



**DI** 12  
*Città nel  
Mondo*

DIRETTORE RESPONSABILE

Carlo Sangalli

DIREZIONE SCIENTIFICA

Mauro Magatti, Giulio Sapelli

COORDINAMENTO EDITORIALE

Pasquale Alferj

COMITATO DI REDAZIONE

Mario Barone, Vittoria De Franco, Lucia Pastori,  
Veronica Ronchi, Federica Villa

I contributi ospitati da “Dialoghi Internazionali. Città nel Mondo” impegnano solo gli autori. Trattandosi di uno spazio di discussione dove le idee si formano confrontandosi con altre idee, non sempre i punti di vista coincidono con quelli del promotore.

Tutti i diritti riservati

© 2010, Pearson Italia, Milano-Torino

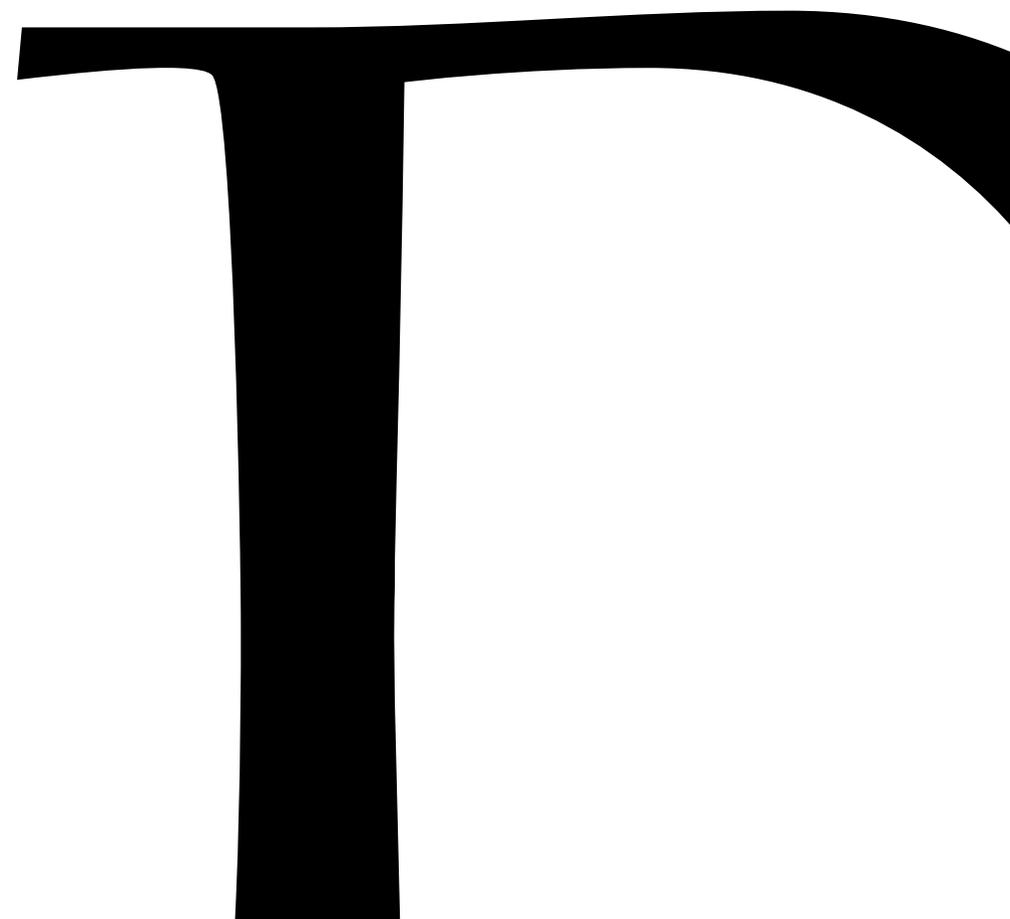
È vietata la riproduzione, anche parziale o ad uso interno didattico, con qualsiasi mezzo, non autorizzata.

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla siae del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le riproduzioni effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da aidro, corso di Porta Romana n. 108, 20122 Milano, e-mail [segreteria@aidro.org](mailto:segreteria@aidro.org) e sito web [www.aidro.org](http://www.aidro.org)

PROGETTO GRAFICO

Heartfelt Graphic Design Studio, Milano  
[www.heartfelt.it](http://www.heartfelt.it)

[www.brunomondadori.com](http://www.brunomondadori.com)



	Provocazioni milanesi	
	Marialuisa Lavitrano. Medicina molecolare: frontiera del domani.	8
	Testo raccolto da Maurizio Melis	
	Nuovi processi di governo	
	LA CITTÀ E I SUOI SALONI	
	Giuliano Di Caro. La Milano da vedere	14
	Roberto Verganti, Claudio Dell'Era. Attrattori mondiali di risorse creative	22
	Carlo Guglielmi. E ora esportiamo anche il Salone del Mobile.	32
	Conversazione con Giuliano Di Caro	
	Ilaria Vitiello. Dinamizzare la città. Conversazione con Pasquale Alferj	36
	Paola Righetti. Il cibo conteso	42
	Un'esplorazione della new generation con proiezione globale	
	Sara Rossi. L'Accademia per architetti umanisti. A Mendrisio	44
	Culture nella città	
	Maurizio Melis. La carrozzina telepatica	48
	Germano Maifreda. La Milano liberale e le reti della scienza	52
	Settori, imprese, iniziative nel mondo	
	Eugenio Borroni. Il collante della giovane arte italiana.	58
	Testo raccolto da Veronica Ronchi	
	Storie di milanesi che hanno scelto di stare altrove e di stranieri che hanno deciso di vivere a Milano	
	Kazuyo Komoda. Fluttuazioni. Conversazione con Pasquale Alferj	64
	Antoine Harstein. Anche le città hanno un'anima	70
	Ricerche sulla città	
	Richard Ingersoll. L'infrastruttura come arte. La via italiana	74
	Emanuel Lancerini. Pedemontana con parchi	82
	Claudia Marcon, Adriano Venudo. Il paesaggio costruito.	90
	Il progetto di Pietro Porcinai per l'autostrada A22	
	Fernando Lucato. Il paesaggio abbandonato. Storia e manomissione del progetto della Valdastico dei BBPR	98
	Claudia Sonino. La zona grigia: ebrei tedeschi, ebrei e tedeschi a Gerusalemme	106
	Barbara Vanni. Atlante lombardo.	108
	Con la collaborazione di Armando Scaramuzzi ed Elena Di Nunno	
	Sulle trasformazioni urbane del XXI secolo	
	Saskia Sassen. Metropoli globali, purché speciali	116
	I TERRITORI DI SASKIA SASSEN. TRE STUDI	132
	Franco Farinelli. Il più piccolo contiene il più grande	134
	Mauro Magatti. Il lato tecnico della globalizzazione	138
	Paolo Perulli. In attesa di nuovi assemblaggi	144
	Expo 2015	
	Luca Doninelli. Un'idea di Expo	148
	Sara Rossi. In Svizzera una scelta minimalista. E alla fine tutto all'asta	150
LETTERE PER MILANO		
LENTE D'INGRANDIMENTO		
AVANGUARDIE		
TRACCE E SEGNI		
PROIEZIONI GLOBALI		
IN FUGA		
SUL CAMPO		
SAGGIO METROPOLITANO		
VISTA SULLA CITTÀ		

# MEDICINA MOLECOLARE: FRONTIERA DEL DOMANI

di Marialuisa Lavitrano, docente di Patologia generale e immunologia  
alla Facoltà di Medicina e chirurgia dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca  
Testo raccolto da Maurizio Melis

Sono nata nel 1960 a Napoli, ma ben presto mi sono trasferita a Roma, con vari intermezzi negli Stati Uniti a San Diego e a Harvard (Boston). Da otto anni lavoro all'Università di Milano-Bicocca. Qui ho avuto l'opportunità di fondare (o meglio, rifondare) un mio gruppo di ricerca, con il quale ho potuto portare avanti – e ampliare, grazie al terreno fertile incontrato – i miei interessi scientifici. Sono stata la prima in Italia a creare un laboratorio di medicina molecolare. All'epoca – era il 1990 – si trattava di un'idea molto innovativa, per alcuni fin troppo. In effetti quando ho iniziato la mia attività, negli anni ottanta, c'erano pochissimi strumenti per studiare i processi patologici a livello molecolare e pochissime aspettative. E io ho avuto la possibilità di partecipare e contribuire a quella che definirei l'era eroica della nascita della medicina molecolare.

Occuparsi di questa disciplina significa studiare i processi patologici non solo a livello di epifenomeno, cioè di manifestazioni visibili, ma anche di molecole; e quindi indagare le cause più profonde che stanno alla base di una patologia. Si tratta di un salto qualitativo fondamentale, perché permette di studiare

le malattie attraverso un approccio sperimentale. Per esempio, è possibile indurre in un gruppo di cellule le stesse modificazioni che causano un certo stato patologico e di sperimentare su di esse nuovi metodi diagnostici e nuove terapie finalizzate a ripristinare i processi molecolari corretti. Ma questo è impensabile possa essere applicato a un paziente umano.

## UNA SCOPERTA DAVVERO SORPRENDENTE

La mia vita scientifica è stata segnata da una scoperta assolutamente casuale:<sup>1</sup> eravamo un gruppo di giovanissimi ricercatori quando scoprimmo che gli spermatozoi – che non hanno altra funzione se non quella di trasferire all'ovulo femminile il proprio

<sup>1</sup> Spesso gli scienziati parlano di scoperta casuale riferendosi al fatto di aver osservato un fenomeno inatteso, che non immaginavano, ma ci vogliono intelligenza e perseveranza perché un simile evento si traduca in una scoperta. Anche la scoperta della penicillina fu frutto di un'osservazione casuale, ma solo l'occhio dello scienziato fu in grado di riconoscerla. [N.d.R.]

DNA, tanto che si pensava fossero metabolicamente inerti – avevano, in certe condizioni, l'abilità spontanea di integrare nel proprio patrimonio genetico del DNA esogeno, cioè presente nell'ambiente, che di conseguenza potevano trasferire all'ovulo femminile al momento della fecondazione. La scoperta, del 1989, ci valse la copertina di "Cell", una delle più prestigiose riviste scientifiche al mondo. Ci fu subito chiaro – e anzi fu così che convinsemmo gli scettici – che in questo modo potevamo creare degli animali transgenici con una tecnica molto più semplice ed enormemente più efficace di quelle applicate fino ad allora.

Resistemmo alla tentazione di pubblicare immediatamente la scoperta e attendemmo di brevettare la metodologia, che oggi è su tutti i manuali di biologia molecolare. Questo perché ci eravamo resi conto che, attraverso questa tecnica, si sarebbero potuti produrre modelli di patologia, per trapianti e altri interventi, anche per animali di grossa taglia come suini e bovini. Questi modelli sono detti "preclinici", perché vengono immediatamente prima della sperimentazione clinica, che si effettua su esseri umani. Ma al di là della terminologia, il fatto più importante è che si trattava di una nuova e promettente via proprio nell'ottica della medicina molecolare. Infatti, dopo i primi esperimenti su cellule e tessuti, ben presto si capì che i modelli cellulari non erano sufficienti per studiare patologie complesse come, per esempio, il tumore o la stenosi aortica. A questo scopo si rende necessaria una sperimentazione su animali di grandi dimensioni, come i maiali. Prima della nostra scoperta si riuscivano a creare solo topi transgenici e con scarsissimo successo. Ma è del tutto evidente che su un topo, a causa delle sue piccole dimensioni, è impossibile svolgere molti esperimenti, come per esempio provare una nuova

tecnica chirurgica. Per definire questa particolare branca della medicina molecolare, che fa uso di modelli animali molto simili all'uomo per caratteristiche fisiologiche e dimensioni, si parla di "medicina traslazionale". Produrre modelli sperimentali complessi per lo studio delle patologie è tutt'oggi una delle mie specialità, ed è anche il filo rosso che lega tutti i miei studi. Le patologie che ho affrontato in questi venticinque anni di attività sono patologie su base infiammatoria, ma mi sono occupata anche di trapianti e malattie cardiovascolari, di disordini neurologici e di cancro.

## DOPO LA PRIMA SCOPERTA

Uno dei primi filoni di ricerca nel quale ci impegnammo – a partire dalla scoperta del 1989, dopo aver messo a punto la tecnica – fu quello dei trapianti. Con questa tecnica, infatti, è possibile produrre tessuti animali trapiantabili nell'uomo senza causare rigetto. E in effetti, sebbene ci sia ancora molto lavoro da fare, abbiamo ottenuto dei risultati molto importanti in tale direzione. Oggi, per esempio, siamo in grado di produrre animali multitransgenici, cioè modificati con l'introduzione di più geni esogeni.

Nel 2006, in collaborazione con il collega tedesco Hans Lips, abbiamo messo a punto un particolare vettore: un trasportatore del DNA, di forma anulare, che non si integra nel DNA dello spermatozoo ma per così dire lo affianca (tecnicamente si parla di forma episomiale) senza interferire con il patrimonio genetico dell'individuo e con la replicazione del DNA. Questa scoperta ha notevoli potenzialità se pensiamo alla terapia genica, cioè alla possibilità di correggere difetti genetici congeniti o di aggiungere

al patrimonio genetico dell'individuo geni utili a contrastare varie patologie: dal tumore all'AIDS. Infatti i virus, che sono stati utilizzati finora come vettori, hanno mostrato molte criticità, in quanto possono dare luogo a terribili reazioni immunitarie talvolta letali e a tumori. Abbiamo anche studiato il ruolo di geni protettivi endogeni, cioè quelli che iniziano a funzionare quando l'organismo è sottoposto a stress. Lo scopo è indurre questi geni a attivarsi, quindi a far sì che l'organismo utilizzi delle risorse interne, presenti ma silenti. Si tratta di un approccio radicalmente innovativo che, per esempio, potrebbe trovare applicazione in patologie come l'ischemia, lo shock da eccesso di tossine batteriche e la stenosi vascolare. A partire dai modelli animali preclinici che siamo stati in grado di creare – su maiali nei quali abbiamo indotto delle placche aterosclerotiche –, abbiamo imparato a leggere la scala dei grigi di un'immagine eco-doppler (un tipo avanzato di ecografia) ricostruendo la composizione cellulare della placca, allo scopo di stabilire se sia il caso di intervenire chirurgicamente o meno. Questo significa che è possibile evitare una quantità di interventi chirurgici inutili e, per definizione, dannosi. Infine, per completare i principali risultati dei miei studi, negli scorsi cinque anni abbiamo lavorato sulla patogenesi molecolare del cancro. Molti tumori vengono trattati con chemioterapia, ma in alcuni casi (fino al 40% per alcune forme di tumore, come per esempio quello al colon) questa non funziona, poiché il tumore risulta resistente al farmaco. Grazie a un metodo chiamato Small Interference RNA, abbiamo identificato 49 geni che sono coinvolti singolarmente nella chemioresistenza di questi tumori e scoperto che disattivandoli si ripristina l'efficacia dei farmaci. Questo è estremamente importante

nella diagnosi per evitare la somministrazione di terapie inutili. Non solo, significa anche che con la somministrazione di semplici ed economici inibitori è possibile mettere a tacere questi geni, con il risultato di restituire efficacia alla chemioterapia. Per due di questi geni abbiamo già sviluppato degli inibitori che funzionano, e concluso un accordo con due finanziatori interessati a svilupparli industrialmente: Fondazione Cariplo e Arturo Arton, entrambi lombardi.

#### UN TERRITORIO ATTIVO PER LE BIOTECNOLOGIE

A Milano ho trovato un ambiente molto fertile per la ricerca, soprattutto applicata. A Roma il panorama di aziende biotech non è esteso come in Lombardia. Un dato decisivo soprattutto se, come nel mio caso, si è sempre pensato che le applicazioni di una scoperta vanno brevettate e protette, anche per restituire al paese e al territorio l'opportunità di valorizzare l'investimento fatto in formazione e ricerca. In questo ho trovato un'università all'avanguardia: una delle prime, nonostante sia nata di recente, a dotarsi di un ufficio brevetti e di un Liaison Office, anche e soprattutto per merito del rettore Marcello Fontanesi, molto sensibile proprio alla traslazione dei risultati della ricerca all'industria. Tuttavia, sebbene stiamo parlando di ricerca applicata, è questo un settore nel quale l'intervento pubblico è decisivo a causa della particolare difficoltà a coniugare i tempi, i ritmi e le aspettative della ricerca con quelli dell'industria. D'altronde si tratta di un problema comune nella ricerca medica e farmaceutica, per la delicatezza del tema trattato: la salute dei cittadini. Qualcosa si muove, ma più a livello regionale che nazionale.

Uno dei problemi principali è la retribuzione dei ricercatori (per non parlare dell'attuale clima denigratorio nei confronti dell'università, che non fa distinzioni di merito). Per via dei salari ridotti si rischia una selezione al ribasso: si trovano scarti oppure eroi. In effetti, io mi sento una selezionatrice di eroi.

Oltre al dato economico, poi, c'è un altro aspetto critico. Lo studio sui 49 geni è durato cinque anni e per cinque anni né io né soprattutto i miei giovani ricercatori (medici, chirurghi, biologi, biotecnologi: dodici collaboratori estremamente entusiasti e determinati nel fare ricerca) abbiamo potuto pubblicare una sola riga, pena l'impossibilità di arrivare a un brevetto. E questo in un sistema che premia molto più la quantità che la qualità delle pubblicazioni e che non incentiva la ricerca applicata. Il territorio, invece, ha le caratteristiche per essere molto recettivo e di fatto lo è abbastanza, ma non quanto potrebbe esserlo potenzialmente. Soprattutto, mancano delle esperienze industriali di successo nello specifico settore della medicina traslazionale.

#### UN'OPPORTUNITÀ DA NON LASCIARSI SCAPPARE

Uno dei progetti più interessanti che potrebbero partire proprio dalla realtà lombarda è il Power Pig, che stiamo portando avanti, tra l'altro, con Italian Applications,<sup>2</sup> una società di consulenza che opera proprio nel settore del trasferimento tecnologico e dell'innovazione.

In Lombardia non esiste una struttura in cui poter fare sperimentazione su modelli preclinici. Con i finanziamenti universitari abbiamo impiantato una sala chirurgica a Rivolta d'Adda per fare sperimentazione preclinica su grandi animali, ma una struttura di questo genere avrebbe bisogno di veterinari, allevatori, anestesisti ecc. Sarebbe estremamente preziosa anche per testare i farmaci e, in generale, per poter passare dalla fase prototipale, tipica della ricerca, a una fase industriale.

La Lombardia ospita i più vasti allevamenti di maiali al mondo. Questi animali sono estremamente simili all'uomo sia dal punto di vista immunitario sia da quello anatomico. Nonostante ciò, qualora le imprese biotecnologiche lombarde dovessero affrontare dei test preclinici, dovrebbero rivolgersi a dei centri statunitensi, con dei costi enormi. D'altronde, in tutta Europa non esiste nulla di paragonabile a ciò che abbiamo in mente. Unitamente alle competenze accumulate alla Bicocca, sarebbe possibile attivare un centro in grado di produrre maiali geneticamente modificati – da utilizzare nella ricerca e nella sperimentazione clinica di farmaci e nuove tecniche mediche – e dotato di tutte le strutture e i laboratori necessari. Un tale centro risponderebbe a una domanda realmente esistente e che proviene sia dalla ricerca sia dall'industria italiana ed europea. Abbiamo l'opportunità di diventare una struttura di riferimento a livello europeo al servizio delle aziende e della ricerca, e di farlo avviando un'attività che ha tutte le caratteristiche per rivelarsi un'impresa remunerativa e di successo.

<sup>2</sup> Vedi G. Di Caro, "Italian Applications. La potenza dell'invenzione", in "Dialoghi Internazionali. Città nel Mondo", n. 6, Bruno Mondadori, Milano 2007, pp. 82-87. [N.d.R.]

LA CITTÀ

E I SUOI SALONI

# LA MILANO DA VEDERE

di Giuliano Di Caro, giornalista pubblicitario

Vent'anni. Tanti ne sono passati da quando il Salone del Mobile si è sdoppiato. Meglio, si è arricchito di una dimensione completamente diversa, quella del Fuorisalone. Non più solo la Milano degli addetti ai lavori, degli esperti del settore design, una bolla di eccellenza aliena alla vita cittadina. Bensì la Milano coinvolta, quella in festa, la città che anno dopo anno ha visto nell'evento l'occasione di tirar dentro e investire parti diverse di sé.

Dalle incursioni delle organizzazioni giovanili ai luoghi nascosti dell'architettura urbana, dalle associazioni di quartiere ai megastudi fotografici. È la Milano vibrante del Salone/Fuorisalone. Di questa storia abbiamo indagato le tappe e le prospettive future insieme alle persone che tale vicenda hanno contribuito a scriverla. Intanto quest'anno il Fuorisalone ha registrato una presenza stimata intorno alle 400.000 persone lo stesso numero dei visitatori del Salone in Fiera.

## LA CHIAMAVANO "DESIGNER'S WEEK"

Anno 1989. «Quell'anno c'era una *vacatio* a Milano di eventi che riguardavano il design. Così venne fuori l'idea di coinvolgere una serie di showroom, mono o plurimarca, e organizzare eventi nei vari punti vendita» ricorda Gilda Bojardi, che già allora lavorava per la rivista "Interni". E oggi ne è il direttore. «Si trattava di un progetto laborioso, che comportava convincere molte persone. La conferenza stampa si tenne in Triennale: per annunciare che quel settembre, privo di Salone, sarebbe stato riempito da qualcosa di diverso. Il Fuorisalone, appunto. Che all'inizio si chiamava "Designer's Week". Mettemmo in piedi, noi di "Interni", un *meeting point* per dare informazioni sulle varie manifesta-

zioni. L'anno prima si era tenuto il Salone, dunque avevamo prodotti da mettere in mostra. Ma c'erano già allestimenti particolari, cocktail, installazioni, *speeches* di architetti e designer. L'anno successivo, ad aprile, in concomitanza con il Salone, ripetemmo l'esperienza. E allora "Interni" registrò il marchio "Fuorisalone", inventandosi il nome.»

Da allora, anno dopo anno, si è arricchito di adesioni, presenze illustri, partecipanti. «Il succo era la presentazione di nuovi scorci cittadini. Scovare luoghi nascosti, sconosciuti, seguendo direttrici allargate della città. Parte del fascino risiedeva nel fatto che molti dei luoghi in cui si tenevano gli eventi non fossero affatto deputati a scopi del genere: chiese sconsecrate, garage, cortili affittati, o la Fabbrica del Vapore, che allora era ancora un luogo abbandonato e dismesso.» Poi il Fuorisalone esplose in Zona Tortona.

## IL SUPERSTUDIO E IL BOOM DEL FUORISALONE

Il punto nevralgico è la Zona Tortona del Superstudio e del Magna Pars. La ricca e articolata storia della creazione e dell'evoluzione del Fuorisalone in Zona Tortona trova qui la sua location d'eccezione. In che modo gli studi fotografici, gli spazi espositivi e deputati a convention come il Superstudio hanno di fatto creato il Fuorisalone come lo conosciamo oggi? «Tutto nasce, nel 2001, al Superstudio Più in via Tortona 27, per mia iniziativa e grazie alla immediata adesione di Giulio Cappellini, la sua azienda e i suoi designer sperimentali» ci racconta Gisella Borioli, personaggio cruciale dell'avventura. «O, per essere più precisi, come punto d'arrivo dell'apertura nel 1983 dei famosi studi fotografici Superstudio 13, in via Forcella 13, a pochi passi da qui. Un grande e moderno centro per l'immagine che mio

marito Flavio Lucchini e io, al tempo giornalisti, art director e editori, abbiamo fortemente voluto per creare un luogo di servizi e di confronto tra i creativi della moda e del nascente prêt-à-porter italiano.» I due avevano lasciato da poco la Condé Nast Italia. Lucchini aveva lanciato l'edizione italiana di "Vogue" e inventato testate innovative come "L'Uomo Vogue", "Vogue Bambini", "Casa Vogue", "Lei". «Insieme avevamo dato vita a Edimoda, in società con Rizzoli prima e Rusconi poi, lanciando testate che hanno condizionato la grafica e lo stile degli anni ottanta come "Donna", "Mondo Uomo" e altre.» Proprio in queste esperienze editoriali i due trovano l'approccio ideale. «Queste testate trattavano la moda come design, come cultura, come progetto: ne studiavano le relazioni con il mondo del design e dell'arte. Nacque allora l'amicizia e la collaborazione con Giulio Cappellini, giovane industriale illuminato che stava sperimentando la nuova strada del design così come noi stavamo promuovendo in tutti i modi il nuovo corso della moda italiana, fino al punto di investire personalmente, oltre che in una piccola ma fortissima casa editrice, anche nel primo centro per l'immagine che offriva studi, servizi, spazi di lavoro, ai creativi di quel mondo.» Iniziativa dei singoli, legame con il mondo della moda, una certa avventatezza (ragionata) di fondo. «La nostra è stata un'intuizione nata da una passione, il design, e da un progetto preciso: dare uno spazio espositivo alla città libero e privato, dove chiunque potesse esprimersi al meglio, senza regole imposte e vincoli burocratici, che fosse complementare al Salone istituzionale in Fiera.»

#### AL GIRO DI BOA

All'appuntamento del nuovo secolo «la moda era profondamente cambiata e la nostra storia personale era passata attraverso scelte diverse che ci avevano fatto abbandonare l'editoria per altre strade parallele» continua la Borioli. «La strada dell'arte per Flavio, nel frattempo diventato scultore; quella della televisione, del teatro, dei video e dei progetti creativi in senso lato per me. Ci serviva uno spazio più grande per ospitare queste attività. Allo stesso tempo avevamo voglia di incidere di più sulla vita della città, così come avevamo fatto con la moda.» L'occasione arrivò con gli enormi edifici, ancora funzionanti ma in via di trasferimento, della General Electric, vicini all'originario Superstudio, «superdimensionati per le nostre esigenze e per le nostre possibilità. Ma fu un colpo di fulmine. Ci obbligò a elaborare immediatamente un progetto, che io immaginai al servizio della "comunicazione avanzata", della innovazione e della sperimentazione, cioè tutte quelle forme di visibilità complementari all'immagine stampata: sfilate, riprese televisive, esposizioni, mostre, feste, convention, spettacoli, performance, sulla scia di moda, arte e design. Insomma, le nostre competenze e passioni di sempre. Quando mostrai a Cappellini i capannoni, quasi ancora caldi di operai, appena un mese prima del Salone 2001, lui decise di abbandonare in fretta la Fiera e di trasferirsi qui, con una esposizione epocale per dimensione, impatto, qualità, avanguardia. E una festa biblica che per la prima volta portava il *design people*, ma anche la gente, liberamente all'interno di una esposizione professionale. Il resto è venuto da sé».

#### STENDARDI INTERNI

Intanto, nel 2000, "Interni" aveva già sviluppato due eventi tutti suoi. «Nel 1989 avevamo fatto da apripista. Dieci anni dopo abbiamo costellato le zone del Fuorisalone con sculture molto particolari, cioè oggetti domestici giganti, alti tre o quattro metri. Era un percorso tutto nostro, all'interno del Fuorisalone. Il terzo anno, nel 2000, il nostro evento alla Triennale occupava tremila metri quadrati, tutto l'anello del primo piano che oggi ospita il Museo del Design» racconta Bojardi. «Poi portammo "Interni" in piazza: progettisti di grande talento come Mendini e Citterio realizzarono delle microarchitetture in varie piazze milanesi, tra cui Piazza Affari.»

Quel meccanismo di percorso riconoscibile è diventato la cifra stilistica di "Interni" nei giorni del Fuorisalone. Ogni anno, nel numero di aprile, la rivista anticipa ciò che succederà e in quello di giugno presenta un resoconto fotografico dell'evento. Ma nei sei giorni più concitati di Milano, "Interni" pianta le sue bandierine nel cuore della città. «Seguire i nostri stendardi non significa soltanto prendere parte a un singolo evento» spiega la Bojardi, «bensì attraversare il cuore del Fuorisalone. Sono il *fil rouge* che accompagna la città, una spina dorsale pensata in maniera coerente per portare le persone a presentazioni, discorsi, performance, incontri con architetti e designer. Come abbiamo fatto da apripista in veste di piattaforma di comunicazione tra progettisti e aziende, così con i nostri stendardi mettiamo in relazione l'evento e il suo pubblico multiforme.»

#### COMING SOON

Il successo chiama successo. «Negli anni ho incontrato straordinari designer che collaboravano con Cappellini e che hanno gravitato al Superstudio, praticamente tutta la crème del design contemporaneo. Mi piace ricordare che Marcel Wanders, che era un ragazzone simpatico e sempre un po' bevuto, ha iniziato a mettersi in luce con la sua Mooi proprio qui da noi, il primo anno in uno spazio piccolissimo, poi di anno in anno sempre più grande, fino all'importante mostra monografica da me coordinata che lo scorso anno ha potuto realizzare all'Ansaldo. Oggi ha i capelli grigi, è una star internazionale, ma io e lui sappiamo che un pochino, al suo successo, ho contribuito anch'io.» Un passato ricco di esperienze positive serve soprattutto a ricordare la necessità di nuove suggestioni. Per il futuro Gisella Borioli ha le idee chiare. «Per quello che sta succedendo in zona per il Salone, ci sono delle novità. Ho messo a fuoco un progetto di maggiore impatto e qualità, che ho chiamato Temporary Museum for New Design e che coinvolge gli espositori in presentazioni di tipo museale, sotto la mia supervisione e l'art direction di Giulio Cappellini. Superstudio visto non più come location generica ma come una successione di "gallerie", con mostre di grande pathos di brand famosi e designer emergenti attentamente selezionati. Una scelta obbligata per prendere le distanze dall'abbassamento qualitativo delle presenze in zona che l'eccesso di successo ha portato con sé. L'edizione 2009 è stata una grandissima affermazione che ripeteremo e che spero influisca in modo positivo su tutte le scelte future delle location.»

## FUORISALONE LAMBRATE

La zona Tortona ogni anno congloba sempre più vie adiacenti, sempre più location. È insomma il clou del Fuorisalone, insieme a certe vie del centro e all'Università Statale. Ma il modello Tortona è ormai il riferimento di altre zone della città, che vedono nel Fuorisalone l'occasione di crescere e innovarsi.

«L'edizione 2009 è stata un vero successo per il nostro quartiere» argomenta Gisella Borioli. «È un'avventura unica, secondo me difficile da replicare con le stesse caratteristiche: il frutto felice di un incontro tra amici. Cappellini, Luca Fois, Gilda Bojardi. Persone che hanno creduto in un progetto e si sono date da fare per realizzarlo in modo spontaneo e non programmato. Non dimentichiamo che il Fuorisalone è un evento temporaneo. La vera anima nel quartiere oggi risiede nella moda, che, come naturale sviluppo di quanto iniziato con i miei studi fotografici, è oggi presente con le sedi dei nomi più importanti. Però è stato un esempio, uno stimolo perché altri gruppi di persone e altri quartieri si agglomerassero attorno a un'idea, come in zona Lambrate. Mi sembra che le iniziative di zona Bovisa e zona Romana non siano veramente decollate. Lambrate invece è un altro discorso.» Lambrate è oggi molte cose: via Ventura, le gallerie d'arte, le redazioni di riviste e radio. È anche una grossa scommessa per il futuro di Milano, se è vero che un giorno – non troppo lontano, in vista dell'Expo 2015 – diverrà la “porta est” della città, trasformandosi da cesura a ingresso di Milano per migliaia di persone al giorno, con tutte le conseguenze del caso.

«C'è stata una veloce concentrazione di aziende con una notevole base creativa e attività cultu-

rale nella loro gestione quotidiana: gallerie, case editrici, scuole di design. Si è partiti dalla proposta architettonica e urbanistica di recupero di ex fabbriche e aree dimesse, e ora Lambrate è sulla buona strada per diventare una cittadella di servizi e creatività.»

A spiegarci questa zona della città è l'architetto Mariano Pichler, che in questa parte di Milano, come molti altri professionisti nei settori dell'editoria, della creatività e delle comunicazioni, ha deciso di stabilire il suo studio e la sua abitazione. «Tutte professionalità che hanno bisogno di spazi. Qui il collante principale è rappresentato dalle gallerie d'arte, sei o sette, e da quella di design contemporaneo, oltre alla sede di Abitare Segesta. Cioè realtà che vengono fruite e vissute da visitatori spesso provenienti dal centro.»

Un'identità precisa, dunque, anche se in continua evoluzione e sviluppo. Come si inserisce il Fuorisalone nella trama del quartiere? «Uno degli aspetti fondamentali è capire che serve un percorso non sporadico, magari una volta all'anno nel periodo del Salone. Qui in zona Ventura Lambrate di eventi ne accadono cinque o sei all'anno. Le gallerie, per esempio, inaugurano contemporaneamente le rispettive mostre. Una scelta che porta un flusso di gente notevole. Nel weekend della manifestazione “Start”, per esempio, sono arrivate circa duemila persone. Un elemento di qualità del quartiere è proprio questa ricerca di continuità. Negli ultimi tre o quattro anni il Fuorisalone ha occupato alcuni degli spazi della zona. Chiaramente il peso non è paragonabile a quello di via Tortona, ma anche qui c'è stata una certa risonanza.»

Per il futuro, Lambrate sarà anche la base logistica di un gruppo sempre più nutrito di giovanissimi designer olandesi. «Qui ha sede anche la Scuola

Politecnica di Design, una delle più importanti scuole di design italiane. Insieme alle presentazioni di Abitare, già da qualche anno queste componenti di attrattiva e aggregazione fanno sì che i giovanissimi designer olandesi utilizzino, e utilizzeranno sempre di più, il quartiere come “base” della loro permanenza a Milano. C'è la volontà e non manca la materia prima, gli spazi disponibili. Ogni realtà contribuisce insomma in maniera sinergica alla comunicazione della zona.» E Lambrate, che questa sinergia la sta costruendo e affinando, la riversa nella sei giorni del design come tappa non unica, ma cruciale, della definizione della propria identità. Ospitando giovani designer stranieri e organizzando eventi che portano i milanesi verso la futura “porta est” della città.

## NUOVE FRONTIERE, BOVISA E LA TRIENNALE 2

«Guardate il percorso delle navette della scorsa edizione: Tortona-Triennale-Bovisa.» Nel tratto attraversato dai bus durante l'ultima edizione della manifestazione, il presidente della Triennale Davide Rampello scorge la conferma della vocazione al grande evento della zona Bovisa, sede della Triennale 2. Vocazione annunciata e confermata dai fatti.

«Quando ho pensato, quasi quattro anni fa, alla nuova sede, l'ho immaginata come una grande opportunità per l'area attorno a cui la Triennale sarebbe sorta. La Bovisa è un punto nevralgico, assolutamente strategico. Basti pensare ai rapporti stretti con il Politecnico, che in zona ha già 11.000 studenti. Ma il progetto porterà, nell'arco di tre o quattro anni, ben 23.000 persone, più 10.000 addetti nella ricerca applicata, grazie agli

studi dei ricercatori delle varie multinazionali che lavorano con il Politecnico.»

Anche la Bovisa è una zona ex industriale riconvertita. L'intervento/investimento pubblico culturale, imperniato sulla Triennale e sull'università, ha fatto da apripista per un rinnovamento radicale. «Quando ci fu l'inaugurazione, tre anni fa, la novità colpì la città in maniera impressionante. Furono 12.000 le persone presenti. Il modello è non soltanto quello di maggiori opportunità in termini espositivi, bensì il frutto di una visione che va oltre: luoghi per dibattiti, una importante libreria, un bistrot da due stelle Michelin. Siamo insomma partiti con l'idea di creare un avamposto vitale nel quartiere. Le mostre chiudono alle nove di sera e il bistrot all'una. Il senso è che ci sia sempre qualcosa di acceso e vivo.»

L'impatto della Triennale Bovisa sul Fuorisalone è stato, a giudizio di Rampello, nettamente positivo. «Da quando è nata si è subito qualificata come uno spazio molto appetibile. L'area antistante alla nostra sede è bellissima, capace di ospitare eventi che possono accogliere 6000-7000 persone. Già dal primo anno era evidente che stava diventando un polo importante per il Fuorisalone. Oggi lo è di fatto. È un luogo di grande attrattiva, con il vantaggio di colpire l'immaginario della gente.» Ogni anno il Museo del Design, dentro alla Triennale Bovisa, ospita una mostra a tema. E l'intera zona è in piena evoluzione. «Penso al Progetto Euromilano insieme al Politecnico, al masterplan di Rem Koolhaas, alla fantastica ristrutturazione ideata per coprire le linee ferroviarie e facilitare l'accesso alla Bovisa.» E la Triennale, in questo progetto dinamico, non pare essere da meno. «Nel giro di due o tre anni la Triennale Bovisa si sposterà di qualche centinaio di metri,

nella splendida area dei gasometri. Diventerà una Triennale molto più grande e importante. Di più: un'Antitriennale. Sarà il luogo della sperimentazione, dei nuovi linguaggi espositivi già esplorati in questi tre anni, dell'interazione tra eventi, visitatori e cittadini milanesi. Tutto ciò che non si può fare in Triennale, perché troppo convenzionale, troverà qui il terreno ideale per crescere e influenzare l'immaginario cittadino.»

ESTERNI: I GIOVANI CHE SI (RI)PRENDONO GLI SPAZI PUBBLICI

Il Fuorisalone come occasione di grande sviluppo, di riappropriazione della città, funziona non solo per enti e istituti di grandi dimensioni e forte progettualità, sia essa pubblica o privata. La storia dell'organizzazione giovanile Esterni, oggi molto nota e attivissima a Milano (tra le altre cose si è inventata il Milano Film Festival), è legata a doppio filo al Fuorisalone.

«La storia di Esterni si identifica fortemente con la storia dei nostri interventi in città durante il Salone del Mobile» racconta Anna Spreafico. «Esterni nasce infatti dall'idea di quattro ragazzi, allora studenti universitari, fondatori di un'associazione culturale che vedeva Milano come una città un po' vuota e privata, poco attiva e vitale. A metà degli anni novanta il Salone era ancora un evento che restituiva davvero poco alla città, come la moda oggi. Pochi cocktail privati, l'inaugurazione di Cappellini, lo Spazio Krizia e così via. Per noi invece design e architettura sono prima di tutto una modalità di relazione pubblica, delle persone, con la città.»

All'inizio Esterni irrompe sulla scena in maniera

corsara. «Le nostre prime azioni erano di disturbo. Abbiamo iniziato nel 1995 con un'idea semplice: un furgone Volkswagen anni sessanta con un deejay sopra il tetto e un bar nel portellone. Si era ammassata così tanta gente che la polizia aveva chiuso la strada e da Cappellini non entrava più nessuno. Era molto più divertente stare fuori a ballare che dentro. Era questo lo spirito: identificavamo le inaugurazioni clou della settimana e ci piazzavamo davanti, con le nostre iniziative di disturbo.»

Poi però i corsari organizzano i loro primi eventi, desiderosi di raccontare un modo diverso di vivere la città. «Nel 1998 ci siamo inventati la "Città su Misura". Presentandola come una delle varie inaugurazioni del Salone, invitavamo le persone a indossare una tuta bianca e a giocare con la propria identità. Erano dei giochi di socializzazione, un'idea ludica di vivere lo spazio. Nonostante le azioni di disturbo, ci piace lavorare dentro la città. Ogni nostra azione infatti ha sempre una parte di burocrazia alle spalle. Se vogliamo occupare una piazza o una via chiediamo sempre i permessi per musica o spettacolo.» Ma l'aspetto ludico rimane quello preponderante. «Ricordo che avevamo creato un percorso nel mercato di viale Papiniano e presentavamo ogni singolo banchetto come fosse una grande inaugurazione del Salone, raccontando i venditori ambulanti alla stessa maniera dei grandi personaggi del design e della moda.»

Negli anni, Esterni è cresciuta e si è strutturata. Da idea di un manipolo di studenti è diventata oggi una realtà con venti dipendenti a tempo pieno. Questo ha permesso all'associazione di svincolarsi dal Salone, organizzando l'Ottimo Milano Film Festival, che gioca con la medesima idea di interazione («niente tappeti rossi e molti spazi di

incontro»), ma il legame con l'evento è scritto nel DNA stesso dell'associazione. «A Milano, nei giorni del Salone, arrivano oltre 300.000 persone» continua Anna Spreafico. «Sentiamo di aver fatto moltissimo per creare il modo in cui il Salone viene vissuto da qualche anno a questa parte, cioè decisamente più pubblico e condivisione.»

Oggi Esterni organizza eventi autonomi, tra cui l'interessante Public Design Festival, iniziato l'anno scorso e che si ripeterà nella prossima edizione. «Un festival che ha una sua identità precisa e un'assoluta indipendenza, un grande contenitore creato attorno al concetto di progettare lo spazio pubblico. Abbiamo lanciato un concorso internazionale. La sfida era progettare un'area di parcheggio stradale, il classico parcheggio ai lati della strada, insomma, due metri per cinque, che è un'unità replicabile, ripensandolo come spazio pubblico. Il parcheggio è il simbolo di uno spazio pubblico che viene occupato e diventa così privato, sottratto. Alla sfida hanno risposto circa 800 progettisti da un centinaio di paesi diversi, un vero successo. Abbiamo selezionato dieci proposte e le abbiamo realizzate in un percorso lungo via Vigevano, via Savona e via Tortona.» Dalla casetta sull'albero con annesso *playground* per bambini al dondolo gigante per minimo due persone, fino alla piattaforma rialzata che replicava il manto stradale e ospitava sagome umane, una sorta di ironico e stilizzato "parcheggio per uomini".

«Continueremo in questa direzione anche l'anno prossimo. Ci affascina perché non è una mostra in stile grande esposizione del Salone del Mobile, da guardare ma non sfiorare. È invece un'occasione per raccontare la città che si trasforma e che si anima. Per vivere lo spazio: da toccare, da usare. È ciò che piace a noi.»

FUOCO INCROCIATO

Se il Salone è tradizionalmente nelle mani del Cosmit, il Fuorisalone è un affollarsi di storie, esperienze e scommesse diverse, spesso scollegate l'una dall'altra. E, probabilmente, proprio quest'aspetto ha fatto la sua fortuna.

«All'inizio questa iniziativa ha certamente disturbato il Cosmit, come sempre quando Davide si mette in competizione con Golia, anche se questa non era certo la nostra intenzione, ma piuttosto quella di arricchire il panorama della città e di fare comunicazione in modo diverso. Oggi il fenomeno è diventato talmente importante che non è più possibile far finta di niente. C'è una sottintesa accettazione, anche se, per quel che mi riguarda, passi veri di coordinamento e collaborazione ancora non ne ho visti. Ma forse regolare le cose dall'alto toglierebbe freschezza e vivacità a quelle che nascono dal basso» argomenta la Borioli. «Noi di Esterni proposte di collaborazione al Cosmit le abbiamo avanzate più volte» rilancia la Spreafico, «ma abbiamo sempre trovato le porte chiuse. Sanno bene che il Fuorisalone si arricchisce sempre e comunque, anche senza un loro investimento o supporto. Credo che a loro vada bene così.»

Ognuno per la sua strada insomma? Avanti a gruppetti, per così dire. Per quartieri, per formazioni e provenienze diverse. Difficile insomma trovare un principio unificatore. Ma proprio in questo risiede la vitale ricchezza della sei giorni per cui si lavora, progetta e rischia tutto l'anno.

E il futuro dell'evento a chi appartiene? «A tutti quelli che vi hanno messo cuore, passione e cervello. Il Fuorisalone è fisiologicamente l'espressione di tanti singoli soggetti, tanti satelliti indipendenti. Il futuro appartiene dunque a chi continuerà a farlo.»



## ATTRATTORI MONDIALI DI RISORSE CREATIVE

*di Roberto Verganti, docente di Gestione dell'innovazione nel corso di studi in Design e in quello in Ingegneria gestionale al Politecnico di Milano, e Claudio Dell'Era, professore a contratto al Dipartimento di Ingegneria gestionale del Politecnico di Milano*

In un periodo di difficoltà nella capacità competitiva delle nostre imprese e del nostro sistema-paese, molti osservatori, soprattutto locali, indicano nel design uno dei settori chiave su cui investire. Il design italiano rappresenta un fenomeno unico a livello internazionale, un punto di forza indiscutibile e, soprattutto, affermatosi in modo autonomo, senza l'iniezione di risorse pubbliche. Un fenomeno robusto, quindi, basato su solide capacità locali, strettamente legato al territorio e spesso all'imprenditorialità della piccola impresa e alla creatività dei progettisti. È quindi spontaneo pensare al design come possibile via di uscita di fronte alle sfide dell'attualità. Con l'arrivo dell'euro, e quindi l'impossibilità di giocare sulla svalutazione monetaria, e più recentemente con

l'emergere di nuovi paesi agguerriti nella competizione industriale, che possono vantare un costo del lavoro estremamente contenuto (Cina, Asia, Brasile, Thailandia ecc.), l'unico modo per competere a livello globale è quello di puntare sull'innovazione. E il design è uno dei motori dell'innovazione. Eppure, si tratta spesso di pensieri dettati da una scarsa conoscenza sia delle dinamiche dell'innovazione a livello internazionale sia delle basi del successo del design locale e della sua portata. Una scorciatoia estremamente pericolosa, se non ben conosciuta. Da un lato, il design costituisce una delle possibili fonti di innovazione ma non l'unica. A esso si affianca l'innovazione tecnologica e quella dei sistemi manageriali. Senza queste ultime, il design

perde rapidamente di valore. Di fatto, il successo di questo settore è storicamente accompagnato da significativi sviluppi tecnologici. Si pensi alla ricerca sui materiali innovativi nel settore del legno-arredo, dove primeggiamo globalmente nonostante la scarsa presenza di materia prima – il legno –, investendo continuamente su nuovi materiali, in particolare polimeri. Investire solo sul design, trascurando gli altri due aspetti, implica il rischio di non valorizzare gli investimenti fatti. Dall'altro lato, i territori internazionali si stanno muovendo rapidamente, nel tentativo di colmare il gap con il design italiano. San Francisco, Boston, Seattle, Londra, Copenhagen, Barcellona, Helsinki, Seoul, Tokyo, Sydney, Auckland stanno rapidamente conquistando posizioni di rilievo nel design internazionale e anche nei paesi emergenti il design si sta rapidamente diffondendo: da Hong Kong a Mumbai, a Buenos Aires. Si tratta, a ben vedere, di paesi con vantaggi addizionali (tecnologici e infrastrutturali i primi, di produttività i secondi) e che possono affiancare al design altre armi altrettanto pungenti.

La crescente popolarità del design si accompagna a un'altrettanta crescente ambiguità del termine. Introdurre una definizione precisa di design è un'impresa ardua. L'incisività delle riflessioni che seguono è strettamente legata a un chiaro focus dell'analisi. Tra le tante accezioni di design ci orienteremo verso quella più utile per le nostre finalità: come il design contribuisce all'innovazione e, di conseguenza, alla creazione di vantaggio competitivo nelle imprese, e come partecipa allo sviluppo economico dei sistemi territoriali locali e può quindi essere oggetto di politiche. Tale accezione è quella di design come "innovazione di senso" dei prodotti e dei servizi, cioè un'innovazione che ridefinisce il significato che il prodotto assume per l'utilizzatore.

#### IL CLUSTER DEL DESIGN MILANESE

Nell'ambito del design italiano, Milano rappresenta da sempre il principale punto di riferimento. Attorno al capoluogo lombardo si raccoglie infatti una serie di risorse che costituisce il cluster del design milanese, definibile come il sistema costituito dalle imprese che realizzano innovazioni design-driven e degli attori che partecipano a tale processo di innovazione attraverso la generazione e lo scambio di conoscenza sui modelli socio-culturali e sui linguaggi di prodotto. Il tratto comune di un cluster del design non è il settore industriale ma il tipo di innovazione svolto dalle imprese che lo costituiscono: un'innovazione design-driven, cioè che cambia più o meno radicalmente il significato del prodotto.

