architetto – l'archistar – e le sue opere sono un fattore d'attrazione: spesso sono famose, e rendono famosa la città, prima ancora di essere realizzate. L'esperienza di Bilbao, portata fuori dalla profonda crisi della deindustrializzazione proprio grazie alle grandi firme progettuali, è diventata oggetto di studio e di emulazione da parte di centinaia di amministratori locali. Gehry con il museo Guggenheim, Foster con le stazioni della metropolitana, Calatrava con ponti ed aeroporto, ecc. sono diventati i fattori di attrazione di una città tutta firmata dando vita alla cosiddetta "ricetta Bilbao" a cui ormai ricorrono, con alterni successi, comuni grandi e piccoli.

La competizione urbana e la rincorsa in un mondo sempre più culturalmente omologato ha porta-

to Rem Koolhaas a parlare della nascita e dell'affermazione di una "città generica" in cui le forme urbane ed architettoniche tendono a somigliarsi rendendo simili Singapore ed Oporto, Rotterdam e Shanghai. I grandi shopping mall, gli aeroporti – autentici luoghi per milioni di persone e non luoghi come sostiene Marc Augé – le stazioni ferroviarie, i condomini di lusso e i grandi alberghi, ospedali ed università sembrano smentire la specificità e la storia dei luoghi che spesso si può ritrovare solo nei centri storici quando, talvolta, anche questi non vengo snaturati e ridotti a parchi a tema per turisti.

Le azioni e le politiche di reinvenzione della città, essendo proiettate nel futuro, richiedono rilevanti quote aggiuntive di consenso oltre a quelle già normalmente necessarie. La società è un concetto per i più astratto, mentre è nella città che la gente incontra la società. La città può, quindi, creare e distruggere consenso non solo per se stessa ma per l'intera società. Per questo oggi il governo di una città proiettata nel futuro è particolarmente difficile.

Chi governa ha a sua disposizione tre risorse: denaro, tempo e consenso. Queste sono tra loro relativamente scambiabili. Per esempio, in mancanza di sufficiente denaro si ricorre spesso alla risorsa tempo: i progetti vengono differiti o diluiti. Espediente largamente praticato ma oggi rischioso perché, in una fase di forte competizione urbana, se una città non fa per tempo qualcosa di importante, sarà un'altra città a farla, rendendo la prima inutile o quantomeno di minore visibilità.

Il tempo è, perciò, ormai una risorsa sempre più scarsa. Il denaro – e le azioni che questo consente – servono a creare consenso ma, per contro, sen-

2 - Trasformazioni a Bilbao, foto di Laura Facchinelli.



3 - La Tate Modern Gallery di Londra.

za di questo è difficile trovare fiscalmente i capitali che servono. Per superare l'incombente crisi di consenso, aumenta in maniera esponenziale il ricorso alla retorica nei discorsi sulla e per la città. La stretta del consenso è resa ulteriormente e pesantemente più difficile dal fatto che le azioni e le politiche di re-incantamento della città, generalmente riconosciute come indispensabili, non sono esenti da critiche anche pesanti concernenti le loro ricadute sociali.

Le distanze sociali nella città stanno aumentando in maniera impressionante. Ai vecchi poveri si aggiungono sempre più numerosi i nuovi poveri e tra questi ci sono anche larghe fette del ceto medio impoverito. Delle azioni di reinvenzione della città non tutti beneficiano alla stessa maniera. Spesso, anzi, un set di azioni positivo per alcuni si risolve in una perdita secca per altri. Se una luce diventa più brillante, c'è una zona della città che diventa più scura, viene spesso detto a proposito, per esempio, delle politiche di gentrificazione. Queste, immettendo in quartieri popolari – considerati appetibili per le qualità storiche, ubicazionali o paesaggistiche - quote di popolazione dotate di alto potere d'acquisto e modelli di consumo conseguenti, tendono inevitabilmente ad espellere i vecchi abitanti rompendo le reti di vicinato, spesso preziose per compensare gli scarsi livelli di reddito. Non c'è grande città italiana da Roma a Firenze, da Torino e Milano a Bologna o Padova dove ciò non sia avvenuto. Per non parlare ovviamente di Glasgow e Bilbao considerate le "capitali" del re-incantamento urbano.

Un nuovo problema si presenta oggi alle città e soprattutto a quelle italiane che si sono ritrovate assolutamente impreparate ad accogliere una improvvisa, rapida e massiccia immigrazione. Assumendo forme fisiche e sociali affatto particolari, anche quella italiana sta diventando una città meticcica, per usare l'efficace definizione di Leonie Sandercock. Tutte le nostre città, soprattutto quelle medie e grandi del centro e del nord hanno cambiato aspetto. Mancano però, diversamente da Londra, Berlino o Parigi, i grandi quartieri etnici, fatta eccezione per alcune affollate enclaves cinesi.

