

TRASPORTI

& cultura

50

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



LA CITTÀ, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2018
anno XVIII, numero 50

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia

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

Comitato Scientifico

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti
Parlamento Europeo

Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

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

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

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

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2018

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

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 LA CITTÀ, SPECCHIO DELLA SOCIETÀ
di Laura Facchinelli

7 50 NUMERI
di Laura Facchinelli

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

83 UN CAMION CHE PASSA È MUSICA?
di Ricciarda Belgiojoso

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

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

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

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

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

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

cultura

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

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

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

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

La città, specchio della società

di Laura Facchinelli

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

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

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

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

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

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



Brevi note sulla condizione attuale della città

di Franco Purini

Le città dell'età globale, da quelle di medie dimensioni come Milano alle megalopoli ormai numerose tra le quali San Paolo, Città del Messico, Pechino o Shanghai, che sembrano ormai altrettante realtà geografiche in grado di produrre fenomeni climatici importanti più che essere il risultato di interventi umani, sono l'esito in gran parte di una nuova condizione urbana. Questa situazione, che ha una straordinaria evidenza, consiste nel fatto che la vita di queste realtà è costantemente al limite di un possibile *collasso*, che le distruggerebbe del tutto. Ciò produce una pressione adrenalinica che sottopone a una percettibile e crescente tensione qualsiasi struttura della città. Le questioni ambientali, compreso lo smaltimento dei rifiuti, quella dei trasporti, il problema delle fonti energetiche non esauribili né inquinanti, l'affollamento in alcune circostanze degli spazi pubblici che genera ansie, la minaccia del terrorismo e il suo dispiegarsi troppo spesso improvviso, costituiscono così rischi potenziali e a volte stragi che - e non suoni come un paradosso - contribuiscono a fare della città un insieme di momenti *eroici* che trovano nei racconti di James Ballard¹ la loro motivazione teorica e poetica. Si tratta di una pressione calcolata, attentamente dosata nella sua intensità, che rovescia la ricerca del bene a favore di un'incombente del male, che si traduce anche in qualcosa di vitale. Ne è prova ad esempio l'abbattimento delle Twin Towers, una tragedia che ha rivelato la fragilità di ogni città, soprattutto delle megalopoli, e al contempo la loro capacità *resiliente*, come si usa dire oggi con un certo compiacimento. Una resilienza che si sostiene su una *promessa di felicità*, si potrebbe dire come potente antidoto ad ogni eventuale catastrofe.

Prima di esporre alcune ulteriori considerazioni sulla città occorre chiarire che la conoscenza che si può avere di essa è sempre parziale, provvisoria e tendenziosa. È parziale perché, anche se è possibile pensarla come una totalità, la cui espressione simbolica è la *forma urbis* intesa in tutte le sue espressioni, comprese quelle che segnano il declino di questa nozione, la sua conoscenza, data la vastità e la complessità di ogni insediamento urbano, non può che configurarsi come un insieme di frammenti riguardanti dati storici, aspetti strutturali, valori relativi all'ambiente e al patrimonio architettonico. Tale conoscenza è poi provvisoria perché i processi vitali della città si susseguono con una sempre maggiore velocità. Ciò fa sì che i saperi concernenti gli insediamenti urbani assu-

