

“MIMESIS”

UNA NUOVA OSPITALITÀ COME TERAPIA URBANA

Tesi di Laurea Magistrale
di Giovanni Bettinelli

Matricola: 915078

Relatore: Ico Migliore

Politecnico di Milano
Scuola del Design

Corso di Laurea Magistrale
in Interior and Spatial design

A.A. 2020-2021

ABSTRACT

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

L'identità è frutto di una continua trasformazione e ridefinizione delle relazioni tra persone e territorio abitato. Ma la perpetua evoluzione dei legami con il proprio contesto rischia oggi di frammentare e disordinare cronicamente il nostro senso di appartenenza, dando vita a fenomeni di distrazione e rarefazione dei fattori che hanno determinato la nostra stessa comunità attuale. Nell'ottica relativa alla moltiplicazione dei centri, nel nuovo contesto urbano, sorge quindi spontanea una prima domanda per la quale risulta necessario un successivo approfondimento: Cosa significa "essere" in centro?

Si tratta di una domanda la cui risposta può variare a seconda degli obiettivi che ci si pone. Dal momento che il nostro scopo è quello di riportare l'attenzione nei confronti di luoghi di distrazione, allora la centralità richiede la definizione di un senso di vicinanza nei confronti del medesimo. Un rapporto di prossimità, proviene prima di tutto dalla cura e dall'attenzione della cultura locale, generatrice dell'identità di quei luoghi e, di conseguenza, dall'inserimento di un messaggio contaminante in grado di volgere l'attenzione all'avvenire. La cultura locale, perciò, è intesa come palinsesto di saperi, di concetti e di materiali che hanno definito la nostra realtà attuale e il suo compito è quello di concretizzare la nostra relazione con il luogo vissuto. In tale ottica, il movimento, inteso non come semplice spostamento da punto A a punto B, ma come vera e propria forza gravitazionale verso il luogo in og-

getto, risulta essere la chiave per la definizione di una nuova concentrazione, il cui scopo è quello di ricostruire il legame fra gli abitanti e la città, attraverso un processo di appropriazione e di sensibilizzazione nei confronti delle risorse, delle potenzialità e delle qualità di ciascun territorio. La cultura locale quindi costituisce il principio per la rinascita non solo dei territori che sono fonte di distrazione, ma deve essere intesa anche come elemento cardine per la definizione di una nuova sensibilità nei confronti delle risorse locali e delle necessità future. L'obiettivo della tesi e del progetto stesso è quello di comprendere i meccanismi che possono potenzialmente portare alla realizzazione di un sistema per una nuova ospitalità, sia a favore dei cittadini che nei confronti delle risorse delle città. Proponiamo pertanto una lettura critica ma consapevole della complessità dei fattori che entrano in gioco nelle dinamiche citate, approfondendo quelle che sono le percezioni legate alla mobilità al fine di riscattare determinati luoghi, in cui la ricchezza è presente, ma non ricevono adeguata attenzione.

*“Cosa vuol dire
essere in centro?”*

Index .1

ABSTRACT

NOTE

STRUTTURA

1. ASSETTO URBANO

CITTÀ - MONDO, MONDO - CITTÀ	2
USER IDENTITY	4
P2P	7
QUARTIERI FLUIDI	8
ARCIPELAGO	
La città network	13
Nodi/Poli	14
Una nuova prossimità	16
Giunti	19
STRUMENTO CULTURA	22
SMART-CITY	28
* Indice dei riferimenti	30

2. MOBILITÀ

KEYWORDS	35
IL QUARTIERE CHE UNISCE I QUARTIERI	36
RELAZIONE PERSONALE	
Percezione del viaggio contemporaneo	40
Fattori di disagio	42
Reiterazioni	46
Conclusioni	49
RELAZIONE TRA INDIVIDUI	
Prosemica, privacy, asocialità	50
Espansione del domestico e isolamento	52
Spazio vitale compromesso	54
RELAZIONE TRA INDIVIDUI E SPAZIO	
Appropriazione dei luoghi	56
In bilico tra Hestia e Hermes	58
La morte del Paesaggio	60
CONCLUSIONI	63
* Indice dei riferimenti	64

Index .2

3. IL TEMPO COME LINGUAGGIO

UN TEMPO FRAMMENTATO	68
UN TEMPO SIMULTANEO	71
<u>ATTESA/MOVIMENTO</u>	
Sorpresa	74
Sospensione	78
Velocità controllata	80
Glossario cinematografico	81
<u>DILATAZIONE/CONTRAZIONE</u>	
Compagnia	88
Flashback	93
Messaggio Istantaneo	96
Glossario cinematografico	97
<u>RITMO/ARITMICITÀ</u>	
Gesto ritmico	104
Ripetizione	106
Sequenza	108
Glossario cinematografico	112
<u>SINCRONISMO/ASINCRONISMO</u>	
Simultaneità	116
Regolarizzazione	120
Coincidenza	124
Glossario cinematografico	128
* Indice dei riferimenti	130

4. CULTURA

CRISI DEL RAPPORTO TRA CULTURA E IDENTITÀ	134
VISION	136
IL RUOLO DELLA CULTURA LOCALE	138
<u>ART-TAINMENT</u>	
Spettacoli	142
White Cube	143
Arte Pubblica	144
LA CULTURA IMMATERIALE	152
CONCLUSIONI	154
<u>CITY BRANDING</u>	
Fare della città un'immagine	156
Museo diffuso	160
<u>MEDIUM NARRATIVI</u>	
Contestualizzare l'opera	162
Narrazione territoriale	164
Rapporto con la tecnologia	166
<u>ATTIVATORI</u>	
Drops	170
Interdisciplinarietà	171
FCI 2019	176
STRATEGIA	180
* Indice dei riferimenti	184

Index .3

5. MILANO

QUALITÀ DELLA VITA	188
RIGENERAZIONE URBANA	190
MILANO CITTÀ CHE VIBRA	192
INQUADRAMENTO	
Introduzione	196
Mobilità ai tempi del Covid-19	198
Prospettive future	202
Sistema culturale Milanese	208
MILANO 2030	214
* Indice dei riferimenti	218

6. PROGETTO

IL SUONO DELLA CITTÀ	
Il paesaggio sonoro urbano	222
Il non luogo acustico	235
IL SUONO INDESIDERATO	226
IL SUONO DELLA FRETTA	
Milano e la sua acusticità	228
Una nuova acusticità?	231
ANALISI SUL CAMPO	234
SCELTA CONTENUTO/CONTENITORE	238
LA VOCE NASCOSTA	240
LA VERA VOCE DI MILANO	244
PAROLA, SUONO, MIMESIS	
La poesia: cos'è, a cosa serve	256
La poesia come rappresentazione metaforica	259
LA POESIA CONCRETA	260
LA VOCE UMANA	
Immedesimazione, riconoscimento e suono	264
Armonia tonale	266
Le componenti della voce	267
I LUOGHI SOSPESI	280
ABSTRACT	296
PROGETTO	302
* Indice dei riferimenti	x

NOTE GENERALI

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

È fondamentale esplicitare che la ricerca è stata eseguita durante un momento storico di crisi del tutto raro, dal quale proviene una maggiore attenzione nei confronti dei continui cambiamenti che riserverà il futuro. La prima fase di ricerca è stata realizzata durante il periodo di quarantena legato al propagarsi dell'emergenza epidemiologica da SARS-COV 2 (COVID-19). Il cambiamento repentino dei tempi e delle modalità di lavoro, seguito dal senso di inadeguatezza nei confronti dello scenario che si stava verificando, è stato il fattore di interesse primario per lo sviluppo di nuove dinamiche causate da un virus che ci ha portato inevitabilmente a trasformare i comportamenti e la normalità alla quale eravamo abituati. A tal proposito, è stato intrapreso un percorso di ricerca prevalentemente basato su dati e informazioni relative all'andamento economico pre-post COVID-19 e alla qualità dei diversi settori selezionati: Psicologia - Mercato dell'arte - Cultura - Economia - Turismo - Artigianato - Trasporti - Urbanistica. Tale visione estremamente aperta e dinamica tra le differenti discipline, non ha avuto alcuna intenzione di risultare esaustiva, quanto piuttosto di fornire una base di comprensione generale che ci potesse portare alla definizione del vero e proprio argomento di tesi. L'evento a cui si è fatto riferimento definisce nuovi ipotetici sguardi non solo relativi alla risposta al virus ma anche alla rivalutazione di alcuni paradigmi della fenomenologia economica e urbana che hanno contrassegnato gli ultimi decenni.

1. G. Armani, "Lettera al mondo della moda", 2020

fig. 1 - SBGA Blengini Ghirardelli, Centro, Milano

A tal proposito ci sembra adeguato riportare le parole rilasciate da *Giorgio Armani*, uno dei personaggi che fin dal principio hanno saputo comprendere ed afferrare i cambiamenti prima di altri:

*"Questa crisi è una meravigliosa opportunità per rallentare tutto, per riallineare tutto, per disegnare un orizzonte più autentico e vero. Basta spettacolarizzazione, basta sprechi. Questa crisi è anche una meravigliosa opportunità per ridare valore all'autenticità: basta intrattenere con spettacoli grandiosi che oggi si rivelano per quel che sono: inappropriati, e voglio dire anche volgari. Il momento che stiamo attraversando è turbolento; ma ci offre la possibilità, unica davvero, di aggiustare quello che non va, di togliere il superfluo, di ritrovare una dimensione più umana[...]. Questa è forse la più importante lezione di questa crisi."*¹

Diventa evidente, in tale sistema, che la nostra ricerca deve essere coscienziosa e critica non solo riferita al settore moda, ma in generale alla fruizione culturale estremamente rarefatta che caratterizza il nostro tempo, soprattutto in ambito Milanese. Milano, infatti, è considerata una città vetrina, la cui politica, tesa alla creazione di un'immagine univoca e attraente a livello internazionale, ha portato la cultura dell'eventismo all'estremo della saturazione, facendo dell'effimero una manovra commerciale in grado di creare hype ma, allo stesso tempo, di distruggere e disordinare ancora di più una cultura locale già precedentemente vacillante. Più in generale, la cultura odierna dovrebbe fare qualche passo indietro ed evitare il movimento frenetico volto all'organizzazione di accadimenti tanto belli quanto poveri di significato. Il suo ruolo deve essere quello di intrattenere ma allo stesso tempo di redimere e scuotere le coscienze, preservare quanto è stato fatto e tendere lo sguardo ad un futuro migliore, soprattutto negli ambienti estremamente antropizzati e densi, ove le relazioni costituiscono tutto.



fig. 1

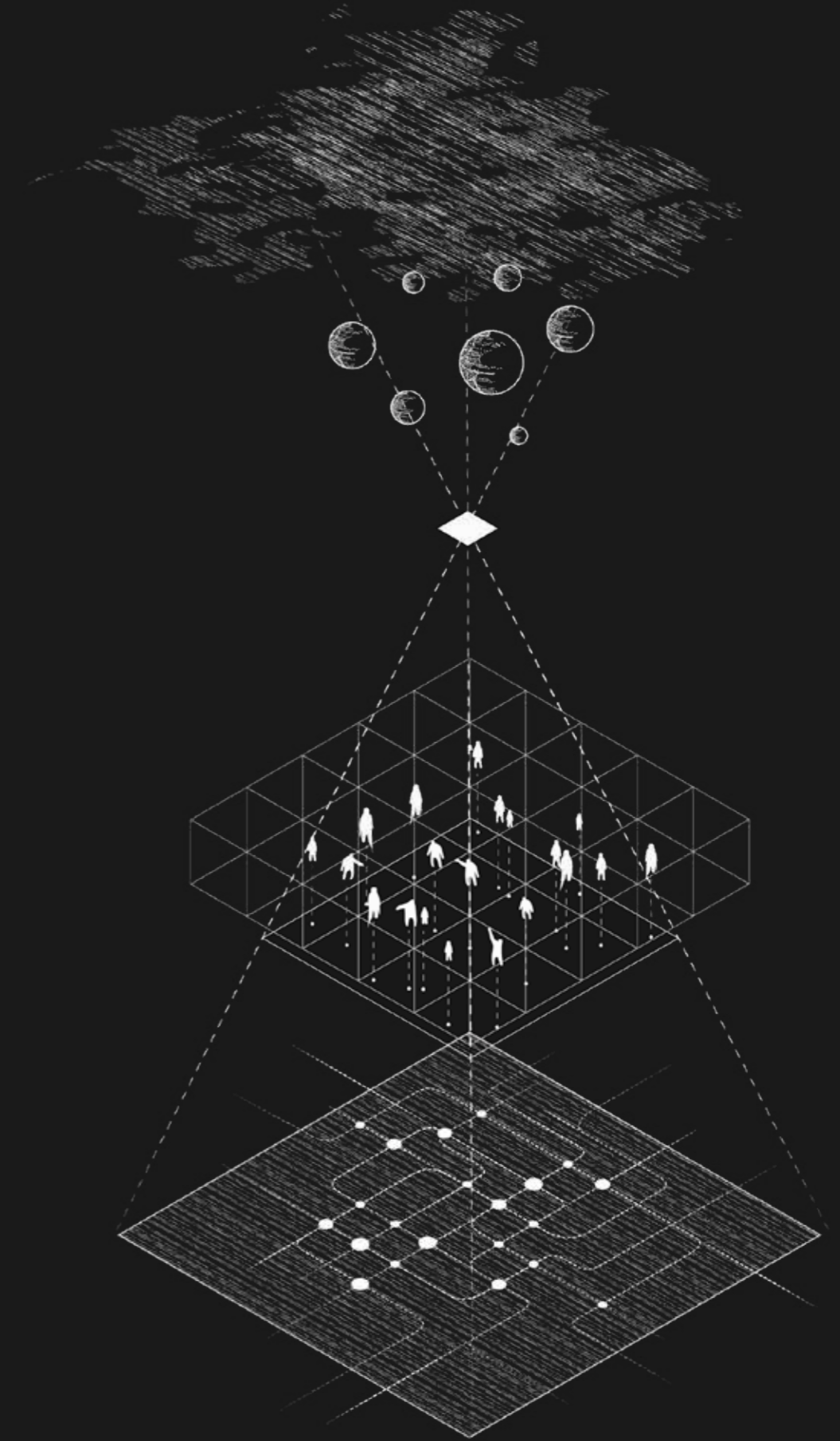
STRUTTURA

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

In funzione degli argomenti selezionati è stato deciso di ricercare in maniera differenziata articoli online, tesi di laurea, libri in pdf e report annuali parallelamente alla stesura di grafici e schemi concettuali di sintesi, in modo tale da poter rendere più evidente il collegamento tra i differenti ambiti di interesse. Essi rappresentano per noi i documenti più esaustivi ai quali si può far riferimento per una stesura di un insieme di elaborati, in grado di dimostrare l'informazione generale. La struttura è perciò costituita da un inquadramento, il cui compito è quello di delineare le dinamiche relative al nuovo assetto trasformativo urbano e alla definizione di alcuni paradigmi per procedere verso una più completa comprensione del sistema cultura e degli elementi utili ai fini progettuali. In secondo luogo, si è andato a definire più in profondità il vero e proprio sistema a cui si fa riferimento, ossia quello della mobilità. Esso viene analizzato a partire da fonti esistenti relative alle percezioni di viaggio all'interno dell'ambito urbano. La seguente fase non ha alcuna intenzione di costituire interesse ai fini progettuali, poiché non è tra i nostri obiettivi quello di risolvere la precarietà percettiva dei sistemi di trasporto urbano, ma piuttosto, comprendere chi è il viaggiatore oggi e quali sono le sue percezioni in vista di una necessità differente: attirare l'attenzione verso luoghi differenti e migliorare la sua esperienza di mobilità. La terza parte, costituisce un ragionamento teorico su determinati concetti di tempo.

Il tempo è stato analizzato come principio attorno al quale deriva qualsiasi decisione di movimento all'interno della rete urbana. Inoltre la sua importanza riguarda una ben definita efficacia regolatrice all'interno della percezione urbana diventando strumento di cui il progettista si può servire. La quarta parte della ricerca definisce il funzionamento della cultura in quanto contenuto, utile alla società ai fini di attivare meccanismi di attrattività e dinamiche economiche attive. Inoltre è stata sviluppata una visione critica riguardo al trend culturale attuale che merita di essere esaminato al fine di discostarsi da esso. La quinta e ultima parte della ricerca tratta di un focus sulla città di Milano, necessario per comprendere le dinamiche analizzate a livello globale in un contesto molto più ristretto. Questo ci ha permesso di impostare la base analitica attraverso cui abbiamo sviluppato l'idea delle tre diramazioni progettuali.

fig. 2 - Rappresentazione struttura della tesi
fig. 3 - Schema esplicativo della struttura della tesi



1

Inquadramento



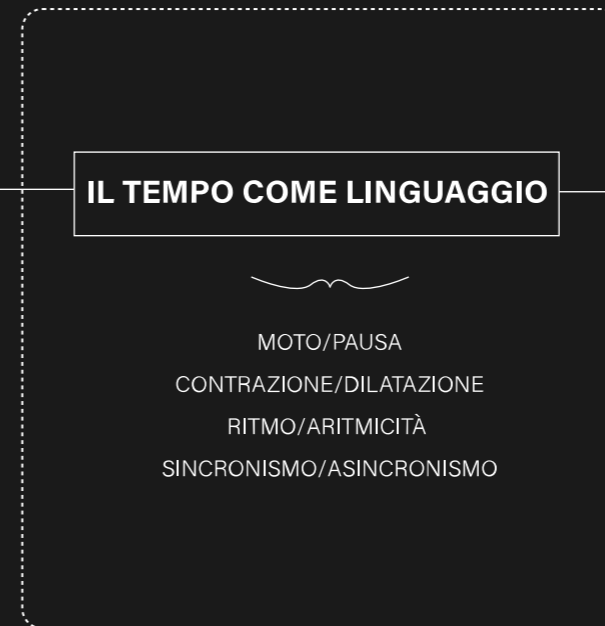
2

Analisi



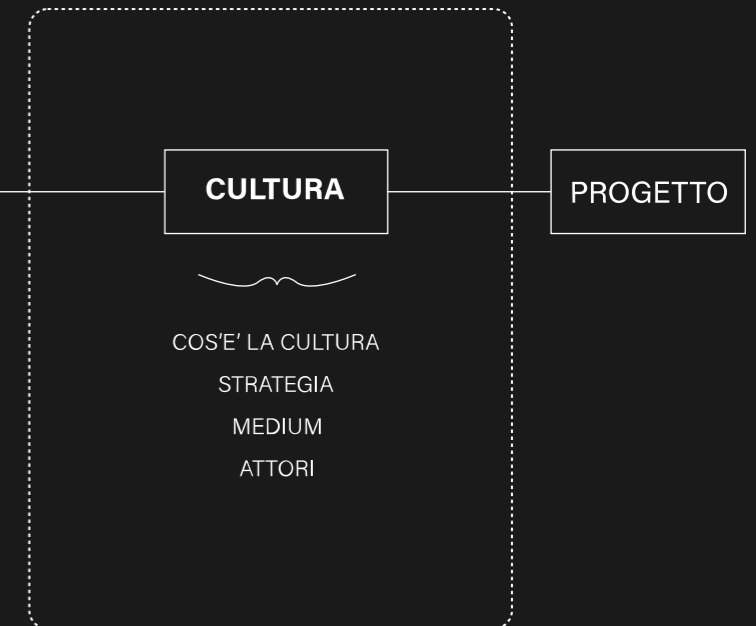
3

Metodo



4

Argomento



ASSETTO URBANO

Inquadramento

1



CITTÀ - MONDO MONDO - CITTÀ NUOVI VALORI URBANI

Curato da Giovanni Bettinelli

Le Nazioni Unite prevedono tutt'ora che entro il 2050, due terzi del mondo la popolazione vivrà all'interno di aree urbane². In tale contesto, possiamo affermare che le questioni legate allo sviluppo urbano sostenibile, il cui fine è quello di fornire le basi per il miglioramento del benessere singolo e della collettività, acquisiranno un'importanza sempre maggiore. È indispensabile, in tale ottica, soffermarsi sulle trasformazioni che coinvolgono i centri urbani: gli agglomerati a cui facciamo riferimento costituiscono le aree metropolitane dove è stato riscontrato un determinato sviluppo policentrico nel corso degli ultimi anni. In questo quadro di mutamento, i fenomeni emergenti su cui indirizzare l'attenzione sono riassumibili in parole chiave quali: frammentazione, complessità, fluidità, flussi. Questi fenomeni sembrano segnare il definitivo declino dei rapporti di continuità tra abitante e identità locale, tra singolo e massa. Nel corso degli ultimi 20 anni, le pratiche economiche si sono adattate alle nuove necessità relative alla sovrappopolazione e al consumismo sfrenato. L'evidenza dei problemi ambientali e la crescita esponenziale dei nuovi leader economici tra cui le grandi multinazionali dei social media, hanno reso il contesto attuale estremamente complesso e diversificato rispetto alle dinamiche lineari che persistevano fino a circa 50 anni fa. La crisi del 2008 ha in qualche modo segnato l'inizio di un'epoca in cui vige una nuova consapevolezza etica delle politiche ambientali e in cui si generano nuove visioni in ambito territoriale e architettonico, accompagnate da un interesse sempre maggiore nei confronti della tecnologia e delle potenzialità del virtuale. Malgrado il seguente trend venga compromesso dalla nascita di correnti opposte, volte al conservazionismo e alla chiusura nei confronti dello sviluppo in atto, sembra che la qualità della vita dell'abitante cittadino occidentale possa migliorare in termini di benessere, pur rimanendo inalterate le dinamiche imprenditoriali dei secoli scorsi.

La nascita e la crescita di un sistema di connessione onnipresente e continuo ha dato vita alla città delle informazioni. L'espansione automobilistica e l'evoluzione dei sistemi di trasporto pubblico, dal quale provengono molte delle grandi problematiche urbane della seconda metà del '900, sono ormai un argomento datato. Persino la questione dei non-luoghi è già stata in qualche modo ridefinita da politiche economico-culturali che hanno portato al fenomeno della gentrificazione. Oggi, l'espansione ininterrotta del pensiero etico ha risolto le polemiche nei confronti dei drammi territoriali frutto di una politica speculativa e indifferente verso le qualità umane richieste dai luoghi. Questo cambiamento ha ridefinito la strategia di intervento di tutta la classe creativa composta oggi non solo da product designer, architetti, ingegneri, urbanisti, ma anche da sociologi, investitori e politici. Tale riscontro sociale e politico, che definisce le nuove tendenze Green e la classe dei New-age di potere attuale, è guidato da necessità impellenti che ci auspichiamo possano essere la base fondante di una società tendente alla stabilità e all'equilibrio, poiché è necessario ricordarsi che rimane sempre l'uomo al centro del nostro discorso.

2 - Nazioni Unite, 2014

fig. 4 "La città nella città" si propone come un nuovo modello per lo sviluppo delle metropoli; partendo dall'esempio di Berlino, Ungers prova a formulare una teoria di progettazione che recepisca "anche il caso e l'imprevisto come elementi di arricchimento".

fig. 5 - Archigram, Instant City, 1960

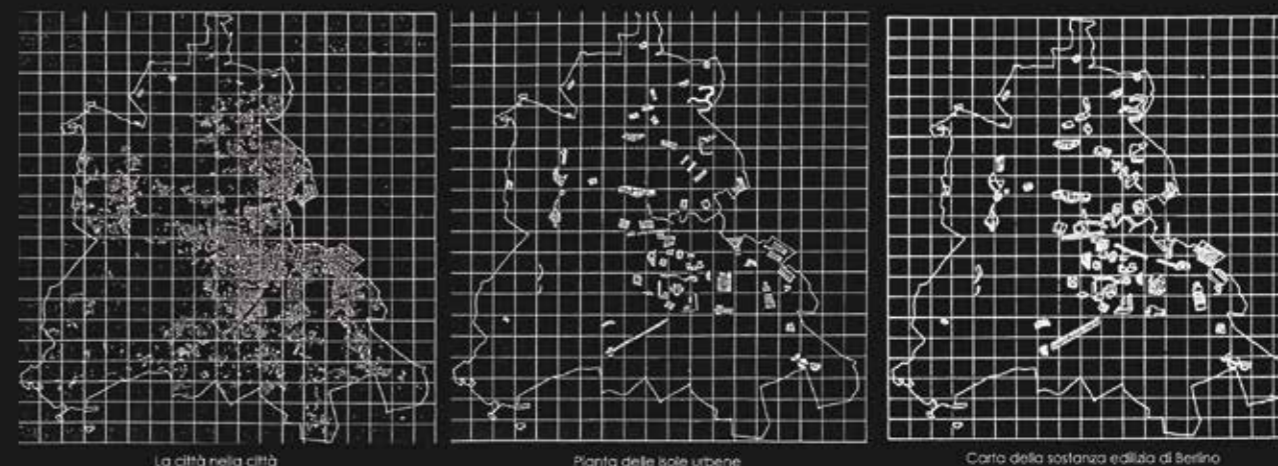


fig. 4



fig. 5

"USER IDENTITY"

IDENTITÀ FLUIDA

Curato da Mattia Barrile

Si può parlare di Identità negoziata quando l'individuo non esiste più ed è stato sostituito da una persona con un'identità multipla, frammentata, destrutturata e fragile: la sua identità non è predeterminata ma si definisce nel rapporto con l'altro, in quanto ognuno esiste solo nello sguardo dell'altro. Ciò costituisce il profilo psico-sociale del nuovo abitante³ ed è frutto tra le varie dinamiche di un progressivo venir meno di una visione unitaria della città, e che a lungo termine corrisponde così ad una graduale erosione dei legami con il luogo⁴. La dispersione dei caratteri dell'urbano in aree sempre più vaste e disgiunte, favorita dalla diversificazione delle modalità di trasporto individuale e collettivo, così come dai nuovi sistemi di comunicazione, mette in crisi il processo di mediazione tra le componenti fisiche dello spazio e quelle simboliche ad esse relative. In un territorio caratterizzato da episodi casuali e frammentari, l'assenza di strutture sintattiche ordinatrici determina una sostanziale difficoltà ad orientare e gerarchizzare gli spazi⁵. Si tratta di un processo di frammentazione dei luoghi⁶ che comporta un relativo cambiamento delle percezioni. Ne risulta una specializzazione spaziale: vi sono spazi residenziali per il lavoro, per la cultura, il divertimento, il consumo e così via. Non solo, almeno per un certo numero di oggetti, ognuno di questi luoghi subisce, a sua volta, un'ulteriore frammentazione⁷. Coloro che più di tutti assorbono e costituiscono il profilo del nuovo modello di cittadino produttore e consumatore sono gli appartenenti a due grandi categorie generazionali chiamate "Millennials" e "generazione 2.0". Occorre precisare che sono i nati dagli anni '80 in poi, coloro che effettivamente avranno potere di acquisto, di decisione e di avvio del motore economico della società prossima. È perciò il target cui fare riferimento per la stesura di una pratica di progetto che possa essere considerata attuale, giovane e di successo. Queste due grandi categorie di persone sono più propense ad ap-

procciarsi al nuovo ambiente virtuale e che risentono di un sistema che tende all'individualismo. Si tratta di una dinamica che parallelamente ha preso piede anche a livello fisico all'interno di quelli che Augé definisce con il termine di "non luoghi"⁸: si tratta di spazi privi di identità specifica, spazi in cui gli individui si incrociano con frequenza ma senza fondare alcuna relazione. Essi corrispondono a modelli di edifici commerciali ma anche a raccordi stradali, giunti periferici, ma anche supermercati, stazioni o aeroporti; ciò che caratterizza gli ambienti citati è un'asetticità socio-spaziale, vale a dire che costituiscono uno spazio la cui identità è in funzione dei brand che lo compongono e che autorizza solo la coesistenza di individualità distinte, simili ma indifferenti le une alle altre. In ottica moderna i non-luoghi possono essere addirittura considerati come veri e propri ambiti di potenzialità locale: essi sono il terreno in cui l'anonimato favorisce l'incontro fortuito e può creare la sensazione incombente di poter sperimentare, in qualsiasi momento, l'imprevisto e l'avventura.