Diversi studiosi hanno recentemente riconosciuto e sottolineato la rilevanza della dimensione semantica del design<sup>1</sup> e alcuni di essi hanno definito sinteticamente il design come «dare senso alle cose».<sup>2</sup>

L'etimologia di design risale al latino *de-signare* e significa fare qualcosa, distinguerlo con un segno (qualunque sia il segno, di cui gli elementi grafici costituiscono solo un sottoinsieme minimo), dargli significato, designarlo in relazione ad altre cose, ad altri possessori e utilizzatori. Sulla base di questo significato originale

1 V. Margolin, R. Buchanan (Eds.), *The Idea of Design. A Design Issues Reader*, The MIT Press, Cambridge (Mass.) - London 1995. M. Csikszentmihalyi, E. Rochberg-Halton, *The Meaning of Things. Domestic Symbols and the Self*, Cambridge University Press, Cambridge 1981.

2 K. Krippendorff, "On the Essential Contexts of Artifacts or on the Proposition that «design is Making Sense (of Things)»", in "Design Issues", vol. V, n. 2, Spring 1989, pp. 9-38.

si può dire che *design* è dare senso (alle cose).<sup>3</sup> Quando parliamo di design alludiamo quindi a qualcosa che va ben al di là della carrozzeria dei prodotti. Intendiamo proprio il senso che il prodotto assume per il cliente, la personalità del prodotto e la sua identità, il suo status, i valori a esso associati. Nella definizione precedente, quindi, il prodotto è inteso come un insieme integrato di funzioni e messaggi. I messaggi sono progettati per comunicare all'utilizzatore il significato potenziale del prodotto (significato che emerge proprio dall'interazione tra utilizzatore e prodotto). Così come per creare funzioni il progettista agisce sulle tecnologie, per creare il messaggio del prodotto il progettista lavora sui linguaggi, creando nuove combinazioni di segni (indici, simboli o icone). Evidentemente, i segni sono spesso ottenuti agendo sui materiali (e in questo senso tecnologie e linguaggi, funzioni e messaggi sono tra loro strettamente interconnessi e difficilmente separabili) e sulle forme (e in questo senso la forma di un prodotto è solo uno dei possibili modi con cui dare senso al prodotto stesso).

Un cluster del design può avere un carattere fortemente intersettoriale. Il cluster, oltre alle imprese, include come elementi essenziali tutti quegli attori che partecipano ai processi di generazione e scambio di conoscenza sui modelli socio-culturali e sui linguaggi di prodotto che sono alla base dell'innovazione design-driven; in questo senso, parte rilevante del cluster sono anche gli attori che forniscono le tecnologie che supportano quel tipo di innovazione design-driven. Le tecnologie non

sono tuttavia ciò che determinano i confini del cluster. Anzi, più ampie e varie sono le tecnologie che entrano nel cluster, più ampi e vari sono i nuovi linguaggi che possono essere utilizzati per creare nuovi significati di prodotto.

La definizione di cluster del design fornita precedentemente evidenzia come i cluster del design siano del tutto peculiari rispetto agli altri. In particolare è possibile individuare alcune caratteristiche relative ai confini secondo tre direttrici: i confini settoriali, gli attori e i confini territoriali.

Dal punto di vista dei confini settoriali, i cluster del design non sono definiti da una tipologia di settore o settori, ma da un tipo di innovazione (l'innovazione design-driven) e quindi da un tipo di attività (la progettazione basata su conoscenza dei modelli socio-culturali e dei linguaggi di prodotto integrata e supportata attraverso la conoscenza delle tecnologie). È questa la ragione per cui sono trasversali ai settori industriali. Eventuali confini di specificazione possono essere individuati in relazione al tipo di contesto e/o modello di consumo a cui si riferisce l'innovazione. Nel caso milanese, per esempio, la casa piuttosto che la persona; nel caso svedese ancora la casa ma anche la sicurezza e l'ergonomia. Questa osservazione peraltro segnala le difficoltà che si incontrano ogniqualvolta si vogliono quantificare le dimensioni settoriali dei cluster di design.

Dal punto di vista degli attori, i cluster del design non sono costituiti solo da imprese ma da un sistema complesso, articolato, fortemente interconnesso di attori di tipologie estremamente ampie (imprese a diversi stadi della filiera, professionisti del design, università, luoghi della visibilità ecc.).

Nel contempo è importante sottolineare come al centro dei cluster del design restino le imprese, qua-

3 *Ibidem*. Cfr. anche Id., *The Semantic Turn. A New Foundation for Design*, CRC Press, Boca Raton (Fl.) 2006.

Tab. 1 – Gli attori del cluster del design

Imprese	Imprese industriali che sviluppano innovazioni design-driven dei loro prodotti. Nel caso del metadistretto del design lombardo si tratta delle imprese appartenenti ai settori dei mobili, degli apparecchi per l'illuminazione, della gioielleria, degli articoli di coltelleria e posateria, delle stoviglie, del pentolame, dei casalinghi, della minuteria metallica e delle macchine per legno.
Designer	Professionisti e studi di design.
Enti locali e associazioni	Enti locali (Regione, Provincia, Comune, Camera di Commercio); associazioni d'impresa, associazioni di professionisti del design, associazioni dell'editoria, associazioni del sistema fieristico.
Scuole, università e centri di ricerca	Formazione secondaria, formazione universitaria, postuniversitaria e formazione parauniversitaria; centri di ricerca e di trasferimento tecnologico nel campo del design.
Fornitori	Imprese industriali che producono componenti e sistemi e che sviluppano tecnologie di processo per le imprese del cluster.
Servizi di supporto	Servizi di carattere prevalentemente artigianale a supporto delle imprese di design: tornitori e stampisti, artigiani, prototipisti, ingegneri, modellisti, agenzie di pubblicità, pubbliche relazioni, fotografi ecc.
Clienti	Comunità locale di acquirenti di prodotti di design che hanno un ruolo cruciale di stimolo all'innovazione.
Luoghi di visibilità (sistema fieristico, eventi, showroom)	Luoghi attraverso i quali il sistema design trasmette e promuove i propri messaggi: oltre alle fiere rivestono un ruolo fondamentale anche gli showroom, gli spazi espositivi e le gallerie d'arte.
Editoria	Veicolo fondamentale attraverso il quale vengono diffusi i messaggi del sistema design; è possibile individuare tre categorie: editoria libraria e periodica, editoria d'impresa e merceologica, editoria digitale.

li attori che realizzano l'innovazione design-driven. È importante inoltre chiarire che i cluster del design non coincidono con il settore dei servizi di design (professionisti del design e studi di design), anche se di questo fanno parte (e anzi, assieme alle imprese, ne costituiscono un attore di rilievo). Questa nota, che per il caso milanese potrebbe sembrare pleonastica, è centrale nel confronto con i casi internazionali. All'estero, infatti, soprattutto nei casi dove il design non costituisce un fattore di eccellenza, il cluster del design (più o meno informalmente identificato) viene spesso definito in modo analogo a quanto da noi introdotto precedentemente. Tuttavia le politiche si concentrano sui professionisti del design come attori di promozione dell'innovazione design-driven presso le imprese (traducendosi di fatto in politiche per il distretto/settore dei servizi di design). Questa anomalia del caso milanese rispetto alla situazione dei casi internazionali (cioè il design come sistema complesso con al centro le imprese e non i professionisti del design) non va letta come un limite, ma anzi è la vera chiave del successo del design milanese e della sua difficile imitabilità. Il cluster del design milanese non si limita alle imprese, ma alla base del successo ha un complesso di interazioni tra un sistema articolato di attori; non cogliere questa caratteristica di sistema implica quindi non cogliere il punto di forza del design milanese e non riuscire quindi a potenziarlo ulteriormente. Dal punto di vista dei confini territoriali, i cluster del design hanno tipicamente confini sfumati, difficilmente circoscrivibili e contornabili, data la natura della conoscenza coinvolta (sui linguaggi e i modelli socio-culturali). Abbracciano aree territoriali significative e spesso concentrate attorno a centri metropolitani (proprio per le caratteristiche

di sistema che affianca alle attività manifatturiere quelle dei servizi, dei luoghi di visibilità, della vicinanza al consumo che per sua natura è un consumo di modernità e quindi tipicamente metropolitano). Il cluster del design milanese copre tutto il territorio lombardo (con epicentro Milano, evidentemente) e presenta propaggini che si spingono in Piemonte (come non ricordare il ruolo cruciale avuto dall'Olivetti come laboratorio di innovazione di design, le cui attività su questo piano erano più concentrate a Milano che a Ivrea, o più recentemente Alessi a Omegna), in Veneto, in Emilia Romagna e in Toscana, e che indichiamo come propaggini proprio in quanto tutte considerano Milano come polo di riferimento, fucina di cultura del design.

#### LE IMPRESE DEL DESIGN MILANESE

Le imprese del design milanese e più in generale lombardo non devono la loro notorietà a fattori puramente stilistici dei prodotti (sebbene su questo piano vi siano diversi esempi di successo). I prodotti del design milanese mostrano una notevole attenzione ai valori che questi portano con sé, alla loro identità, ai messaggi consegnati al cliente, alla storia che raccontano, allo scenario che contribuiscono a creare. Non si tratta solo di styling ma di una progettazione indissolubilmente annegata nel prodotto, non separabile da esso in quanto profondamente radicata nel suo significato. I messaggi che il prodotto del design lombardo offre al cliente sono innanzitutto di tipo concettuale (cioè legati a che cos'è il prodotto, a chi si rivolge e perché) e culturale (quali valori e quali stili di vita gli sono associati), prima ancora che essere tradotti in una forma esterna. Anzi, spesso sono gli elementi funzionali e tecnici

che definiscono il linguaggio e i messaggi del prodotto. Con questo non vogliamo affermare che le imprese straniere non si dedichino agli elementi più concettuali e culturali del linguaggio del prodotto. Ma le imprese lombarde mostrano un'attenzione e una capacità superiori (e così connaturata che è difficile isolarla dal contesto) su questa dimensione, cioè nel curare il linguaggio del sistema-prodotto e nel saperlo integrare con un eccellente contenuto tecnologico.

Le aziende leader del design italiano hanno sviluppato una capacità superiore di comprendere, anticipare e influenzare l'affermazione di nuovi significati di prodotto. Esse cercano nuovi linguaggi di design attraverso lo studio di fenomeni socio-culturali che non sono visibili nel contesto attuale, ma che si affermeranno in futuro. Non osservano i fenomeni di massa, ma al contrario:

- scoprono i “bisbigli” provenienti dai modelli socio-culturali;
- identificano quelle “voci” che si alzeranno in futuro;
- selezionano, fra tutte, quelle idee che meglio si sposano con i propri valori;
- aiutano queste idee a divenire comprensibili e significative attraverso l'offerta di nuovi prodotti. Tali capacità sono state sviluppate partecipando attivamente al “design discourse”, cioè grazie a un accesso alla conoscenza dei linguaggi che circolano nel territorio locale e globale, contribuendo anche a produrli. Le imprese, soprattutto quelle eccellenti, sono attori primari del processo di generazione di conoscenza dei linguaggi e dei modelli socio-culturali (una parte significativa della ricerca design-driven è svolta nelle imprese, oltre che nei centri di ricerca e nelle università, con cui peraltro vi è una stretta e diretta collaborazione). I

linguaggi di prodotto non sono orientati a un determinato settore; essi passano da un settore a un altro con maggior facilità e rapidità rispetto alle tecnologie. Un trasferimento, per esempio, di linguaggi tra settori è quello della plastica trasparente colorata dal settore dell'arredamento al computer Apple I-Mac, affinché parli il linguaggio della casa più che dell'ufficio.

I linguaggi si muovono anche tra differenti mondi socio-culturali. Questo è un processo estremamente complesso, in quanto i significati sono assai radicati nelle singole culture. I designer sfruttano la propria posizione all'interno di network per trasferire linguaggi, significati e valori attraverso settori e mondi socio-culturali differenti. Con questa azione essi supportano la creazione di nuovi significati che contemporaneamente hanno una natura socio-culturale. In sintesi, cioè, i designer agiscono come broker di linguaggi locali e globali. Attraverso la collaborazione con le imprese del design milanese, numerosi architetti hanno portato nella progettazione dei prodotti la loro attitudine a progettare sistemi che sopravvivono al loro cliente e che quindi non rispondono a esigenze immediate, ma si inquadrano in modelli socio-culturali più profondi, di lungo termine, modificati dal progetto stesso.

#### IL RAPPORTO CON LE RISORSE CREATIVE

Oggi molti studiosi delle dinamiche dell'innovazione tecnologica riconoscono che essa non avviene più all'interno di grandi laboratori di ricerca ma, al contrario, attraverso la collaborazione con attori esterni. Questo fenomeno (noto con il nome di *open innovation* o *collaborative innovation*), che oggi si sta

affermando a livello internazionale, ha in realtà visto l'Italia, e soprattutto le imprese del design milanese, operare come pionieri già da decenni, in un ambito tuttavia completamente diverso rispetto a quello al centro dell'attenzione delle imprese internazionali: non l'innovazione tecnologica ma l'innovazione basata sul design.

Una delle chiavi del successo del design italiano è proprio la capacità di collaborare e stringere relazioni privilegiate con talenti e progettisti, locali e internazionali. Perché l'*open innovation* si è sviluppata da tempo nel campo del design? Le dinamiche di generazione della conoscenza e dell'innovazione nei settori ad alta tecnologia sono significativamente differenti rispetto a quei settori in cui gli aspetti culturali e simbolici dei prodotti rivestono un ruolo fondamentale. Se nei primi la conoscenza tende a essere concentrata nei centri di eccellenza (università o centri di ricerca), nel caso del design i processi innovativi sono invece da sempre “distribuiti”, diffusi nel territorio in una rete di interazioni impalpabili tra innumerevoli attori di diverse tipologie: imprese, designer, fornitori di tecnologie, università, centri di formazione, editori, enti culturali, spazi espositivi, saloni, eventi, perfino i clienti stessi, che con la loro capacità e cultura nel selezionare i prodotti promuovono una linea di tendenza a discapito di altre.

A tale proposito, Vico Magistretti, uno dei maestri del design italiano, sostiene che «il design non è un fatto individuale, proprio mai!», nasce dalla collaborazione tra un individuo che ha la capacità di percepire dei bisogni e una realtà produttiva in grado di realizzare questo prodotto; «pensare al designer come una persona solitaria è stupido: il design ha importanza quando è fatto da due persone. La produzione insieme al designer danno al design la realtà».

Il successo di molte imprese del design italiano è indiscutibilmente connesso al contributo fondamentale di alcuni designer, italiani e non. Spesso le partnership tra imprese e risorse progettuali sono caratterizzate da orizzonti temporali assai duraturi: per esempio, Antonio Citterio con B&B Italia oppure Philippe Starck con Kartell.

«Quando si presenta un progetto a Claudio Luti di Kartell, a Enrico Astori di Driade o a Piero Gandini di Flos, è un vero piacere. Amano il progetto, lo amano con passione, non c'è bisogno di spiegare.»<sup>4</sup> Come altri suoi colleghi l'estroverso designer francese Philippe Starck riconosce alle imprese italiane una cultura del progetto che è difficilmente presente in altre nazioni. Tali capacità sono legate sia a particolari attitudini dialettiche in fase di progettazione dei nuovi prodotti sia alle soluzioni tecnologiche messe a disposizione per implementare concept particolarmente “sfidanti”, proposti dai designer. «La forza del design italiano, specie nel settore dell'arredo, è dovuta anche agli imprenditori, che hanno, secondo me, una preparazione culturale migliore di quelli stranieri, che non guardano forse immediatamente a un ritorno sul rischio che c'è sempre quando cominci a fare un prodotto. Insomma, abbiamo una certa apertura a tentare, rischiare di più.»<sup>5</sup> Le intense relazioni tra imprese e designer costituiscono un aspetto distintivo della realtà italiana e in particolare milanese rispetto ad altri cluster del design che stanno emergendo a livello internazionale. La notevole apertura di alcune imprese al design,

4 Citazione di Philippe Starck tratta da [www.educational.rai.it/lezionididesign/designers/STARCKP.htm](http://www.educational.rai.it/lezionididesign/designers/STARCKP.htm).

5 Citazione di Giulio Castelli tratta da [www.educational.rai.it/lezionididesign/designers/CASTELLIG.htm](http://www.educational.rai.it/lezionididesign/designers/CASTELLIG.htm).

la loro disponibilità a sperimentare, a colloquiare con i designer a livello strategico è ciò che distingue il design italiano e fa di Milano un polo d'attrazione per i designer internazionali. A differenza della maggior parte dei settori del nostro paese, il design italiano è in grado di importare cervelli, cioè progettisti internazionali (dal francese Philippe Starck per Alessi e Kartell ai brasiliani Campana per Edra, dal tedesco Richard Sapper per Artemide all'israeliano Ron Arad per Kartell), che amano lavorare per imprese che poi esportano prodotti italiani. Tale fenomeno è sostanzialmente differente da quello che avviene in molti settori ad alta tecnologia, dove purtroppo si esportano cervelli e si importano prodotti. Così Ron Arad testimonia il magnetismo delle imprese italiane nei confronti delle risorse creative internazionali: «Io credo che l'Italia, e più specificatamente il Nord d'Italia, possano essere considerati il centro del design mondiale, e devo dire che questo fatto non è legato solamente al design in se stesso, ma più in generale ad una cultura del fare e del produrre; non c'è un altro luogo nel mondo dove è possibile trovare una varietà tale di artigiani e produttori per ogni tipo di lavorazione, tutti che conoscono il valore del design».<sup>6</sup>

Da un'indagine condotta su un campione di oltre 1700 prodotti di design (lampade, tavoli, sedie e divani) lanciati sul mercato tra il 1990 e il 2005 da oltre 90 imprese di arredamento italiano risulta che oltre il 30% dei progetti sono prodotti in collaborazione con designer stranieri.<sup>7</sup> Più nel dettaglio,

Francia, Inghilterra, Spagna, Germania e Giappone appaiono i luoghi di provenienza a cui le imprese italiane accedono con maggiore frequenza. Seppur il dato sia chiaramente elevato, si tratta comunque di un dato medio. Se entriamo più nel merito e ci concentriamo solo sulle imprese più innovative, la dimensione del fenomeno diventa ancora più rilevante. Considerando separatamente le imprese innovatrici (imprese che hanno vinto almeno un "Compasso d'oro") e il resto del settore, risulta che le prime realizzano il 46% dei prodotti in collaborazione con designer stranieri, mentre il resto del settore solo il 16%! La collaborazione con progettisti provenienti da contesti culturali e sociali diversi consente alle imprese italiane di incrociare stili e approcci differenti, arricchendo la propria offerta e rendendola originale a livello internazionale. La capacità attrattiva di tali aziende è riconducibile alla disponibilità alla sperimentazione e alla capacità di instaurare una dialettica con le risorse creative, per cui la collaborazione risulta essere arricchente dal punto di vista progettuale per entrambe le parti. Come evidenziato dalla tabella 2, sia gli innovatori sia gli imitatori sottolineano un grado di apertura assai elevato, per cui diventa fondamentale saper identificare la risorsa creativa maggiormente adatta in funzione del progetto che si vuole affrontare.

<sup>6</sup> Citazione di Ron Arad tratta da [www.educational.rai.it/lezionididesign/designers/ARADR.htm](http://www.educational.rai.it/lezionididesign/designers/ARADR.htm).

<sup>7</sup> C. Dell'Era, R. Verganti, "The Impact of International Designers on Firm Innovation Capability and Consumer Interest", in "International Journal of Operations & Production Management", di prossima pubblicazione.

Tab. 2 – Confronto tra innovatori e imitatori nello sviluppo del portafoglio designer<sup>8</sup>

	Innovatori	Imitatori
Prodotti progettati da designer esterni (%)	90	77
Numero medio di designer in portafoglio	11,9	4,4
Designer con laurea in architettura (%)	45	33
Designer con laurea in industrial design (%)	31	52
Designer stranieri (%)	46	16

Da un lato, il modello di innovazione "aperta", basata sulle collaborazioni, si sta diffondendo in diversi settori e paesi. Altre imprese stanno apprendendo come collaborare con progettisti esterni e stanno sviluppando la capacità necessaria per trovare nuovi talenti, facendo leva su una creatività ormai diffusa a livello internazionale e di fatto, disponibile in abbondanza e a basso costo. Dall'altro lato, questo modello di collaborazione, basato sullo sviluppo di capitale relazionale (cioè di ripetuti piccoli inve-

stimenti nello sviluppare relazioni personali con i talenti), comincia a entrare in crisi nel momento in cui le imprese devono adottare strutture manageriali più articolate per cogliere le opportunità offerte dai mercati internazionali, che fanno richiesta di prodotti di design e qualità. Si tratta di un capitale di relazione sviluppato con investimenti cumulati di anni e che è patrimonio di un numero ristretto di imprenditori illuminati, i quali hanno cominciato a operare in questa direzione anni fa. Un capitale relazionale difficilmente replicabile dagli imitatori ma altrettanto difficilmente trasferibile al management. E un modello difficilmente sostenibile nel lungo termine, a fronte di esigenze di crescita.

<sup>8</sup> Id., "Collaborative Strategies in Design-Intensive Industries: Knowledge Diversity and Innovation", in *Long Range Planning*, di prossima pubblicazione.

E ORA  
ESPORTIAMO  
ANCHE  
IL SALONE  
DEL MOBILE

*di Carlo Guglielmi, presidente Cosmit  
Conversazione con Giuliano Di Caro*

GIULIANO DI CARO. QUAL È L'IMPORTANZA REALE DEI SALONI DI ESPORTAZIONE DI NEW YORK E MOSCA E COME SI INSERISCONO QUESTI NEL TESSUTO DEL SALONE ITALIANO?

CARLO GUGLIELMI. I Saloni WorldWide, con l'edizione di Mosca e New York, sono un chiaro segno della volontà e della capacità di Cosmit e Federlegno-Arredo di essere vicini alle aziende, soprattutto in un momento economico difficile, offrendo loro un insostituibile veicolo di promozione su mercati particolarmente sensibili all'eccellenza del made in Italy. Ma ciò che distingue e fa la forza dei Saloni WorldWide è la scelta di esportare non solo un prodotto d'eccellenza ma anche un format espositivo: una competenza fieristica sviluppata negli anni che si rinnova e si mette alla prova presso un pubblico internazionale, non solo di fedeli consumatori quindi, ma anche di potenziali nuovi clienti.

G.D.C. COME E DA CHI È NATA L'IDEA, L'IMPULSO FONDAMENTALE PER L'ORGANIZZAZIONE DI QUESTI SALONI?

C.G. L'idea nasce da Federlegno-Arredo e da Cosmit. In altre parole nasce dalle imprese del settore, rappresentate dalla federazione che per sua mission promuove il prodotto italiano all'estero, e dall'organizzatore della più importante fiera di settore al mondo. È stato quasi un passo naturale, ma credo allo stesso tempo estremamente innovativo, decidere di esportare il meglio dell'organizzazione fieristica per offrire il meglio dei prodotti.

G.D.C. AL DI LÀ DELLA RETORICA, PUR VALIDA E GIUSTA, DEL FAR VALERE IL MADE IN ITALY ALL'ESTERO, QUESTI SALONI SARANNO ANCHE IN QUALCHE MODO BIDIREZIONALI? CIOÈ ORGANIZZARLI, SEGUIRLI, IDEARLI CHE COSA RIPORTA IN ITALIA E A MILANO? COME, INSOMMA, SI TRAMUTANO IN VALORE AGGIUNTO PER LA CITTÀ?

C.G. La sfida consiste proprio nell'esportare non solo un prodotto ma un format espositivo. Di più: nell'esportare un modello culturale e uno stile di vita del quale tutto il mondo è innamorato. Non dimentichiamo però che questo implica il fatto di confrontarsi con interlocutori che appartengono a un ambito culturale diverso. E il confronto significa scambio, significa capire, significa scoprire le esigenze dell'altro. Significa quindi anche poter riportare a Milano ciò che, esportando made in Italy, abbiamo appreso sulle aspettative e i bisogni dei nostri clienti, anche per poter tarare sempre meglio la nostra offerta.

G.D.C. PARLIAMO DEL TAVOLO DI DISCUSSIONE PER IL PROSSIMO SALONE CON IL COMUNE. UNA NOVITÀ CHE SEMBRA ORMAI DA TEMPO INDISPENSABILE. QUALI SONO LE ASPETTATIVE DAL TAVOLO?

C.G. Da sempre i Saloni sono stati non solo un appuntamento commerciale, ma hanno affiancato alla manifestazione momenti culturali che hanno coinvolto l'intera città di Milano. Proprio questa sinergia è il più importante valore aggiunto della manifestazione, l'unica in grado di interessare attivamente l'intera realtà urbana. La collaborazione tra Cosmit e Comune di Milano ha dunque già una sua tradizione, che si è concretizzata in alcune importanti mostre-evento. La sinergia con il Comune di Milano è per noi molto stimolante e per il futuro possiamo solo augurarci di continuare a lavorare in questa direzione.

G.D.C. QUALI SONO I PUNTI CRITICI CHE ANDRANNO AFFRONTATI AL TAVOLO?

C.G. Quello del Salone del Mobile è ormai un appuntamento irrinunciabile per Milano, che deve molto alla città e molto ha restituito in termini di crescita culturale ed economica. Certamente tanto si può ancora fare per migliorare la mobilità e per agevolare l'afflusso dei visitatori. Il Salone e la città sono quindi entrambi coinvolti per far crescere ulteriormente Milano come capitale del design, collaborando l'uno con l'altra e l'uno per l'altra, in un circolo virtuoso che sono certo continuerà a ripagare entrambi dei comuni sforzi.

G.D.C. L'APPUNTAMENTO DELL'EXPO 2015 RILANCIA IN MANIERA CRUCIALE L'IMPORTANZA DEL CONFRONTO E DELLA DISCUSSIONE?

C.G. L'Expo 2015 è allo stesso tempo una grande sfida e una grande occasione per la città di Milano. Sono ancora tanti i punti da affrontare, primo fra tutti la questione degli investimenti per le infrastrutture e la mobilità su tutto il territorio metropolitano. Non da ultimo è necessario dare un'adeguata risposta anche sul piano culturale. Cosmit ha già cominciato a scaldare i motori per l'Expo 2015. Abbiamo infatti già firmato con il sindaco di Milano Letizia Moratti il protocollo d'intesa per promuovere e pianificare iniziative comuni connesse allo sviluppo del tema di Expo Milano 2015. La Fondazione Cosmit Eventi intende proseguire nella sua attività di comunicazione e promozione di Expo Milano 2015. Il nostro impegno sarà soprattutto quello di promuovere, attraverso gli eventi organizzati da Cosmit, i valori di Expo 2015 in Italia e all'estero, nell'ambito delle molteplici iniziative internazionali che ci vedono protagonisti.

G.D.C. TRA CUI, OVVIAMENTE, IL SALONE...

C.G. Il Salone del Mobile è protagonista della vita culturale di Milano e ne segue da vicino le logiche di sviluppo. Basti pensare alle mostre e agli eventi con i quali Cosmit ha animato la città. Il Salone appartiene alla città di Milano e al popolo del design e costituisce il cuore pulsante degli eventi e delle iniziative che animano la città, tutti inevitabilmente connessi alla manifestazione e alle occasioni di business a essa correlate.

G.D.C. QUALI SONO SECONDO LEI I QUARTIERI O LE ZONE DELLA CITTÀ CHE HANNO RESO IL FUORISALONE UN EVENTO DI GRANDE ATTRAZIONE POPOLARE E TURISTICA, INDISPENSABILE CONTORNO DEL "MAIN EVENT"? E SU INIZIATIVA DI CHI?

C.G. Alcune zone di Milano hanno effettivamente conosciuto uno straordinario sviluppo rispetto alle iniziative del Fuorisalone, diventando dei veri e propri punti di riferimento. In particolare penso a quelle aree che per tradizione e storia sono più sensibili al design. Sicuramente il centro della città è il centro nevralgico del popolo del design e anche Cosmit ha scelto di collocare le sue iniziative in alcuni dei luoghi più significativi e carichi di storia, come Palazzo Reale e la Triennale.

G.D.C. QUALI SONO A SUO GIUDIZIO LE PERSONE CHE HANNO FATTO LA STORIA DEL SALONE/FUORISALONE? E CHI SCRIVERÀ LE PAGINE FUTURE?

C.G. Impossibile elencarne alcuni senza far torto a qualcuno dei grandi nomi e delle grandi persone che hanno reso i Saloni quello che sono. Nomi di imprenditori, di manager, di architetti, creativi e designer coraggiosi che hanno scommesso sull'arredamento italiano e sulla manifestazione che maggiormente lo incarna. Proprio grazie a loro, al loro operato e spesso alla loro generosità. Dirò una cosa banale: il futuro appartiene a tutti noi, ma prima di tutto ai giovani. Una cosa meno banale è che dentro al più straordinario appuntamento commerciale dedicato all'arredo, dentro ai Saloni, ci sia anche il più importante spazio dedicato ai giovani creativi: il Salonesatellite, che rappresenta la nostra scommessa sul futuro.

# DINAMIZZARE LA CITTÀ

di *Ilaria Vitiello*, urbanista, svolge attività di ricerca al  
Dipartimento di Progettazione urbana e urbanistica della Facoltà  
di Architettura dell'Università Federico II di Napoli  
Conversazione con *Pasquale Alferj*

Ilaria Vitiello, oltre a svolgere attività di ricerca presso l'università di Napoli, partecipa all'elaborazione di piani e progetti urbanistici per diversi Comuni e da tempo ha fatto del rapporto tra "eventi" e politiche urbane il tema centrale dei suoi studi. È appena uscito per i tipi di FrancoAngeli il volume *Regimi urbani e grandi eventi. Napoli una città sospesa* e, sempre per la stessa casa editrice, è in programma per il 2010 il volume *Città che saltano. Come le città si trasformano attraverso gli eventi*. L'abbiamo incontrata per parlare dei risultati delle sue ricerche.

PASQUALE ALFERJ. IL TEMA DELLE SUE RICERCHE È COME GLI EVENTI CONTRIBUISCONO A RIDISEGNARE-TRASFORMARE UNA CITTÀ E NELL'AFFRONTARE QUESTO TEMA HA STABILITO UNA SUA TIPOLOGIA. PUÒ RIASSUMERLA PER I NOSTRI LETTORI?

ILARIA VITIELLO. Se guardiamo al rapporto tra eventi e città possiamo, in una prima approssimazione, distinguere le città che si trasformano attraverso gli eventi, che io chiamo "città-evento", ed eventi che per il loro svolgersi trasformano la città e che potrei definire "l'evento in città".

Riguardo al primo tipo possiamo distinguere l'evento che "ri-fa" la città. Si tratta di un uso strumentale degli eventi, visti come propellenti di grandi trasformazioni urbane con progetti ad alto contenuto simbolico e a forte valenza evocativa e iconica che,

realizzati da note firme dell'architettura, diventano il simbolo della città stessa. La città qui è evento e l'evento spettacolarizza e iconizza la città stessa. In questi casi, al fine di diversificare l'offerta delle città sui mercati globali, di intercettare investimenti e flussi turistici, di riqualificare aree (dismesse o in declino, come alcuni centri storici), le politiche urbane tendono alla "festivalizzazione": usano cioè la cultura come motore dello sviluppo e gli eventi come acceleratori di trasformazioni. La cultura agisce qui come presidio "identitario", fattore che consente alle città di porsi all'esterno, nel più ampio sistema della concorrenza, con un'immagine unica e riconoscibile. L'idea è che l'evento si presenti come un fine "in sé" in grado di accelerare i grandi incubatori culturali che, dinamizzando circuiti di internazionalizzazione e attivando processi di "sgocciolamento" verso il basso, possono incidere sulle economie urbane e agire sia da catalizzatori di benessere diffuso sia da agenti di coesione territoriale.

P.A. CHE RUOLO VIENE ASSEGNATO AGLI EVENTI?

I.V. Agli eventi vengono attribuiti non solo il ruolo di accelerare le trasformazioni urbane, ma anche la funzione di medium di una nuova immagine della città verso l'esterno e verso l'interno. Essi, infatti, si presentano come dispositivi in grado di rinnovare verso l'esterno l'identità urbana, grazie alla costruzione di un'atmosfera internazionale e dinamica, dotata di una "vivace e cosmopolita vita culturale", e di evocare verso

l'interno il senso di identità giocando sulla fascinazione dei luoghi e sulla "promessa" di generare nuove percezioni "affettive", attivando emozioni che si condensano in esperienze significative, memorabili. Se nel primo caso gli eventi consentono, attraverso la retorica della "qualità della vita", di attrarre risorse finanziarie, così come di attirare turisti e nuove classi sociali (come, per esempio, i creativi di Florida), nel secondo si presentano come potenti strumenti di controllo sociale in grado di attenuare il conflitto, convogliando la discussione sulla benevolenza delle strategie adottate e lasciando sullo sfondo questioni di disagio ed esclusione sociale.

P.A. E DOPO LA CITTÀ-EVENTO VIENE, PER USARE I TERMINI DELLA SUA TIPOLOGIA, L'EVENTO IN CITTÀ. CHE COSA SIGNIFICA?

I.V. Qui mi riferisco a quel genere di eventi che possiamo classificare come "manifestazioni di massa", cioè megaeventi – come Olimpiadi, Expo, festival vari ecc. – che restituiscono un evento-città. La città messa in gioco è, secondo una sempre più articolata casistica, quella dello sport, della cultura, della religione, della moda, del design o, ancora, della letteratura, dell'economia, del cinema. Anche qui spesso gli eventi vengono utilizzati come "occasioni" per elaborare nuovi progetti urbani e per favorirne l'attuazione, ma i casi più esemplari ci raccontano di città che hanno territorializzato l'evento e patrimonializzato l'eredità. L'evento diventa opportunità, il reagente di più vaste trasformazioni urbane, trascinando processi di rigenerazione materiale e immateriale. In questi casi l'evento si presenta come effetto moltiplicatore di politiche urbane e catalizzatore di estese

trasformazioni territoriali, cumulando pratiche sociali e progetti fisici di trasformazione della città in una varietà di prospettive. A differenza della città-evento, qui la cultura agisce come cerniera di trasmissione di politiche urbane, annodando e dinamizzando le iniziative di riqualificazione urbana presenti, e disseminando una pluralità di occasioni di rigenerazione della città.

P.A. PUÒ FARMI QUALCHE ESEMPIO?

I.V. Il caso più espressivo di tale uso degli eventi è Barcellona, il cui successo è stato inscritto nella retorica delle buone pratiche come "modello". Sappiamo che la città ha utilizzato le Olimpiadi del 1992 come pretesto per rendere operativa un'idea di città – postfranchista – che si stava da tempo costruendo e, contemporaneamente, per verificare la sua efficacia sociale attraverso la partecipazione assidua di una varietà di attori locali che, dalla fine degli anni sessanta, avevano iniziato a rivendicare un ambiente di vita adeguato. Il "pretesto" ha inoltre permesso di incardinare nel percorso del piano strategico le azioni locali e centripete della rigenerazione urbana con quelle globali e centrifughe del megaevento. Ed è anche in forza di questo processo di *cross-fertilization* che è stato possibile valutare il successo dell'esperienza non solo in relazione alla trasformazione interna della città, ma anche per il contributo che essa ha dato alla storia delle Olimpiadi. Storia che al tempo – dopo la precedente esperienza negativa di Los Angeles – si presentava come racconto in declino. Il *downloading* di risorse che in genere l'evento veicola dall'esterno verso l'interno qui si è trasformato in un *uploading* che dalla città si è trasferito all'evento Olimpiadi.

P.A. SIAMO DI FRONTE A UN USO STRUMENTALE DELL'EVENTO...

I.V. Certamente, ma l'evento – sempre nel caso di Barcellona – ha consentito non solo il cambiamento di scala dell'azione urbanistica, ma anche la costruzione di un'immagine della città che ha saputo interpretare quella dei suoi abitanti, agendo su un tessuto di rappresentazioni condivise, di emozioni e di propensione al mutamento.

In termini di regimi urbani si può sostenere che quello che ha caratterizzato il governo preolimpiadi, opportunamente bilanciato tra obiettivi di tutela dell'ambiente e di incremento delle opportunità per i gruppi sociali più penalizzati, ha trovato occasioni di rappresentazione e di espressione nell'instaurazione del regime simbolico generato dal grande evento. Senza dimenticare però il fatto che proprio il consenso e il radicamento del grande evento nella città hanno indotto l'amministrazione di Barcellona a intraprendere percorsi più vicini ai regimi strumentali rivolti alla crescita economica attraverso grandi trasformazioni edilizie. Questo ha significato assecondare insieme alla festivalizzazione delle politiche, con l'invenzione dell'evento del Forum universale delle culture del 2004, anche quella della città. L'esperienza non si è tradotta in apprendimento. Sappiamo che il caso di Barcellona, più che essere un "modello di successo", rappresenta il "successo di un'idea di modello" (la nostra tradizione culturale non può fare a meno di un modello), e più propriamente un "successo situato", difficile da copiare e duplicare. Si tratta, infatti, di una città che, avendo grandi risorse di capitale sociale e umano e un'invidiabile coesione politico-istituzionale, ha saputo cogliere il momento cruciale della transizione del paese dal postfranchismo al postindustriale.

Ponendosi in questa prospettiva, essa ha utilizzato le Olimpiadi dinamizzando ciò che già aveva messo in campo e, giocando sapientemente tra locale e globale, ha utilizzato l'evento anche per accentuare il carattere autonomo dell'identità catalana all'interno delle reti internazionali.

P.A. E SIAMO ARRIVATI AL TERZO GRUPPO...

I.V. La terza tipologia è quella di città che si trasformano promuovendo forme differenti di protagonismo e attivismo, che consistono in micropratiche di risignificazione creativa di spazi – non importa se centrali o meno – percepiti come "abbandonati" dall'esperienza e dalla routine quotidiana. Si tratta di pratiche che intercettano varie forme della vita sociale e relazionale e si presentano come minute, spesso effimere e temporanee. È la "città eventuale", che lavora negli interstizi della vita sociale, intrecciando tensioni, desideri e problemi. L'evento diventa qui detonatore di immagini e di immaginazione.

P.A. LA SUA TIPOLOGIA FINISCE QUI?

I.V. Non proprio, perché nella città eventuale possiamo riconoscere altri tre tipi di eventi. Un primo tipo è costituito dagli "eventi di protesta", ossia da iniziative che nascono a partire da una decisione istituzionale e che contrappongono a questa delle soluzioni o modalità diverse per avviare processi di riqualificazione dello spazio urbano. Si tratta di casi di pianificazione parallela che utilizzano vari linguaggi per mettere in discussione scelte politiche. Qui gli eventi, che utilizzano forme espressive diverse – dalle manifestazioni ai film, alle performance, alle conferenze, alle mostre, agli spettacoli, alle feste, agli incontri, alle iniziative di arte pubblica – sono lo

strumento più efficace per attivare pratiche di riappropriazione, promuovere autoriconoscimento intorno a un problema e un'autorappresentazione diversa da quella istituzionale, e per veicolare un uso degli spazi diverso da quello progettato dalle istituzioni. Gli eventi hanno la funzione di cumulare risorse, innescare interazione, appropriazione e radicamento, promuovere trasformazioni e fortificare un'opinione pubblica favorevole che si riconosce nella protesta. Per fare solo alcuni esempi, a Milano c'è stato il caso dell'Isola, mentre a Barcellona quello del "controforum", organizzato in contrapposizione al Forum universale delle culture del 1984.

Un secondo tipo è rappresentato dagli "eventi esplorativi". Si tratta di iniziative tese a indagare il carattere e il potenziale di luoghi che sono percepiti come problematici (parti separate di città, zone in cui si concentrano gli immigrati ecc.). A differenza degli eventi precedenti, in questo caso si tratta di promuovere, spesso all'interno di politiche urbane, visioni e pratiche in grado di favorire processi di trasformazione. Questi eventi vengono attivati in luoghi dove niente è stato ancora deciso e le iniziative sono volte a sradicare le immagini stereotipate, a riconoscere una percezione comune dei problemi e a individuare delle possibili soluzioni.

P.A. CON QUALI OBIETTIVI?

I.V. Gli obiettivi di questi interventi – che fanno ricorso non solo allo strumento dell'intervista ma anche a pratiche artistiche (laboratori didattici, workshop ecc.) – vanno dalla riformulazione di immagini urbane alla possibilità di veicolare nuovi usi dello spazio, fino alla costruzione di reti di attori per elaborare progetti comuni. Spesso si tratta di eventi di riconciliazione (tra etnie, gruppi,

abitanti), di ricucitura urbana e tra quartieri, il cui obiettivo è costruire reti di relazione e fornire risposte a richieste di senso. Molti sono gli esempi e tra questi possiamo ricordare le sperimentazioni degli *a.titolo*, nel quartiere Mirafiori di Torino, degli *Artway of Thinking* a Venezia o ad Arezzo, e degli *Stalker* al Corviale di Roma.

Il terzo tipo, infine, comprende gli "eventi sperimentali" autorganizzati, che attraverso incursioni a sorpresa in luoghi quotidiani, con un approccio ludico e spesso a forte contenuto estetico, attivano pratiche di riappropriazione e di risignificazione dello spazio. Non sono iniziative che si traducono in forme di opposizione e di protesta, né si pongono come soluzione a un problema particolare all'interno di politiche urbane, ma "inventano" uno spazio differente da quello routinario, attraverso pratiche creative. Sono eventi temporanei, effimeri e sfuggibili che – giocando al condizionale – vorrebbero cercare di unire il desiderio di creare con quello di "sorprendere". L'intento degli organizzatori è di rendere la vita nella città un po' meno prevedibile e la città il luogo in cui più cose diventano "possibili", anche se in modo occasionale. Paradossalmente, però, è proprio nella continuità erratica di questi eventi che risiede la chiave del loro fascino e della loro forza. Un esempio milanese è *Critical City*.

P.A. QUANDO SI PARLA DI GRANDI EVENTI SI PARLA SEMPRE DI COME UTILIZZARE POI GLI SPAZI ATTREZZATI O COSTRUITI PER OSPITARLI. E OVVIAMENTE TUTTI SONO D'ACCORDO CHE LA DESTINAZIONE D'USO VA DECISA NELLA FASE DI PROGETTO, IN MODO CHE LA RIFUNZIONALIZZAZIONE SIA A COSTO ZERO O QUASI: LEI CHE COSA NE PENSA?

I.V. Il problema non è l'eredità che gli eventi lasciano, ma quella che assumono e come l'assumono. In genere per eredità s'intende ciò che gli eventi depositano sul territorio, e in base ai possibili esiti si elaborano valutazioni preventive di carattere gestionale, analizzando gli impatti economici, sociali e ambientali di un insieme di azioni trasformative. Un'eredità ha però senso solo se chi la eredita è in grado di reinterpretarla, di inscrivere nel proprio presente rivelandone l'incessante matrice emotiva, simbolica e visionaria. In questo senso i grandi eventi vanno inseriti in un processo più esteso e allargato. Si tratta di pensarli come meccanismi esplorativi capaci di generare connessioni multiple tra come la città si rappresenta e come la città si esprime. L'eredità è infatti quella consegnata alla dimensione emozionale del presente, che attinge al mondo della narrazione e dell'esperienza, alle immagini e agli immaginari individuali e collettivi. Andare "oltre l'evento" implica innestare questo processo nella città, coniugando gli obiettivi mirati e talvolta puntuali che l'evento richiede con le reti interattive di una varietà di soggetti attivi nei nodi della città eventuale.

In questo senso non solo possiamo rileggere l'esperienza di Barcellona o di Sydney con le Olimpiadi, ma anche quella di Lille e di Liverpool come capitali europee della cultura, e di Essen, che sta territorializzando nella regione della Ruhr l'evento previsto per il 2010.

P.A. PERCHÉ GLI EVENTI TRASFORMINO REALMENTE LA CITTÀ, VANNO INSERITI IN UN PROGETTO PIÙ GENERALE?

I.V. È necessario pensare i grandi eventi – ma anche gli eventi minori – come reali strumenti per attivare politiche e non solo come occasioni attraverso le

quali le città si rinnovano, rilanciano la propria immagine esterna e intercettano e canalizzano risorse economiche, tecniche e progettuali verso grandi opere o interventi diffusi di riqualificazione urbana. Gli eventi vanno pensati anche come opportunità di mutamento. Essi infatti non sostituiscono né costituiscono di "per sé" lo sviluppo, soprattutto quando si presentano come occasione per la costruzione di grandi infrastrutture urbane. Semmai dinamizzano i processi esistenti promuovendo apprendimento e innovazione. Essi misurano il loro successo con l'efficacia della narrazione che mettono in campo, con la capacità di veicolare contemporaneamente immagini condivise e immaginazioni possibili, progetti di sviluppo e futuri vicini, percepibili e plausibili. Qui gli eventi giocano appunto al condizionale piuttosto che all'imperativo, sollecitano ed evocano "possibilità". Un approccio che appare fertile in questa prospettiva è quello del *cultural planning* che, promuovendo un processo inclusivo e dinamico, si presenta come capace di convogliare nell'evento le energie sociali esistenti.

In questo senso non dobbiamo pensare agli eventi semplicemente come attività riconosciute "per decreto" (Napoli, per esempio, nonostante abbia sempre avuto forme commissariali fallimentari – dal terremoto ai rifiuti – sta lavorando molto per far riconoscere dal governo il Forum universale delle culture del 2013 come "grande evento"), ma come qualcosa che "si produce". L'evento è un accadimento che sopraggiunge come una frattura nell'esperienza. Quando avviene costruisce il suo territorio. È il luogo dove "appare" il cambiamento. Attraverso l'evento le città possono organizzare il passato, interpretare il presente e immaginare il futuro. È quando ciò accade che si può parlare di grande evento.

# IL CIBO CONTESO

di Paola Righetti, sociologa, esperta/studiosa di nuove tendenze sociali e di consumo

Se guardiamo allo stato attuale delle tre A – Arredamento, Abbigliamento, Alimentazione – che per diversi decenni hanno fatto brillare non solo l'immagine all'estero ma anche l'identità e l'autopercezione dell'Italia, ci accorgiamo di come soltanto la terza, l'Alimentazione, stia mostrando un equilibrio *glocal*, dove le radici culturali locali non sono state affatto sacrificate, ma anzi si rivelano addirittura esaltate dall'affievolirsi dei confini nazionali. Diviene sempre più difficile cogliere le specificità del design italiano nel grande magma della industria arredativa globale, così come parte della supremazia mondiale degli stilisti nazionali si è andata di recente perdendo. Il nostro cibo, al contrario, sta consolidando un'egemonia culturale nel mondo per l'universalità intrinseca di prodotti-bandiera come la pizza e la pasta, grazie anche allo sforzo straordinario e visionario di Carlo Petrini. È suo il merito di aver saputo imporre nel mondo il nome e il movimento dello Slow Food, con il contributo di iniziative imprenditoriali di successo come Eataly, che va diffondendo nel mercato internazionale l'altissima qualità di diciotto produttori artigianali a prezzi sostenibili.

Un po' meno "paese del gusto estetico" e molto più "paese del gusto alimentare": il cibo rappresenta oggi l'ancoraggio più stabile e profondo della nostra capacità di eccellenza. Un'eccellenza del consumare, oltretutto del produrre; una testimonianza ancora molto viva del saper vivere e del saper fare, un fondamento del costume e dell'antropologia stessa degli italiani.