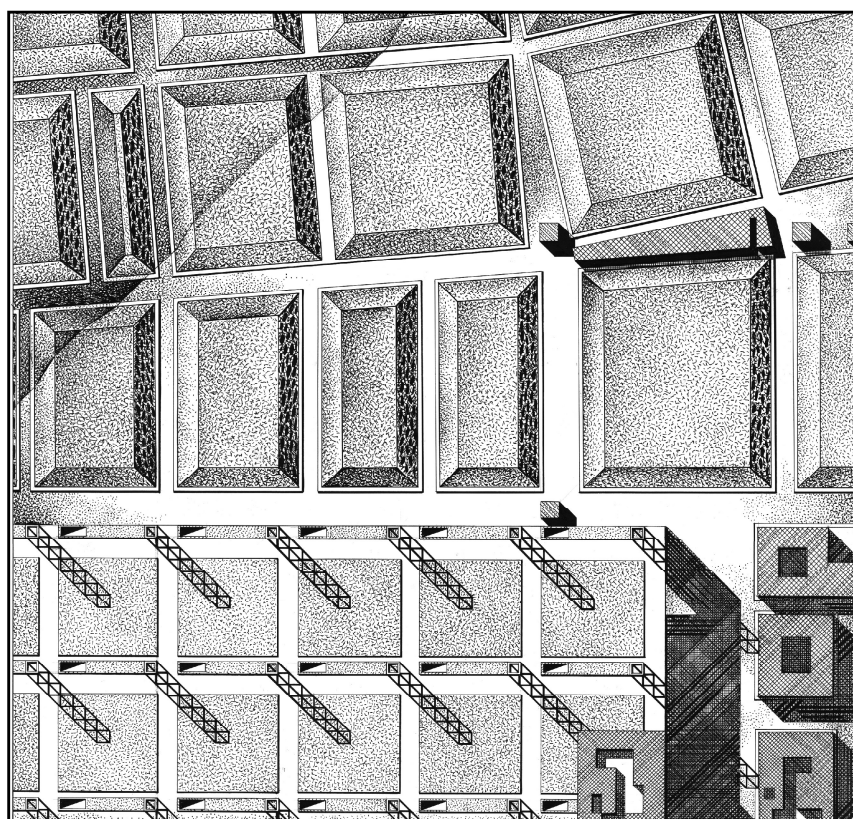
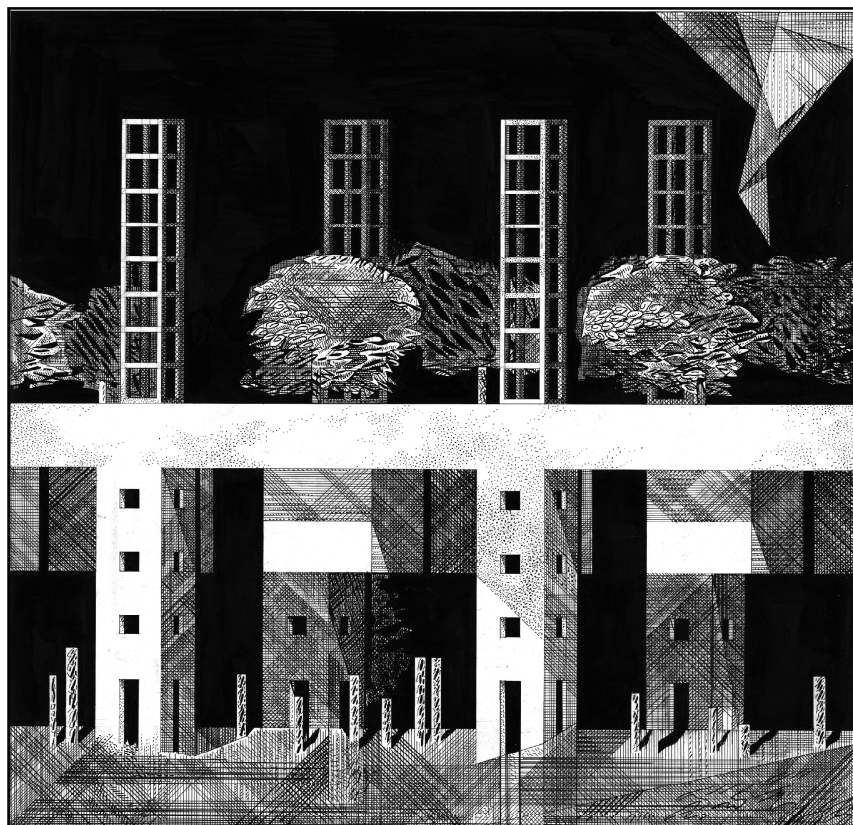
Short notes on the current condition of the city