3. C. Mouffe, "Citizenship and Political Identity." *October*, vol. 61, 1992, pag. 28-32

4. G. Marinotti, "Metropoli, la nuova morfologia sociale della città", Bologna, Il Mulino, 1993

5. F. Lenzini, "Lo spazio pubblico come spazio rituale, L'influenza delle pratiche collettive nel progetto degli interni urbani"

6. Giddens, 1994

7. G. Leone, "Sociologia dell'ambiente" pag. 200

8. M. Augé, "Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité", 1992

fig. 6 - U*, History of a Fluid Identity

fig. 7 - McKi nsey&Company, Today's young people differ from yesterday's



fig. 6

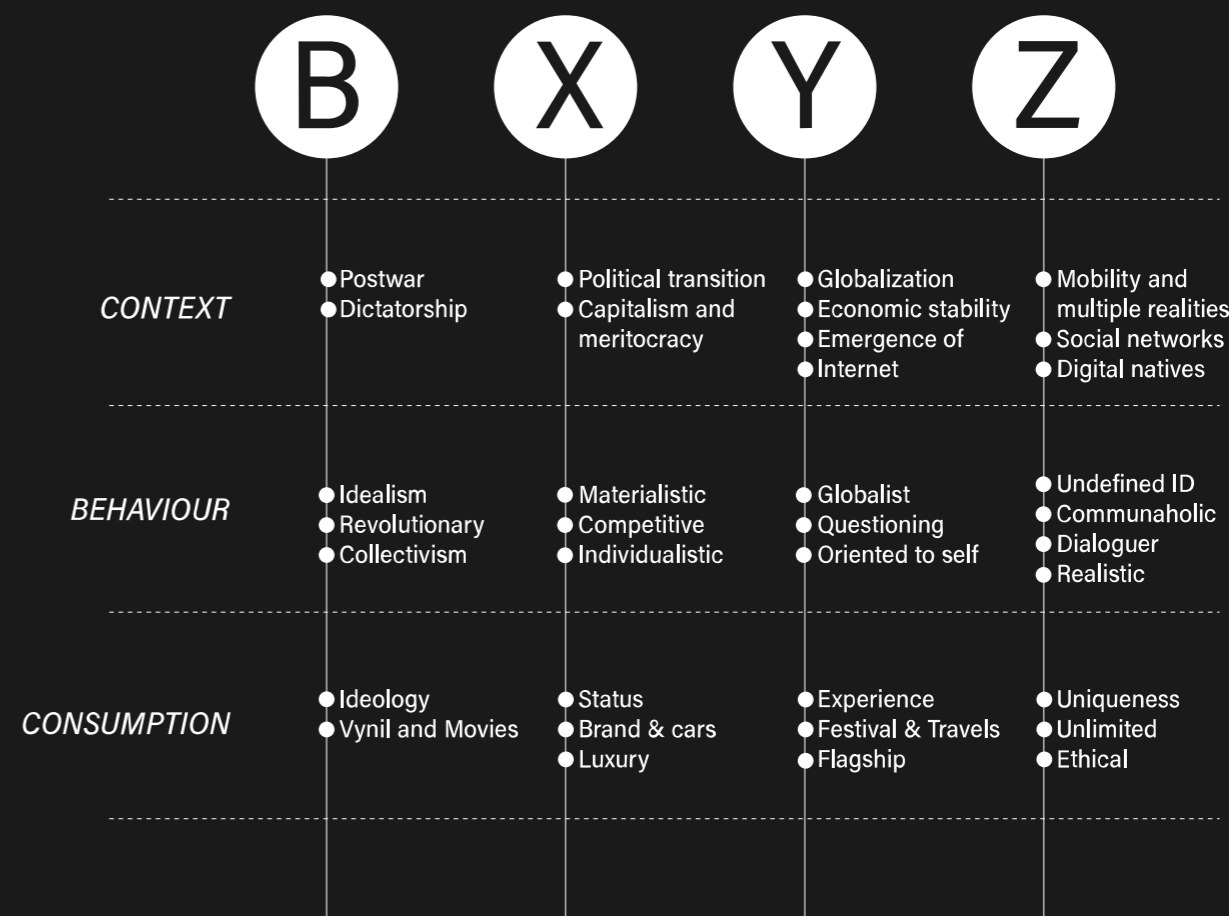


fig. 7

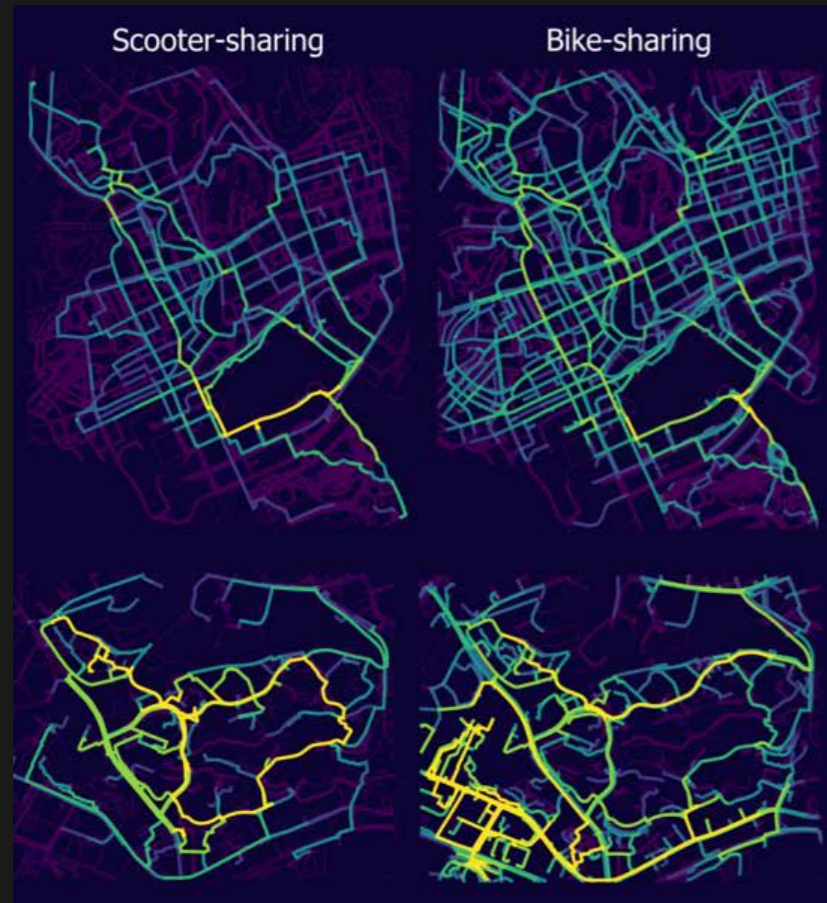


fig. 8

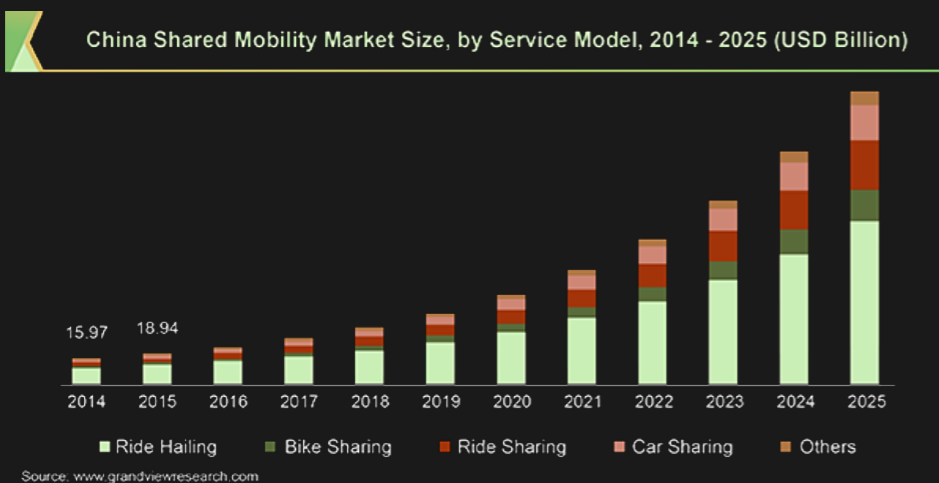


fig. 9

P2P

POSSESSO O NON POSSESSO?

Curato da Giovanni Bettinelli

La velocità contemporanea ha trovato il modo di adattarsi ad un'economia flebile trasformandosi in quella che possiamo chiamare sharing-economy. Si tratta del sistema per eccellenza più diffuso nelle grandi città dove i servizi *peer-to-peer* (P2P) si diffondono tra le necessità dei residenti, contribuendo maggiormente alla frammentazione ed allo scardinamento dei centri. È possibile definire la sharing economy come un modello economico basato su un'attività P2P di acquisizione, fornitura, condivisione o accesso a beni e servizi⁹. È un modello fondato sul possesso a breve termine che spesso coinvolge piattaforme online e sistemi wireless. Il risparmio è una priorità, sia nei confronti dei costi che nei confronti del tempo, oltre che una mitigazione di tutte le responsabilità legate al possesso di questi oggetti¹⁰. Tale meccanismo si riversa all'interno di una società in cui il cittadino non ha più alcuna proprietà: nulla è suo, l'alloggio è in affitto come i servizi di rete, l'automobile, la bici. Le persone possono pagare una cifra forfettaria mensile, nel quale tutto è compreso. Gli oggetti continuano a lavorare fino a che funzionano, ciò che cambia è il fatto che per tutta la loro vita variano costantemente "proprietario". La mancanza di possesso genera un fenomeno che, nel caso della micromobilità, è determinato dal fattore tempo/costo in cui la velocità di movimento permette all'individuo di arrivare prima e quindi di risparmiare sul costo del noleggio, prima che il ciclo riparta nuovamente¹¹. Il residente che oggi usufruisce di tali servizi, così come degli affitti temporanei e dei servizi di intrattenimento online (Netflix, Prime, Spotify), costituisce il nuovo abitante user il cui possesso nei confronti dei prodotti è inesistente a favore, invece, di una condivisione effimera dei luoghi, dei servizi e dei prodotti che si riflette su un disinteresse maggiore nei confronti del movimento stesso a favore di un elogio alla velocità.

9. M. Bernardi, "Un'introduzione alla sharing economy", 2015
 10. Investopedia staff, "Sharing Economy", 2020
 11. Noleggio vs Possesso, coworking-europa.it

fig. 8 - This graphic shows usage of shared scooters and shared bikes in two distinct areas in Singapore. Credits: Image courtesy of the Singapore-MIT Alliance for Research and Technology.ii

fig. 9 - Incremento dei servizi di mobilità e-sharing in Cina
 Fonte: www.grandviewresearch.com

QUARTIERI FLUIDI

FLUSSI ACCELERATI E DISPERSIONE SPAZIALE

Curato da Mattia Barrile

Per definizione un quartiere è innanzitutto una porzione di città che può essere concepita e fruita a “misura d'uomo” e che tende a porsi in posizione intermedia fra lo spazio privato dell'abitazione e lo spazio pubblico. Inoltre esso è caratterizzato dall'esistenza di legami sociali localizzati, dall'uso di spazi pubblici e servizi locali e da un certo riconoscimento di interessi comuni¹²; la presenza di istituzioni, servizi, organizzazioni che ne influenzano e favoriscono la vita collettiva distingue il quartiere in quanto unità di vicinato. Tali affermazioni vengono oggi ridefinite dai movimenti stessi delle persone che, cambiando il rapporto di prossimità spazio-temporale all'interno dell'ambiente urbano, non considerano più le unità di vicinato come parte essenziale per il proprio sostentamento. Gli attributi locali di ciascun cluster si fondono oggi alle dinamiche multiscala del mondo globalizzato e ciò avviene grazie alla facilità di transito, alla quale aveva già fatto riferimento Janowitz¹³ nel 1951 descrivendo il concetto di “comunità a responsabilità limitata:

“Un'interpretazione “disincantata” della comunità locale che mette in risalto come il quartiere sia uno dei mondi di vita delle persone, a cui esse possono scegliere se e quanto partecipare, ed eventualmente uscirne nel momento in cui vengano meno interessi e motivazioni personali o nel caso le condizioni locali siano ritenute insoddisfacenti. [...]”

In tale ottica si può parlare di un quartiere senza confini, o meglio, un quartiere multidimensionale che costituisce uno spazio cittadino genderless e diffuso. Lo sviluppo della città a isole, che in seguito verrà denominata “città arcipelago” seguendo la definizione del prof. Indovina¹⁴, inserita in un contesto più ampio di globalizzazione e diffusione metropolitana è indice di un cambio di scala dei processi economici e degli attributi fisici degli insediamenti. Gli effetti visibili e misurabili dei sistemi locali in reti integrati ai flussi multi livello rappresentano l'espansione della mobilità sul territorio¹⁵. Si tratta di un fenomeno sempre più consistente in termini di soggetti coinvolti, numero di spostamenti quotidiani e tempo speso a muoversi, non solo per motivazioni legate al lavoro retribuito ma anche al tempo libero e ad esigenze di riproduzione sociale, con traiettorie che rispetto alla pendolarità regolare e lineare del recente passato appaiono ora pluri-direzionali, e multi scopo¹⁶.

12. Park et al., 1925; Keller, 1968; Logan e Moloch, 1987

13. M. Djelic, “The power of limited liability-Transnational communities and crossborder governance”, Sciences Po Paris, p.98

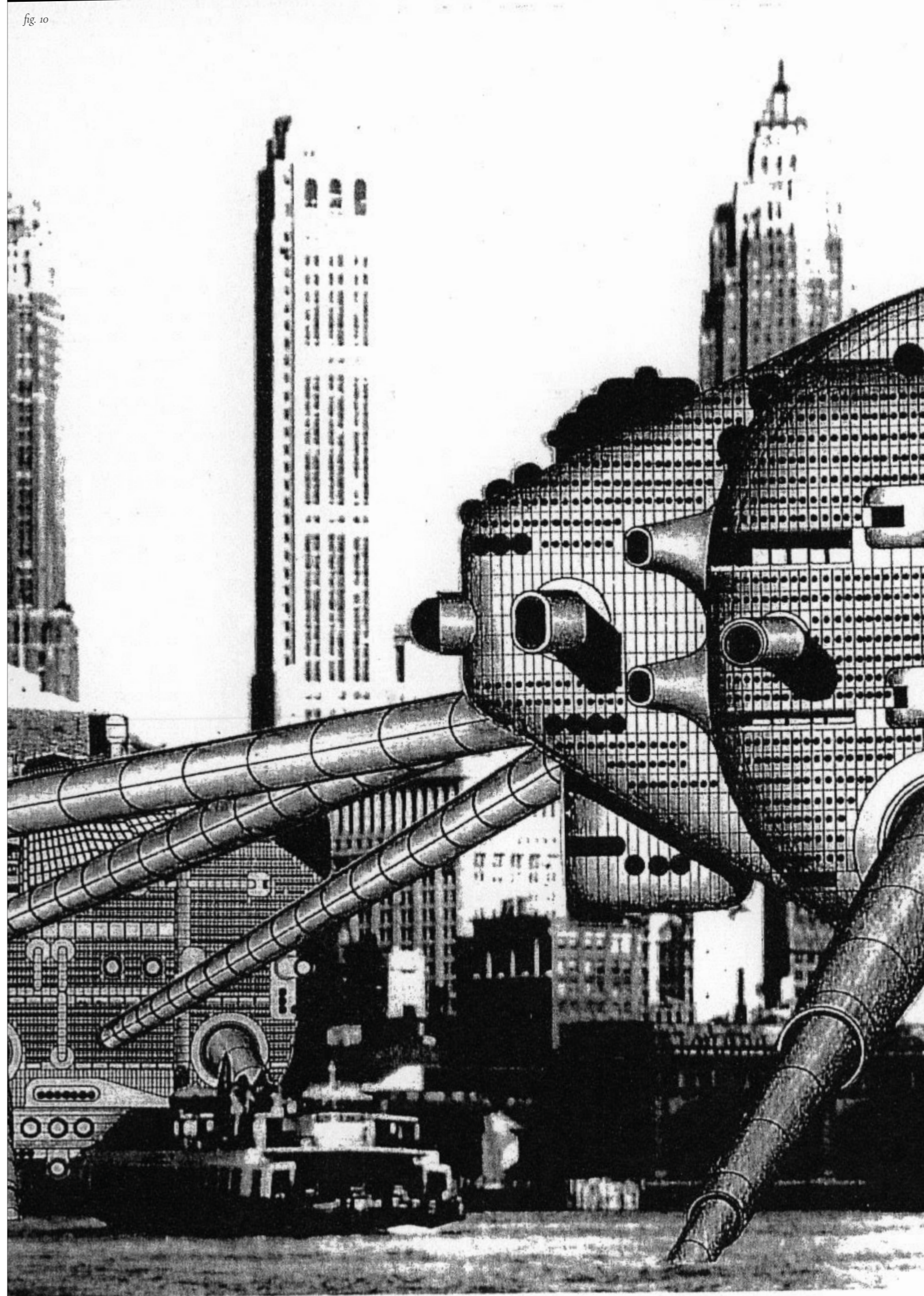
14. F. Indovina, “Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano”, Franco Angeli, Roma, 2009

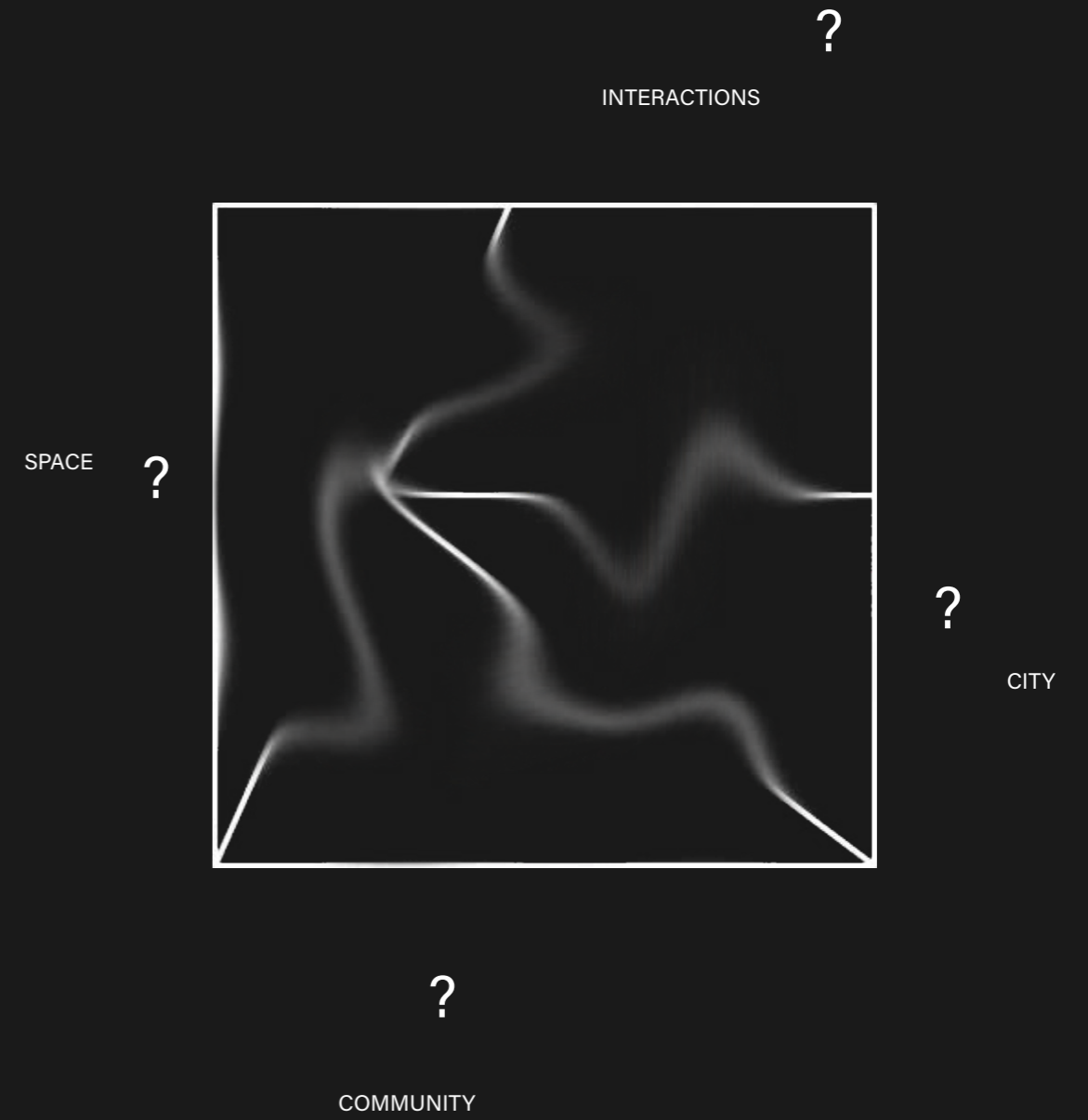
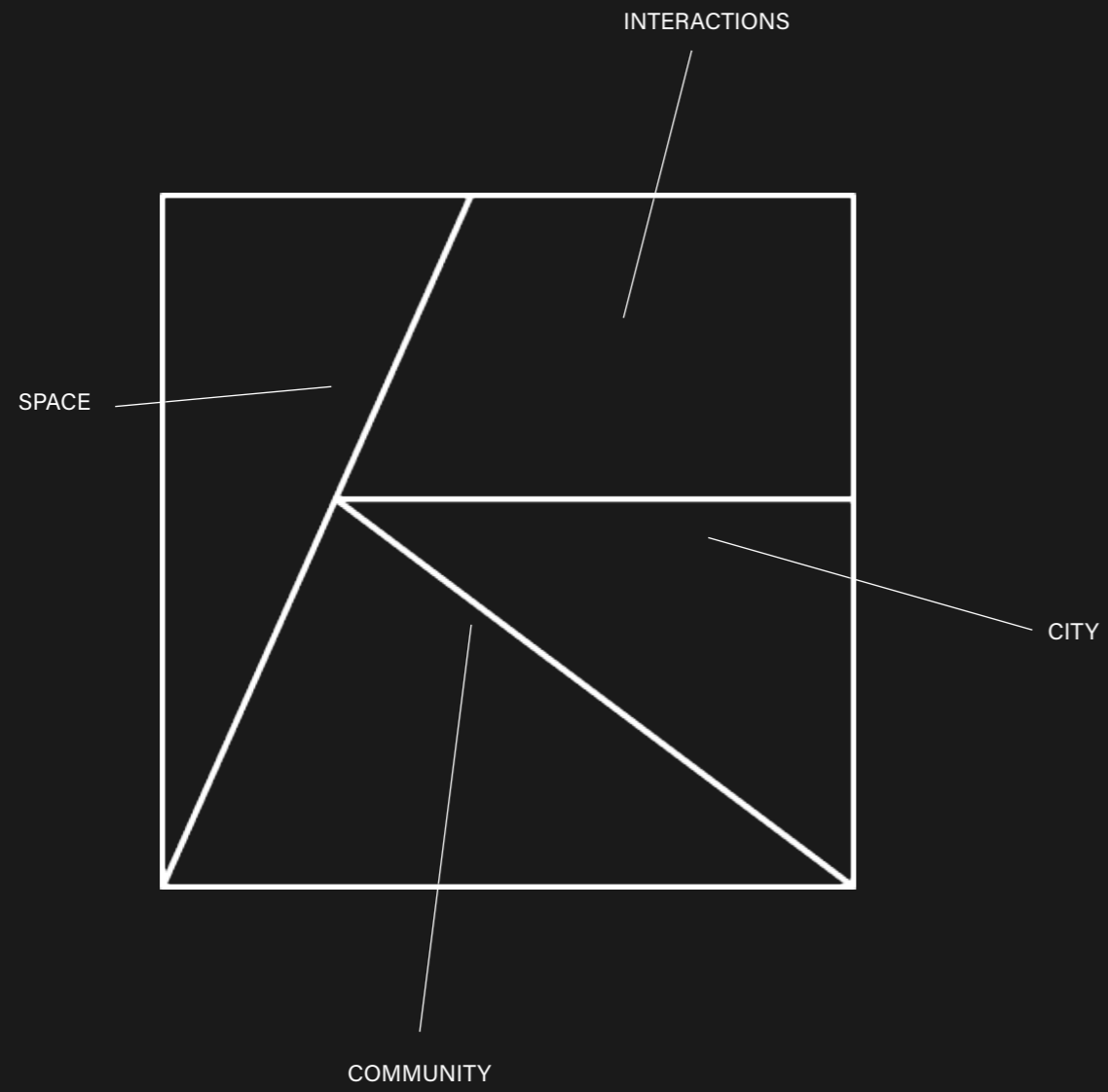
15. Urry, 2007; Nuvolari, 2007; Colleoni, 2008

16. B. Borlini, “Il quartiere nella città contemporanea”, Quaderni di Sociologia 52, 2010, pag. 13-29

fig. 10 - Ron Herron, Archigram, Walker City, Gran Bretagna, 1964

fig. 11 - Perdita dei confini relazionali tra attori e territorio





ARCIPELAGO

LA CITTÀ NETWORK

Curato da Giovanni Bettinelli

Risulta estremamente complesso dare una definizione stabile alla situazione evolutiva attuale ed in particolare ai processi economici che hanno di fatto rimodellato fisicamente e funzionalmente il territorio verso una progressiva disarticolazione policentrica¹⁷. Vi è alla base un intenso cambiamento delle relazioni e del concetto stesso di continuità territoriale con una conseguente frammentazione¹⁸ che si traduce all'interno del processo di pianificazione in forme di progettualità puntuali e sparse. La trasformazione economica e la politica urbanistica hanno dato il via ad una nuova conformazione cittadina basata sulla molteplicità dei centri che, vista l'attenzione nei confronti del sistema della mobilità, verranno definiti come Nodi. Lo spostamento risulta alla portata di tutti e, contemporaneamente all'implementazione dei luoghi della mobilità, si ha la nascita dei nuovi nodi sociali, residenziali, produttivi e commerciali, i quali tendono alla diffusione di un nuovo sistema di rete in cui le problematiche relative alla prossimità non persistono e vengono annullate dalle nuove possibilità di transito veloce. Indovina, docente di analisi territoriale e pianificazione presso l'Università IUAV di Venezia, in *"Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano"*, si interroga su come la città diffusa stia diventando un arcipelago metropolitano, *"arcipelago perché costituito da entità separate ma fortemente integrate, metropolitano perché esprime livelli e funzionalità di una metropoli"*¹⁹. Ciò va a rompere definitivamente con la stratificazione precedente e crea i presupposti per una città frammentata in cui non esiste più una centralità. Interessante è come questo fenomeno di città per parti sia legato alla storia urbana europea moderna pre-industriale, nella quale si tendeva a strutturare la città per villaggi riconoscibili e ben definiti per i loro caratteri formali.

*"La tendenza a organizzarsi per nuclei diversi definiti formalmente si sviluppa diffusamente dopo il medioevo per tutta l'epoca moderna, pensiamo ai chiari esempi di Londra, Parigi, Berlino ed Edimburgo"*²⁰.

Oltre alla trasformazione spaziale si ha una perdita della gerarchia territoriale dei servizi offerti dalla città concentrata. I Nodi vengono dislocati in maniera eguale sul territorio e i flussi, le merci e le informazioni diventano multipolari così come gli abitanti stessi.

17. P. Pucci, "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", Franco Angeli, 1996 pag.34

18. Dente, 1985; Dematteis, 1988

19. F. Indovina, "Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano", Franco Angeli, Roma, 2009

20. M. Burrascano, "I frammenti della città europea", Alinea Editrice, Perugia, 2008, pag. 209

fig. 12 - Un-frameable urbanism: figure/ground plan of Milan, Italy
Mappa realizzata da: Peter Bosselmann



I NODI/POLI

Curato da Giovanni Bettinelli

Ciò che emerge da questa analisi è che la nuova dimensione urbana contemporanea è quella di una città composta da margini interni, che separano le varie parti della città fino alla formazione di organismi urbani chiusi ma del tutto autonomi. La città contemporanea per parti è una città per isole, cresciuta secondo un principio di aggiunta e di accostamento di sistemi urbani e non secondo il principio della stratificazione, come è evidente per la città storica e quella consolidata. I nuclei urbani così formati rappresentano una nuova dimensione della città frammentata e le isole quanto sono più lontane dal centro consolidato tanto più sono autonome, definite e separate da grandi spazi vuoti. Il fenomeno descritto deriva da trasformazioni, quindi, di tipo economico e sociale che comportano modificazioni nello spazio fisico contemporaneo: l'arcipelago rappresenta il valore positivo di queste trasformazioni, essendo il luogo dei flussi e degli scambi tra le nuove centralità, che attualmente si configurano, invece, come enclaves chiuse da margini forti e da spazi dell'eccezione dove non è possibile l'aggregazione e la connessione. Tali poli ricadono in maggior misura nei luoghi ove già preesisteva un nodo di interscambio del sistema dei trasporti. La differenza tra nodo e polo si esplicita nella funzione svolta da entrambe le strutture in relazione al contesto: mentre il nodo coincide con un concetto di entità "a-territoriale" ossia indifferente rispetto al contesto locale, il polo al contrario si inserisce parassitariamente nel contesto urbano riscoprendone potenzialità locali e strutture preesistenti²¹. Per concludere, le trasformazioni dei modelli produttivi e della morfologia fisica e sociale delle città si riflettono in un'esperienza urbana sempre più complessa, sparsa e accelerata. Il lavoro, lo studio, i luoghi del consumo e del tempo libero, ma anche le reti di relazioni significative degli individui, sono oggi disseminati in un territorio ampio e reticolare²². Il sistema nella sua complessità è definibile in quanto rete poiché le attuali strutture urbane sono categorizzabili in sotto-sistemi nei quali lo stesso tipo di organizzazione spaziale già presente tra le parti (quartieri, centri

suburbani) si ripete su una scala differente²³. Si può individuare un certo processo di continua rottura e riassetto delle centralità degli spazi organizzati; l'origine di tale trasformazione è riscontrabile nei flussi e dalle masse all'interno delle aree urbane che prendiamo in considerazione. Questa continua disarticolazione spaziale che coinvolge prima di tutto i processi economici finisce nell'esaurirsi nella nascita di nuovi nodi e poli: l'uno contenente un carattere legato alla vera e propria funzione del trasporto l'altra dipendente dalla prima costituita dalle relazioni e dalle attività che si svolgono al suo interno o in superficie²⁴. Sono gli sforzi convergenti da parte dei diversi stakeholder in gioco che definiscono la nascita della città polinucleata, i cui principi sono ben stabiliti. Tali piani devono tradursi in una più piena opportunità per il gruppo primario, con tutte le sue abitudini di frequenti incontri diretti e rapporti faccia a faccia. L'area a tal punto potrà essere trattata come un tutto istantaneo grazie a tutte le funzioni che ricopre l'esercizio sia grazie alla componente sociale che a quella economica. Invece di affidarci al semplice ammassamento della popolazione per produrre la necessaria concentrazione e il dramma sociale, dobbiamo ora cercare questi risultati attraverso una deliberata nucleazione locale e un'articolazione regionale più fine²⁵.