Focaccia Blues è il più attuale emblema cinematografico, benché di nicchia, di tutto questo. Il film documentario di Nico Cirasola prende spunto da un fatto di cronaca realmente accaduto e riportato, nel 2003, sui giornali di tutto il mondo: la chiusura, unica nella sua storia, di un McDonald's a causa della schiacciante concorrenza di una focacceria aperta tre anni prima dal titolare Luca Di Gesù nei locali adiacenti. Un caso estremo che si è svolto ad Altamura, grande riserva gastronomica,

conosciuta anche per la carne arrosto e il fungo carboncello, oltretutto per la focaccia e il pane, famosi in tutto il mondo. In un'arena cittadina come quella, l'esito della battaglia tra Slow e Fast Food era quasi scontato, ma resta in ogni caso la prova lampante di quanto la forza dell'alimentazione italiana poggi sulla sua vocazione artigianale e possa contrastare per questo (a differenza dell'arredamento e dell'abbigliamento) la tendenza alla delocalizzazione produttiva e all'ibridazione culturale. La figura dell'*Homo Faber*, recentemente riproposta da uno dei più grandi sociologi contemporanei, Richard Sennet, per la sua capacità di unire mani, testa e immaginazione e di avere a cuore il lavoro ben fatto "per se stesso", è rimasta centrale nell'universo dell'Italian Food, facendosi garante della sua salvaguardia etnica, così come del suo credito d'immagine all'estero.

Queste radici d'artigianalità alimentare, saldissime nell'ambito della produzione extradomestica, si vedono però togliere parte della loro linfa vitale nell'ambito *casalingo*, soprattutto se delle grandi città, dove la preparazione quotidiana dei pasti è fortemente esposta all'accelerazione vertiginosa del tempo e alla compressione dell'impegno gastronomico da parte della donna lavoratrice.

MANGIARE, BERE, UOMO, DONNA: LA LIQUEFAZIONE DELLA RITUALITÀ

C'è un altro film, molto meno recente ma senz'altro più importante e profetico, che ci viene in soccorso per comprendere come il modo di mangiare nelle case delle metropoli rischi di subire la stessa "liquefazione" delle relazioni e degli stili di vita complessivi, anche laddove la cucina, grazie a origini molto nobili e antiche, costituisce un baluardo del costume e dell'identità locali. "Mangiare, bere, uomo, donna" è parte di un antico proverbio cinese sulle necessità della vita. Il regista Ang Lee ha usato

queste parole per intitolare una sua opera del 1994 ambientata a Taipei. La cucina del protagonista Chu, un prestigioso chef, costituisce un'oasi e un contrappeso di tradizione nell'esistenza entropica e tutta proiettata verso il futuro delle sue giovani figlie. Una doppia ritualità di preparazione e consumo del cibo, che resiste sacrale e inalterata nel tempo, ma che nello stesso tempo è assediata dai ritmi frenetici e dal traffico convulso della capitale taiwanese. Le lunghe sequenze sugli ingredienti tagliati con precisione scultorea, sulle verdure e le carni che sfrigolano e saltano nella padella, sulla laccatura dell'anatra, sugli amorevoli travasi e le trasformazioni alchemiche dal crudo al cotto, trovano la loro lenta e naturale confluenza nei banchetti dove i quattro protagonisti si radunano ogni settimana per un sontuoso pranzo domenicale, condividendo prelibatezze, sentimenti, progetti. E, soprattutto, ritrovandosi nuovamente magnetizzati e stabilizzati da un centro di gravità residuale che, tuttavia, sembrerà destinato a scomparire del tutto quando, alla fine del film, il vedovo deciderà di risposarsi e mettere in vendita la casa di famiglia. Così com'è molto significativo che Chu sia un maître, piuttosto che una casalinga, è altrettanto significativo che la giovane donna vicina di casa di cui si è innamorato sia incapace di cucinare, cosa che del resto lei stessa ammette con estrema leggerezza e disinvoltura, come se facesse parte di un nuovo ordine delle cose, dove altre necessità e altre capacità sociali stabiliscono un rapporto di forte concorrenzialità con la sapienza, la maestria e l'accuratezza gastronomica. Il film di Ang Lee ci annuncia da questo punto di vista, in modo neanche troppo implicito, un tramonto della nutrice che riguarda tutte le metropoli avanzate ed è effettivamente riscontrabile oggi nelle grandi città italiane, non solo tra le giovani madri professionalmente impegnate e che non hanno il tempo e neanche la competenza per apprendere l'arte della cucina, ma anche tra le donne più anziane che si ritrovano ad appendere al chiodo i ferri del mestiere un po' per stanchezza, un po' per seguire i nipoti o i personali interessi extradomestici. Così, in mancanza di una figura centrale garante, come quella della massaia tradizionale, il pasto in casa della grande città si va in parte banalizzando: se il pranzo è per lo più consumato al bar, in mensa o in trattoria, la cena in casa consiste spesso di una monopartata (o solo un primo o solo un secondo), che peraltro può risultare anche molto *semplificata* nella preparazione, dalla pasta con pomodoro alla bistecca con verdure. Ritualità e tradizione, soprattutto per le coppie più giovani, vengono così spesso relegate alle occasioni speciali e ai pranzi domenicali, consumati nella casa dei genitori, magari attraverso delle vere abboffate a base di lasagne, paste al forno e arrostiti con patate, decisamente compensatorie della frugalità quotidiana. Non è poi trascurabile l'effetto moda che si è venuto a creare

nell'alimentazione fuori casa, orientando le scelte verso cibi più esotici che si alternano a seconda delle fasi storiche e che attualmente vedono primeggiare il sushi e il kebab.

LE SACCHE DI RESISTENZA: I VALORI SOLIDI NELLA MODERNITÀ LIQUIDA

Ciò non vuol dire che nelle case delle metropoli italiane stiano entrando il fast food o il junk food o che i cibi locali abbiano perso in appeal e significato. Tutt'altro: l'attenzione alla salute non è mai stata così elevata, prova ne sia che il "biologico", nonostante la barriera del prezzo elevato, continui ad aumentare le vendite, o che anche da noi, più a Roma che a Milano, meno dotata di un retroterra agricolo, stia sorgendo non solo il fenomeno individuale degli orti cittadini ma anche quello collettivo degli orti solidali, garantiti da aziende che raccolgono e consegnano direttamente a casa cassette di prodotti misti, ortaggi e frutta, sulla base di un abbonamento annuale e a costi che superano di pochissimo l'euro al chilogrammo. Così come è vero che la fantasia, la varietà, le qualità sensoriali, gustative, visive, tattili, olfattive della nostra alimentazione non sono affatto dimenticate o sconosciute. Lo dimostra il successo del "tipico", decretato anche dalle numerose fiere del gusto e dagli itinerari gastronomici, così come dalla diffusione crescente dei prodotti a denominazione di origine e delle specialità regionali. Quello che emerge è il grande e diffuso bisogno di un servizio gastronomico che incorpori sul piano della offerta e della produzione industriale l'ispirazione e le caratteristiche artigianali della nostra cucina. Per questo il consumo di cibi della tradizione può essere provvidenzialmente e paradossalmente salvaguardato dalla tecnologia e dall'innovazione, ed è in tal modo che stanno proliferando i piatti pronti nel comparto dei surgelati, le paste ripiene che cuociono in soli due minuti mantenendo intatti tutti i valori organolettici dell'archetipo fatto a mano, i risi completi degli ingredienti per risotti. Non mancano poi fenomeni emergenti come le gastronomie "smart", aperte fino a sera e che propongono primi e secondi piatti tipici della cucina italiana e regionale, da asporto o da farsi consegnare a casa a prezzi molto contenuti. Un'offerta di cibo veloce da pensare oltre che da fare, che consente di ridurre al minimo il processo di preparazione non solo in termini manuali ma anche sul piano programmatico dell'ideazione e dell'identificazione della ricetta, perché fare la spesa e decidere che cosa portare in tavola vengono a coincidere in una stessa unità di tempo. E la tradizione, lungi dall'essere rinnegata, può essere così delegata all'offerta e al know-how del mercato. Il postmoderno è anche questo: il sapersi dotare dei mezzi più nuovi per preservare i valori più antichi.

# L'ACCADEMIA PER ARCHITETTI UMANISTI. A MENDRISIO

di Sara Rossi, giornalista e scrittrice

Mario Botta ha la voce pacata e racconta.

«L'Accademia è nata da circostanze favorevoli che sono sorte negli anni novanta, ma la sua esistenza scaturisce proprio dal passato, dalla storia del nostro paese: la grande emigrazione del Ticino. Il Canton Ticino si era fatto una fama fin dal Seicento grazie a capimastri, scarpellini e decoratori che andavano nell'Europa del Nord e dell'Est. Fino al boom economico del dopoguerra c'erano muratori e altri esponenti di una cultura edile molto sviluppata che emigravano per lavorare. Anche successivamente questa tradizione è continuata: la generazione che comprende Rino Tami, Tita Carloni, Alberto

Camenzind, Peppo Brivio si è spostata dal cantiere all'università.»

All'inizio degli anni novanta, una commissione chiese all'architetto ticinese Mario Botta di ideare una soluzione per limitare le matricole che si iscrivevano in massa ai politecnici di Zurigo e di Losanna nella sezione di architettura. La commissione suggeriva se non fosse il caso di proporre un ciclo propedeutico a Lucerna, nel centro della Svizzera tedesca. Invece di rispondere, Botta redasse un documento in cui presentava al Consiglio federale elvetico il progetto per una nuova scuola con un nuovo profilo. Non nella Svizzera tedesca, nemme-

no in quella romanda, ma nell'unico cantone di lingua italiana, quello da cui per tradizione chi vuole studiare deve emigrare: il Ticino. Losanna avrebbe continuato il suo percorso verso una caratterizzazione sociologica della sua Facoltà, Zurigo avrebbe continuato a sviluppare invece una tendenza tecnica e la piccola città di Mendrisio avrebbe imboccato la strada dell'Accademia per "architetti umanisti".

Il Consiglio federale sorrise entusiasta e prontamente spinse il documento in un cassetto. Era pieno di elogi nei riguardi della proposta del grande architetto Botta, ma certo non si poteva, era assolutamente fuori discussione fare un terzo politecnico: stavano chiudendo la Facoltà di Ginevra, figurarsi se avessero annunciato che ne aprivano un'altra nella Svizzera italiana.

Passarono due anni e il Ticino stesso decise di dotarsi di un'università, l'Università della Svizzera italiana, appunto. «Si voleva dire *basta* all'obbligo di partire per studiare» ricorda Botta. E prosegue: «Basta all'obbligo di imparare un'altra lingua per compiere i propri studi, ne avevamo abbastanza di perdere i tre quarti dei cervelli che dovevano spostarsi e non tornavano dalle città universitarie degli altri cantoni o del resto dell'Europa o del mondo. Così abbiamo deciso di darci una possibilità di mantenerli».

Botta partì, questa volta per Bellinzona e non per Berna: «Ho detto: ho un progetto per costruire una scuola di architettura in Ticino. A voi risparmio la retorica della tradizione artistica ticinese. Il mio progetto ha ben altro vantaggio, molto concreto: è già stato approvato dal Consiglio federale. Berna lo tiene nel cassetto da vent'anni e non si deciderà mai a realizzarlo, facciamolo noi.» E così è stato.

Lugano aprì le sue prime Facoltà universitarie nel 1996, Economia e Scienze della comunicazione, e lo stesso anno fu inaugurata l'Accademia di architettura di Mendrisio.

CHE COSA SIGNIFICA "ARCHITETTO UMANISTA"?

«L'architetto diplomato a Mendrisio deve essere una persona che si fa carico del progetto – che debba costruire una macchina fotografica o una casa – mantenendo un'alta consapevolezza del territorio, della storia e della memoria presente nel contesto in cui opera. Vogliamo spingere l'architetto a prendere in mano la matita sentendo di dover affrontare allo stesso tempo un tema di spazi, un programma tecnico ed economico e la consapevolezza di agire in un contesto storico. Il presente dialoga con l'ecologia, la globalizzazione, il mondo tecnologico: il nuovo architetto deve prendersi a carico questi problemi.» Secondo Botta, l'Accademia deve essere una scuola dove si impara a pensare.

«L'architetto è un pensatore» diceva Le Corbusier. Il problema della città, del traffico, sono i suoi problemi. L'Accademia, dunque, deve sollecitare i pensieri, la riflessione attorno alla costruzione. «Architetti della storia dei popoli, gli architetti non hanno il diritto di rifugiarsi nell'ignoranza; costruire un luogo in cui vivono gli uomini significa partecipare alla scelta degli obblighi quotidiani ai quali essi saranno sottoposti» diceva Albert Jacquard, il primo professore di Ecologia umana che ha insegnato all'Accademia. Ecologia umana significa armonia tra l'uomo e il suo ambiente, ma anche e soprattutto armonia tra gli uomini stessi. Architettura, quindi, significa riflettere prima sull'uomo, poi sulla costruzione per l'uomo. Oltre a questo, all'Accademia si studia filosofia per tutta la durata dei cinque anni, e la matematica e l'ecologia sono trattate dal punto di vista umanistico. «È venuta a mancare quella fiducia incrollabile nelle risposte della tecnica, perciò abbiamo bisogno di una scuola capace di sollevare i problemi» spiega Mario Botta.

#### L'ATTENZIONE ALLA PROGETTAZIONE RENDE UNICA L'ACCADEMIA

Dopo aver promosso la sua linea umanistica, ripresa da molte se non tutte le altre Facoltà di Architettura (chi oggi non ha inserito un corso sull'ecologia?), l'Accademia di Mendrisio è profilata soprattutto per un aspetto: la centralità della progettazione.

Ogni sei mesi, gli studenti vanno a sentire le proposte di alcuni professori del corso di Progettazione. Scelgono un corso e si buttano nel progetto che hanno scelto. Il professore propone il tema e solitamente il luogo. Insieme vanno a visitare il territorio, lo analizzano; poi per il resto del semestre lavorano al progetto: come costruire quella tal cosa in quel tal luogo.

Tre studenti accettano di farsi intervistare, nonostante siano sotto esami: un ragazzo uruguayano, Ricardo P.; uno di Varese, Alessandro Farina; e uno di Milano, Michele Martinetti. È un periodo estremamente stressante, in cui si lavora di giorno e di notte, dato che l'accesso ai tavoli da disegno è sempre libero.

I 700 studenti provengono da 29 paesi diversi, ciò che porta una babele di lingue e di cibi per la città e le cucine della casa studenti, e molte lezioni in inglese. Gli italiani sono circa la metà e molti di questi provengono dalla vicina Lombardia, 65 da Milano. Mendrisio si trova a 60 chilometri dalla capitale lombarda, raggiungibile in meno di un'ora con il treno o con l'automobile. Se, come dice Mario Botta, «all'inizio nessuno avrebbe dato una lira all'Accademia», oggi invece c'è il numero chiuso e metà di quelli che vengono a fare l'esame per entrare al primo anno tornano a casa.

«Il professor Aires Mateus ci ha portati in Portogallo a visitare una miniera di zolfo attiva nel secolo scorso» racconta Alessandro. «Ha detto che lì avremmo dovuto costruire un museo. Intanto che

analizzavamo il luogo, il contesto e il suo significato, visitavamo le opere architettoniche per le quali valeva la pena fermarsi e siamo tornati a casa. Ogni settimana ci riunivamo e Mateus ci ascoltava e criticava le nostre proposte. L'ho trovato un modo efficacissimo di imparare. Ogni semestre mi sono iscritto a un corso diverso di progettazione: una volta ho lavorato su un museo, un'altra su un centro commerciale, un'altra ancora su un'abitazione. E sempre mi confrontavo non solo con un progetto diverso, ma anche con una diversa metodologia, perché ogni architetto ci proponeva la sua e piano piano ho preso da ognuno quello che mi piaceva di più. Ho anche imparato a difendere il mio metodo, perché discutevamo sempre molto.»

Al termine del percorso di studi, per il lavoro di diploma, ogni anno viene scelta una città e tutti gli studenti dell'ultimo anno – un'ottantina – lavorano a progetti differenti ma che riguardano tutti la stessa città. Quest'anno è toccato a Varese, che a giugno riceverà in regalo tutti i progetti.

Le città in questione naturalmente seguono l'Accademia con interesse: anche se si tratta di lavori di diploma, alcuni progetti sono pronti per essere realizzati il giorno dopo. Padova, città su cui convergono tutti i progetti finali del 2005, aveva istituito dei premi, e Losanna – presa in esame l'anno scorso – a gennaio 2010 esporrà pubblicamente tutti i lavori di tutti i diplomandi dell'Accademia che hanno terminato nel 2009.

#### «MENDRISIO È PICCOLA? BE', TANTO NON SI HA TEMPO PER FARE ALTRO...»

I tre ragazzi non si lamentano che la cittadina, graziosa ma piccola, non abbia conosciuto uno sviluppo universitario, anzi Michele trova il lato positivo: «Conosci molto di più le persone, gli altri studenti, quando non ci sono attività proposte dal luogo dove sei. Per l'Accademia è un vantaggio. Si vive quello che si fa. Se uno studente viene qui, di certo non è perché è attratto dal borgo di Mendrisio, ma dai professori, perché sono professionisti e non accademici, perché si fa pratica tutto l'anno» e, aggiunge Alessandro, «personalmente ho scelto di venire qui perché amo la filosofia.»

I giovani futuri architetti sentono la responsabilità del loro mestiere. Spiegano che si può costruire senza fare architettura, usando solo le regole della costruzione. «La differenza sta nella coscienza con cui fai le cose» puntualizza Michele. «C'è anche dell'arte dentro l'architettura, ma noi non siamo artisti, perché abbiamo la responsabilità, costruiamo per gli altri, andiamo a modificare un territorio per sempre. Dobbiamo curare i dettagli ed emozionare, non soltanto essere funzionali.» Non è stata l'Accademia a indirizzarli verso questa ideologia, dice Ricardo, tuttavia «abbiamo ricevuto sensibilità e incoraggiamenti ad aprire bene gli occhi, abbiamo studiato la città e abbiamo capito che l'edificio può diventare simbolo di identità, luogo dove ti ritrovi.»

#### IL TERRITORIO

Per entrare nell'edificio più antico dell'Accademia, quello che un tempo era l'unico, un ex ospedale basso e giallino, devi prima passare sotto le gambe di una delle donne grandi e colorate di Niki de Saint Phalle. Poi nell'atrio leggi una scritta: Architettura e Territorio. Perché? «Viviamo con il cellulare in tasca e abbiamo amori intercontinentali, e allora nasce la convinzione che in una società globale l'identità passa attraverso il riconoscere un territorio» commenta Mario Botta.

La funzione dell'architetto umanista è quella di capire la città. La maggior parte delle persone oggi vive in città, non solo in Svizzera, ma presto anche in tutto il mondo. Il territorio è la complessità, è la società, dal sistema dei trasporti all'approvvigionamento idrico. Comprenderlo è una delle ambizioni della scuola d'architettura interdisciplinare, in cui l'architetto è una delle figure che compongono l'équipe dei pensatori, di chi è tenuto a pensare alla città, all'urbanistica, al territorio stesso.

Spiega bene questo concetto Marcello Martinoni, collaboratore scientifico dell'Accademia, geografo e etnologo, che tra le altre cose ha lavorato a un progetto all'interno dell'Accademia intitolato «La città e gli anziani», in cui architetti e sociologi insieme sono andati a intervistare gli anziani di Lugano per far scaturire idee progettuali innovative legate allo spazio pubblico. Non è l'uomo che si adatta all'architettura, insomma, ma l'architettura che si adatta all'uomo. Sembra scontato, ma non lo è sempre.

«Nella complessità che ritroviamo oggi nel nostro mondo» afferma Martinoni «lo sforzo che dobbiamo fare per conciliare architettura e territorio passa dall'interdisciplinarietà (trasversalità dei saperi e delle competenze) e il modo di lavorare nuovo passa dall'inclusione attiva della popolazione.»

# LA CARROZZINA TELEPATICA

di Maurizio Melis, bioingegnere e giornalista

Come è noto, il Politecnico di Milano ha una lunga tradizione nei settori della robotica, del controllo e dell'intelligenza artificiale, nei quali in passato ha colto diversi successi. Le interazioni tra questi diversi saperi e specializzazioni sono molteplici, e anzi non è scorretto affermare che si tratta di discipline riconducibili a una radice comune. Inoltre, sempre il Politecnico vanta una consolidata esperienza nel campo biomedicale, che va dalla diagnostica fino alle applicazioni terapeutiche e alla riabilitazione. A tutte queste competenze, d'altronde, corrisponde un tessuto imprenditoriale che è al contempo un importante fattore di impulso degli interessi del Politecnico per le suddette aree tecnologiche e il territorio su cui, a sua volta, quest'ultimo riversa le nuove conoscenze prodotte al suo interno.

## UN'ATTENZIONE AI DIVERSAMENTE ABILI

Da ex studente di bioingegneria dell'ateneo milanese quale sono, posso testimoniare direttamente la grande attenzione che, durante i corsi, veniva posta al tema dell'assistenza alle disabilità.

In questo ambito il tentativo che si fa è di ricercare costantemente un equilibrio tra il mantenimento ai massimi livelli delle capacità residue del soggetto disabile e l'assistenza che dispositivi di vario genere sono in grado di mettere in campo per facilitarli la vita.

In altri termini, è necessario concepire un sistema che si "accoppia" con l'utente intercettandone i comandi – per quanto affetti da disturbi – e supplendo alle mancanze, ma senza cancellare o annullare le abilità residue. Non è affatto semplice. Non solo per

evidenti ragioni etiche, ma anche perché il mix di capacità residue presenti in ogni individuo diversamente abile non è mai lo stesso. Per questo da anni il Politecnico sforna con regolarità nuove interfacce utente che vanno a coprire tutto il ventaglio di possibilità, focalizzandosi di volta in volta sull'intercettazione dei segnali muscolari, del soffio, dei movimenti oculari (*eye tracing*) e così via. Tutti modi diversi per consentire a chi si trova in difficoltà di raggiungere il massimo dell'indipendenza possibile.

## IL PROTOTIPO LURCH

Recentemente il Dipartimento di Elettronica e informazione del Politecnico di Milano ha registrato un significativo passo avanti progettando e realizzando LURCH (*Let Unleashed Robots Crawl the House*): un prototipo di carrozzina motorizzata che può essere "guidata con il pensiero". È bene sgombrare immediatamente il campo da un possibile equivoco: nonostante si registrino continui passi avanti, siamo ancora lontani dalla capacità di interpretare i segnali elettrici emessi dal cervello al punto da riconoscere comandi come "vai a destra", "avanti piano" o "indietro tutta".

Matteo Matteucci, ricercatore presso il Laboratorio di Intelligenza artificiale del Politecnico di Milano e responsabile del progetto, spiega che probabilmente in futuro questo sarà possibile, ma che oggi per raggiungere questo obiettivo è necessario fare ricorso a elettrodi impiantati nella corteccia cerebrale, quindi molto invasivi. È una procedura che allo stato attuale delle conoscenze non fornisce sufficienti garanzie.

Nel caso di LURCH, infatti, si preferisce l'apparato di elettrodi da posizionare sullo scalpo tipico di un comune elettroencefalogramma, di quelli eseguiti a migliaia ogni giorno negli ospedali. L'encefalogramma è un ben noto esame medico, molto simile all'elettrocardiogramma, che consiste nel misurare con un complesso di elettrodi posti in certi punti della superficie del cranio i potenziali elettrici della corteccia cerebrale sottostante, prodotti dall'attività del cervello.

Matteucci spiega che LURCH è equipaggiata con due distinti sottosistemi dotati di una loro intelligenza artificiale. Il primo sottosistema (*Brain Computer Interface*) consiste di un'interfaccia computerizzata che interagisce con l'utente analizzandone i tracciati elettroencefalografici, alla ricerca di una peculiare forma d'onda, detta P300. A differenza di altri segnali elettroencefalografici, compresi i cosiddetti "movimenti immaginati" (potenziali elettrici generati dalla corteccia cerebrale corrispondenti ad azioni quali "alzo la mano destra" o "faccio un passo avanti", che per essere sviluppati dal soggetto disabile richiedono mesi di addestramento), la P300 è una caratteristica innata e pressoché universale, presente con varie gradazioni in tutti gli individui, e corrisponde al riconoscimento di uno stimolo di interesse all'interno di altri stimoli non interessanti. Il soggetto viene infatti stimolato da una griglia di destinazioni: per esempio, uno schermo mostra delle icone o le righe di una tabella che lampeggiano in sequenza una dopo l'altra. Quando a lampeggiare è la destinazione che interessa al soggetto si genera un'onda P300, il sistema la riconosce e identifica così la destinazione desiderata. Qui si conclude il compito del primo sottosistema.

Il secondo sottosistema è dedicato a dotare la carrozzina della capacità di muoversi autonoma-

mente all'interno dell'ambiente domestico fino a raggiungere la destinazione scelta. Qui le telecamere di cui è munita la carrozzina leggono dei riferimenti predisposti nell'ambiente come, per esempio, strisce disegnate sul soffitto (in ambienti chiusi) che indicano i percorsi da seguire; mentre l'intelligenza artificiale, grazie a sensori laser, monitora costantemente l'ambiente verificando l'esistenza e la posizione degli ostacoli noti e ignoti.

La necessità di coadiuvare il paziente mentre conduce una carrozzina motorizzata è presente anche in molti soggetti che sono in grado di comandarla senza bisogno di ricorrere a una *Brain Computer Interface*. Si tratta quindi di un problema frequente in questo tipo di applicazioni. Per esempio, in presenza di una capacità residua di attivazione dei muscoli, un soggetto può condurre una carrozzina con una leva. Ma nel momento in cui il movimento è grossolano o il controllo muscolare molto limitato (per esempio, in presenza di spasmi o tremori muscolari) passare da una porta o procedere lungo un corridoio evitando gli ostacoli può diventare difficile. In questi casi, l'intelligenza artificiale interviene a scongiurare il pericolo evitando, per esempio, di andare a sbattere da qualche parte (tipico è l'esempio della libreria dalla quale, una volta urtata, possono cadere degli oggetti).

#### DALLA SPERIMENTAZIONE ALLO SVILUPPO INDUSTRIALE

LURCH è attualmente in corso di sperimentazione presso la residenza diurna per disabili Simpatia, a Valmorea, in provincia di Como. Siamo quindi in uno stadio di progettazione molto avanzato. Per quanto concerne lo sviluppo industriale, nel breve

periodo si prevede di procedere a un primo modello di carrozzina autonoma non interfacciata con il cervello, ma solo come ausilio intelligente a un disabile motorio. D'altronde, questa prima applicazione è anche quella con il mercato più ampio. Sul territorio lombardo sono presenti sia le competenze industriali ed economiche sia la domanda: per esempio, da parte di case di cura, gruppi di ausilio ecc.

In un mercato caratterizzato da molti piccoli produttori e alcuni grandissimi player, la piccola-media impresa potrebbe trarne il maggior beneficio, andando a conquistare un segmento di mercato scoperto, così da emergere sulla concorrenza rappresentata soprattutto dalle grandi imprese. L'investimento, assicura Matteucci, è alla portata di molte PMI. Lo dimostra il fatto che il gruppo di ricerca sta valutando la possibilità di dare vita a uno spin-off universitario per la realizzazione del sistema a livello commerciale, mentre è già in corso un'analisi di mercato. D'altronde, già due aziende lombarde si sono fatte avanti per capire se i sistemi sviluppati sono integrabili nelle loro carrozzine. Una volta ingegnerizzato, LURCH potrebbe arrivare a costare da una volta e mezza al doppio di una carrozzina normale. Sfortunatamente (che cos'altro si potrebbe dire?) il mercato connesso alle disabilità è in crescita, poiché la medicina è riuscita ad aumentare significativamente l'aspettativa di vita, ma non a dilatare la giovinezza, o comunque non più di tanto. La vecchiaia è insomma sempre più lunga e, a mano a mano che procede, aumentano le difficoltà che l'anziano incontra nel compiere operazioni che fino a poco tempo prima gli riuscivano.

#### UN'APPLICAZIONE NE GENERA UN'ALTRA

Tuttavia, di fronte ad applicazioni di punta come LURCH, è certamente utile fare anche un altro tipo di ragionamento. LURCH è una "Formula 1" nei settori del controllo automatico e dell'interazione uomo-macchina. Tecnologie analoghe a quelle qui implementate per evitare ostacoli e imprevisti si stanno sviluppando nel settore automotive, nella prospettiva di dotare i veicoli di una sufficiente intelligenza artificiale tale da poter intervenire autonomamente in situazioni di emergenza, come un colpo di sonno o la comparsa di un ostacolo improvviso. Un altro campo di applicazione contiguo potrebbe essere quello della movimentazione di carichi in ambienti complessi e soggetti a mutare, come magazzini e depositi, soprattutto dove è meglio che l'uomo non metta piede perché si maneggiano sostanze o oggetti pericolosi. Per quanto riguarda l'interfaccia cervello-computer, invece, un'applicazione di sicuro interesse potrebbe essere il monitoraggio del livello di attenzione di persone coinvolte in attività rischiose, come maneggiare materiale pericoloso o interagire all'interno di procedure di sicurezza, attività che richiedono di essere svolte in regime di massima attenzione. Spingendo lo sguardo un po' più avanti, ci si imbatte persino nel mondo dei videogiochi, dove sono in corso studi per sviluppare un controllo, anche solo parziale (per esempio di intensità), dei comandi del gioco.

Questo significa che i settori industriali che potrebbero trarre beneficio dalle competenze sviluppate presso il Laboratorio di Intelligenza artificiale del Politecnico di Milano per creare LURCH sono numerosi e diversificati. D'altronde, la migrazione di saperi ed esperienze da un campo di applicazione a un altro sono un dato costante in tutti i sistemi ad alto tasso di innovazione.

# LA MILANO LIBERALE E LE RETI DELLA SCIENZA

di Germano Maifreda, docente di Economia politica  
all'Università degli Studi di Milano

L'età liberale vide a Milano la fioritura di numerose istituzioni di ricerca e, più in generale, lo svolgersi di un dibattito scientifico particolarmente intenso e aggiornato.<sup>1</sup> Pur priva di un ateneo statale fino al 1924, in ragione del prestigio e della capacità di attrazione esercitata dalla storica Università di Pavia, la città leader dello sviluppo industriale nazionale non poteva non stimolare il proliferare di istituzioni tecnico-scientifiche e sanitarie, laboratori di scienza applicata, centri di divulgazione scientifica, istituti di istruzione superiore. Si trattò di strutture a organizzazione sofisticata, con una natura eterogenea e multiforme,

entro cui avvenne un importante connubio tra scienziati, intellettuali, industriali, banchieri, aristocratici e mecenati. Le istituzioni scientifiche milanesi svolsero dunque un ruolo storico doppiamente importante: anzitutto conducendo autonoma ricerca scientifica e formando le future élite tecnico-scientifiche regionali e nazionali; in seconda istanza consentendo il confronto tra professioni e ceti sociali molto diversificati, uniti dal comune interesse per l'avanzamento scientifico e dunque economico e civile del capoluogo ambrosiano. Fin dai primi anni dell'unificazione i progetti della comunità scientifica milanese approdarono così in Consiglio comunale per essere discussi, migliorati e finanziati, in un dialogo continuo con le altre realtà pubbliche e con il Parlamento, oltretutto con la Camera di Commercio e le singole imprese. Commissioni di studio e di concorso, funzioni amministra-

<sup>1</sup> Il testo di riferimento per gli argomenti trattati è il recente ed esauriente *Milano scientifica 1875-1924*, vol. I, *Le reti del grande Politecnico*, a cura di Elena Canadelli; vol. II, *La rete del perfezionamento medico*, a cura di Paola Zocchi, Sironi, Milano 2008.

tive, consigli di gestione dei diversi istituti e altri uffici pubblici permisero a una nutrita rappresentanza della nuova borghesia delle professioni e degli affari, ma anche dell'antica aristocrazia possidente, di familiarizzarsi con i problemi della ricerca scientifica e delle sue ricadute tecniche. Tutto ciò costituirà un lascito importante per la storia milanese e lombarda dei decenni a venire, creando le premesse di un primato tecnico-scientifico-industriale tutt'oggi difficilmente contestabile.

Tra le istituzioni milanesi più antiche, risalenti alla seconda metà del Settecento, vi era la Scuola superiore di medicina veterinaria e gli istituti scientifici collocati nell'antico palazzo di Brera: l'Osservatorio astronomico, l'Orto botanico e l'Accademia delle belle arti. Al periodo napoleonico risalivano invece il Gabinetto numismatico e l'Istituto lombardo di scienze e lettere, mentre nel 1838 la città si era arricchita di un importante Museo civico di storia naturale. Con la promulgazione nel 1859 della legge Casati, che regolò l'istruzione pubblica nel nuovo Regno d'Italia, comparvero due istituti destinati a mutare in profondità la fisionomia scolastica e scientifica di Milano: l'Accademia scientifico-letteraria (inaugurata nel 1861 e che si configurava come una vera e propria Facoltà di Lettere e filosofia) e il Politecnico, allora chiamato Regio istituto tecnico superiore, istituito nel 1863 per la formazione di ingegneri civili e meccanici e, in un secondo tempo, di architetti e insegnanti di scienze degli istituti tecnici secondari. Nel 1870 fu infine fondata la Scuola superiore di agricoltura, destinata all'istruzione degli agronomi e degli insegnanti di scienze agrarie. Il Politecnico fin dalle origini si pose al centro di questa ricca compagine istituzionale, coordinando realtà sorte in tempi e con finalità diverse. In mancanza di una vera e propria università,

l'Istituto tecnico superiore attirò la gran parte delle risorse finanziarie e intellettuali cittadine, soprattutto grazie al dinamismo del suo direttore, il matematico Francesco Brioschi (1824-1897). Questi si fece promotore nel 1875 di un Consorzio degli istituti d'istruzione superiore di Milano, che otteneva finanziamenti dagli enti locali e poneva in rete le strutture dei diversi istituti, ponendo le basi per la futura nascita del "grande Politecnico". Le funzioni amministrative dei singoli istituti furono così trasferite in un unico Consiglio di amministrazione, formato dal solo direttore dell'Istituto tecnico superiore e dai rappresentanti di Comune e Provincia. Anche il medico Luigi Mangiagalli (1850-1928) fondò nel 1906 una federazione degli Istituti clinici di perfezionamento (ICP). I modelli dei due scienziati erano l'Istituto di studi superiori di Firenze e l'École pratique des hautes études di Parigi, nonché i prestigiosi politecnici americani, tedeschi e svizzeri e gli istituti belgi di elettrotecnica e di scienze sociali.

Le reti di Brioschi e Mangiagalli contribuirono a fare di Milano una realtà originale nel panorama culturale italiano. Le istituzioni che partecipavano al Consorzio e al coordinamento degli Istituti clinici dovevano infatti impartire istruzione superiore, pur continuando a svolgere anche autonome funzioni museali, assistenziali, di formazione professionale e di servizio al territorio. Si trattò dunque di una progettualità di eccellenza, resa peraltro necessaria dal bisogno di ottenere riconoscimenti pubblici e finanziamenti privati, che permise alle due reti di dialogare con la città e offrire alla società milanese alta formazione, divulgazione, sensibilizzazione igienico-sanitaria.

Se tuttavia nel primo ventennio del Consorzio politecnico la preponderante figura di France-

sco Brioschi impose una gestione accentratrice, i mutamenti politici seguiti alla crisi di fine secolo e l'avvio definitivo del processo di industrializzazione fecero crescere l'insoddisfazione per un sistema di gestione della ricerca scientifica che appariva ormai obsoleto. Nuovi e prestigiosi enti di ricerca si stavano sviluppando sull'onda dello sviluppo industriale: nel 1887 era nata, sempre all'interno del Politecnico, l'Istituzione elettrotecnica italiana Carlo Erba, grazie all'iniziativa dell'omonimo industriale farmaceutico. Nel 1908 sorse invece la Stazione di biologia e idrobiologia applicata presso l'Acquario civico, come sottosezione del Museo di storia naturale, e l'Istituto civico di psicologia sperimentale, che subito iniziò a collaborare con la Scuola di perfezionamento per maestri (detta anche Scuola pedagogica) dell'Accademia scientifico-letteraria. I primi anni del Novecento furono un periodo particolarmente felice per la vita scientifica milanese, anche grazie all'avvedutezza della giunta liberale guidata dal sindaco e industriale Ettore Ponti. La città nel 1906 aveva ospitato l'Esposizione nazionale del Sempione e la vita cittadina della scienza si stava ampliando con i nuovi istituti. La giunta Ponti si fece promotrice di una politica di sostegno complessivo della scienza, privilegiando i settori allora all'avanguardia dell'alimentazione, delle malattie professionali e dell'assistenza alle persone con problemi psichici. Negli stessi anni si consolidò la supremazia milanese nel campo medico all'epoca più innovativo: quello della medicina del lavoro. Dopo che nell'Italia dell'ultimo ventennio dell'Ottocento gli studi di igiene industriale presero vigore, nel quadro della generale affermazione della "coscienza igienica" in tutto il continente europeo, i medici del lavoro milanesi e pavesi iniziarono a ricoprire importanti incarichi scientifici e culturali

in società e organizzazioni internazionali di tutela della salute nel lavoro. Padre fondatore della nuova disciplina medica fu Luigi Devoto, il cattedratico di Patologia medica a Pavia che nel 1901 diede vita al quindicinale "Il lavoro" – dal 1925 "La medicina del lavoro" –, promuovendo inoltre nel capoluogo lombardo l'istituzione di una Clinica del lavoro, inaugurata nel 1910. Grazie anche all'ambizioso progetto di Luigi Mangiagalli, Milano stava in quegli anni acquisendo prestigio nella preparazione postuniversitaria e specialistica dei medici neolaureati. Grazie al medico, animato da una profonda e positivista fiducia nella possibilità di far collaborare tutte le scienze ai fini del progresso umano, gli ICP divennero un polo di aggregazione per altri istituti satelliti, federati con la finalità della ricerca e dell'insegnamento.

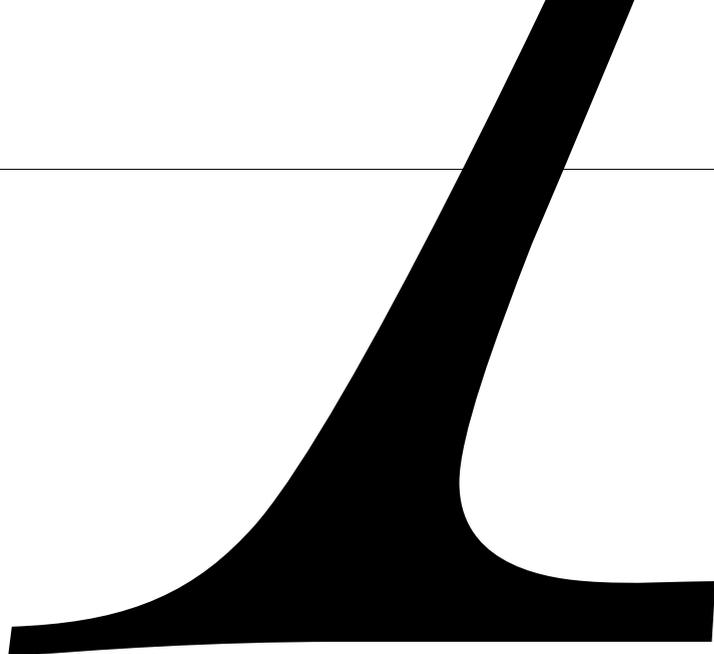
La scelta della medicina milanese di puntare sul perfezionamento postuniversitario non era dettata solo dalla consapevolezza dei limiti imposti dalla vicinanza dell'ateneo pavese, ma anche dalla convinzione di realizzare un diverso modello di sviluppo scientifico: quello, più duttile e aperto, finalizzato alle necessità di una città produttiva nel pieno del suo sviluppo sociale, economico, urbanistico. Si verificò dunque una sorta di divisione dei compiti: Pavia perseguiva la didattica universitaria e la scienza di base, mentre Milano puntava sulla pratica, al "perfezionamento" ovvero alla specializzazione e all'aggiornamento dei medici, preparati ad affrontare i bisogni di una società industriale complessa. Senza la presenza di una comunità scientifica preparata e aperta, oltretutto di amministratori locali intelligenti e avveduti, il progetto di Mangiagalli non avrebbe mai potuto realizzarsi. Anche in questo caso i rappresentanti del mondo dell'impresa industriale e commerciale non lesinarono aiuti umani e finanzia-

ri, come del resto avveniva da secoli nei confronti dell'Ospedale Maggiore, da sempre destinatario della beneficenza e degli aiuti delle élite ambrosiane. Tra XIX e XX secolo il Maggiore attraversò un'intensa fase di rinnovamento, coincidente con l'inaugurazione dei nuovi padiglioni al di là del Naviglio: il Litta nel 1895, i due Ponti (chirurgico e meccanico terapico) nel 1900 e nel 1902, i due Berretta (chirurgico e pediatrico) nel 1904, il Moscatti per la chirurgia femminile nel 1906, il complesso dermosifilopatico di via Pace nel 1908, il padiglione Riva per l'urologia nel 1911, il Biffi (neuropatologico) nel 1912, l'Istituto anatomico-patologico nel 1914, insieme al Pasini per l'isolamento delle forme infettive e al padiglione guardia-accettazione, infine il padiglione chirurgico Zonda nel 1915. Il successo della strategia medico-scientifica milanese fu dettato essenzialmente, nel primo Novecento, dalle ingenti risorse economiche messe a disposizione dalle diverse componenti della città. L'Istituto sieroterapico, l'Ospedale dei contagiosi di Dergano, l'Istituto dei rachitici e i gabinetti radiologici dell'ICP furono creati sulla base di donazioni e investimenti provenienti da famiglie illustri della tradizione milanese ma anche da imprese farmaceutiche e produttrici di apparecchi elettromedicali o di strumenti medico-chirurgici. Dal punto di vista organizzativo e didattico, Mangiagalli poteva inoltre disporre del già citato modello del Consorzio degli istituti di istruzione superiore, che permetteva al Politecnico e ai suoi istituti satelliti di mettere in comune insegnanti, risorse, materiali e laboratori. Il clima generale mutò tra il 1913 e il 1924, quando l'emergenza bellica e la crisi del dopoguerra fecero vacillare l'intero sistema. La riforma Gentile, che chiuse il periodo, rese necessario modificare il programma originario, riducendo gli istituti nei più

sicuri binari del modello universitario classico. La guerra ridisegnò le attività degli ICP e dei loro istituti federati, rendendo necessario organizzare conferenze sulle ricadute medico-sanitarie del conflitto e attivarsi per la cura dei soldati feriti e traumatizzati. Discipline come la traumatologia, l'ortopedia, la neurologia e la chirurgia maxillo-facciale ebbero un forte impulso da questo aumento di pazienti e di patologie. La radiologia e la sieroterapia divennero fondamentali per identificare la presenza di corpi estranei negli arti dei feriti e per affrontare il pericolo delle epidemie nelle trincee. Solo a partire dal 1919 l'attività degli istituti cominciò lentamente a rientrare nella normalità. La didattica ne risentì in forma duratura, rispondendo alle direttive del governo per l'istituzione di corsi di integrazione per i medici che si erano laureati durante la guerra. La fusione con l'Università di Pavia, decretata nel 1921, mise in risalto ancor più la differenza tra l'approccio "milanese" alla medicina e gli istituti universitari tradizionali. La mancanza di spazi e la contrazione dei finanziamenti che condizionavano le attività pavese portarono addirittura a ipotizzare il trasferimento dell'intera Facoltà medica pavese a Milano. Ripresero poi i donativi: nel 1922 Mangiagalli poté istituire, per il direttore dell'istituto per le patologie cerebrali di Villa Marelli, intitolato a Vittorio Emanuele III, Carlo Besta, un insegnamento di Fisiopatologia clinica grazie al generosissimo contributo da parte dell'industriale Piero Puricelli. Fu proprio questo episodio a scatenare la crisi tra Milano e Pavia, da cui l'iniziativa subì un arresto: l'ipotesi chiamata di Besta a Milano da Messina venne bloccata dall'ex rettore Camillo Golgi, che chiese l'apertura di un vero e proprio concorso universitario. Si trattava ancora una volta del confronto

tra due strategie differenti, visto che Mangiagalli intendeva procedere alla gestione di una rete che non fosse troppo legata alle singole personalità dei docenti universitari. Nel frattempo il clima politico mutava drammaticamente, con la cacciata a forza nell'agosto 1922 della giunta socialista guidata da Angelo Filippetti e l'elezione a sindaco di Mangiagalli, oramai settantaduenne, nelle liste del Blocco nazionale. Pochi mesi dopo, la riforma degli studi del nuovo ministro Giovanni Gentile prese atto del fallimento dell'unione tra gli ICP e Pavia, accorpando gli istituti all'Accademia scientifico-letteraria e dando vita a una nuova università milanese. Si trattava di una università dimezzata, ridotta alla Facoltà di Lettere e agli Istituti clinici. Tra la scelta di fare di Milano un ateneo completo e proseguire nella tradizione di sistema di istituti di studio e ricerca postuniversitari, Mangiagalli scelse la seconda ipotesi, più consona alle vicende passate della città. Il decreto Gentile aveva però collocato le istituzioni milanesi nella categoria delle realtà scientifico-didattiche mantenute dagli enti locali con il semplice concorso dello Stato, tagliando drasticamente i fondi destinati al

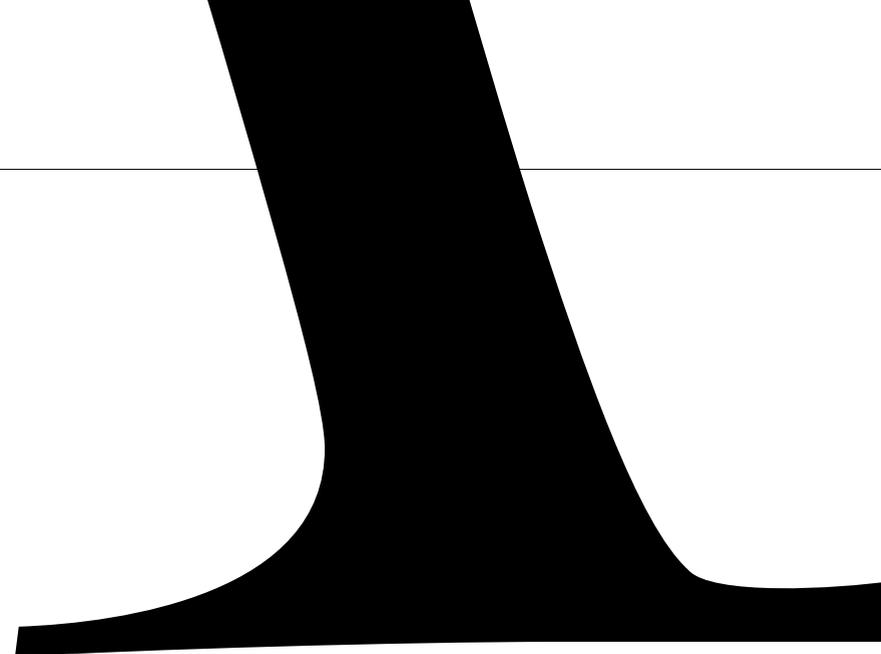
Politecnico, all'Accademia scientifico-letteraria e alle ICP. Da qui la decisione di Mangiagalli di promuovere una grande sottoscrizione, che ancora una volta vide il concorso di capitali privati per garantire un sostegno alla vita scientifica cittadina. Nel 1924 si giunse così alla fondazione di una università completa, sostenuta in modo preponderante da enti locali e privati e dotata delle quattro Facoltà di Giurisprudenza, Lettere e filosofia, Medicina e chirurgia e Scienze fisiche, matematiche e naturali, a cui si affiancavano anche una Scuola di lingue e letterature straniere moderne e le Scuole di perfezionamento. Pur sotto il cappello universitario, sembrò dunque realizzarsi quella unione tra discipline che Mangiagalli, ora rettore del nuovo ateneo, aveva da lungo tempo perseguito. Tuttavia la riforma Gentile costringeva tutte le università dentro regole fisse e corsi di studio rigidi e immutabili, uniformando durata degli studi e dei corsi, non consentendo la scelta dei docenti e istituendo le scuole di specialità medico-chirurgiche con fini più professionalizzanti che scientifici. Ciò impedì di fatto all'ateneo milanese di realizzare quell'indirizzo speciale e sincretico delle scienze umane a cui si era da decenni pensato.