by Franco Purini

Cities in the global era, rather than the consequence of human design, seem largely to be the result of a new urban condition. This situation, which is remarkably evident, consists in the fact that the life of these realities is constantly on the verge of a possible collapse, which would destroy them totally. The ensuing pressure leads to a growing and perceptible tension that is felt in every structure of the city. Environmental issues, including waste disposal, problems of transportation, inexhaustible non-polluting energy sources, the crowding in certain circumstances of public spaces that generates anxiety, the threat of terrorism that may strike at any time, constitute potential risks. In recent years, these phenomena and orientations have made it extremely difficult for the design culture to develop incisive and advanced strategies for the future of urban settlements.

Nella pagina a fianco, in alto: veduta di Shanghai, foto di Laura Facchinelli. In basso: traffico a San Paolo del Brasile. Foto: Zé Carlos Barretta/Folhapress Foto, [https://it.wikipedia.org/wiki/San_Paolo_\(Brasile\)#/media/File:By_Carlos_Barretta_stk_001957_\(11015688045\).jpg](https://it.wikipedia.org/wiki/San_Paolo_(Brasile)#/media/File:By_Carlos_Barretta_stk_001957_(11015688045).jpg)

¹ James Graham Ballard, *Cocaine Nights*, Baldini e Castoldi, 1997.



1 e 2 - Franco Purini, due disegni del Progetto Milano Verde, 1990.

mano un carattere temporaneo, in quanto le dinamiche evolutive della città non consentono la formazione di un sistema di conoscenze stabili. La stessa storia degli insediamenti urbani è costantemente oggetto di riformulazioni. Cambiando costantemente le condizioni della città nel presente, ma anche l'idea del suo passato e il pensiero del suo futuro, ogni ricostruzione delle sue vicende subisce una serie di torsioni tematiche oltre ad ac-

celerazioni o rallentamenti nella rappresentazione delle varie fasi evolutive che essa ha vissuto. Tutto ciò modifica il senso stesso della narrazione storiografica. Infine la conoscenza della città non può non essere di parte perché l'oggettività non esiste e, se esistesse, non sarebbe operante. Senza una visione orientata del mondo non può infatti darsi alcuna interpretazione significativa della realtà, compresa quella della città.

È forse superfluo chiarire che quanto esposto finora intende contrastare l'idea, molto diffusa da sempre tra gli architetti e gli urbanisti, che, attraverso analisi sofisticate sulla formazione dei tracciati e dei tessuti, sulla stratificazione edilizia, sulla mobilità e su altri suoi aspetti primari sia possibile, anche con l'aiuto della sociologia, dell'antropologia, dell'economia, delle discipline giuridiche, possedere la città in tutti i suoi ambiti conoscitivi. Occorre pertanto convincersi che i saperi relativi, transitori e orientati di cui si può disporre, raramente possono comunque aprire spazi teorici e operativi sulla città non marginali e duraturi.

La "fine del sociale", di cui ha parlato Alain Touraine² - il quale ha anche affermato che l'età attuale è quella di un paradossale "individualismo di massa", ovvero uno "spazio totale dei diritti" ai quali non sembrano però corrispondere i necessari meccanismi compensatori, ovvero momenti necessari di ricomposizione di classi e ceti, al contrario sempre più frammentati e isolati - fa oggi della metropoli, assieme ad altri fattori, l'ambito di una molteplicità di fenomeni, a volte contraddittori. Fenomeni inseriti, oltre che nella "liquidità" baumaniana³, in un consumo sempre più pervasivo e velocizzato come conseguenza di uno sviluppo che si vuole in perenne crescita e in una sfera progressivamente crescente di segnali mediatici che non è più possibile controllare. Parallelamente si fanno più determinati sia la tendenza opposta verso la "decrescita" teorizzata da Serge Latouche⁴, nella quale un anticapitalismo di fondo si affianca a volontà riformistiche nei confronti dello stesso capitalismo, sia l'ipotesi di Jeremy Rifkin⁵ di una gestione dal basso e non più centralizzata dell'energia, un'idea che cambierebbe notevolmente la struttura fisica della città. Il tutto in quella vera e propria *riduzione al presente* che finisce con l'azzerare completamente il passato e il futuro. Questa cancellazione del tempo, a meno della più ristretta contemporaneità, si traduce anche in una *diminuzione*, se non proprio in una *abolizione dello spazio*, un'entità ridotta a un mero simulacro privo di qualsiasi potenzialità che non sia meramente utilitaria. Per contro questo stesso spazio, che Rem Koolhaas considera uno "spazio-spazzatura"⁶, è oggetto di una vera e propria *mitologia dell'attraversamento*, ovvero una enfasi relativa al modello del *nomadismo*, nel quale la linea baudelairiano-benjaminiana si incontra con le suggestioni che emanano dalle derive di matrice situazionista.