21. P. Pucci, "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", Franco Angeli, 1996 pag.36

22. B. Borlini, "Il quartiere nella città contemporanea. Come e perché occuparsene", pag. 13-29

23. Dematteis, 1991, pag. 428

24. P. Pucci, "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", Franco Angeli, 1996 pag.19

25. L. Mumford, "What is a City?", Architectural Record, 1937, pag. 95

fig. 13 - Cause ed effetti del Policentrismo

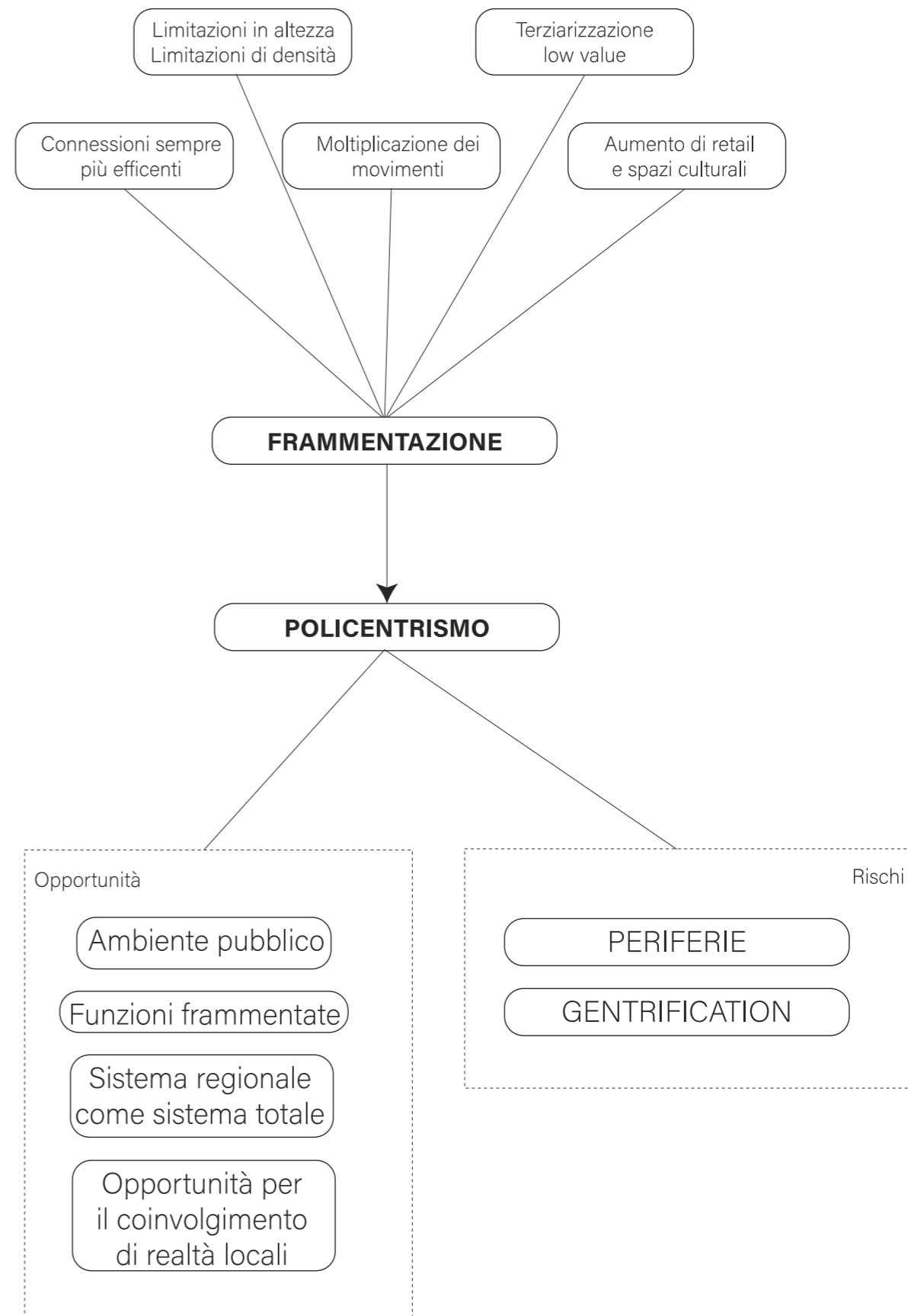


fig. 13

NETWORK

Curato da Simone Salcuni

I centri si moltiplicano su diverse scale come ci ricorda Paola Pucci²⁶ descrivendo il nuovo sistema urbano come una vera e propria rete. È evidente sia nei servizi pubblici che in quelli privati dal momento che qualsiasi esigenza di spostamento viene estinta grazie alle tecnologie di e-commerce e di servizi “à emporter” per l'utente. Il flusso esiste comunque e si riversa sulle superfici stradali sotto forma di fenomeni di micro-mobilità temporanea, come per esempio quello dei rider a domicilio: Just Eat, Deliveroo, Uber eats, i quali concorrono a determinare l'affermazione di tutti quei fenomeni che, assieme ad Amazon, Air B&b, Uber, e BlaBlaCar, costituiscono la nuova forma di proprietà e di comodità per le persone traducendosi in una semplificazione della modalità d'uso e delle responsabilità degli utenti ma, allo stesso modo, facilitando anche la condivisione e la relazione tra di essi. È una dinamica che accompagna anche il più recente miglioramento dei servizi opensource di micro-movimento urbano che segue le linee guida delle nuove Smart Cities: bici, monopattini, scooter e veicoli elettrici di vario genere a noleggio sono l'evidenza di un servizio stratificato sempre più compatibile con il profilo degli abitanti del nuovo millennio. Si tratta di un fenomeno che rende la città una vera e propria rete con le stesse caratteristiche quantitative dei social network. La velocità è volta all'incremento e la lentezza è altresì un concetto passato. Si tratta dell'ultima evoluzione avvenuta in termini di mobilità accompagnata da una chiara volontà di passare all'elettrico. Tornando indietro nel tempo, i flussi regionali negli ultimi 10 anni sono stati effettivamente migliorati a tal punto da riuscire a demolire le mura del provincialismo; cosa che era già successa in maniera diversa durante l'abbattimento delle vere e proprie mura 700esche durante la rivoluzione industriale; è ugualmente constatabile una progressiva tendenza, seppur rallentata, dell'intero sistema del trasporto pubblico. Tutto ciò ha demolito anche la distanza tra i poli ampliando la dimensione di portata di movimento di ciascun abitante della città, alterando con essa la percezione di prossimità. I trasporti svolgono sempre più un ruolo cruciale nello sviluppo urbano poiché offrono alle persone l'accesso all'occu-

pazione, all'istruzione, ai mercati, alle attività ricreative, all'assistenza sanitaria e ad altri servizi, nonché alla reificazione dei contatti sociali. Negli ultimi decenni, sono aumentati i ruoli, la densità e la funzionalità dei trasporti e della mobilità della popolazione in generale, che sono fortemente legati alla crescita economica e al progresso tecnologico²⁷ oltre che più in generale alla formazione dei nuovi poli urbani. Lo sviluppo di nuove aree omogenee con maggiore densità di popolazione e urbanizzazione consentono di percepire i servizi più vicini alle residenze²⁸. È stato inoltre confermato che la compattezza urbana riduce la durata dei viaggi e fa risparmiare il tempo, aumentando i viaggi realizzati ai fini di piacere. Le persone spesso camminano si muovono in bici nelle aree altamente urbanizzate del centro città²⁹. Con l'aumentare della distanza dal centro diminuisce la densità demografica e l'urbanizzazione e aumenta la necessità di trasporto in auto. Negli ultimi 50 anni, le automobili sono diventate il mezzo di trasporto dominante e le implicazioni di questo cambiamento sono la congestione e l'inquinamento. In molti paesi, la crescente popolarità del trasporto individuale si è riflesso in una diminuzione del volume dei passeggeri trasportati dai mezzi pubblici e ha inoltre ridotto il movimento a piedi, in bicicletta e con altri mezzi di trasporto alternativi. La proprietà di un'auto è diventata anche un indicatore del tenore di vita e dello stile della popolazione³⁰. Riassumendo, le nuove possibilità tecnologiche hanno visto negli ultimi anni un aumento della mobilità privata che ha determinato un ampio aumento dei servizi di micromobilità a noleggio e della micromobilità in generale, probabilmente incentivata da costi bassi e una nuova sensibilità nei confronti dell'ambiente.

26. P. Pucci, "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", Franco Angeli, Urbanistica-Documenti, 1996

27. Bergstad et al. 2011

28. M. Antróp, "Landscape change and the urbanization process in Europe.", 2009

29. S. Haybatollahi, "Organizational Citizenship Behaviour", 2015

30. R. Hiscock et al., "Means of transport and ontological security"

fig. 14 - Grafica realizzata da: Jeff Andrade-Fong all'interno dell'articolo: "Thoughts on Polycentrism: a proposition and two open questions"



GIUNTI

UNA NUOVA PROSSIMITÀ

Curato da Mattia Barrile

Se nel passato l'uomo viveva in spazi la cui prossimità era relativamente circoscritta al proprio vicinato e coordinata dai ritmi dell'orologio, il cittadino oggi può essere collegato con persone in tutto il mondo attraverso la connessione internet. L'ambito percettivo delle connessioni che prima erano necessariamente in funzione della distanza spaziale locale diventa ora globale³¹. La tendenza globalizzante ricade sulla complessità connettiva urbana, descrivibile come un "rizoma" (fig. 15). Si tratta di un sistema "a-centrico" e non gerarchico in cui non esistono collegamenti prestabiliti. Non è costituito da unità, ma piuttosto da direzioni multiple in movimento. Non ha un inizio né una fine, ma cresce in modo continuo: spezzato ogni frammento può rigenerare a sua volta un ulteriore Rizoma³². La nuova realtà policentrica si condensa sotto forma di isole:

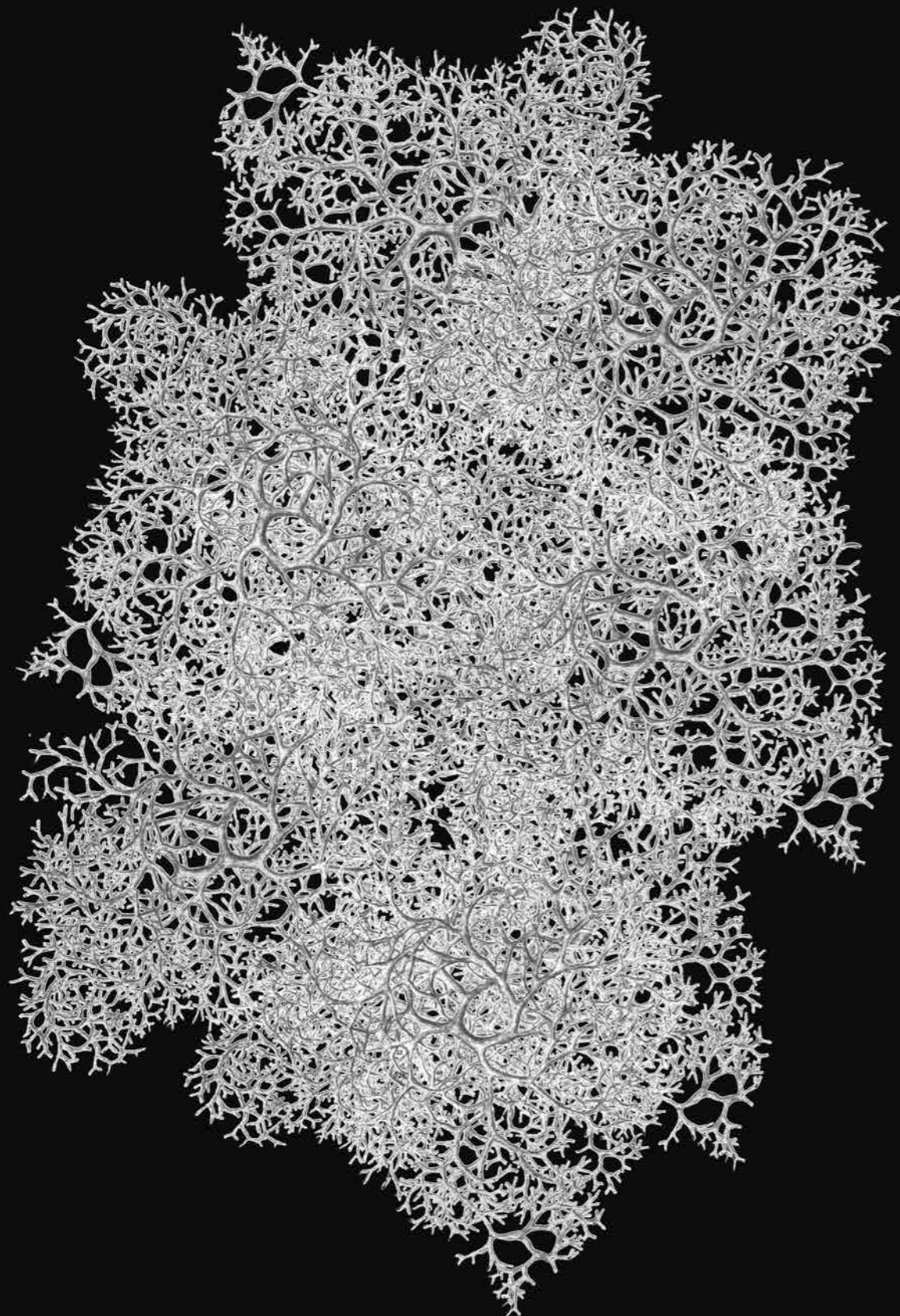
“È il Mare per eccellenza, l'archi-pélagos. La verità del Mare, in un certo senso, si manifesterà, allora, là dove esso è il luogo della relazione, del dialogo, del confronto fra le molteplici isole che lo abitano: tutte dal Mare distinte e tutte dal Mare intrecciate;[...] L'intelligenza dell'arcipelago “divide e separa”³³”

I sistemi urbani considerabili ormai come complessi³⁴ sono infatti divisibili in due sistemi sub/urbani: il sistema delle infrastrutture di trasporto pubblico e i sistemi degli spazi pubblici cittadini sono i luoghi nei quali si riversano le relazioni e i comportamenti umani all'interno di un determinato ecosistema socio-politico.

Ad esempio gli spazi destinati al piacere e al tempo libero possono essere accentrati (teatri e musei storici) ma anche fortemente decentrati (discoteche, spazi per lo sport, centri commerciali). Ciò si traduce in un'esperienza di vita quotidiana frammentata sul territorio, totalmente dipendente dall'efficacia dei trasporti e delle connessioni della rete di mobilità³⁵. Nella città d'oggi l'infrastruttura di trasporto svolge un ruolo chiave nel garantire i differenti vantaggi di mobilità e di relazione, ma è importante riconoscere che nel momento in cui essa viene realizzata, costituisce un sistema complesso la cui struttura può difficilmente essere alterata nel senso più stretto delle dimensioni spaziali³⁶. In una rete del genere nessun singolo centro, come la metropoli di un tempo, diventerà il fulcro di tutti i vantaggi regionali: al contrario, “l'intera regione” diventa aperta all'insediamento³⁷. Dalla concentrazione e dai rapporti di distanza che consentivano l'interazione degli individui, si è gradualmente passati alla ricerca di benefici agglomerativi legati poco ai singoli e specifici luoghi, ma piuttosto alla presenza dei collegamenti infrastrutturali preesistenti. Così allora la distanza dal centro non è più una condizione necessaria per l'esistenza dei flussi, bensì un fattore discriminante è ora l'accesso ai nodi e alle reti.

31. G. Leone, “L'uomo la città, l'ambiente” *SOCIOLOGIA DELL'AMBIENTE*, pag. 200
 32. I. Rota, “Cosmologia portatile, Scritti, disegni, mappe, visioni”, A cura di F. La Rocca, *Habitat*
 33. M. Cacciari, “L'arcipelago”, Adelphi, Milano, 1997, pag. 16-19
 34. J. Forrester, “Urban Dynamics”, M.I.T. Press, Cambridge, 1969
 35. G. Leone, “L'uomo la città, l'ambiente” *SOCIOLOGIA DELL'AMBIENTE*, pag. 215
 36. L. Yang et al., “Integrated design of transport infrastructure and public spaces”, *Frontiers of Architectural Research*, Volume 8, Issue 4, 2019, pag. 433
 37. L. Mumford, “What is a City?”, *Architectural Record*, 1937, pag. 95

fig. 15 - Rizoma Deleuze. Fonte: Sconosciuta
 fig. 16 - Vista satellitare notturna di Milano, NASA HQ
 fig. 17 - Vista satellitare notturna US, NASA Earth Observatory/NOAA NGDC





STRUMENTO CULTURA

CULTURA SPECULATIVA E GENTRIFICAZIONE

Curato da Simone Salcuni

La dinamica urbana che è quindi definita come “*poli-centrismo*” o “*archipelago*” (Indovina, 2009), è l'effetto di una trasformazione lenta ma sostanziosa, che indirettamente si ripercuote in tutti gli ambiti sociali e dal quale deriva una vasta quantità di caratteri e di effetti, sia di difetto che di qualità³⁸. La cultura, che costituisce assieme alla mobilità l'argomento principale della tesi, è anch'essa parte del processo in atto, poiché costituisce uno strumento indiscusso di persuasione pubblica, capace di definire un certo indice di attrattività dell'intervento. Non solo città globali, come Londra, Parigi, New York o Tokyo³⁹, ma anche centri di minor dimensione, come Liverpool o Bilbao, hanno perseguito obiettivi strategici in chiave competitiva, ossia l'utilizzo della cultura locale come strategia di specializzazione della propria economia intellettuale. Si è quindi progressivamente diffusa e consolidata l'idea che la progettualità culturale urbana potesse rivelarsi un efficace strumento, tanto per diversificare il sistema economico della città quanto per conseguire una maggiore coesione, in particolare nelle zone a più elevata criticità sociale⁴⁰. L'indice di attrattività alimenta il movimento degli abitanti oltre che la qualità delle loro decisioni e altera i comportamenti degli individui all'interno dello scenario metropolitano. Cittadini e turisti diventano perciò users fisici veri e propri, atti al consumo della comunicazione culturale che riesce a dimostrarsi più smart ed effimera. Si intende una comunicazione ricca di contenuti costanti ed istantanei che siano veloci da scorrere ed attraenti in termini estetici. In seguito ad aver analizzato il fenomeno della rigenerazione urbana, sono state comprese le motivazioni, le cause e gli effetti delle azioni culturali che hanno preso forma all'interno dei quartieri in corso di trasformazione. Ne risulta che i nuovi cluster culturali vengono

spesso realizzati in adiacenza ai nuovi nodi attrattivi: la vicinanza spaziale li induce a condividere impianti di produzione, ad attingere allo stesso pubblico e ad impegnarsi nel marketing collaborativo. In molte città italiane, così come in altre città europee, i centri urbani vedono una sorta di moltiplicazione delle esperienze di innovazione diffusa a base culturale, unite dal fatto che riutilizzano creativamente le risorse preesistenti all'interno del territorio nel quale nascono. I nuovi cluster sono generalmente sviluppati e avviati da governi locali o regionali sotto forma di pubblico privato e partenariati⁴¹. Tali fenomeni comportano in molti casi la riqualificazione di manufatti industriali e di altri edifici obsoleti, abbandonati o in fase di usura e li contaminano con l'ausilio di programmi creativi multi-settoriali: incubatori per artisti, sale per esposizioni ed eventi e laboratori. In tale pratica rimane tutt'ora il rischio di fallire nelle dinamiche di gentrificazione.

38. Indovina

39. S. Sassen, “Città globali”, 1997

40. G. Guerzoni et al., “Città come Cultura. Processi di sviluppo”, MAXXI, Roma, 2019

41. M. Lavanga, “Artists in urban regeneration processes: use and abuse?”

S. Cameron e J. Coaffee sostengono che “*il principale motore della gentrificazione è il tentativo di utilizzare la riqualificazione creativa culturale come motore del rinascimento urbano. Questo processo comporta l'uso dell'arte pubblica e la costruzione di strutture culturali come promotrici della rigenerazione*”. “*Gli artisti sono gli attori vitali in questo processo: il basso reddito li rende legittimi destinatari di sovvenzioni pubbliche, ma allo stesso tempo il loro status sociale elevato e le potenzialità relazionali che hanno nei confronti delle classi d'élite, danno loro il potere di aggiungere un valore significativo agli spazi che occupano*”⁴².

I vecchi edifici industriali possono offrire un'ottima location per industrie culturali, grazie alla loro identità e valore simbolico. Questi tipi di edifici, di solito situati all'interno di anelli urbani, sono abbandonati e ciò fornisce il potenziale per un'intera gamma di diversi adattamenti, ad esempio camere con soffitti alti per sculture di grandi dimensioni o edifici per artisti che generano rumore come musicisti⁴³. Sono riutilizzati come musei, gallerie d'arte, studi di artisti, centri per attività di design e nuovi media, cinema, spazi performanti e insieme a loro come bar, locali e ristoranti, stimolando la rigenerazione dell'intera area in cui si trovano.

42. S. Cameron, J. Coaffee, “Art, gentrification and regeneration - From artist as pioneer to public arts”, *European Journal of Housing Policy*, n° 5(1), 2005, pag. 39-58.

43. E. Braun, M. Lavanga, “An International Comparative Quick Scan of National Policies for Creative Industries”, Rotterdam, 2007

fig. 18 - Processo gentrificativo

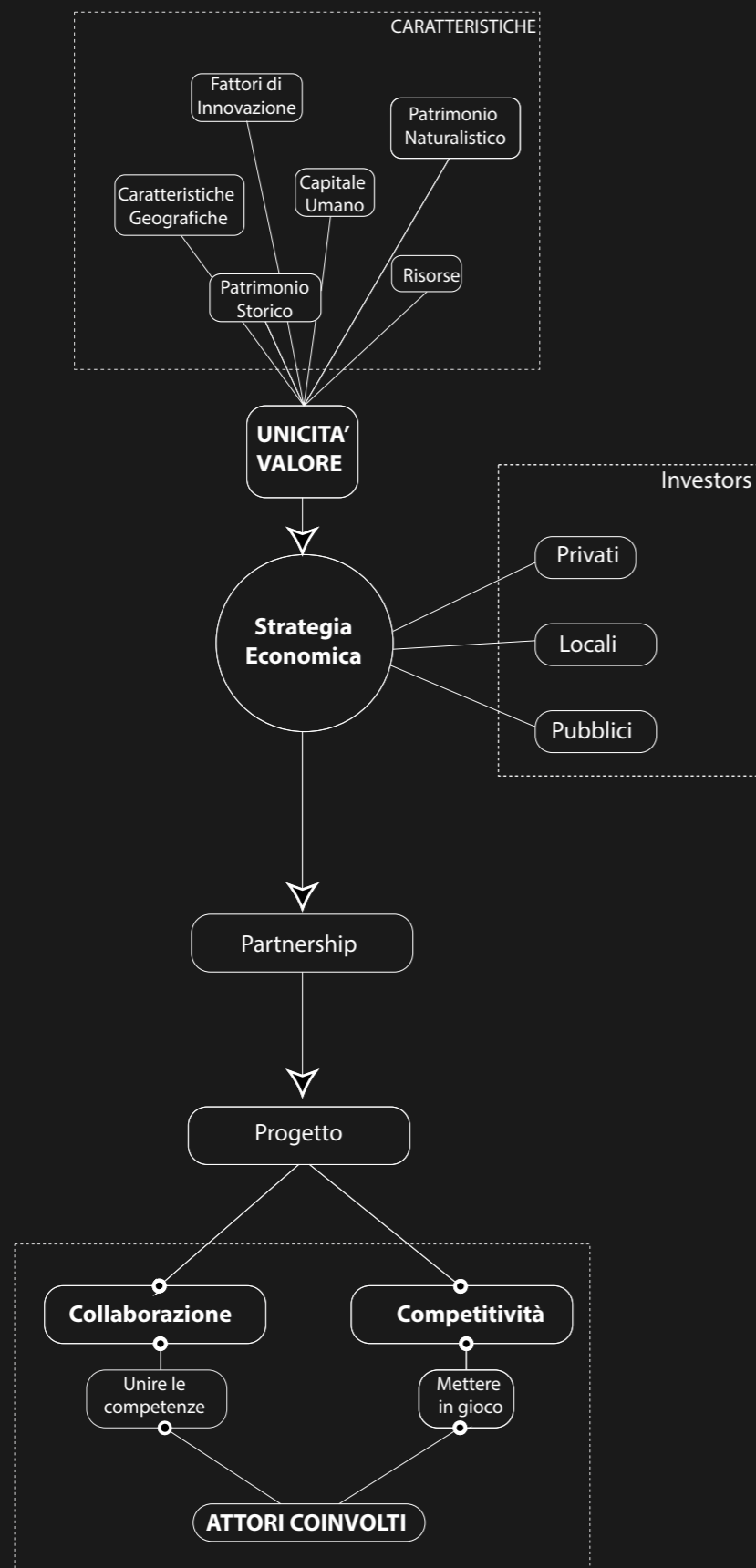
fig. 19 - Strategia economica nella rigenerazione urbana.

fig. 20 - Balfron Tower, Londra, UK. Fonte: www.Dezeen.com

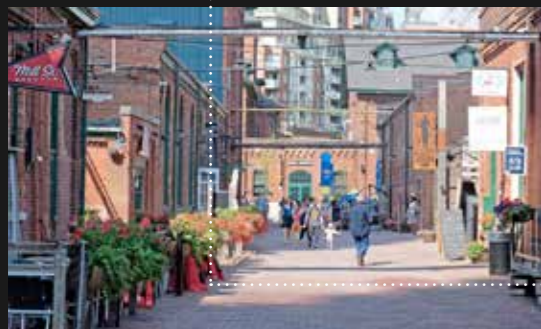
L'episodio della Balfron Tower di Londra è emblematico della definizione stessa di gentrificazione: un susseguirsi di eventi artistici temporanei (tra cui progetti fotografici, *Machbeth*) hanno coperto il processo di sfratto dei residenti della zona al fine di smantellare la zona e alzare il prezzo per dare vita ad appartamenti di lusso e resort.



fig. 18



ESEMPI DI RIGENERAZIONE URBANA



The Distillery Historic District

Il Distillery District è caratterizzato da pittoreschi edifici dell'Ottocento che un tempo ospitavano una grande distilleria di whiskey, attirando moltissime persone grazie alle caratteristiche strade in ciottoli su cui si affacciano ristoranti indipendenti trendy, bar e boutique: gli appassionati di arte frequentano gallerie d'arte e ammirano sculture all'aperto e gli spettacoli di danza, musica e teatrali nei numerosi teatri presenti nell'area.



Old Truman Brewery

L'Old Truman Brewery, il quartiere delle arti e dei media rivoluzionario di East London, ospita un alveare di attività creative e negozi, gallerie, mercati, bar e ristoranti esclusivamente indipendenti. Per oltre vent'anni l'Old Truman Brewery ha rigenerato i suoi dieci acri di edifici vuoti e abbandonati in spettacolari spazi per uffici, negozi, tempo libero ed eventi. Il raffinato mix di affari e tempo libero ha creato un ambiente unico a Londra, rendendo l'Old Truman Brewery una destinazione a sé stante.



Kaapelitehdas/ Cable Factory Helsinki

La Cable Factory è il più grande centro culturale della Finlandia: ospita 3 musei, 10 gallerie, teatri di danza, scuole d'arte, artisti, band e compagnie. Sono disponibili anche spazi unici per l'affitto a breve termine per organizzare concerti, mostre, festival e fiere. Circa 900 persone lavorano quotidianamente alla Cable Factory e ogni anno quasi 340.000 persone partecipano a eventi speciali.



Balforn Tower

La Stecca degli Artigiani rappresentava il passato industriale e produttivo del quartiere Isola di Milano. E proprio qui, a pochi metri dal sito originario, sede dell'ex complesso Tibb (fabbrica di macchinari elettrici in funzione dal 1908 al 1965), Comune e associazioni hanno deciso di ricostruire la tradizione artigiana. Una scelta che si inserisce nel solco tracciato dal piano di rilancio delle periferie e punta alla valorizzazione del quartiere.

Art and Design City, Arabianranta

Si tratta di un caso in cui l'identità del quartiere culturale non è stata imposta dall'alto in virtù di considerazioni puramente economiche, né si è sviluppata con un processo spontaneo che ha portato un quartiere industriale a diventare un distretto culturale; è stato fatto poi un ragionamento su una sua possibile identità, a partire dalla storia del luogo, sono state studiate delle strategie e delle regole nella pianificazione, si continuano a coinvolgere i residenti e gli studenti nel processo di costruzione della comunità.



Westergasfabriek, Amsterdam

Si tratta di un esempio di riconversione di una area industriale. Oggi è il luogo in cui si incontrano valore storico e idee innovative; una destinazione unica per visitatori locali e internazionali, con un carattere unico, ma allo stesso tempo inconfondibilmente simile ad Amsterdam.



Barcelona Innovation District

Dagli anni '70, questo distretto ha subito un grave degrado a causa delle nuove tecnologie, dell'outsourcing e del trasferimento dell'industria pesante lontano dai centri cittadini, perdendo molta popolazione e i prese. Il programma di rigenerazione, intende trasformare l'infrastruttura e mira a creare cinque poli commerciali e di ricerca ad alta tecnologia - dedicati a media, energie rinnovabili, medicina, informatica e design.



Park Fiction

In linea con il concetto di "cultura sociale" definita dall'artista Joseph Beuys, i creatori del progetto avevano l'intenzione di abbracciare lo spazio urbano come mezzo per plasmare attivamente la società e influenzare le strutture sociali per il miglioramento della comunità: parte del processo creativo consisteva nel coinvolgere attivamente quante più persone e idee possibile e avvicinarsi ai processi di brainstorming; i progettisti si sono assicurati di aprire quante più linee di comunicazione possibile affinché tutti i membri della comunità potessero sentirsi protagonisti dello spazio.



SMART CITY

COS'È , QUAL'È IL SUO RUOLO OGGI

Curato da Simone Salcuni

Risulta utile fare una breve parentesi per delineare meglio l'ultima definizione di Smart City in modo tale da tener presente un modello cittadino al quale tendono gran parte delle politiche territoriali contemporanee in maniera differente e contraddittoria. Se inizialmente il concetto di Smart City faceva riferimento all'idea di "città intelligente" e che quindi si componeva di un solido utilizzo dell'innovazione digitale basata sull'IOT (*Internet of things*) in modo tale da migliorare l'efficienza dei servizi urbani e generare nuove opportunità economiche nelle città⁴⁴, oggi la definizione si è aperta a nuovi campi d'indagine e obiettivi in modo tale da riallinearsi alle nuove necessità. Con la proliferazione delle iniziative per le città intelligenti in tutto il mondo è necessario prestare maggiore attenzione ai benefici e ai costi delle stesse, i quali sono distribuiti in tutti i segmenti della società, vale a dire valutando la distribuzione degli effetti di tali città intelligenti sulle persone, sul pianeta e sui luoghi. L'OECD⁴⁵ ha rilevato i nuovi attributi legati alle attuali definizioni di Smart City identificando diversità a seconda dei continenti e delle località nelle quali emergono tali pianificazioni. Nella maggior parte dei casi, le città intelligenti ruotano attorno a iniziative che utilizzano l'innovazione digitale per rendere la fornitura di servizi più efficiente e quindi aumentare la competitività complessiva della comunità. Sebbene l'innovazione digitale rimanga centrale nel concetto di città intelligente, continua ad essere in sospeso la questione sugli investimenti nei confronti di tali tecnologie. L'innovazione digitale contribuisce in ultima analisi a migliorare il benessere dei cittadini e l'approccio incentrato sull'uomo è considerato la chiave per rendere una città più intelligente. Questo è il motivo per cui l'OECD definisce come Smart Cities gli agglomerati urbani che sono in grado di dare vita ad "iniziative o approcci che sfruttano ef-

ficacemente la digitalizzazione per aumentare il benessere dei cittadini e fornire servizi e ambienti urbani più efficienti, sostenibili e inclusivi come parte di una collaborazione, processo multi-stakeholder (OECD, 2018). Quattordici città e aree metropolitane (Milano, Torino, Venezia, Bari, Napoli, Palermo e Roma tra gli altri) attualmente partecipano a questo programma (*Smart Cities and Inclusive Growth*). Mentre la rivoluzione digitale offre una finestra di opportunità senza precedenti per migliorare la vita di milioni di residenti urbani, non vi è alcuna garanzia che la rapida diffusione di questo approccio digitale possa automaticamente portare al vantaggio dei cittadini su tutta la linea. Le politiche delle Smart Cities devono essere progettate, realizzate e monitorate come strumento per migliorare il benessere di tutte le persone.

44. L. Maci, "Cosa è davvero una smart city? Quali elementi contribuiscono a formarla? Cosa può offrire ai cittadini? Quali competenze sono richieste per costruirla e farla funzionare?", 2020

45. "Building on the outcomes of the 1st OECD Roundtable on Smart Cities and Inclusive Growth"

fig. 21 - Punti chiave della vision delle Smart Cities.

Fonte: rielaborazione personale dello schema presente su: <http://mws.eurocities.eu>

Canada: il programma Smart Cities Challenge in Canada è una competizione aperta ai governi locali e regionali e alle comunità indigene, che mira a responsabilizzare le comunità ad adottare un approccio da smart city per migliorare la vita dei residenti attraverso innovazione, dati e tecnologia connessa. Questo concorso è stato progettato per coinvolgere tutte le comunità, incluse le comunità rurali e remote che hanno poco o nessun accesso a Internet.

Il **Giappone** definisce la Smart City come "una città o una regione sostenibile che incorpora le TIC e altre novità tecnologie per risolvere le varie sfide che affronta e gestisce autonomamente (pianificazione, sviluppo, gestione e funzionamento) per la sua complessiva ottimizzazione".

La **Corea** ha sostenuto le Smart City guidando progetti su larga scala in questo settore. L'iniziativa comprende quattro pilastri principali: ricerca e sviluppo, Smart Solution Challenge (le aziende private possono ricevere fino a 20 milioni di dollari per tre anni per sviluppare progetti di città intelligenti), deregolamentazione e un programma pilota nazionale.