## IL COLLANTE DELLA GIOVANE ARTE ITALIANA

di Eugenio Borroni,  
fondatore e animatore di Fabbrica Borroni a Bollate (Milano)  
Testo raccolto da Veronica Ronchi

*Eugenio Borroni narra la sua esperienza nella riqualificazione degli spazi industriali, adibiti a location per eventi, dopo la chiusura dell'impresa familiare di colle. Fabbrica Borroni, a Bollate, nell'hinterland milanese: uno sforzo atto a sostenere la sua passione per l'arte e la promozione del talento giovanile.*



### LA PRIMA AVVENTURA IMPRENDITORIALE

Sono stato protagonista di due vite diverse. La prima è il frutto delle idee di mio nonno, in origine una delle persone più povere di Bollate. Suo padre era il maniscalco della marchesa Crivelli e la famiglia soffriva condizioni economiche assai precarie, cosicché a dodici anni mio nonno iniziò la sua attività lavorativa. Con un certo spirito imprenditoriale, nel 1902-1903 iniziò a interessarsi soprattutto di colle. Si trattava allora di colle organiche, che venivano cioè dalle ossa e dalla pelle degli animali. In quegli anni riuscì a costruire la sua piccola impresa, ma nel 1915 venne chiamato alle armi e lasciò mio padre, suo unico figlio, con mia nonna.

Al suo ritorno trovò una situazione difficile ma, essendo uomo di grandissima volontà, si adoperò per

un'immediata ripresa dell'attività. Uno dei suoi desideri era acquistare la proprietà in cui oggi si trova la Fabbrica Borroni, un edificio del 1890 che era stato opificio tessile e poi, si presume, mattatoio. Il suo sogno, nonostante alcune prime resistenze dei proprietari, divenne realtà nel 1928. Tutto l'edificio venne restaurato con particolare cura per il giardino, in cui furono inseriti alberi secolari e prati a semina.

Di questa grande proprietà, una parte minima venne occupata dalla Ditta Conti C., che fabbricava giocattoli. Infatti, fino al 1925-1926, il business di mio nonno era esclusivamente commerciale, privo cioè di attività industriale. Ma le cose andarono bene e mio nonno diventò, in quel periodo, rappresentante della Montedison, ricoprendo un ruolo sempre più importante nel suo campo.

La situazione cambiò dopo la Seconda guerra mondiale, quando sul mercato si imposero i collanti chimici. È quello il momento in cui anch'io feci l'ingresso in azienda, occupandomi di amministrazione, seppellito da cento fatture al giorno. Nel 1963-1964 mio padre e mio nonno compresero la necessità immediata di una svolta. Acquisirono quindi una piccola azienda di Milano con tutto il personale, le formule e i diritti e nel 1965 la trasferirono nella nostra attuale sede.

Nel 1972 morì mio padre e nel 1976 mio nonno. Rimasi quindi solo al timone di quest'azienda, anche in periodi piuttosto difficili. Eravamo poi di fatto una piccola impresa che fondava il suo lavoro su un servizio postvendita. La Mondadori, la De Agostini e molte altre grandi legatorie italiane erano nostre clienti. Dopo l'acquisizione dei macchinari da parte di queste grandi strutture, noi fummo contattati per creare una colla specifica la cui formula andava controllata al dettaglio, pena la perdita di 200.000-300.000 libri (parlo di cifre reali). Poi subentrarono le multinazionali con capacità produttiva dieci volte la nostra, in grado di garantire un indubbio vantaggio di prezzo. Si ragionava quindi in forme molto diverse dalle nostre: se non si può intervenire sulla qualità, si interviene sul prezzo. Si trattava anche di costi inferiori del 15-20% su un chilogrammo: non potevamo più essere competitivi.

Negli anni novanta il lavoro ci costò molta fatica e nel 1997 prendemmo la decisione di chiudere, facendo un accordo con una di queste multinazionali che avevano un unico obiettivo: il nostro portafoglio clienti. Vendemmo il know-how e i macchinari, e i miei due figli maggiori furono assunti dall'azienda acquirente. La nostra attività imprenditoriale proseguì, in ogni caso, sino al 2001, quando

l'accordo venne concluso. Nei momenti migliori abbiamo avuto anche 70-80 operai.

Chiusa l'azienda, mi sono ritrovato con questo gigantesco edificio.

#### IL COLLEZIONISTA

Ho cominciato a interessarmi di arte con opere molto diverse da quelle che colleziono ora, con le porcellane e poi con gli argenti, ma entrambi non mi soddisfacevano.

Dal 1980, invece, iniziai a collezionare giovane arte italiana. Mio padre era un collezionista d'arte dell'Ottocento e io iniziai con il Novecento storico, quello di Fontana e Morandi, tuttavia sentivo una certa distanza tra quella produzione e la mia persona. E così iniziai a interessarmi di giovani artisti italiani, anche giovanissimi, cercando di capire il loro talento.

Cominciai da Roma, dove conobbi alcuni artisti e acquistai i loro quadri. Quello resta ancora il nucleo storico della collezione. Si trattava della scuola di San Lorenzo, allora "residente" in via degli Ausoni in condizioni assai precarie. Ho trovato lì un'arte bella, nuova, stimolante, aggressiva. Nacquero anche amicizie importanti, ma certamente non sempre tranquille, con Pizzi Cannella, Ceccobelli, Sanjust e molti altri. Circa un centinaio delle opere della collezione è parte dei loro lavori più importanti.

Alla definitiva chiusura dell'impresa familiare di colle, nel 2001, presi la decisione di rimanere in questa struttura e di attuare una profonda ristrutturazione per ospitare la collezione d'arte.

Per sostenere questa attività però, ahimè, mi resi conto che è necessario affiancare al collezionismo

un'impresa redditizia. Mi venne allora in mente di fare location, cioè di affittare questi spazi per seminari, matrimoni, battesimi, feste di laurea ecc. Non ci occupiamo di fiere o di eventi complessi, poiché cerchiamo di dare dei limiti temporali ristretti agli eventi, al massimo tre giorni.

Siamo partiti nel 2004 dopo circa tre anni di ristrutturazione parziale. Gli spazi da risistemare sono ancora molti, stiamo procedendo progressivamente. La mia idea non è solo quella di estendere la collezione, ma di fare anche dei progetti per la giovane arte. Questo vuol dire progettare delle mostre allestite da noi, al di fuori del sistema dell'arte e dunque senza uno scopo commerciale. La Fabbrica Borroni non ha scopo di vendita ma di promozione, e in un certo senso siamo più liberi, seppur senza introiti immediati. Abbiamo, semmai, un reddito diverso che è per esempio la conoscenza di tutto il sistema, o quasi, dell'arte italiana: insomma tutti i galleristi e tutti i giovani artisti italiani ci conoscono; conoscono me, ma conoscono ormai anche la struttura.

La nostra attività di location è totalmente finalizzata a sostenere le mostre. Se non ne avessimo bisogno non la faremmo. Abbiamo avuto eventi molto grandi, con più di mille persone, e altri molto piccoli, con meno di trenta. I nostri spazi ci consentono di tutto.

Non siamo a Milano, però siamo in una location con spazi affascinanti, pieni d'arte. Durante gli eventi proponiamo sempre la visita alla collezione, a cui in genere faccio personalmente da guida, dilungandomi a volte fin troppo. Il fatto è che mi appassiono ed entusiasmo davanti alla mia creatura, specialmente quando mi vengono rivolte delle domande. Quella che preferisco è: «Ma perché si è comprato quei quadri?».

#### L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA DELL'ARTE IN ITALIA

Da giovane giravo spesso per gallerie con mio padre e più tardi ho proseguito a farlo da solo. In molte di queste si poteva parlare con gli artisti e conoscere le correnti, non si trattava di luoghi dove l'acquisto era obbligato o immediato.

C'erano dei veri galleristi – Marconi senior è un esempio importante – che esercitavano un potere culturale. Per me è stato un indottrinamento importantissimo, poiché mi ha trasmesso una grande passione per il bello che si è poi trasformata in passione per il comportamento artistico giovanile.

Noi non siamo una galleria e dunque siamo più liberi nel giudizio e anche più liberi nell'acquisto. Capita spesso che arrivino giovani di cui stimo molto il lavoro e dai quali acquisto immediatamente. Non si tratta di rischio ma di istinto. Perché è l'istinto che guida il vero collezionista, anche se a volte può tradirlo, come nel mio caso. Possiedo almeno 500 opere, e di queste forse 50 o 60 provengono da giovani che non hanno mai avuto un riscontro successivo. È il rischio della gioventù: qualcuno si sposa, diventa matto, va negli Stati Uniti, oppure cambia mestiere. C'è un ragazzo, per esempio, che ha deciso di produrre vino; io a suo tempo acquistai venti suoi quadri molto belli, ma ormai, purtroppo, senza seguito. Quest'artista è, per così dire, finito. Poi ci sono esperienze agli antipodi: giovani che nessuno considerava e che adesso sono tra i più importanti artisti italiani, le cui opere sono state da me per primo acquistate.

Credo fermamente che il collezionista debba mantenere la sua indipendenza dalle gallerie e dall'associazione di collezionisti che indirizzano gli acquisti. Io non rinuncio all'unica cosa che ho, il mio spirito di scelta, la mia idea di bello.

Uno dei momenti per me più spiacevoli è quando qualcuno mi confessa di aver comprato un'opera che in realtà non apprezza, soltanto per ragioni di investimento o di possesso. L'unica cosa che un collezionista dovrebbe conservare è il gusto che lo guida: non è sottoposto a giudizio, non si tratta di un museo. Spesso ricevo lettere molto belle, in cui si elogia la mia collezione, ma in cui trovo anche suggerimenti d'acquisto. La mia è una collezione privata. Io sono amico di molti giovani artisti, eppure da un buon numero di questi non ho mai comprato un solo quadro. Sono artisti che rispetto molto, ma il cui lavoro non incontra il mio gusto. Credo che il vero collezionista sia un esercente culturale, perché esercita non solo il potere ma anche il diritto alla cultura e cerca di trasmetterlo agli altri. Un collezionista può esserlo con tre quadri o con tremila. Conosco dei milanesi che, per ragioni economiche, nel loro appartamento hanno collezioni di soli multipli. Sono piccole cose ma di un gusto eccezionale e quelli, a mio avviso, sono dei grandi collezionisti. Un esempio di quanto dico è la collezione Peruzzi, fatta di litografie, acqueforti, serigrafie e multipli. Mi dispiace solo che ci siano intere schiere di collezionisti gelosi delle loro opere. Il possesso esclusivo dell'opera è una scelta personale per cui poco si può fare, se non affermare che è un vero peccato. In Italia oggi non esistono molti galleristi. In realtà esistono mercanti travestiti da galleristi oppure mercanti e basta. Sono persone che hanno fatto degli uomini e delle donne un numero, facendoli vivere in condizioni di assoluta dipendenza e di produzione quasi seriale. Io ricevo ogni giorno quindici annunci di apertura di nuove gallerie. Non credo che tra questi potrò incontrare degli esercenti culturali, secondo la mia definizione.

C'è sempre chi allestisce una stanza carina, un loft carino, chiama quattro o cinque giovani e prova a fare una galleria d'arte. Ci prova per un anno e, se il business non gira, il locale viene riconvertito in profumeria. È successo anche questo. A Londra, a New York, a Parigi c'è più coraggio. Si fanno delle gallerie anche nei garage, com'è un po' il nostro stile. In fondo ci troviamo in una ex fabbrica e abbiamo un pavimento in cemento puro. A Milano è molto difficile trovare degli spazi genuini, le gallerie sono tutte belle, bianche, tipo *white cube*, con il pavimento in legno, il riscaldamento, la segreteria e la vendita immediata obbligatoria. Il coraggio manca un po' a tutto il sistema. Credo sia necessario lanciare qualche provocazione, prendere un giovane critico e rischiare, non so, di fargli curare la biennale di Venezia: sarebbe un bel segno di rinnovamento!

#### UN NUOVO PUNTO DI VISTA

Trovo che sia bellissimo avvicinare le persone all'arte, poiché ognuno di noi ha bisogno di arte, l'arte fa parte di tutti, non è fuori ma dentro di noi. Spesso la gente si nasconde dietro la frase "non sono un esperto" e ha paura di dichiarare che quel quadro le piace, perché c'è un sistema che invece potrebbe dire no, quel quadro non va bene. Questo sistema è ormai in decadenza; si tratta di un sistema elitario, dove poche gallerie con poche riviste cercano di governare un panorama molto frammentato. Esistono ormai giovani artisti e giovani gallerie che lavorano con ragionamenti diversi e che non si piegano più agli schemi di sfruttamento economico e psichico dell'artista che hanno dominato il mercato dell'arte per troppo tempo. Quello dell'arte

italiana è un mondo profondamente in evoluzione. Io lo seguo dall'esterno. Occupandoci di mostre, noi abbiamo un ruolo che oserei definire istituzionale. Generalmente ne facciamo tre importanti all'anno e abbiamo rapporti con il territorio, il Comune, la Provincia, la Regione per cui ospitiamo spettacoli musicali e teatrali. Si è spesso detto che la pittura è morta. Non ci credo. Semmai la pittura cambia, si evolve, diventa diversa. Si è spesso detto che la video-arte ha sostituito la pittura. Anche a questo non credo. L'arte ha una grande pluralità di forme che spesso non vengono accettate. Ho acquistato molte opere della Scuola mediale e della Nuova figurazione italiana. Oltre a questo, da qualche tempo, ho introdotto la fotografia e importanti opere della Street art italiana, installazioni e performance. Quando ho cominciato a ingrandire la mia collezione e a fare mostre, ho assunto due curatori giovani: una ragazza di trent'anni e un ragazzo di ventisei. Poi, io stesso ho acquisito un po' di esperienza e ora scelgo gli artisti per le mostre che poi affido in curatela. Presto mi avvarrò di un altro assistente. Ora vorrei fondare, includendo i miei cinque figli, un'associazione per legittimare il mio operato e che vorrei si chiamasse Associazione culturale Fabbrica Borroni. Avendo molti rapporti con il territorio ma non essendo ancora "strutturati", ci è impossibile partecipare ai bandi regionali per accedere ai fondi che potrebbero aiutarci a espandere la nostra attività culturale.

#### LE CARATTERISTICHE DELL'IMPRENDITORE

Ciò che mi guida è in primo luogo la passione, la voglia di capire, di girare il mando, di agire. Credo di aver avuto quasi immediatamente la capacità di capire che questo mio sforzo non avrebbe avuto grandi risultati economici, almeno nell'immediato. Sono molto soddisfatto però del risultato che oggi ho sotto i miei occhi. Siamo ormai riconosciuti unanimemente dal punto di vista culturale, anche se, come dicevo, meno accettati dal sistema, poiché da Milano stanno tardando a prendere atto che la Fabbrica Borroni, dopo la Triennale della Bovisa, è la maggiore realtà esistente sul territorio nel campo dell'arte giovane. Una bella vittoria, però, l'ho conquistata con il nostro sistema locale, a livello comunale ma anche a livello di Fiera di Milano, con un riconoscimento duraturo. Parlo di imprenditorialità ma non di grandi risultati economici, nonostante si lavori più di prima. È un lavoro certamente diverso. Lo definirei più intenso, più forte dal punto di vista creativo e la cui maggior soddisfazione deriva dai rapporti umani, da quanto si può crescere ascoltando un giovane artista.

## FLUTTUAZIONI

di Kazuyo Komoda, designer  
Conversazione con Pasquale Alferj

«Stare *in between*, vivere tra due culture è intrigante, ma non certo semplice. Decodificare valori diversi, ricostruire identità, cambiare ambiente e mentalità sono azioni che fanno soffrire prima che tu acquisisca una nuova stabilità» dice pensierosa Kazuyo Komoda. E prosegue: «Qualche anno fa, nel 2006, ho curato una mostra della Biennale di Saint-Étienne. Il titolo era “JapGap/Cohabitation” e presentavo i lavori di sei designer giapponesi che, oltre a me, avevano stabilito un’identità di mezzo». Da intendersi non come “via di mezzo” per risolvere un conflitto tra due culture differenti, ma uno “stare nel mezzo” di due culture, stare nel luogo in cui separazione e approssimazione, distanza e prossimità possono incontrarsi. Kazuyo Komoda è un’affermata designer giapponese che abita da molti anni a Milano. Nel suo lavoro non ha mai smesso di rielaborare la sensibilità estetica del suo paese interrogando quella italiana e viceversa.

PASQUALE ALFERJ. QUANDO È ARRIVATA IN ITALIA, A MILANO?

KAZUYO KOMODA. Sono arrivata a Milano, all’aeroporto di Linate, il 7 luglio del 1989, da Tokyo, via Amsterdam. Ricordo perfettamente la data perché in Giappone è la festa degli innamorati, il giorno in cui esprimere un desiderio vuol dire realizzarlo. Sono arrivata alle nove di sera e c’era ancora luce. A Tokyo, anche d’estate, il buio cala alle sette di sera. Prima di partire, un’amica che da piccola era vissuta in questa città mi aveva detto che Milano era “verde”. Non era vero, ma prima di entrare in città, attorno a Linate, era tutto verde e dissi tra me come buon augurio: “Forse è vero”.

P.A. C’ERA QUALCUNO AD ASPETTARLA?

K.K. Dei conoscenti che abitavano a Como vennero a prendermi per portarmi a Milano nel piccolo appartamento che avevo affittato per tre mesi.

P.A. QUANTO PENSAVA DI FERMARSI? CHE TIPO DI VIAGGIO ERA IL SUO?

K.K. Be’, non ero una turista. Ero venuta a Milano con delle motivazioni molto serie, ma all’inizio non pensavo di restarci tanto. Poi, invece, via via che gli anni passavano, questa condizione è diventata sempre più reale. A un certo punto ho capito che la società italiana era molto diversa da quella giapponese. Due popoli con due mentalità distinte. A dire il vero, dopo quattro-cinque anni di permanenza a Milano mi sono detta “è meglio tornare in Giappone”. Però poi non l’ho fatto, proprio per la mia curiosità di andare avanti. Non so se è stata una scelta intelligente, ma non mi sono mai pentita.

P.A. IL VIAGGIO IN ITALIA NON ERA UN VIAGGIO TURISTICO ED ERA QUALCOSA DI PIÙ DI UN VIAGGIO DI STUDIO. CHE COSA L’HA SPINTA A VENIRE A MILANO?

K.K. Sono arrivata a Milano dopo aver studiato Design, lavorato in uno studio, vinto diversi premi, partecipato a mostre e pubblicato in riviste i miei primi lavori. Devo però aggiungere due cose. Sono nata e cresciuta nel centro di Tokyo e la mia è una famiglia di architetti: lo sono mio padre e mio fratello e lo è stato anche mio nonno. Ho frequentato un ottimo liceo privato, ma invece di iscrivermi ad Architettura ho scelto la Scuola di Belle Arti di Tokyo, molto nota in Giappone, e *Product design* come specializzazione perché mi interessava l’artigianato tradizionale giapponese. Purtroppo avevamo un professore, figlio di un famoso artista, che si rivelò una delusione. Nel frattempo nella biblioteca della mia scuola avevo scoperto il design italiano.

P.A. E QUINDI SI È INNAMORATA DEL DESIGN ITALIANO...

K.K. All’epoca tutte le riviste giapponesi di architettura e design parlavano dell’Italia come se tutti i suoi artisti fossero dei geni. Questi designer dicevano e facevano delle cose interessanti, però alla fine i loro lavori restavano terribilmente formalistici e poco innovativi. Uno di loro mi colpì veramente e volevo capire non solo il suo modo di progettare, ma anche di vedere le cose. E allora mi sono detta: “Devo collaborare con lui”. Gli ho scritto e lui ha accettato di prendermi nel suo studio. Il designer in questione è Denis Santachiara. A colpirmi è stato l’aspetto innovativo del suo lavoro e l’ironia che mette in tutti gli oggetti che progetta.

P.A. UN ALTRO CONTINENTE, UN'ALTRA CULTURA. COME È ANDATA ALL'INIZIO?

K.K. L'avvio è stato molto duro. Forse anche per il mio carattere non certo mediterraneo. Ci sono degli stranieri che riescono subito a fare proprie delle cose diverse da quelle a cui sono abituate, dalla loro cultura, e altri che le rifiutano. Io, prima di accettarle ci penso a lungo, cerco di metabolizzare i cambiamenti e quindi ho impiegato più tempo ad abituarli allo stile italiano.

P.A. E POI?

K.K. Dopo qualche anno di collaborazione mi è venuta voglia di rendermi autonoma e avviare un'attività tutta mia. Ho così cominciato a contattare le aziende italiane per vendere i miei progetti.

P.A. QUANDO È ACCADUTO?

K.K. Nei primi anni novanta. L'avvio dell'euro aveva reso critica la situazione economica, ma fin dai primi contatti quasi nessuno si è rifiutato di ricevermi e di vedere i miei progetti. In Giappone questo si verifica raramente. Certo, adesso le cose stanno cambiando anche laggiù, ma non c'è ancora quell'apertura che ho trovato a Milano. Deve sapere che in Giappone la maggior parte dei prodotti è progettata da designer che lavorano all'interno delle aziende. Queste ultime sono mediamente molto grandi e quindi non puntano a un mercato di nicchia. Anche la più grande azienda italiana è molto più piccola di una media azienda giapponese. In Italia è evidente che nel mercato del design ogni marchio è un mercato di nicchia. Inoltre, sempre in Giappone, vengono scelte prevalentemente

le cose gradite a tutti, non necessariamente belle. Questa differenza cambia molto il rapporto designer-committente.

P.A. QUAL È LA DIFFERENZA TRA IL DESIGN IN ITALIA E IN GIAPPONE?

K.K. In Giappone il ciclo vitale dei prodotti è molto breve. Il consumo è frenetico e le aziende puntano sfacciatamente al portafoglio. Per esempio, i ragazzi di diciassette-diciotto anni hanno oggi buone possibilità di spesa e allora le aziende si concentrano su questa fascia d'età: tanti prodotti per loro senza preoccuparsi che siano belli e utili.

In Italia il design è molto più presente nella vita quotidiana di quanto non lo sia in Giappone. Forse perché nel mio paese la qualità della vita è in generale più bassa e il design giapponese è rivolto più all'arredo di ristoranti e negozi e meno alle abitazioni private. In Italia, invece, la fantasia trova spazio e ciò che poteva restare solo un bel disegno si traduce, grazie ad aziende disposte a crederci, in oggetto d'uso. Per questo mi piace lavorare qui. Lavoro per lo più con aziende italiane, ma non mancano tra i miei clienti quelle francesi o tedesche. Le aziende giapponesi mi conoscono e se qualcuno di loro mi chiama e mi fa una proposta non la rifiuto. Ma lavorare con gli italiani significa avere a che fare con persone che hanno un amore vero nei confronti dell'oggetto, gli affari vengono dopo e questo li porta a rischiare. Per il cliente giapponese, invece, gli affari vengono prima dell'oggetto, prima di ogni cosa.

P.A. AI LETTORI CURIOSI DELLA NOSTRA RIVISTA CONSIGLIAMO DI ANDARE A VISITARE IL SUO SITO ([WWW.KAZUYOKOMODA.COM](http://WWW.KAZUYOKOMODA.COM)) PER VEDERE TUTTO CIÒ CHE LEI HA PROGETTATO E

REALIZZATO FINO A OGGI. MA QUAL È STATO TRA I PRIMI OGGETTI PROGETTATI QUELLO IN CUI È VISIBILE L'INTERFERENZA TRA LE DUE CULTURE?

K.K. Mi viene in mente "Kasumi", uno dei miei primi lavori ma ormai fuori commercio. In Giappone i piatti da tavola hanno infinite varianti di forma e dimensione: ci sono piatti ovali, rettangolari, tondi, quadrati. Naturalmente alcune dimensioni sono più usate delle altre. Inoltre, nella cucina non si porta a tavola un piatto alla volta, ma si mette tutto insieme e ogni piatto contiene una pietanza diversa. In Italia ho invece visto che tutti i tipi di piatto hanno la stessa forma, mentre variano le dimensioni. Per me è stata una novità e ho progettato una credenza in legno, alluminio e fogli di policarbonato, a



Kasumi (prodotto da Bernini, 1994)

forma di tronco di cono allungato, con piani adatti alle dimensioni dei piatti.

Devo anche dire che un'altra grande differenza tra il Giappone e l'Italia, per quanto riguarda il committente, è che nel mio paese se progetti un bicchiere ti arriveranno altri lavori relativi ai bicchieri e così per le sedie ecc. È difficile che se progetti una lampada da interni ti commissionino delle installazioni di luce. Invece in Italia mi è successo proprio questo. Avevo progettato una normalissima lampada da terra per un'azienda milanese, che l'aveva poi messa in produzione. Uno dei soci dell'azienda in vacanza a Montecatini Terme l'ha fatta vedere al presidente del locale ente per la promozione turistica Associazione albergatori (duecento circa gli iscritti), che stava pensando a come celebrare con qualcosa di particolare il passaggio di millennio. Una volta visti la lampada e il catalogo dei miei lavori, mi ha proposto di preparargli un progetto. Poiché Montecatini è una città molto nota per le sue acque, ho fatto una specie di fiume di luce ("La forma dell'acqua"),



La forma dell'acqua (Installazione, 1999-2000)

che teneva assieme tutta la città. All'inizio avevo dato maggiore importanza alla piazza principale dandole più luce. Poi ho scoperto che nelle strade secondarie i commercianti facevano fatica a attirare le persone e allora ho dato anche a queste maggiore illuminazione. In tal modo il lavoro ha non solo assolto alla sua funzione decorativa, ma ha anche cercato di cambiare i flussi delle persone.

P.A. C'È UN PRODOTTO A CUI È PARTICOLARMENTE AFFEZIONATA?

K.K. Be', la mia zuccheriera. Quando sono arrivata a Milano ho dovuto comprare tutto, ma anche inventarmi tante cose, costruirmele. Tutte le zuccheriere in commercio avevano un coperchio in cui passava



Mimi (prodotto da Driade, 1997)

un cucchiaino. Cosa che a me non piaceva, perché un oggetto così non si poteva chiudere bene. E allora ho disegnato la "mia" zuccheriera e poi l'ho inserita in una collezione di oggetti che stavo preparando per un'azienda. Driade l'ha prodotta nel 1997 chiamandola "Mimi". Ha dodici anni e si vende ancora bene!

P.A. VEDO CHE, OLTRE A PROGETTARE DIVANI, SEDIE, GIOIELLI E VARI OGGETTI, REALIZZARE INSTALLAZIONI, DISEGNARE INTERNI DI NEGOZI O DI STAND ESPOSITIVI, LAVORA MOLTO ANCHE NEL SETTORE DELLA CARTOLERIA...

K.K. Lavoro molto con Fabriano Boutique. Per loro ho anche disegnato il negozio che hanno aperto a Milano per una clientela medio-alta, con tanti prodotti di cartoleria. Progettare questa tipologia di prodotti – quaderni, agende, contenitori, notes – mi piace molto e credo di poter sfruttare bene il mio DNA giapponese e farlo dialogare con la tradizione cartotecnica occidentale. Lavoro anche con Moleskine. Il rapporto è nato alcuni anni fa, quando mi occupavo di ricerche sulle superfici e ho progettato per loro una nuova copertina standard nera. Quest'anno alcune mie agende sono entrate in produzione. Due anni fa feci però per loro un progetto molto particolare. Si trattava di una tiratura limitata di packaging e il materiale da usare ricordava la lacca giapponese. Doveva essere un contenitore a costi contenuti, ma che si presentava come una cosa importante. Progettandolo ho pensato molto a quelle coperture che noi giapponesi facciamo piegando un fazzoletto di carta.



Quaderno Docking (sottili, per riunioni). Brevetto Kazuyo Komoda



Fabriano Boutique Milano (interni)



Quaderno Onda (copertina cuoio naturale a onda, colori diversi e contrasto)



Nuovi prodotti Moleskine 2010 (calendario giornaliero da tavola; prospect planner a striscia continua; agenda Panoramic Planner, formati A4 e A3). Tutte le foto sono di Davide Zanardi

# ANCHE LE CITTÀ HANNO UN'ANIMA

di Antoine Harstein, *flâneur* e direttore generale

di ATDI Est, Bucarest<sup>1</sup>

Traduzione di Luisa Stella

<sup>1</sup> L'autore ha pubblicato in passato due interessanti testi sulla città. Il primo, *Espace de la derive et son incompréhension*, è stato oggetto di un seminario presso l'Université des Sciences Sociales de Grenoble, "UER Urbanisation-Aménagement", nel 1975 (su invito di Michel Maffesoli). Il secondo, *Taches d'ombre. A propos de Palerme*, è apparso in "Intérferances", 1976, pp. 38-39. Per una presentazione della rivista "Errata", che l'autore ha fondato e animato negli anni settanta-novanta, si veda A. Vergola, "Toni Arno ed 'Errata'", in "Ágalma. Rivista di studi culturali e di estetica", n. 14, 2007, pp. 31-35.

Come diceva Alphonse Allais, anche se le città sono state costruite nella campagna, non è però più possibile riportarvele. È un fatto ormai assodato che, in seguito a un lungo e complicato processo, la comunità rurale si è trasformata in società civile.

Da molto tempo esiste un problema "città" e a questo punto mi sembra essenziale cercare di trarre qualche conclusione. In seguito alle distruzioni e ai disastri provocati dalle guerre e dalle ideologie millenariste, le città, a parte qualche rara eccezione, hanno subito un lento degrado, dovuto in parte a un puro e semplice processo di destrutturazione e in parte a un'effettiva banalizzazione dell'esistenza. Ciò da una parte e dall'altra della vecchia cortina di ferro. Per dirlo in altri termini, da una parte ci troviamo di fronte a un'ipertrofia del mondo tecnologico e dall'altra a un'atrofia del mondo intellettuale e del pensiero umanistico.

La città è un *perpetuum mobile*, la cui funzione primaria è di civilizzare, cioè di coltivare l'umanità dell'uomo. Nelle città l'essere violento e primitivo si trasforma, attraverso l'apprendimento della giustizia e di usi e costumi civilizzati, e infine si perfeziona attraverso lo studio delle arti e della filosofia. L'uomo ne ha bisogno per diventare *homo faber* e, in seguito, colui che agisce, colui che intraprende.

La nozione di umanità appare connaturata a quella di città. Ci interessano in particolare due aspetti tra quelli che contribuiscono all'edificazione di una città; in primo luogo cerchiamo di comprendere le modalità secondo cui ogni città è stata costruita, edificio per edificio, in base all'occupazione dei diversi spazi. A scopo difensivo all'inizio e, in seguito, al fine di incontrarsi per scambiare merci. Ogni città nasce da un tentativo indipendente di agire, di intraprendere. Nascondersi per proteggersi dalla furia degli elementi, avere un posto proprio a partire dal quale esercitare un'attività che è indispensabile e necessaria per gli altri, per i principi e per gli abitanti, legati dalla presenza e dalla solidarietà reciproche. I confini delle città sono anche delle frontiere ben definite, all'interno delle quali si può trovare riparo e protezione dai furti, dalle violenze e dagli stupri.

Qualunque siano le sue motivazioni, ogni individuo che sceglie di stabilirsi in un determinato luogo sceglie (e certamente non per caso) quel luogo preciso, perché è lì che andrà a "edificare" la sua esistenza per un certo periodo. Questo luogo deve offrirgli la possibilità di mettere in movimento i propri mezzi per riuscire a realizzare i progetti che si propone. È soprattutto sotto questo aspetto che, in modo diverso a seconda delle diverse epoche, la città diventa un libro aperto in cui di volta in volta prendono forma i diversi luoghi che serviranno a realizzare un'impresa piuttosto che un'altra.

Lo scegliere di stabilirsi in un luogo piuttosto che in un altro corrisponde a quello che André Breton definiva come «il posto

in cui il desiderio di andare altrove viene abbandonato». Questo punto nello spazio in cui viene gettata l'ancora è uno dei punti di forza di una scelta individuale che si iscrive all'interno di quell'intreccio di rapporti che dà vita al fenomeno urbano, cioè a quella somma di azioni individuali legate organicamente fra loro, in maniera libera e spontanea. Nel momento in cui questo cammino si compie, comincia il lavoro sotterraneo della ragione e da quel momento ognuno agisce al meglio delle proprie possibilità. Per dirlo in altri termini, ognuno può e deve agire nella pienezza delle proprie convinzioni tenendo sempre ben presente l'importanza del fatto che è proprio qui che si creeranno i legami e i rapporti della sua nuova vita. Le diverse parti e l'insieme non si sovrappongono l'una all'altra, né si coniugano in un risultato globale coscientemente voluto, ma danno vita a un risultato che si ottiene semplicemente di conseguenza. Il prodotto di questa organicità dell'azione dà valore all'insieme e ci porta a comprendere che esiste un processo di negoziazione, che è sì involontario, ma che conduce a un esito aperto a ogni possibilità di progettazione e costruzione.

Molte città sono state fin troppo e troppo a lungo tenute sotto controllo e disciplinate per mantenere il loro aspetto originario. Un'area urbana è un'entità talmente grande che l'individuo vi si ritrova compreso. Per i cittadini la città dovrebbe produrre un'impressione simile a quella che prova chi visita il Grand Canyon. Una sorta di maturità viene progressivamente alla luce attraverso la collaborazione e la comune responsabilità di un topos specifico, laboratorio di un'urbanità in costante sviluppo. È a questo punto che il perfezionamento nei comportamenti può creare nuovi criteri di civilizzazione.

Ed eccoci al secondo aspetto, che consiste nel riuscire a ritagliarsi l'effettivo spazio fisico della propria libertà, restando però sempre in contatto con coloro i cui bisogni s'incrociano con i nostri; infatti, a differenza di quanto accadeva in tempi più antichi, la vita umana si sviluppa, sempre più spesso, all'interno di un edificio, che può essere il luogo di lavoro piuttosto che il luogo in cui si va per distrarsi o per riposare. La maggior parte dell'esistenza di un essere umano avviene quindi tra quattro mura, costruite seguendo le inclinazioni e i gusti personali e disposte secondo equilibri architettonici ben definiti. Pensiamo alla chiave di volta complessa del Duomo di Firenze ideata e costruita dal Brunelleschi. Non era certo facile. La città reale, che è il prodotto e lo specchio della vita spontanea e colta, si era venuta piano piano costituendo, elemento dopo elemento, assecondando la nascita di una nuova proprietà privata, concepita per una durata illimitata ma sempre preda della cupidigia degli invidiosi, che attendevano nell'ombra, cercando il modo di spossessare i proprietari-creatori o i creatori-proprietari. La ricchezza e lo splendore di una città sono sempre scaturiti dallo spirito d'iniziativa di un

individuo eccezionale che si è paragonato agli altri e ha voluto fissare la sua singolarità in modo che potesse durare nel tempo. Questa giustapposizione ha dato vita a quelle differenze visibili e invisibili che hanno poi disegnato il paesaggio con il quale quelli che sono venuti dopo hanno dovuto misurarsi. Mi riferisco alle persone semplici e non ai re o ai presidenti. Questi hanno preso come pietra di paragone quanto già esistente e hanno cercato di migliorarlo ed espanderlo. In un quadro universale, le torri di San Gimignano hanno anticipato New York, la concezione della città di Fourier ha determinato le città ideali. E così modelli si aggiungono ad altri modelli creando dei punti di riferimento, che via via si arricchiscono e strato dopo strato sedimentano, secondo un ordine che impedisce qualsiasi regressione.

Le vere città sono agglomerati organici, in cui la volontà si unisce a ciò che invece rimane imprevedibile, creando a ogni passaggio un nuovo punto di partenza per coloro che seguiranno. La città si sviluppa seguendo precisi criteri di pubblica utilità, rispondendo a interessi privati ma allo stesso tempo coordinandosi all'insieme preesistente. Sappiamo anche che i luoghi che erano prediletti in una determinata epoca non lo erano più in quella successiva. Il giardino del Palais-Royal a Parigi è stato per circa mezzo secolo il centro della città, dopodiché ha perso gran parte del suo fascino a discapito dei Grands Boulevards. Tali movimenti, tanto la creazione e strato dopo strato sedimentano, secondo un ordine che impedisce qualsiasi regressione. L'abbandono di tale luogo a discapito di un altro in un'altra epoca, danno vita a centri di interesse sempre diversi; infatti, se da una parte tali fenomeni non hanno relazioni dirette con gli altri movimenti che hanno luogo all'interno di una città, il loro insieme dà vita all'anima della città che vive, prospera e soffre. Tra questi diversi movimenti, quello da tenere in maggior considerazione è la catena di proprietà. Coloro che sono diventati inizialmente proprietari hanno dato l'impronta alla città. La trasmissione della proprietà è quindi essenziale. L'espropriazione annulla la catena.

La città può essere paragonata a un gigantesco cervello con innumerevoli labirinti di desideri, attese, sogni e progetti di cui una parte si sono concretizzati e un'altra invece no. Ma nello stesso tempo la città è alle prese con le attività di tutti i giorni che non si interrompono mai. La città, essendo per definizione il motore della civiltà, è riuscita a portare a compimento la maggior parte dei suoi progetti e desideri. Edifici, viali, piazze, canali, monumenti. Strati successivi che si sono via via sovrapposti: dapprima le reti tecnologiche sotterranee (canalizzazioni: fognature, acquedotti, elettricità, gas ecc.), poi le reti di trasporto per consentire la circolazione, le case, gli edifici pubblici, e ancora al di sopra il mantenimento dell'ordine, l'organizzazione necessaria per garantire l'igiene e la pulizia, e infine i mercati, gli ospedali, le scuole, i teatri, i ristoranti e i servizi in generale; e a loro volta

questi ultimi rappresentano altrettante reti flessibili che, come delle gigantesche ragnatele, si sono integrate e sovrapposte al suo interno dandole quell'aspetto insieme finito e infinito, vivo ma allo stesso tempo solido, capace di conoscere il meglio e il peggio e che a seconda degli stati d'animo vi accompagna con leggerezza o invece vi si oppone con tutto il suo peso e vi condanna alla malinconia e alla rovina interiore, ma solo per un momento, mai per sempre.

Un altro dato apparentemente sorprendente: la città può essere terrorizzata, demolita dalla guerra o imprigionata dalla propaganda. La città le cui case non sono più mantenute in buono stato può venire soffocata da grandi agglomerati di edifici. Le case piangono. I veri proprietari sono stati spossati dai criminali armati e la sofferenza s'insedia dappertutto. Avete mai osservato la tristezza delle città in cui non c'è più diversità, dove niente ha più sale né gusto? Vienna "ripulita" dai nazisti, i caffè letterari senza più i loro clienti abituali, una città senza anima. La città rese prigioniera che non sono altro che rovine, testimoni impotenti di una vita ormai passata. Il germe del totalitarismo nelle sue diverse manifestazioni (bolcevismo, fascismo, nazismo, fondamentalismo) ha sempre come scopo principale il sabotaggio e la distruzione della cultura (o meglio della civiltà) precedentemente esistente e acquisita. Quindi della città in quanto tale. La distruzione di tutto ciò che è frutto dell'esperienza delle generazioni passate dà luogo a una nuova generalizzata schiavitù e a una regressione verso un periodo primitivo e rudimentale, come si è potuto chiaramente osservare nell'ex Unione sovietica, nei paesi dell'Est e in Cina, praticamente in tutti i paesi di quello che viene comunemente definito il vecchio blocco comunista, dove si è cominciato dal lento annichimento dell'intelligenza e dell'architettura e poi si è ridotta la città all'indigenza.

Città storica o cumulo di macerie di un regime totalitario? È quando la follia distruttrice si è finalmente arrestata nel suo aspetto sistematico che se ne respira ancora l'alto pestilenziale attraverso le aberrazioni di una cultura proletaria trasformata in "politicamente corretto". Ne consegue che noi dobbiamo cercare di ridare significato alla libertà di una città viva, che non chiede altro che riprendere il filo della sua esistenza dal momento in cui si è interrotto. Tuttavia la difficoltà per noi resta considerevole. Cercheremo di riprendere e ricostituire le ambientazioni storiche, secondo l'immagine che avevano i contemporanei dei sussulti economici di fine secolo, in modo da cercare di determinare i criteri di rilancio e di ripresa economica per eliminare l'ultimo afflato del totalitarismo: stabilire come ricostruire la vita delle città che sono recentemente sfuggite a regimi totalitari e vedere se e come possono eventualmente riprendere la loro vita. In ogni epoca si agisce e si vive in funzione del futuro, che però a volte viene brutalmente interrotto. Realtà economiche complementari

si stratificano orizzontalmente all'interno della città. L'accidente storico è un'interruzione verticale.

La città è la materializzazione progressiva della storia spontanea, quella che si dipana seguendo il filo della miriade d'iniziative e di decisioni individuali che si affermano, si amplificano, s'incrociano e si completano senza fine. Esiste un parallelismo tra la costruzione della scena nel teatro antico e la distinzione che noi facciamo tra vita pubblica e vita privata, tra ciò che viene mostrato, ciò che viene preparato per essere mostrato e ciò che è conservato, nascosto e sottratto agli occhi del pubblico. Vita privata e vita pubblica, vita in società e vita intima. La vita sociale urbana presuppone una serie di regole di comportamento. Attraverso l'edificazione di edifici, luoghi di culto o di celebrazioni, piazze e dimore signorili, chiari simboli del periodo in cui si vive, si viene a determinare l'andamento della vita politica e pubblica. Questi simboli stanno a testimoniare l'attraversamento di un confine, il passaggio da un momento a un altro, un antecedente e un conseguente, una periodizzazione visibile in concreto attraverso l'evoluzione dell'architettura della città. Le continue fortificazioni della città prima e in seguito la scomparsa delle mura, nel momento in cui non vi era più la necessità di difendersi, e quindi la loro successiva trasformazione in viali o altre vie di circolazione sono altrettanti segni dei corsi e ricorsi storici nella costruzione delle città, di sviluppi e di inerzie.

Esigenze d'igiene pubblica e di modernizzazione hanno portato alla costruzione di una fitta rete di canali per i diversi usi delle acque, in luogo del vecchio sistema di canalizzazione per l'evacuazione delle acque fognarie e piovane. Così le città hanno acquisito una rete sotterranea, una sorta di meccanizzazione idraulica che, a sua volta, ha suggerito l'idea della circolazione appunto sotterranea. Le ferrovie hanno poi perfezionato il quadro cogliendo al volo l'idea del sistema di strati sovrapposti e apportando nuove funzionalità e maggior produttività all'inter-

no del quadro economico. Seguendo l'esempio di questo sistema di stratificazioni facilmente identificabili se ne sono venute a creare altre, meno facilmente riconoscibili a occhio nudo, ma comunque molto evidenti dal punto di vista culturale, psicologico, affettivo ed emozionale, maggiormente legate ad aspetti della vita emotiva degli individui all'interno della città, unico modo per migliorare la qualità della vita.

Il modo migliore per comprendere l'importanza e il significato di questa stratificazione sociale, e della continua interazione tra i diversi strati della società, è di osservare come, per esempio, nel momento in cui una città è preda della paura delle espulsioni di massa, del terrore per la chiusura forzata di tutti i luoghi pubblici, dell'angoscia, dell'annientamento fisico e psicologico, si produce una crisi mortale nei rapporti sociali, che finiscono per annullarsi completamente. Una gigantesca assenza che cancella la città dalla mappa dell'umanità.

Dopo la caduta del muro di Berlino, vent'anni fa, le città dell'Est europeo, in gran parte grazie ai fondi dell'Unione europea ma anche grazie a fondi privati, sono state ricostruite o restaurate (tra le altre Budapest, Praga, Varsavia ecc.), ma la ricostruzione non è riuscita a restituire loro lo spirito che ne aveva animato la costruzione, passo dopo passo. Invece altre città (come Bucarest, per esempio) o alcune grandi città dell'antico impero austro-ungarico continuano a soffrire per la decadenza dilagante.

Qui come altrove, anche se in modi diversi e a livelli differenti, la città resta un elemento a sé, senza più alcun rapporto con la vita reale dei suoi abitanti; questo avviene un po' ovunque, a eccezione di Londra, città molto amata dai suoi abitanti. Quindi la questione più scottante a questo punto è quella di riuscire a riannodare i fili, a ricreare il piacere di abitare una città che sia viva, in quanto centro dell'universo di quella grande cultura che l'ha vista nascere.

Ritrovare l'anima perduta...



# L'INFRASTRUTTURA COME ARTE. LA VIA ITALIANA

di Richard Ingersoll,  
docente alla Syracuse University di Firenze  
Traduzione di Adele Oliveri

Il ponte, l'autostrada sopraelevata, il crocevia, l'acquedotto, la metropolitana, la stazione, il parcheggio: questi segni imposti alla forma urbana rappresentano elementi indispensabili al suo sviluppo, una sorta di destino inesorabile. Soltanto un'opposizione politica ben organizzata può resistere ai bulldozer, e spesso e volentieri gli attori politici al potere promuovono tuttora tali progetti come simboli di progresso. Le opere infrastrutturali dirottano somme ingenti di denaro pubblico verso obiettivi utilitaristici, ma spesso il loro valore d'uso non corrisponde ai bisogni sociali. Se, da un lato, assolvono alle necessarie funzioni di movimento e di sosta, dall'altro distruggono anche le comunità locali e inquinano l'atmosfera con emissioni nocive e rumore. Ma se tali interventi sono inevitabili, perché non possono essere concepiti come opere per il benessere di tutti? Mi rifaccio spesso a questo titolo, *Infrastruttura come arte*, poiché le grandi opere costituiscono enormi opportunità sprecate.<sup>1</sup> Per

“arte” non intendo soltanto strutture decorose o splendide, ma piuttosto la capacità dell'infrastruttura di migliorare la qualità estetica e sociale di una città. Il concetto mi è apparso chiaro esaminando i successi di Barcellona negli anni ottanta e novanta. Qui i pianificatori urbani, sotto la guida di Oriol Bohigas, hanno dimostrato come integrare luoghi di aggregazione sociale, tempo libero e arte con le infrastrutture pubbliche per la mobilità (strade, parcheggi, metropolitana). La costruzione del *Cinturón*, la nuova circonvallazione di Barcellona, ha contribuito alla creazione di una delle più grandi spiagge pubbliche del mondo, mentre i suoi cavalcavia hanno funto da piattaforma per la costruzione di centralità urbane e parchi cittadini. A Barcellona i pianificatori hanno affrontato la questione delle infrastrutture come un'opportunità di investimento sociale.

Ma anziché insistere sulla Spagna, o soffermarmi sulle eccellenti opere costruite in Svizzera, Portogallo, Francia e Olanda negli ultimi venti anni, in questo contributo mi propongo di esaminare i recenti progetti infrastrutturali varati in Italia e trarne alcune conclusioni. Più di qualsiasi altro paese al mondo,

<sup>1</sup> R. Ingersoll, *Sprawltown. Cercando la città in periferia*, Meltemi, Roma 2004.

L'Italia presenta tutti i vantaggi e gli svantaggi di una profonda storia urbana. Perciò, è quasi impossibile intervenire nei centri storici senza creare sconvolgimenti dolorosi; questo stato di cose alimenta inoltre una mentalità scettica e conservatrice verso le nuove opere. Bisogna tornare indietro all'epoca dei liberi comuni per trovare i primi, coraggiosi interventi di infrastruttura intesa come arte. L'espansione di piazza San Marco a Venezia nel XII secolo, la conchiliforme piazza del Campo a Siena completata negli anni trenta del XIV secolo o la ricostruzione di Ponte Vecchio a Firenze nel 1342 coniugarono utilità e arte con un vigoroso senso di finalità sociale. I processi pubblici di progettazione, espropriazione e programmazione furono completamente trasparenti, soggetti a concorrenza e al consenso dei cittadini. Ponte Vecchio fu un esempio eccellente di progetto innovativo, essendo uno dei primi in Occidente a ricorrere al sistema strutturale degli archi a sesto ribassato per attraversare il fiume. Inizialmente le botteghe sul ponte avevano portici identici, mentre al centro era situata una piazza perfettamente quadrata. David Friedman sostiene che la precisa geometria impiegata nel disegno di Ponte Vecchio abbia rappresentato la prima applicazione di principi artistici alla pianificazione urbana.<sup>2</sup> Gli ufficiali della Torre – i magistrati urbani del governo eletto incaricati della supervisione – furono tanto accorti da calcolare come i canoni di locazione delle botteghe avrebbero finanziato un progetto così costoso nell'arco di tre generazioni. Il ponte coniugava utilità e bellezza, soddisfacendo nel contempo la vocazione popolare al commercio (originariamente botteghe di macellai).

