

## Le nuove forme di comunicazione e la città. Il caso di alcune città francesi

### Introduzione

I recenti cambiamenti radicali che riguardano la città industriale occidentale post-fordista si manifestano, nell'ambito della realtà amministrativa e politica europea in via di costituzione, attraverso aspetti contraddittori. In effetti la città è, allo stesso tempo, diluita in vaste periferie e rinserrata in poli decisionali particolarmente efficienti. I limiti dell'oggetto urbano si fondono sia con l'evoluzione della più semplice diffusione dell'informazione sia con la moltiplicazione dei legami reali o virtuali. Queste pratiche facilitano l'estensione della città al di là di una linea per lungo tempo simboleggiata da un paesaggio industriale e operaio oggi obsoleto e "l'esportano" in un "plat pays"<sup>1</sup> dove si effettua un lavoro "à façon"<sup>2</sup>, moderno quando si tratta della pratica del telelavoro, ma dei più tradizionali quando si tratta della semplice delocalizzazione della produzione. Osservando i profondi sconvolgimenti che subiscono le attività ed i modi della produzione, il geografo non può che notare che questi si traducono con delle modalità di colonizzazione dello spazio differenti da quelle che avevano accompagnato l'epoca industriale e urbana. Sulla natura della città del terzo millennio, occorre forse che il geografo si domandi se, cambiando d'essenza, la città non cambi anche di forma? Si potrebbe allora fissare o ridefinire una frontiera sempre più evanescente fra mondo rurale e mondo urbano in cui attori, utenti e osservatori del territorio si sforzino di individuare delle nuove pratiche, delle variazioni nello statuto degli spazi urbani e l'evoluzione delle strategie di pianificazio-

ne pubblica e privata.

Certamente spetta al geografo studiare come questa evoluzione si traduca nei paesaggi, poiché la "nappe"<sup>3</sup> urbana, estendendosi, ha non solo cambiato forma, ma ha conquistato zone in cui il rischio ambientale è esacerbato e dove il rischio naturale diviene un'alea ancor maggiore. Inoltre non si disegnano forse delle entità qualitativamente innovative che utilizzano le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, caratterizzate da sinergie che mettono in gioco altre scale ed altri attori? Queste entità pongono la questione della ricomposizione amministrativa ed economica della città nell'ambito di un'amministrazione sensibile al concetto emergente di *gouvernance*, che cerca di rispondere soprattutto al malessere economico e sociale attraverso una territorializzazione delle politiche di occupazione, al di là delle possibilità di delocalizzazione offerte dalle NTIC (Nuove Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione). La sparizione delle attività produttive a favore della moltiplicazione dei servizi, la cui creazione è meno legata allo sfruttamento del territorio che agli uomini che lo occupano, conduce a riflettere sulla ricomposizione spaziale della città, ad analizzare con attenzione rinnovata delle attività spesso, e a torto, qualificate come "virtuali" che non sono, per lo meno, portatrici di un forte valore aggiunto.

### I) Verso una città esplosa

I movimenti demografici hanno, si sa, una traduzione spaziale, così come emerge dai primi ri-



sultati del censimento del 1999<sup>4</sup>. Questa traduzione spaziale ha per lungo tempo ripercorso l'impronta disegnata dalla rete dei trasporti. Così accade anche in Francia, ma qui il consolidamento ed il nuovo disegno della rete ferroviaria hanno delle conseguenze importanti sui ritmi di urbanizzazione e sulla competizione fra le città, alcune delle quali si sono affermate come tecnopoli, mentre altre si apprestano a diventare delle cybercittà.

a) *Estensione e modernizzazione delle reti dei trasporti, urbanizzazione ed occupazione dello spazio*

Mentre nel 1945 le città coprivano il 7% del territorio francese, nel 1999 le aree urbanizzate si sono estese sul 20% del territorio. Durante questo periodo, adottando e ripetendo oltremodo il modello spaziale molto classico della dilatazione

(*urban sprawl*), le città francesi hanno cambiato forma<sup>5</sup>. Questo cambiamento è stato favorito o addirittura sostenuto innanzitutto dallo sviluppo della rete ferroviaria e poi, con i cosiddetti trenta anni di gloria (anni che corrispondono a quelle del miracolo economico in Italia), da un cospicuo aumento della rete autostradale. Le 361 aree urbane individuate con il censimento del 1990 e riesaminate nel 1999, hanno continuato la colonizzazione dello spazio rurale attraverso una crescita irregolare degli edifici urbani, come mostra il caso parigino (Fig. 1). Alla situazione del 1850 in cui emerge chiaramente un nucleo denso, succede nel 1900, un'agglomerazione che si estende come le dita di una mano lungo le vie di comunicazione ed in particolare lungo gli assi ferroviari. È l'epoca dei "mal lotis"<sup>6</sup> e di un'urbanizzazione abbastanza anarchica che venne velocemente ma insufficientemente inquadrata dalle indicazioni della legge Siegfried del 1899 e poi nel 1922 dalla legge Cornu-