In **Italia**, Metropolitan Cities 2014–2020 è un programma finanziato dall'Unione Europea che promuove il rinnovamento dei servizi urbani e favorisce l'inclusione urbana attraverso l'empowerment dei gruppi svantaggiati.

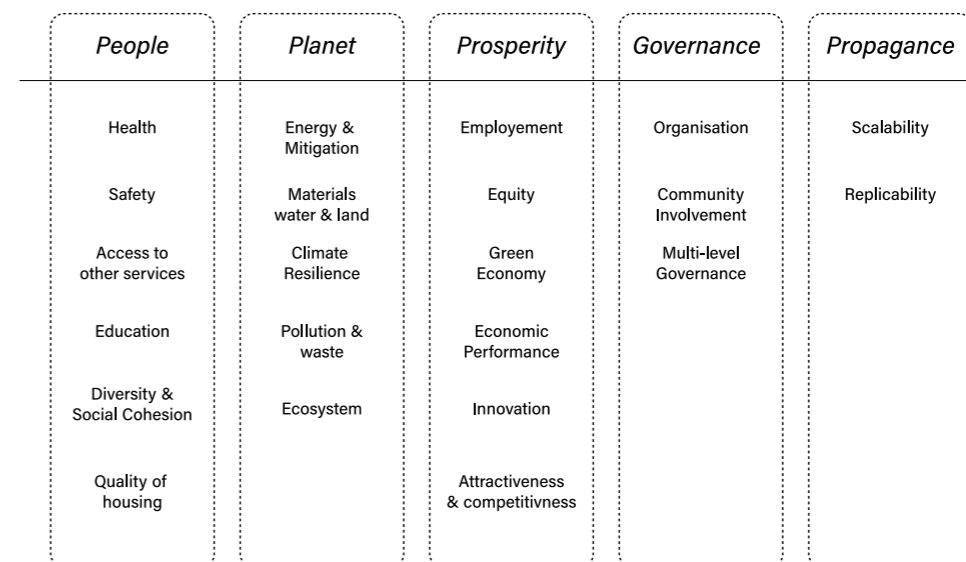


fig. 21

BIBLIOGRAFIA

C. Mouffe, "Citizenship and Political Identity", 1992

G. Martinotti, "Metropoli, la nuova morfologia sociale della città", 1993

F. Lenzini, "Lo spazio pubblico come spazio rituale, L'influenza delle pratiche collettive nel progetto degli interni urbani"

M. Augé, "Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmondité", 1992

M. Bernardi, "Un'introduzione alla sharing economy", 2015

Noleggio vs Possesso, coworking-europa.it

M. Djelic, "The power of limited liability-Transnational communities and crossborder governance", Sciences Po Paris, p.98

F. Indovina, "Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano", Franco Angeli, Roma, 2009 (14) (38)

B. Borlini, "Il quartiere nella città contemporanea", Quaderni di Sociologia 52, 2010, pag. 13-29

P. Pucci, "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", Franco Angeli, 1996 pag.34

M. Burrascano, "I frammenti della città europea", Alinea Editrice, Perugia, 2008, pag. 209

L. Mumford, "What is a City?", Architectural Record, 1937, pag. 95

M. Antrop, "Landscape change and the urbanization process in Europe.", 2009

S. Haybatollahi, "Organizational Citizenship Behaviour", 2015

R. Hiscock et al., "Means of transport and ontological security"

G. Leone, "Luomo la città, l'ambiente" Sociologia Dell'ambiente, pag. 200

I. Rota, "Cosmologia portatile, Scritti, disegni, mappe, visioni", A cura di F. La Rocca, Habitat

M. Cacciari, "L'arcipelago", Adelphi, Milano, 1997, pag. 16-19

J. Forrester, "Urban Dynamics", M.I.T. Press, Cambridge, 1969

L. Yang et al., "Integrated design of transport infrastructure and public spaces", Frontiers of Architectural Research, Volume 8, Issue 4, 2019, pag. 433

S. Sassen, "Città globali", 1997

G. Guerzoni et al., "Città come Cultura. Processi di sviluppo", MAXXI, Roma, 2019

M. Lavanga, "Artists in urban regeneration processes: use and abuse?"

S. Cameron, J. Coaffee, "Art, gentrification and regeneration - From artist as pioneer to public arts", European Journal of Housing Policy, n° 5(1), 2005, pag. 39-58.

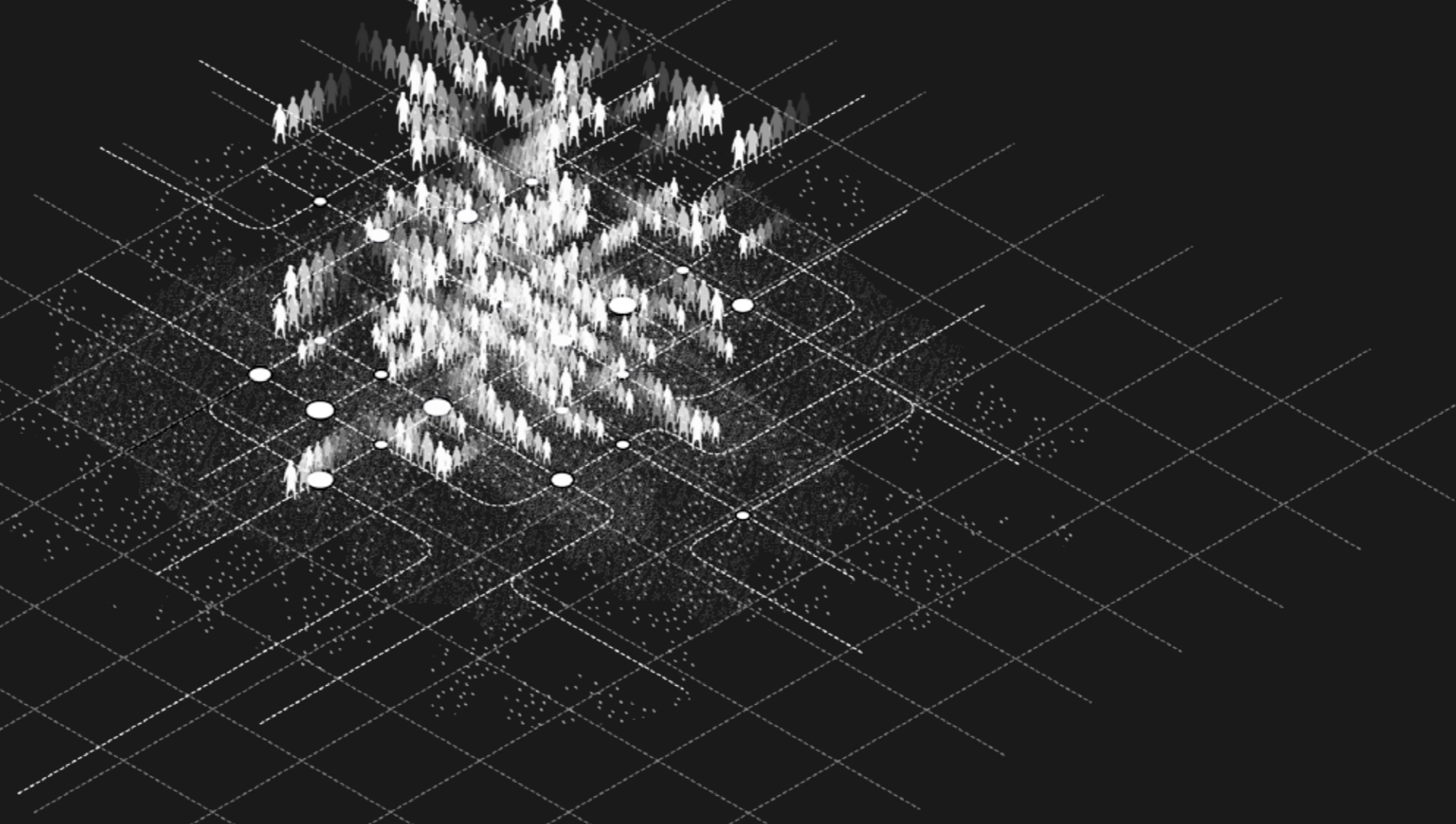
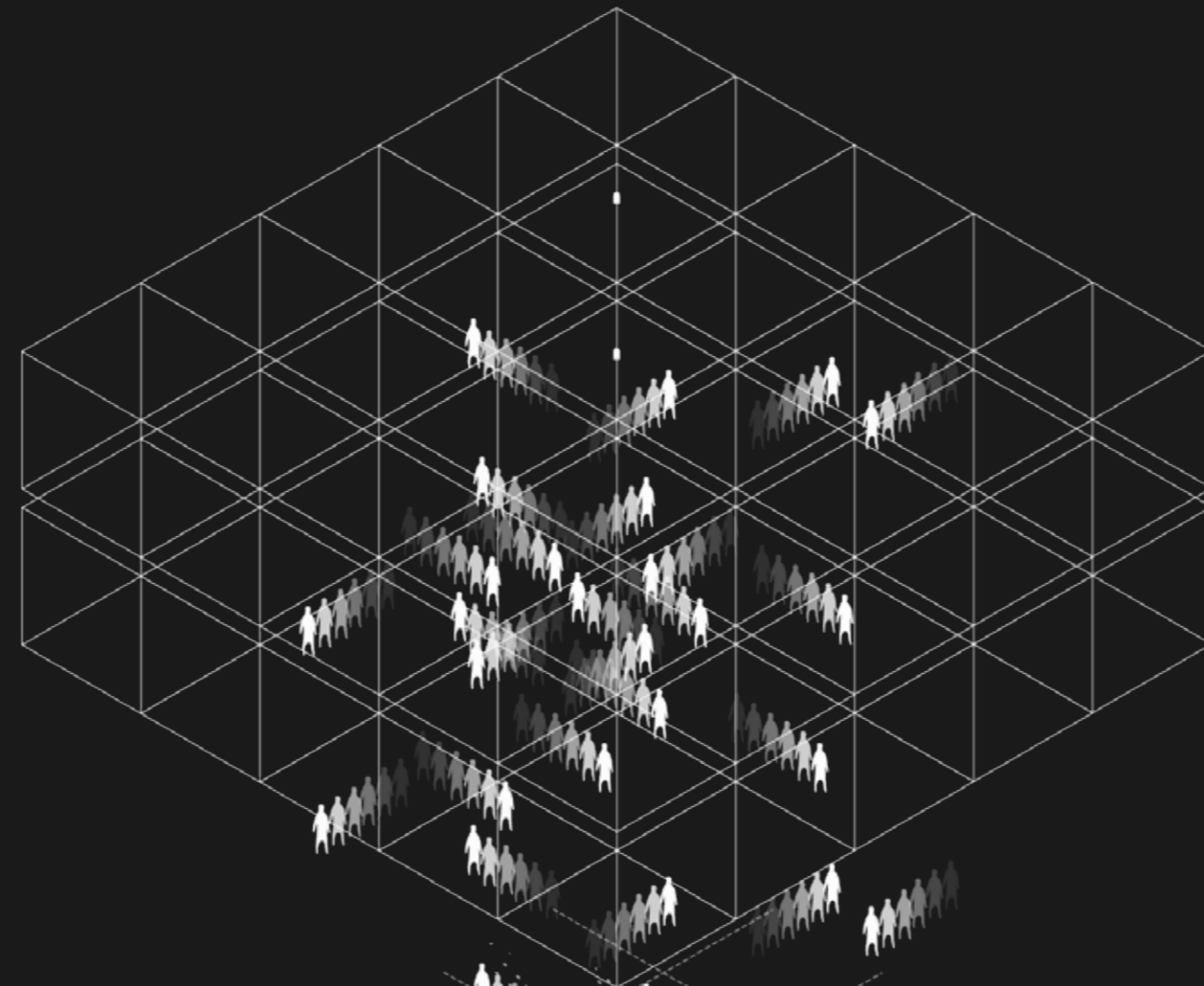
E. Braun, M. Lavanga, "An International Comparative Quick Scan of National Policies for Creative Industries", Rotterdam, 2007

L. Maci, "Cosa è davvero una smart city? Quali elementi contribuiscono a formar- la? Cosa può offrire ai cittadini? Quali competenze sono richieste per costruirla e farla funzionare?", 2020

"Building on the outcomes of the 1st OECD Roundtable on Smart Cities and Inclusive Growth"

MOBILITÀ

Sistema



2

KEYWORDS

L'analisi realizzata ci ha dato la possibilità di comprendere sostanziosamente le dinamiche delle trasformazioni contemporanee in atto all'interno dei centri urbani, consentendoci perciò di definire i sistemi a cui fare riferimento per lo sviluppo delle necessità progettuali, delle intenzioni e delle finalità della tesi.

Sono quattro i concetti in particolare che sintetizzano il lavoro svolto:

- 1** Smaterializzazione dell'identità che diventa complessa multipla e spesso in conflitto: identità fluida
- 2** Rarefazione dei confini e dei limiti data dall'incremento dei centri e dal miglioramento della connettività urbana
- 3** Incremento della complessità funzionale, ibridazione dei luoghi e aumento delle dinamiche di collaborazione: la città è un organismo/arcipelago
- 4** Utilizzo strumentale della cultura e divario tra i grandi investimenti rigenerativi del tessuto urbano e piccole iniziative sociali di quartiere

▪ **SPAZIO
GENDERLESS**

▪ **QUARTIERE
DIFFUSO**

▪ **CONNESSIONE**

INTRODUZIONE

IL QUARTIERE CHE UNISCE I QUARTIERI

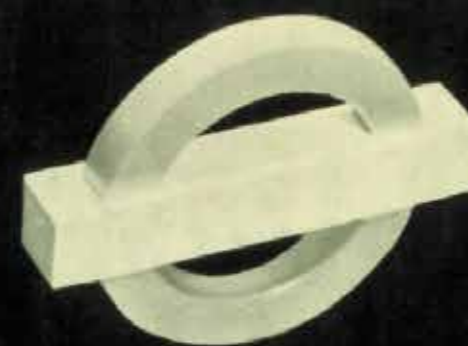
Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Le parole chiave selezionate hanno reso evidente l'ambito di interesse ma soprattutto il luogo nel quale operare. Se da un lato l'espansione della nuova città polinucleata ha creato nuovi nodi di interesse urbano e di espansione socio-economica delle città, dall'altro ha reso fondamentale e meritevole di significato e di indagine la rete delle connessioni urbane e l'incidenza che questo sistema infrastrutturale ha nei comportamenti, nelle scelte dei passeggeri sia all'interno di esso che all'esterno. La volontà di questo capitolo non è assolutamente quella di operare all'interno di una griglia infrastrutturale, quanto invece quello di comprendere, grazie ad alcuni studi effettuati sul campo, le percezioni legate al movimento dei cittadini al giorno d'oggi, e cosa significa muoversi in un agglomerato urbano per raggiungere un determinato centro, così da poter concorrere al miglioramento dei legami tra persone e ambiente urbano nel quale esse si inseriscono. Dal nostro punto di vista la rete di mobilità rappresenta un quartiere a parte, invisibile, ma che nelle sue proprie qualità ha la capacità di connettere tutti i quartieri ed è perciò il luogo urbano dove c'è più concentrazione, ma anche il luogo dove i caratteri utilitari necessari al suo funzionamento costituiscono, come vedremo in seguito, una fonte di stress e di fragilità per la percezione degli abitanti all'interno dell'assetto urbano. È necessario prima di tutto specificare che si tratta di un luogo totalmente a servizio delle persone, che vede l'uomo al centro del proprio interesse. È questa una qualità su cui si può ragionare in seguito anche in a livello progettuale. In secondo luogo, la dimensione e la disposizione sotto forma di network del sistema dei collegamenti permette una certa dinamicità d'intervento, che si trasforma in una adattabilità scalabile. Essa permette di sperimentare diverse dimensioni d'opera e, grazie alla sua diffusione, permette l'accostamento di ciascun accadimento all'interno di un sistema narrante più am-

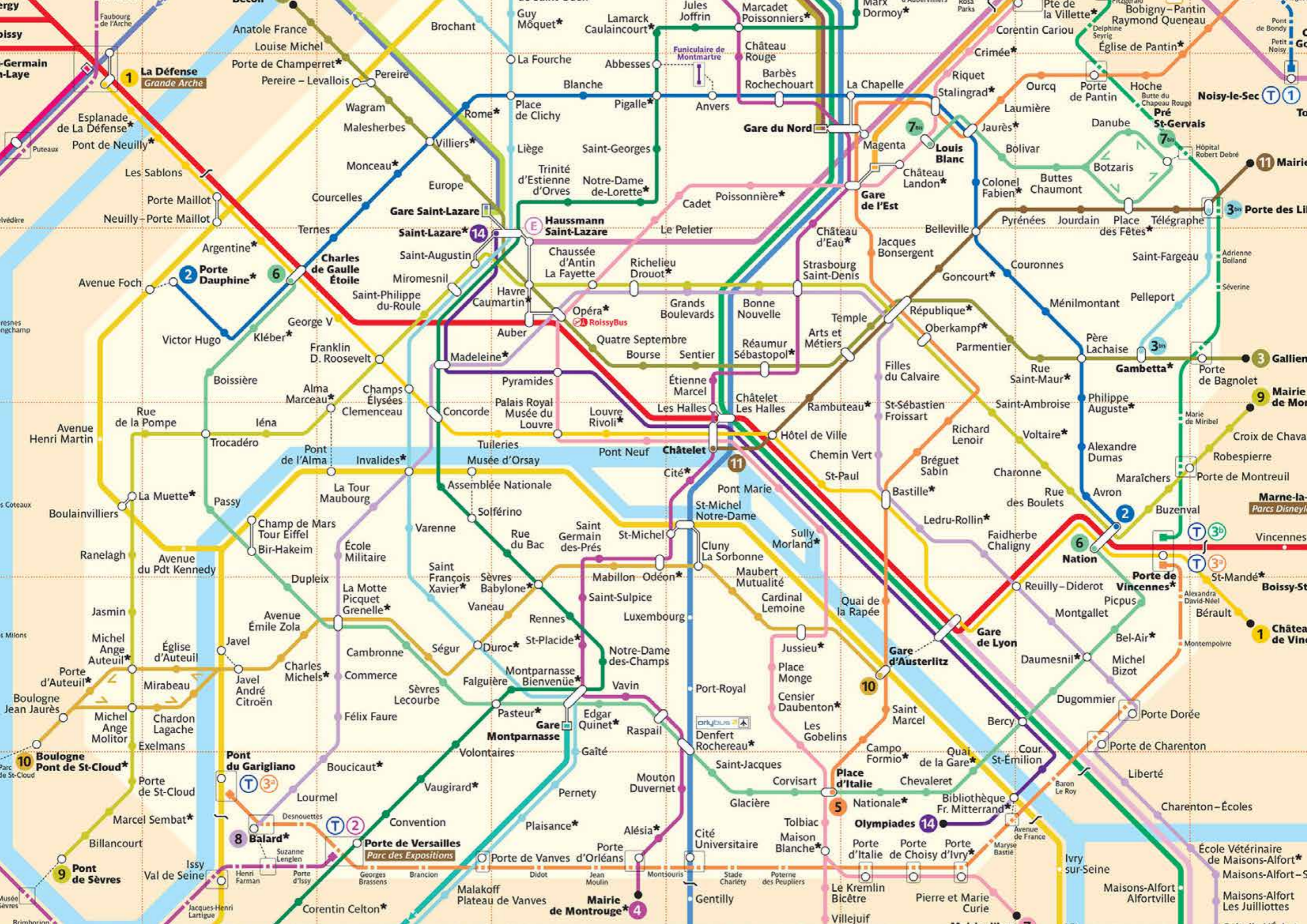
pio. L'ambiente dei trasporti costituisce in molti casi (es. Londra e Parigi) un luogo altrettanto identitario nella storia cittadina, ma nelle aree urbane in cui ciò non succede si può comunque far ricorso alla stesura di quei caratteri estetici propri del sistema che, malgrado siano esclusivamente realizzati in funzione dell'utilità di transito, costituiscono comunque parte del linguaggio della città, che diviene quindi immagine ripetuta e assimilata dai residenti del luogo, sia essa di qualità o no. Essenziale, inoltre, è il carattere ritualistico presente nei luoghi in oggetto: il movimento che si fa rituale entra a far parte della spiritualità percettiva degli individui all'interno della città e definisce perciò un potenziale strategico sul quale poter lavorare in termini più comportamentali. La velocità alla quale si presta il sistema, essendo in funzione di un tempo specifico di percorrenza, determina una tendenza all'accelerazione che lo rende vicino alle dinamiche di percezione del tempo dei residenti contemporanei, diventando ancor più esplicativo nei confronti delle nuove necessità del movimento. Per ultimo esso costituisce, in quanto ambiente di connessione necessario agli spostamenti, un luogo di riferimento per gli abitanti e per coloro che provengono dall'esterno. Queste caratteristiche generali rispecchiano, per noi, un palinsesto per il quale diviene necessario studiarne le percezioni, al fine di comprenderne le fragilità.

fig. 22 - *Keeps London going*, Man Ray, 1938. Fonte: www.lpinimg.com

fig. 23 - *RAPT Paris*. Fonte: www.parismap360.com



- KEEPS LONDON GOING



RELAZIONE PERSONALE

LA PERCEZIONE DEL VIAGGIO IN EPOCA CONTEMPORANEA

Curato da Giovanni Bettinelli

Scrive *Wolfgang Schivelbusch* in "Storia dei viaggi in ferrovia":

"...dimensione, forma, quantità e movimento sono secondo *Newton* le uniche proprietà oggettivamente determinabili negli oggetti. Ora per chi viaggia in ferrovia, esse diventano in effetti le uniche proprietà che questo viaggiatore è in grado di stabilire in un paesaggio attraversato durante il viaggio, gli odori, i rumori, o addirittura le sinestesie, che per i viaggiatori contemporanei di *Goethe* facevano parte dell'itinerario, vengono meno"⁴⁶.

Le persone sono concentrate sulla velocità di movimento ma spesso percepiscono il trasporto pubblico come lento e inaffidabile⁴⁷ oltre che mancante di un determinante fattore di comfort⁴⁸. Allo stesso modo però gli utenti del sistema tendono a concentrarsi più sui vantaggi che sugli svantaggi. In pratica, questo significa che le persone percepiscono i vantaggi in termini di velocità e convenienza dell'utilizzo delle auto più dei suoi impatti negativi sull'ambiente⁴⁹. Il sistema dei collegamenti è un luogo caratterizzato da una percezione singolare estremamente evidente: pur essendo un sistema costruito con l'obiettivo di far spostare le masse nel modo più efficiente possibile, ciascun passeggero conduce un certo tipo di comportamento personale legato alle proprie percezioni e ai propri obiettivi di transito, a seconda che si stia spostando per motivi di lavoro, di piacere, di emergenza o di viaggio. Per molti il transito all'interno dei trasporti pubblici costituisce un "male necessario della vita moderna, forieri di stress e disavventure spesso inevitabili" oltre che essere considerato un sistema procuratore di ansia: orari, affollamento, sporcizia e lentezza. Tale visione è spesso condivisa collettivamente e ne consegue una certa inaffidabilità nei confronti dei mezzi che vengono percepiti come il luogo utilizzato dai cittadini con reddito minore.

Un'immagine negativa che si amplifica all'interno del sistema degli autobus che spesso molte persone preferiscono evitare del tutto. Si ha più in generale una sensazione che *Simmel* definiva di "confusione", disorientamento e turbamento ma che può essere tradotta con il termine di imbarazzo. In tal senso la lettura è un tentativo di supplire alla conversazione che non ha più luogo. Lo sguardo al libro o al giornale o al telefono si rivela una manovra difensiva, si vuole evitare lo sguardo di chi si siede di fronte⁵⁰. Le descrizioni fornite da *Goffman*, per quanto relativamente obsolete, costituiscono la base per la classificazione delle componenti relative alle percezioni nei luoghi di trasporto intrapresa da studi più recenti che consentono quindi un'analisi più dettagliata. Si possono, a tal proposito, indicare molteplici caratteri relativi all'ambiente studiato con la conseguente definizione di elementi che concorrono a determinare o meno la qualità del sistema.

46. *W. Schivelbusch*, "Storia dei viaggi in ferrovia", Einaudi, 2003, pag. 58

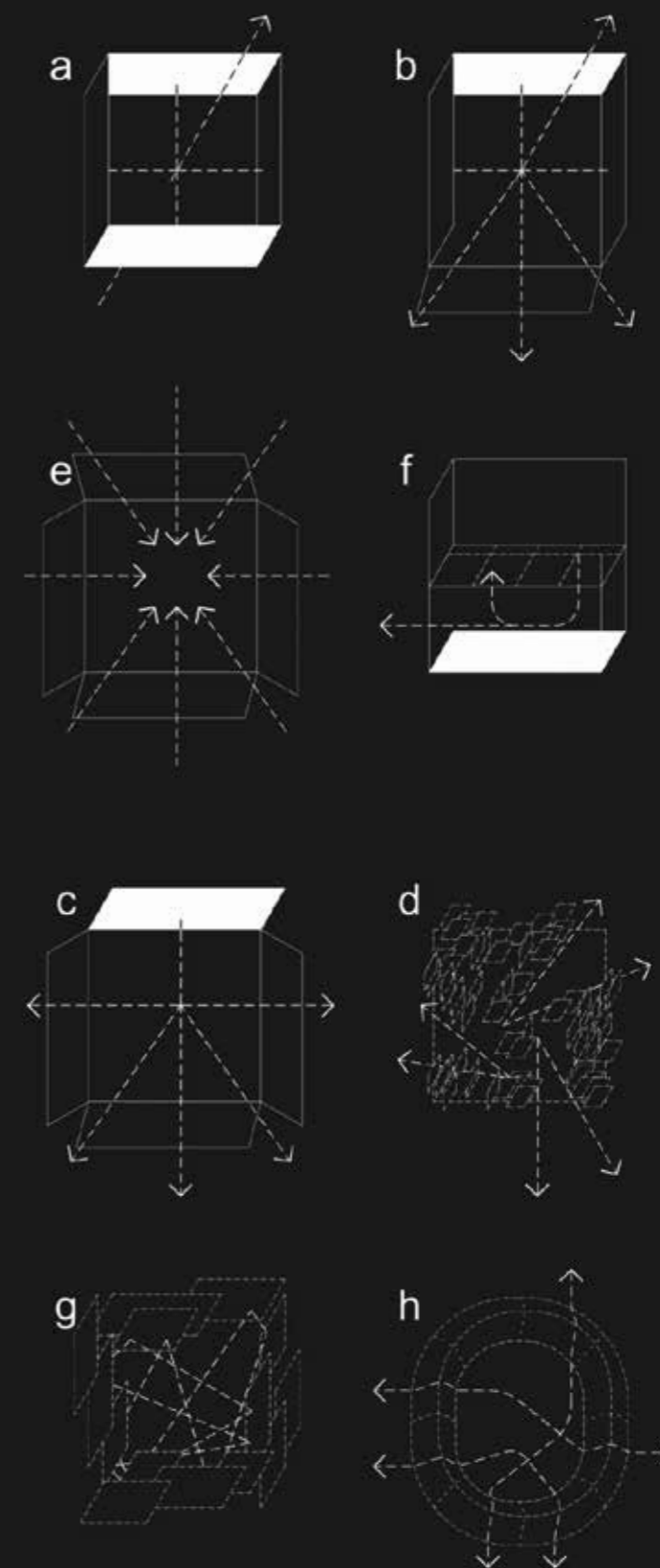
47. *A. Nolan*, "A Dynamic Analysis of Household Car Ownership", 2010, 44: 446-55.

48. *Balcombe et al.*, 2004; *Currie & Wallis*, 2008; *Eriksson et al.*, 2008; *Holmgren*, 2007

49. *Line et al.*, "The Travel Behaviour Intentions of Young People in the Context of Climate Change", *Journal of Transport Geography*, 2010, 18: 238-46.

50. *W. Schivelbusch*, "Storia dei viaggi in ferrovia", Einaudi, 2003, pag. 14

fig. 24 - Tipologie evolutive delle recinzioni dei giardini e orientamenti: (a) Giardino medievale; (b) Giardino rinascimentale; (c) Giardino barocco; (d) Giardino pittoresco; (e) "hunting park"; (f) Giardino moderno; (g) Giardino post-moderno; (h) Giardino concavo
Fonte: UC Berkeley, "Concave worlds, artificial horizons: Reframing the urban public garden"



FATTORI DI DISAGIO

AFFIDABILITÀ

Curato da Mattia Barrile

Lo stress è un effetto quasi scontato all'interno del luogo dei trasporti. La sua esistenza è una condizione del viaggio soprattutto nei casi di spostamento per fini lavorativi ed è causato dall'inaffidabilità che spesso i mezzi e il sistema in generale costituisce. Gli esseri umani percepiscono l'ambiente di un veicolo di trasporto pubblico con la vista, l'udito, l'olfatto, il tatto, la temperatura, la vicinanza agli altri e l'ambiente fisico. L'interazione di diversi fattori di stress ambientali sono anche costituiti da molteplici elementi: l'affollamento e la cattiva qualità dell'aria che aggravano il fastidio dell'inquinamento acustico. Il rumore è più significativo nella percezione dell'affollamento rispetto alla misurazione oggettiva della densità dei passeggeri. È stato dimostrato che il rumore di fondo ha effetti sulla percezione umana. Ad essi si aggiungono ovviamente fattori di affidabilità e sicurezza.

I fattori che definiscono lo stress sono quindi: imprevisi, affollamento, temperatura, sicurezza dei mezzi e acustica. Come si è potuto vedere nella fase introduttiva della tesi, il sistema dei trasporti ha ridefinito, assieme alla nascita dei nuovi centri, lo sviluppo senza precedenti del rapporto di prossimità degli abitanti con le mete di lavoro e di piacere e, conseguentemente, la loro possibilità di relazione sociale. Malgrado ciò l'automobile rimane in buona parte la scelta migliore per gli abitanti che considerano scomodo il sistema dei trasporti. I fattori che influenzano il comportamento delle persone dipendono dal livello di servizio del sistema di trasporto. Le aree con una maggiore densità di popolazione tendono ad avere una migliore accessibilità rispetto ad altre⁵¹. Tuttavia, l'accessibilità non è il principale elemento di attrazione per i residenti.

51. J. Scheiner, "Interrelations between Travel Mode Choice and Trip Distance", 2010, 18: 75-84

52. Choocharukul et al., "Psychological Effects of Travel Behavior on Preference of Residential Location Choice.", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2008

Una parte considerevole della popolazione ha lasciato aree urbanizzate compatte e si è trasferita in periferia, tuttavia, queste persone lavorano ancora in centro⁵². La qualità del servizio di trasporto pubblico è spesso caratterizzata da: accessibilità della fermata dei mezzi pubblici, frequenza del servizio, modernità del parco mezzi, aderenza ad orari, velocità del trasporto, ecc. Le persone sono spesso influenzate dalle condizioni operative soprattutto in mancanza di rispetto degli orari⁵³, perché sono focalizzati sull'affidabilità e sull'incertezza di quando arriverà il trasporto⁵⁴. Pur essendo parte fondante della vita cittadina, il viaggio all'interno dei trasporti è vuoto di significato e ciò, in aggiunta alle differenti qualità estetiche negative degli spazi, risulta essere motivo per cui la componente automobilistica rimane ancora una scelta privilegiata dai residenti di alcune città. Quando si sceglie il trasporto pubblico, l'affidabilità è uno dei fattori più importanti⁵⁵. Il tempo di viaggio è definito come "il periodo di tempo necessario per attraversare un percorso tra l'origine e la destinazione". Il "tempo di viaggio" può essere suddiviso in due componenti: il tempo di viaggio medio e la variabilità (o irregolarità) del tempo di viaggio⁵⁶. La variabilità e l'affidabilità sono inversamente proporzionali. All'aumentare della variabilità del tempo di viaggio, diminuisce l'affidabilità. Pertanto, il tempo di viaggio non dovrebbe variare in modo significativo rispetto al tempo di viaggio medio, altrimenti il servizio non può più essere considerato affidabile.