2 D. Friedman, *Florentine News Towns. Urban Design in the Late Middle Ages*, MIT Press, Cambridge (MA) 1988.

Gli approcci odierni alle infrastrutture in Italia raramente si avvicinano all'atmosfera di idoneità sociale riscontrata nei progetti medioevali. I funzionari pubblici e i burocrati incaricati di produrre i sistemi adottano un atteggiamento meccanicistico e fanno ricorso a soluzioni standardizzate. È raro che nelle discussioni programmatiche si riconosca il fatto che l'infrastruttura possa avere una dimensione artistica o sociale. Mentre le opere infrastrutturali dell'Italia postbellica, come il progetto di Franco Albini per le stazioni della metropolitana di Milano (1964) e i ponti costruiti da Riccardo Morandi, incarnavano lo spirito moderno di liberazione e indipendenza, poche sono le opere contemporanee in Italia che destano un simile interesse estetico. Basti pensare alla maggiore opera infrastrutturale del paese per le prossime due generazioni, il Ponte di Messina, per capire quanto sia lontano il processo di pianificazione da coloro che finanzieranno il progetto con le loro tasse. Malgrado l'evidenza che i piloni del ponte poggeranno su aree ad alto rischio sismico e malgrado non vi sia una vera domanda per il ponte, il secondo governo Berlusconi ha spinto il progetto fino all'approvazione finale. Il progetto degli architetti danesi Dissing e Weitling promette di essere una scialba riedizione dei ponti sospesi del secolo scorso, come il George Washington Bridge di New York o il Golden Gate di San Francisco, con alte torri sulle sponde opposte dello stretto da cui si dipartono archi parabolici d'acciaio a sostegno dei cavi di sospensione. Quando sarà completato, il Ponte di Messina avrà l'onore di essere il ponte sospeso più lungo (3,3 km) e più costoso del mondo. L'attuale preventivo di spesa di sei miliardi di euro è destinato indubbiamente a triplicarsi a causa dei ritardi, e non comprende le modifiche da attuare su ambo le rive per consentire l'accesso delle auto e dei

treni. Le gare d'appalto sono state vinte da alcune imprese un po' chiacchierate e non sono da trascurare possibili infiltrazioni mafiose nell'attribuzione dei contratti. Con il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, l'Italia è come se avesse ipotecato il suo futuro a un progetto brutto e poco originale. L'altro importante progetto infrastrutturale italiano, il MOSE (Modulo sperimentale elettromeccanica), pensato per salvare Venezia dall'acqua alta, costa un terzo di meno ed è attualmente a metà dell'opera. Le tre bocche della laguna verranno chiuse da paratie mobili azionate elettronicamente e sollevate quando la marea nell'Adriatico supererà un certo livello. Gli esperti prevedono che, come per la barriera del Tamigi a Londra, l'attivazione effettiva del meccanismo potrebbe essere limitata a sole una o due volte l'anno. Problemi quali la futura manutenzione del sistema al termine del periodo di garanzia di tre anni, il riflusso delle acque piovane dai fiumi alla laguna e la possibile obsolescenza del sistema all'aumentare del livello dell'Adriatico a causa del riscaldamento globale sono rimasti irrisolti. Gli ambientalisti hanno condannato il progetto perché interferisce con il delicato ecosistema della laguna. Altri metodi meno costosi per salvare Venezia, che portano con sé anche il beneficio sociale di un rinnovamento della città, come il programma proposto dal sindaco Massimo Cacciari per innalzare un po' ovunque le fondamenta di ciascuna isola, sono stati scartati a favore della soluzione riduttiva delle paratie mobili. Quando sarà finito, il MOSE avrà l'aspetto della dentatura scoperta di un mostro marino. Come nel caso del Ponte di Messina, questo tipo di intervento esclude categoricamente la partecipazione della cittadinanza e non contribuisce alcunché al miglioramento sociale o estetico delle aree servite.

Quattro modesti progetti architettonici, tra cui una piscina per il Lido di Venezia, sono stati aggiunti al programma per le aree adiacenti alle tre barriere, ma essi hanno tutta l'aria di modiche compensazioni e la loro effettiva realizzazione è dubbia. Nel 2005, questo metodo di pianificazione "dall'alto" si è ritorto contro i suoi sostenitori, quando gruppi di cittadini e ambientalisti nella Val di Susa hanno portato all'attenzione pubblica l'impatto disastroso del tunnel progettato per il passaggio dei treni ad alta velocità (TAV) tra la Francia e l'Italia. A seguito delle proteste le attività di costruzione sono state sospese a tempo indeterminato, fino a quando non verranno fornite adeguate garanzie sulla sostenibilità ambientale dell'opera. La TAV ha fornito il pretesto per le più visibili nuove infrastrutture in Italia. Nuove linee ferroviarie tra Torino e Milano e tra Milano e Bologna hanno dimezzato i tempi di spostamento. Le nuove linee ferroviarie sono completamente sopraelevate su piloni, il che le rende del tutto estranee al loro contesto. La decisione di realizzare una stazione a Reggio Emilia, a metà strada tra Milano e Bologna – un'iniziativa chiamata "Km 129" dai suoi promotori – ha portato al finanziamento di un nuovo svincolo autostradale con un nuovo ponte tra la A1 e la ferrovia. Il progetto della stazione, del ponte e dello svincolo sono stati commissionati all'illustre ingegnere e architetto Santiago Calatrava. Benché il ponte sia un'opera pubblica, il suo sponsor, FS spa, in quanto società privata, ha potuto sottrarsi all'obbligo di una gara pubblica. Al progettista spagnolo, noto per le sue soluzioni biomorfe, è stata affidata l'opera grazie all'insistenza di Luigi Maramotti, presidente di Max Mara e mecenate, la cui fabbrica si trova in vista del ponte. La stazione, che dovrebbe essere completata nel 2010, avrà l'aspetto di una

fisarmonica dischiusa. La sua ubicazione a tre chilometri dalla stazione locale richiederà un collegamento ferroviario leggero sussidiario. Non vi sono ancora piani per il destino del complesso urbano in prossimità della stazione: un'opportunità simile a Euralille, che in altri paesi europei non verrebbe mai trattata con una tale superficialità. Nonostante questi difetti, il progetto si è dimostrato finora un grande successo. Il ponte di Calatrava a Reggio Emilia, ultimato nel 2007, rappresenta la prima eccezionale opera di infrastruttura costruita in Italia dagli anni settanta, concepita secondo uno schema infinitamente più audace del conservatore Ponte di Messina. Il ponte del Km 129 si trova esattamente a metà strada tra Milano e Bologna; è costituito da un arco d'acciaio bianco alto 46 metri, diviso nel mezzo, che si apre come la tesa di un cappello in alto, dove ha bisogno di più forza per reggere i cavi di sospensione più lunghi. L'arco a sesto ribassato si restringe alle basi in solide ancore di cemento, ciascuna forata da un singolo oculo. I costoloni che si allargano sotto la base del ponte si estendono ai lati a formare i guardrail. Da un lato e dall'altro la struttura è collegata a due ponti ad arco parabolico che sostengono le rotatorie d'accesso, una che porta all'ingresso dell'autostrada, l'altra verso la nuova stazione. In questi ponti più piccoli il tocco dell'architetto di fama ha dato luogo a una lieve mistificazione: gli archi e i cavi di sospensione non assolvono ad alcuna funzione strutturale, essendo per lo più un'aggiunta decorativa per un'esperienza di guida spettacolare. I nuovi ponti e la stazione non hanno prodotto rilevanti benefici sociali per Reggio Emilia, ma il progetto ha rafforzato tangibilmente il senso di identità e di orgoglio civico della città. Negli ultimi cinque anni, durante la costruzione dei ponti, nella piazza principale di Reggio Emilia

l'amministrazione comunale ha sponsorizzato un laboratorio con una mostra permanente del progetto e altri spazi per presentazioni e dibattiti pubblici. I 35 milioni di euro spesi per i tre ponti non sono che una frazione di quello che sarà assorbito dal Ponte di Messina. La differenza non è da attribuirsi necessariamente alla presenza di un architetto celeberrimo; invece, cosa importante, è ascrivibile alla trasparenza del patrocinio pubblico. Reggio Emilia ha gestito il progetto correttamente, dimostrando il coraggio di permettere a diversi giovani professionisti di realizzare il loro potenziale creativo. L'esperienza positiva del nuovo ponte dovrebbe incoraggiare le associazioni locali a impegnarsi per l'arricchimento sociale del programma relativo all'area prossima alla stazione.

Un'altra eccezionale opera pubblica è stata ultimata recentemente a Perugia. Negli anni ottanta l'amministrazione cittadina ha installato un sistema di tre scale mobili che portano dai parcheggi nei livelli più bassi della città, attraverso la Rocca Paolina, ai livelli più alti del centro storico. La fortezza era stata costruita per Paolo III nel 1542, ricoprendo letteralmente il distretto di strade controllate dai Baglioni, una famiglia di tiranni locali. Queste scale mobili hanno conferito un nuovo significato al collegamento tra la città bassa e la città alta, sfruttando l'incredibile ipogeo di spazi urbani medioevali sotto la fortezza. Il progetto si è rivelato un chiaro esempio di infrastruttura come arte, affiancando al movimento meccanico dei pedoni le possibilità culturali celate all'interno del labirinto nella fortezza abbandonata. Nel 2003 l'amministrazione di Perugia ha deciso di cimentarsi in un sistema di transito molto più ambizioso, il Minimetron, per collegare tra loro un insieme molto più vasto di punti, dalla parte alta della città alla stazione

ferroviaria e ancora più giù a un parcheggio intermodale per 3000 auto in periferia. Per promuovere il progetto, la società Minimetron ha dato l'incarico di "consulente artistico" al famoso architetto Jean Nouvel, il quale ha conferito alle stazioni un look essenziale, con ampi soffitti sottili e solide mura rosse in pannelli di bachelite, fortemente riflettenti. Come le sette stazioni, la monorotaia funicolare, che si sposta in parte sopraelevata su piloni e in parte nascosta dentro tunnel, è dipinta in rosso Ferrari, facendo percepire la sua presenza quando appare in varie parti del tessuto cittadino. Il progetto si è scontrato con numerosi intoppi, tra cui falde sotterranee, rovine archeologiche, inquinamento acustico e proteste dei cittadini. Il sistema è costato 100 milioni di euro e ha un costo di gestione giornaliero di 27.000 euro per circa 10.000 corse. Il valore artistico delle stazioni conferisce un nuovo senso di leggerezza e modernità al tessuto urbano, mentre la stazione del centro storico è stata coordinata con il restauro del vecchio mercato per riqualificare un'area abbandonata. Il prezzo dell'infrastruttura come arte si è rivelato superiore a quello che molti cittadini ritenevano ragionevole, contribuendo così alla sconfitta del partito responsabile alle elezioni del 2009 e all'apertura di un'indagine sul sindaco uscente per un buco di bilancio. Malgrado i suoi difetti, il Minimetron di Perugia rappresenta il lavoro più bello e tecnicamente avanzato delle infrastrutture italiane dell'ultima generazione.

In Italia l'argomento infrastrutture è associato automaticamente a storie di conflitti tra autorità, ritardi infiniti, corruzione nelle gare e nei contratti, ostruzioni occasionali da parte dei movimenti cittadini e programmi mandati all'aria. Le opere pubbliche subiscono alterne vicende a ogni cambiamento dei protagonisti della politica, e non oso pensare a

quanto tempo ci vorrà prima che opere di lungo corso come la nuova stazione della TAV a Firenze o la stazione Tiburtina a Roma vengano completate. Malgrado i dubbi che posso aver espresso sui risultati finali a Reggio Emilia e a Perugia, la capacità degli amministratori di portare a termine i progetti mi sembra un piccolo miracolo. Vi sono stati altri interventi infrastrutturali di rilievo in Italia, come i lavori per le Olimpiadi invernali a Torino nel 2007 e l'inaugurazione del Ponte della Costituzione (anche questo di Calatrava) a Venezia nel 2008. Presto a Cesena verranno ultimati i lavori del tunnel della secante, che risparmierà la città dal traffico della via Emilia, aggiungendo anche un nuovo parco. Il nuovo parcheggio Mojano ad Assisi, completato nel 2008, alto tre piani e con una capacità di 300 auto, è ben nascosto sotto un giardino pittoresco, adagiato contro le mura della città.

Una delle maggiori sorprese per le infrastrutture italiane è giunta da Napoli, durante il periodo del buon governo di Antonio Bassolino. Tra il 1996 e il 2000 la città ha aggiunto cinque nuove stazioni alla sua rete di metropolitana, dando vita alle più vivaci nuove opere pubbliche in Italia. Il critico d'arte Achille Bonito Oliva ha coordinato le installazioni di giovani artisti nelle stazioni progettate da Alessandro Mendini, Gae Aulenti e Domenico Orlandi.<sup>3</sup> Il coinvolgimento creativo dei cittadini attraverso il programma artistico ha prodotto un nuovo atteggiamento positivo verso il trasporto pubblico. Nei prossimi tre anni è prevista l'apertura di una seconda serie di stazioni, progettate tra gli altri da Hans Kollhoff, Vittorio Lampugnani ed

3 Aa.Vv., *La metropolitana di Napoli. Nuovi spazi per la mobilità e la cultura*, Electa Napoli, Napoli 2000.

Eduard Bru. Una delle stazioni sarà incorniciata da un'entrata progettata dall'artista Anish Kapoor che avrà la forma di una *yoni* in acciaio Cor-Ten. Roma ha finalmente completato la ristrutturazione degli ultimi collegamenti del Grande raccordo anulare, la colossale circonwallazione con un raggio di 10 km. Benché l'opera abbia un contenuto artistico irrisorio, almeno in una sezione, il taglio e la copertura del punto in cui interseca la via Appia, è stato preservato il paesaggio dell'antico parco che si immette verso il Palatino. Di tutte le città italiane, Milano sembra quella più bisognosa di belle infrastrutture. Benché vanti il miglior sistema di metropolitana, presenta probabilmente le peggiori soluzioni per il traffico di superficie. I quattro tronconi principali della tangenziale non sono mai stati adeguatamente consolidati in una vera e propria circonwallazione. Nel 2004 alcuni architetti paesaggisti hanno recuperato l'ex area industriale di Innocenti-Maserati, sfruttando la struttura della tangenziale Est trattandolo come *objet trouvé* entro il progetto del nuovo "parco dell'acqua". Il parco rimane uno dei pochi tentativi coronati da successo di creare arte a partire da una nuda infrastruttura.<sup>4</sup>

A mio avviso, in Italia i casi più interessanti di infrastruttura come arte in anni recenti sono scaturiti dall'iniziativa delle associazioni di cittadini. Negli anni ottanta a Ferrara, Italia Nostra ha promosso il restauro delle mura cittadine e ha concluso la sua campagna vent'anni dopo, nel 2005. Alla periferia

di Firenze, tra l'uscita nord della A1 e la collina della discarica in disuso, il WWF è riuscito a espropriare alcuni terreni e a creare un'oasi di 40 ettari, una palude per animali e piante selvatiche. Il progetto di Ferrara è stato diretto principalmente dall'architetto Michele Pastore, che ha usato il restauro come pretesto per creare un parco che circonda la città, una tra le più accoglienti in Italia per le biciclette. La nuova cintura verde è striata di piste ciclabili ed è collegata a un grande parco urbano a nord, che permette di giungere a piedi direttamente sul Po.<sup>5</sup> Il progetto di Firenze ha richiesto lo scavo di invasi per i laghi e la messa a dimora scrupolosa di flora locale, per riportare la terra a una condizione adatta alla sua geografia. Carlo Scoccianti ha ottenuto finanziamenti per espropriare la terra e rimodellarne i confini, a compensazione dei danni inferti alla natura e al paesaggio dai grandi progetti infrastrutturali realizzati nell'area, tra cui l'ampliamento dell'autostrada e la costruzione di casse di espansione per contenere il fiume che le Autorità di Bacino del fiume Arno intendono creare. Scoccianti e un gruppo di volontari hanno organizzato delle visite nell'area, sensibilizzando i visitatori sul valore della biodiversità che si trova negli habitat rinaturalizzati e sulla bellezza della varietà della natura.<sup>6</sup> Se le infrastrutture sono inevitabili, questi esempi dimostrano che con un minimo di organizzazione si può ottenere un risarcimento per la bellezza e il benessere generale della città.

<sup>5</sup> M.R. Di Fabio, *Le Mura di Ferrara. Storia di un restauro*, Minerva, Ferrara 2003.

<sup>6</sup> C. Scoccianti, *Ricostruire reti ecologiche nelle pianure*, Autorità di Bacino del Fiume Arno, Firenze 2006.

<sup>4</sup> S. Brandolini, *Milano. Nuova architettura*, Skira, Milano 2005.



Jean Nouvel, Minimetrò, Perugia



Santiago Calatrava, Ponte, Reggio Emilia

# PEDEMONTANA CON PARCHI

di Emanuel Lancerini, architetto e dottore di ricerca  
in Urbanistica all'Università IUAV di Venezia<sup>1</sup>

1870-2009

Da sempre il ridisegno delle infrastrutture, in particolare quelle della mobilità, genera delle trasformazioni nell'organizzazione territoriale, sia per l'articolarsi di nuove relazioni urbane sia per l'emergere di nuovi eventi insediativi. Tuttavia, nel nostro paese i nuovi tracciati infrastrutturali si sono sempre modellati e relazionati a un fitto reticolo urbano dotato di enormi inerzie, mentre i nuovi fatti urbani a essi correlati hanno trovato espressione solo in un sistema puntuale di riorganizzazioni interne di hausmaniana memoria, anche se miniaturizzati. Si pensi al ruolo che hanno assunto le stazioni ferroviarie e i loro viali di accesso nei processi di crescita delle nostre città a partire dall'Ottocento. In Italia, se si escludono alcuni buoni esempi,<sup>2</sup> le infrastrutture della mobilità si sono

sempre integrate nel contesto territoriale arricchendolo, mutandolo, ma non riuscendo mai a costruire nuovi mondi possibili.

Anche i pochi interventi complessivi messi in atto in tempi più recenti, come l'Alta velocità ferroviaria, non sembrano mutare il senso e il ruolo dei progetti infrastrutturali all'interno del nostro paese. Ciò che prevale è la bassa qualità dei manufatti diffusi, l'uso di appalti parcellizzati che generano disordine formale, la sostanziale disattenzione nei confronti di aspetti ambientali e paesistici ritenuti più un ostacolo che un'opportunità, l'indifferenza nei confronti di infrastrutture contigue. E questo all'interno dell'idea di un sostanziale isolamento dei manufatti infrastrutturali, piuttosto che il loro inserimento virtuoso nel tessuto urbano e nei paesaggi che attraversano e mettono in relazione. Oggigiorno il progetto di una nuova infrastruttura crea conflitti tra i diversi livelli di potere che sul territorio si intrecciano, ma non riesce mai a essere elemento che sovverte il modo di abitare il territorio stesso, né immagine anche solo parziale di riferimento. Ma forse un giorno non sarà

gli italiani dei molti paesaggi che articolano la nostra penisola grazie alla costruzione del sistema autostradale.

1 L'autore ha partecipato – insieme ad Arturo Lanzani, Antonio Longo, Alessandro Ali, Christian Novak, Paolo Pileri, Dante Spinelli, Guglielmo Caretti, Giovanni Nardin, Francesco Curci – alla redazione dello studio di fattibilità e al progetto definitivo dei 45 progetti locali relativi alle compensazioni ambientali dell'Autostrada Pedemontana.

2 Si pensi al ruolo centrale assunto dalla rete ferroviaria nazionale nel processo di formazione dell'identità italiana, alla riorganizzazione urbanistica di Milano a partire dalla creazione della metropolitana, alle nuove possibilità localizzative per famiglie e imprese e la scoperta per

più così. Nel mese di aprile 2009 è stato pubblicato il progetto definitivo della nuova Autostrada Pedemontana lombarda (APL) e del progetto di compensazione ambientale a esso correlato.<sup>3</sup> Pedemontana con parchi: una strana coppia di fatto.

2030

Un violento temporale si è abbattuto ieri sera sulla "Città Infinita",<sup>4</sup> dove ancora non ha smesso di piovere. Il centralino dei vigili del fuoco ha ricevuto numerose chiamate per allagamenti. La polizia stradale segnala che il traffico intorno e nella città è rallentato per il maltempo. Causa allagamenti sono stati chiusi alcuni svincoli sull'APL e sulla tangenziale Ovest, in direzione Nord.

Sono passati oramai quindici anni dall'apertura dell'Autostrada Pedemontana lombarda e, da allora, aspetto sempre con ansia questi violenti temporali estivi, o meglio, aspetto il bellissimo sereno dopo la pioggia quando il mondo sembrerà ricomporsi dopo essere stato distrutto. Intendiamoci, non sono certo un catastrofista, né mi rendono felice i cambiamenti climatici causati dalle nostre irresponsabili azioni che qui ci costringono a vivere in una sorta di tropicalismo padano. Ma proprio a partire da questa azione catartica, riesco a godere al meglio della bellezza di quella parte della nostra città che più amo, a suo modo eretica e sovvertitrice: quei 45 parchi e 160 km di percorsi ciclopedonali che ac-

3 Per ogni dettaglio tecnico si rimanda al sito Internet [www.pedemontana.com](http://www.pedemontana.com).

4 Città Infinita, città diffusa lombarda, regione urbana milanese sono solo alcuni dei modi in cui è stata nominata la metropoli nord milanese con riferimento alla pluralità delle geografie, all'esilità dei confini fisici e alla parcellizzazione molecolare dei fenomeni che l'attraversano, ai cambiamenti in atto e necessari affinché la si possa rappresentare e progettare. In particolare il riferimento è ad A. Bonomi, A. Abruzzese (a cura di), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano 2004.

compagnano il tracciato dell'autostrada. Nati assieme, autostrada e parchi hanno preso "strade" diverse. L'autostrada interna alla città si è saturata seguendo il destino delle infrastrutture stradali. I parchi sono diventati nel tempo un'importante infrastruttura ambientale acquisendo senso e significato al di là del loro valore ecologico e rafforzando la loro originaria bellezza. Una bellezza che deriva almeno da due questioni, entrambe se vogliamo di carattere tecnico e/o professionale, entrambe però intimamente legate al nostro vivere quotidiano.

La prima questione ha a che fare proprio con questa sensazione di mondo scomposto che si prova subito dopo un'azione violenta da parte degli agenti atmosferici. La città è paralizzata, le auto non si muovono, i sistemi di smaltimento delle acque sembrano non funzionare più, mentre quei parchi, quelle ultime isole di superficie permeabile provano faticosamente ad assorbire il sovrappiù d'acqua che il suolo completamente impermeabilizzato non può ricevere. Subito dopo, quando tutto si placa, emergono in tutta la loro bellezza le componenti ambientali dell'autostrada presentandosi ai miei occhi come metafora della ricostruzione del mondo. Come nel gioco del domino, dove il risultato atteso non può essere stabilito ex ante, in questo progetto, elaborato seguendo un atteggiamento elementarista, si sono predisposti i diversi margini e stabilite alcune regole che riguardano l'accostamento di materiali semplici: prati, boschi, filari, siepi e percorsi ciclopedonali. Come una musica scritta "nota per nota", questa infrastruttura ecologica progettata "parco per parco" è caratterizzata dalla ricerca di quelle regole aggregative in grado di assorbire ogni singola unità all'interno di una successione di spazi aperti fatti di materiali che si declinano in una sequenza. La bellezza di questo progetto deriva proprio dal suo muoversi tra l'interpretazione e la progettazione della città contemporanea come composta di frammenti e una diversa interpretazione tra il tutto e le parti che, in questo caso, tenta una ricomposizione dei suoi materiali all'interno di un insieme: un grande "parco per la

città infinita”, la cui gerarchia è fondata su fatti localizzati e variabili, su sintassi di necessità brevi, nelle quali anche la rumorosa città che la circonda si integra al tutto.

Il secondo motivo di bellezza a cui mi riferisco ha a che vedere con l'efficacia progettuale e il potere sovversivo della geografia poetica che qui, nella città infinita interessata al progetto, grazie a una politica di mestiere faticosamente e ostinatamente perseguita, ha saputo realizzare una delle poche e rare esperienze di progettazione territoriale realmente partecipata. Nel tentativo di non perdere l'occasione di realizzare un grande parco a scala metropolitana si è attuata una efficace descrizione interpretativa del territorio e una progettazione mirata al riconoscimento di commessioni e relazioni tra le diverse parti del territorio attraverso una pratica di ascolto e di osservazione di soggetti, azioni, conflitti; pratiche d'uso riferibili a popolazioni coabitanti e operanti alle diverse scale. Il bello deriva qui dal riconoscimento di un ambiente di vita comune immaginato e realizzato come una nuova centralità. Una centralità fatta di spazi aperti e costruita, come già detto, attraverso l'utilizzo di materiali semplici.<sup>5</sup>

2007-2009

Dopo il progetto preliminare e la Valutazione d'impatto ambientale, a ottobre 2007 il governo ha approvato in via definitiva la convenzione tra la concessionaria Autostrada Pedemontana lombarda spa e la concedente Concessioni autostradali lombarde spa, rendendo operativa la concessione dello Stato per la realizzazione dell'Autostrada Pede-

<sup>5</sup> Il progetto di compensazione ambientale di APL coniuga un misto di realismo e di tensione trasformatrice, di arguzia tattica e di sforzo immaginativo. Coniuga sempre la concretezza di un progetto compiuto con la costruzione di un possibile scenario evolutivo.

montana lombarda. L'avvio dei cantieri è previsto per il 2010 mentre l'apertura al traffico dell'intero sistema autostradale avverrà per il 2015 in concomitanza con l'Expo di Milano.

L'APL è una infrastruttura viaria che si inserisce nel territorio densamente abitato e fortemente edificato a nord di Milano. Al termine dei lavori collegherà cinque province (Bergamo, Monza e Brianza, Milano, Como, Varese), in un territorio abitato da circa 4 milioni di persone, dove operano oltre 300.000 imprese che esprimono il 10% del PIL nazionale. È un sistema viabilistico con uno sviluppo complessivo di circa 157 km, di cui 67 km di autostrada (che costituiscono l'asse principale da Cassano Magnago a Osio Sotto), 20 km di tangenziali (articolati nei sistemi tangenziali di Varese e Como, lunghi rispettivamente 11 e 9 km) e 70 km di opere stradali connesse. L'asse autostradale sarà percorso quotidianamente da una media di oltre 60.000 veicoli, con punte di oltre 80.000 nel tratto centrale (da Cesano Maderno a Vimercate). I risultati degli studi sugli scenari di traffico evidenziano come questa nuova infrastruttura sia in grado di ridurre i tempi di percorrenza, favorendo gli scambi e lo sviluppo socio-economico.

Tuttavia, al di fuori da una logica strettamente economicista e di settore, emergono alcune contraddizioni che vale la pena segnalare: la classificazione dell'opera come autostrada e non come tangenziale “interna” a una urbanizzazione estesa ha ridotto la frequenza degli svincoli, rendendo l'opera inadeguata alle esigenze di mobilità locale e producendo caratteristiche geometriche del manufatto indifferenti rispetto alla forma e agli usi del territorio; la viabilità complementare sembra progettata in modo da generare nuove urbanizzazioni, duplicando strade esistenti invece di destinare risorse alla loro riqualificazione e messa in sicurezza; infine,

ma non per ultimo, la scelta di non accompagnare l'opera con un Piano d'area così com'è previsto nella legislazione lombarda. Il territorio sarà sottoposto a fortissime pressioni insediative lungo i bordi dell'autostrada e sugli svincoli che dovrebbero essere governate dalla scala territoriale. È paradossale che non vi sia nessuno spazio per un ragionamento strategico su volumi, funzioni e architetture collocabili in alcuni potenziali nodi intermodali.<sup>6</sup> Ma c'è anche qualcosa di sovversivo in questo progetto: esso si ritrova nel presupposto di APL che «le compensazioni ambientali debbano essere compensazioni ambientali e non altro», e che queste rappresentino un punto di partenza per un più ampio insieme di interventi. Una scelta forte, che ha portato a concepire l'autostrada come una straordinaria opportunità per ricostruire ambiente e paesaggio, con l'ambizione di promuovere una cultura nuova nella realizzazione delle infrastrutture, che recuperi un saper fare in grado di generare ricadute positive e durevoli sul territorio. In quest'ottica, a tutti i soggetti interessati dal tracciato autostradale (Regione, Province, Comuni, parchi) è stato proposto di evitare la dispersione a pioggia delle risorse di mitigazione e compensazione ambientali<sup>7</sup> per concentrarle su un progetto unitario di riqualificazione paesistico-ambientale, elaborato in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e pianificazione del Politecnico di Milano. I 150

<sup>6</sup> Per un resoconto esaustivo dell'esperienza progettuale si rimanda al n. 139 della rivista “Urbanistica”.

<sup>7</sup> La compensazione è la rigenerazione di valori naturali e paesistici persi o degradati in seguito a una trasformazione nel territorio. La mitigazione è invece un rimedio che attenua gli effetti negativi di una trasformazione rispetto allo spazio e all'ambiente circostante e prende corpo generalmente a ridosso delle opere.

milioni di euro stanziati per gli interventi di mitigazione (50 milioni) e compensazione ambientale (100 milioni) finanzieranno la realizzazione di un disegno articolato, di dimensioni regionali, costruito a partire dalle progettualità locali: un grande “parco per la città infinita” che si estende a nord di Milano e che nascerà dalla ricostituzione, valorizzazione e connessione in direzione est-ovest dei paesaggi attraversati dall'autostrada. Se le mitigazioni ambientali sono costituite dai diversi interventi e soluzioni tecniche, prevalentemente connessi al tracciato autostradale, le compensazioni ambientali sono invece realizzate – possibilmente, ma non necessariamente – nelle vicinanze dell'autostrada, del tutto o in parte svincolate dall'opera stessa, con l'obiettivo di aumentare il valore complessivo dell'ambiente naturale circostante.

In particolare, il progetto di compensazione ambientale si articola in tre tipi di intervento per una superficie totale di circa 374 ettari, in parte realizzabili già prima dell'entrata in funzione dell'autostrada: una *Greenway*, percorso ciclabile e pedonale di grandi dimensioni, che si annoda alla nuova autostrada per 90 km dalla provincia di Varese a quella di Bergamo e si inserisce, rafforzandoli, nei sistemi della ciclabilità provinciale; 29 progetti locali di riqualificazione ambientale, che interessano 44 comuni: interventi situati nei parchi e nei comuni attraversati dalla strada, oppure collocati in aree di particolare valore ambientale, che rafforzano i sistemi ambientali nord-sud e supportano il disegno di corridoio est-ovest della *Greenway*; “misure compensative”, ovvero fondi di APL (Autostrada Pedemontana lombarda) messi a disposizione di 34 comuni per realizzare ulteriori interventi di riqualificazione ambientale. APL ha individuato altri 18 progetti, sviluppati fino allo studio di fattibilità, che potreb-

bero essere realizzati dagli enti locali (i Comuni stessi o i parchi e le Province da essi delegati). I numeri delle compensazioni confermano l'importanza del progetto: 65 ettari di superficie interessata dalla Greenway; 309 ettari di superficie interessata dai 28 progetti locali previsti nel progetto definitivo; 90 km di Greenway; 70 km di percorsi ciclopedonali locali; 80 ettari di aree boscate; 120 ettari di prati e prati arborati; 70 km di fasce arboreo-arbustive; 77 ettari di aree boscate da riqualificare. Integrandolo la qualità architettonica dell'infrastruttura con gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, Pedemontana lombarda realizzerà il più esteso progetto ambientale (quasi 700 ettari di superficie) mai sviluppato in Italia.

2050

Oggi ho deciso di ripercorrere i 160 km di piste ciclabili, prati e boschi che attraversano da est a ovest la città infinita, ci impiegherò un po' di tempo, ma mi serve. Lo faccio tutte le volte che ho bisogno di sentirmi più europeo, perché posso prendere la bicicletta e pedalare per ore e ore immerso nel silenzio, come potrei fare in molti altri territori d'Europa; lo faccio tutte le volte che ho bisogno di sentirmi a casa, perché solo stando in queste pause che segnano il denso tessuto edificato mi sembra di abitare. E lo faccio anche quando ho bisogno di nutrirmi di bellezza. Come venti anni fa, prendo la bicicletta e mi abbandono a un lento pedalare tra spazi aperti silenziosi. Seduto ai bordi di un prato, una stanza a cielo aperto definita da siepi e filari, il mio sguardo si posa su quei boschi che nel 2030 si stavano ancora prefigurando. In origine questi boschi, ma anche questi filari, queste siepi e lo stesso prato su cui sono seduto, nacquero per lo più su impianto artificiale come parte integrante del progetto infrastrutturale

dell'APL. Oggi sono percepiti, più o meno esplicitamente, come "natura spontanea", anche se in realtà non sono mai stati tali, ma rappresentano una delle componenti territoriali di questa parte di mondo densamente abitato e, appunto, dagli umani configurato. Un paesaggio.

Mi piace percorrere questa infrastruttura ecologica, perché mi sento all'interno del ventre verde della mia città e posso così coglierne l'intimo battito. I boschi, i prati, i filari, le siepi e i percorsi ciclabili che la compongono sono riusciti a diventare parte integrante dei caratteri identitari della nostra città. Gli abitanti se ne sono impossessati colonizzandoli con piccole attrezzature per lo svago e lo sport, adibendo i prati anche a pascolo e sfruttando i boschi come cedui; hanno iniziato ad averne cura presidiando queste aree, scampate all'inarrestabile consumo di suolo. Per chi vi abita, ma anche per quanti li incontrano percorrendo le rotte ciclabili che attraversano l'Europa, questi luoghi sono qualcosa di veramente prezioso e unico. Qui, «nella Città Infinita la vita è concepita come un susseguirsi di progetti dove l'essenziale è sviluppare attività, vale a dire non essere mai a corto di progetti, a corto di idee, avere sempre qualcosa in vista, in preparazione [...]»,<sup>8</sup> all'interno di un tempo infinito fatto di istanti temporalmente limitati; in questi parchi, in questi spazi silenziosi c'è il tempo dell'attesa, la materializzazione dei tempi lenti dei processi naturali e antropici che nel loro divenire sono riusciti a conferire una nuova identità a questa città. Perché, come ci ricorda Cacciari,<sup>9</sup> non si abita dove si dorme, si mangia, dove si guarda la televisione e si gioca con il computer di casa: il luogo dell'abitare è dove sostiamo; è pausa; è analogo al silenzio in una partitura. E non si dà musica senza silenzio.

<sup>8</sup> A. Abruzzese, "L'infinito intrattenimento ovvero al di là della politica", in A. Bonomi, A. Abruzzese, op. cit., pp. 35-50.

<sup>9</sup> M. Cacciari, "Abitare, Pensare", in "Casabella", nn. 662-663, dicembre 1998 - gennaio 1999.

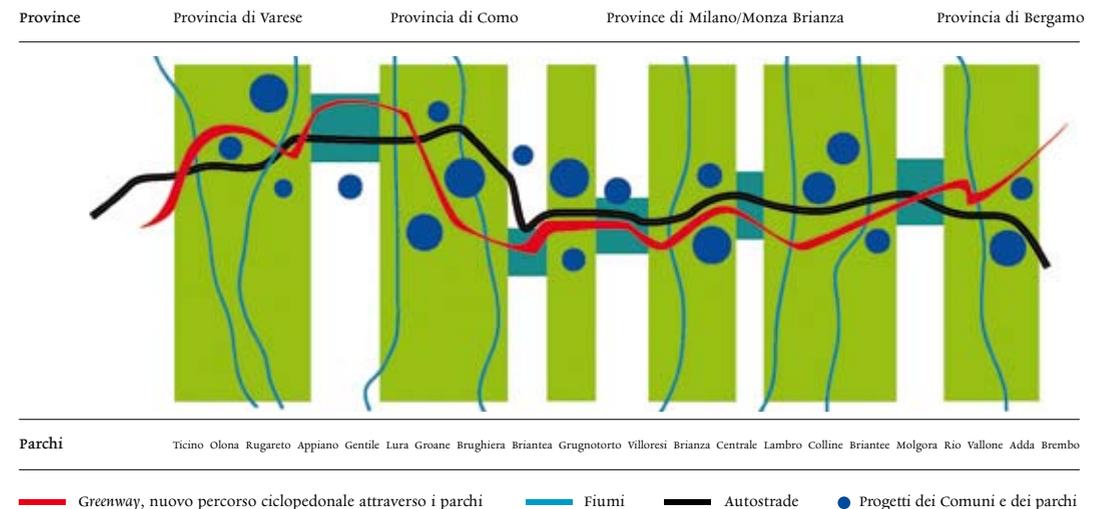
2010

In Italia siamo spesso indotti a dubitare che esista ancora lo spazio per quel potenziale latente del progetto territoriale di diventare elemento significativo nei confronti delle nostre vite. O meglio, siamo portati a credere che sullo sfondo delle difficoltà burocratiche, politiche e amministrative che condizionano il processo di realizzazione delle opere civili siano state accantonate quelle capacità di coniugare sviluppo economico, tecnica e conoscenza del territorio capaci di produrre risultati di qualità. In particolare, i grandi progetti infrastrutturali mettono in risalto una sorta di afasia e paralisi generale. Ma non è solo l'agire individuale locale a essere senza parole, anche quello collettivo, sia pubblico sia privato, sembra trincerare le proprie logiche dietro la necessità di quegli stessi apparati tecnici e istituzionali regolativi che riconosciamo causa della

nostra incapacità di attivare azioni in grado di produrre luoghi di qualità realmente necessari al buon vivere quotidiano.

L'esempio della Pedemontana con i parchi ci parla di un'altra storia possibile: un grande intervento infrastrutturale che diventa occasione di riorganizzazione paesistica e ambientale del territorio e aspira ad avviare un processo di riqualificazione degli spazi aperti dell'estesa conurbazione che attraversa, ridando senso e significato alla natura e alla campagna e, al tempo stesso, delineando nuove condizioni di urbanità, nuovi mondi possibili.

Nella speranza che tutto questo non vada perduto, nella consapevolezza dei limiti che permangono nel progetto, nella situazione non certo felice in cui versa il nostro paese, vale la pena ricordare un motto di san Paolo: *spes contra spem*. Abbiamo il dovere di continuare a sperare, anche se spesso ci sembra che non ci sia più speranza.





Parco del Molgora, Gelso secolare. Foto di Cristiano Novak



Piana agricola comasca, punto di passaggio della Greenway. Foto di Alessandro Giacomel



# IL PAESAGGIO COSTRUITO. IL PROGETTO DI PIETRO PORCINAI PER L'AUTOSTRADA A22

di Claudia Marcon, Adriano Venudo, architetti,  
Studio Stradivarie, Trieste

È ormai riconosciuto che le infrastrutture della mobilità, attraversando intere sezioni di territorio, costituiscono matrici del paesaggio<sup>1</sup> contemporaneo in grado di trasformare e caratterizzare con la loro "spazialità" la natura dei luoghi. Tuttavia, la quotidianità continua a mostrarci gli esiti di una progettazione frammentaria, in cui gli ambiti disciplinari si integrano con difficoltà; il sapere tecnico-funzionale è ancora troppo disgiunto dalle soluzioni di *landscaping*.

Gli esempi di territori attraversati dalle grandi infrastrutture viabilistiche sono innumerevoli e si configurano sempre più come paesaggi della mitigazione ambientale finalizzata a nascondere o ad abbellire. Rari sono i casi, soprattutto in Italia, in cui l'approccio al progetto infrastrutturale è informato da una strategia organica e strutturale. Al contrario, la principale preoccupazione è la riduzione dell'impatto ambientale. Occorre chiedersi come mai oggi, pur avendo gli strumenti per leggere, interpretare e modificare il paesaggio, si consuma un rapporto ancora conflittuale e antitetico tra valori estetici e necessità funzionali dell'infrastruttura.

Riteniamo che il progetto infrastrutturale possa essere pensato in modo integrato con il paesaggio, assumendosi la responsabilità di diventare un'importante occasione risolutiva per la questione ambientale.

Crediamo che il primo passo si debba compiere proprio tra le discipline e gli ambiti che informano e coinvolgono il progetto infrastrutturale, al fine di creare un unico orizzonte tra normativa, tecnica, funzionalità, spazio, usi ed estetica della mobilità,

in funzione di un nuovo significato di paesaggio, più vicino a un'idea di paesaggio operativo<sup>2</sup> inteso come necessità di mobilità, di scambio, di comunicazione e non soltanto come dimensione esclusivamente visivo-contemplativa.

Ci si riferisce alla quotidianità vissuta in automobile, in coda, in autogrill, al casello, fermi o in movimento lungo le infrastrutture e attraverso i paesaggi, vincolati dalla percezione in movimento, che si costruisce su canoni specifici, quali la visione frontale e unidirezionale, quella posteriore limitata e incorniciata nello specchietto retrovisore, e infine da quella laterale,<sup>3</sup> più distratta e frammentaria.

In che cosa consiste il bello di tutto ciò, che cosa ci attira e ci affascina? Una prima e provvisoria ipotesi può sicuramente riguardare l'idea di simultaneità (funzionale e percettiva) legata alla velocità, al modo di vedere e vivere le cose in movimento, alla dinamica come forma estetica, alla cinestetica.

Scrivono Cino Zucchi: «Esiste un'estetica delle strade? Cioè, si può parlare di una strada bella, e, in caso affermativo, quali sono i parametri secondo i quali formulare questo giudizio? Le considerazioni sulla bellezza di una strada sono in genere riferite a ciò che la borda, sia essa una città o un paesaggio».<sup>4</sup> Per questa ragione forse è utile risalire ai codici del progetto infrastrutturale che riguardano la forma del tracciato, l'articolazione della sezione tra-

2 Si fa riferimento alla definizione di paesaggio operativo contenuta in M. Gausa, V. Guallart, W. Müller, HiCat. *Research Territories, Multilayered Strategies*, Actar, Barcelona 2003.

3 C. Tunnard, B. Puskarev, *Man Made America: Chaos or Control?*, Yale University Press, New Haven - Londra 1963.

4 C. Zucchi, "Stradabella. I paradigmi estetici dei manufatti viari", in A. Moretti (a cura di), *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, FrancoAngeli, Milano 1996.

1 Convenzione europea del paesaggio, Firenze 20 ottobre 2000.

sversale, la configurazione e le sequenze dei bordi, da cui derivano le dimensioni dello “spazio-strada”, ovvero quella longitudinale, quella trasversale e quella relazionale.<sup>5</sup>

Queste tre dimensioni ci permettono di identificare la forma fisica, le relazioni con l'ambiente, il funzionamento, il grado di “abitabilità”, la percezione e quindi in un termine “l'armonia della strada”, che dobbiamo dividere in due livelli, quella interna e quella esterna.<sup>6</sup> L'estetica della strada ha due significati: uno legato alla cultura dell'automobile, ovvero “chi sta dentro” all'infrastruttura e vive il paesaggio in movimento – e quindi un'estetica “dalla strada” –; e uno legato ai risvolti sul contesto, ovvero “chi sta fuori” e guarda la strada e il movimento – e quindi un'estetica “della strada”. Distinguere fra *on the road* e *off the road*<sup>7</sup> è importante, perché ci consente di mettere a fuoco il paradigma dello “spazio-strada”, e quindi di cogliere le diverse sfaccettature dell'arte di costruire le strade<sup>8</sup>... e il paesaggio circostante.

#### RILEGGENDO PORCINAI

Proponiamo la rilettura del progetto dell'autostrada del Brennero A22<sup>9</sup> (Modena-Innsbruck), a cui lavorò Pietro Porcinai<sup>10</sup> tra il 1965 e il 1975, perché ci permette di dimostrare alcuni principi, strategie e dispositivi essenziali per progettare l'infrastruttura e contemporaneamente il paesaggio, oltretutto di approfondire i principali e diversi aspetti, a volte contrastanti, del progetto delle grandi strade, come pretesto per riflettere sulle qualità del paesaggio e sulla matrice legata allo spazio del moto.

A cavallo tra gli anni sessanta e settanta, l'Italia è investita da profondi mutamenti fisici, strutturali e socio-economici. La realizzazione dell'autostrada del Brennero si inserisce all'interno di queste grandi trasformazioni e in particolare è un tratto strategico di uno dei grandi corridoi europei (E6) previsti dalla Convenzione di Ginevra del 1950.<sup>11</sup>

L'autostrada del Brennero parte da Modena, dove si innesta nell'autostrada del Sole, attraversa la pianura fino a Verona costeggiando il fiume Adige fino a giungere a Bolzano, iniziando poi a salire fino al

9 L'autostrada del Brennero si estende lungo il tracciato italiano per 311 km; il progetto di massima è del 1960, il progetto esecutivo fu redatto tra il 1965 e il 1972, la costruzione dal 1966 al 1975.

10 Pietro Porcinai si occupò prevalentemente degli aspetti paesaggistici e di inserimento, ed entrò nel progetto in una fase già avanzata, il progetto di massima del tracciato fu redatto dagli ing. Bruno Gentilini e Lino Gentilini, l'esecutivo dalla società Siepi spa di Trento e dall'ing. Nardo Tommasini di Milano, le strutture dal prof. ing. Riccardo Morandi.

11 Il corridoio E6, di cui fanno parte l'A22 (tratto italiano, Modena-Brennero) e l'A13 (tratto austriaco, Brennero-Innsbruck), prevedeva il collegamento viario tra Scandinavia e Italia, da Oslo, passando per Berlino, Monaco, Innsbruck, Brennero, Verona, Modena, Roma, fino a Reggio Calabria, congiungendo in questo modo il mare del Nord con il mar Mediterraneo. In Austria i lavori iniziano nel 1959, con la realizzazione dell'allora più grande viadotto d'Europa, l'Europabrücke. Nel 1963 iniziano per stralci funzionali i lavori nel tratto italiano (A22).

5 A. Moretti (a cura di), *op. cit.*

6 “The Internal Harmony of the Freeway, The External Harmony of the Freeway”, in C. Tunnard, B. Puskarev, *op. cit.*

7 La prima distinzione tra *off the road* / *on the road* si deve a S. Crowe, *The Landscape of Roads*, The Architectural Press, London 1960, e a C. Tunnard, B. Puskarev, *op. cit.*

8 Si fa riferimento a uno dei primi testi apparsi in Italia che tentano di attribuire all'infrastruttura un valore estetico: F. Fariello, *Architettura delle strade, la strada come opera d'arte*, Editrice della Pace, Roma 1963.

valico del Brennero (1375 slm) su rilievi montani, lungo crinali, costeggiando e attraversando su viadotti il fiume Isarco numerose volte. La varietà e la sequenza dei paesaggi attraversati è ampia. Ci si imbatte da Modena al valico del Brennero, infatti, in vaste aree agricole, valli con vigneti e frutteti, versanti boscosi, corsi d'acqua, altre infrastrutture (centrali idroelettriche, ferrovie, strade statali), insediamenti produttivi e città. La costruzione di quest'opera innesca profonde trasformazioni nei territori attraversati, poiché implica la realizzazione di molte opere collaterali come ponti, sovrappassi, sottopassi, viabilità di raccordo, modifica di tracciati esistenti, spostamenti di elettrodotti e infrastrutture di servizio.

Nel 1964 è affidato a Pietro Porcinai l'incarico di consulenza per gli aspetti paesaggistici e d'inserimento ambientale, e a Riccardo Morandi il progetto delle grandi strutture. I due entrano in una fase difficile del progetto, quando quasi tutto era già stato deciso<sup>12</sup> e non era possibile apportare modifiche sostanziali al progetto stradale.