Nella grande metropoli diffusa soprattutto nord-americana, lo *sprawl*, nascono gli *ethnoburbs*, le microcittà etnicamente omogenee – per esempio nella grande Los Angeles sono numerose le grandi comunità vietnamite o coreane – che non hanno nulla del vecchio ghetto. Anzi. Gli abitanti, emigrati di prima o seconda generazione, lavorano e fanno affari nella grande metropoli diffusa ma scelgono di vivere la quotidianità in un ambiente culturalmente e socialmente omogeneo.

La situazione in Italia è diversa perché il nostro è stato sempre e tradizionalmente un paese di emigrazione, senza neppure una vera esperienza coloniale, e l'incontro con l'*altro*, diverso per lingua, cultura e colore della pelle, è sempre stato difficile come dimostravano negli anni '50 ed nei primi '60 i cartelli che a Torino avvertivano – che le case non sarebbero state date in affitto ai meridionali. Oggi, l'Italia deve fare i conti con una immigrazione massiccia: nel 2017 gli stranieri presenti sono quasi sei milioni, quasi il 9% della popolazione totale.

La presenza degli immigrati ha accentuato il carattere poroso della città italiana contemporanea e pone di conseguenza il problema di una difficile prossimità multietnica. Vecchie e nuove povertà si incontrano intrecciandosi con le varietà etniche creando i cosiddetti quartieri meticcici. I nuovi arrivi e le operazioni di rinnovo urbano, a partire da quelle di gentrificazione, rompono gli equilibri dei vecchi quartieri popolari facendo incontrare persone e gruppi sociali che la tradizionale metropoli teneva distanti rendendoli reciprocamente invisibili. Dall'800, infatti, un principio fondante della città moderno-industriale è stato quello di creare una distanza fisica proporzionale a quella sociale. Lentamente a Londra, rapidamente a Parigi con gli sventramenti di Haussmann, il vecchio e nuovo proletariato è stato spinto ai margini lontani ed invisibili della città.

L'invisibilità, però, resiste anche nella città porosa; essa, però, è presentata in maniera politicamente corretta come tolleranza che, spesso, non è altro che una cortese indifferenza verso l'altro che, in quanto diverso ed indesiderato, scompare agli occhi dei più. La perdurante crisi economica e le tensioni politiche accentuano e strutturano le frizioni



4 - L'interno del "104" di Parigi, foto di Laura Facchinelli.

che sfociano in alcuni casi – come in alcuni comuni delle province di Roma e Torino – in conflitti aperti o in manifestazioni contro l'arrivo di immigrati. La tensione è anche alimentata dal populismo ansiogeno di alcune formazioni politiche che fa della paura il principale strumento di acquisizione di voti. Si fa spesso riferimento, in molti di questi discorsi, ad una forma ideale di stato e di democrazia, alla *polis* greca. Dimenticando, però, che questa è la città dei liberi ma dei pochi: tutti, infatti, sono cittadini, e come tali fruiscono degli stessi diritti a partire da quelli politici. Sono pochi perché fuori dai recinti preziosi della cittadinanza sono tenute le donne, gli immigrati, gli schiavi ed i servi. Ben diversa è la *Civitas* romana, dove la cittadinanza appartiene a tutti coloro che, a partire dall'editto di Caracalla del III secolo, sono nati nell'impero. È la città a cui ci auguriamo che la nostra prossima ventura somigli, e che come tale sia una *civitas augescens*, una città che cresce autorevole grazie alla sua capacità di accogliere e mantenere *hostes, peregrinos et victos*, i nemici, i pellegrini e gli sconfitti.

Italo Calvino, *Le città invisibili*, Mondadori 1972.

Italo Calvino, "Gli dei della città", in *Com'è bella città*, Stampatori 1977.

Michel de Certeau, *L'invention du quotidien*, Gallimard 1990, tr.it. *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro 2009.

Rem Koolhaas, *Generic City*, Sikkens Foundation 1995.

Leonie Sandercock, *Towards Cosmopolis: Planning for Multicultural Cities*, Academy Press 1997, tr.it. *Verso Cosmopolis. Città multiculturali e pianificazione urbana*, Dedalo 2004.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Giandomenico Amendola, *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*, Laterza 2010.

Giandomenico Amendola, *Le retoriche della città, tra politica, marketing e diritti*, Dedalo 2016.

Marc Auge, *Non-lieux. Introduction à un anthropologie de la surmodernité*, Seuil 1992, tr.it. *Non Luoghi, introduzione a una antropologia della surmodernità*, Eleuthera 2009.