53. Wakabayashi et al., "Mode Choice Model with Travel Time Reliability and Commuters' Travel Behavior before/after a Major Public Transportation Service Closure. In *Network Reliability of Transport: Proceedings of the 1st International Symposium on Transportation*", 2003

54. A. König et al., "The Reliability of the Transportation System and Its Influence on the Choice Behaviour.", 2002

55. Li et al., "Fragility versus Excessive Crash Involvement as Determinants of High Death Rates per Vehicle-Mile of Travel among Older Drivers. *Accident Analysis and Prevention*", 2003, pag. 35

56. Carrion et al., "Value of travel time reliability: A review of current evidence." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46, 2012, 720-41, 227-35.

fig. 25

NAZIONE	DURATA	EFFICIENZA	STRESS
TURCHIA	48'	64%	57%
FRANCIA	45'	64%	56%
ITALIA	45'	54%	68%
BELGIO	45'	68%	34%
GERMANIA	43'	77%	32%
OLANDA	42'	67%	31%
POLONIA	41'	88%	35%
SVIZZERA	40'	94%	20%
AUSTRIA	38'	89%	29%
SPAGNA	36'	80%	40%
PORTOGALLO	34'	70%	28%
EUROPA	42'	75%	38%

Un recente studio (fig.25) ha inoltre dimostrato che in media in Europa il servizio fornito dal sistema pubblico può essere considerato efficiente ed affidabile. Andando a fondo, però, si scopre che il nostro Paese è il dato con i valori peggiori dal punto di vista dell'efficienza e dello stress. Lo stress è un effetto quasi scontato all'interno del luogo dei trasporti. La sua esistenza è una condizione del viaggio soprattutto nei casi di spostamento per fini lavorativi ed è causato dall'inaffidabilità che spesso i mezzi e il sistema in generale costituisce. Gli esseri umani percepiscono l'ambiente di un veicolo di trasporto pubblico con la vista, l'udito, l'olfatto, il tatto, la temperatura, la vicinanza agli altri e l'ambiente fisico. L'interazione di diversi fattori di stress ambientali sono anche costituiti da molteplici elementi: l'affollamento, la cattiva qualità dell'aria che aggrava il disagio dell'inquinamento acustico. Il rumore è più significativo nella percezione dell'affollamento rispetto alla misurazione oggettiva della densità dei passeggeri. È stato dimostrato che il rumore di fondo ha effetti sulla percezione umana. Ad essi si aggiungono ovviamente fattori di affidabilità e sicurezza.

I fattori che definiscono lo stress di viaggio sono quindi:

- **Imprevisti**
- **Affollamento**
- **Temperatura**
- **Sicurezza dei mezzi**
- **Acustica**

fig. 25 - Tabella di analisi del sistema dei trasporti in Europa, www.michaelpage.it/news-research/studi/transport-and-commute

AFFOLLAMENTO

Nel contesto dei trasporti, il fenomeno dell'affollamento è prevalentemente percettivo ed è generalmente definito in termini visivi come *“l'influenza deleteria dei contorni vicini sulla discriminazione visiva”*⁵⁷. Si tratta infatti di una condizione costituita dalla dimensione degli spazi, spesso ristretti, dei mezzi stessi in cui il movimento di ciascun individuo può causare facilmente incomprensioni, disagi e necessità di intermediazione, ma in cui il proprio spazio di comfort deve essere messo in secondo piano per poter essere condiviso con gli altri individui. Ciò colloca i passeggeri in una posizione di attacco/difesa reciproci e di generale diffidenza nei confronti degli altri. Nel trasporto pubblico, l'affollamento è costantemente il fattore più significativo associato al comfort⁵⁸. È stato riscontrato che la soddisfazione per l'affollamento nei trasporti pubblici è diminuita dal 2008 al 2014, mentre è stato sempre più importante nelle descrizioni del comfort dei viaggiatori. Nello studio condotto da Imre e Celebi⁵⁹ volto a conoscere i fattori che influenzano il comfort di viaggio sembra che l'affollamento dei veicoli nella metropolitana rappresenti più del doppio del peso dato alla pulizia e il triplo del peso dato alla qualità dell'aria. Sebbene le autorità di trasporto pubblico si concentrino sul miglioramento degli orari e della programmazione, le prove accumulate suggeriscono che tali sforzi dovrebbero passare in secondo piano rispetto ai miglioramenti del comfort di viaggio⁶⁰.

57. D. Levi, “Crowding - an essential bottleneck for object recognition: a mini-review.” *Vision Res.*, 2008, 48, 635-654.

58. M. Börjesson et al., “Satisfaction with crowding and other attributes in public transport.” *Transport Policy*, 2019, 79:213-222

59. Imre et al., “Comfort in public transport: a case study for Istanbul.” *Transport. Res. Proced.*, 2017, 25, 2441-2449.

60. R. Carreira et al., “Understanding the travel experience and its impact on attitudes, emotions and loyalty towards the transportation provider - a quantitative study with mid-distance bus trips.” *Transp. Policy*, 2014, 31, 35-46.

TEMPERATURA

Sulla base di un ampio campione di studenti universitari canadesi, la ricerca di Legrain, Eluru e El-Genedy ha indicato alcuni fattori legati allo stress dei viaggiatori. In questo studio, il fattore della temperatura era particolarmente significativo ma bisogna tenere presente la condizione base del meteo in Canada⁶¹. È stato dimostrato che la temperatura diventa maggiormente percepita come fattore di difetto nei mezzi se unita all'affollamento nei luoghi più caldi, determinando un aumento dei fetori e della sensazione di sporco. La temperatura è legata agli odori negli ambienti di transito: a temperature più basse nel vagone della metropolitana e con una forte ventilazione, gli odori diminuiscono. In uno studio recente, è stato dimostrato che gli individui associano patogeni trasmissibili all'odore corporeo⁶². Gli odori, che in altre circostanze meno limitate potrebbero essere valutati come benigni, vengono reinterpretati come patogeni in condizioni di stress, ad esempio in condizioni di affollamento. L'elevata densità di passeggeri aumenterà la temperatura ambientale e probabilmente provocherà disagio. A questo punto, si può notare che le valutazioni di affollamento sono causate da una combinazione di variabili che interagiscono.

61. A. Legrain et al., “Am stressed, must travel: the relationship between mode choice and commuting stress.” *Transportation Research part F*, 2015, 34, 141-151.

62. M.J. Olsson et al., “The scent of disease human body odor contains an early chemosensory cue of sickness.” *Psychol. Sci.*, 2014, 25, 817-823.

RUMORE

Viaggiare in treno passeggeri è generalmente molto più rumoroso che viaggiare in un'auto privata⁶³. L'industria automobilistica ha dedicato molti sforzi alla riduzione del rumore ambientale all'interno dell'auto⁶⁴. Lo stesso impegno manca all'interno del trasporto pubblico. Generalmente, il rumore ambientale ha significativi esiti negativi sulla salute⁶⁵, inclusi livelli più elevati di ipertensione e malattie cardiache, nonché sensazioni di disagio psicologico. Attualmente non sono stati realizzati studi specifici sugli effetti sulla salute derivanti dal rumore all'interno dei veicoli di trasporto, ad eccezione degli aerei dove sono stati osservati impatti negativi dal punto di vista cardiovascolare. È tuttavia emerso che, per esempio, un discorso a bassa intensità sonora, appena intelligibile, altera in modo significativo il senso di benessere e la memoria a breve termine⁶⁶. È probabile che tali effetti abbiano anche un impatto sulle percezioni più generali dell'ambiente. L'Organizzazione Mondiale della Sanità raccomanda di non superare i 55 dB⁶⁷ per periodi prolungati. Il livello sonoro riscontrato all'interno del sistema dei trasporti varia

63. A. Philippe et al., “Exposure to noise and air pollution by mode of transportation during rush hours in Montreal.” *J. Transp. Geogr.*, 2018, 70, 182-192.

64. H. Lee et al., “Objective evaluation of interior noise booming in a passenger car based on sound metrics and artificial neural networks.” *Appl. Ergon.*, 2009, 40 (5), 860-869.

65. T.H. Oiamo et al., “Place effects on noise annoyance: cumulative exposures.” *Atmos. Environ.* 2015 116, 183-193.

66. A. Liebl et al., “Combined effects of acoustic and visual distraction on cognitive performance and well-being.” *Appl. Ergon.*, 2012, 43 (2), 424-434.

67. WHO (OMS), “Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe.”, 2011, pag. 99

dai 65 dB ai 95 dB, con una media di 83 dB. Nel contesto dell'ambiente della metropolitana, i fattori che contribuiscono al disagio acustico includono il rumore del motore e dei freni, lo stridio acuto delle ruote metalliche sui binari, gli annunci, le conversazioni dei passeggeri che parlano al telefono. I livelli sonori che emergono rischiano di essere molto dannosi soprattutto per gli individui che usano quotidianamente i mezzi: è stato riscontrato che il disagio acustico è legato al senso di disagio olfattivo, suggerendo che livelli più elevati di uno stimolo potrebbero contribuire a percepire livelli più alti di un altro.

REITERAZIONI

Curato da Simone Salcuni

La serialità dei comportamenti in sequenza nel corso del tempo diventano quasi automatici e ossessivi. Il ritmo è scandito dagli orari del sistema dovuti ai movimenti e ai flussi delle persone: orari di punta che coincidono con gli orari di inizio delle lezioni, dell'apertura dei negozi e della chiusura degli stessi. Ciclicità di comportamenti e tempi si esaurono in quelle che possiamo definire abitudini o reiterazioni e hanno un ruolo fondamentale nel comportamento di trasporto. La logica regolatrice di tale condizione è che i viaggi pendolari, in particolare, sono caratterizzati da un contesto stabile e da azioni ripetute. Definire l'abitudine come una "propensione a comportarsi" consente di prendere in considerazione un'ampia gamma di meccanismi per la sua trasmissione, che possono costituire istituzioni. Vale a dire sistemi di regole sociali stabilite e incorporate che strutturano le interazioni sociali⁶⁸. In tal senso l'abitudine si pone come mediazione tra regole sociali prestabilite e comportamenti individuali. I due concetti si integrano l'uno con l'altro dando vita ad una sorta di comportamento di massa. Diversi studi hanno riconosciuto come l'abitudine sia in grado di guidare il comportamento umano portandolo purtroppo ad uno stato di inerzia che non gli consente di diversificare la propria narrazione temporale giornaliera e ciò può portare ad un effetto a lungo termine di depressione⁶⁹. Allo stesso modo se pensiamo all'abitudine da un punto di vista più psicologico, essa costituisce una sorta di sicurezza nella propria quotidianità, che quindi consente la diminuzione di un certo grado di stress su ciò che avverrà. Tuttavia, sebbene coerenti in una certa misura, le opinioni di Neuroeconomia hanno avuto la tendenza ad interpretare l'abitudine attraverso l'ottica della teoria delle decisioni, come un "sistema di controllo" in competizione con gli altri "sistemi decisionali dell'individuo" quando si affrontano situazioni specifiche di scelta, come "quale strada percorrere durante un tragitto giornaliero"⁷⁰. L'approccio alle abitudini proposto da Thorstein Veblen basato sulla filosofia e sulla psicologia pragmatiche, fornisce un quadro

utile per analizzare sia le dimensioni diacroniche che le dimensioni sincroniche delle abitudini e i loro ruoli nell'inerzia comportamentale. La prospettiva diacronica si concentra sui fattori che governano i processi di formazione, di rinforzo e di cambiamento di una data abitudine mentre la dimensione sincronica invece si occupa delle relazioni che si possono generare tra le varie abitudini⁷¹. Le abitudini possono difatti essere tra loro correlate. Ad esempio, l'abitudine del pendolarismo in macchina è banalmente legato all'abitudine della guida, ma può essere associato in modo meno banale ad altre abitudini, come ascoltare musica o fare colazione⁷².

*"La sequenza di azioni simili e comportamenti ripetuti creano in ogni attore una predilezione abituale, che può stimolare una convinzione e, infine, queste pesano sul processo decisionale di ciascun attore"*⁷³.

L'assuefazione costituisce quindi il meccanismo attraverso il quale gli agenti "attivi", cioè agenti che possono "intraprendere conversazioni interne strumentali"⁷⁴, adattano le loro percezioni cognitive, le questioni di apprezzamento e i giudizi normativi in modo coerente. Le abitudini di trasporto si mescolano e vengono eseguite come parte di un ampio insieme di abitudini e non possono essere ridotti a discreti fenomeni che potrebbero essere presi di mira e modificati in modo indipendente dall'ordine pubblico. Promuovere il cambiamento nel comportamento di trasporto implica quindi agire su vari fattori collegati che sono alla base dello sviluppo e del rafforzamento di fasci di abitudini di vita quotidiana.

68. Hodgson, 2007
 69. Fujii e Gärling, 2003; Fujii e Kitamura, 2003; Matthies et al. 2006; Verplanken e Wood, 2006; Bamberg, 2007; Eriksson et al. 2008; Schäfer e Bamberg, 2008; Thøgersen e Møller, 2008; Verplanken et al., 2008; Middleton, 2011; Fehr e Rangel, 2011
 70. Fehr e Rangel, 2011
 71. O. Brette, "Un réexamen de l'économie, évolutionniste de Thorstein Veblen. Théorie de la connaissance, comportements humains et dynamique des institutions", Ph.D. Thesis, University of Lyon, 2004, France.
 72. G.M. Hodgson et al., "The complex evolution of a simple traffic convention: the functions and implications of habit", *Journal of Economic Behavior and Organization*, 2004, 54(1): 19-47.
 73. A view that also occurs in Beckers (1992), approach, as pointed by Hodgson (2004b, 653, 2010: 4)
 74. C. Fuller, "Re(activ)ity, relative autonomy and the embedded individual in economics", *Journal of Institutional Economics*, 2013, 9(1): 109-129.

fig. 26 - Abitudine. Fonte: <http://necolution.it>



fig. 26

CONCLUSIONE

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Il trasporto pubblico viene promosso in tutto il mondo per aiutare a risolvere i problemi ambientali e di congestione che affliggono le città. Il comfort di viaggio è sempre più considerato cruciale per effettuare il passaggio dalle modalità motorizzate private al trasporto pubblico. Nei vari studi, sono stati definiti alcuni fattori che indicano il comfort di viaggio dei pendolari: affollamento, rumore, odore, qualità dell'aria, temperatura, illuminazione, vibrazioni e sicurezza dalla criminalità. La soddisfazione riguardo all'affollamento è correlata negativamente e linearmente al numero di passeggeri nel vagone della metropolitana. Nel modello di regressione multipla, tuttavia, l'intensità del rumore percepito è risultata elemento di disagio principale rispetto al numero effettivo di persone all'interno del mezzo per quanto riguarda la valutazione dell'affollamento, con l'odore come secondo contributo significativo. Da ciò si desume la necessità di lavorare su tali caratteristiche per riconsolidare un rapporto percettivo positivo all'interno della rete dei trasporti con una visione uomo-centrica. I contesti socio-culturali possono inoltre moderare le percezioni ambientali: le interpretazioni sociali nelle immediate vicinanze, i comportamenti sociali legati allo scopo del viaggio e i comportamenti interpersonali in spazi affollati possono avere effetti significativi di moderazione sulle percezioni ambientali. *Hall* (1966) ha teorizzato che il contesto culturale è un modificatore significativo nella percezione delle violazioni dello spazio personale. Successivamente prove empiriche hanno mostrato risultati contrastanti, suggerendo diversi modificatori di tali percezioni.

Un recente studio interculturale sulla prossemica ha dimostrato che le persone in Cina preferiscono una distanza interpersonale significativamente maggiore con gli estranei rispetto agli europei, in particolare agli europei meridionali (*Sorokowska et al., 2017*). Non è ancora noto se queste preferenze basate sulla cultura si trasferiscano nell'ambiente di viaggio e, in particolare, nei vagoni della metropolitana. Il comfort di viaggio è particolarmente importante per i pendolari e la loro percezione dell'affollamento durante i viaggi è fortemente condizionata dall'ambiente circostante. Gli elementi percettivi del singolo individuo considerati consentono di comprendere la sensazione che accompagna gli individui all'interno della loro mobilità urbana.

fig. 27 - Stress del pendolare. Fonte: www.10allequotidiano.info



RELAZIONE TRA INDIVIDUI

PROSSEMICA, PRIVACY, ASOCIALITÀ

Curato da Simone Salcuni

La prossemica ruota attorno al concetto di spazio personale e alla relazione di prossimità con le altre persone: l'area intorno al corpo che ciascun individuo ritiene indispensabile nei confronti degli altri. Ogni singola persona e ogni singola cultura ha la propria idea di spazio personale e reagisce in modo diverso alle intrusioni di quello spazio. Una persona può diventare estremamente ansiosa e irritata quando uno sconosciuto invade il proprio spazio personale, mentre un'altra potrebbe addirittura non accorgersene. Hall⁷⁵ ha notato che il senso dello spazio personale è suddiviso in quattro zone, classificate non solo in base alla distanza fisica, ma anche al livello di disagio e allo stato della relazione. Hall ha creato quelle che in seguito ha definito come "bolle" di reazione personali, che illustrano lo spazio fisico occupato dalle quattro zone dello spazio personale di una persona qualsiasi⁷⁶. Ciò suggerisce che il contesto del trasporto pubblico rimuove la privacy, la dignità e l'individualità sino al punto di rendere difficile l'interazione con gli altri. L'affollamento porta a una maggiore de-individuazione e ad un minore senso di socialità. La responsabilità di riconoscere la presenza o evitare intenzionalmente il contatto visivo con il passeggero adiacente intimamente vicino non è ridotto in situazioni affollate⁷⁷, anzi è stato riscontrato più alto in situazioni di vita ad alta densità e ciò porta ad una riduzione dell'attività sociale. Il sistema dei trasporti, inoltre, viene considerato da ciascun individuo come luogo di servizio e, in quanto tale, riflette e risponde alle necessità di ciascun singolo passeggero. È evidente come, in tale ottica, non sia considerabile necessaria alcuna interazione sociale con i propri compagni di transito. Ciascuno ha il proprio motivo di spostamento e tende a non essere interessato alle altre presenze nel contesto, a meno che non ne sia obbligato. Possiamo in un certo senso descrivere la sensazio-

ne dominante come una percezione di isolamento e di solitudine in un luogo che paradossalmente ospita molte più persone di ogni altro luogo pubblico. Tale dinamica viene amplificata dall'uso del telefono che, colmando il vuoto costituito dall'attesa di viaggio, è in grado di amplificare il senso di disinteresse di ciascun passeggero nei confronti degli altri. La presenza di contenuti da scorrere, da guardare, da ascoltare in successione costituisce la distrazione di cui i passeggeri hanno bisogno per poter percepire un minor tempo di viaggio durante il proprio movimento. Si tratta di una problematica che risale alla nascita stessa del viaggio in ferrovia. Nel momento in cui il viaggio in treno divenne parte integrante della società, disponibile anche per i ceti e le classi minori, la noia e la mancanza di stimoli all'interno dei mezzi ferroviari ha costretto, nel corso degli anni, ad una tendenza sempre maggiore all'isolamento da parte dei viaggiatori che, non potendo più apprezzare il paesaggio esterno e non volendo più relazionarsi con gli altri, ricercano degli espedienti che siano in grado di occupare il proprio tempo di spostamento, sia esso breve o lungo. La lettura, in piedi o seduti, è il primo gesto spontaneo che all'epoca consentiva da un punto di vista più metaforico, l'evasione dal viaggio noioso al quale si è costretti, a favore di un viaggio mentale in cui è il passeggero stesso che può manipolare il tempo e contrarlo fino al punto di non sentirne il peso⁷⁸.

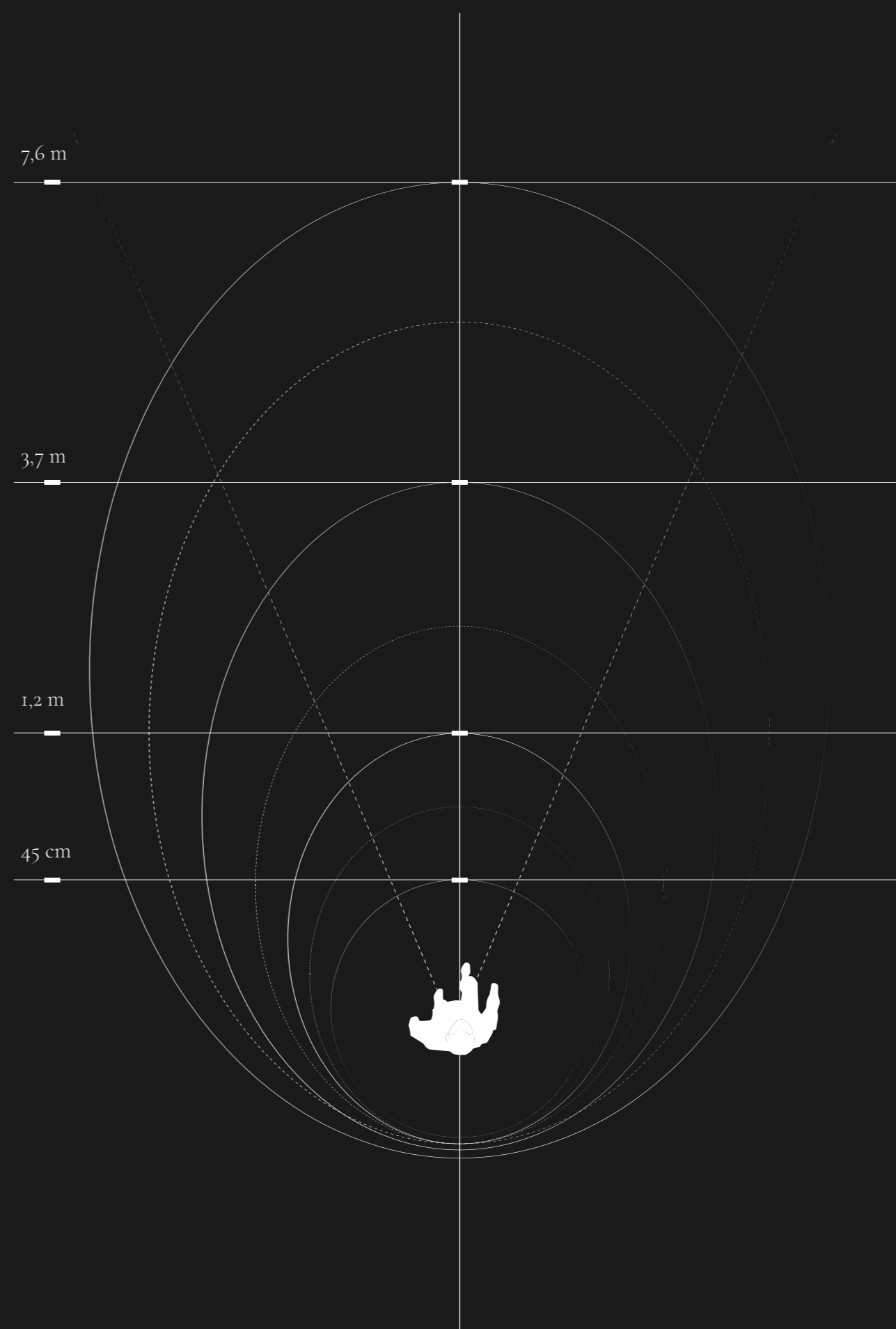
75. E. Hall, "Proxemic Theory", *CSISS Classics*, 1966

76. R. Sommer, "Personal Space: The Behavioral Basis of Design.", Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1969

77. D. McCarthy et al., "Residential density, social overload, and social withdrawal.", *Human Ecology*, 1978, 6 (3), 253-272

78. W. Schivelbusch, "Storia dei viaggi in ferrovia", Einaudi, 2003, pag. 70.

fig. 28 - Distanza e spazio personale in prossemica. Fonte: <http://cargocollective.com>



ESPANSIONE DEL DOMESTICO E ISOLAMENTO

Curato da Giovanni Bettinelli

Quando alla fine degli anni '70, Sony realizzò il Walkman, si ebbe una ridefinizione del carattere domestico all'interno dell'ambiente urbano: si trattava del primo dispositivo portatile che permetteva di ascoltare la propria musica ovunque consentendo di escludere i suoni di un treno affollato e di estendere in base alle proprie preferenze la sonorità che precedentemente si consumava solamente all'interno del proprio spazio abitativo. I dispositivi di riproduzione portatili, hanno aiutato le persone ad ignorare l'invasione del proprio spazio personale all'interno del sistema di trasporto, ponendole in una condizione di individualismo confortevole. Lo stesso tipo di copertura adottata dai viaggiatori del passato che utilizzavano lo strumento della lettura per dimostrarsi "impegnati" agli occhi degli altri passeggeri, in modo tale da esautorarsi da un qualsiasi tipo di impegno relazionale con lo sconosciuto. Se prendiamo in considerazione le condizioni di viaggio dell'epoca, le proteste legate al carente indice di relazione tra le persone portarono i progettisti a realizzare soluzioni che facilitassero una certa interazione tra gli sconosciuti, come per esempio le postazioni a quattro cercando di riproporre l'abitacolo delle carrozze trainate dai cavalli⁷⁹. Una soluzione che raramente consente il dialogo tra i viaggiatori ma che comunque determina una maggiore apertura psicologica nei confronti delle persone sedute di fronte. Il tedio del viaggio costringe i passeggeri ad occupare il tempo guardandosi intorno, origliando i discorsi delle altre persone e studiando ogni singola caratteristica delle persone adiacenti. In tale dinamica i comportamenti sono una continua contraddizione tra necessità di isolamento e spazio personale ma, allo stesso modo, di necessario interesse nei confronti dello sconosciuto. Un altro aspetto qualitativo che impone un maggiore

senso di isolamento all'interno dei mezzi è la componente acustica, spesso oggetto di critiche e con effetti negativi sugli individui⁸⁰ è la causa dell'aumento dello stress da viaggio oltre che il motivo di un conseguente rifiuto al dialogo e alla parola da scambiare con il proprio compagno di viaggio. I luoghi dello spostamento, portano difatti all'eccesso il rumore della macchina, azzittendo e rendendo gli individui incapaci di poter parlare liberamente, dimostrando che come sosteneva Murray Schafer nel suo libro "soundscapes": il rumore è potere..

79. W. Schivelbusch, "Storia dei viaggi in ferrovia", Einaudi, 2003

80. European Environment Agency (EEA), "Reported data on noise exposure", Directive, 2002/49/EC

fig. 29 - Sony Walkmen TPS-L2. Fonte: www.hdblog.it

fig. 30 - Numero di persone esposte a un livello sonoro maggiore ai 55 Db in Unione Europea. Fonte: EEA (European Environment Agency)

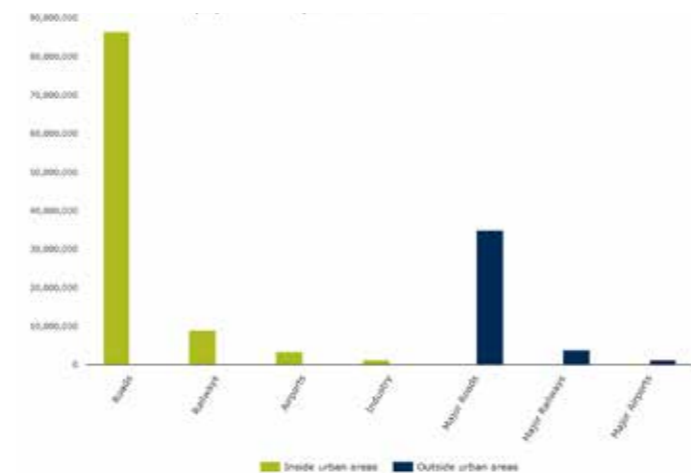


fig. 30



SPAZIO VITALE COMPROMESSO

Curato da Mattia Barrile

La teoria del sovraccarico sociale di Milgram postula che l'interazione sociale sia necessariamente ridotta al minimo, in modo tale che la reciprocità, ossia i comportamenti di aiuto e disponibilità sociale di base, come per esempio le cortesie, si riducono con l'aumentare della densità sociale⁸¹. DeBeer-Keston, Mellon e Solomon hanno dimostrato questa accezione di diminuzione della tolleranza e della cortesia in funzione del rapporto di intrusione all'interno di ciascun singolo spazio personale⁸². Se applicato al contesto del trasporto pubblico, questa dinamica spiega il perché gli altri passeggeri non chiedono se il posto è occupato prima di sedersi accanto a qualcuno, o non chiedono scusa se accidentalmente toccano un altro passeggero. In circostanze affollate, le persone non hanno alcun tipo di apertura ad incontrare, salutare ed essere gentili con tutti gli estranei che condividono temporaneamente il loro spazio. I passeggeri devono trovare costantemente dei compromessi con i propri vicini e spesso tale rapporto di vicinanza è portato all'eccesso negli orari di punta o nelle linee più affollate. La disposizione dei sedili e le dimensioni spaziali dei trasporti stessi costringono inoltre i passeggeri a sedersi immediatamente adiacenti ad una distanza che in prossemica può essere considerata intima. Citando nuovamente la teoria di Hall, egli stabilisce una prossemica⁸³ che dimostra come il viaggio all'interno dei mezzi pubblici costringe le persone estranee ad una distanza sociale intima (6 - 18 cm)⁸⁴ che è solitamente riservata a persone con una forte relazione. La teoria di Hall suggerisce che le persone si dispongono naturalmente ad una determinata distanza sociale sulla base delle diverse circostanze relazionali e se si ha disparità tra la distanza interpersonale naturale e quella effettiva ne deriva un certo tipo di disagio psicologico o sociale⁸⁵.