A questo va aggiunto il contesto culturale del momento.<sup>13</sup> Il dibattito in Italia era indirizzato verso problemi legati allo sviluppo economico, urbano e alla sicurezza stradale, mentre quelli legati al paesaggio e alla tutela ambientale sembravano essere vissuti più come un ostacolo che come occasioni e potenzialità.

#### L'APPROCCIO METODOLOGICO E LA STRATEGIA

Per la totale novità del tema (inserimento paesaggistico) e per l'assenza di ricerche ed esempi significativi in Italia, Porcinai dedicò circa un anno allo studio di esperienze disciplinari legate al progetto infrastrutturale e di paesaggio fatte in Inghilterra, Stati Uniti, Germania, Svizzera e Olanda.<sup>14</sup> Alla fine del 1966 presentò una bozza del progetto, corredata da una dettagliata relazione per risolvere i problemi causati dalla complessità del paesaggio e dalla particolarità dell'opera infrastrutturale, che affrontava diverse questioni relative all'illuminazione, al gelo, alle sistemazioni delle aree di servizio, al riassetto delle scarpate, alla stesura del piano delle vegetazioni, prevedendo specie diverse secondo i vari ambiti attraversati.<sup>15</sup>

I suoi contatti internazionali gli permisero di conoscere le metodologie più avanzate dell'epoca relative al progetto delle “strade-paesaggio” e le tecniche di *visual design*;<sup>16</sup> si documentò con perizia,<sup>17</sup> sia per gli aspetti tecnici e di dettaglio sia per le problema-

14 M. Matteini, Pietro Porcinai, *architetto del giardino e del paesaggio*, Electa, Milano 1991.

15 Porcinai elaborò una sorta di capitolato d'appalto per le opere del verde e del paesaggio tra i primi a essere redatti per le opere pubbliche in Italia, divenendo presto un modello da seguire per garantire la qualità del processo di realizzazione e del risultato finale.

16 Come quelle contenute in *Landscape of the Road* di Sylvia Crowe, in particolar modo si fa riferimento alle tecniche di piantumazione delle essenze arboree come strumento di controllo dei quadri prospettici e della percezione in movimento (cfr. tecniche del *clumping*, *belting dotting*).

17 Porcinai si trovò a lavorare in un campo del tutto nuovo in Italia, con poche esperienze e ricerche a disposizione. Decise così di svolgere un'approfondita ricerca compiendo anche un viaggio-studio negli Stati Uniti, dove visitò le *parkways* americane entrando così in contatto diretto con le esperienze di Olmsted, Vaux, Clarke e Rapuano, dalle quali fu profondamente influenzato.

12 Porcinai fu chiamato quando il progetto esecutivo era a uno stadio già avanzato e la costruzione di alcuni tratti era già iniziata (Bolzano).

13 A questo proposito si veda L. Facchinelli, “Costruzione della rete autostradale nell'Italia del dopoguerra”, in “T&C Trasporti e Cultura”, n. 6, 2003.

tiche di più ampio respiro, urbanistiche, ambientali, ingegneristiche. Costruì così un vero e proprio archivio, mettendo assieme conoscenze e studi mai visti fino ad allora in Italia, grazie a contatti e scambi con molti paesaggisti di fama internazionale come Jellicoe, Bloch e Halprin, e con gli “ingegneri ambientali” responsabili dei medesimi lavori sul versante austriaco.

Un altro aspetto decisivo che caratterizzò l'approccio di Porcinai è la conoscenza del luogo, che sviluppò attraverso un minuzioso studio delle essenze arboree, dei suoli, della morfologia, delle macchie boschive e soprattutto dei punti di vista, con un metodo che ricorda gli studi di Kevin Lynch. Percorse a piedi tutto il tracciato della futura autostrada, annotandosi impressioni e riflessioni attraverso schizzi, disegni e fotografie. Assieme a Morandi studiò attentamente punti e morfologia degli attacchi dei ponti e dei viadotti per raccordare l'andamento orografico del terreno e configurare un rapporto armonico tra manufatti viabilistici e linee del paesaggio.<sup>18</sup>

Nelle sue relazioni Porcinai descrisse così l'approccio progettuale per l'A22: «Il collegamento dell'autostrada con il paesaggio si articola in due aspetti: 1) raccordo estetico della strada con il paesaggio; 2) la sistemazione a “verde” della strada propriamente detta».<sup>19</sup>

Gli interventi che propose furono animati da una strategia molto chiara, mirata alla costruzione

dell'armonia interna ed esterna<sup>20</sup> dell'autostrada attraverso «il raccordo estetico della strada con il paesaggio, che si sviluppa con la costruzione della continuità di linee, di colori e di vegetazione».<sup>21</sup>

#### IL PROGETTO INFRASTRUTTURALE E DI PAESAGGIO

Il progetto della A22 ruota attorno a un nucleo di questioni che per ragioni culturali, politiche ed economiche non sempre sono state applicate durante la realizzazione, ma che restituiscono la struttura dell'intervento e il pensiero di Porcinai in merito a come il progetto autostradale possa farsi proposta di paesaggio.

1) «[...] piazzali di sosta e le aree di servizio devono essere alberati e, a differenza di quella che è la tendenza diffusa di stile commerciale-pubblicitario, devono essere collocate in posizione arretrata rispetto alle corsie viabilistiche, protette da alberature e da rilevati in terra oppure incassate nel terreno.» Seguendo il modello delle *parkways* americane, Porcinai propose di inserire spazi per pic-nic, campi da gioco per bambini, aree per lo svago, veri e propri giardini isolati visivamente e acusticamente dall'autostrada.

2) «La banchina spartitraffico, a differenza di quelle tradizionali (1,5 mt), dovrebbe essere larga 20-30 mt, per consentire la costruzione di una fascia centrale come una sorta di giardino alla scala del territorio.» Porcinai propose per l'A22 una banchi-

na centrale larga 12 m (percorso Modena-Verona) trattata a prato sul modello delle *parkways* americane, delle autostrade tedesche e inglesi, con soluzioni arboree e arbustive diverse per evitare l'abbagliamento dei fari della corsia opposta. Ove non possibile, propose un'aiuola larga 3 m (Verona-Brennero) costruita in rilevato (h 1,5-2 m) e contenuta da muri di legno realizzati con pali di querce e salici.

3) «Le scarpate, a differenza di quanto fatto fino a quel momento [...] dovranno essere naturali, utilizzando in rarissimi casi muraglioni di contenimento in calcestruzzo.» Porcinai, sul modello delle autostrade tedesche e inglesi, propose “l'addolcimento” dei pendii e il successivo ripristino dello stato vegetazionale, attraverso l'innerbimento o l'utilizzo di piante tappezzanti (tecnica del *ground cover*), per evitare altissimi muri di controripa e controterra. La modellazione delle scarpate secondo criteri di bioingegneria, oltre a sviluppare un basso impatto e un armonico raccordo con le linee del paesaggio, permette di controllare i quadri prospettici visibili dall'autostrada, e quindi di “guidare” le sequenze e la percezione del paesaggio, secondo le teorie del *visual design*. Egli propose inoltre, per i casi in cui non era possibile evitare i muri di controripa o controterra (Bolzano-Brennero), di realizzare delle vere e proprie “opere artigiane” per meglio inserirli nel paesaggio. Con Morandi studiò delle soluzioni per incastrare sui muri di contenimento delle “vasche” dove sistemare piante tappezzanti o ricadenti, matrici e texture per il cemento armato al fine di ottenere pareti con effetti plastici, cangianti e vibranti sotto la luce del sole per ridurre l'impatto.

4) «[...] i guard-rail, ove necessari, dovranno essere realizzati in acciaio cor-ten.» Intuizione geniale per funzionalità, manutenzione, immagine e impatto sull'ambiente, tuttora adottata.

5) Per le sistemazioni degli svincoli, Porcinai prevede delle sculture di terra, proponendo un trattamento plastico-scoltoreo del terreno, delle scarpate e dei rilevati all'interno delle corsie degli svincoli, trasformando questi spazi, in genere inutilizzati, in opere d'arte da osservare in movimento.

6) Per le sistemazioni a verde, il progetto si fonda sul principio «di contrastare l'uniformità del paesaggio, spezzando la monotonia dei lunghi rettilinei mediante la disposizione irregolare della vegetazione, variando la tipologia e le specie».<sup>22</sup>

7) Le aree di risulta saranno riqualificate con trattamenti a verde “speciali”, al fine di costruire un sistema all'intera scala dell'autostrada di “giardini paesaggistici”.

8) «L'illuminazione dovrà essere limitata al minimo, per evitare l'effetto selva dei pali di sostegno durante il giorno» e l'eccesso d'illuminazione durante la notte, concezione questa che precorre le attuali normative sull'inquinamento luminoso generato dalle infrastrutture. Porcinai dedicò particolare attenzione a questo tema e soprattutto all'impatto e alla percezione diurna e notturna. Per quest'ultima studiò dettagliatamente quantità, posizione e altezza dei pali, colore e quantità dei corpi illuminanti. Il lascito culturale e scientifico di questo progetto,

22 Porcinai è contrario all'individuazione di una regola standard per il trattamento a verde, però individua alcuni criteri: «Pretendere d'enunciare una regola esatta per le grandi strade nazionali è impossibile, dato che è la competenza artistica unita al sentimento, per così dire, paesaggistico il fattore che in materia ha da prevalere. Bisogna cioè che chi è incaricato di risolvere questi problemi senta e comprenda appieno il valore degli alberi e della loro collocazione. Tuttavia comuni a tutte possono considerarsi i seguenti capisaldi: 1) piantagione lungo le scarpate nelle aree fiancheggiatrici le strade secondo il motivo predominante del paesaggio; 2) scelta di alberi tipici della regione, in modo che questa, pur per siffatta peculiarità, più si distingua dalle regioni finitimese». In P. Porcinai, “La nazione intera deve essere un giardino, le strade siano alberate creando veri e propri elementi di paesaggio”, in “Domus”, n. 115, luglio 1937.

18 C. Micheletti, “Si può progettare il paesaggio dell'autostrada?”, in T. Grifoni (a cura di), *L'eclittismo nell'opera di Pietro Porcinai*, Polistampa, Firenze 2006.

19 P. Porcinai, relazione “L'autostrada nel paesaggio”, Archivio Porcinai.

20 Concetto mutuato dagli studi americani di C. Tunnard e B. Puskarev.

21 P. Porcinai, relazione “L'autostrada nel paesaggio”, cit.

seppur in parte snaturato dalla realizzazione, è sicuramente costituito dall'approccio generale e dalla metodologia al progetto infrastrutturale inteso come tema del paesaggio. Il progetto dell'A22 ci ha insegnato a guardare e modulare quello "spazio di mezzo" tra la strada e i contesti attraversati, che generalmente è inteso come spazio tecnico e di servizio, a volte non progettato, a volte risolto

con soluzioni standard, indifferenti ai luoghi e alle necessità ambientali. Rivelandoci l'importanza e la centralità di quello spazio fisico che si colloca tra il paesaggio e l'infrastruttura, Porcinai ci ha fornito gli strumenti di una tecnica ma anche di un'arte del fare paesaggio, perché, come sosteneva egli stesso, «è lì che il progetto di paesaggio si compie».<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Cit. da P. Porcinai, Sintesi della relazione "L'autostrada nel paesaggio", cit.



Tre immagini dell'autostrada del Brennero A22 lungo il tratto Modena-Verona



# IL PAESAGGIO ABBANDONATO

STORIA E MANOMISSIONE DEL PROGETTO DELLA VALDASTICO DEL BBPR

di Fernando Lucato, urbanista, studio Architetti Urbanisti Associati (AUA Project), Vicenza

Il primo tratto di 36,4 km dell'autostrada A31 Valdastico<sup>1</sup> veniva inaugurato nell'agosto del 1976, soltanto tre anni dopo che alla Camera dei Deputati (febbraio 1973) l'onorevole Carri si faceva portavoce dell'opposizione alla realizzazione dell'autostrada, lunga 130 km, «Trento-Vicenza-Rovigo, l'autostrada definita la più inutile d'Italia, soprannominata la "Pirubi" da Piccoli, Rumor e Bisaglia, numi e tutori delle tre città». A quanti<sup>2</sup> ritenevano quell'infrastruttura indispensabile fattore di sviluppo e modernizzazione (al di là degli ovvi "effetti collaterali"), rimarcandone anche la qualità progettuale, si contrapponevano coloro che contestavano il modello di trasporto basato sulla gomma<sup>3</sup> e affermavano l'inutilità di quell'autostrada, evidenziandone i costi in termini di sottrazione di terreno coltivabile (oltre 400 ettari),

di frammentazione fondiaria, di rilevante impatto ambientale e paesaggistico.

«Poco importa» scrive Antonio Cederna «che il paese vada sott'acqua alle prime piogge un po' consistenti: quel che conta, evidentemente, è soddisfare le esigenze di prestigio, elettorali, clientelari, campanilistiche, paesane, di onorevoli, presidenti di province, sindaci ecc. Questa Pi. Ru. Bi. batte davvero ogni record di inutilità.»<sup>4</sup>

Quando di quella ormai remota vicenda restavano soltanto indistinti rumori di fondo e l'autostrada era stata "assorbita" nell'alta pianura vicentina giustificando una propria funzione,<sup>5</sup> il via libera dato dall'ANAS al completamento della Valdastico verso sud (13 maggio 2004) riportava indietro le lancette dell'orologio dello scontro, con analogie sorprendenti. Su un fronte, i ricorsi presentati al

1 Al momento l'unico tratto realizzato, dallo svincolo d'interconnessione con la A4 Milano-Venezia al casello di Piovene Rocchette, interamente nella provincia di Vicenza.

2 In prima fila i rappresentanti del governo locale – dal 7 luglio 1973 al 23 novembre 1974 il vicentino Mariano Rumor è stato presidente del Consiglio di due dei suoi cinque governi – e delle forze imprenditoriali.

3 Prevalentemente le organizzazioni ambientaliste e della partecipazione nonché della cultura. Tiepido l'appoggio delle organizzazioni sindacali. Si noti come la soppressione (1978) della linea ferroviaria Vicenza - Noventa Vicentina, a favore del trasporto su gomma, avesse ottenuto l'appoggio delle organizzazioni sindacali che intravedevano nuove opportunità occupazionali, a fronte della documentata ma solitaria opposizione del Comitato di Quartiere di Santa Caterina, promossa dal prof. Luigi Cappellari.

4 A. Cederna, "Corriere della Sera", 5 febbraio 1973.

5 Non solo come collegamento privilegiato alle località turistiche degli altipiani trentini e di Asiago, ma anche come connessione tra la pedemontana industrializzata e l'autostrada A4: la componente del traffico pesante si mantiene su valori prossimi al 25% in analogia a quelli registrati sulla Milano-Venezia. La funzione integrativa alla rete stradale svolta dal tronco autostradale è confermata dal contributo regionale concesso (su pressione degli enti locali, delle organizzazioni della partecipazione ecc.) in tranche di 500.000 euro a partire dal 2007, per finanziare il dirottamento del traffico pesante dalla SP46 del Pasubio sulla A31 Valdastico e A4 Milano-Venezia, al fine di evitare l'attraversamento dell'area urbana nord di Vicenza e dei comuni di cintura.

Tar del Veneto da alcuni privati, dalle associazioni Italia Nostra e dal WWF, dal Comitato intercomunale contro la realizzazione della Valdastico Sud e dalla Fondazione inglese The Landmark Trust, che cercavano di dimostrare come l'infrastruttura avrebbe deturpato il paesaggio dei Colli Berici, cancellato circa 900 aziende agricole e compromesso irrimediabilmente il patrimonio artistico sotto tutela UNESCO, costituito dalle ville venete poste lungo il tracciato.<sup>6</sup> Sull'altro fronte, le istituzioni ben rappresentate dalla Regione Veneto, dalle province, da quasi tutte le amministrazioni comunali e da alcune tra le principali categorie economiche e sindacali vicentine, secondo le quali la Valdastico Sud rappresentava, invece, un'opera indispensabile per accelerare la trasformazione già in corso della struttura economica e produttiva dell'area.

L'assessore regionale all'Urbanistica e politiche per il territorio Renzo Marangon, ricordando che «l'Italia e il Veneto stanno scontando un gap negativo delle infrastrutture, rispetto agli altri paesi europei, dovuto a fattori ideologici, che hanno portato a demonizzare le grandi opere pubbliche e a rallentare il processo di sviluppo del nostro paese», invitava gli amministratori locali a utilizzare la programmazione territoriale con una visione d'insieme,<sup>7</sup> allo scopo di definire quali aree sarebbero state destinate al com-

6 La decisione del Tar del Veneto, favorevole ai ricorrenti, è stata successivamente ribaltata alla fine del mese di agosto 2005 dal Consiglio di Stato. Quest'ultimo, accogliendo la richiesta di Regione Veneto, Autostrada Brescia-Padova e Provincia di Vicenza, contro la sospensione dei lavori decretata tre mesi prima, rendeva possibile l'inizio dei lavori tuttora in corso.

7 Con l'approvazione della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11, "Norme per il Governo del Territorio", veniva profondamente innovata la normativa regionale con la separazione, a scala comunale, del livello strategico (Piano di Assetto del Territorio) da quello operativo (Piano degli Interventi).

merciale, quali al produttivo e quali al residenziale, in una logica di cooperazione tra amministrazioni e di rispetto e di valorizzazione del territorio.

Di nuovo la grande infrastruttura, estranea al territorio, viene presentata come «fattore di sviluppo economico», che richiede la messa in opera di azioni volte a sfruttarne le potenzialità: il paesaggio risultante, «espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni»,<sup>8</sup> ne sarebbe stato profondamente modificato. L'osservazione di come il paesaggio sia mutato in corrispondenza della realizzazione del primo tratto della Valdastico può costituire un'utile annotazione per «riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime».<sup>9</sup>

IL PAESAGGIO DELL'ALTA PIANURA VICENTINA NEGLI ANNI SESSANTA

Nel 1963 Aldo Sestini aveva così descritto questo paesaggio: «Lo sguardo si posa dovunque su una campagna tutta coltivata e ripartita in modo assai regolare da allineamenti di gelsi e talora d'alberi da frutto, e più ancora da alberi cui si maritano le viti, e da filari meno vistosi di viti appoggiate a sostegni morti. Alternano nei campi le diverse gradazioni di verde del grano e del granturco, dei fagioli e delle leguminose foraggere, e anche spiccano qua e là, nei campi della parte veronese e vicentina, le ampie foglie del tabacco. Le abitazioni rurali sparse sono

8 Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", art. 131, Paesaggio (articolo così sostituito dall'art. 2 del D.Lgs. n. 63 del 2008).

9 Cfr. nota 7.

numerose, ma anche frequente è il caso di vederle ravvicinate in sciami (contrade), o addirittura, allinearsi più o meno distaccate l'una dall'altra, in lunghe serie a lato delle vie. Modeste o poco variate, esse ci richiamano, al pari delle molteplici colture, la prevalenza della conduzione familiare di piccoli poderi (a opera dei proprietari stessi del fondo, o di fittavoli o di mezzadri) e quindi anche la diffusione considerevole della piccola proprietà.[...] Tutt'altro che rara è poi la presenza di cittadine e di borghi manifatturieri e anche di opifici succedentisi in serie lungo le sponde dei maggiori corsi d'acqua, da cui, oltre al liquido elemento, traggono, o trassero in passato, l'energia motrice».<sup>10</sup>

In tale quadro, in lenta evoluzione fino ai primi anni settanta, ove al rimodellamento del paesaggio «[...] partecipano inoltre le strade, con reticoli di varia struttura, e in generale le cosiddette opere d'arte dell'ingegneria, relative alle vie di comunicazione e all'assessamento del suolo (terrapieni e viadotti, ponti, muraglioni, porti ecc.)», viene progettato e realizzato il primo tratto dell'autostrada Valdastico (fig. 1).

Il progetto della Technital spa, con il decisivo apporto di Lodovico Barbiano di Belgiojoso (studio BBPR di Milano), si è attentamente confrontato con quel paesaggio pur senza rinunciare a un rapporto dialettico con le sue diverse componenti:

— si adatta, ove possibile, alla tessitura dei campi, il cui mutevole orientamento determina il caratteristico andamento sinuoso del tracciato<sup>11</sup> e, al contempo, suggerisce nuove prospettive visuali;

— l'andamento planialtimetrico compensa (parzialmente) i volumi di scavo tra le trincee nell'alto vicentino (sul potente materasso ghiaioso) e i rilevati nell'ambito delle risorgive (a nord di Vicenza), contenendo l'estensione di nuove cave;

— il rapporto con il territorio circostante, allora in gran parte ancora agricolo, viene risolto riprogettando i grandi spazi dei raccordi (architetture di terra, aree boscate, invasi d'acqua) ma, più generalmente, riproponendo e reinterpretando l'apparato vegetazionale tipico del paesaggio vicentino: i filari alberati, in quanto elementi importanti del paesaggio sia rurale che urbano<sup>12</sup> veneto, sono piegati dal tracciato ma proseguono nella campagna circostante; il sistematico mascheramento delle opere di ingegneria (pilastri dei viadotti) con gruppi arborei di essenze variate (dalle latifoglie a sud fino alle conifere più a nord) in stretta correlazione con l'habitat delle aree attraversate e con attenzione al cromatismo.

L'infrastruttura e le opere accessorie (si pensi ai caselli, con copertura leggera in tensostruttura) si inserivano nel paesaggio, quindi in modo pacato (recinzioni trasparenti e mascherate dal verde, spartitraffico in siepe, terrapieni e arginature con limitatissimi inserti murari), con la forza di una grande opera ma con la *pazienza* e la *perseveranza* della cultura veneta, producendo un nuovo paesag-

<sup>12</sup> Le alberature che fiancheggiano le strade comunali, provinciali e statali sono per le province del Veneto elementi importanti del paesaggio sia rurale che urbano. Accade che comuni e province richiedano il taglio di alberature, e talvolta di filari interi, per l'apertura o l'allargamento di sedi o innesti stradali, per il tombinamento di fossi o per altre opere. «Si invitano pertanto i Comuni e le Province ad evitare tagli di alberature stradali non assolutamente necessari [...] richiedendo, se del caso, suppletive informazioni e documentazioni; in tal modo già in sede di parere le Commissioni provinciali e regionali potranno considerare la convenienza o meno di eventuali abbattimenti nel contesto sia progettuale che ambientale». GRV, circolare n. 65, 18 ottobre 1978.

<sup>10</sup> A. Sestini, "Il Paesaggio. L'alta pianura veneta", in *Conosci l'Italia*, vol. VII, Touring Club Italiano, Milano 1963, p. 64.

<sup>11</sup> Quasi contrapponendosi ai lunghi rettilinei della via Postumia, da Vicenza a Oderzo.

gio nei territori attraversati così come «percepiti dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni».<sup>13</sup> L'autostrada stessa si aggiungeva, così, ai campanili e alle colombaie per offrire sia nuovi punti di osservazione sul paesaggio circostante, con scorci sorprendenti (l'allineamento sul monte Summano dalla trincea di Marano, la corona delle Prealpi dal lungoviadotto di Zanè, le alberate e i prati stabili delle risorgive di Dueville ecc.) e diventando essa stessa nuovo scenario.

L'attenzione all'ambiente e al paesaggio non era affatto un approccio scontato: in quegli stessi anni (1973) e negli stessi luoghi (Piovene Rocchette) venivano demoliti parte del quartiere operaio Rossi (1869-1882) e il grandioso complesso della villa di Gaetano Rossi e del suo parco, progettati da Antonio Caregaro Negrin, per far posto all'ampliamento della possente filatura pettinata Lanerossi. Era un segnale dell'impetuoso sviluppo economico che avrebbe profondamente cambiato il paesaggio veneto, (s)travolgendone i caratteri tradizionali e i riferimenti che avevano guidato anche la progettazione dell'autostrada.

#### LA NEBULOSA INSEDIATIVA E LE SUE REGOLE

Le modifiche all'assetto del territorio indotte dal considerevole sviluppo economico degli ultimi trent'anni<sup>14</sup> sono il prodotto della "pianificazione"

attuata dai nuovi piani regolatori introdotti a partire dalla L.r. 2 maggio 1980 ("Norme per l'assetto e l'uso del territorio"), emanata a seguito del D.pr. 616/77 che trasferiva alle regioni le competenze in materia urbanistica.<sup>15</sup> I due obiettivi di quella legge si sintetizzano nella salvaguardia delle componenti ambientali, culturali, economiche e sociali del territorio, e nell'equilibrato sviluppo della comunità regionale attraverso il controllo pubblico degli insediamenti produttivi e residenziali, secondo criteri di economia nell'utilizzazione del suolo e delle sue risorse.<sup>16</sup> Gli esiti formali dell'applicazione dei piani, e soprattutto delle continue varianti e deroghe di quel processo, la *nebulosa insediativa veneta*,<sup>17</sup> sono noti: vengono meno indagati i maggiori oneri di urbanizzazione in rapporto al contributo offerto allo sviluppo regionale.

Per quanto riguarda, in particolare, le "perturbazioni" indotte dal nuovo tronco autostradale – anche

Quartesolo, Malo, Chiuppano, Carrè, Sarcedo, Sandrigo, Monticello Conte Otto), nel trentennio 1971-2001 si è registrato un incremento del 30% della popolazione, del 66% delle famiglie e di oltre il 77% delle unità locali.

<sup>15</sup> L'art. 106 della legge impone (e imponeva) a tutti i comuni la sostituzione dei Programmi di fabbricazione con i PRG.

<sup>16</sup> Obiettivi costantemente perseguiti e ampliati fino all'ultima L.r. 23 aprile 2004, n. 11, "Norme per il governo del territorio", il cui art. 2 indica le seguenti finalità: a) promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, finalizzato a soddisfare le necessità di crescita e di benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali; b) tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani, attraverso la riqualificazione e il recupero edilizio e ambientale degli aggregati esistenti, con particolare riferimento alla salvaguardia e alla valorizzazione dei centri storici; c) tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica; d) utilizzo di nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e alla riqualificazione del tessuto insediativo esistente; e) messa in sicurezza degli abitati e del territorio dai rischi sismici e di dissesto idrogeologico; f) coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.

<sup>17</sup> Definizione di Domenico Luciani, Fondazione Benetton.

<sup>13</sup> Definizione di Paesaggio nella Convenzione europea del paesaggio, Firenze 20 ottobre 2000.

<sup>14</sup> Nei sedici comuni toccati dall'autostrada, esclusa Vicenza (Piovene Rocchette, Zanè, Thiene, Marano Vicentino, Villaverla, Dueville, Montecchio Prec., Bolzano Vicentino, Quinto Vicentino, Torri di

se non sembra rilevabile una diversa intensità di sviluppo tra i comuni attraversati dalla nuova arteria e gli altri –, si può osservare (fig. 2) come, soprattutto in corrispondenza dei caselli, si siano effettivamente addensati alcuni tra gli insediamenti produttivi di maggior rilevanza: il polo industriale/commerciale di Thiene e della Molina (Malo-Marano), in corrispondenza del casello di Thiene; il polo della logistica, in corrispondenza del casello di Dueville; la zona industriale di Chiuppano, in corrispondenza del casello di Piovene Rocchette. Tali localizzazioni, tuttavia, non hanno affatto il carattere di esclusività neppure per i contesti comunali direttamente interessati, ma rappresentano solo una parte (spesso neppure prevalente) di quella diffusione insediativa che è manifestazione tra le più visibili dell'urbanistica "adattativa", che ratifica cioè opzioni localizzative altrimenti esercitate. Si badi bene, non casuali, ma sintesi dinamica e spesso efficiente, anche se spontanea,<sup>18</sup> delle reali opportunità e degli interessi presenti sul territorio: — per la facilità di accesso garantita ai percorsi di corto raggio (di gran lunga predominanti anche nel trasporto merci della provincia), coincidenti con il denso reticolo stradale, i quali, pur determinando una diffusa frammistione di traffico (ma senza fenomeni di congestione concentrata), hanno consentito un pendolarismo di "prossimità" che permetteva di "pranzare a casa"; — per l'integrazione tra attività diverse che, utilizzando una diffusa "conoscenza di base", ha valorizzato le capacità individuali che hanno alimentato la piccola impresa;

— per la flessibilità negli usi dei fabbricati, prima consentendo l'inserimento di attività artigianali nei vecchi annessi agricoli, poi incentivandone l'ampliamento;<sup>19</sup>

— per i costi insediativi relativamente bassi (o ripagati dalla plusvalenza generata), sia per l'efficace controllo della rendita fondiaria da parte degli attori del potere locale sia per la produzione di esternalità (soprattutto costi di urbanizzazione) poste a carico della fiscalità generale;

— per la dotazione diffusa di servizi pubblici e privati, garantita da un territorio senza gerarchie apparenti;

— per un più efficace controllo sociale e una maggiore flessibilità nella distribuzione (e sfruttamento) della forza lavoro nell'ambito dei distretti produttivi.

Non sorprende, pertanto, che i potenti succhi gastrici di quel modello di sviluppo abbiano consentito di digerire facilmente anche la nuova infrastruttura: i viadotti si scompongono nella copertura di depositi, ovviamente provvisori, e diventano il supporto per manifesti pubblicitari; la fascia di rispetto stradale, inedificabile, è proficuamente utilizzata come piazzale per la movimentazione dei mezzi e il deposito all'aperto, indifferente a qualsiasi ipotesi di mitigazione paesaggistica; persino qualche zona di espansione residenziale sembra trarre un qualche misterioso vantaggio dalla vicinanza all'autostrada. Vengono ridefiniti nuovi rapporti tra l'infrastruttura e il paesaggio circostante, rapporti prevalentemente di tipo funzionale e contingente, senza regole

19 La L.r. 29 dicembre 1978, n. 73, consentiva l'ampliamento dei fabbricati adibiti a attività di produzione artigianale e industriale anche ricadenti in zone non destinate dagli strumenti urbanistici a insediamenti produttivi.

18 In realtà apparentemente spontanea, in quanto esito di un sistema di governo fortemente radicato sul territorio, sostanzialmente omogeneo con un significativo grado di autonomia locale.

data la persistente assenza del governo pubblico (inteso come capacità di attuare scenari condivisi), com'è appunto distintivo della nebulosa insediativa (non solo veneta).

Si deve registrare così un paradossale capovolgimento di prospettiva: l'autostrada, esito di una progettazione (necessariamente) unitaria che ha assunto regole esplicite per integrarsi in maniera armoniosa nel paesaggio percepito negli anni settanta (esempio significativo della cultura del progetto), ne resta testimone in un contesto profondamente cambiato e, per molti aspetti, divenutole estraneo. Siamo lontani dalla visione integrata e di insieme sia del paesaggio sia dei soggetti (cittadini, operatori economici, autorità locali, organizzazioni sociali) attuata dal programma Beautiful Netherlands per «the promotion of spatial quality in the vicinity of motorways and the safeguarding of motorway views [...]».

Anche l'infrastruttura autostradale è stata aggiornata e modificata. Gli interventi di messa in sicurezza effettuati negli ultimi anni (oltre all'inserimento di tratti di barriera fonoassorbente per proteggere insediamenti anche recenti e il prolungamento delle reti di protezione antigetto sui cavalcavia) consistono, essenzialmente, nella sostituzione del vecchio spartitraffico centrale, composto da una siepe affiancata su entrambi i lati da guardrail a doppia onda con altezza di 1 m, con un guardrail a tripla onda su pali alti 1,60 m, e nell'eliminazione pressoché totale della siepe (che, comunque, anche dove ripristinata, non riesce a emergere dalle barriere); sono altresì sostituiti i vecchi guardrail laterali (0,80-1 m di altezza) con altri a tripla onda (1,30 m) e corrente inferiore.

Le opere precedentemente descritte, motivate appunto dal conseguimento di maggiori standard di sicurezza, hanno tuttavia profondamente alterato

le modalità di percezione, in primo luogo da parte dell'utente stradale, sia del paesaggio circostante sia dell'infrastruttura. Infatti, osservando che il punto di vista dell'automobilista è mediamente posto a una quota di circa 1,20 m dal suolo, si deve riconoscere che, mentre nel progetto originario le barriere non ostacolavano lo sguardo verso lo spazio circostante, le nuove quote dei guardrail lo limitano in modo significativo e sgradevole (perché a filo sguardo). In secondo luogo, il materiale utilizzato (acciaio zincato), la maggiore consistenza delle barriere (sempre con corrente inferiore) e la sostanziale continuità delle stesse creano una sorta di "effetto tunnel" anche laddove l'apparato vegetale (spesso conservato) dissimulava la stessa infrastruttura (fig. 3)

## CONCLUSIONI

L'evoluzione delle forme dell'ambiente ove è stato realizzato l'unico tronco della A31 fa comprendere come il rapporto tra l'infrastruttura e il paesaggio costituisca soltanto un aspetto particolare della questione più generale, riassumibile nelle seguenti domande: la tutela del paesaggio, volta a riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime, è perseguibile in assenza di un progetto collettivo e pubblico? Se la sommatoria di singole scelte ha prodotto la città degli interessi diffusi,<sup>20</sup> specchio fedele delle trasformazioni

20 Nell'ambito della produzione dei nuovi strumenti di pianificazione locale (piani di assetto del territorio) si sta pericolosamente affermando la prassi della pubblicazione di bandi di interessi diffusi, attraverso i quali il potere cerca di recuperare consenso allestendo progetti che, in quanto sommatoria di singoli interessi, perpetuano il vecchio modello "adattativo".

economiche, sociali, culturali e degli stili di vita che si sono affermati nel Nord-est, come è ipotizzabile che quella stessa “città” negando i propri presupposti, possa evolvere verso forme organizzative e valori culturali che le sono estranei?

«La qualità dello spazio è una responsabilità comune e il governo è solo una delle pratiche che esercita una sua influenza. Le attività dei cittadini e delle aziende determinano o hanno determinato in misura considerevole l'aspetto dell'Olanda. Il governo e i suoi vari ambiti svolgono un ruolo cruciale nell'organizzazione e nel controllo di una buona pianificazione degli spazi. Per quanto riguarda il disegno complessivo – l'aspetto culturale della pianificazione degli spazi – il ruolo del governo è più limitato ma non per questo meno importante.»<sup>21</sup>

Il passaggio dal concetto di pianificazione a quello di governo del territorio,<sup>22</sup> la riforma di molte legislazioni regionali in materia, la produzione di una nuova generazione di piani che cercano di superare

i limiti amministrativi comunali per definire regole condivise sembrano segnali della volontà di aprire una nuova fase dello sviluppo veneto, nelle quale le opportunità di crescita economica, sociale e collettiva siano finalmente indirizzate verso l'attuazione di un “progetto” che sia sintesi consapevole delle istanze di una società in trasformazione. O almeno così sembra. Infatti, dalla “sperimentazione”<sup>23</sup> fin qui condotta con grande dispendio di energie e di convegni, si riconosce una iperproduzione cartografica e documentale che enfatizza costantemente gli obiettivi della legge cui corrispondono, con preoccupante frequenza, contenuti sfumati e mancanza di efficacia.<sup>24</sup> Quasi a gattopardescamente rassicurare che, se vogliamo che tutto rimanga come è, bisogna che tutto cambi!

Governo del territorio, pianificazione strategica, valutazione ambientale strategica, tutela, sostenibilità definiscono un quadro normativo profondamente innovato: «practise what you preach».<sup>25</sup>

23 Si continua a usare il termine “sperimentazione” per l'attuazione della legge regionale promulgata nell'aprile 2004. All'agosto 2009, dei 581 comuni del Veneto, 58 avevano approvato il Piano di assetto del territorio e altri 234 ne avevano ormai completato la predisposizione.

24 Sembra una condizione non estranea all'esperienza lombarda, letto lo sconsolato commento apparso sul sito dello Studio Bosetti & Gatti srl (Brescia): «Né pare che la maggior parte dei PGT oggi in vigore possano dirsi meritevoli di apprezzamento. In tanti, troppi casi, sembrano un polpettone indigeribile di filosofia urbanistica e ambientale da bar sport, dilagante su alcuni metri cubi di carte colorate, con un potente effetto lassativo e, in conclusione, un passo indietro rispetto ai vecchi PRG (e due passi indietro rispetto ai vecchissimi PdF)».

25 Programma *Designing the Netherlands* (2001).

21 Presidente della House of Representatives of the State General, *A Culture of Design-vision on Architecture and Spatial Design*, 8 luglio 2008. La grande attenzione del governo olandese per la progettazione di un paesaggio di qualità è testimoniata dai programmi attivati negli ultimi vent'anni: *Space for Architecture* (1991); *The Architecture of Space* (1997); *Belvedere Policy Document* (1999); *Designing the Netherlands* (2001); *The Space and Culture Action* (2005).

22 A seguito della modifica dell'art. 117 della Costituzione, con legge costituzionale n. 3 del 2001.



Fig.1 – Ortofoto 1967 – Il tracciato autostradale rispetta i segni ordinatori della campagna



Fig.2 – Ortofoto 2003 – Si osservi il contrasto tra l'orientamento dello schema organizzativo della zona industriale di Thiene e quello della campagna circostante



Fig.3 – Foto 2009 – Si osservi il peso delle nuove barriere rispetto alla leggerezza delle mitigazioni (apparato vegetale e movimenti terra) del progetto originario

# LA ZONA GRIGIA: EBREI TEDESCHI, EBREI E TEDESCHI A GERUSALEMME

di Claudia Somino, docente di Letteratura tedesca all'Università degli Studi di Pavia

«Gerusalemme di pietre pesanti, di ulivi e di tenebre» dice Chaim Guri in una poesia sulla città, ma anche, chiosa Yehuda Amichai, «Gerusalemme è come la città di Atlantide sprofondata nel mare». Che cosa può aggiungere a ciò lo studioso che si aggira nella città, tra volti sconosciuti eppur familiari, di passaggio ma non straniero; che cosa può dire di questo luogo fuori e dentro il tempo e che fa pensare, come forse solo Roma, all'eternità? Può raccontare la sua esperienza che è quella di chi arriva non solo con lo sgomento di ognuno verso "i sommersi e i salvati" ma anche con il fardello e l'aspettativa di chi viaggia attraverso e con l'ebraismo tedesco nella testa e nel cuore. E che è alla ricerca delle tracce, delle parole e della vita di quegli ebrei tedeschi che, come sionisti, arrivarono a Gerusalemme o in Palestina non solo, nel loro caso, per sfuggire alle persecuzioni, ma per vedere rinascere e rinnovare l'ebraismo nella terra antica e nuova. Una ricerca che necessariamente coinvolge anche gli altri ebrei tedeschi, non sionisti, la maggioranza, che arrivarono qui perché dovettero lasciare la Germania e che, ostinatamente, mantennero per quanto possibile il loro stile di vita immutato, così come tra palme e deserto non volevano privarsi della giacca – e per questo venivano definiti dagli altri e in senso denigrativo "Jekkes". Continuavano, una volta giunti nella Terra promessa, a parlare e pensare in tedesco, rifiutandosi talvolta persino di imparare l'ebraico, vivendo come se, ascoltando Beethoven o ballando il valzer, o continuando a leggere Heine mentre vendevano wurstel – come testimonia una eloquente fotografia ancora nel 1952. Del resto, mi ricorda Jacob Hessing, germanista qui all'Università di Gerusalemme, Herzl aveva immaginato che nel futuro Stato ebraico si parlasse il tedesco... E, come testimoniano ancora i libri in lingua tedesca sopravvissuti nelle librerie e nelle biblioteche, tutti arrivavano carichi di libri, tutti quelli che potevano portarsi dietro ma, una volta arrivati, erano poi costretti a venderli per mangiare.

Il manipolo di intellettuali sionisti che fecero ritorno qui tra gli anni venti e trenta, come Gerschom Scholem o Hugo Bergmann, si rifugiarono sul Monte Scopus coltivando l'idea molto tedesca e molto goethiana di una nuova "provincia pedagogica" e edificarono l'Università di Gerusalemme con gli strumenti di quella *Bildung* appresa in Germania, a Praga o a Vienna, e che ora essi chiamavano a forgiare un uomo nuovo, un ebreo nuovo, antico e moderno. Che cosa è rimasto oggi di quella *Bildung* che ha rappresentato la cultura del Novecento tout court, una cultura sempre oltre i confini – come ricorda Steven Aschheim che dirige qui a Gerusalemme il Rosenzweig-Zentrum –, che ha dato cioè frutti anche nell'esilio dalla Germania, ma anche che è andata oltre i confini del sapere inteso in senso tradizionale? Non è morta ma forse, come mi suggerisce Paul, il prezioso amico che ai miei occhi è un scampolo di Mitteleuropea, è sommersa, è come dimenticata, ma non potrà che rinascere, perché senza la *Bildung* si possono al massimo spazzare solo le strade... Paul è arrivato qui dalla Lituania diciotto anni fa: ho capito, aggiunge, che non esiste una soluzione della questione ebraica, che questo è "solo" un paese pieno di ebrei. I giovani parlano l'inglese e il tedesco non interessa più a nessuno, sembrerebbe essere parte di un passato morto e sepolto. Israele, mi dice Claudia, è un paese che assomiglia oggi nella way of life all'America, è una società molto dura e competitiva, che sfrutta le risorse dell'ambiente naturale, sociale e culturale in maniera intensa e anche disinvolta: il famoso giardino del dottor Tycho, dove negli anni trenta si raccoglievano poeti e pensatori, e che Else Laser Schüler ricorda con affetto nelle sue lettere disperate da Gerusalemme, un tempo rigoglioso e vasto, è stato ora ridotto per far posto a un ristorante e ad alloggi per i più facoltosi... I luoghi per alcuni è come se non avessero memoria storica, e i cambiamenti sono più repentini che in Italia. Però, aggiunge, l'università è una sorta di agorà dove gareggiano e studiano i migliori e dove, diversamente che in Italia, conta soprattutto il merito. Certo, aggiunge, con il tipico gusto ebraico ogni studioso

tende a demolire quello che chi gli sta di fronte in quel momento sta dicendo e questo, è vero, mette ansia, ti fa provare scoramento, ma poi ti aiuta a pensare, a riflettere, a capire i limiti di quanto avevi affermato con baldanza, aiuta a non farti idoli. All'università i rapporti tra il mondo ebraico e quello tedesco continuano, ma sono confinati in una sorta di zona grigia, una zona che c'è ma di cui comunque è meglio non parlare, mi dice la studiosa Itta Shedletzky, che paragona i tempi attuali, dimentichi della grandezza che fu, con gli anni in cui i sopravvissuti, i testimoni in carne e ossa di quel mondo contavano di più, anni in cui erano, fisicamente e non solo culturalmente, di più. Oggi la Germania, in quella sorta di indefessa comprensione e superamento del passato, quella *Vergangenheitsbewältigung* che la rende diversa dall'Austria, finanzia qui a Gerusalemme progetti di studio e di ricerca sulla cultura ebraico-tedesca, mentre da parte delle autorità israeliane questo viene fatto con la mano sinistra e forse neanche troppo volentieri. Il mondo degli ebrei tedeschi, lo si capisce anche oggi, non è stato un mondo particolarmente amato né in Palestina né in Israele, e si può capire anche il perché, entro certi limiti. Limiti che spesso non ci sono o non vengono sentiti. Però è un fatto che i progetti tesi a valorizzare il patrimonio di lasciti e inediti custodito nell'archivio della biblioteca all'università e in generale i frutti di quella discussa simbiosi ebraico-tedesca – sulla cui natura ci si continua a interrogare – ci sono e fervono, e coinvolgono studiosi israeliani di grande valore, studiosi in gran parte provenienti in tempi diversi se non dalla Germania stessa certo dalla Mitteleuropa, e che parlano con gran naturalezza il tedesco anche quando non è la loro lingua madre. Così, tra nuovi amici e studiosi, mi pare di trovarmi in una sorta di Gerusalemme tedesca e capisco che cosa voleva dire George Mosse quando, riferendosi ai miei amati intellettuali ebrei e tedeschi immigrati in Palestina, parlava di Weimar a Gerusalemme, un'enclave che oggi sembra riproporsi, anche se so che in realtà questa è un'illusione e che essi vivono invece tra l'indifferenza generale e abitano in una terra di nessuno, in una sorta di extraterritorialità, di cui loro stessi sono i primi a essere consapevoli. Non si sentono a casa, e forse, aggiunge Paul con malinconia, felice è solo l'uomo che ha una patria. Se questa simbiosi ebraico-tedesca è un'illusione, è un'illusione che fa però capire un aspetto di questa realtà complessa e che non si esaurisce, o sembra non esaurirsi, e che rappresenta un filo rosso con quel mondo ormai scomparso che vorrei conoscere sempre più da vicino. È come se una tradizione non si fosse spezzata, come se ci fosse una continuità tra presente e passato, come se i morti parlassero attraverso i vivi. E un mondo che l'amica e pensatrice Eveline Goodman-Thau studia con passione e fervore, e che si propone di riportare in Europa, attraverso svariate accademie e istituzioni culturali.

Qui, del resto, niente sembra davvero morire: la tradizione ebraica, con le sue Jeshivot, è a due passi dalla centrale Jaffo Street. Addentrarvisi significa entrare in un altro mondo, come quando si varca la soglia della casa di Rav Cook, un Rebbe carismatico che proveniva dalle rigorose scuole della Lituania e che morì qui a Gerusalemme nel 1935, lasciando un ricordo di sé di grande dotto e grande saggio, aperto a tutte le correnti dell'ebraismo, e di cui ancora oggi si raccontano le storie. E gli arabi, i palestinesi? Quelli che vivono qui a Gerusalemme e hanno la cittadinanza israeliana non li conosciamo, mi dice Paul, non sappiamo chi siano e che cosa facciano. Godono delle assicurazioni e delle garanzie sanitarie concesse a tutti e che nei paesi arabi non potrebbero avere, vengono talvolta qui nelle strade del centro per fare acquisti, ma da loro, nei loro quartieri, non veniamo bene accolti, non ci andiamo perciò volentieri e ne abbiamo anche paura. E la striscia di Gaza? È un mondo separato, di cui non sappiamo nulla. È un fatto, però, che vorrebbero sbarazzarsi di noi, buttarci fuori da qui, ci sentono come occupanti. Sì è vero, commenta Claudia, però gli arabi israeliani, qui da noi, è come se fossero talvolta dei cittadini di seconda classe. Forse, dice Paul. Ma è perché non hanno un grado superiore di istruzione e allora fanno per forza mestieri umili, ma è solo per via dell'istruzione. Io però non voglio addentrarmi né ora né allora in questo argomento, un argomento troppo complesso e doloroso per conversarne come potrei fare io dall'esterno. Preferisco pensare alla Gerusalemme abitata dai miei ebrei tedeschi – alcuni dei quali impegnati già allora a sottolineare l'importanza del dialogo e del rapporto fraterno tra arabi ed ebrei, e ripercorrere le strade e i luoghi dove hanno abitato. Rehavia, per esempio, dove nella via Ramban vivevano Scholem e Bergmann, amici e vicini di casa, prima che vicende private non cambiassero la composizione familiare di entrambi, e cioè che Bergmann ed Escha Scholem si innamorassero, lei divorziasse dallo studioso della cabala, sposasse Bergmann e il povero Scholem dovesse trovarsi un altro alloggio. Ma io capisco Escha, Scholem era un uomo piuttosto antipatico, mentre Bergmann era un uomo generoso che si metteva in gioco. Ma questa è un'altra storia, come è un'altra storia quella di Franz Kafka, che vagheggiava di venire qui a fare il falegname, a fare semplici lavori di giardinaggio. E io me lo sono immaginato, per un attimo, tra questo verde intenso e questi fiori sgargianti – davvero un miracolo di intelligenza e volontà –, che qui stupiscono il *flâneur* per la loro esuberanza. Ma questa, si diceva, è un'altra storia, una storia non scritta ma immaginata dalla vecchia Europa, lontano da qui, a Praga, una storia che Kafka vagheggiava sul limitare delle proprie forze, prima che il suo mondo si inabissasse, dando da vivere a intere generazioni di studiosi e topi da biblioteca, anche qui, oggi, a Gerusalemme.