I fenomeni e gli orientamenti descritti hanno reso

2 Alain Touraine, *La globalizzazione e la fine del sociale. Per comprendere il mondo contemporaneo*, Il saggiatore, 2012.

3 Zygmunt Bauman, *Modernità liquida*, Roma-Bari, Laterza, 2002.

4 Serge Latouche, *La scommessa della decrescita*, Milano, Feltrinelli, 2007.

5 Jeremy Rifkin, *La terza rivoluzione industriale. Come il "potere laterale" sta trasformando l'energia, l'economia e il mondo*, Milano, Mondadori, 2011.

6 Rem Koolhaas, *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Macerata, Quodlibet 2006.



negli ultimi anni quanto mai difficile alla cultura del progetto individuare strategie incisive e avanzate per il futuro degli insediamenti urbani, nel momento stesso in cui hanno messo in crisi questa stessa cultura, obbligandola a rifondarsi e a rimotivarsi dalle sue basi. La molteplicità, di fatto ingestibile, che risulta dall'interazione tra di essi si rende evidente elencando alcune definizioni o alcune aggettivazioni programmatiche che si possono proporre per la città degli ultimi anni. Esse sono la *città del consumo*, la *città dell'immagine*, la *città creativa*, la *città generica*, la *città dei flussi e delle reti*, la *città delle infrastrutture*, la *città mondo*, la *città rimossa*, la *città analogica*, la *città collage*, la *città distratta*, la *città di frontiera*, la *città come proiezione del digitale*, la *città multiculturale*, la *città dell'arte*, la *città partecipata*, la *città rigenerata*, la *città giusta*, la *città pubblica*, la *città-campagna*, la *città di frammenti*, la *città per parti*, la *città intelligente* o *smart city*.

Si tratta in realtà della presenza di una serie di caratteri contraddittori compresenti in un'unica città, che per questo motivo sarebbe meglio pensare come *tante città in una*. In questa città vive peraltro, da qualche tempo, una divisione sempre più forte tra la democrazia rappresentativa, che si era formata tra il Settecento e l'Ottocento, e la democrazia diretta come espressione della rete. Si tratta di un'opposizione che sta *rinominando* lo spazio pubblico sottraendolo alla sua più recente espressione, quella che lo ha visto come un prolungamento dello spazio del consumo. Ciò che è avvenuto qualche anno fa al Cairo o a Istanbul è una conseguenza di questa condizione, che produce nuove forme di conflitto. In effetti per un verso Internet ha come esito una nuova socialità che si riconosce nell'immaterialità digitale, quasi replicando la città fisica nel dominio della virtualità, per l'altro tale astrazione si rovescia nello spazio

reale risignificandolo attraverso contenuti nuovi e, almeno per adesso, fortemente ambigui.