81. S. Milgram, "The experience of living in cities", *Science*, 1970, 167(3924), 1461-1468
 82. K. DeBeer-Keston et al., "Helping behavior as a function of personal space invasion.", *The Journal of Social Psychology*, 1986, 407-409
 83. E. Hall, "Proxemic Theory", 1966, *CSISS Classics*
 84. E. Hall, "Un sistema per la notazione del comportamento prossemico", 1963
 85. I. Altman, "The Environment and Social Behavior.", Brooks/Cole Publishing Company: California, 1975

È stato dimostrato che l'invasione dello spazio personale porta ad una maggiore auto-denuncia, ansia⁸⁶, stress fisiologico⁸⁷, e può portare, a lungo termine, alla malattia fisica o mentale⁸⁸. I seguenti risultati dimostrano in parte la presenza dello stress fisiologico e di come esso aumenti nell'ambiente del trasporto pubblico, dove le percezioni di affollamento costituiscono una maggiore densità di passeggeri e una distanza interpersonale più ravvicinata. Nei contesti in cui gli individui non risultano costretti a tale distanza ravvicinata, le persone fuggono⁸⁹ o cercano di mitigare il problema mantenendo una distanza interpersonale maggiore, in modo tale da diminuire la sensazione di disagio. Nel luogo dei trasporti la fuga fisica è limitata e spesso la reazione dei passeggeri è quella di voler aumentare la propria distanza interpersonale con i passeggeri sconosciuti trasferendosi in una risposta difensiva diversificata a seconda del contesto, dei fattori sociali e personali di ciascun individuo. I passeggeri della metropolitana per esempio, usano strategie di difesa per riprendersi la propria intimità all'interno di una situazione socialmente imbarazzante: evitano il contatto visivo, i muscoli tendono ad essere tesi e rimangono immobili cercando di evitare qualsiasi tipo di contatto fisico. Tuttavia, anche questi adattamenti suggeriscono che gli individui non si abituano mai completamente alle condizioni dell'invasione dello spazio personale⁹⁰.

86. C. Greenberg et al., "Compensatory responses to crowding: Effects of personal space intrusion and privacy reduction.", *Journal of Personality and Social Psychology*, 1977, 35 (9), 637-644.

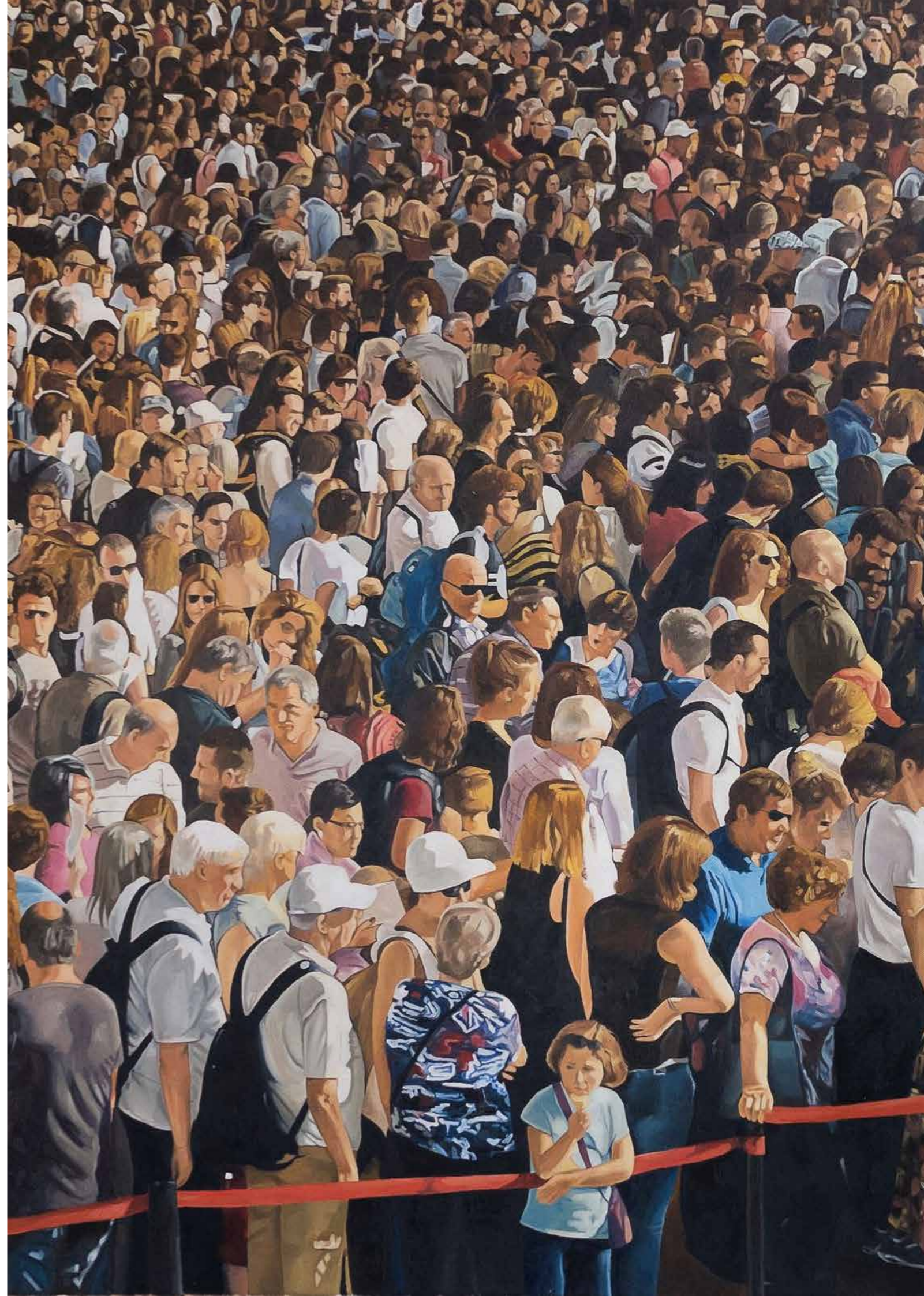
87. G. Nicosia et al., "Effects of bodily contact on reactions to crowding." *Journal of Applied Social Psychology*, 1979, 9 (6), 508-523.

88. T. Cox et al., "Rail passenger crowding, stress, health and safety in Britain.", *Transportation Research*, 2006, 244-258.

89. R. Sommer, "Personal Space: The Behavioral Basis of Design.", Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1969

90. R. Moos et al., "Issues in Social Ecology: Human Milieus.", California: National Press Books, 1974.

fig. 31 - La Folla, Giulio Otta, 2018



RELAZIONE TRA INDIVIDUI E SPAZIO

APPROPRIAZIONE DEI LUOGHI

Curato da Simone Salcuni

Le caratteristiche del sistema di riferimento dimostrano la sua propria essenza in quanto non-luogo. Malgrado ciò, una certa identità esiste e consiste nel riferimento identitario geo-spaziale di ciascun passeggero, concorrendo a dare vita al senso di appartenenza ad un determinato itinerario o ad un determinato nodo. È un linguaggio di riferimento. I nomi delle fermate e dei centri costituiscono un landmark in cui è implicito il movimento e il transito. “La mia linea” - “La mia fermata” - “La mia stazione” - sono tutte espressioni che dimostrano una certa appropriazione da parte degli abitanti nei confronti del sistema a cui fanno riferimento. La struttura, nel momento in cui entra a far parte della nostra abitudine, si afferma in quanto parte del nostro sistema di riferimento domestico, quello cioè che permette al fruitore di sentirsi all’interno di un luogo che può, più o meno, controllare. Il controllo è dato dal senso di sicurezza nei confronti della possibilità di transito e di movimento verso i luoghi di interesse della città. La rappresentazione mentale che si ha del sistema dei trasporti assieme ai nomi delle fermate, delle linee e delle stazioni costituisce l’abaco di un linguaggio di riferimento geografico che, in un certo senso, va a sintetizzare e semplificare la città. I nodi e le stazioni, così come le linee ed i terminal, diventano i riferimenti di prossimità per l’incontro tra le persone, mentre, nel caso dei poli di interscambio principali il riferimento diviene vera e propria “piazza pubblica” nel quale sono coinvolti anche i servizi di tipo commerciale, culturale e di intrattenimento. Anche l’azione di incidere una firma o una tag illegalmente sulla superficie del vetro della metro è comunque un trasferimento di una parte di sé e della propria personalità su un mezzo di pubblico dominio. L’appropriazione avviene anche

su un livello sovrastrutturale più ampio diversamente dal mero riconoscimento spaziale e geografico dell’ambiente in questione e comprende i gruppi sociali e le politiche commerciali, segnalando un evidente tentativo di riscoperta del luogo sotto un altro punto di vista: ne sono esempio gli spettacoli e le performance musicali. Esempi come la metro parigina e quella londinese, dove la sonorità delle stazioni è accompagnata costantemente da musicisti di strada, costituiscono una chiara integrazione della metropolitana alla vita urbana. Tramite la valorizzazione e una riorganizzazione degli spazi si è riconosciuto, nel corso degli anni, l’inserimento di attività e funzioni diverse (esercizi commerciali, servizi, spazi per lo spettacolo) che accolgono micro-avvenimenti volontaristici e sperimentali che tendono a trasformare la stazione in uno spazio pubblico scardinando la sua originaria mono-funzionalità. La metro diventa così luogo semi-pubblico ove piove al suo interno: “uno spazio della città, nella città, all’interno del quale è assicurata una funzione di trasporto e preponderante ma che non è l’unica”⁹¹. Malgrado ciò la strumentalizzazione dei luoghi, in senso commerciale, rischia di espandere anche negli ambienti sotterranei i processi legati al consumo ed agli acquisti il cui fine si distanzia dalla volontà di aggiungere qualità culturale, riflettendo su un modello economico che vede i passeggeri come consumatori piuttosto che persone con determinate percezioni.

91 - Moles, 1983, p. 5

fig. 32 - Musicista di strada, Parigi. Fonte: www.goutaste.com



fig. 31

IN BILICO TRA HESTIA E HERMES

Curato da Mattia Barrile

La vicinanza delle persone all'interno dell'argomento prossemico è legato alla dimensione limitata dello spazio alla quale sono iscritte. Gli spazi, che costituiscono dimensioni diverse a seconda che ci si trovi in un bus, in un treno, in una fermata o in una stazione, rimangono invariati, mentre, la quantità di persone iscritte al loro interno cambia a seconda dell'orario, creando un effetto a fisarmonica della prossimità⁹². In tale ottica lo spazio fisico dell'infrastruttura, sia esso relativo al mezzo o alla stazione, rimane comunque in secondo piano: il comportamento di viaggio è influenzato dal tempo di viaggio e tale tempo costituisce la priorità assoluta a scapito della distanza e delle dimensioni spaziali nelle quali è iscritto il viaggio stesso. Malgrado ciò è possibile determinare un insieme di dinamiche relative agli spazi fisici che, sebbene costituiscano il risultato giustificabile di una progettazione volta alla massima resa nel minimo spazio possibile, determina e dimostra diverse contraddizioni di fondo. Chiunque può sentirsi piccolo all'interno di una stazione sovradimensionata così come può sentirsi schiacciato e senza spazio all'interno di un autobus: l'ambiente del trasporto pubblico non offre un senso di spaziosità. Il layout di progettazione di autobus e treni sembra essere guidato più che altro da un imperativo economico piuttosto che da una preoccupazione per le esigenze sociali degli utenti⁹³. Le dimensioni spaziali e le loro proprie qualità estetiche (materiali, igiene, pulizia, odori) sono un fattore essenziale nella comprensione dei rischi delle infrastrutture pubbliche. Ma in ottica più urbana, i sistemi metropolitani, altamente curati da tale punto di vista, hanno reso visibile l'aumento del flusso degli abitanti all'interno dei luoghi in oggetto.

92. Moles, 1983, pag. 5

93. Jared Austin Peter Kay Thomas, "The Social Environment Of Public Transport", Victoria University of Wellington, 2009

94. C. De Portzamparc, "Le Grand Paris, Quatre hypotheses pour une stratégie métropolitaine de projets", Laboratoire C.R.E.T.E.L.L., pag.31

95. M. Augé, "Nonluoghi", Elèuthera, Milano, 2009, Prefazione all'edizione del 2009, pag. 8.

Un ulteriore interesse lo si può riscontrare nella dicotomia tra "l'essere in movimento" ed "essere fermi", che in un certo senso è stata stravolta. Assistiamo oggi ad una disgiunzione tra lo stare in un posto e il passaggio ad un altro. Si tratta di un argomento rilevante nel contesto delle relazioni tra gli individui e lo spazio poiché definisce il loro senso di appartenenza nei confronti di un luogo. *Hestia ed Hermes*⁹⁴ risultano divisi: Hestia rappresenta la dea del focolare, e si pone al centro dell'ideale domestico di ciascun umano, mentre Hermes è il dio del giunto, attratto e tendente all'esterno, allo scambio e al movimento. "Oggi la televisione e il computer hanno preso il posto del focolare al centro della casa. Hermes si è sostituito a Hestia"⁹⁵. La frammentazione urbana attuale costituisce una sempre maggiore chiusura e demarcazione di queste due divinità che, in linea teorica, hanno lo scopo di equilibrarsi a vicenda. In tal modo, l'ambiente provato delle persone viene caricato di possesso e di personalità, guidato da un sentimento il cui obiettivo è la rappresentazione del sé; al contrario gli ambienti cittadini di passaggio sono vuoti di qualsiasi carattere, sia personale che identitario comune e ciò si riversa in una mancanza, spesso spiccata, del senso di appartenenza e della dimensione spirituale e sacrale dei luoghi. La sacralità, così come la si intende in questa accezione, deriva dal sentimento di appropriazione e di proiezione che comporta una conseguente devozione nei confronti di ciò di cui facciamo parte in senso sacro e che ci appartiene. Il luogo dei trasporti non deve assolutamente rispondere alle necessità di appropriazione proprie dell'ambito di progettazione di un ambiente domestico personale, poiché lo scopo è totalmente diverso. Ciò che risulta importante nel nostro ambito progettuale è la componente relativa al senso di appartenenza all'interno di un'immagine legata ad un luogo e con essa, anche le proprie caratteristiche.

fig. 32 - Leonardo da Vinci, L'Annunciazione, 1472-1475, Galleria degli Uffizi, Firenze.



fig. 32

LA MORTE DEL PAESAGGIO

Curato da Giovanni Bettinelli

Come ci ricorda l'inizio sul gianicolo di vita di Henry Brulard "Ricordi di egotismo" di Stendhal, il paesaggio è la porta che permette non tanto di ricordare la nostra vita quanto di entrare in una dimensione in cui la memoria e l'immaginazione si uniscono creando qualcosa di nuovo, dove i fatti accaduti si mescolano alle cose che non sono ancor avvenute o che non potranno mai avvenire, e nella quale vivono epoche diverse in una metaforica molteplicità di caratteri e di orientamenti, di intenzionalità e di casualità⁹⁶. Nel corso dei secoli che seguono la nascita della locomotiva a vapore si ha via via una tendenza sempre maggiore alla rarefazione dell'esterno, inteso come parte indispensabile del viaggio. Ciò diventa visibile anche dal punto visivo ed esasperato al massimo nella contemporaneità ove le metro non garantiscono alcun tipo di paesaggio esterno e gli autobus e tram sono spesso ricoperti da grafiche propagandistiche che nascondono l'esterno. Il viaggio, in passato, era inteso come percorso in funzione del contesto e solo in quanto tale poteva essere definito viaggio e non semplice movimento. La seguente dinamica è esplicitamente collegata alle facoltà della vista che vengono in qualche modo limitate dalla velocità. Essa dissolve gli oggetti della percezione privandoli della loro esistenza contemplativa, di cui si faceva carico Ruskin⁹⁷, ma allo stesso modo questa stessa velocità di percorso rende affascinante e stupefacente l'impercettibilità attraverso la quale si identifica l'immagine dell'oggetto esterno. Durante il viaggio, ogni cosa appare sotto una luce diversa, mentre il tempo si configura come una successione di immagini, di eventi e di persone del tutto imprevedibile e arbitrario, come fosse un sogno. La stratificazione dei momenti, delle sensazioni, delle evocazioni e delle conoscenze, costituisce una suggestione che il paesaggio produce in noi⁹⁸.

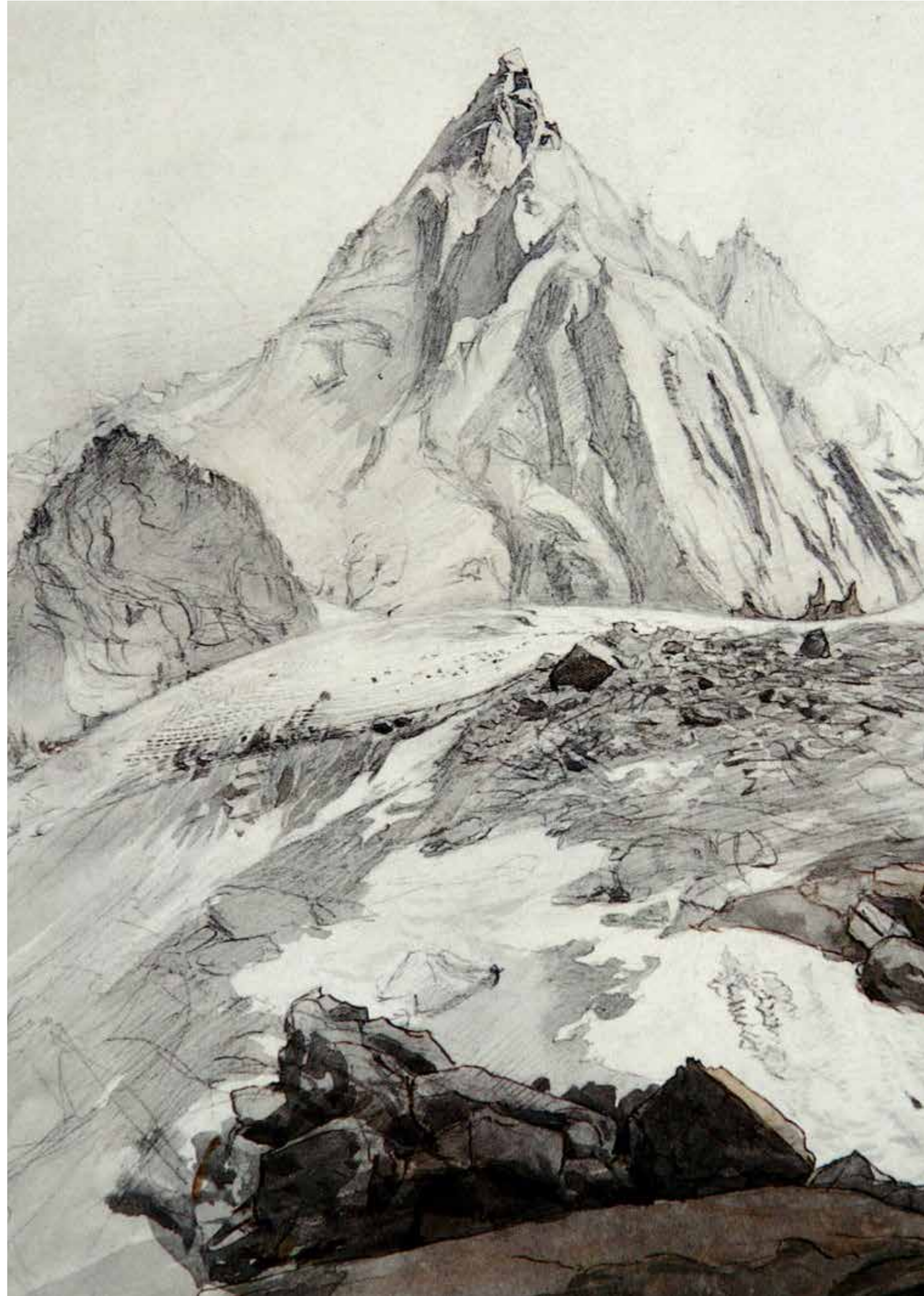
Il primo piano risulta inesistente, si dissolve in un Motion Blur (in termini cinematografici) diventando non più oggetto di comprensione ma sogno. Grazie al primo piano il viaggiatore storico entrava in rapporto con il paesaggio esterno attraverso il quale si stava muovendo, poiché si identificava in quel primo piano, creando un legame e senso di appartenenza con esso. Attraverso la velocità e l'accelerazione si deteriora il rapporto di distanza tra paesaggio vicino e lontano, così il finestrino diventa effettivamente uno schermo il cui contenuto ha la stessa caoticità dei programmi televisivi. Tale dissoluzione del paesaggio e dell'importanza del luogo nel quale si sta viaggiando ha dato vita alla moda della lettura dapprima e il passatempo del telefono in seguito. Da questo ne consegue anche la difficoltà di rapporto tra i viaggiatori stessi. Per esempio i passeggeri, nello scompartimento ferroviario, non hanno nulla da dirsi, malgrado l'attenzione non sia più verso l'esterno del mezzo. La lettura li ripaga della comunicazione che non è più possibile e oggi ciò avviene attraverso lo smartphone.

96. G. Leone, "L'uomo la città, l'ambiente", *Sociologia Dell'Ambiente*

97. W. Schivelbusch, "Storia dei viaggi in ferrovia", Einaudi, 2003, pag.58

98. G. Leone, "L'uomo la città, l'ambiente", *Sociologia Dell'Ambiente*

fig.33 - John Ruskin, *The Aiguille Blaitière*, 1856. Fonte: Wikimedia Commons.



CONCLUSIONI

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Grazie alla ricerca svolta è stato possibile riconoscere nel passeggero una certa serialità dei propri gesti che portano a vedere il sistema dei trasporti come un ambiente poco umano nel quale la processione e la pianificazione del viaggio, oltre che le difficoltà nell'affrontare il transito in modo piacevole, costituiscono l'effetto di una contraddizione derivante dalla tensione del sistema ad un funzionalismo che, anche se è in grado di stabilire la risposta più adeguata alle necessità di movimento dei residenti, non è in grado di stabilire un legame con essi i quali, conseguentemente, preferiscono fare a meno del sistema o tendono a vederlo come una scomodità dal quale è necessario fuggire il prima possibile. I viaggiatori d'oggi sono obbligati a muoversi in un luogo che comporta diversi caratteri di difetto, collegati tra di loro, che, analizzati nelle proprie singole peculiarità (sia da un punto di vista tecnico nel momento in cui si fa riferimento a comfort, temperatura, rumore, sicurezza etc, che nei caratteri qualitativi di relazione con i passeggeri e con lo spazio) definiscono un attuale stato di obsolescenza in termini qualitativi. In metro, il passeggero viene inghiottito nel sottosuolo, estraniato rispetto al tessuto urbano all'interno di uno spazio che a lungo è stato oggetto di un'attenzione prettamente tecnico-costruttiva tradottosi nella definizione di caratteri figurali prettamente unificanti, capaci di creare un sistema di riconoscibilità, cioè di identificazione immediata del luogo e della funzione. I suddetti spazi sono caratterizzati da qualità formali che nei rapporti con l'urbano risultano soluzioni spesso poco risolte, mentre all'interno del sistema-transporto seguono un regime di continuità che si formalizza in un trattamento omogeneizzante che ne nega la specificità. Se la risoluzione degli elementi di difetto selezionati costituiscono materia di progetto per gli addetti ai lavori, ai quali è richiesto di lavorare sulle politiche di miglioramento del wellbeing territoriale, a noi spetta piuttosto la consapevolezza di quello che forse costituisce una necessità secondaria ai problemi di tipo utilitaristico ma fondamentale per la definizione di nuovi legami con il proprio territorio: la necessità impellente di lavorare su uno spazio curativo.

fig. 34 - Anthea Hamilton, Karasutra (progetto originale di: Mario Bellini), 2016. Fonte: www.royalartacademy.com
Il prototipo Kar-A-Sutra, (ironico riferimento alle posizioni del Kamasutra) è un antesignano delle attuali auto monovolume. Nata in collaborazione con Cassina permetteva di stare in piedi all'interno dell'abitacolo e al posto dei sedili utilizzava cuscini modellabili



fig. 34

BIBLIOGRAFIA

W. Schivelbusch, "Storia dei viaggi in ferrovia", Einaudi, 2003

A. Nolan, "A Dynamic Analysis of Household Car Ownership.", 2010

Line et al., "The Travel Behaviour Intentions of Young People in the Context of Climate Change", Journal of Transport Geography, 2010

Scheiner, "Interrelations between Travel Mode Choice and Trip Distance", 2010

Choocharukul et al., "Psychological Effects of Travel Behavior on Preference of Residential Location Choice.", Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2008

Wakabayashi et al., "Mode Choice Model with Travel Time Reliability and Commuters' Travel Behavior before/after a Major Public Transportation Service Closure. In Network Reliability of Transport: Proceedings of the 1st International Symposium on Transportation", 2003

A. König et al., "The Reliability of the Transportation System and Its Influence on the Choice Behaviour.", 2002

Li et al., "Fragility versus Excessive Crash Involvement as Determinants of High Death Rates per Vehicle-Mile of Travel among Older Drivers. Accident Analysis and Prevention", 2003

Carrion et al., "Value of travel time reliability: A review of current evidence." Transportation Research Part A: Policy and Practice 46, 2012

D. Levi, "Crowding - an essential bottleneck for object recognition: a mini-review". Vision Res., 2008

M. Börjesson et al., "Satisfaction with crowding and other attributes in public transport.", Transport Policy, 2019

Imre et al., "Comfort in public transport: a case study for Istanbul." Transport. Res. Proced., 2017

R. Carreira et al., "Understanding the travel experience and its impact on attitudes, emotions and loyalty towards the transportation provider - a quantitative study with mid-distance bus trips.", Transp. Policy, 2014

A. Legrain et al., "Am stressed, must travel: the relationship between mode choice and commuting stress." Transportation Research part F, 2015

M.J. Olsson et al., "The scent of disease human body odor contains an early chemosensory cue of sickness.", Psychol. Sci., 2014

A. Philippe et al., "Exposure to noise and air pollution by mode of transportation during rush hours in Montreal.", J. Transp. Geogr., 2018, 7064. H. Lee et al., "Objective evaluation of interior noise booming in a passenger car based on sound metrics and arti-cial neural networks.", Appl. Ergon., 2009

T.H. Oiamo et al., "Place effects on noise annoyance: cumulative exposures.", Atmos. Environ. 2015

A. Liebl et al., "Combined effects of acoustic and visual distraction on cognitive performance and well-being." Appl. Ergon., 2012

WHO (OMS), "Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe.", 2011

O. Brette, "Un réexamen de l'économie, évolutionniste de Thorstein Veblen. Théorie de la connaissance, comportements humains et dynamique des institutions", Ph.D. Thesis, University of Lyon, 2004

G.M. Hodgson et al., "The complex evolution of a simple traffic convention: the functions and implications of habit", Journal of Economic Behavior and Organization, 2004

Hodgson, A view that also occurs in Beckers (1992), approach, 2004

C. Fuller, "Re(exivity, relative autonomy and the embedded individual in economics", Journal of Institutional Economics, 2013

R. Sommer, "Personal Space: The Behavioral Basis of Design.", Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall., 1969

D. McCarthy et al., "Residential density, social overload, and social withdrawal.", Human Ecology, 1978

European Environment Agency (EEA), "Reported data on noise exposure", Directive, 2002

S. Milgram, "The experience of living in cities", Science , 1970

K. DeBeer-Keston et al., "Helping behavior as a function of personal space invasion.", The Journal of Social Psychology, 1986

E. Hall, "Proxemic Theory", 1966, CSISS Classics

E. Hall, "Un sistema per la notazione del comportamento prossemico", 1963

I. Altman, "The Environment and Social Behavior.", Brooks/Cole Publishing Company: California, 1975

C. Greenberg et al., "Compensatory responses to crowding: Effects of personal space intrusion and privacy reduction."

G. Nicosia et al., "Effects of bodily contact on reactions to crowding." Journal of Applied Social Psychology, 1979

T. Cox et al., "Rail passenger crowding, stress, health and safety in Britain.", Transportation Research, 2006

R. Moos et al., "Issues in Social Ecology: Human Milieus.", California: National Press Books, 1974.

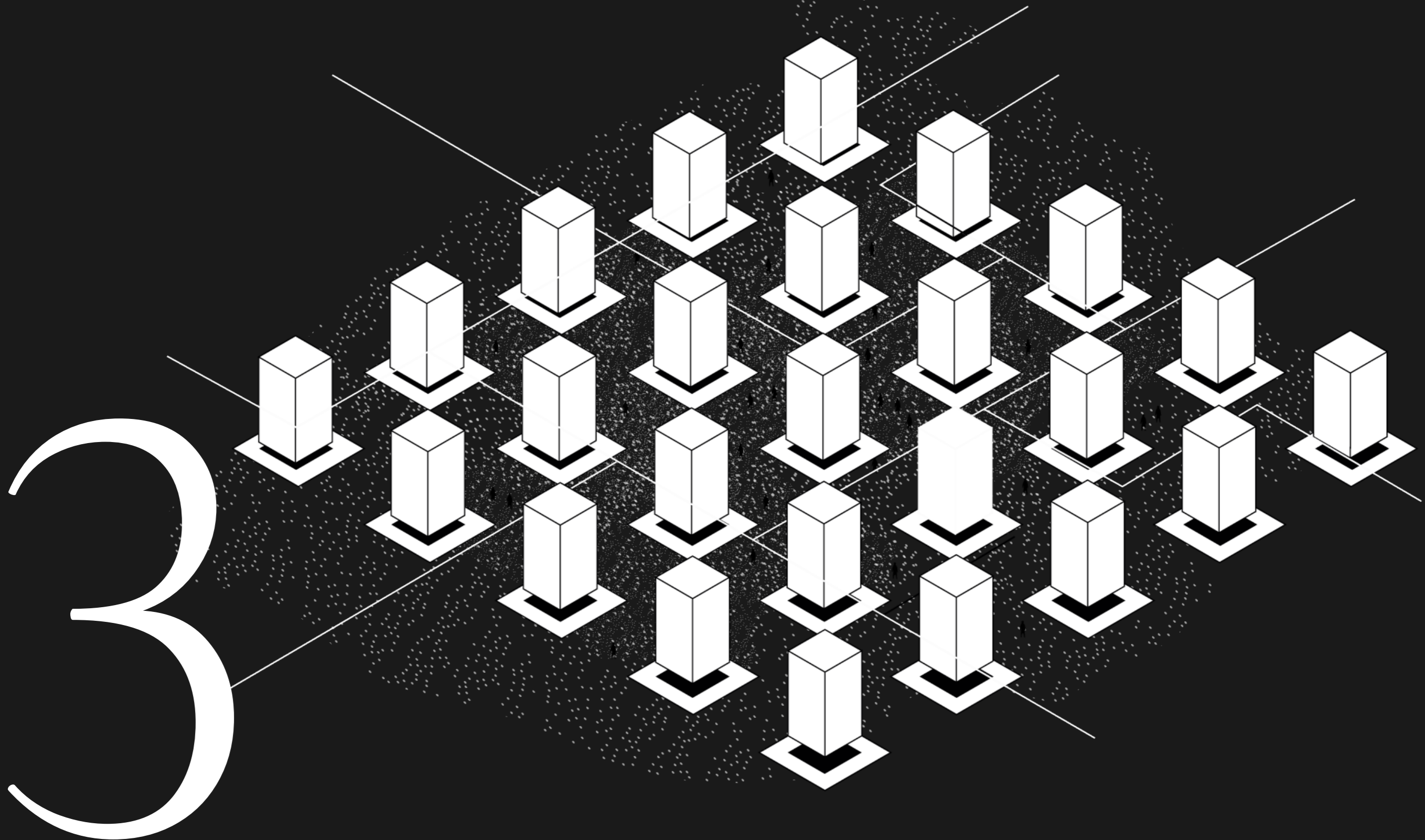
J. Austin Peter Kay Thomas, "The Social Environment Of Public Transport", Victoria University of Wellington, 2009

C. De Portzamparc, "Le Grand Paris, Quatre hypotheses pour une stratégie métropolitaine de projets", Laboratoire C.R.E.T.E.I.L.