# ATLANTE LOMBARDO

di Barbara Vanni, fotografa  
Con la collaborazione degli architetti  
Armando Scaramuzzi ed Elena Di Nunno



Stazione ferroviaria di Milano Rogoredo



Linea ferroviaria ad alta capacità, ponte strallato sul Po, presso Piacenza



NH Hotel – Fieramilano



Linea ferroviaria, ponte sul Po presso Cremona



Autostrada A4, tratti stradali presso il castello di Marcallo con Casone



Il porto di Cremona, gru portuali



Vecchi opifici presso Piacenza

# METROPOLI GLOBALI, PURCHÉ SPECIALI\*

di Saskia Sassen, docente di Sociologia  
alla Columbia University di New York  
e alla London School of Economics

\* La relazione è stata presentata in occasione del seminario "Territorio, Autorità, Diritto", organizzato dal Laboratorio Risc (Rispecializzazione, Istituzioni e Socialità), il 5 giugno 2008 alla Camera di Commercio di Milano (contenuta nel volume *The City of Flows*, a cura di M. Magatti e L. Gherardi, di prossima pubblicazione presso Bruno Mondadori).

L'“economia globale”, nel senso di economia omogenea con gerarchie ben definite, non esiste come entità. La realtà è infatti composta da un vasto numero di circuiti globali fortemente differenziati; alcuni di questi sono specializzati e altri non lo sono, alcuni sono circuiti su scala mondiale e altri su scala regionale. Circuiti diversi contengono gruppi diversi di nazioni e città. Per esempio, per quanto riguarda gli investimenti per lo sviluppo immobiliare, una città come Mumbai oggi appartiene a un circuito globale che include aziende di città così diverse come Londra e Bogotà o, ancora, il commercio mondiale del caffè comprende fra i maggiori centri New York e San Paolo del Brasile.

Vista sotto questa luce, l'economia globale non è omogenea, appare piena di grumi, diventa concreta e specifica. Le città che si trovano su molti, o solo su alcuni, circuiti globali diventano parte di entità geografiche che le collegano, distinte e spesso altamente specializzate. Ad alimentare tale proliferazione di entità geografiche non sono soltanto le forze economiche globali. Le migrazioni globali, l'attività culturale, le mostre annuali internazionali di arte e design, le lotte della società civile che riguardano problemi globali alimentano, insieme ad altri aspetti, la formazione e lo sviluppo di queste entità, le quali, mettendo in collegamento varie città, all'inizio assumono la funzione di infrastrutture per forme multiple di globalizzazione. L'altra faccia della medaglia è che queste tendenze comportano un processo di urbanizzazione crescente delle reti globali.

Uno studio dettagliato che si focalizzi su una data città rivela la diversità e la specificità della collocazione di essa in alcuni, o molti, di questi circuiti e rivela anche quali siano le altre città in ciascun circuito specifico. Nella mia ricerca sulle città globali il primo passo è sempre quello di identifi-

care gli specifici circuiti globali in cui una città è collocata, circuiti che cambieranno da città a città a seconda dei particolari punti forti di ciascuna. E cambieranno anche i raggruppamenti di città in ciascun circuito. Spesso da ciò emergono peculiari differenze di specializzazione tra le città, differenze che sappiamo essere importanti. Ciò significa anche che la concorrenza tra le città è minore e comporta, su scala globale o regionale, una separazione di funzioni maggiore di quanto in genere si creda.

Concentriamoci ora sulle dimensioni economiche delle città,<sup>1</sup> iniziando con un esempio. San Paolo del Brasile, Chicago e Shanghai sono tutte città che hanno come componente fondamentale della propria economia della conoscenza una lunga tradizione di attività al servizio di importanti settori dell'industria pesante. Si tratta di una storia economica che città globali come New York e Londra non hanno mai avuto. Da queste differenze specializzate deriva una divisione globale delle funzioni. Pertanto un'acciaieria, un'industria estrattiva o una fabbrica di macchinari che voglia operare su scala globale avrà bisogno di servizi specializzati in ambiti giuridici, della contabilità, della finanza, delle assicurazioni, delle previsioni economiche e così via. Per questi servizi non andrà certo a New York o a Londra, ma si rivolgerà a San Paolo del Brasile o a Shanghai o a Chicago, a seconda di dove si trova e di dove vuole essere nel mondo.

Riconoscere il valore delle differenze di specializzazione delle città e delle regioni urbane nell'economia globale contemporanea porta a un'interessante scoperta, e cioè che la profonda storia economica di

1 Per un'analisi delle dimensioni politiche e culturali, si veda la terza parte di S. Sassen, *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal medioevo all'età globale*, Bruno Mondadori, Milano 2009.

un luogo è importante per il tipo di economia della conoscenza che finisce con l'affermarsi in una certa città o in una certa regione urbana. Questo concetto è contrario alla comune opinione secondo la quale la globalizzazione omogeneizza le economie. In quale misura questa profonda storia economica sia importante varia, almeno in parte, a seconda di aspetti particolari dell'economia di una città o di una regione. È importante più di quanto si presume comunemente ed è importante in modi che non sono generalmente presi in considerazione. Ciò che viene omogeneizzato dalla globalizzazione sono gli standard – di gestione, di contabilità, di costruzione di centri direzionali ultramoderni e così via –, ma la globalizzazione necessita di capacità economiche specializzate di vario tipo.

Le capacità necessarie per il commercio, la finanza, i servizi e l'investimento su scala globale devono essere prodotte e non sono semplicemente una funzione del potere delle multinazionali e del progresso delle telecomunicazioni. La città globale è una piattaforma per la produzione di questi tipi di capacità globali, anche quando ha bisogno di un gran numero di aziende straniere, com'è il caso di Pechino e di Buenos Aires, due città molto diverse. Nel mondo, ciascuna delle oltre settanta città globali di diverse dimensioni contribuisce a produrre quella capacità nel suo paese e pertanto a fare da ponte tra la sua economia nazionale e l'economia globale. In questa entità geografica fatta di tante città tutte collegate, la maggior parte delle oltre duecentocinquanta multinazionali del mondo ha conservato la propria sede centrale nel paese di origine, nonostante abbiano probabilmente numerose filiali, consociate e fonti di approvvigionamento dislocate in tutto il mondo. Questo vale anche per le multinazionali italiane con operazioni regionali e globali in espansione.

All'interno di una regione vasta e multiforme qual è l'Europa, è ormai chiaro che parecchie città assolvono la funzione di centri chiave e che ciascuna offre un mix unico di punti di forza. In alto troviamo Londra, Parigi e Francoforte e le prime dieci, oltre a queste tre, sono Amsterdam, Madrid, Copenhagen, Stoccolma, Zurigo, Milano e Berlino. In modo analogo, l'Asia ha ora consolidato una massa critica di città tra le prime venti del mondo.

Un altro aspetto di questa dinamica è che un'azienda che voglia operare su scala globale deve radicarsi in parecchie città, ciascuna con la funzione di "varco" nell'economia del suo paese. Questa capacità di fare da ponte ha un'importanza critica: i circuiti multipli che collegano le città globali, di maggiori e minori dimensioni, costituiscono l'infrastruttura viva dell'economia globale. Indica che le città non si fanno semplicemente concorrenza, come tanto spesso si sostiene. Un'azienda globale non vuole una sola città globale, anche se è la migliore del mondo. A seconda di quello che un'azienda fabbrica o vende, i gruppi di città appetibili saranno diversi ed è in queste città che andrà l'azienda, anche se esse presentano alcuni aspetti seriamente negativi. Tutto ciò aiuta a spiegare perché non esista una città globale perfetta. La fase globale di oggi non opera per mezzo di una sola capitale dell'impero. Il vasto studio di settantacinque città – la cui base è il *Mastercard Study of Centers of Global Commerce* (Studio Mastercard dei Centri di Commercio Globale) del 2008, pubblicato di recente e fondato su cento criteri che si riferiscono a una gamma molto vasta di condizioni: da criteri macro, come strutture politiche e legali, ad aspetti dettagliati della facilità (o meno) di eseguire un'operazione di import/export, dai giorni che occorrono per creare o chiudere un'azienda a fattori di vivibilità e apprezzamento

globale – ha mostrato che nessuna di esse occupa il primo posto sotto tutti i parametri, non Londra, né San Paolo del Brasile, né Milano. Londra e New York, le due città globali leader, occupano posizioni basse rispetto a certi criteri – per esempio, nessuna delle due appare fra le prime dieci alla voce "Facilità di creare e chiudere un'azienda". In quello studio, infatti, un esame di alcune sottocategorie all'interno della più ampia categoria "Facilità di condurre affari", come "Facilità di creare e chiudere un'azienda", posiziona Londra al quarantatreesimo posto e New York al cinquantaseiesimo. Ancora più inaspettato è il collocamento di Londra al trentasettesimo posto per la voce "Applicazione forzata dei contratti" e al ventunesimo per "Protezione dell'investitore". È Singapore che occupa il primo posto secondo tutte e tre queste variabili. Forse meno sorprendente è la posizione di New York al trentaquattresimo posto nel caso del criterio "Salute e sicurezza" nella categoria "Vivibilità". Nel Sud globale ci sono città come Mumbai e San Paolo del Brasile che si trovano fra le prime venti nel caso di sottocategorie come i "Servizi finanziari ed economici", ma il loro punteggio totale scende a causa del loro basso posizionamento secondo criteri come la "Facilità di condurre affari" e la "Vivibilità", e soprattutto per il basso livello di benessere per vasti settori della popolazione.

Milano, con un punteggio totale di poco meno di 55, è posizionata in un gruppo comprendente una decina di città che ha in testa Zurigo (con un punteggio di quasi 57) e in fondo Shanghai e Atlanta, con un punteggio di quasi 53 – uno degli elementi chiave dello studio è appunto la variabilità tra le città secondo categorie e sottocategorie molto diverse, e questo vale anche per città che hanno lo stesso punteggio totale. Questo gruppo inclu-

de alcune delle città più potenti del mondo, ma è un potere basato su condizioni molto varie, come quelle presentate, per esempio, da città diversissime tra loro, come Stoccolma e Los Angeles, Osaka e Boston, Taipei e Shanghai. Questo raggruppamento non è, dunque, determinato da somiglianze, quanto invece dal punteggio totale e i modi in cui le città raggiungono questo punteggio può variare enormemente. Tanto per metterli in prospettiva, Londra e New York, le prime due città, ottengono 79 e 72 punti rispettivamente, poi Amsterdam con 60 punti e Madrid con 59, rispettivamente collocate al decimo e undicesimo posto della scala globale delle città del mondo.

Nel caso di Milano, alcuni dei punteggi più bassi si riferiscono a variabili macroeconomiche, come, per esempio, il contesto politico e legale, sul miglioramento del quale, chiaramente, la città non ha ampio margine d'azione. Milano raggiunge ottimi risultati per quanto riguarda le variabili fondamentali della crescita economica, collocandosi fra le prime dieci, molto al di sopra del suo punteggio complessivo. Tuttavia, quando si esamina la terza categoria, "Facilità di condurre affari", su cui la città potrebbe avere maggiore potere, Milano non si trova tra le prime trenta: solo tre sottocategorie – "Congressi e mostre", "Servizi bancari" e "Facilità di creare e chiudere un'azienda" – fanno eccezione. Altre città con livelli simili a Milano in queste tre sottocategorie sono: San Paolo del Brasile, Pechino e Budapest per la prima sottocategoria; Los Angeles, Osaka e Montreal per la seconda; Zurigo, Shanghai e Taipei per la terza sottocategoria.

Riguardo la categoria della "Dimensione finanziaria" Milano è quindicesima, notevolmente al di sopra del suo posizionamento complessivo, mentre nella sottocategoria "Valore di titoli scambiati" occupa l'ottavo

posto. È al nono posto nelle tre restanti sottocategorie della dimensione finanziaria: “Servizi finanziari”, “Società di assicurazione” e “Valore dello scambio di obbligazioni”. Tutto questo colloca Milano sul gradino più alto del settore finanziario globale.

Milano si colloca in alto anche per quanto riguarda la quinta categoria, “Rapporti commerciali”, all’interno della quale spicca per la sottocategoria “Sviluppo immobiliare commerciale”. Infine, all’interno della categoria “Vivibilità”, Milano si colloca all’ottavo posto nella sottocategoria “Qualità della vita”.

Nel rafforzamento delle città europee e nelle loro differenze si intravede la storia più ampia della crescita di un mondo multipolare. La perdita di posizione delle città degli Stati Uniti fa parte di questo spostamento: Los Angeles è crollata dal decimo al diciassettesimo posto e Boston dal dodicesimo al ventitreesimo, mentre le città europee e asiatiche sono salite alle posizioni più alte – segnale in particolare Madrid, che è passata dalla diciassettesima all’undicesima posizione. Questo non significa che gli Stati Uniti siano diventati improvvisamente più poveri, ma che altre regioni del mondo stanno guadagnando terreno e che ci sono molteplici spinte che ne valorizzano i punti forti nel campo economico, politico e culturale.

Riguardo le tendenze del capitalismo urbano avanzato, la recente crescita delle economie informali nelle maggiori città globali del Nord America, dell’Europa occidentale e, in misura minore, del Giappone solleva un certo numero di domande relative a che cosa faccia parte o no delle economie urbane avanzate attuali.

Dalla ricerca che ho condotto, emergono tre tendenze che sembrano indicare che gran parte della informalizzazione di oggi è in realtà collegata ad aspetti chiave del capitalismo urbano avanzato.

La prima consiste nell’emersione e nella rapida crescita di economie informali nelle maggiori città globali del Nord. La seconda è l’informalizzazione collegata al capitalismo urbano avanzato, che aiuta a spiegare la proliferazione – a cui in genere si presta scarsa attenzione, in queste città – di una economia informale del lavoro creativo – artisti, architetti, designer, ideatori di software, organizzatori di eventi ecc. Infine, la terza riguarda i nuovi tipi di informalizzazione del lavoro, che in pratica assolvono il ruolo di equivalenti informali della deregolamentazione formale nei campi della finanza, delle telecomunicazioni e della maggior parte di altri settori economici avanzati perseguita in nome di “Flessibilità e innovazione”; la differenza è che, mentre la deregolamentazione formale era costosa e richiedeva sia introiti tributari che apporto di capitale privato, l’informalizzazione ha un costo basso ed è finanziata in gran parte dai lavoratori e dalle stesse aziende informali.

La nuova economia informale basata sulla creatività permette una grande estensione di opportunità e di potenziale di networking. Ci sono forti ragioni per cui artisti e professionisti operano almeno in parte in modo informale. L’informalizzazione permette loro di agire negli interstizi degli spazi urbani e organizzativi (che sono spesso dominati dalle grandi imprese) e di sfuggire alla corporativizzazione del lavoro creativo. In questo processo, essi contribuiscono a un aspetto molto specifico della nuova economia urbana, ovvero alla capacità innovativa e a un certo tipo di spirito di frontiera. Possiamo vederlo come una reinvenzione della creatività economica urbana di Jane Jacobs.

Condizioni simili a quelle delle città globali del Nord possono anche produrre un nuovo tipo di economia informale nelle città globali del Sud,

compresa una economia informale basata sul lavoro creativo. Perché presumere che queste città non stiano sviluppando una loro nuova economia informale emergente che risponda ai bisogni dei loro settori economici avanzati? Tuttavia la loro emersione può essere molto meno visibile che non nel Nord, in quanto esse sono in parte sommerse sotto le vecchie economie informali che continuano a operare nel Sud globale e che sono ancora il prodotto della povertà e della sopravvivenza piuttosto che delle necessità dei settori economici avanzati.<sup>2</sup>

In breve, ad aver contribuito alla formazione di nuove economie informali è la stessa ristrutturazione politica ed economica che ha indotto la nuova economia urbana a emergere alla fine degli anni ottanta e oltre. Il tramonto del complesso industriale dominato dall’industria manifatturiera che ha caratterizzato gran parte del XX secolo e l’ascesa di un complesso economico nuovo dominato dai servizi forniscono il contesto generale all’interno del quale dobbiamo collocare l’informalizzazione, se si vuole andare oltre la semplice descrizione di esempi di lavoro informale.

Per concludere, si è molto discusso di un’economia globale che omogeneizza le economie nazionali, ma le tendenze urbane che ho presentato indicano proprio la direzione opposta: città diverse hanno punti forti diversi. Le aziende e i mercati globali, ma anche le iniziative culturali, hanno bisogno di una molteplicità di città globali, perché ciascuna di queste città allarga la piattaforma globale su cui

operare e perché ciascuna costituisce un ponte tra gli aspetti globali e le particolarità delle economie e delle società nazionali. Tutto questo mette anche in primo piano il fatto che le città globali si costruiscono, si sviluppano, cioè si creano.

La ricostruzione di zone centrali che vediamo in atto in tutte queste città, indifferentemente dal fatto che si trovino nel centro storico o ai margini, fa parte di questo nuovo ruolo economico. Equivale a ricostruire porzioni chiave di tali città con la funzione di trampolino per una varietà di attività e flussi globalizzati in veloce crescita, sia di natura economica sia culturale o politica. Questo spiega anche perché l’architettura, il design urbano e l’urbanistica siano diventati più importanti e visibili negli ultimi due decenni e perché sia emersa una forte concorrenza per quanto riguarda lo spazio e lo sviluppo di un nuovo tipo di politica: il diritto alla città.

Stabilire se tutto questo sia un bene o un male per il più ampio tessuto sociale di queste città e dei paesi in cui sorgono è una faccenda complessa e argomento di non facile accesso. Ciò che vorrei sottolineare qui è che, poiché le aziende globali necessitano di città, anzi di gruppi di città, dovrebbe essere permesso a chi è alla guida della politica e della pubblica amministrazione delle città di negoziare l’ottenimento di maggiori benefici. Il che può portare a risultati complessivamente positivi, purché le classi al governo si rendano conto che queste funzioni economiche globali cresceranno meglio nel contesto di una classe media forte e prospera, piuttosto che in una situazione di forte disuguaglianza e di impoverimento di una crescente fetta di famiglie. Le città globali europee hanno avuto risultati migliori delle città globali americane proprio per questa ragione.

2 Una delle descrizioni più dettagliate di quattro favela a San Paolo del Brasile e il loro rapporto con le nuove tendenze economiche, la si trova nel capitolo scritto da S. Buechler, “Deciphering the Local in a Global Neoliberal Age: Three Favelas in São Paulo, Brazil”, in S. Sassen, *Deciphering the Global: Its Scales, Spaces and Subjects*, Routledge, Milton Park 2008.

Tab. 1 – Milano: Tavola sinottica delle posizioni in graduatoria

Categoria	Posizione	Città con posizioni in graduatoria simili a Milano
Indice generale del Worldwide Centers of Commerce	20	Philadelphia, Osaka, Boston, Taipei
Strutture politiche e legali	39	Dublino, Riyadh, Roma, Seoul
Volatilità economica	7	Bruxelles, Parigi, Roma, Copenhagen
Facilità di condurre affari	46	Seoul, Budapest, Santiago del Cile, Johannesburg
Dimensione finanziaria	15	Hong Kong, Sydney, San Paolo del Brasile, Amsterdam
Rapporti commerciali	18	Taipei, Madrid, Pechino, Atlanta
Creazione della conoscenza e flussi di informazione	46	Roma, Mosca, Santiago del Cile, San Pietroburgo
Vivibilità	30	Dallas, Philadelphia, Miami, Atlanta

Tab. 2 – Strutture politiche e legali più alcune sottocategorie

Posizione	Prima categoria: Strutture politiche e legali	Procedure per le licenze	Iter per la registrazione degli immobili	Commercio con altri paesi
1	Stoccolma	Copenhagen	Riyadh	Hong Kong
2	Copenhagen	Bangkok	Stoccolma	Copenhagen
3	Singapore	Tokyo	Atlanta	Singapore
4	Atlanta	Stoccolma	Boston	Berlino
5	Boston	Singapore	Washington D.C.	Francoforte
6	Washington D.C.	Dublino	Chicago	Monaco di Baviera
7	Chicago	Parigi	Houston	Montreal
8	Houston	Berlino	Los Angeles	Toronto
9	Los Angeles	Francoforte	Miami	Vancouver
10	Miami	Monaco	New York	Stoccolma
11	New York	Atlanta	San Francisco	Vienna
12	San Francisco	Boston	Zurigo	Dubai
13	Montreal	Washington D.C.	Ginevra	Atlanta
14	Toronto	Chicago	Dubai	Boston
15	Vancouver	Houston	Singapore	Washington D.C.
16	Berlino	Los Angeles	Londra	Chicago
17	Francoforte	Miami	Montreal	Houston
18	Monaco di Baviera	New York	Toronto	Los Angeles
19	Londra	San Francisco	Vancouver	Miami
20	Tokyo	Seoul	Pechino	New York
21	Zurigo	Montreal	Chengdu	San Francisco
22	Ginevra	Toronto	Shanghai	Amsterdam
23	Vienna	Vancouver	Shenzhen	Londra
24	Melbourne	Città del Messico	Bangkok	Tel Aviv
25	Sydney	Melbourne	Amsterdam	Barcellona
26	Amsterdam	Sydney	Santiago del Cile	Madrid
27	Barcellona	Santiago del Cile	Copenhagen	Melbourne
28	Madrid	Zurigo	Mosca	Sydney
29	Dublino	Ginevra	San Pietroburgo	Parigi
30	Dubai	Copenhagen	Vienna	Tokyo

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 3 – Volatilità economica più alcune sottocategorie

Posizione	Seconda categoria: Volatilità economica	Volatilità della crescita del PIL	Volatilità del cambio della valuta	Volatilità del tasso di inflazione
1	Vienna	Madrid	Singapore	Tokyo
2	Madrid	Barcellona	Lisbona	Osaka
3	Barcellona	Atene	Vienna	Zurigo
4	Lisbona	Parigi	Madrid	Ginevra
5	Bruxelles	Londra	Barcellona	Parigi
6	Parigi	Edimburgo	Bruxelles	MILANO
7	MILANO	Amsterdam	Copenhagen	Roma
8	Roma	Sydney	Londra	Copenhagen
9	Copenhagen	Melbourne	Edimburgo	Vienna
10	Zurigo	MILANO	Zurigo	Amsterdam
11	Ginevra	Roma	Ginevra	Francoforte
12	Amsterdam	Stoccolma	MILANO	Berlino
13	Atene	Bruxelles	Roma	Monaco di Baviera
14	Francoforte	Francoforte	Parigi	Amburgo
15	Berlino	Berlino	Hong Kong	Düsseldorf
16	Monaco di Baviera	Monaco di Baviera	Amsterdam	Bruxelles
17	Amburgo	Amburgo	Francoforte	Seoul
18	Düsseldorf	Düsseldorf	Berlino	Toronto
19	Singapore	Vienna	Monaco di Baviera	Montreal
20	Londra	Tokyo	Amburgo	Vancouver
21	Edimburgo	Osaka	Düsseldorf	Stoccolma
22	Stoccolma	New York	Atene	Singapore
23	New York	Chicago	Taipei	Sydney
24	Chicago	Philadelphia	Mumbai	Melbourne
25	Philadelphia	Los Angeles	New Delhi	Lisbona
26	Los Angeles	Boston	Bangalore	Taipei
27	Boston	Atlanta	Kuala Lumpur	Atene
28	Atlanta	Miami	Praga	Madrid
29	Miami	San Francisco	Shanghai	Barcellona
30	San Francisco	Houston	Pechino	Bogotà

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 4a – Facilità di condurre affari più sottocategorie (prima parte)

Posizione	Terza categoria: Facilità di condurre affari	Creare un'azienda	Assumere manodopera	Ottenimento di credito	Chiudere un'azienda	Congressi/mostre/incontri
1	Vancouver	Sydney	New York	Kuala Lumpur	Singapore	Londra
2	Toronto	Melbourne	Chicago	Londra	Tokyo	Parigi
3	Montreal	Toronto	Philadelphia	Edimburgo	Osaka	Berlino
4	Singapore	Montreal	Los Angeles	Francoforte	Toronto	Vienna
5	Londra	Vancouver	Boston	Berlino	Montreal	Singapore
6	Dublino	Dublino	Atlanta	Monaco di Baviera	Vancouver	Hong Kong
7	Copenhagen	Bruxelles	Miami	Amburgo	Copenhagen	Praga
8	San Francisco	Singapore	San Francisco	Düsseldorf	Amsterdam	New York
9	New York	Parigi	Houston	Sydney	Bruxelles	Istanbul
10	Los Angeles	Stoccolma	Dallas	Melbourne	Dublino	Monaco di Baviera
11	Washington D.C.	New York	Washington D.C.	New York	Londra	Shanghai
12	Hong Kong	Chicago	Singapore	Chicago	Edimburgo	Barcellona
13	Boston	Philadelphia	Copenhagen	Toronto	Seoul	Dubai
14	Chicago	Los Angeles	Sydney	Philadelphia	Taipei	Seoul
15	Stoccolma	Boston	Melbourne	Los Angeles	Sydney	Madrid
16	Tokyo	Atlanta	Hong Kong	Boston	Melbourne	Tokyo
17	Miami	Miami	Toronto	Atlanta	Hong Kong	Bangkok
18	Bruxelles	San Francisco	Montreal	Miami	New York	Mosca
19	Sydney	Houston	Vancouver	San Francisco	Chicago	San Paolo del Brasile
20	Atlanta	Dallas	Londra	Montreal	Philadelphia	Pechino
21	Houston	Washington D.C.	Edimburgo	Houston	Los Angeles	MILANO
22	Melbourne	Hong Kong	Tokyo	Dallas	Boston	Budapest
23	Zurigo	Copenhagen	Osaka	Washington D.C.	Atlanta	Chicago
24	Francoforte	Londra	Dublino	Vancouver	Miami	Edimburgo
25	Ginevra	Edimburgo	Zurigo	Buenos Aires	San Francisco	San Francisco
26	Amsterdam	Zurigo	Ginevra	Dublino	Houston	Bruxelles
27	Monaco di Baviera	Ginevra	Kuala Lumpur	Tel Aviv	Dallas	Amsterdam
28	Berlino	Tel Aviv	Bangkok	Hong Kong	Washington D.C.	San Pietroburgo
29	Parigi	Lisbona	Riyadh	Madrid	Stoccolma	Sydney
30	Vienna	Amsterdam	Santiago del Cile	Barcellona	Madrid	Dublino

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 4b – Facilità di condurre affari più sottocategorie (seconda parte)

Posizione	Terza categoria: Facilità di condurre affari	Servizi bancari	Facilità di creare e chiudere un'azienda	Protezione dell'investitore	Pressione fiscale per le aziende	Applicazione forzata dei contratti
1	Vancouver	Londra	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore
2	Toronto	New York	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong
3	Montreal	Singapore	Francoforte	Kuala Lumpur	Dubai	Vienna
4	Singapore	Hong Kong	Amsterdam	New York	Riyadh	Sydney
5	Londra	Parigi	Toronto	Chicago	Dublino	Melbourne
6	Dublino	Francoforte	Copenhagen	Philadelphia	Londra	New York
7	Copenhagen	Amsterdam	Stoccolma	Los Angeles	Edimburgo	Chicago
8	San Francisco	Madrid	Berlino	Boston	Copenhagen	Philadelphia
9	New York	Copenhagen	Monaco di Baviera	Atlanta	Santiago del Cile	Los Angeles
10	Los Angeles	Zurigo	Vienna	Miami	Stoccolma	Boston
11	Washington D.C.	Stoccolma	Amburgo	San Francisco	Toronto	Atlanta
12	Hong Kong	Berlino	Montreal	Houston	Montreal	Miami
13	Boston	Monaco di Baviera	Vancouver	Dallas	Vancouver	San Francisco
14	Chicago	Vienna	Düsseldorf	Washington D.C.	Amsterdam	Houston
15	Stoccolma	Dublino	Praga	Tel Aviv	Johannesburg	Dallas
16	Tokyo	Bruxelles	Parigi	Toronto	Zurigo	Washington D.C.
17	Miami	Amburgo	Seoul	Montreal	Ginevra	Seoul
18	Bruxelles	Barcellona	Zurigo	Vancouver	Lisbona	Parigi
19	Sydney	Düsseldorf	Shanghai	Dublino	Beirut	Dublino
20	Atlanta	Ginevra	MILANO	Johannesburg	Sydney	Budapest
21	Houston	Dubai	Taipei	Londra	Melbourne	Tokyo
22	Melbourne	Edimburgo	Dublino	Edimburgo	New York	Osaka
23	Zurigo	Tokyo	Bruxelles	Tokyo	Chicago	Bruxelles
24	Francoforte	Sydney	Ginevra	Osaka	Philadelphia	Francoforte
25	Ginevra	Toronto	Dubai	Bruxelles	Los Angeles	Berlino
26	Amsterdam	Los Angeles	Lisbona	Copenhagen	Boston	Monaco di Baviera
27	Monaco di Baviera	Osaka	Roma	Bogotá	Atlanta	Amburgo
28	Berlino	MILANO	Santiago del Cile	Lisbona	Miami	Düsseldorf
29	Parigi	Montreal	Pechino	Mumbai	San Francisco	Mosca
30	Vienna	Dallas	Budapest	Santiago del Cile	Houston	San Pietroburgo

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 5a – Dimensione finanziaria più alcune sottocategorie (prima parte)

Posizione	Quarta categoria: Dimensione finanziaria	Valore totale dei titoli scambiati	Numero totale di contratti per derivati	Numero totale di contratti per materie prime
1	Londra	New York	Seoul	New York
2	New York	Londra	Chicago	Londra
3	Francoforte	Tokyo	Francoforte	Chicago
4	Seoul	Francoforte	Londra	Shanghai
5	Chicago	Shanghai	Philadelphia	Tokyo
6	Tokyo	Singapore	Mumbai	Mumbai
7	Mumbai	Parigi	San Paolo del Brasile	Osaka
8	Mosca	MILANO	Johannesburg	Kuala Lumpur
9	Shanghai	Hong Kong	New York	San Paolo del Brasile
10	Madrid	Shenzhen	Città del Messico	Johannesburg
11	Singapore	Seoul	Amsterdam	Parigi
12	Parigi	Zurigo	Boston	Dubai
13	Hong Kong	Toronto	Taipei	Sydney
14	Sydney	Amsterdam	Osaka	Buenos Aires
15	MILANO	Sydney	Tel Aviv	Singapore
16	San Paolo del Brasile	Mosca	Parigi	Bangkok
17	Amsterdam	Mumbai	Sydney	Taipei
18	Copenhagen	Taipei	Hong Kong	Budapest
19	Taipei	Stoccolma	Mosca	Giacarta
20	Zurigo	Philadelphia	Buenos Aires	Amburgo
21	Toronto	Madrid	Copenhagen	Düsseldorf
22	Johannesburg	Riyadh	Stoccolma	Mosca
23	Stoccolma	San Paolo del Brasile	Singapore	New Delhi
24	Bangkok	Johannesburg	MILANO	San Pietroburgo
25	Philadelphia	Istanbul	Tokyo	Hong Kong
26	Buenos Aires	Osaka	Montreal	Seoul
27	Dubai	Copenhagen	Madrid	Francoforte
28	Kuala Lumpur	Bruxelles	Varsavia	Amsterdam
29	Città del Messico	Düsseldorf	Atene	Madrid
30	Shenzhen	Barcellona	Budapest	Toronto

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 5b – Dimensione finanziaria più alcune sottocategorie (seconda parte)

Posizione	Quarta categoria: Dimensione finanziaria	Società bancarie e finanziarie	Società di assicurazione	Uffici di investimenti e titoli	Valore dello scambio di obbligazioni
1	Londra	Londra	Londra	New York	Londra
2	New York	New York	New York	Londra	Copenaghen
3	Francoforte	Tokyo	Hong Kong	Tokyo	Madrid
4	Seoul	Hong Kong	Singapore	Hong Kong	Mosca
5	Chicago	Francoforte	Parigi	Singapore	Bogotà
6	Tokyo	Singapore	Dublino	Chicago	Istanbul
7	Mumbai	Parigi	Pechino	Parigi	Seoul
8	Mosca	Shanghai	Shanghai	Seoul	Francoforte
9	Shanghai	MILANO	MILANO	Francoforte	MILANO
10	Madrid	Madrid	Chicago	Madrid	Tel Aviv
11	Singapore	Amsterdam	Los Angeles	Sydney	Zurigo
12	Parigi	San Paolo del Brasile	Boston	Toronto	Santiago del Cile
13	Hong Kong	Seoul	Toronto	Zurigo	Barcellona
14	Sydney	Mosca	Tokyo	Los Angeles	Mumbai
15	MILANO	Pechino	Madrid	Shanghai	Buenos Aires
16	San Paolo del Brasile	Sydney	Sydney	MILANO	Berlino
17	Amsterdam	Zurigo	Zurigo	San Francisco	Dublino
18	Copenaghen	Chicago	Atlanta	Bangkok	Praga
19	Taipei	Mumbai	Houston	Pechino	Shanghai
20	Zurigo	Kuala Lumpur	Bangkok	San Paolo del Brasile	Singapore
21	Toronto	Città del Messico	Melbourne	Miami	Amsterdam
22	Johannesburg	Giacarta	Santiago del Cile	Dubai	Parigi
23	Stoccolma	Bruxelles	Mumbai	Amsterdam	Toronto
24	Bangkok	Bangkok	Francoforte	Boston	Cairo
25	Philadelphia	Ginevra	Copenaghen	Atlanta	Shenzhen
26	Buenos Aires	Istanbul	Stoccolma	Houston	Tokyo
27	Dubai	Monaco di Baviera	Vienna	Ginevra	Stoccolma
28	Kuala Lumpur	Varsavia	Montreal	Mumbai	Kuala Lumpur
29	Città del Messico	Toronto	Città del Messico	Città del Messico	Sydney
30	Shenzhen	Los Angeles	Bogotà	Buenos Aires	Budapest

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 6 – Rapporti commerciali più alcune sottocategorie

Posizione	Quinta categoria: Rapporti commerciali	Traffico aereo: numero passeggeri e aerei	Numero di alberghi a 5 stelle	Sviluppo immobiliare commerciale	Traffico container nei porti	Traffico aereo di merce	Traffico aereo internaz. per numero di passeggeri
1	Hong Kong	Londra	Londra	Hong Kong	Singapore	Hong Kong	Londra
2	Londra	Chicago	Dubai	New York	Shanghai	Tokyo	Parigi
3	Singapore	Atlanta	Parigi	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Amsterdam
4	New York	Parigi	Madrid	SanPaolodelBrasile	Shenzhen	Seoul	Francoforte
5	Tokyo	Tokyo	Cairo	Toronto	Dubai	Francoforte	Hong Kong
6	Los Angeles	Dallas	Singapore	Buenos Aires	Amburgo	Parigi	Tokyo
7	Parigi	New York	Bangkok	Vancouver	Los Angeles	Miami	Singapore
8	Chicago	Houston	Hong Kong	Dubai	New York	Singapore	Dubai
9	Amsterdam	Los Angeles	Shanghai	MILANO	Tokyo	Los Angeles	Seoul
10	Shanghai	Francoforte	Berlino	Rio de Janeiro	Giacarta	Londra	Bangkok
11	Seoul	Washington D.C.	Seoul	Seoul	Manila	Dubai	Madrid
12	Francoforte	Madrid	Mumbai	Tel Aviv	Barcellona	Amsterdam	MILANO
13	Miami	Shanghai	Pechino	Tokyo	Vancouver	Taipei	Monaco di Baviera
14	Bangkok	Amsterdam	SanPaolodelBrasile	Miami	Taipei	New York	Roma
15	Toronto	Pechino	New York	Osaka	Melbourne	Chicago	New York
16	Dubai	Mosca	Sydney	Bangalore	Osaka	Bangkok	Mosca
17	Atlanta	MILANO	Buenos Aires	Madrid	Sydney	Pechino	Dublino
18	Sydney	Toronto	Francoforte	Caracas	Houston	Osaka	Taipei
19	Melbourne	Philadelphia	MILANO	Istanbul	Bangkok	Bruxelles	Zurigo
20	San Francisco	Roma	Tokyo	Mosca	Atene	Dallas	Copenaghen
21	Houston	Seoul	Atlanta	Shenzhen	Montreal	Atlanta	Vienna
22	Montreal	Hong Kong	Edimburgo	Kuala Lumpur	Buenos Aires	Kuala Lumpur	Barcellona
23	Madrid	Monaco di Baviera	Roma	Santiago del Cile	San Pietroburgo	MILANO	Bruxelles
24	Vancouver	SanPaolodelBrasile	Istanbul	San Pietroburgo	Beirut	Sydney	Toronto
25	Washington D.C.	San Francisco	Amburgo	Montreal	Miami	Shenzhen	Shanghai
26	MILANO	Miami	Washington D.C.	Amsterdam	Dublino	Bogotà	Los Angeles
27	Bruxelles	Barcellona	New Delhi	Chicago	Amsterdam	San Francisco	Kuala Lumpur
28	Boston	Boston	San Francisco	Londra	Lisbona	Philadelphia	Miami
29	Dublino	Bangkok	Melbourne	San Francisco	Istanbul	Mumbai	Istanbul
30	Monaco di Baviera	Città del Messico	Chicago	Shanghai	Rio de Janeiro	SanPaolodelBrasile	Düsseldorf

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 7 – Creazione della conoscenza e flussi di informazione più alcune sottocategorie

Posizione	Sesta categoria: Creazione della conoscenza e flussi di informazione	Istituti di istruzione universitaria	Responsabili di ricerca e sviluppo (per milione di abitanti)	Articoli in riviste scientifiche e tecniche (per milione di abitanti)
1	Londra	New York	Stoccolma	Zurigo
2	New York	Bangalore	Copenhagen	Ginevra
3	Tokyo	Los Angeles	Tel Aviv	Stoccolma
4	Parigi	Tokyo	Tokyo	Copenhagen
5	Seoul	Londra	Osaka	Tel Aviv
6	Zurigo	San Paolo del Brasile	Zurigo	Amsterdam
7	Chicago	Chicago	Ginevra	Singapore
8	Ginevra	Pechino	Singapore	Toronto
9	Stoccolma	Seoul	Taipei	Montreal
10	Los Angeles	Santiago del Cile	Mosca	Vancouver
11	Osaka	Bogotà	San Pietroburgo	Sydney
12	Boston	Parigi	Toronto	Melbourne
13	Copenhagen	Atlanta	Montreal	Londra
14	Singapore	Amburgo	Vancouver	Edimburgo
15	Berlino	Boston	Sydney	Hong Kong
16	Amsterdam	Budapest	Melbourne	New York
17	Atlanta	Washington D.C.	Parigi	Chicago
18	Philadelphia	Madrid	Amsterdam	Philadelphia
19	Washington D.C.	Shanghai	Francoforte	Los Angeles
20	Taipei	Buenos Aires	Berlino	Boston
21	Hong Kong	Chongqing	Monaco di Baviera	Atlanta
22	Toronto	Barcellona	Amburgo	Miami
23	San Francisco	Bangkok	Düsseldorf	San Francisco
24	Houston	Berlino	Vienna	Houston
25	Vancouver	San Francisco	Bruxelles	Dallas
26	Montreal	Dallas	New York	Washington D.C.
27	Amburgo	Mosca	Chicago	Bruxelles
28	Madrid	Rio de Janeiro	Philadelphia	Vienna
29	Sydney	Varsavia	Los Angeles	Francoforte
30	Dallas	Hong Kong	Boston	Berlino

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

Tab. 8 – Vivibilità più alcune sottocategorie

Posizione	Settima categoria: Vivibilità	Qualità della vita	Servizi base	Salute e sicurezza	Libertà personale
1	Vancouver	Los Angeles	Singapore	Zurigo	New York
2	Düsseldorf	Sydney	Copenhagen	Ginevra	Tokyo
3	San Francisco	San Francisco	Monaco di Baviera	Stoccolma	Chicago
4	Francoforte	Melbourne	Francoforte	Francoforte	Parigi
5	Vienna	Londra	Vancouver	Amsterdam	Francoforte
6	Monaco di Baviera	New York	Düsseldorf	Toronto	Amsterdam
7	Zurigo	Parigi	Tokyo	Copenhagen	Toronto
8	Tokyo	MILANO	Zurigo	Monaco di Baviera	Copenhagen
9	Parigi	Roma	Stoccolma	Vienna	Zurigo
10	Copenhagen	Boston	Vienna	Dublino	Stoccolma
11	Sydney	Berlino	Londra	Montreal	Philadelphia
12	Berlino	Washington D.C.	Osaka	Vancouver	Los Angeles
13	Toronto	Vancouver	Montreal	Düsseldorf	Osaka
14	Boston	Tokyo	Dallas	Berlino	MILANO
15	Ginevra	Chicago	Parigi	Bruxelles	Boston
16	Stoccolma	Vienna	Sydney	Amburgo	Atlanta
17	Los Angeles	Dallas	Toronto	Edimburgo	Berlino
18	Amsterdam	Düsseldorf	Atlanta	Singapore	Miami
19	Montreal	Johannesburg	Amburgo	Tokyo	Monaco di Baviera
20	Melbourne	Francoforte	Amsterdam	Osaka	Vienna
21	Washington D.C.	Toronto	Philadelphia	Boston	San Francisco
22	Bruxelles	Atlanta	Boston	San Francisco	Bruxelles
23	Osaka	Miami	Bruxelles	Parigi	Amburgo
24	Londra	Bruxelles	Washington D.C.	Melbourne	Montreal
25	New York	Amsterdam	Ginevra	Chicago	Houston
26	Chicago	Philadelphia	Melbourne	Sydney	Dallas
27	Amburgo	Osaka	New York	Philadelphia	Washington D.C.
28	Dallas	Monaco di Baviera	Chicago	Washington D.C.	Vancouver
29	Philadelphia	Houston	Berlino	Londra	Düsseldorf
30	MILANO	Barcellona	Los Angeles	Madrid	Ginevra

Fonte: tavola elaborata da Saskia Sassen (Columbia University) in base ai dati del Mastercard Worldwide Centers of Commerce Report 2008.

# I TERRITORI DI SASKIA SASSEN. TRE STUDI

Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'età globale (ed. or. 2006; trad. it. Bruno Mondadori, Milano 2008) esce diciotto anni dopo la pubblicazione di *Città globali* (1991), libro seminale in cui Saskia Sassen analizza il ruolo svolto da alcune città nel processo di globalizzazione che allora si andava dispiegando (dotazione di infrastrutture finanziarie, presenza di capacità di coordinamento e progettazione organizzativa e giuridica per le imprese transnazionali).

Il nuovo libro, come precisa la stessa autrice, è organizzato attorno alla tesi che non possiamo capire «il significato della globalizzazione limitando il nostro studio alle caratteristiche dei processi e delle istituzioni globali evidenti». Il ricercatore, mette in guardia la Sassen, non deve cioè cadere nella «trappola dell'endogenicità», che lo porta a spiegare l'oggetto dell'indagine con le sue caratteristiche o a confondere la descrizione di un fenomeno con la sua spiegazione. Questo per ricordarci che la globalizzazione è qualcosa di più dell'esito della crescente interdipendenza tra le diverse economie nazionali e che non significa, come spesso si sente ripetere, «la fine dello Stato-nazione», semmai – come ha precisato con sintesi efficace in un'intervista – «una modificazione dell'equilibrio tra potere esecutivo, legislativo e giuridico. Il potere esecutivo, per esempio, acquista un ruolo decisivo

nel tradurre localmente le decisioni prese globalmente. Allo stesso tempo, il potere giuridico deve armonizzare la legislazione nazionale alle norme internazionali. Inoltre, lo Stato-nazione esprime un sofisticato know-how indispensabile a sviluppare quelle authority necessarie a negoziare con gli attori nazionali le decisioni globali» («il manifesto», 26 novembre 2008; intervistata da Benedetto Vecchi). La Sassen nel suo libro ha presente soprattutto il Fondo monetario internazionale, il WTO e la Banca mondiale, tre organismi sopranazionali che fissano regole che ogni Stato nazionale deve poi recepire nel suo ordinamento, ma sarebbe interessante, sulla scorta del suo lavoro, analizzare il caso dell'Unione europea e vedere come al suo interno possano svilupparsi forme di «subassemblaggi» che coinvolgano le «regioni» più che gli Stati. Territorio, autorità, diritti è un libro che va letto e discusso con attenzione. La ricostruzione delle forme della transizione allo Stato nazionale serve alla Sassen per indagare in maniera comparativa l'attuale passaggio al globale. E la nostra rivista ha chiesto a tre suoi collaboratori altrettanti tempestivi contributi. La stessa autrice è tornata su alcuni temi del libro in un'opera successiva (*Una sociologia della globalizzazione*, Einaudi, Torino 2008) per precisarli e approfondirli.

# IL PIÙ PICCOLO CONTIENE IL PIÙ GRANDE

di Franco Farinelli, docente di Geografia al Dipartimento di Scienze della Comunicazione dell'Università di Bologna

Che cos'è la globalizzazione e quando sarebbe iniziata? Per chi di fatto ne nega l'esistenza, cioè la novità, essa vi sarebbe sempre stata, nel senso che dall'inizio ai giorni nostri la sua storia appunto consisterebbe (come ha scritto Felipe Fernández-Armesto) soltanto in due lunghe e successive fasi: la prima, della dispersione e della progressiva disseminazione degli uomini e delle donne sulla sfera terrestre, a partire da un unico nucleo originario; la seconda al contrario fondata, specie in epoca moderna, sul loro riavvicinamento. In tal modo non vi sarebbe nessun bisogno di pensare che negli ultimi tempi qualcosa di radicalmente innovativo sia accaduto, se non l'intensificazione di un processo in atto da secoli, se non da millenni. Altri, colpiti soprattutto dalla velocità di tale intensificazione, ne segnano invece la nascita nell'Ottocento, al periodo

del grande sviluppo della rete ferroviaria, al punto da fare del *Giro del mondo in ottanta giorni* di Jules Verne (1873) il romanzo che meglio la descrive. La pensa per esempio così Peter Sloterdijk, oggi la mente filosofica più effervescente della Germania. Per Saskia Sassen, sociologa americana e docente all'Università di Chicago, la globalizzazione, che è una trasformazione epocale, un cambiamento fondativo appena agli inizi, comincia invece soltanto negli anni ottanta del Novecento: coincide dunque con la crisi dello Stato-nazione e del sistema statale internazionale uscito dalla pace di Westfalia, che nel 1648 aveva riconosciuto piena sovranità territoriale ai circa trecento Stati di cui si componeva il Sacro romano impero, ridotto in tal modo all'ombra di se stesso. E se nemmeno questa è una posizione nuova, nuova è invece la microfisica di cui, a partire da

tale origine, l'autrice sborza a larghi tratti l'architettura, in un testo da poco tradotto anche in Italia con il titolo *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'età globale*.<sup>1</sup>

COME LO STATO NAZIONALE LAVORA  
ALLO SVILUPPO DELLA GLOBALIZZAZIONE

Finché il soggetto della politica economica resta lo Stato territoriale moderno centralizzato, come avrebbe detto Carl Schmitt, non può parlarsi di globalizzazione, che sarebbe perciò altra cosa rispetto all'economia-mondo tanto cara agli allievi americani di Fernand Braudel. Per lo stesso motivo, appunto perché funzionali alla costruzione degli Stati nazionali e delle loro relazioni, gli stessi accordi monetari e finanziari di Bretton Woods, segnati nel 1944, restarono in una prima fase del tutto interni al tradizionale sistema mondiale fondato sulla multilateralità.