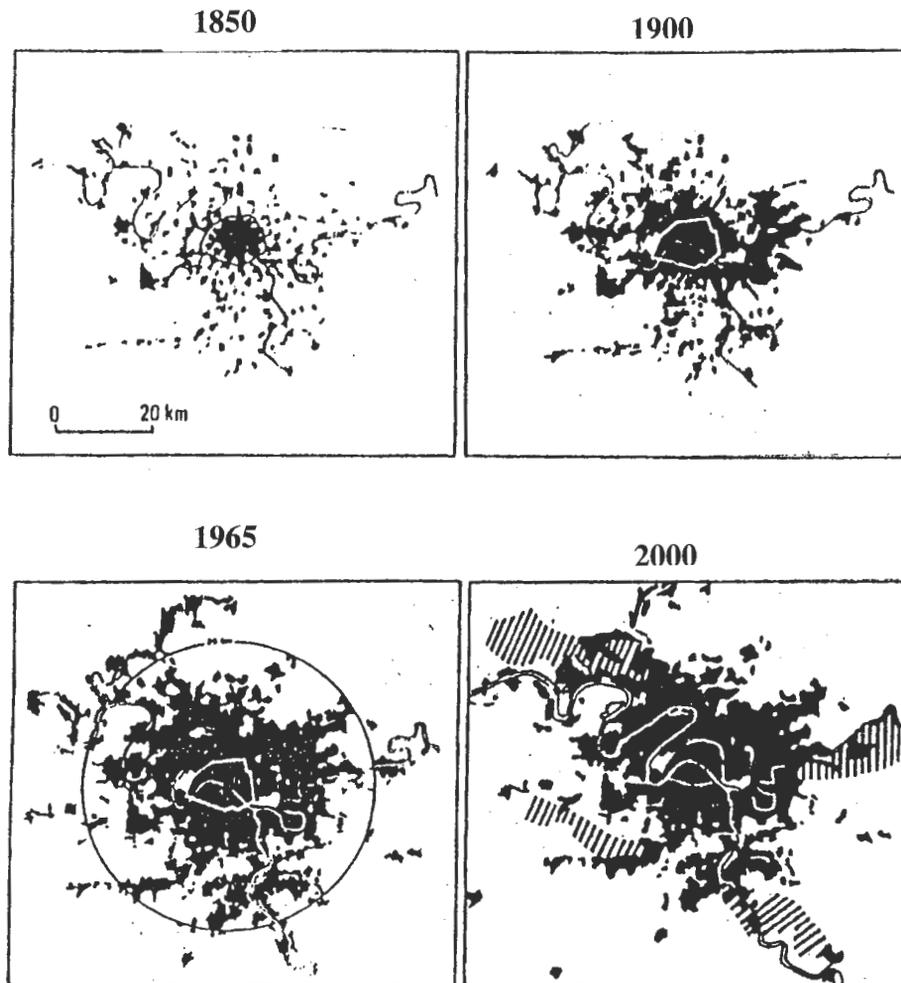
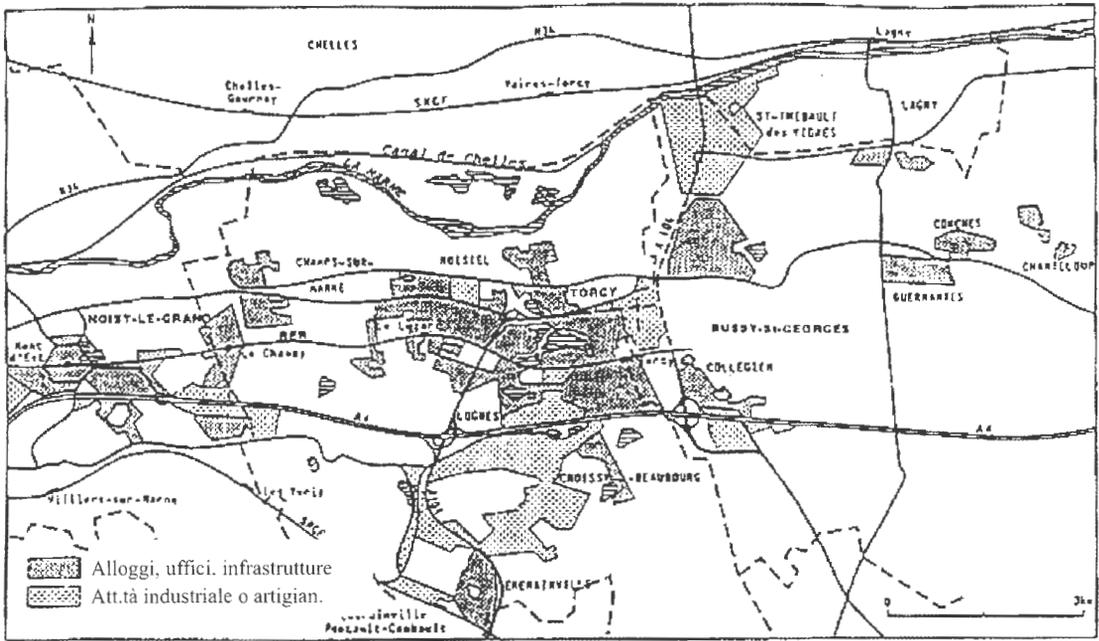


Fig. 1 - Evoluzione dell'occupazione del suolo della agglomerazione parigina.

1982



1992

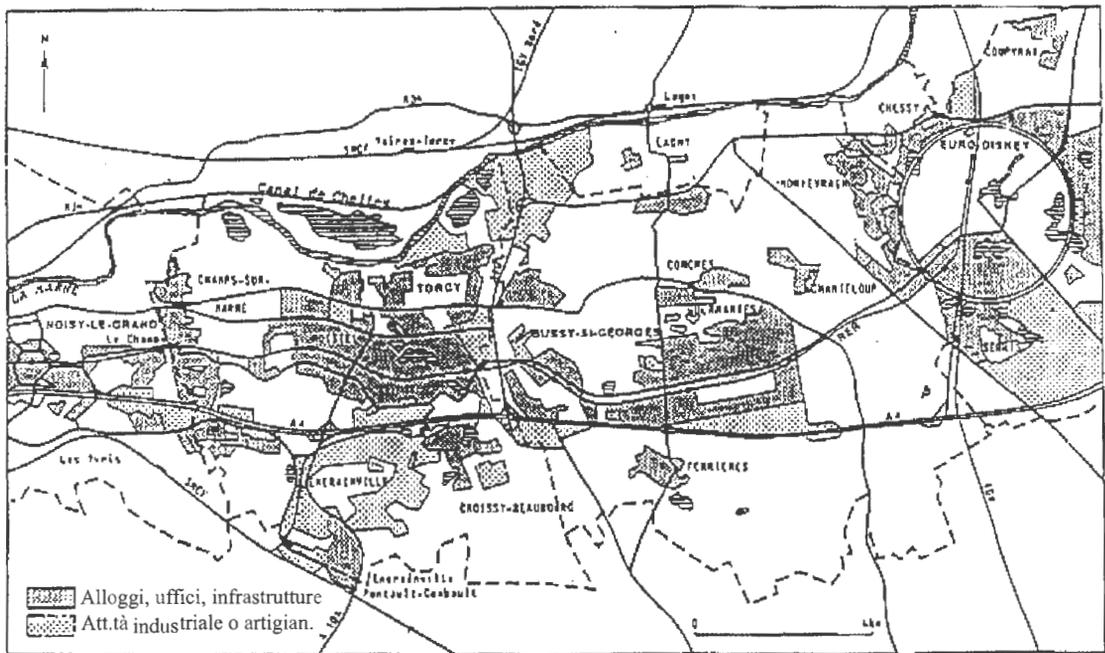


Fig. 2 - L'addensamento urbano in direzione di Marne la Vallée.  
Fonte: Epamare.



det. Nel 1965 gli spazi lasciati liberi sono colmati per formare una vasta "macchia d'olio". Questo procedere per addensamento degli spazi abbandonati continua a funzionare a grande scala, quella interna alle agglomerazioni, e all'Est di Parigi, in direzione di Marne-la-Vallée, questo tipo di colonizzazione è stata notevole fra il 1982 ed il 1992 (Fig. 2). Nel frattempo, nell'ultimo quarto del ventesimo secolo, gli urbanisti si sono sforzati di canalizzare e disciplinare la crescita urbana, indicando dei poli fissi connessi da una Rete Espressa Regionale (RER). Essi hanno designato a tal fine Parigi e cinque nuove città con uno status particolare attorno alla capitale (Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry, Melun-Sénart, Marne-la-Vallée) e più poli di sviluppo concepiti attorno agli aeroporti di Roissy o di Orly, attorno alla Défense e nella plaine de France <sup>7</sup> (Fig. 4). Queste tendenze recenti si iscrivono in un contesto demografico globale in cui la distribuzione della popolazione urbana è la risultante di movimenti abbastanza contraddittori nel tempo e nello spazio. Così si conferma il fatto che se la mobilità residenziale è diminuita continuamente fra il 1990 ed il 1999, l'essenziale dei trasferimenti realizzati nell'esagono è stato in direzione delle agglomerazioni e le città hanno nuovamente costituito un polo di attrazione quando, fra il 1975 ed il 1982,

esse apparivano come delle zone di partenza.