La sovrabbondanza di senso o, se si preferisce, l'eccesso di interpretazioni e di intenzioni modificatrici che questo elenco di definizioni tematiche mostra con una indiscutibile evidenza, si pone come un ostacolo ulteriore alla comprensione della città. Una comprensione, occorre ricordare, fortemente limitata per le ragioni esposte nella premessa. Questa difficoltà si fa ancora più consistente per un altro motivo. È diffusa tra gli architetti e gli urbanisti, ma anche tra i non addetti ai lavori, che sia possibile comprendere i tempi della città in una loro lettura simultanea. In altre parole si ritiene che i ritmi vitali di un insediamento urbano siano avvertiti e decifrati mentre sono in atto. Bisogna invece rendersi conto che tra la vita della città e la presa d'atto di tale vita esiste uno scarto temporale, un *differimento* diacronico il quale fa sì che tra la processualità urbana e la sua consapevole acquisizione si interponga una fase analitica. Si tratta di un *intervallo critico* il quale, mentre consente di leggere in modo relativamente attendibile i tempi della città, li distanzia rendendoli al contempo più generali e astratti. C'è poi da tenere presente la complessa intersezione tra il tempo individuale di chi vive la città e il tempo della città stessa, un tempo collettivo ma anche espresso autonomamente dalla struttura urbana. Ciò vale anche per il rapporto tra la memoria del singolo abitante della città e quella che l'insediamento urbano possiede di sé.

La situazione attuale della città è il frutto dell'interazione di tre paradigmi. Il primo è il *paradigma paesaggistico*. L'idea di paesaggio si è configurata negli ultimi anni come una nozione totalizzante che si è sovrapposta a quella di territorio, di città e di architettura. Le ragioni di questa assolutizzazione sono molte e molto diverse tra

3 - Veduta della Piazza Gae Aulenti a Milano, foto di Laura Facchinelli.



4 - Grattacieli e viadotti a Shanghai, foto di Laura Facchinelli.

di loro. È impossibile in questa sede riassumerle e argomentarle. Si può solo dire che l'idea di paesaggio finisce con il produrre una sorta di *derealizzazione* dei contesti fisici a favore di una loro idealizzazione sovrastorica e apolitica. Il paesaggio trascende infatti ogni conflitto ponendosi come un'entità astratta, esito di un sostanziale tentativo di evitare le contraddizioni tra località e globalità. La Convenzione Europea del Paesaggio è da questo punto di vista il possibile esito di un vuoto nell'architettura istituzionale dell'Unione Europea la quale, per essere veramente tale, non riuscendo a superare la sua articolazione negli stati nazionali che la compongono e la sua determinante essenza economica, più che politica, si è data una sorta di un ipotetico *terreno comune* ideale e idealizzato, una *rappresentazione sostitutiva* di un'unità non ancora veramente realizzata.

Il secondo paradigma è quello *ecologico*. La città rifiuta la sua iniziale contrapposizione alla natura, la sua essenza artificiale, cercando di proporsi come una *conseguenza* della natura stessa. Su questo cambiamento di mentalità, nel quale giocano fortemente posizioni sostanzialmente antiumanistiche, si innesta sia la *problematica della sostenibilità*, ormai divenuta più un luogo comune e uno *stile* che una dimensione veramente operante, sia la volontà di considerare la città come uno strumento gratificante, interattivo e *salutista*, nel quale l'individuo di massa può trovare risposte di matrice sostanzialmente narcisistica alle sue esigenze funzionali e rappresentative. Risposte basate su un culto autoreferenziale del corpo, su pratiche performative e su un uso del tempo libero apparentemente socializzante, in realtà polarizzato sull'appartenenza a un circuito ritenuto

elitario, come quello che si è formato negli ultimi due decenni attorno all'arte. Al contempo, come si è detto all'inizio di tale scritto, la città è ormai un *fenomeno naturale* che produce conseguenze anche esse naturali.

Il terzo paradigma è quello dell'*esistente*. Dalla teorizzazione gregottiana della "modificazione" al "costruire nel costruito"⁷, dalla densificazione al contenimento del *consumo di suolo* il primato dell'esistente è divenuto incontestabile. In qualche modo il nuovo può darsi oggi solo come effetto di un intervento su ciò che è già presente nel territorio e nella città. Questo orientamento finisce con il produrre una sorta di *determinismo urbano e architettonico*, per il quale si costruisce solo dove c'è già qualcosa. Questa strategia non produce sempre scelte conformi alle esigenze della città, la quale non può evolvere esclusivamente sulle proprie tracce, in una sorta di costante ricalco della sua storia insediativa, ma rispetto a tale storia deve trovare momenti di discontinuità che ne accrescano la complessità e la stratificazione.