Per comprendere il passaggio da questo al sistema globale che ha iniziato ad avvolgerci bisogna per la Sassen rinunciare a ogni modello interpretativo fondato sull'opposizione binaria, cioè antagonistica e mutualmente esclusiva, tra ambito globale e dimensione nazionale, a ogni dualismo tra locale e globale. E bisogna invece francamente riconoscere, contro l'opinione dei più, lo Stato nazionale come uno strategico dominio istituzionale che, paradossalmente, compie da un quarto di secolo un lavoro d'importanza fondamentale per lo sviluppo della

globalizzazione: quello che, attraverso l'adozione al proprio interno di nuovi ordinamenti, consiste nell'adesione al progetto della riduzione del suo stesso ruolo in materia di regolazione delle transazioni economiche. «Risultato ironico» lo definisce la Sassen, perché ha per effetto la destabilizzazione dello stesso potere statale, secondo distinti procedimenti che investono in maniera selettiva alcune delle sue componenti strategiche. E sebbene per comodità d'analisi i casi siano al riguardo tutti o quasi tutti riferiti alla recente o recentissima storia degli Stati Uniti, essi valgono ugualmente alla descrizione di gran parte dei processi che segnano ai giorni nostri la storia e la geografia dell'intero Occidente, per non dire del nostro paese, le cui ultime vicende e quelle ancora in corso risultano particolarmente illuminate dall'analisi in questione, in grado di fornire puntuale senso anche alla cronaca politica italiana. Si pensi, per esempio, alla crescente autonomia del ruolo delle banche centrali, che pure sorgono come istituti nazionali, ma che da un decennio a questa parte sono divenute sedi istituzionali, all'interno dello stesso Stato nazionale, di politiche monetarie finalizzate allo sviluppo del sistema economico globale. Di qui, per esempio, la promozione di una politica monetaria che privilegia un basso tasso d'inflazione piuttosto che un aumento dell'occupazione, anche se, magari perché in periodo elettorale, i responsabili delle politiche nazionali preferirebbero piuttosto un aumento dell'occupazione. Questo per quanto riguarda quella che la Sassen chiama «denazionalizzazione» degli istituti nazionali e che consiste nella trasformazione dei loro scopi in obiettivi non nazionali o transnazionali, sull'onda dell'adesione a criteri di politica economica (lotta all'inflazione, parità del tasso di cambio) dettati dalle necessità operative del mercato globale

<sup>1</sup> Del 2008, invece, la pubblicazione di S. Sassen, *Sociologia della globalizzazione*, Einaudi, Torino 2008, successivo a *Territorio, autorità, diritti*, di cui riprende e sviluppa alcuni temi. [N.d.R.]

dei capitali e imposti da una crescente pluralità di organismi internazionali, al cui interno spesso il pubblico cede il passo al privato.

#### UN DISCORSO PARTICOLARMENTE ORIGINALE

«Privatizzazione» viene infatti definito l'altro procedimento per mezzo del quale i mercati finanziari generano la logica che, integrandosi alla politica nazionale, sottopone quest'ultima ai propri interessi: per esempio con il sempre più frequente ricorso all'arbitrato commerciale internazionale, che permette a ciascuna parte in causa di evitare di doversi rimettere ai tribunali dell'altra, consentendo in tal modo di mantenere segreto il processo; oppure attraverso la crescente proliferazione delle agenzie di rating, enti privati che valutano l'affidabilità finanziaria e creditizia di enti pubblici e la cui attività (decisiva per l'insuccesso dell'attuale collasso finanziario globale) mira sempre più alla sostituzione dei ruoli nevralgici delle grandi banche, soggette invece in qualche misura al controllo governativo. E il declino della regolazione statale sui mercati di capitali assume forme direttamente politiche anche da noi manifeste, come la progressiva tendenza alla crescita del potere dell'esecutivo (oggi sito strategico per le operazioni globali) a scapito di quello legislativo e giudiziario, in nome della velocità delle decisioni. Tutto questo però, insiste l'autrice, non significa la denazionalizzazione e la privatizzazione della totalità dello Stato nazionale, ma soltanto di alcune delle sue componenti particolari. Ed è proprio a questo livello che il lavoro della Sassen, sebbene necessariamente di grana grossa, data l'ampiezza dell'assunto e dell'ambito, risulta particolarmente innovativo e originale.

Già quel che chiamiamo nazionale, e la cui costruzione ha occupato l'intera modernità, dipende per la Sassen in buona misura dal riposizionamento di particolari preesistenti capacità, termine con il quale si designano pratiche e produzioni collettive (e perciò conflittuali), la cui funzione dipende di volta in volta dalla natura del sistema di relazioni al cui interno esse agiscono. Per intenderci: già nel Medioevo era al lavoro, sebbene in declino, la monetizzazione dell'economia, che all'emergere degli Stati moderni si riposiziona dalle città-Stato e dai domini dei signori feudali all'erario nazionale. Oppure: la stessa pretesa dei sovrani francesi medioevali circa l'origine divina del proprio potere, che serviva loro per affermare la propria autonomia dal papa, conduce alla nozione astratta di sovranità che con la rivoluzione del 1789 diventa sovranità popolare – anche se proprio l'origine divina del potere del re fu la specifica capacità che tale rivoluzione intese distruggere. Questo perché, in corrispondenza di determinati “punti di svolta”, le capacità possono mutare di segno, cambiare cioè binario ed entrare a far parte di nuove logiche organizzatrici, che non di rado si presentano in contemporanea alle curve della storia. Nell'Europa del Cinquecento esse assunsero due diverse forme, relative allo Stato moderno e allo stesso tempo all'economia politica mondiale, concomitanti e simultaneamente tra loro concorrenti. E per meglio seguire il loro dinamico intreccio nel passaggio dall'epoca del nazionale a quella del globale l'analisi disarticola la formazione politico-statale nelle sue componenti strutturali di territorio, autorità, diritti, la cui interazione mette capo a tre modelli: quello tardo-medioevale, in cui alla tendenza centrifuga della frammentazione territoriale fa riscontro l'esistenza di molteplici ordini normativi generali, la cui validità non è confinata a

quella delle singole giurisdizioni, dunque in grado di garantire la coesione complessiva del sistema; quello dello Stato moderno, al cui interno invece il campo normativo tende a coincidere, nei suoi limiti, con il carattere centripeto dell'assetto territoriale delle singole formazioni; infine il modello globale, caratterizzato non soltanto da una normatività disaggregata in subassemblaggi specializzati che non coincidono più con nessun singolo individuo territoriale, ma anche, e addirittura, dall'eclisse di ogni forma territoriale cui siamo abituati.

#### TERRE DI CONFINE

Si arriva con ciò al cuore dello studio della Sassen, cioè al suo limite, alla frontiera di quelle che l'autrice stessa definisce le sue «terre di confine analitiche». Lo Stato-nazione, la formazione moderna non è più il contenitore del processo sociale, nel senso che non vi è più necessaria coincidenza tra carattere nazionale dei processi e delle condizioni e loro localizzazione all'interno di un territorio o di un'istituzione nazionali. Questo perché il punto di svolta che dà origine al globale, e che dunque riassetta tutte le capacità in campo, consiste nell'entrata in funzione della rete decentrata di reti elettroniche (private oltre che pubbliche) che chiamiamo Internet. Dunque com'è possibile continuare a interpretare tutto questo, come la Sassen fa, in termini di gerarchie di scala (sia pure sotto il profilo della loro destabilizzazione) se l'agente della trasformazione è tale proprio perché non conosce né tantomeno rispetta tale logica? Se dunque la nuova organizzazione è tale proprio per l'avvento di un regime che si fonda su funzioni del tutto opposte a quelle scalari, cioè spaziali nel senso tradizionale del termine?

L'autrice ha di certo ragione nel rivendicare la natura di «corpi misti» (direbbe Michel Serres) delle città, specie delle città globali, dei supercentri capaci di dirigere e ricondurre all'ambito nazionale (che evidentemente continua a esistere) le fluttuazioni di persone e capitali che attraversano ogni confine statale: organismi per metà materiali, cioè topograficamente definiti, e per metà immateriali, composti di flussi, e in maniera tale che all'aumento di questi ultimi corrisponde anche il concreto sviluppo dell'organismo stesso. Ma la questione s'impone, tanto più che l'uso delle nuove tecnologie ha condotto alla formazione di nuovi tipi di organizzazione e di attivismo politico che, superando senza problemi ogni frontiera, tendono ogni giorno a definire sempre più francamente il globale come il prodotto della pratica della connessione digitale del locale. Di fronte alla scala, cioè allo spazio propriamente inteso, concetti per natura e funzione moderni, l'appassionata indagine della Sassen si arresta, assumendoli come un'adeguata cornice. Eppure i suoi stessi libri contengono indicazioni che vanno ben oltre. Per la Sassen il globale, sia che si manifesti come processo o pratica o istituzione, risiede almeno in parte in territori o istituzioni nazionali: come dire che il più piccolo contiene il più grande. La sua analisi delle “terre di confine” privilegia la discontinuità piuttosto che la continuità, al punto che la prima diventa parte integrante del sistema economico. In tal modo Saskia Sassen ci prende per mano e ci accompagna, senza esitazioni, fin sulla soglia dove la geometria di Euclide non conta più, oltre la quale comincia il mondo che già abitiamo, ma che non riusciamo ancora a vedere perché non riusciamo ancora a pensarlo.

# IL LATO TECNICO DELLA GLOBALIZZAZIONE

di Mauro Magatti, docente di Sociologia all'Università  
Cattolica di Milano

Nel corso degli anni, il termine globalizzazione ha perso gran parte del suo potere euristico perché il suo impiego è stato sempre più diffuso e, proprio per questo, impreciso. Con i suoi lavori, tanto accurati dal punto di vista della documentazione impiegata quanto raffinati da quello teorico, Saskia Sassen è uno degli autori che nel corso degli anni ha più contribuito a combattere tale deriva. L'ultimo lavoro, da poco uscito in Italia, costituisce una sorta di summa delle riflessioni che ha sviluppate per più di dieci anni, arrivando a offrire un quadro unitario – e storicamente fondato – di un fenomeno così complesso.

## UNA NUOVA FASE DEL PROCESSO DI RAZIONALIZZAZIONE

In termini generali, ciò che chiamiamo globalizzazione non può essere compreso se non nei termini di un ulteriore balzo in avanti di quel processo di razionalizzazione di cui Max Weber aveva già parlato un secolo fa. Di questo aspetto, il libro della Sassen è pienamente consapevole.

Tale balzo in avanti si produce lungo tre direzioni principali. In primo luogo, l'esportazione a livello

globale della razionalizzazione economica guidata dal mercato. Forse facciamo ancora fatica a renderci conto di che cosa hanno voluto dire i decenni a cavallo tra il XX e il XXI secolo. Ma di fatto, fino alla prima metà del secolo scorso, il mercato era sostanzialmente limitato al mondo occidentale e alle sue ramificazioni. Solo con la decolonizzazione prima e con la caduta dell'Unione sovietica poi si sono venute a creare le condizioni adatte a una convergenza planetaria attorno a questo modello di organizzazione economica. Per quanto – come ci ricordano gli storici – già nel passato siano esistite fasi di “globalizzazione”, nulla di simile a ciò che si è andato configurando nella seconda metà del XX secolo si era mai visto: l'intero pianeta assume il mercato come infrastruttura per lo scambio di beni e servizi. In secondo luogo, la razionalizzazione avanza attraverso la generalizzazione della logica formale, burocratica e giuridica, incarnata in passato dallo Stato nazionale. Su questo aspetto la riflessione della Sassen mi pare illuminante: usando un termine difficile – «disincapsulamento di operazioni specializzate» – l'autrice coglie il formarsi di sfere autoreferenziali, organizzate attorno a codici astratti, sostanzialmente di natura tecnico-giuridica,

in grado di sostenere una complessità crescente di rapporti sociali globali. L'aspetto cruciale è qui la tendenziale autonomizzazione di tali sfere dall'autorità statale, autonomizzazione che è un effetto dell'affermarsi di una logica autoreferenziale che tende a generare nuove forme giuridiche e apparati istituzionali, che essenzialmente si fondano sulla capacità di autoregolazione di soggetti privati. In terzo luogo, l'estensione della razionalizzazione si produce attraverso l'esportazione dei modelli occidentali in altre regioni del mondo e la radicalizzazione dell'estensione della logica tecnica al di fuori dei confini della fabbrica. Ciò fa sì che a venire "ingegnerizzato" non sia più solo l'interno dell'impresa – come è avvenuto nelle precedenti fasi del processo di industrializzazione – o il territorio nazionale, ma, in prospettiva, l'intero pianeta. Per rendere possibili, e sostenere, le attività umane, sono necessari aeroporti, strade, banche, ospedali, università, sistemi fognari, linee elettriche, reti telematiche, procedure e codici di riconoscimento, organizzate su scala sovranazionale. La rete delle città globali – un tema da tempo al centro dell'analisi della studiosa – costituisce la più concreta incarnazione di tale processo.

Seguendo i fili dispersi di un unico processo, la riflessione della Sassen ci consente di capire che, nell'insieme, il movimento storico nel quale siamo immersi – dando vita a questi quattro fenomeni – altro non è che un nuovo livello del secolare processo di razionalizzazione di cui già parlava Weber un secolo fa: gran parte del pianeta e della nostra esistenza personale e collettiva è ormai avvolta dall'estensione e dall'infittimento della presenza dei codici tecnici.

#### DUE CONCETTI UTILI: MACROSISTEMA TECNICO E SFERE ISTITUZIONALI FUNZIONALIZZATE

Rispetto a questa impostazione – che condivido pienamente –, è possibile forse spingere il discorso ancora più avanti attraverso l'utilizzo di due concetti – quello di macrosistema tecnico e di sfera istituzionale funzionalizzata – che arricchiscono la riflessione della Sassen.

Benché diversi tra loro – il primo si riferisce alle infrastrutture tecnologiche grazie alle quali si strutturano le attività umane, mentre il secondo riguarda l'architettura e la logica di funzionamento degli apparati istituzionali –, entrambi questi fenomeni obbediscono al criterio generale della "standardizzazione universalistica" che separa le variabili quantitativamente conoscibili da tutti gli altri fattori intervenienti (come, per esempio, le idiosincrasie individuali) considerati irrilevanti. Attraverso la proceduralizzazione e l'eliminazione delle singolarità e delle variazioni particolaristiche, sia il macrosistema tecnico sia le sfere istituzionali funzionalizzate permettono di aumentare la controllabilità delle azioni umane e la prevedibilità di quanto accade.

Per fare ciò, sono necessarie almeno due condizioni: la prima è una gestione sempre più efficiente dei flussi di beni, di informazioni e di persone che una maggiore mobilità rende possibili; la seconda è la capacità di disporre di codici astratti che possano permettere di realizzare scambi al di là della diversità culturale, etnica, religiosa, linguistica. Qui troviamo una differenza importante rispetto alla vecchia logica imperiale, secondo la quale il dominio si attua in maniera esplicita attraverso il controllo politico e militare. La forma globale di capitalismo che si è andata affermando negli ultimi

decenni intende infatti avvantaggiarsi della propria superiorità tecnica e istituzionale.

Il punto che vorrei sottolineare è che la logica dello sviluppo non consiste solo nell'accelerazione della velocità dell'innovazione tecnica ma anche nella sua integrazione all'interno di un unico sistema sempre più complesso. Le diverse ondate tecnologiche susseguitesi negli ultimi decenni – da quella meccanica a quella elettrica, da quella chimica a quella aerospaziale, da quella informatica a quella biologica – convergono in ciò che André Gras definisce «macrosistema tecnico» e che stabilisce i criteri di selezione e di integrazione dell'innovazione prodotta. Si pensi, per esempio, al trasporto aereo, i cui standard di efficienza sono raggiungibili solo grazie alla costruzione di un sistema estremamente sofisticato e multitecnologico. E ciò non solo perché un velivolo è il concentrato di un numero incredibile di tecnologie – che vanno dall'informatica alla meccanica, dall'ottica al petrolchimico –, ma anche perché il trasporto aereo si basa su un'organizzazione tecnica che include norme e rotte che disciplinano i cieli di tutto il mondo, sistemi radar di controllo dei voli, collegamenti stradali e ferroviari, imponenti apparati di sicurezza, strutture complesse di gestione dei viaggiatori come aeroporti, agenzie di viaggio, connessioni con il sistema alberghiero, comunicazioni Internet in tempo reale. Più che la singola innovazione, ciò che conta è la possibilità di integrare le nuove scoperte all'interno di un sistema che cresce ramificandosi e complessificandosi.

Ciò comporta il continuo sforzo per rendere compatibili tecnologie differenti: il valore di un'innovazione aumenta enormemente nel momento in cui codici e dispositivi si integrano e rafforzano il sistema esistente. La convergenza diventa così un metacriterio che seleziona lo stesso processo di

innovazione. Come osserva Gras, «gli oggetti tecnici che costituiscono il macrosistema tecnico sono eterogenei, ma collegati all'interno di una infrastruttura reticolare, uno spazio a maglia. Oleodotti, autostrade, canali satellitari, cavi elettrici, linee aeree, autostrade, ferrovie, ripetitori delle onde della telecomunicazione, metropolitane, sistemi fognari: gli elementi di cui è costituito il nostro ambiente immediato sono divenuti totalmente dipendenti gli uni dagli altri e trasformano il nostro spazio in un territorio interamente artificiale e interconnesso all'interno del quale è possibile far circolare dei flussi (di beni, risorse, persone)».<sup>1</sup> Ciò spiega perché la rete, costituita dai nodi e dalle loro reciproche connessioni, è l'artefatto fondamentale del macrosistema tecnico contemporaneo, che permette di catturare e gestire i flussi eterogenei che si attivano all'interno dello spazio globale.

E tuttavia, per quanto importante, l'idea di macrosistema tecnico coglie solo un aspetto di un processo più generale, che tocca anche altri ambiti della vita sociale. Oltre alla tecnologia, la razionalizzazione si applica, infatti, in maniera sempre più sistematica, alla sfera istituzionale, sviluppando e trasformando il processo di burocratizzazione di cui si era già occupato Weber.

Storicamente, le "istituzioni" – per come noi moderni le concepiamo – si sono potentemente sviluppate all'interno della cornice dello Stato nazionale. Su questo punto il libro della Sassen offre un contributo preziosissimo, mettendo in luce il lento e faticoso lavoro che attraversa i secoli che sono alle nostre spalle. Il punto centrale è che la

1 A. Gras, *Fragilità de la puissance*, Fayard, Paris 2003, pp. 88-90.

globalizzazione contemporanea avanza un'ipotesi inedita: e cioè la possibilità che a fondare la razionalità burocratica non sia il potere politico statale, ma la tecnicità in quanto tale. In questo senso, trovo un'oggettiva convergenza tra l'analisi della Sassen e quella di Gernot Teubner. Infatti, ciò a cui assistiamo è il formarsi – ancora parziale e contraddittorio – di vere e proprie sfere istituzionali funzionalizzate che incarnano una razionalità non solo asettica e impersonale, ma anche, per quanto possibile, sradicata da particolari contesti territoriali e politici. Il punto importante è che tali sfere, basate su codici di ordine tecnico, si qualificano per il loro modesto fabbisogno di radicamento culturale. Che sia il diritto, l'economia, l'ingegneria o la medicina, la nostra vita sociale è sempre più organizzata attorno ad apparati istituzionali in grado di stabilizzare pratiche organizzative attraverso procedure scritte: codici e algoritmi, regole e procedure, linguaggi razionalizzati di natura eminentemente tecnica. In quanto codificati a un livello di astrazione molto elevato, tali apparati sono sradicati da specifici contesti politici e territoriali e aspirano a essere adattabili a mondi culturali differenti, facilitando così l'interscambio di beni, servizi, persone, informazioni.

Caratteristica di queste sfere è infatti quella di tendere all'autorganizzazione sulla base di un principio di razionalità interna, che arriva fino a rendere superflua l'esistenza di un'autorità esterna. Anzi, in linea di principio, le sfere istituzionali funzionalizzate non tollerano interventi regolativi eteronomi e sollecitano il passaggio dalla logica del *government* a quella della *governance*: quanto più si sviluppano tali sfere, tanto meno c'è bisogno di un governo centralizzato, mentre sono necessarie autorità (pubbliche o private) interne e competenti che garantiscano

il corretto rispetto delle regole, la soluzione dei conflitti, l'integrazione tra le decisioni degli attori. D'altra parte, il loro criterio di legittimazione è di natura meramente funzionale: le istituzioni sono tollerabili nella misura in cui funzionano rispetto alla propria logica interna (per esempio, la sanità deve guarire la malattia), cioè se sono in grado di risolvere un problema di organizzazione della vita sociale o di soddisfare determinate esigenze individuali. Ciò costituisce uno stimolo importante che sostiene la selezione interna e la dinamica di autorganizzazione. Di conseguenza, contrariamente a quanto avveniva con le istituzioni dello Stato nazionale, le sfere istituzionali funzionalizzate non hanno alcun mandato narrativo di ordine generale e anzi tendono a minimizzare – fino, se possibile, a eliminare – i contenuti culturali da cui dipendono (il che le rende costitutivamente transnazionali). In questo modo sembra realizzarsi quanto aveva previsto già all'inizio degli anni ottanta Niklas Luhman, secondo il quale la società globale deve essere pensata nei termini di una molteplicità di sottosistemi, ciascuno dei quali, autorganizzandosi e differenziandosi dall'ambiente circostante, contribuisce allo svolgimento di una funzione specifica, pur senza pretendere di avere la supremazia o il coordinamento su tutti gli altri.

Come ha chiarito Teubner, si tratta di un «processo in cui diverse sfere di vita rompono simultaneamente i propri confini regionali e si costituiscono in settori globali autonomi [...] Ognuna di queste sfere comprende modelli differenti di villaggi globali indipendenti».<sup>2</sup> Tali sfere «rappresentano forme altamente specializzate di produzione giuridica esplicita all'interno di sottosi-

2 G. Teubner, *La cultura del diritto nell'epoca della globalizzazione*, Armando, Roma 2005, pp. 117-118.

stemi funzionali. Esse non emergono da un coordinamento informale tra azioni o da un graduale processo di interazioni ripetute, bensì da una statuizione che avviene in processi decisionali di organizzazioni formali specializzate».<sup>3</sup> Come tali, le SIF (Sfere istituzionali funzionalizzate) possono essere definite quali veri e propri plessi istituzionali – cioè sistemi integrati di regole e di procedure formalizzate – dotati di capacità regolativa che, indipendentemente dal diritto dello Stato nazionale e dal diritto pubblico internazionale permettono lo svolgimento di una vita sociale sempre più non rigidamente limitata dall'esercizio del potere politico territoriale.

L'esempio più convincente di questo discorso, apparentemente molto astratto, è proprio il mercato: esso è una istituzione *sui generis*, costituita da norme, pratiche, assetti giuridici e regolativi, relativi alla moneta, al lavoro, alla produzione, al consumo e al risparmio, che si sono andati stratificando nel corso del tempo a un livello che non è più solo (anzi è sempre meno) nazionale. Ma la stessa cosa si può dire per la sanità (che organizza su scala internazionale non solo la conoscenza, ma anche la pratica e le tecniche della cura), l'arte, lo sport, la ricerca scientifica ecc.

#### TERRITORIO, AUTORITÀ, DIRITTI: SUL DESTINO DELLA GLOBALIZZAZIONE

Fin qui, l'importante convergenza tra l'impostazione della Sassen e le visioni di Weber sulla razionalizzazione e di Luhman sulla globalizzazione. La globalizzazione è in gran parte conseguenza dell'ulteriore

avanzamento del processo di razionalizzazione che si realizza tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo. Grazie a esse, molte delle azioni umane che si svolgono oggi su gran parte del pianeta (e la quasi totalità di quelle che si svolgono nelle società avanzate) si producono con l'ausilio di, o in rapporto a, strumenti tecnici e/o apparati istituzionalizzati e organizzati su una scala sovranazionale. Ciò segna un ulteriore passo in avanti nella capacità della tecnica di strutturare la vita personale e collettiva. In questo modo, quote sempre più ampie della vita sociale – grazie all'accresciuta capacità di rendere possibili scambi e interazioni sempre più veloci – possono sbarazzarsi del proprio radicamento territoriale e culturale. Tuttavia – e questo mi sembra un contributo originale offerto dalla Sassen – se tutto ciò è vero, c'è un punto che l'autrice pone e che altri trascurano. E cioè che questo processo, sollevando la questione dei diritti, attiva dei processi storico-sociali che sono in grado di incidere sul processo di razionalizzazione, alterandone la concreta attuazione. Per quanto sia innegabile che il motore ultimo della globalizzazione sia di natura tecnica, rimane pur vero che i processi sociali che tale dinamica attiva incidono in modo rilevante sulla sua traduzione storica.

In questo senso, il libro della Sassen è un prezioso antidoto a ogni visione deterministica e semplicistica: quello che è accaduto tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo non è la fine della storia. È, invece, l'inizio di una strada molto lunga e piena di pericoli, lungo la quale le forze migliori dell'umanità – di ordine tecnico, morale e politico – saranno chiamate a confrontarsi.

3 Ivi, p. 53.

# IN ATTESA DI NUOVI ASSEMBLAGGI

di Paolo Perulli, docente di Sociologia economica  
all'Università del Piemonte orientale e di Filosofia  
all'Accademia di architettura di Mendrisio

Il libro di Saskia Sassen, *Territorio, autorità, diritti*, si presenta con l'ambizione di una rilettura storica del ruolo delle città nell'epoca globale: quando i confini delle città si estendono a superare l'ambito nazionale, creando "assemblaggi" che formano una costellazione planetaria. Nel far questo le città proiettano la propria sfera d'influenza occupando un "territorio" globale ed esercitando un ruolo anch'esso globale: ambiscono a comandare il mondo globale pur non essendo titolari di alcun "diritto". Eppure la loro "autorità", alla lettera la loro capacità di far crescere e di produrre qualcosa di nuovo, è talmente forte da risultare incontrastata.

Ecco le parole chiave del libro nel loro significato essenziale, e quindi nella loro genealogia. Il tema non è scavato a sufficienza, e la stessa Sassen si schermisce a proposito del concetto di assemblaggio: ne fa un uso empirico e non teorico. Ma poiché si tratta di assemblaggi di territorio, autorità e diritti, in che relazione essi stanno tra di loro? Pur

senza mai citarlo, mi pare che il testo della Sassen vada messo in relazione con il grande testo che Carl Schmitt ha dedicato, alla metà del secolo scorso, al *Nomos della Terra*.

Il *Nomos della Terra* è diritto terraneo, è occupazione di suolo, sua demarcazione e confinamento. «La terra reca sul proprio saldo suolo recinzioni e delimitazioni, pietre di confine, mura, case e altri edifici. Qui divengono palesi gli ordinamenti (*Ordnung*) e le localizzazioni (*Ortung*) della convivenza umana». <sup>1</sup> La Terra vuota si riempie di segni dell'occupazione: essa è destinata a essere prima scoperta e poi occupata. Così il mondo antico delle città-Stato e degli imperi, il passaggio da feudalesimo a Stato territoriale, così il nuovo mondo dopo il 1492 (la "conquista"), così la frontiera americana (il "con-

1 C. Schmitt, *Il Nomos della Terra*, Adelphi, Milano 2006 (ed. or. 1950), pp. 19-20.

tinente vuoto" di Tocqueville), così oggi perfino, dopo la terra e il mare, la conquista dello spazio già prevista da Schmitt.

L'occupazione di terra (*sedium occupatio*) ha per Schmitt una duplice direzione: verso l'interno e verso l'esterno. Nel primo senso essa definisce il primo ordinamento del gruppo occupante, cui seguirà ogni forma di proprietà e di possesso, di misurazione e di distribuzione. Verso l'esterno si tratta della fondazione di un diritto internazionale tra gruppi occupanti ed eventualmente occupati. Naturalmente fa differenza se la terra occupata fosse prima di allora libera o meno. Ma certo la sua occupazione e suddivisione sono fondative di qualsiasi *imperium* pubblico o *dominium* privato. Territorio, autorità e diritti sono analiticamente distinti e articolati nel libro della Sassen: essi vanno soggetti a variabili assemblaggi, da quello d'epoca medioevale all'attuale fase globale. Per la Sassen, impero e Chiesa nel Medioevo sviluppano una autorità

che non è territoriale: nessuno dei due riconosceva confini territoriali alla propria autorità, anche se entrambi si organizzavano in vaste reti ancorate a unità territoriali. <sup>2</sup> Parrebbe sia stato poi lo Stato nazionale a elaborare per primo una dimensione territoriale, a territorializzare autorità e diritti: e primo tra tutti, il regno capetingio. Qui la Sassen vede all'opera forze storiche che preparano la fase successiva: le città medievali sperimentano la "forma Stato" territoriale, come oggi le forme globali si realizzano mediante assemblaggi nazionali. O meglio, mediante la parziale denazionalizzazione messa in opera dai processi globali.

Ma il celebre testo di Schmitt ci propone una diversa lettura: il concetto di *nomos* unifica territorio, autori-

2 S. Sassen, *Territory, Authority and Rights*, Princeton University Press, Princeton 2006, p. 40 (trad. it. *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'età globale*, Bruno Mondadori, Milano 2009).

tà e diritti. *Nomos* significa sia dividere sia pascolare la terra occupata, da cui il concetto di norma: in esso si riuniscono misura, ordinamento e forma. Alla base sta un unico, ma sempre nuovo, atto di suddivisione spaziale. Quindi *nomos*/pascolo vuol dire territorio, *nomos*/norma vuol dire autorità e diritti. Potente radice comune di quanto sarà poi separato.

La Sassen vede l'assemblaggio che promuove l'autorità esclusiva su un territorio come un processo non confinabile allo Stato sovrano. E ci ricorda, come esempio che furono, Stati e città insieme, i firmatari della pace di Westfalia, in fondo vincitori (gli Stati nazionali) e perdenti (le città "libere") della fase storica nazionale. Così oggi le città globali sarebbero anch'esse formazioni territoriali denazionalizzate che, seppur appartenenti a Stati, sono in grado di affermare una notevole autonomia regolativa grazie all'ascesa dei regimi privati di *governance* globale: quello delle *law firms* internazionali, delle multinazionali globali ecc. Insomma il *nomos* della terra sarebbe, nel passato come nel presente, il frutto di queste combinazioni, o assemblaggi, di attori che si intersecano nel "dominio" territoriale.

Schmitt concludeva il suo libro anticipando le nuove linee globali che sarebbero succedute alle prime linee globali, quelle che avevano accompagnato il diritto internazionale europeo dalle grandi scoperte alle guerre mondiali, tra il XVI e il XX secolo. Il suo pensiero per linee globali fa capire che il nuovo *nomos* della terra elaborerà in forme diverse il dualismo tra un diritto interstatale e un diritto economico comune. Per ora è la nuova legge dei mercati globali che si fa letteralmente spazio tra i resti del diritto internazionale. Anche questa, in fondo, è la conquista di un vuoto: in questo senso, di quello lasciato dalla ritirata dell'ordine internazionale basato sugli Stati. Nuovi assemblaggi sono attesi.

La ricerca di Saskia Sassen mostra come questi assemblaggi stiano avvenendo "tra confini", *cross-border* o *trans-boundary*. Si tratta di processi che non sono più, almeno nel vecchio senso del termine, "internazionali": stabiliti cioè da un gioco "tra nazioni", Stati-comunità che esercitano un dominio legittimo ed esclusivo sul proprio territorio. Qui, invece, si tratta di processi "tra locale e globale" che mescolano gli ambiti e i *milieux*. Benché siano localizzati in ambienti nazionali o subnazionali (le città-territorio), questi processi fanno parte della globalizzazione in quanto coinvolgono reti transfrontaliere (*trans-boundary*) ed entità che connettono processi e attori multipli (locali-nazionali) o implicano la ricorrenza di questioni o dinamiche particolari in un numero crescente di paesi o località.<sup>3</sup> Tali processi sono, per esempio, le comunità transnazionali, le città globali, le catene globali del valore, i fenomeni di compressione spazio-temporale.

Le città globali che si organizzano in reti di transazioni sono il fenomeno emergente. I servizi che in esse si localizzano sono sempre meno "nazionali": è come se si costituissero zone franche in cui si parlano linguaggi e si fanno funzionare comunità di pratiche che sono essenzialmente transnazionali. Forse queste reti sempre più fitte finiranno per dare luogo a veri e propri sistemi urbani transnazionali. Londra - New York o Londra-Parigi funzioneranno come un unico circuito, anche se "ospitato" in diversi Stati nazionali. Per certi versi è già così.<sup>4</sup> In

3 Id., *Sociology of Globalization*, Norton & Co., New York 2007, p. 3 (trad. it. *Una sociologia della globalizzazione*, Einaudi, Torino 2007).

4 «Nel caso di una "città globale" il territorio circostante ingloba addirittura altre città globali: New York ad esempio fa parte del "territorio" di Londra e viceversa» ha sostenuto J. Véron in Id., *L'urbanizzazione del mondo*, il Mulino, Bologna 2008, p. 56.

alcuni casi, come tra la Silicon Valley e Taiwan, si tratta di circuiti formati da imprenditori che appartengono a entrambe le regioni, quella californiana e quella cinese. Essi passano il loro tempo, moderni argonauti, a viaggiare tra i due mondi.<sup>5</sup> Fattori politici, culturali e linguistici saranno all'opera per mantenere i tratti nazionali di questi luoghi transnazionali. Le città globali sono luoghi di potere, in cui si svolge un braccio di ferro tra gruppi economici e politici. Non più radicate localmente, le élite economiche e tecniche che abitano le città globali sono ormai solo ancorate a quel luogo, da cui possono levare l'ancora in ogni evenienza.<sup>6</sup>

I flussi che quelle élite alimentano non hanno una precisa nazionalità: se potessimo misurare tali flussi vedremmo che le città e le regioni sono essenzialmente delle "porte" attraverso cui essi transitano. Ma non senza contribuire a modificare quel luogo: mediante attrazione di funzioni e di persone, costruzione di nuovi insediamenti, mobilità di fenomeni connessi al consumo, turismo artistico-culturale. I flussi globali infatti sono vischiosi (*sticky*), si appiccicano ai territori in cui transitano. Essi sono anche pesanti (*lumpy*) e densi (*thick*). Di qui mescolanze e meticciami ma anche disordine globale.

I flussi globali non transitano liberamente nei territori nazionali: sono soggetti a vari tipi di restrizioni

e di controlli. Eppure larga parte di questi controlli deve essere ormai rivista da parte degli Stati, sotto la pressione delle imprese globali. La loro esigenza di essere competitive è la principale condizione di sopravvivenza entro una data cornice di regole del mercato globale: e gli Stati non possono permettersi di essere abbandonati dalle imprese globali. Quindi le istituzioni statali subiscono una continua invasione dei propri confini da parte di altri soggetti – economici ma anche giuridici – che ne riducono in modo significativo il potere sovrano.

Vi è poi una seconda invasione: anche la politica, per suo conto, scavalca i confini che le erano stati costruiti intorno nell'epoca dello stato di diritto. Si tratta di quei confini che sin qui garantivano ciascun individuo dall'incursione di interessi e reti comunicative all'interno del proprio mondo vitale. Oggi sia la sfera del corpo sia l'anima degli individui sono sottoposte alle incursioni di una politica espansiva: una "matrice anonima" viola i confini individuali e i diritti dei singoli.

Una terza fonte è all'opera, non meno insidiosa. Si creano diritti ibridi che aggirano sia le istituzioni regolative sia il controllo individuale. Sono i diritti delle reti digitali, di Internet, dei nuovi spazi virtuali delle nuove tecnologie di comunicazione: spesso più simili a territori di confine da predare che non a nuovi campi espressivi.<sup>7</sup>

5 A. Saxenian, *The New Argonauts: Regional Advantage in a Global Economy*, Harvard University Press, Harvard 2007.

6 È la tesi sull'ancoraggio territoriale degli attori sviluppata da P. Veltz, *Mondialisation, ville set territoires. L'économie d'archipel*, PUF, Paris 2005, p. 148 ss. Essa trova una esplicita conferma nel seguente passo, scelto tra i tanti: «Dobbiamo giocare una partita in un mercato che non conosce il concetto dell'etica. Se non ci saranno le condizioni per giocarla, se ci saranno dei blocchi politici, finanziari o economici, la Fiat sposterà la sua partita da qualche altra parte. Oggi è in grado di farlo». Dall'intervista a Sergio Marchionne, amministratore delegato della Fiat, "La Repubblica", 15 ottobre 2007. Gli sviluppi recenti della Fiat lo confermano.

7 Una visione pessimistica e critica si trova in G. Teubner, "La matrice anonima. Quando 'privati' attori transnazionali violano i diritti dell'uomo", in "Rivista critica del diritto privato", 2006. Una visione più ottimistica, anch'essa critica, invece, in M. Castells, *La nascita della società in rete*, Università Bocconi, Milano 2003.

# 2015

## UN'IDEA DI EXPO

di Luca Dominelli, scrittore

Scrivo queste righe per esprimere il mio totale apprezzamento per la proposta che la Consulta architettonica di Milano ha lanciato, tramite Stefano Boeri, per l'Expo 2015 (una data che sembrava lontana e che, nel giro di un anno, è diventata terribilmente vicina).

L'idea è quella di realizzare sul terreno dell'Expo non già una mostra, bensì un parco coltivato dove poter unire e vedere all'opera «contadini e aziende produttrici di tutto il mondo», i cui prodotti possano essere trasformati sotto gli occhi di tutti – secondo le tecnologie più sofisticate unite alla sapienza antica – in prodotti alimentari. Così l'Expo, scrive Boeri, potrebbe essere lo spazio in cui «mettere in scena le culture del fare che rappresentano l'energia vitale del nostro pianeta».

La ragione per cui questa proposta ha suscitato la mia adesione è che non si tratta soltanto di un'idea originale – la trasformazione dell'area Expo in un parco di attività agricole d'avanguardia, nel quale i visitatori potrebbero assistere a processi produttivi che non potrebbero essere reperiti altrove nel loro insieme –, che permetterebbe a Milano di differenziare profondamente il proprio apporto rispetto a tutte le manifestazioni analoghe (comprese le altre Expo), ma si tratta anche di un'idea che ridà vita a quella che è la cifra unica, non riproducibile, della cultura di questa straordinaria città. In essa si avverte il segno di una personalità che non ha paragoni nel mondo, quella personalità che i nostri padri fondatori (da

Ambrogio a Carlo Borromeo passando per Leonardo da Vinci) hanno impresso nel carattere della città.

Si avverte, per esempio, il senso della città-territorio che Milano è sempre stata. Fin dai tempi di Bonvesin de la Riva (1288), Milano non è pensabile senza il suo territorio. Le mura che l'hanno circondata non l'hanno mai definita, tanto nel Duecento quanto oggi. Chi sa dire veramente quali siano i confini di Milano? La stessa presenza massiccia di etnie diverse (98, una delle più alte del mondo) ci suggerisce l'immagine di una città senza confini. Tocca a chi ne determina il destino leggere questa felice indeterminazione dovuta al prevalere di quella che Boeri chiama la «cultura del fare» rispetto alla cultura del potere, che si nutre di immagini, apparati e dispositivi di esclusione. La città dominata dalla cultura del potere definisce più rigorosamente il «dentro» e il «fuori». Per Milano, viceversa, è sempre stato il «fare» a occupare il primo posto. A questa sua natura la città non è mai venuta meno, anche quando ciò ha significato distruzione e dominazioni.

Cultura del fare vuol dire una cultura nella quale ideazione e realizzazione, scienza e tecnica, conoscenza e azione sono strette tra loro in un legame fortissimo. Ma vuol dire anche che nei rapporti umani – da quelli personali e privati a quelli pubblici – la stima reciproca dipende più da quello che si fa, dalla capacità dimostrata in corso d'opera, piuttosto che nelle reciproche opinioni pregresse o negli steccati politici o di campanile.

# IN SVIZZERA UNA SCELTA MINIMALISTA. E ALLA FINE TUTTO ALL'ASTA

di Sara Rossi, giornalista e scrittrice

Un'Esposizione universale ha due scopi: deve lasciare un segno negli individui che vi partecipano e nella memoria collettiva cittadina, e deve cambiare fisicamente il paesaggio della città coinvolta. Sta scritto nella Convenzione delle Esposizioni universali e continua a essere una delle regole da seguire per tutti i paesi che ne promuovono una.

Ha fatto eccezione, però, l'Esposizione nazionale svizzera 2002, che ha scelto di non modificare il territorio in cui era impiantata. Le ragioni sono varie: penuria di finanziamenti, riflessione poetica sull'effimero, concetto urbanistico dell'impatto lieve sul paesaggio. Ogni pezzo è stato venduto all'asta o spostato e dell'Expo svizzera 2002 non è rimasto nulla. O quasi. Maurizio Montagna è uno dei cinque fotografi incaricati dall'Ordine degli architetti di Milano di indagare sulle eredità urbane e ambientali di altrettante Expo recenti europee. Quattro raccolte hanno mostrato imponenti strutture, chi più chi meno integrate nelle città di Lisbona, Hannover, Siviglia e Saragozza. Maurizio Montagna invece ha fotografato il lago, le montagne, il lungolago spoglio e bellissimo della regione dei Tre Laghi (Neuchâtel, Bienna e Morat) dove si è tenuta l'Expo svizzera. Mi racconta questa storia, tratta dal saggio di un autore tedesco, Leonard Koren, che tenta di rispondere alla domanda: "Che arte è l'universo?".

*Prima dell'imbrunire, il viaggiatore che attraversa i campi comincia a preoccuparsi di trovare un giaciglio per la notte. Si scosta dalla sua strada per raccogliere rami e ne prende tanti quanti le sue braccia possono reggere. Sceglie uno spazio ben riparato, e compone quella che sarà la sua abitazione per una notte. Il mattino seguente, il viaggiatore si prepara per una nuova giornata di cammino. Disfa la sua capanna e rimette a posto i rami dove li aveva trovati. Poi riparte. Ora, se qualcuno passasse di lì, a un primo sguardo non si accorgerebbe di nulla. Prestando più attenzione, però, potrebbe scorgere una leggera impronta nell'erba, la curvatura di alcuni rami: piccoli dettagli che*

*testimoniano il suo passaggio. Soprattutto quello che resta è il ricordo della capanna nei pensieri del viaggiatore, e ora anche nei tuoi, che hai ascoltato questa storia.*

«Sono rimasto spiazzato, spaesato» racconta Montagna, scelto per fotografare i luoghi dell'Expo svizzera perché autore di Billboards, un lavoro sul silenzio dei cartelloni pubblicitari vuoti. «Di solito fotografo l'assenza e trovo una grande presenza; in Svizzera, invece, cercavo segni della presenza e trovavo un'assenza. Gli organizzatori dell'Expo hanno compiuto una vera e propria operazione chirurgica: mettere e togliere senza lasciare tracce, o meglio, senza lasciare tracce casuali, come invece nel caso del viaggiatore. Rimangono dei binocoli posizionati sulla riva del lago, se ci guardi dentro, vedi le diapositive di quello che c'era durante l'Expo: i padiglioni, la gente che passeggia sui ponti e le passeggiate architettoniche in riva all'acqua, il grande cubo di rame in mezzo al lago, la nuvola di pioggia sopra Yverdon. L'idea dell'effimero è interessante, trasgressiva, è veramente futurista e ripensa il modo di fare delle strutture legate allo spazio sociale. Io avrei fatto qualcosa di ancora più scioccante, più allusivo e meno legato all'immagine di ciò che è stato. Però è stata una scelta giusta: quando hanno capito che non c'erano tanti soldi e non avrebbero potuto fare qualcosa di grande qualità o utilità sociale, hanno deciso di rendere tutto provvisorio. Piuttosto che fare male le cose, non hanno fatto niente. Anche il giornale "Le Monde" ha detto che è stata una delle esposizioni più oneste dei nostri tempi.»

L'organizzazione aveva fatto previsioni molto ottimistiche sui finanziamenti. Pensavano che sarebbe bastato annunciare l'Expo perché il settore privato contribuiva con grande interesse e generosità, mentre invece si sono trovati a elemosinare a destra e a sinistra, chiedendo prestiti su prestiti alle banche e finendo per pesare soprattutto sulle casse dello Stato. Mancava

un anno all'Expo, nel 2001, e metà del budget non era ancora coperto. Oltre al disinteresse dei possibili sponsor, c'era un certo rallentamento economico generale e il crollo di Swissair fu un duro colpo per il paese. Molti sponsor si ritirarono proprio un anno dall'apertura, lasciando l'organizzazione in grande difficoltà, a pensare a tutti i modi per risparmiare soldi. Alcune strutture, pensate inizialmente per restare, diventarono provvisorie e altre si fece conto di rivenderle alla fine dell'esposizione per saldare i debiti con le banche.

«Anche noi che lavoravamo all'Expo ci sentivamo effimeri» spiega la responsabile culturale delle pubblicazioni in lingua italiana (una delle quattro lingue ufficiali della Confederazione elvetica), Barbara Bonardi. «Eravamo un team molto giovane, tanti di noi avevano lasciato un lavoro fisso per buttarsi due o tre anni nella preparazione della manifestazione, pur sapendo che a fine 2002 sarebbero ripartiti ognuno per la sua strada, come i pezzi delle installazioni... È stato bello così. Personalmente mi dispiace che non abbiano lasciato niente, nessuna opera né funzionale né artistica. Se ripenso alle Esposizioni nazionali precedenti, mi vengono in mente grandi opere, per esempio la magnifica passeggiata sul lungolago di Losanna costruita per l'Expo 1964; ma erano altri tempi, eravamo in pieno boom economico e si costruiva per mantenere. Ora siamo abituati a consumare al minor prezzo possibile e a tenerci solo il ricordo.»

Non che gli interventi urbani siano mancati del tutto: l'Expo è stata il colpo d'acceleratore per tirare fuori progetti dal cassetto, urbani (la funicolare a Neuchâtel, alcuni palazzi da riattare in centro a Bienna e la piazza della Stazione a Yverdon) o legati alla rete stradale e ferroviaria per raggiungere la regione. Morat invece ha deciso che non aveva bisogno di niente di più, tranne un sottopassaggio, e si è concentrata sulla promozione della propria immagine. Il maggior guadagno, infatti, è legato al turismo, sensibilmente aumentato dal 2002 e dalle relazioni tra

i cantoni coinvolti (la regione dei Tre Laghi, dove si è svolta la manifestazione comprende il cantone di Neuchâtel, Berna, Vaud e Friburgo).

«Non è stata una nostra decisione smantellare tutto» spiega Martin Heller, direttore artistico dell'Expo 2002 e oggi delle manifestazioni a Linz, capitale della cultura 2009. «Però bisogna pensare che un'Expo attira milioni di persone (dieci e mezzo da noi) per alcuni mesi, perciò devi creare infrastrutture leggere che poi potrai togliere quando diventeranno inutili. Anche alcune grandi strutture avevano un senso solo se temporanee, per la durata di un'Expo, dopo sarebbero risultate ridicole o dispendiose. Per esempio, il monolito di Jean Nouvel lasciato così in mezzo al lago non aveva senso, ma per farlo vivere con attrazioni artistiche ci sarebbero voluti altri soldi che non c'erano. La regione dei Tre Laghi è una zona molto bella, naturale e protetta da varie leggi. È difficile ottenere dei permessi per lasciare impronte più incisive sul territorio. Infine è una questione di gusti: siamo in un paese democratico e non possiamo decidere per gli altri. A Neuchâtel hanno votato se tenere il lungolago come l'avevamo costruito noi, piacevole per passeggiare e sostare nella natura, o tornare a farne un parcheggio com'era prima; i cittadini hanno scelto il parcheggio.»

Un totale di 30.000 oggetti hanno cambiato proprietario al ritmo segnato dal battitore dell'asta: alcuni pezzi sono stati venduti e avranno destinazioni lontane, come gli asciugamani dei bagni e le divise da lavoro. Altri saranno riutilizzati in un lago vicino: il battello che collegava un luogo all'altro dell'Expo servirà al Montreux Jazz Festival sul lago Lemano. Ma la storia più mirabolante riguarda l'opera da molti considerata la più suggestiva dell'Arteplage di Neuchâtel: il monolito di Jean Nouvel. Dove si trova? È stato smembrato, come le reliquie dei santi, e chi ha potuto – in gran parte gli organizzatori – se n'è portato a casa un pezzetto.

Ristampa

0 1 2 3 4 5

Anno

2010 11 12 13

Stampato per conto della casa editrice presso  
Bianca & Volta, Truccazzano (MI)