Come ovunque nel mondo, anche in Francia gli equilibri anteriori sono stati spezzati dalle crisi del 1974 e del 1983, ma pure dalla nazionalizzazione delle grandi imprese e dal ricorso sempre più marcato alla flessibilità ed alla delocalizzazione della produzione. Le città che avevano beneficiato del tropismo del litorale, il quale aveva accompagnato l'industrializzazione sull'acqua, legata alla balbuzie dell'economia mondo, sono state le prime a doversi riconvertire: Dunkerque è divenuta un polo universitario, Fos, restando solo una vasta fabbrica, non ha mai fatto nascere una vera città. La terziarizzazione dell'economia ha accompagnato una deindustrializzazione selettiva che ha significato non solo l'indebolimento delle vecchie città produttive, ma a volte la sparizione completa delle cittadine industriali di recente costituzione. Nelle vecchie regioni industriali, come il bacino minerario del Nord, tutte le miniere sono state chiuse: fra il 1952 ed il 1991 sono stati soppressi 250.000 posti di lavoro solo in questa zona. Qui l'impovertimento della popolazione si è tradotto anche in un'indebolita capacità delle città a gestire il territorio e in una riduzione del numero delle funzioni urbane. Città come Mazamet (antica concia delle pelli), Thiers (industria coltelliera), Lens o Bruay-La-Buissière (carbone) non

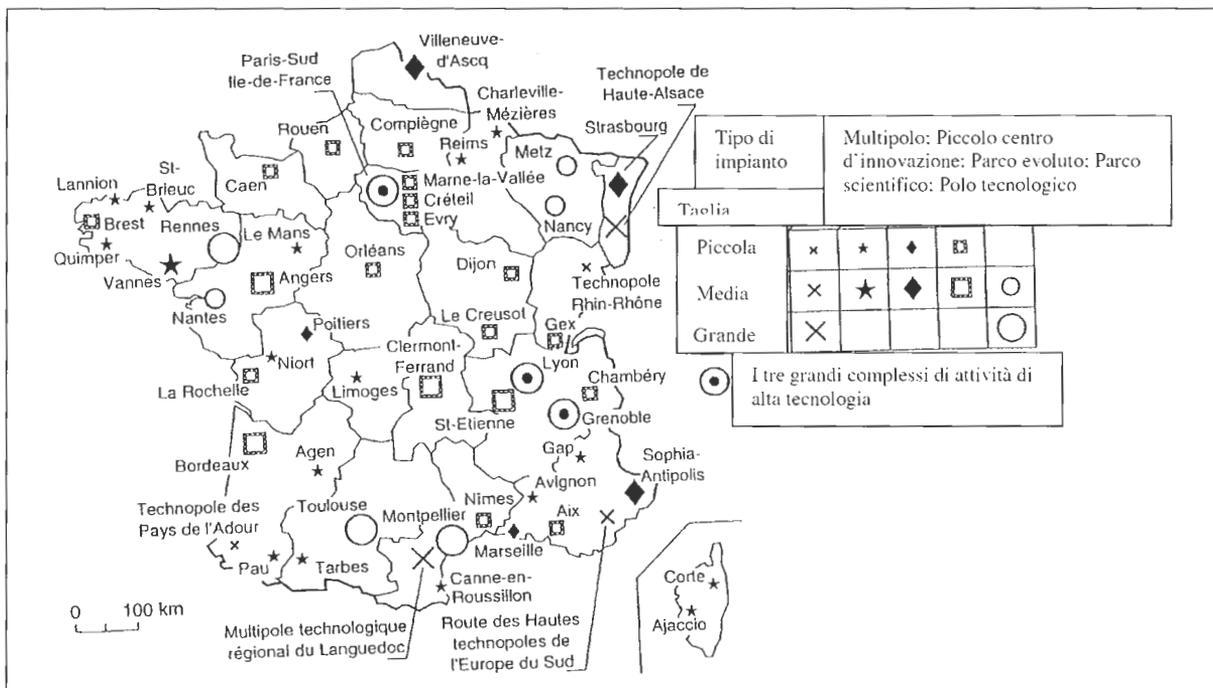


Fig. 3 - Le tecnopoli in Francia.  
Fonte: NOIN, il nuovo spazio francese.

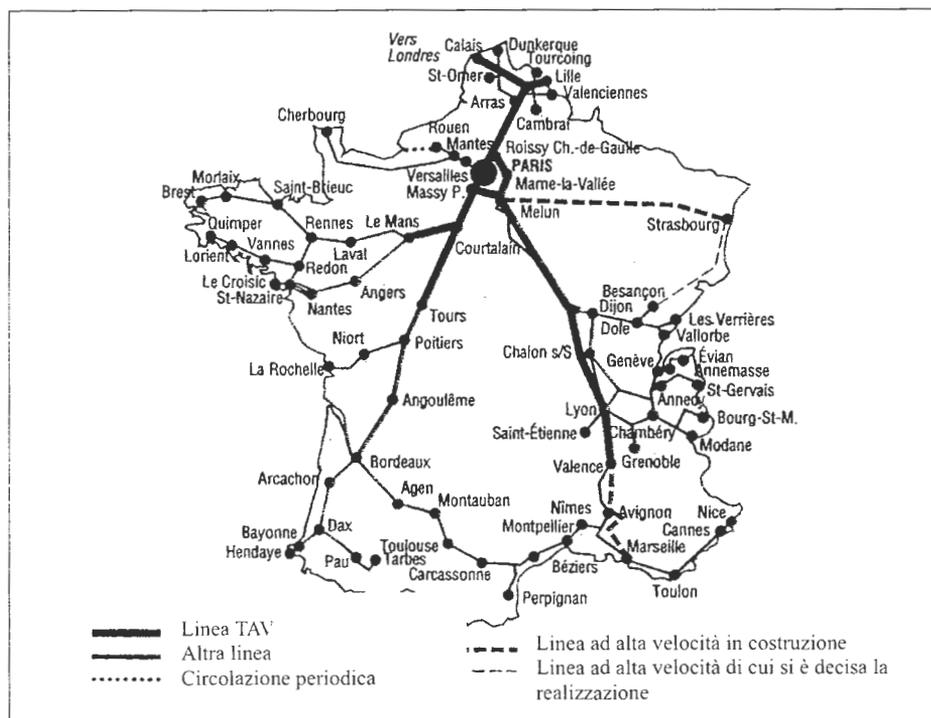


Fig. 4 - La rete ferroviaria ad alta velocità.

sono più fonte di ricchezza per la regione. Le stesse circostanze hanno scosso le città di Thionville in Lorena o di Decazeville nel Sud del Massiccio Centrale. A Sud-Ovest, Lacq e Mourenx, cittadine del gas naturale e del decollo economico del dopoguerra, sono state gravemente danneggiate in una trentina d'anni.

Gli imperativi di un'economia esterna globalizzata, basata sull'accelerazione della tecnologia e sulla concorrenza internazionale, sono succedute alle logiche urbane interne ed hanno causato una destabilizzazione strutturale. La delocalizzazione della produzione e la deterritorializzazione della grande industria, che cercava di liberarsi dalle contingenze legate al territorio ed alla manodopera, hanno segnato con il loro marchio l'ultimo quarto del ventesimo secolo. Le città francesi riflettono nelle loro forme e relazioni le profonde trasformazioni economiche quali la flessibilità, la mondializzazione, la nuova divisione internazionale del lavoro e la messa in rete dell'informazione. Solange Montagné-Villette si domandava a tal proposito, in un articolo apparso negli *Annales de géographie*<sup>8</sup>, se il settore secondario si dissolvesse nel terziario. L'autrice notava che la Francia urbana ed industrializzata non contava nel 1997, più del 26% di attivi nel settore secondario. Nella stessa Parigi la delocalizzazione dei laboratori di con-

fezione del quartiere del Sentier e loro sostituzione con delle attività legate alla tecnologia dell'informazione, è ciò che gli ha attribuito il soprannome di "Silicon-Sentier", simbolo perfetto delle ultime trasformazioni urbane.