G. Leone, "L'uomo la città, l'ambiente", Sociologia Dell'Ambiente

IL TEMPO COME LINGUAGGIO

Metodo



INTRODUZIONE

UN TEMPO FRAMMENTATO

Curato da Simone Salcuni

Tutto si muove. Anche le cose che apparentemente sembrano essere immobili in realtà cambiano, si evolvono e si trasformano e ciò diventa visibile solo grazie allo scorrere del tempo. Il movimento, infatti, è semplicemente spazio su un determinato tempo. L'essere umano è un organismo caratterizzato dal mutamento e dalle continue trasformazioni della materia di cui è formato il suo corpo. Ma a differenza degli animali, l'essere umano è consapevole di tale trasformazione⁹⁹

Il tempo scandito è un prodotto dell'uomo. Sin dalle prime fasi evolutive egli ha dato risposta alla propria esigenza di oggettività e di autonomia grazie al riferimento nei confronti dei fenomeni naturali di tipo ciclico. Si fa riferimento a quelli che sono i mutamenti dovuti alle fasi lunari, le maree, le stagioni e ovviamente il più visibile cambiamento da giorno/notte e viceversa. Grazie al linguaggio l'uomo ha in seguito elaborato concetti come l'anno, il mese, il giorno fino ad arrivare ai frazionamenti più complessi costituiti dalle ore, dai minuti e dai secondi. Dal calendario all'orologio meccanico all'orologio digitale che consente di frazionare il tempo in misura ancora più dettagliata¹⁰⁰.

In tale tendenza si rispecchia una necessità sempre maggiore di controllo e di manipolazione del tempo da parte degli individui che sfocia quindi nella continua tendenza all'accelerazione di cui fa parte la società contemporanea. Carlo Rovelli¹⁰¹ ha riflettuto sul carattere che il tempo ha acquistato nella nostra contemporaneità, ammantandosi di un mistero ancora più fitto che nel passato, laddove, oggi, al ritmo della progressiva digitalizzazione delle nostre vite, passato e futuro non si oppongono più, come a lungo si era pensato, ma anche lo stesso presente rischia di dileguarsi: oggi si vive in funzione dell'occupazione del vuoto temporale, dalle connessioni immediate alle relazioni temporanee.

Come scrive Paul Virilio: *“Vedere scorrere il paesaggio dal finestrino di un'auto, guardare il telo bianco su cui scorre una proiezione cinematografica, lo schermo del televisore. Tutto nella nostra vita passa attraverso le protesi di un viaggio accelerato.”*

Siamo in uno stato di transizione costante. Manuella Castells parla di un “tempo atemporale”¹⁰²:

*“Come ben sappiamo, il tempo nella nostra società come in natura, è relativo. Il tempo dell'era industriale, il tempo cronologico e sequenziale sta scomparendo nelle abituali pratiche sociali. Esso sta scomparendo simultaneamente sotto due punti di vista: la compressione del tempo e la destrutturazione della consequenzialità dovuta alla sua compressione. Il tempo si comprime, scompare. È per questo che tutto sembra accelerato.”*¹⁰³

La compressione, così come la definisce Castells, tende a diventare eterno presente: il rischio è quello di rimanere intrappolati tra passato e presente, nel consumo perenne di istanti virtuali, di istanti immediati e della digestione accelerata e spensierata di fast food, programmi tv, amicizie e relazioni effimere sia tra le persone che tra le persone e i luoghi. È un fenomeno che si traduce in un rapporto di simultaneità e di simbiosi tra spazio e tempo.

99. Giovanni Gasparini, *Tempo, Ritmo E Sociologia, Studi di Sociologia*, Luglio-Settembre 2011, Anno 49

100. Gianfranco Pecchinenda, *Sgretolando il tempo*

101. Carlo Rovelli e le sue 7 brevi lezioni di fisica - DiMartedì 2 giugno 2015 (Youtube)

102. P. Virilio, *Lo spazio critico*, Edizioni Dedalo, Bari 1998, pagg.9-10

103. Manuel Castells, *Museums in the information era* in Ross Parry (edited by), *Museums in a digital age, Leicester Reader in museum Studies*, Routledge, 2009

fig.35 - "The climate Clock". Fonte: www.smithsonianmag.com



fig. 35

UN TEMPO SIMULTANEO

Curato da Giovanni Bettinelli

La simultaneità altro non è se non l'estremizzazione della tendenza alla velocità. Essa si concretizza in maniera virtuale all'interno del cyberspazio¹⁰⁴, mentre nel mondo fisico, il tempo frammentato si converte in una pluralità di presenti simultanei e i comportamenti collettivi si appiattiscono su stereotipi dispensati dall'industria dei consumi. L'uomo perde il suo rapporto simbiotico con l'urbano, mutandosi in un "user": figura ibrida in bilico tra abitante, lavoratore, consumatore e turista¹⁰⁵. L'inquadramento effettuato ci consente di dedurre i fenomeni temporali attuali in modo tale da aiutarci nella delineazione di uno strumento del tempo in quanto linguaggio e metodo progettuale. La rilevanza di questa dimensione in ambito progettuale è dimostrata dal fatto che i comportamenti e i movimenti delle persone nei sistemi di mobilità sono guidati e scanditi da questo stesso rapporto di spazio inteso come tempo. La rarefazione del tempo offre una possibilità sempre maggiore di manipolazione dello stesso. Diventa perciò una dimensione calcolabile, malleabile e costruibile da parte dell'uomo contemporaneo, oltre che strumento indispensabile nelle mani del progettista. "Il tempo è diventato un fattore indipendente dalle inerti e immutabili dimensioni delle masse terrestri o acquatiche. Il tempo venne a differenziarsi dallo spazio perché, diversamente da questo, poté essere cambiato e manipolato"¹⁰⁶. La narrazione conferisce alla nostra vita, grazie al Tempo, una dimensione di senso. È perciò la consapevolezza e la qualità narrativa dell'uomo ciò che rende il racconto una cosa significativa nella comprensione del proprio ruolo all'interno del legame tra presente-passato-futuro e ciò ha preso forma grazie all'oggettivizzazione di un linguaggio simbolico scritto che dà un nome ai concetti astratti di cui ci serviamo. L'introduzione a questo capitolo, che prevede l'uso del tempo come un linguaggio progettuale, intende dare una veloce revisione del cambiamento antropologico nei confronti del tempo ed una corretta accezione di quello che è il tempo simultaneo e veloce che definisce la società attuale.

Dal punto di vista progettuale è necessario rendersi conto che per operare nel mondo contemporaneo è necessario allinearsi e sincronizzarsi alle velocità proprie dell'epoca e ciò deve avvenire anche sul livello delle macchine sceniche di un progetto basato sulla costruzione di una narrazione. La narrazione di un racconto vede nel tempo la sua principale risorsa compositiva, e altrettanto avviene nella mobilità, in quanto luogo totalmente costruito e modificato in funzione del tempo di percorrenza. Gli individui regolano i propri spostamenti basandosi sul tempo che impiegano al raggiungimento della meta, trasformando lo spazio in tempo ed il tempo in efficienza, soprattutto nelle metropoli. Perciò, allo stesso modo, il linguaggio di inserimento dei dispositivi narrativi deve rispettare la velocità derivante dal periodo storico e dalle persone che lo vivono. Ragionamento che spinge il progettista a delineare specifiche dicotomie, in parte legate alle dinamiche temporali più evidenti all'interno del sistema, in parte legate ai suoi comportamenti generici. La definizione dei postulati temporali/scenici viene messa in luce attraverso l'argomentazione di alcune teorie ed esempi che spaziano dal design, alle teorie del tempo, alla musica e al cinema in quanto strumenti artificiali che consentono una manipolazione temporale, tramite la costruzione di una narrazione di cui poter usufruire, poco importa se solo con l'udito o con la vista.

104. S. Tagliagambe, "Epistemologia del cyberspazio", pag. 33

105. G. Martinotti, "Metropoli. La nuova morfologia sociale della città", Bologna, Il Mulino, 1993

106. Z. Bauman, "The individualized society", Cambridge, Polity, 2001

fig. 36 - Relatività della simultaneità nella teoria delle trasformazioni di Lorentz. Fonte: wikipedia

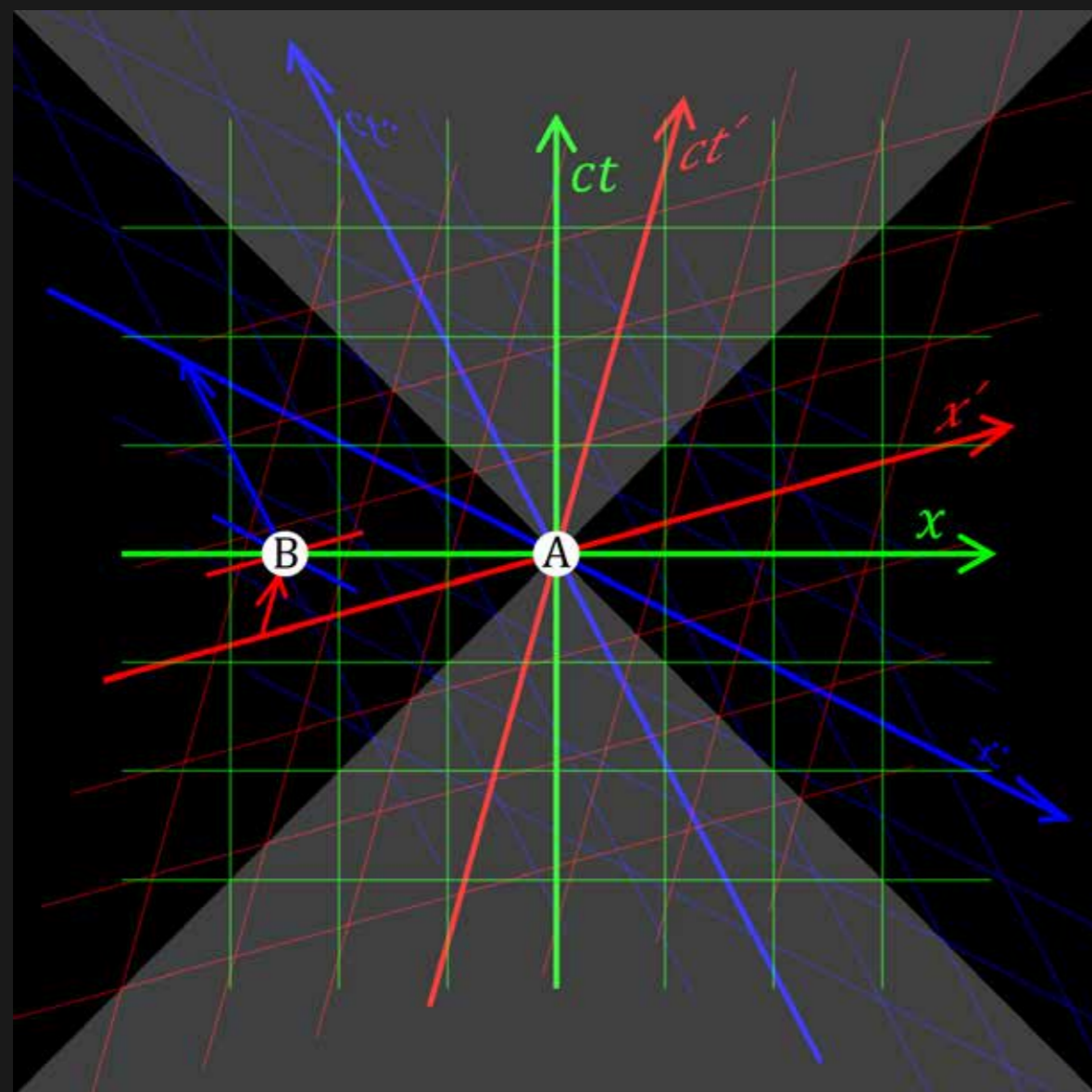
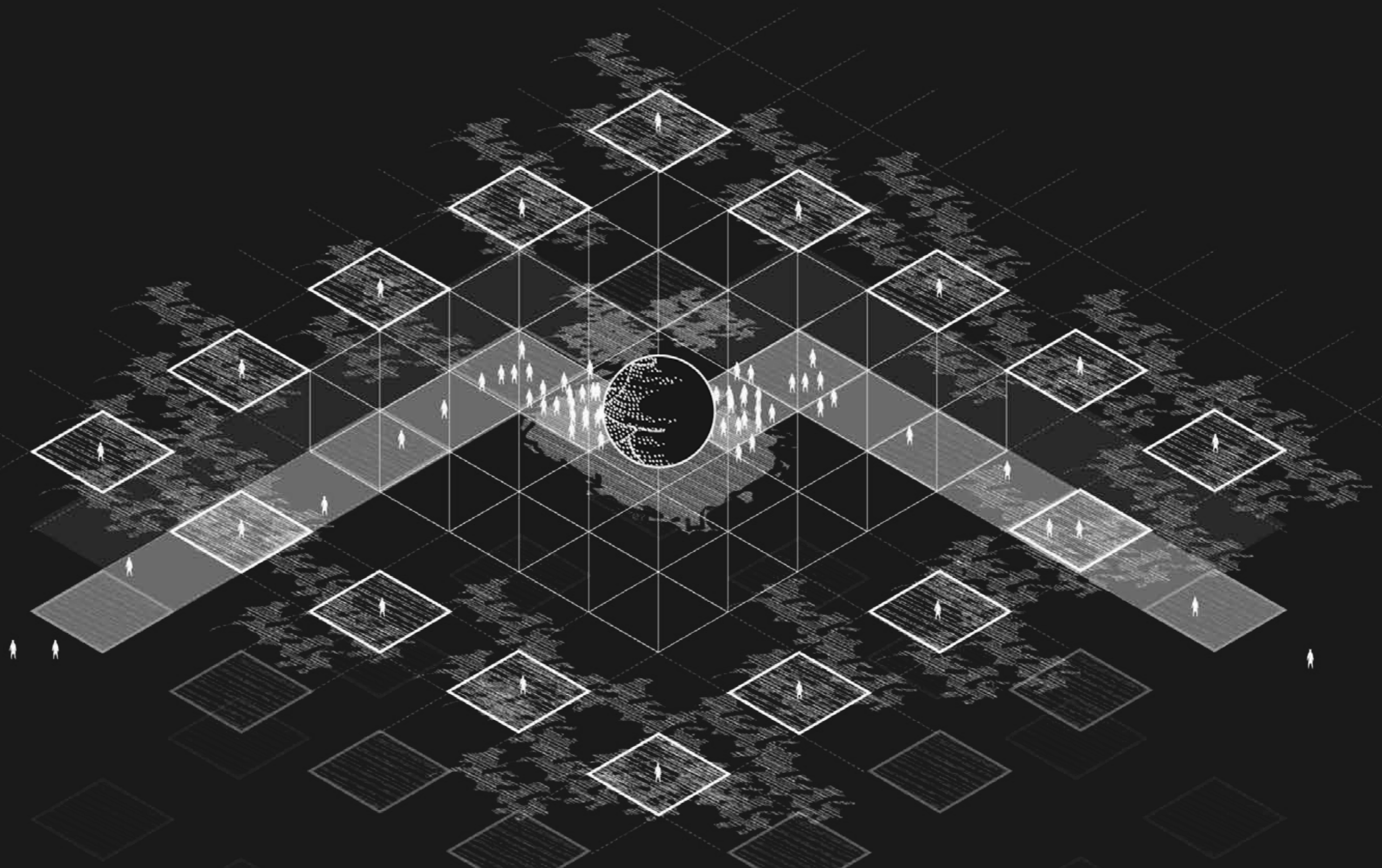


fig. 36

ATTESA MOVIMENTO

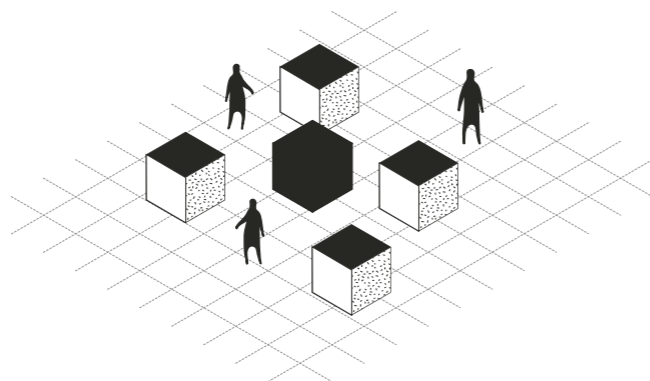
Curato da Giovanni Bettinelli



SORPRESA

Se è il movimento una condizione di base costante vuol dire che anche la pausa è movimento, anche l'attesa è azione in un certo senso. L'attesa difatti è un concetto in tensione. L'attesa è sempre attesa di qualcosa. Come sostiene *Wittgenstein*¹⁰⁷, se l'attesa è attesa di questo ma tensione verso quello, allora si può dire che il tempo dell'attesa è il tempo della sorpresa. Quello che costituisce l'attesa nella sua espressione non è l'oggetto dell'attesa ma il suo avvento. La sorpresa quindi è un arresto dell'attesa, nonostante in realtà sorpresa e attesa formino una coppia inevitabilmente legata. L'arte, soprattutto quella surrealista, privilegia il concetto di sorpresa. *De Chirico*¹⁰⁸ invece diceva di non poter dipingere se non colto dalla sorpresa. *Benjamin*, dal canto suo, parla di "stato di sorpresa": il momento in cui l'artista è produttivo, quando fa dell'arte la reazione alla sorpresa. L'attesa in quanto sospensione momentanea è diversa dal concetto di noia. Per molti la noia è il contrario del divertimento; e divertimento è distrazione, dimenticanza¹⁰⁹. Se l'attesa diventa noia allora si ha un problema. Ma il potenziale della sospensione del pensiero e dell'azione costituisce la base percettiva necessaria alla sua stessa interruzione tramite uno stravolgimento o un accadimento inaspettato che riduce la situazione ad uno stupore improvviso da parte dello spettatore. L'attesa è intrinseca alla mobilità. Si è consapevoli del fatto che si deve aspettare un treno, una persona, l'arrivo di un'idea e si è consapevoli che forse arriverà in ritardo o che forse non arriverà mai. Dare vita nel progetto ad elementi che sporadicamente vanno ad interrompere questo stato di quiete dell'intelletto significa armonizzare ed equilibrare questo stato in funzione del tempo. La forza attrattiva di un momento che acquista il valore di scenario stupefacente ed inaspettato contrassegna in noi un ricordo lucido e ben definito da portarci a casa.

Sorpresa



107. E. Kanterian, L. Wittgenstein, 2007

108. G. Di Giacomo, "Modernità e classicità nella pittura filosofica di Giorgio De Chirico"

109. A. Moravia, "La noia", 1960

fig. 37 - Pere Borrell del Caso, *Escaping criticism*, 1874

Il dipinto di Pere Borrell rappresenta un ragazzo vestito di abiti poveri che esce dalla cornice stessa dell'opera dando vita ad una rappresentazione critica sottoforma di *Trompe-l'œil*, un inganno per l'occhio di chi guarda. Il titolo sembra indicare che egli non sta tanto sfuggendo al mondo chiuso del dipinto, ma alle critiche delle persone (visitatori del museo, critici d'arte) che lo commentano.

fig. 38 - *Haunted play house*, Torafu Architects, 2013

Lo spazio espositivo è trasformato in una vera e propria sala dei ritratti. All'inizio, i dipinti sulle pareti sembrano perfettamente ordinari, ma iniziano a verificarsi piccoli accadimenti surreali quando gli occhi ti fissano e i volti nella foto cambiano improvvisamente. Nascosta dietro le mura si trova infatti una stanza dietro le quinte da cui ogni sorta di buffonata viene scatenata su ignari visitatori. I frequentatori di musei che prima ricevevano simili buffonate possono anche entrare nella stanza segreta e invertire i ruoli diventando a loro volta degli imbroglioni dall'altra parte dei dipinti.



fig. 37



fig 38

SOSPENSIONE

La sospensione viene qui intesa come pausa temporale. L'incapsulare un determinato istante significa fermare il tempo e bloccare un fotogramma, ciò permette alle persone di visualizzarlo meglio, di scoprirlo e di approfondirlo. La sospensione è la definizione di una connessione temporale ad un fatto storico, ad un gesto storico ad un personaggio storico che merita di essere bloccato momentaneamente (parliamo infatti di pausa, non di stop) al fine di poterlo comprendere meglio. Questa scoperta approfondita nei confronti di un fotogramma si inserisce alla perfezione all'interno del momento di sospensione già intrinseco al viaggio contemporaneo. Si ricorda che l'attesa, quindi la sospensione, è una regola intrinseca del movimento stesso in tutte le sue forme del viaggio, in quanto tensione verso qualcosa o attesa di qualcosa. Grazie a questo smarrimento sulla linea temporale possiamo sdoppiare la dimensione temporale reale e creare una situazione di sovrapposizione di due tempi: l'uno bloccato e l'altro in costante movimento.

fig. 39 - *Good feelings in Good times*, Roman Ondak, 2003

fig. 40 - *Voyager Golden Record*, NASA, 1977

fig. 41 - *Arecibo message*, 1974

fig. 39

Good Feelings in Good Times è una coda creata artificialmente. La coda si formerà, si dissolverà e si riformerà alcune volte, con i partecipanti che si comportano in modo discreto e il più naturale possibile.



Tempo sospeso

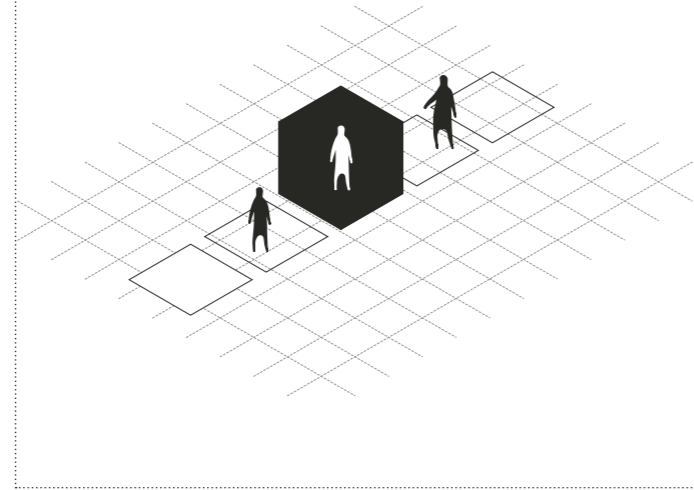


fig. 40

La NASA intendeva comunicare una storia del nostro mondo agli extraterrestri. Il messaggio della Voyager è trasportato da un disco fonografico, un disco di rame placcato oro da 12 pollici contenente suoni e immagini selezionati per rappresentare la diversità della vita e della cultura sulla Terra.

fig. 41

Il messaggio di Arecibo è un messaggio radio interstellare del 1974 che trasporta informazioni di base sull'umanità e sulla Terra inviate all'ammasso stellare globulare M13. Era inteso come una dimostrazione del successo tecnologico umano, piuttosto che un vero tentativo di entrare in una conversazione con extraterrestri.



fig. 40

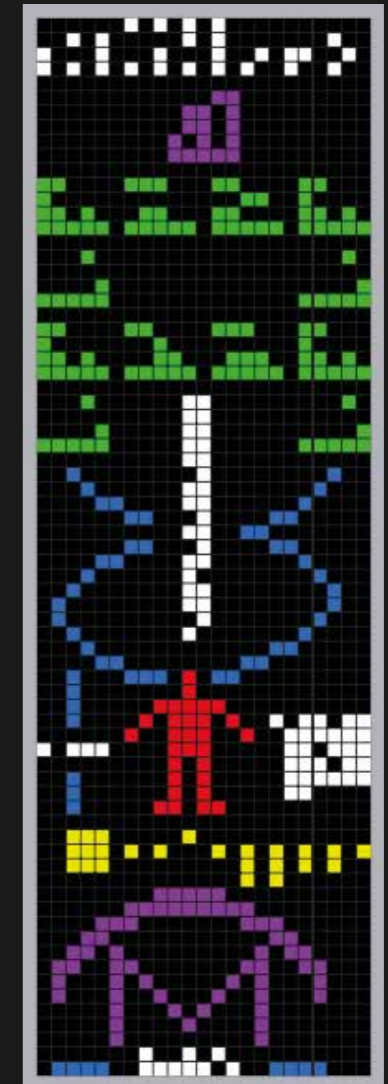


fig. 41

VELOCITÀ CONTROLLATA

La velocità controllata comprende tutti gli espedienti narrativi che si avvalgono della manipolazione del tempo, sia in letteratura che nel cinema che nei dispositivi allestitivi. Prendendo in considerazione il controllo della velocità in narratologia, possiamo analizzare il rapporto tra tempo della storia (*TS*) e tempo del racconto (*TR*) e da tale confronto è possibile indicare tutte le variazioni di velocità di un testo narrativo. Le situazioni possibili sono cinque, alle quali corrispondono altrettanti espedienti narrativi.

Se il $TS = 0$ allora si ha il concetto di pausa. È il momento di stasi contemplativa in cui il progettista intende in qualche modo fermare il tempo al fine di descrivere nei minimi dettagli ciò che mostra. Il tempo diventa quindi sospeso. Quando $TR > TS$ allora si ha un rallentamento. Vicino al concetto di pausa, esso costituisce il momento di rallentamento dello spettatore, quasi obbligatorio, soprattutto all'interno del percorso museale più standard, ove è richiesto un certo rallentamento del moto di fronte a ciascuna opera. Se si ha un rapporto in cui il $TR = TS$ allora lo scorrere temporale dello spettatore e dell'opera coincidono. Ciò rappresenta la metodologia espositiva meno invasiva e consente all'opera, o meglio, al messaggio di spostarsi assieme al visitatore, adattandosi ai propri spostamenti e alle proprie velocità e assumendo così una carica personale nei confronti di ciascuna soggettività. Nel "sommario" di un testo, il $TR < TS$, e ciò costituisce quindi una contrazione del tempo della storia. Ciò accelera quindi il ritmo fornendo un pretesto al visitatore per attivare un moto, velocizzarlo o semplicemente passare oltre. Nell'ellissi invece il $TR = 0$ costituisce l'omissione totale di alcune parti del racconto, forse non utili allo sviluppo del seguente episodio narrativo o non d'aiuto alla comprensione del messaggio ultimo.

L'alternarsi delle forme di manipolazione della velocità precedentemente raccontate consente, in ogni caso, alla narrazione di avere una certa continuità che tiene viva l'attenzione dello spettatore e lo sorprende di continuo senza diventare ripetitiva o eccessivamente superficiale. Aumentare, contrarre, dilatare, sospendere e mettere in pausa la velocità è utile a rendere incalzante la vicenda e, in senso più spaziale, ciò avviene tramite l'effetto di un continuo magnetismo tra elementi il cui metodo narrativo, pur facendo parte dello stesso racconto, si serve di manipolazioni temporali diversificate.



fig. 42 - Metronomo

fig. 43 - By the sea... you and me, Robert Wilson, 2012, Napoli

Robert Wilson, artista poliedrico impegnato in diversi campi espressivi, dalla regia teatrale alla video arte, ha realizzato, nel corridoio che conduce verso il piano banchina, una coinvolgente installazione ambientale: i viaggiatori, attraversando il corridoio, rendono l'opera viva poiché al movimento delle persone corrisponde il movimento del mare.



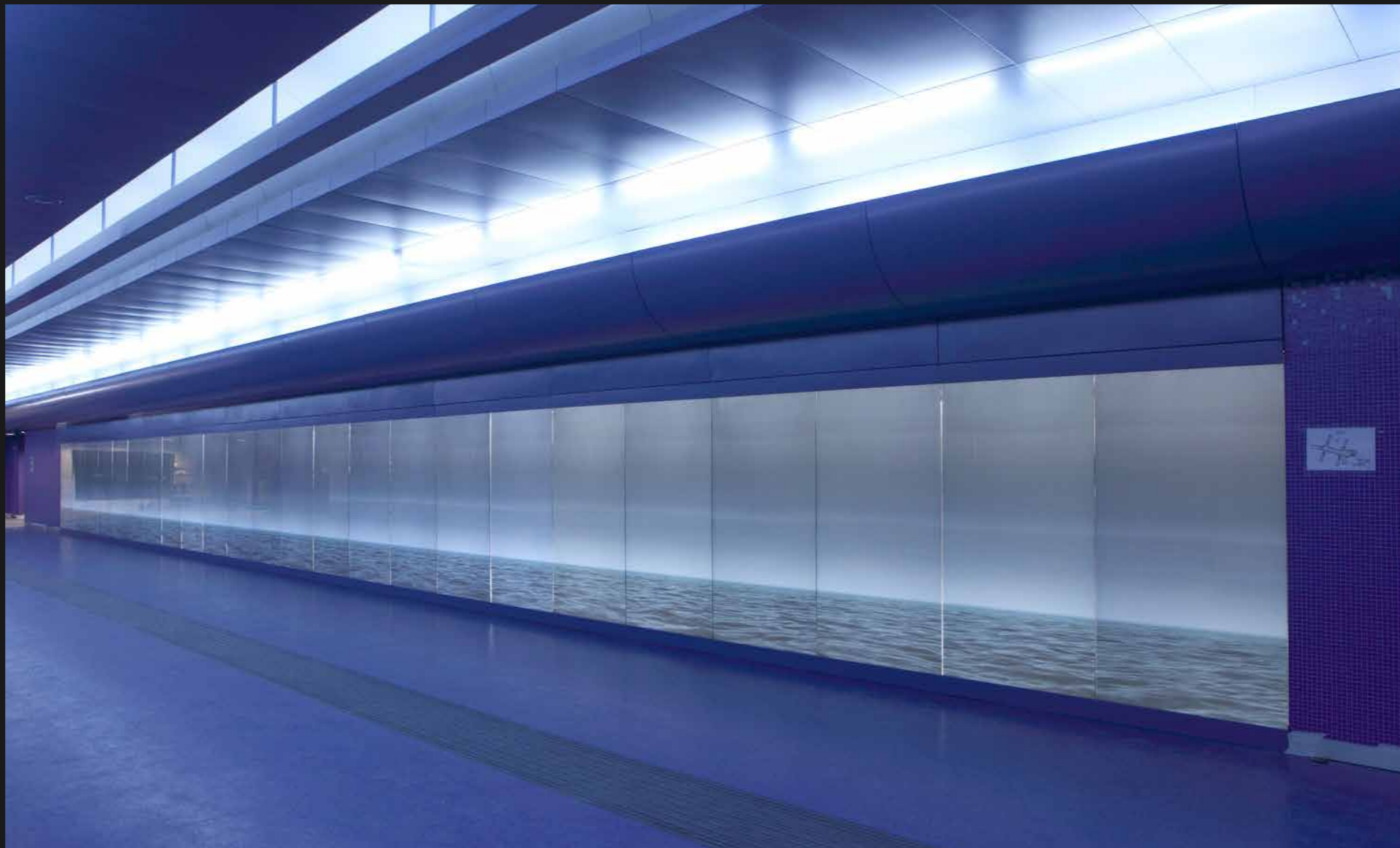


fig. 43

Colpo di Scena

In narrativa, un colpo di scena è una svolta improvvisa nello sviluppo della trama, usata per stupire il lettore o per mantenerne vivo l'interesse. Nel caso in cui la svolta abbia luogo nella parte conclusiva della storia, si parla anche di finale a sorpresa. Un colpo di scena può consistere per esempio in un repentino ribaltamento di una situazione, o di una rivelazione che porta il lettore a reinterpretare sotto una luce nuova e completamente diversa gli eventi occorsi in precedenza.



a.



c.



b.