Come conclusione parziale di queste brevi note si può affermare con un certo grado di attendibilità che la città attuale non possiede più né uno statuto prevalente né una vera e riconoscibile *dimensione collettiva*. È una città che agisce in modo tribale, specializzandosi per rispondere a esigenze di gruppi ristretti o per erogare *servizi* di natura utilitaria. Il suo essere un testo complesso, insondabile nei suoi significati come un romanzo, il suo dovere essere *bella* non sono più ritenuti valori

7 Vittorio Gregotti, *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, 1991.



consustanziali alla sua realtà, ma qualcosa che forse le apparteneva una volta, ma che oggi non ha più alcun senso. La città come luogo di quelle infinite narrazioni, alcune delle quali, nel caso di Londra, sono state poeticamente, ma anche teoricamente, ripercorse in tutte le loro risonanze da Iain Sinclair nel suo *London Orbital*⁸, è oggi di fatto negata. Quella attuale è inoltre una *città divisa*, che occulta i conflitti che la coinvolgono in una *specializzazione neofunzionalista* nella quale il mistero, il “meraviglioso urbano”, di cui quattro decenni addietro ha parlato Renato Nicolini⁹, il tendere a organizzazioni spaziali per loro natura aperte e mutevoli, rivolte a incrementare la libertà dei cittadini, rimangono come ambiti senz’altro esistenti ma impliciti, sospesi, di fatto sempre più lontani. Solo le visioni dischiuse da un progetto urbano consapevole della sua aleatorietà, ma anche del suo essere l’esito di quella conoscenza parziale, provvisoria e tendenziosa di cui si è detto all’inizio di queste note, un progetto capace di raccogliere, nonostante i limiti con i quali si confronta, la sfida dell’utopia come forma avanzata della realtà, può restituire alla città la sua essenza più profonda. Essa consiste in una coincidenza spesso avventurosa, nella quale la “sostanza di cose sperate” si fa realtà, tra le aspettative individuali e quelle collettive, una coincidenza la quale, anche se sempre temporanea, esprime volta per volta il senso e la

finalità della città. In tutto ciò la *moltitudine* di Toni Negri e Michael Hardt¹⁰, che ha da tempo preso il posto della comunità insediata, è positivamente sospesa tra le probabilità di un collasso dell’intera struttura urbana e una salvezza che si rinnova giorno per giorno. In questo contesto instabile, che produce un’etica e un’estetica nuove, come nel *Museo dell’altro e dell’altrove a Roma*, il sistema dei trasporti divenne centrale perché metaforicamente collegato all’idea della libertà individuale di fare propria, muovendosi, l’imponderabile totalità urbana. Quest’idea è una illusione, ma senz’altro capace di generare una mitologia nella quale vale a pena immergersi che ciascun abitante della città contemporanea si immerga.

© Riproduzione riservata

5 - Edifici a Messico City. Foto di Alejandro Islas Photograph AC. <https://www.flickr.com/photos/99299995@N02/9355469268/>, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index>.

⁸ Iain Sinclair, *London Orbital, A piedi intorno alla metropoli*, Il Saggiatore, 2002.

⁹ Renato Nicolini, Franco Purini, *L’effimero teatrale. Parco centrale. Meraviglioso urbano, La casa Usher*, Firenze, 1981
Renato Nicolini, *Il meraviglioso urbano*, in «Lotus» n. 25, Gruppo Editoriale Electa spa, Milano, aprile 1979.

¹⁰ Michael Hardt, Antonio Negri, *Moltitudine. Guerra e democrazia nel nuovo ordine imperiale*, Rizzoli, 2004.