b) *Estensione e modernizzazione dei mezzi di comunicazione: la tappa delle tecnopoli*

La tavola descrivente le tecnopoli francesi è molto ambigua perché anche se non esiste una regione che non possieda un parco tecnologico o un vivaio di imprese, è certo che degli organismi modesti come la tecnopoli della zona di Quimper o il tecnologo di Chambéry non sono assolutamente comparabili ai pesi massimi europei che sono Innopole-Tolosa o Sophia-Antipolis. E, sebbene in questo inizio secolo tutto il territorio francese sia cablato, il restringimento della rete urbana si fa ancora grazie a dei legami materiali ed in particolare attraverso l'attivazione della rete dei treni ad alta velocità (TGV) che riducono al minimo l'ostacolo distanza/tempo (Fig. 4). Così facendo, la nozione di "co-presenza", essenziale per distinguere ciò che è città da ciò che non lo è, ha dovuto essere rivista. Delle città così distanti le une dalle altre come Lione, Valenza, Aix, Marsiglia,



Parigi, Poitiers, Bordeaux, Rennes, Le Mans, Lille, Arras, Digione o Besançon, si sono avvicinate in termini di distanza/tempo grazie a questo servizio. Il lavoratore urbano francese, alla pari di molti dei suoi omologhi americani e di qualcuno dei suoi colleghi europei è divenuto un *navettant* o *navetteur*<sup>9</sup>, (il vocabolo non è ancora definitivo in merito), che si sposta giornalmente su una distanza di parecchie centinaia di chilometri in meno di un'ora (Parigi/Arras/Lilla, Parigi/Poitiers o Parigi/Le Mans in 50 minuti). Egli si reca su delle piattaforme urbane multimodali (relazione con le reti ferroviarie regionali, con le metropolitane provinciali e con gli aeroporti di portata internazionale) in cui si raggruppano tutte le infrastrutture legate alle Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione (TIC). Così la stazione TGV di Satolas, realizzata nel 1995 dall'architetto Salvador Calatrás, che duplica quelle lionesi di Peyrache e della Part-Dieu, accoglie annualmente 200 000 viaggiatori in presa diretta sull'aeroporto di Saint-Exupéry e la metropolitana, e ancora il polo di Euralille è, con quelli stabiliti sui siti di Roissy e di Massy-Palaiseau, il più grande nucleo di scambi francese. Questi nuovi spazi urbani in cui si localizzano anche dei grandi nodi autostradali, sono diventati luoghi di insediamento privilegiati per "l'industria dei servizi", come il commercio della grande distribuzione e l'industria di massa del tempo libero. I nodi di scambio delle autostrade A1, A3, e A104 hanno contribuito ad insediare a nord di Parigi la zona di attività Garonor (piattaforma multimodale e luogo di

stoccaggio), un grande parco esposizioni (parco di La Courneuve) ed una piattaforma logistica ed Euralille è il sito scelto per diventare uno dei maggiori complessi di sale cinematografiche in Francia. Tutti gli attori del territorio, istituzionali o privati, tendono a mettere in atto una pianificazione al tempo stesso polarizzata ed equilibrata del tessuto urbano tanto che i poli decisionali si moltiplicano articolandosi sempre di più per effetto dell'informazione e dello scambio. M. Damien<sup>10</sup> nota a tal proposito che "la Francia ha preso coscienza tardi del ruolo dei trasporti nella rigenerazione urbana. [...] Gli inglesi hanno capito molto in fretta l'importanza del trasporto collettivo e della creazione di interconnessioni. Non è quindi sorprendente che la maggior parte delle città francesi accusino, rispetto ad alcune città europee che hanno avuto un ruolo pionieristico, un notevole scarto di ripartizione dei flussi. Infatti, nelle città pilota, la parte dei trasporti meccanizzati rappresenta più del 20-30%, quella delle biciclette dal 20 al 30%, quella delle auto si pone fra il 40-60%, mentre a Lilla le parti rispettive sono del 12%, 6% e 82%". Lilla non è un caso eccezionale e sono stati effettuati numerosi sforzi in tutte le città medio grandi da parte delle diverse autorità organizzatrici, per sviluppare un'offerta di trasporto collettivo multimodale attorno ai poli di scambio eccellenti. In effetti, mobilità ed accessibilità urbana costituiscono oggi per le città e più ancora per le metropoli la reale posta in gioco. I trasporti, offrendo numerose possibilità di incastro multiscalare, sono nel cuore vero e proprio del fenomeno di rigenerazione e metropolizzazione. Riqualficare la città, ridarle un livello di vita gradevole ed attraente, implica il miglioramento della mobilità intra-urbana, suburbana, periurbana e interurbana, mentre l'incontro nel cuore delle città di questi sistemi multiscalari le eleva a punti nodali obbligati delle grandi reti europee e le rende partecipi della metropolizzazione continentale. Gli ipercentri, luoghi di convivialità gestiti dai PDU (Piani degli Spostamenti Urbani) che integrano gli spostamenti individuali e quelli gestiti dalle regie municipali, sono ormai delle piazze collegate con il mondo.

Se la modificata origine del valore aggiunto, la flessibilità e la rapidità dei trasporti e dell'informazione rendono caduca la nozione "d'industrie popolanti", le grandi imprese insediate in Francia portano sempre con sé fenomeni di urbanizzazione. Invece che creare una città dal nulla il loro insediamento, lontano dall'essere neutro, rinforza il fenomeno urbano, preferendo alla logica estrazione/produzione, la logica organizza-

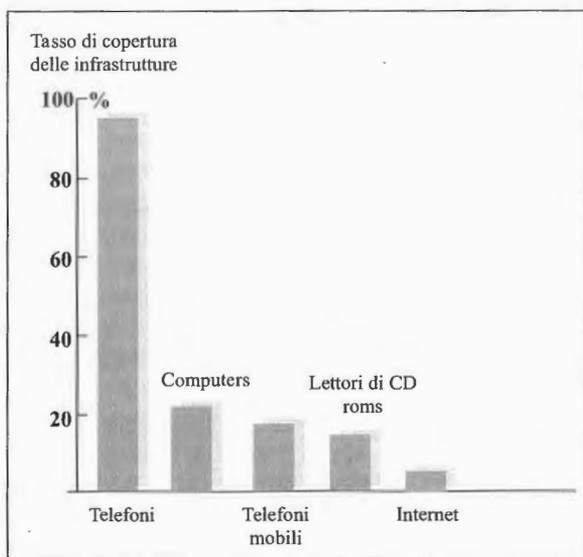


Fig. 5 - Le famiglie e le nuove tecnologie.  
Fonte: Insee, Credoc, Médiamétrie. 1998.

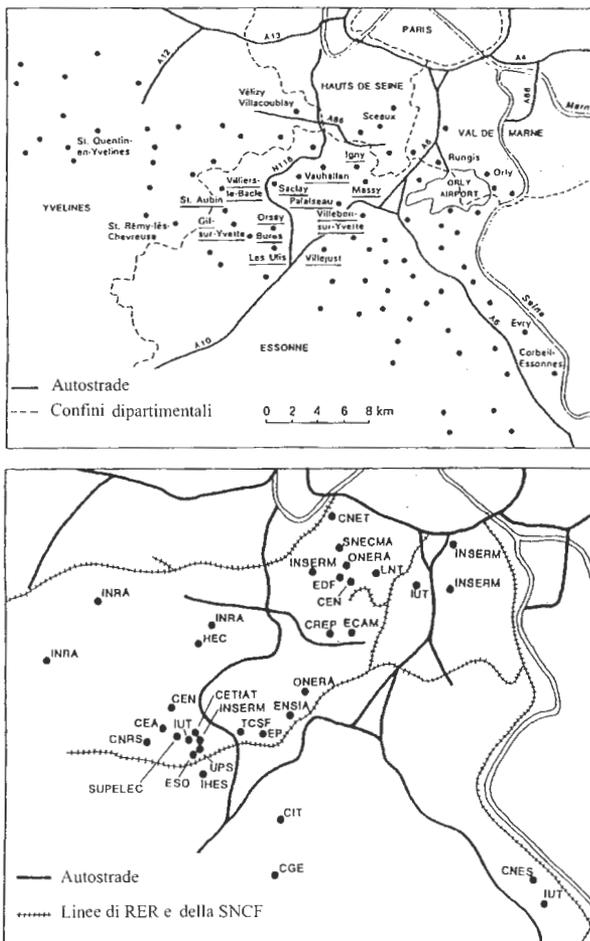
zione/gestione, tanto che ormai il settore ricerca e sviluppo delle imprese diventa un motore non solo per l'azienda, ma anche per la città. Tolosa, Bordeaux, Grenoble, Aix e Montpellier contano circa il 13% dei loro attivi in questo settore e raggruppano fino a 50 000 lavoratori qualificati tecnopolitani. Questi impieghi si sono innestati su vecchie industrie di punta (aeronautica a Tolosa, elettromeccanica a Grenoble) che sono evolute verso la produzione dei supporti materiali dei servizi terziari (informatica, complementi per ufficio, infrastrutture elettriche, microprocessori). A Grenoble la ZIRST (Zona Industriale di Ricerca Scientifica e Tecnica) è divenuta una vera e propria tecnopoli che, alla pari della Silicon Valley, nata nel 1951 dalla compresenza dell'università di Stanford e della città di Palo Alto, si è svi-

luppata, dal 1972, grazie alla coniugazione di una città giovane di 400 000 abitanti e della vigorosa presenza delle grandi scuole per ingegneri, di un'università e di eccellenti relazioni con le città francesi (100 km da Lione, 500 km da Parigi) o straniere (150 km da Ginevra). Nel 1972 la ZIRST contava 20 imprese e 200 occupati, oggi raccoglie ormai, su 65 ettari, 202 imprese e 2100 occupati. La creazione di tali poli di alta tecnologia è stata sostenuta grazie ad un insieme di misure prese a partire dal 1955.

**1955:** contributi statali per la decentralizzazione industriale

**1958:** Premio di Localizzazione delle Attività di Ricerca (PLAR)

**1959:** Premio per la costruzione di infrastrutture nelle zone di conversione



- CEA Commissariato per l'Energia Atomica
- CEN Centro Studi Nucleari
- CETIAT Centro tecnico delle industrie eoliche e termiche
- CGE Compagnia Generale di Elettricità
- CIT Centro Internazionale del Telefono
- CNES Centro Nazionale degli studi Spaziali
- CNET Centro Nazionale degli Studi delle Telecomunicazioni
- CNRS Centro Nazionale della Ricerca Scientifica
- CREP Centro di Ricerca degli Studi Farmaceutici
- ECAM Scuola Centrale delle Arti e Manifatture
- EDF Elettricità di Francia (Studi e Ricerche)
- ENSIA Scuola Nazionale Superiore delle Industrie Agricole ed Agroalimentari
- EP Scuola Politecnica
- ESO Scuola Superiore di Ottica
- HEC Scuola di alti Studi Commerciali
- IHES Istituto di alti studi scientifici
- INRA Istituto Nazionale della ricerca Agronomica
- INSERM Istituto nazionale della Sanità e della Ricerca Medica
- IUT Istituto Universitario di Tecnologia
- LNT Laboratorio Nazionale di Telecomunicazioni
- ONERA Ufficio Nazionale di Studi e Ricerche Aerospaziali
- SNECMA Società Nazionale di Studi e di costruzione di Motori d'Aereo
- SUPELEC Scuola Superiore di Elettricità
- TCSF Thomson-CSF (Centro di Ricerca)
- UPS Università di Parigi Sud

Fig. 6 - Situazione e principali municipalità della cittadella scientifica Ile-de-France-Sud.  
Fonte: BENKO G. 1991.



1967: Premio di Localizzazione delle Attività Terziarie (PLAT)

1972: Premio per lo Sviluppo Regionale (PDR)

1978: Fondo Speciale di Adattamento Industriale

1982: Premio per la Pianificazione del Territorio (PAT) seguito dalla creazione dei CRITT (Centri Regionali di Innovazione e di Trasferimenti Tecnologici).

La più grande delle tecnopoli francesi è senza dubbio quella dell'Ile-de-France<sup>11</sup> che si appoggia su un bacino d'impiego di cinque milioni di attivi altamente qualificati. Raccoglie 4000 laboratori di ricerca, 30 grandi scuole, 18 facoltà. Deposita il 4% dei brevetti di ricerca europei, propone 16 milioni di metri quadrati di uffici, 8000 sedi sociali

di imprese, 50 000 unità di produzione. Localizzata a sud-est della capitale (Fig. 6), occupa una fascia di 50 km di lunghezza su 15 di larghezza, che da Orsay a Antony passando da Palaiseau, raggruppa 90 comuni legati alla capitale dall'RER e le autostrade A6 e A10. È sede di organismi prestigiosi come la CEA (Commissariato per l'Energia Atomica), di imprese d'eccellenza (Thomson-CSF). Altre città si sono elevate a questo alto livello tecnopolitano. Montpellier si è data il nome di *Euro-technopole* ed ha messo l'accento sulla ricerca medica (*Euro-médecine*), sulla ricerca agronomica (*Agropolis*) e sull'informatica, largamente rappresentata dall'IBM. L'altro grande polo tecnologico francese si articola a sud-est (Fig. 7). È nato nell'entroterra di Grasse con la creazione di Sophia-Antipolis, città della ricerca. Questo polo si sostitu-

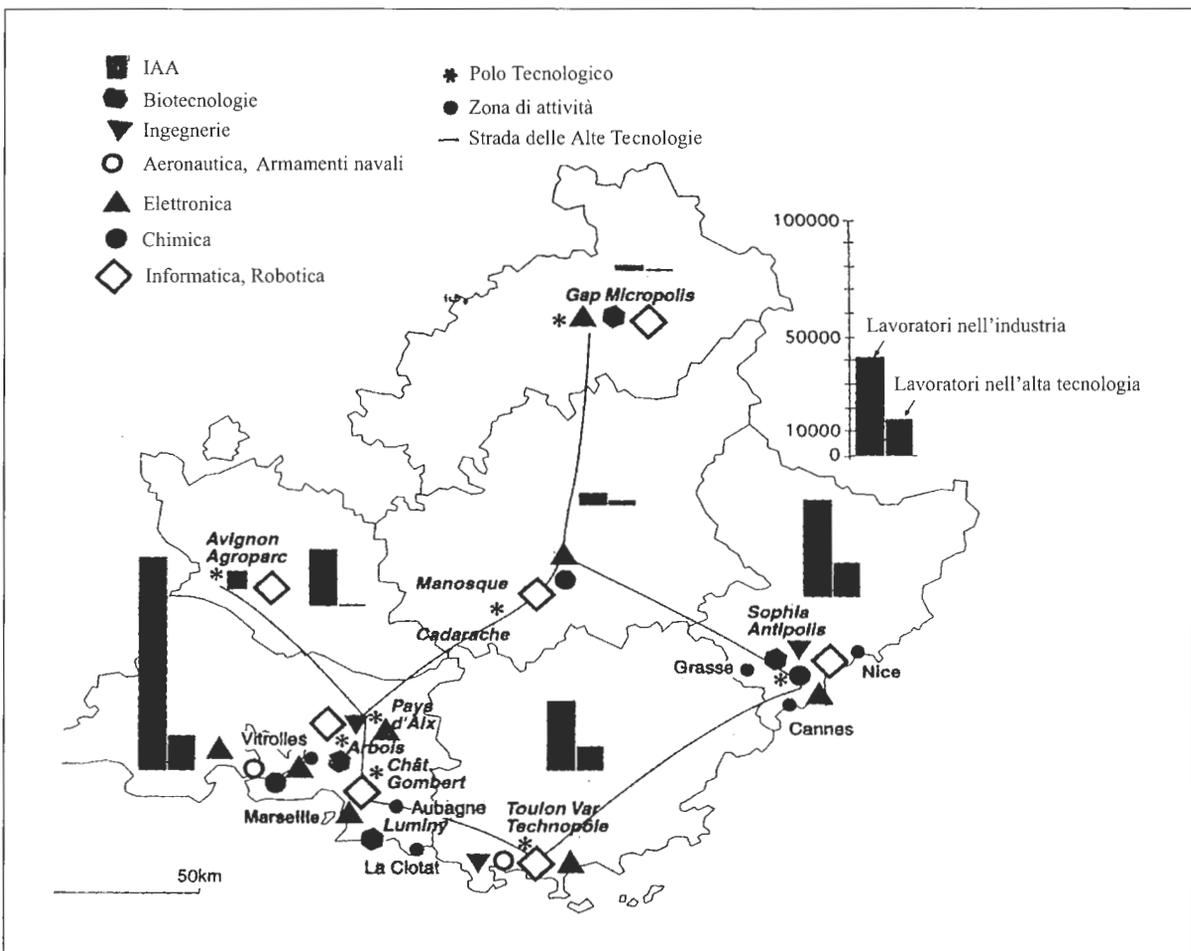


Fig. 7 - Spazi tecnologici in Provenza - Costa Azzurra.  
Fonte: Méditerranée 3/4/1997. VAUDOUR-JOUVE, gli spazi tecnopolitani in PACA.

isce alle vecchie attività estrattive e industriali di Gardane e di Tolone ed alle attività commerciali tradizionali di Marsiglia. Il sito tecnopolitano è distribuito su entrambi i lati di un asse detto "strada delle alte tecnologie" che collega una ventina di città. Molti pianificatori e uomini politici hanno creduto di vedere in queste tecnopoli una panacea. Esse si sono moltiplicate, come dimostra la lunga lista delle loro localizzazioni<sup>12</sup>, ma hanno spesso mantenuto una taglia troppo modesta per essere portatrici di un vero slancio urbano (Fig. 16).

## II Dalla città alla città ricentrata

### a) *che sarà la cyber città?*

Al di là delle modifiche fisiche che hanno accompagnato la migliore circolazione intra e interurbana degli individui e dell'informazione, l'urbanizzazione contemporanea del territorio riflette una reale iper-comunicabilità che si è stabilita fra i cittadini delle città francesi e delle città del mondo grazie all'uso moltiplicato della *rete*, della *posta elettronica*, dei *telefoni mobili* e di altri mezzi di telecomunicazione. Cambiando di scala temporale, passando a quella dell'istantaneità ed applicandola su scala mondiale, il fenomeno delle relazioni virtuali veicolate dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, inducono altre alterità ed esigono un altro livello di analisi. Per affrontarlo, è necessario sottolineare che, in questo caso, non c'è più *co-presenza* degli individui ma solamente *tele-presenza*. Questa forma di partecipazione dei cittadini all'urbano è virtuale per definizione poiché si evita lo spostamento ed alcuni autori pessimisti vedono in queste pratiche la fine delle città<sup>13</sup>. Secondo questi autori tali pratiche incoraggiano la diminuzione della frequentazione degli spazi pubblici e favoriscono il ripiegamento individuale e, in questa prospettiva, la città non sarebbe più una città ma una semplice somma di abitati intelligenti (cablati), luoghi di attività "multiplexées"<sup>14</sup>, "ovvero la distinzione fra tempo e luogo di lavoro e di divertimento sarà sempre meno nitida"<sup>15</sup>. In questa prospettiva il limite fra città e campagna sfuma, mentre emerge una "tele-città", quella che risponderebbe ad un modello spaziale di dispersione aleatoria non densa e contraria al concetto stesso di città, che per definizione è densa e rinserrata nella sua muraglia. Questa "non-città urbana"<sup>16</sup> nel senso geografico non è nemmeno più città nel senso sociologico poiché "domo-centrata" (*home-centred* secondo Graham e

Marvin), essa riduce il legame sociale ad una giustapposizione di dialoghi fra individui e server elettronici.

Queste tendenze reali non sono nemmeno modeste e ciò nonostante il tentativo molto innovatore del *minitel* (sistema di messa in relazione virtuale il cui lancio era stato largamente sostenuto dalle istanze ufficiali). Infatti, quando la Francia disponeva, nel 1998, di 15 milioni di computers, i due terzi si trovavano nelle imprese o nelle scuole (Fig. 5). Nel 1999 solamente 2,3 milioni di individui avevano accesso ad internet<sup>17</sup>. Peggio ancora, la Francia è stata realmente equipaggiata di telefoni solo a partire dal vasto programma del 1982, che ha permesso che il 75% delle famiglie ne fosse fornito<sup>18</sup>, tasso che è cresciuto molto rapidamente poiché nel 1996 quattro famiglie su 10 possedevano più di un apparecchio. La diffusione dei recettori senza filo, che ha preceduto l'esplosione dei telefoni mobili (200 000 telefoni portatili in Francia nel 1989, 13 milioni nel 1999, 22% dei francesi), ha favorito l'emergere di una nuova socialità urbana, poiché dopo essere stato uno strumento di lavoro, spesso fornito dalle imprese, il telefono mobile è divenuto lo strumento che permette di essere assieme pur essendo altrove. È notevole il fatto che l'essenziale delle comunicazioni sia intrafamiliare e diretto da un telefono mobile verso il fisso di casa.

Evocando questi fatti, sembra che la situazione francese sia ancora lontana dalla città disincarnata che dovrebbe, forse, non essere prevista che come un'entità politica (bisogna allora intendere la città nel senso giuridico del termine) gestita da un'amministrazione in linea. La Francia non ha ancora fatto ricorso sistematicamente a questo genere di attitudine e anche se Strasburgo, Rennes, Angers o Roane dispongo di un sito sulla rete del *network*, queste, come quasi tutte le città francesi, non lo utilizzano per amministrare i cittadini, ma solo per costruire la loro immagine, come un tempo lo stemma era il segno della città. In compenso tutte queste città, a grande e a piccola scala, sono marcate dal sigillo delle NIT. Nascono delle pratiche urbane sconosciute, la pianificazione dello spazio merita di essere rivisitata.

### b) *Nuove attività, nuove socializzazioni, nuovi spazi*

Nuovi approcci e nuove socializzazioni si formano attorno e nei siti, spesso geograficamente centrali, che diventano dei quartieri di relazioni virtuali, quartieri dell'informatica, del *Web*, veri e



propri *cyber-quartieri*<sup>19</sup>, soprattutto se sono animati da strutture quali i cyber-caffè o altri luoghi conviviali "collegati" (nelle due accezioni del termine!). È da notare il fatto che i quartieri cablati hanno solo delle localizzazioni pericentrali (Euralille, il polo di produzione di St.-Etienne) come le piazze artificiali giustapposte, ad immagine dei grandi *malls* americani, in tante grandi città di banlieue o di provincia (Créteil-Soleil, Caen) e *agora* e *forum* aninano il cuore delle nuove città di Evry o di Marne-la-Vallée. Nel quadro dell'economia e della società francese moderna, in cui il valore aggiunto si crea sui servizi, in cui i *loisirs* si sviluppano parallelamente all'adozione della legge sulle 35 ore settimanali di lavoro, l'emergere dei *cyber-quartieri* non è sinonimo di creazione di città virtuali, che non sarebbero che immagini, al contrario la loro frequentazione si amplifica, il loro aspetto ludico esige un'accresciuta *co-presenza*. Ci sarebbe addirittura, secondo Jacques Lévy<sup>20</sup> una massimizzazione degli effetti urbani, poiché l'incontro o l'abbandono legato alle nuove tecnologie passa necessariamente, in questo caso, attraverso l'incontro fisico degli individui. Delle piccole città trovano la loro funzione di animazione del territorio appoggiandosi su certi nuovi media poiché, invece di poter riconquistare un ruolo produttivo, esse si orientano verso delle attività culturali per acquisire un reale spessore sociale, tanto che accompagnando e spesso superando le attività virtuali, le piccole agglomerazioni acquisiscono uno splendore nazionale: Marillac vicino a Bordeaux ha un festival di jazz ben trasmesso dal *net*, Deauville accoglie il festival del film americano, Avoriaz quello del film fantastico, Saint-Denis, Orange e Montpellier organizzano dei festival di musica e di opera, Avignon è celebre per il suo festival *in* (cioè quello ufficiale) ed il corrispondente *off* (ovvero quello informale), in registri meno classici i fumetti sono celebrati in primavera a Bourges e Bastia, La Rochelle è ormai celebre grazie alle *francophonies* (festival della canzone francese che si tiene in luglio), Belfort ha costituito le *Eurockéennes* (festival di rock and roll), Craonne-sur-Arzon, piccola città della Alta Loira, accoglie gli amatori di musica folk ed ha un ritorno sulle onde nazionali, Bécherel, grosso borgo dell'Ile-et-Vilaine, si proclama capitale del libro antico. Fino a Saint-Dié, piccola cittadina dei Vosgi ricostruita dopo la seconda guerra mondiale secondo i progetti di Le Corbusier, che ha istituito un *FIG* (Festival Internazionale della Geografia) in cui i GIS e le elaborazioni in linea sono ampiamente rappresentati.

### c) *Gouvernance e meta-urbanesimo: dei neologismi per governare la città*

Le città francesi abbozzano una reale e profonda modificazione tecnologica e sociale. Geografi e urbanisti si uniscono per proporre un'analisi teorica del fenomeno affinché in seguito i pianificatori possano gestire la città cercando di evitare i malfunzionamenti che avevano accompagnato la rivoluzione industriale ed urbana o, durante gli anni del boom economico, la costruzione delle nuove città. Così stabiliscono delle gerarchie funzionali e cercano di fissare un vocabolario ancora vago.

Quando il legame informatico è non solo reale, ma anche economicamente efficace, la città può essere qualificata come *ipercittà* con riferimento all'ipertesto che permette di mettersi in relazione in ogni momento con tutti gli interlocutori possibili. In questo caso l'area di applicazione della centralità urbana non è più legata al peso demografico della città. Così Le Mans o Niort, città di media grandezza, sedi di assicurazioni o mutue, divengono delle piazze centrali a scala nazionale. La funzione decisionale oltrepassa le frontiere dell'esagono quando gli iper-collegamenti toccano la finanza o la cultura. In un articolo Dominique Lorrain arriva perfino a parlare a tal proposito di *gig@city*<sup>21</sup>. Secondo l'autore, incominciamo una nuova era urbana, quella dei nuovi modi di informazione la cui territorialità mondiale corrisponde alla globalizzazione dell'economia. Quest'era succede a due altre forme molto più classiche, anch'esse elaborate a partire dallo scambio e dalla comunicazione. Si tratta della polis, città del pedone (e quindi spazialmente rinserrata), dello scambio diretto, la cui area di insediamento privilegiata fu il Bacino del Mediterraneo, e della *megapoli*, città americana la cui ampiezza spaziale non si spiega che con lo sviluppo della ferrovia.

Questa nuova scala dell'organizzazione urbana esige che si mettano in atto altre politiche basate su nuovi concetti ed in particolare quello della *gouvernance*. Si tratta di una modalità di gestione degli organismi urbani in cui, a fianco alle istituzioni politiche, intervengono degli organismi privati, non solo per la costruzione, ma anche per l'organizzazione dei territori urbani e dei mezzi di trasporto. La *urban governance*, concetto di gestione proveniente dagli USA, si presenta come la sintesi democratica della partecipazione dei cittadini, dei dati scientifici e razionali e dei responsabili amministrativi e politici. Per essere operativo, il principio di *gouvernance* si appoggia su due coppie di attori essenziali (l'architetto e l'urbanista, il

politico e l'utente) e deve conciliare il funzionale e l'estetico. È possibile qualificarlo come multivariato, poiché cerca di mettere in interrelazione il globale e il locale ed un gran numero di fenomeni. Tale principio conduce a concepire la città come un sistema spaziale globale le cui parti devono essere sistemate in maniera coerente, tale da dare un senso alle dissociazioni lavoro/alloggio/spazi verdi/strutture pubbliche. In questa ricerca di sviluppo equilibrato, la territorializzazione dei fenomeni mantiene un posto importante e Jean-François Ascher parla quindi di *glocalizzazione*. L'autore nota anche l'emergere di un *meta-urbanesimo*<sup>22</sup> che sarebbe la tappa seguente all'urbanesimo moderno. Il meta-urbanesimo è un modo di basare la gestione della città sulla flessibilità, la reattività, la negoziazione ed il coordinamento. Esso sostituisce una pianificazione strategica alla vecchia e rigida pianificazione normativa. Privilegia la procedura e non la produzione, la performance e non la massa prodotta, la complessità spaziale e non la divisione in zone. Comprende la nozione dei servizi individuali globalizzati, tiene conto della cancellazione sempre più pronunciata del limite fra spazio privato e spazio pubblico. È inter attivo e invece di fissare delle norme a priori, reagisce istantaneamente alle situazioni più varie. Infine è multivariato perché crea "degli elementi ibridi, delle soluzioni multiple, delle ridondanze, delle differenze"<sup>23</sup>.

## Conclusioni

La forma, i paesaggi, i limiti delle città francesi traducono, dal punto di vista spaziale, quadri giuridici specifici, discontinuità sociologiche, economiche e culturali, numerose come singolarità. Per anisotropi che siano, gli aspetti morfologici urbani sono tutti condizionati dalle profonde modifiche indotte dalle nuove forme di informazione e comunicazione. Se la cybercittà non è ancora nella sua fase emergente, una gestione post moderna dello spazio in adeguamento con le condizioni tecniche ed economiche contemporanee si sta attuando in questo inizio millennio. In questa prospettiva i trasporti sono la posta in gioco fondamentale, che disegna una nuova scala di scambi urbani grazie a collegamenti materiali rapidi (Parigi/Poitiers e Futuroscope, relazione RER Parigi/Euro-Disneyland) e ad iper-collegamenti che moltiplicano la comunicabilità e favoriscono altre polarizzazioni dove città grandi e piccole si ordinano secondo altre gerarchie. Si tratta qui di una nuova rivoluzione urbana, in cui la logica del rin-

novamento demografico si dovrebbe accompagnare, nei centri cittadini, ad una reale riappropriazione degli alloggi vacanti<sup>24</sup>, che non significherebbe più necessariamente gentrificazione<sup>25</sup>, ma che al contrario favorirebbe l'inserimento del cittadino in un angolo qualunque dell'esagono?

## Note

<sup>1</sup> N.d.T.: l'espressione "plat pays" può essere considerata qui l'equivalente di "campagna".

<sup>2</sup> N.d.T.: "di stile".

<sup>3</sup> N.d.T.: estensione urbana i cui limiti sono sfumati.

<sup>4</sup> Fra il 1990 ed il 1999, una persona su due ha traslocato. Vuol dire che 27.830.000 persone hanno cambiato alloggio. I due terzi hanno cambiato comune e un terzo ha lasciato il dipartimento di origine, tanto che il 20% si è trasferito in un'altra regione. B. Baccaini, Les migrations en France entre 1990 et 1999, INSEE Première, 758, febbraio 2001.

<sup>5</sup> Il movimento di ritorno verso il centro è troppo recente e troppo modesto per mascherare il fatto che i comuni periurbani hanno un'area di insediamento sempre più vasta.

<sup>6</sup> N.d.T.: "cattiva lottizzazione" e politica degli alloggi tale da non consentire a molti l'accesso ad un alloggio decente.

<sup>7</sup> N.d.T.: regione a nord di Parigi.

<sup>8</sup> S. Montagné-Villette, "Le secondaire est-il soluble dans le tertiaire?", *Annales de géographie*, 110, 617, 2001, 22-37.

<sup>9</sup> N.d.T.: pendolare di lunga distanza.

<sup>10</sup> M-M. Damien, Pôles d'échanges et régénération urbaine, Colloquio, *Renouveler la ville: les enjeux de la régénération urbaine*, Lille, Lille 16 e 17 marzo 2000.

<sup>11</sup> G. Benko, *Géographie des technopoles*, Masson, Parigi, 1991; C. Vallat, *Le technopôle francilien: un anneau virtuel*, "Ile-de-France, lumière des terroirs, des savoirs, des pouvoirs", Autrement, 18, gennaio, 2000.

<sup>12</sup> Sophia Antipolis (Nizza), ZIRST di Meylan (Grenoble), Nancy-Brabois, Rennes-Atalante, Metz 2000, Labeige Innopole (Tolosa), Cittadella scientifica Ile de France, tecnopoli di Villeneuve d'Asq (Lilla), Montpellier Languedoc Roussillon, Marseille Château Gombert, parco delle innovazioni d'Ilkirch (Strasburgo), Lione Gerlan-La Doua, Bordeaux Montequieu, tecnoparco d'Annecy, Savoia-tecnologo (Chambéry), parco delle innovazioni di Vannes, latitudine 42 (Canet en Roussillon), innov'espace (Orléans), Rouen Mont Saint Aignan, cité Descartes Marne la Vallée, Aix 2000, Compiègne UTC, Futuroscope Poitiers, parco delle attività tecnologiche di Caen, parco scientifico di Nantes, Urba 2000 Biarritz, tecnopoli dell'Alta Alsazia (Mulhouse), zona Châtelleraut (Clermont), Micropolis (Gap), Urba 2000 (Béthune, Lilla), Digione (Pouilly), tecnopoli della regione di Quimper, centro di genio industriale di Lorient, polo produttivo di Saint-Etienne

<sup>13</sup> W.J. Mitchell, *City of Bit: space, place and the Infobahn*, The MIT Press, Cambridge, 1995; *Villes numériques, Sociétés*, Revue des sciences humaines et sociales, n° spécial "Technocommunités", 59, 1998, 33-44; Graham, S., Marvin, S., *Telecommunications and the city, electronic spaces, urban places*, Routledge, Londres-New-York, 1996.

<sup>14</sup> N.d.T.: relazioni multiple in un solo luogo.

<sup>15</sup> Van Bastelaer, B., Hennin, L., Lobet-Maris, C., *Villes virtuelles entre communauté et cité*, L'Harmattan, Paris, 2000.

<sup>16</sup> Non-città nel senso geografico, poiché il limite non esiste più ed il luogo di fondo in altri luoghi, e urbana nel senso funzionale, poiché i legami che uniscono gli abitanti (i cittadini?) sono dei servizi e attività non rurali.



<sup>17</sup> Quattro volte meno che in Gran Bretagna o in Germania.

<sup>18</sup> Flichy, P. La nouvelle révolution du téléphone, *Sciences Humaines*, hors-série, 26, sept-oct, 1999, 68-70.

<sup>19</sup> Mitchell, W.J, L'avènement des cyberquartiers, *La Recherche, vill.com*, supp 337, décembre 2000, 14-19.

<sup>20</sup> Intervention au séminaire Mesure et démesure de la ville, *La cyberville ou la ville défiée*, Paris, Université Paris VII, 31 mars 2001.

<sup>21</sup> *La Recherche*, 2000, 337, 12-13.

<sup>22</sup> J-F. Ascher, *Révolution des villes et nouvel urbanisme*, conferenze alle Arts et Métiers, 13 aprile 2000.

<sup>23</sup> J-F. Ascher, *Révolution des villes et nouvel urbanisme*, conferenze alle Arts et Métiers, 13 aprile 2000.

<sup>24</sup> J. Dumas, "De la vacance des logements en milieu urbain et de quelques moyens d'y remédier" Colloquio *Renouveler la ville: les enjeux de la régénérations urbaines*, Lille, mars, 2000.

<sup>25</sup> La legge del 29/07/1998 cerca di combattere le esclusioni e favorire il mantenimento o il ritorno nel centro di persone a reddito modesto, imponendo una tassa supplementare dal 10 al 15% del valore di locazione ai proprietari di ap-

partamenti vacanti da almeno due anni. Questa disposizione, in vigore dall'01/01/1999, tocca oggi otto agglomerazioni francesi (Parigi, Lione, Lilla, Tolosa, Bordeaux, Nizza, Montpellier, Cannes-Grasse-Antibes) in cui il tasso di abitazioni vacanti è superiore alla media francese (10,2% di appartamenti vuoti). Le otto agglomerazioni considerate raccolgono il 40% degli alloggi vuoti del territorio, ovvero 610 000 abitazioni situate nei centri cittadini. Non bisogna quindi stupirsi di vedere questi centri reinvestiti da una popolazione sociologicamente varia quando, come a Bordeaux, più del 12% delle abitazioni del centro sono vuote. Nell'insieme della comunità urbana di Bordeaux, nel 1997 il 57% degli appartamenti erano vacanti. Queste abitazioni, di cui il 70% era stata costruita prima del 1949, aveva bisogno di lavori di restauro delle infrastrutture di base prima di entrare nel parco delle locazioni, poiché erano prive dei comforts minimi (mancanza di doppio WC interno, di doccia o vasca da bagno, assenza di riscaldamento centrale), tanto che ormai i vecchi quartieri della città costituiscono il pezzo forte della riabilitazione.