Cliffhanger

Il cliffhanger (finale sospeso) è un espediente narrativo usato in letteratura, nel cinema, nelle serie televisive o nelle opere video-ludiche in cui la narrazione si conclude con una interruzione brusca in corrispondenza di un colpo di scena o di un altro momento culminante caratterizzato da una forte suspense. In genere un cliffhanger conclude un episodio (per esempio di una serie televisiva, o di una storia a fumetti o romanzo a puntate), con l'intento di indurre nel lettore o nello spettatore una forte curiosità circa gli sviluppi successivi (e quindi il desiderio di acquistare il prossimo volume o di guardare la prossima puntata).

a. Get Out, Jordan Peel, 2017

b. Gone Girl, David Fincher, 2014

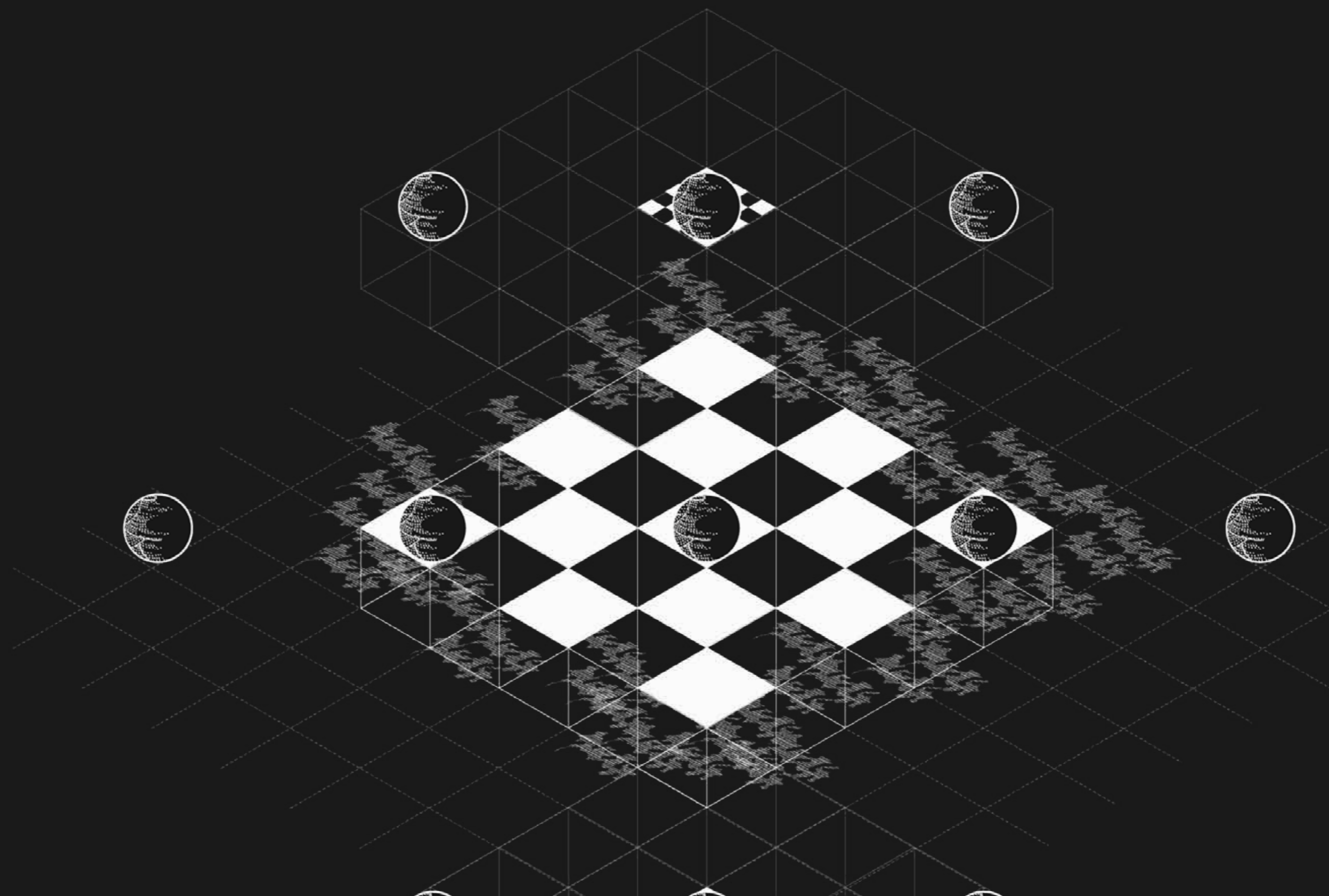
c. Vertigo, Alfred Hitchcock, 1958

Cameo

Un cameo (detto anche cammeo) è una breve apparizione in uno spettacolo teatrale (o in un film, e nelle arti figurative in genere) che sta al di fuori del contesto generale dell'opera. È spesso interpretato da un attore più prestigioso di quanto non richiederebbe lo spessore del ruolo. Una breve apparizione è comunque considerata un cameo se è fatta da qualcuno conosciuto per qualcosa di diverso dalla recitazione, come un regista, un politico od un atleta, che compaiono brevemente in scena. In genere sono considerate cameo le apparizioni non accreditate nei titoli di coda del film. I più famosi sono probabilmente quelli di Alfred Hitchcock, che appariva frequentemente nei film da lui stesso diretti.

DILATAZIONE CONTRAZIONE

Curato da Mattia Barrile



COMPAGNIA

La tendenza dell'uomo alla velocità è un dato di fatto e ciò coincide con la necessità di dover sprecare sempre meno tempo nel proprio spostamento anche per evitare il vuoto, il momento di stasi in cui non si ha nulla da fare, quello che costituisce per i cittadini d'oggi, una stasi da evitare a tutti i costi. L'idea di compagnia è in grado di colmare la consapevolezza degli istanti che costituiscono il trascorrere del tempo in modo tale da allontanare il proprio pensiero all'oggettività di ciò che si sta facendo e di spostare il proprio pensiero altrove, grazie ad una distrazione o alla compagnia stessa di una persona o di un dispositivo. Quella che in cinematografia viene definita accelerazione è l'effetto di ripresa ottenuto girando ad una velocità inferiore rispetto a quella di proiezione. Corrisponde a una contrazione del tempo del racconto rispetto a quello della storia. Questo consente allo spettatore di avere una percezione velocizzata della narrazione ma senza perdere il filo del racconto. Durante il transito si ha una tendenza all'accelerazione e più in generale all'idea di salto temporale, cosa che poi si ripercuote anche nei momenti di pausa e tempo libero, ridotti al minimo per evitare di sprecare il tanto prezioso tempo a disposizione. Se pensiamo per esempio alla metro, l'annullarsi del tempo diventa anche eliminazione dello spazio, poichè si entra nella dimensione sotterranea e si fuoriesce in un altro luogo. L'inserimento di elementi atti a narrare un contenuto e del senso di compagnia sono in grado di far percepire lo scorrere temporale in maniera più veloce e ciò ricade, quasi sempre, con l'ausilio di un elemento indispensabile che è l'incontro, il dialogo, la connessione ad una certa forma di socialità o ad un determinato contenuto. È necessaria la componente umana e la relazione con essa per avere un senso

fig. 46 - Surprise concert, U2, 2017, Berlino
Gli U2 hanno suonato un live a sorpresa sulla linea della metropolitana U2 a Berlino, in Germania. Il concerto arriva a sorpresa all'interno del sistema dei trasporti di Berlino pochi giorni dopo che il duo ha pubblicato un nuovo album, "Songs of Experience".

di compagnia fortemente sviluppato. Ma, in caso opposto, anche ciò che in generale crea un certo stimolo dei sensi, il quale si riversa successivamente in immaginazione e percezione emotiva, può costituire il senso di accompagnamento e di contrazione temporale. Ecco perché ascoltare la musica o leggere un libro fa percepire il tempo più velocemente, ecco perché ciò viene, in secondo luogo, messo in secondo piano nel momento in cui casualmente si viene a contatto con un dialogo o con un'altra persona: essa verrà comunque messa al primo posto, nella scelta della compagnia per risolvere il proprio senso di tedio.

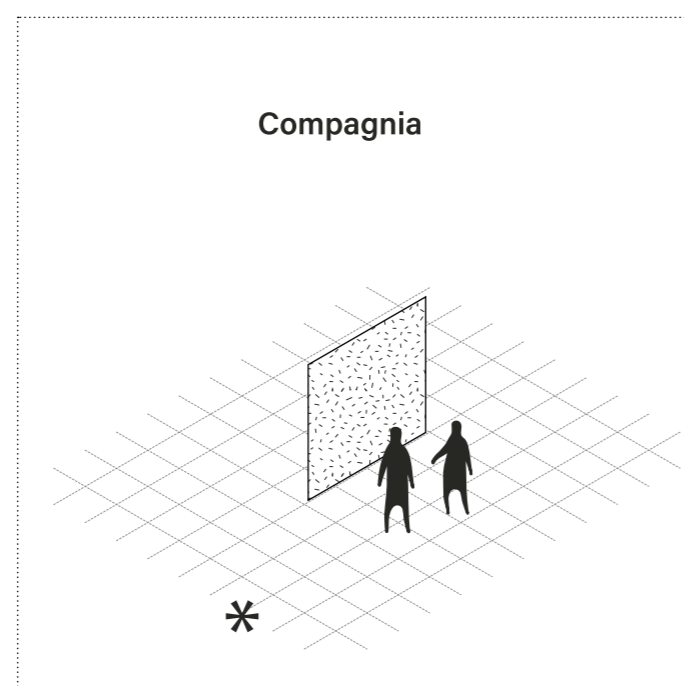


fig. 44 - Scultura da viaggio, Bruno Munari, 1958
Nessuno aveva mai pensato ad una scultura trasportabile, pieghevole, come una sedia, economica e facilmente riproducibile. Pensiamo ad un viaggiatore moderno. Un viaggiatore che appartiene ad una cultura internazionale, non un analfabeta culturale. E siccome una persona non è completa se non cura tutte le parti di se stessa, non solo l'apparenza ma anche la sostanza, ecco che nasce da un certo punto, quasi chiamata dalle esigenze vitali più complesse, la scultura da viaggio.

fig. 45 - Small kindnesses, weather permitting, Janet Zweig, 2004, Minnesota
Un'opera d'arte interattiva per 11 stazioni della metropolitana. Ci sono da 3 a 4 chioschi su ogni piattaforma della stazione, alcuni video, alcuni audio: 35 in tutto, utilizzando 11 diversi design di interfaccia meccanica. Per questo progetto è stato organizzato un concorso per registri del Minnesota, video-makers, cantanti, poeti, narratori, fumettisti, ecc. I contenuti per le unità ragionano sul tema del tempo o della cortesia, i due cliché sul Minnesota.



fig. 44



fig. 45



fig. 46

FLASHBACK

Ciò che rende unica la narrazione è la possibilità di manipolare il tempo, al fine di prevedere un avvenimento o di tornare indietro nel tempo, creando così una momentanea macchina del tempo, nel caso in cui si faccia riferimento ad un dispositivo allestitivo, che è propria delle capacità psichiche della mente umana. In tal senso possiamo citare quella che nella narrazione viene chiamata analepsi o retrospezione (flashback in lingua inglese, per l'appunto) ossia quel procedimento narrativo che riavvolge la struttura della favola (la sequenza cronologica degli eventi) su se stessa, raccontando avvenimenti che precedono il punto raggiunto dalla storia. Ad esempio, nell'Iliade, il narratore, dopo aver evocato la contesa fra Achille e Agamennone, punto di partenza del suo racconto, ritorna indietro di una decina di giorni per esporne la causa in una quarantina di versi retrospettivi. O ancora, nell'Odissea, quando Ulisse narra le sue avventure. Ciò consente quindi al lettore di comprendere qualcosa che fino a quel momento era inspiegabile o enigmatico. Ciò in accadimento espositivo vuol dire interrompere la sequenza espositiva ai fini di fare un passo indietro e raccontare quello che ha portato a parlare di quanto esposto o di quanto detto. Altre volte tale tecnica viene invece utilizzata ai fini di creare suspense confondere lo spettatore e creare un colpo di scena, come accade nel famosissimo flashback menzognero di "Paura in palcoscenico". In questo modo si può spesso andare più a fondo nel racconto di un personaggio fornendo allo spettatore maggiori informazioni sul suo background.

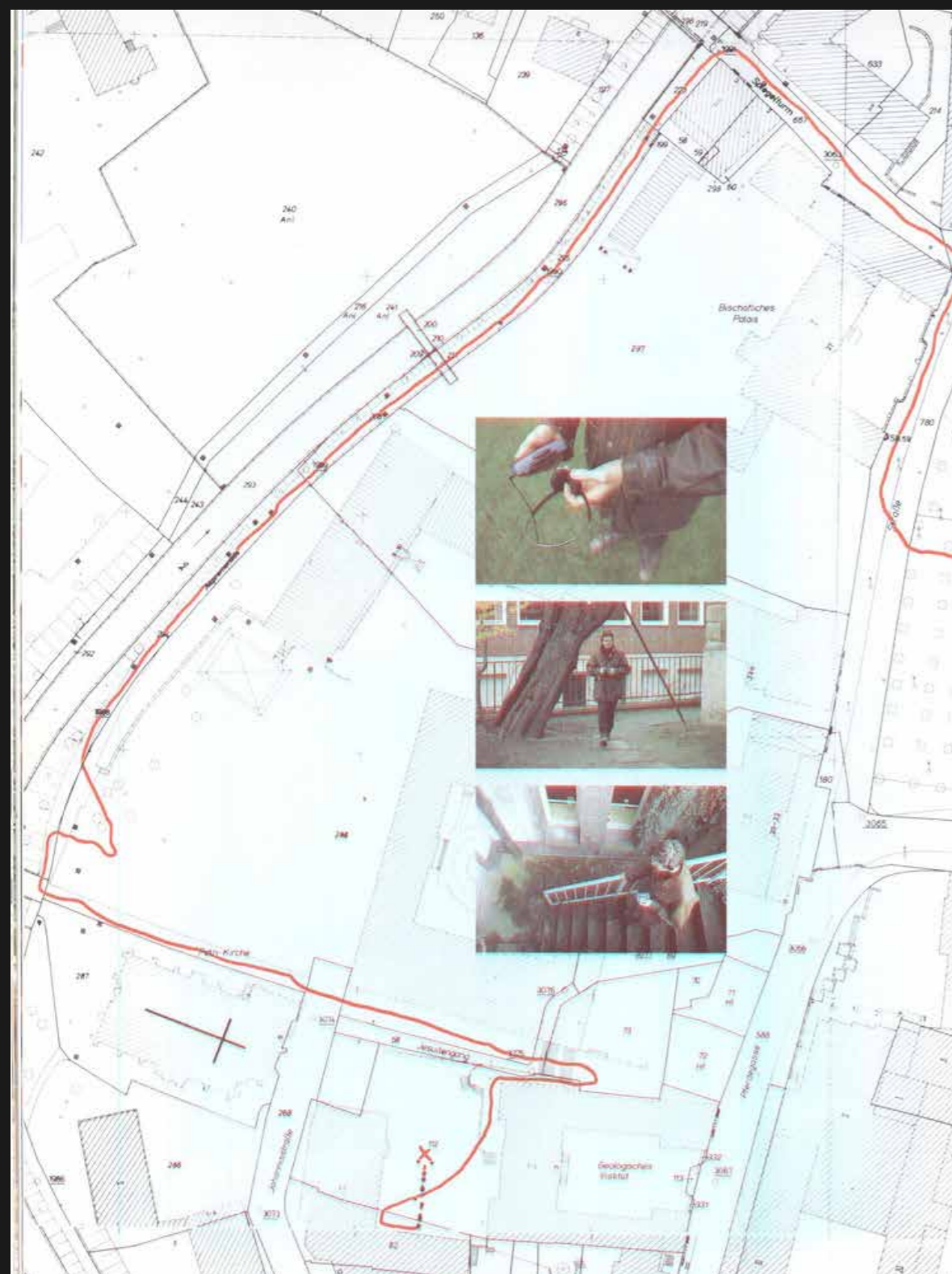
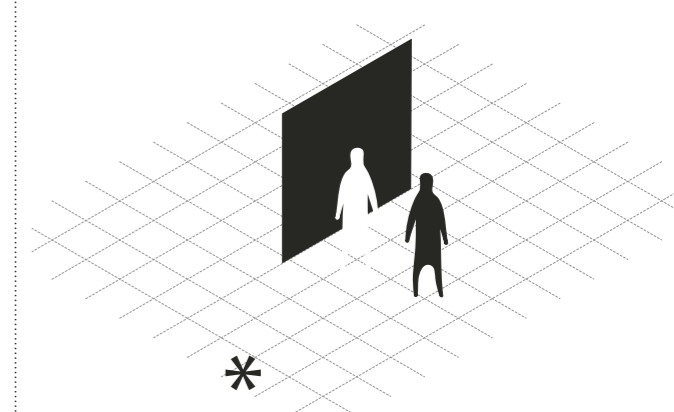


fig. 47

fig. 47 - Walk Münster, Janet Cardiff, 1998
Janet riesce a ricreare tramite sensazioni uditive, una sorta di passeggiata della memoria, in cui si alternano quattro voci: un uomo anziano, un giovane uomo, una bambina e una giovane donna. Ciascuno racconta delle storie che sembrano seguire un filone narrativo, in continui flashback, frammenti e ricordi.

fig. 48 - Travelogues, Diller Scofidio + Renfro
L'installazione permanente, comprende trentatré schermi lenticolari retroilluminati equidistanti lungo i corridoi dell'edificio degli arrivi internazionali. Ogni schermo contiene un secondo di azione, animato dalla velocità dello spettatore in movimento. La successione degli schermi costruisce una sequenza di un microfilm; gli spazi tra gli schermi formano il trascorrere del tempo.

Flashback



Pertanto, il viaggiatore che percorre il corridoio sterile si impegnerà inavvertitamente in una narrazione cinematografica in tempo reale in minuscole puntate. Ogni serie di pannelli racconta una breve finzione su un viaggiatore anonimo attraverso la valigia che portano. I casi vengono sottoposti a raggi X e i contenuti si materializzano per innescare un flashback di un'esperienza di viaggio.



fig. 48

MESSAGGIO Istantaneo

Dilatazione e compressione dell'istante sono due tecniche cardine di cui si serve il cinema in termini di manipolazione temporale. Una coincidenza di cui si approfondirà il significato successivamente si esplicita sotto forma di messaggio istantaneo nel mondo allestivo: costituisce un momento di interfaccia sensoriale con il dispositivo scenico. La coincidenza si palesa nel momento in cui si possono visualizzare due elementi fissi o in movimento che abbiano uno stesso carattere semantico ma che sono posizionati in due punti differenti o, meglio ancora, il moto di due corpi narranti che creano, all'interno della linea temporale, uno sguardo continuo, istantaneo e quasi impercettibile se non nell'attimo in cui lo si visualizza. Allora la connessione istantanea costituita da tale allineamento, visivo o sonoro che sia, costituisce una percezione di stupefazione o di connessione momentanea con il soggetto dello sguardo o dell'ascolto. In senso più contestuale tale concetto è inoltre fortemente legato all'idea di interazione real-time, che può essere ritrovata nelle dinamiche comunicative odierne, come nel caso delle chat o delle videochat, o anche nella responsività a tempi quasi nulli che la tecnologia permette nella ricezione e nello scambio di informazioni in opere e installazioni interattive.



fig. 49 - Concerto per luci sole Marco Ferreri, Campo Canoa di Mantova 19.30 29/02/2004

Nel Campo Canoa di Mantova alle 19.30 di domenica 29 febbraio 2004, cinquanta automobili a motore spento, disposte in un cerchio di sessanta metri di diametro, accendono simultaneamente i fari antinebbia. Fine della festa.

fig. 50 - Yobosayo, Yang Soo-in, 2013, Seoul

Per commemorare l'apertura del municipio di Seoul in Corea del Sud, è stato organizzato un concorso sul tema del "prestare attenzione" alle voci della gente. Rispondendo al requisito degli organizzatori lo studio ha vinto attraverso quest'opera d'arte, che sarebbe stata soprannominata il "grande orecchio": una vera e propria installazione partecipativa.

fig. 51 - Bodies in motion, The Green Eyl, 2019, Milano

Quando i corpi dei visitatori vengono scansionati, 15 luci motorizzate proiettano fasci bianchi strettamente focalizzati su uno schermo a quindici metri di distanza. I punti luminosi sullo schermo corrispondono ai punti chiave del corpo della persona, inclusi testa, spalle, gomiti, mani, sterno, fianchi, ginocchia o piedi. Ogni persona che interagisce innesca un'esperienza visiva e sonora specifica che è strettamente sincronizzata all'azione.

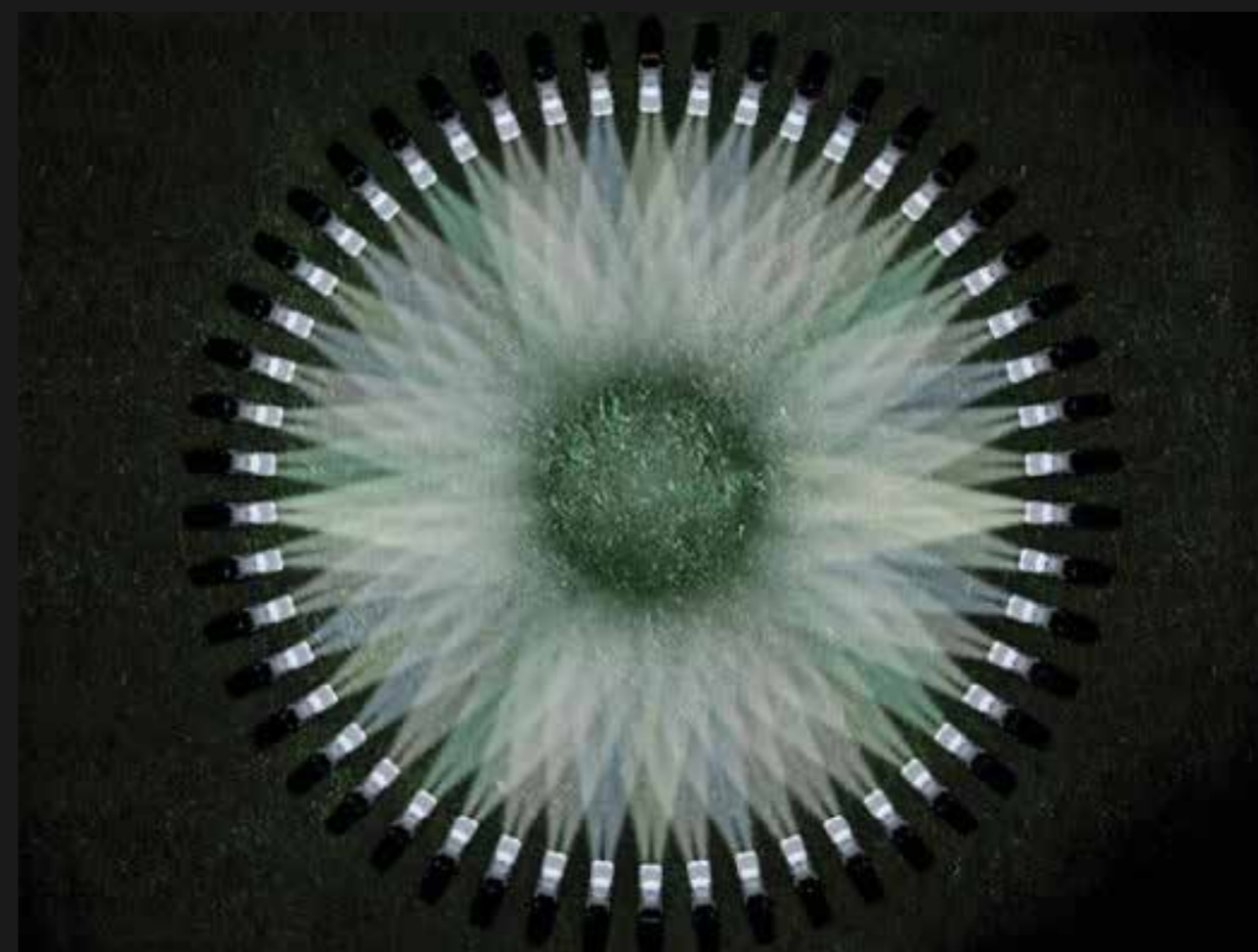


fig. 49



fig. 50



fig. 51

Glossario Cinematografico

Flashback

Il flashback (analessi) può essere usato per creare un colpo di scena se gli eventi passati narrati gettano una luce radicalmente nuova e sorprendente su personaggi, situazioni o eventi già noti al lettore. Diverse opere di Alfred Hitchcock (per esempio Marnie) generano sorpresa nello spettatore attraverso quest'uso del flashback.

Agnizione

Agnizione (o scoperta), la sorpresa avviene attraverso l'improvvisa rivelazione di una verità prima insospettata sull'identità o la natura di un personaggio.

Accelerazione

Effetto di ripresa ottenuto girando ad una velocità inferiore rispetto a quella di proiezione. Corrisponde a una contrazione del tempo del racconto rispetto a quello della storia.

Bullet - Time

Tecnica digitale di rallentamento del movimento di un oggetto in scena.

Sogettiva

È una particolare inquadratura che corrisponde al punto di vista del personaggio che è in scena. La camera viene messa all'altezza dei suoi occhi, si sostituisce agli occhi del personaggio che guarda. Il modo più semplice per realizzare una soggettiva (fissa o in movimento) è quello di farla precedere o seguire (o entrambe le cose) da un'inquadratura in cui il personaggio guarda in macchina, e di orientare la m.d.p. in base al tipo di sguardo (per esempio, se il personaggio guarda verso l'alto, lo dovrà fare anche la macchina da presa. Ovviamente, se il personaggio è in movimento, anche la soggettiva dovrà esserlo, e in maniera tale che sembri avere la stessa velocità, e le stesse caratteristiche, del movimento del personaggio.

Suspense

Meccanismo principe della drammatizzazione è la suspense di cui massimo teorizzatore è stato il maestro del brivido Alfred Hitchcock. Si tratta di una tecnica narrativa attraverso la quale si induce ansia nello spettatore, dandogli informazioni che il personaggio non ha e che fanno supporre che accadrà qualcosa di negativo.

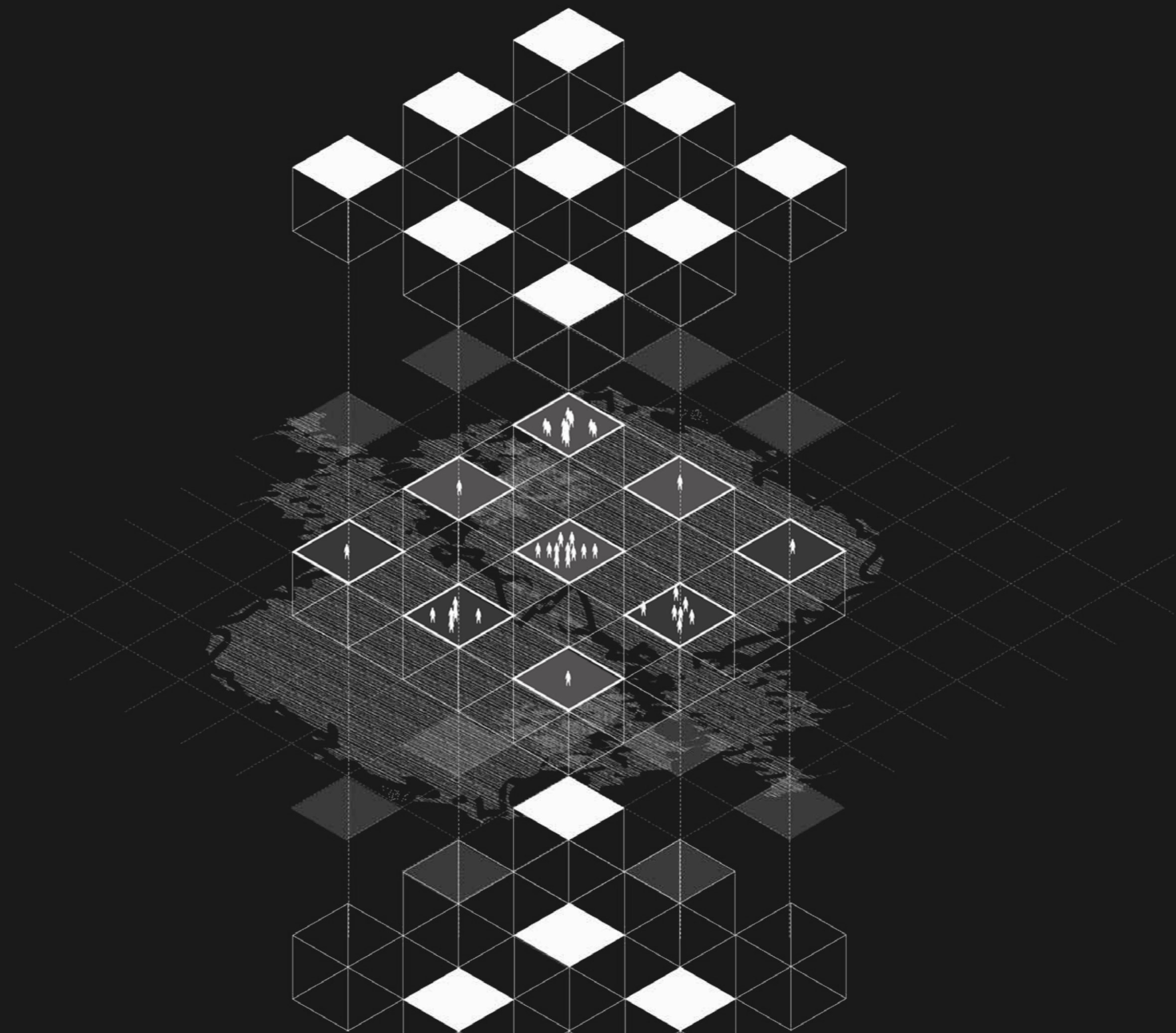
“Per produrre suspense, nella sua forma più comune, è indispensabile che il pubblico sia perfettamente informato di tutti gli elementi in gioco. Altrimenti non c'è suspense.



- a.** The Matrix, Wachowskis, 1999
- b.** Reservoir Dogs, Quentin Tarantino, 1992
- c.** Titanic, James Cameron, 1997
- d.** The Godfather, Francis Ford Coppola 1972

RITMO ARITMICITÀ

Curato da Mattia Barrile



GESTO RITMICO

“Le espressioni sonore non sono altro che movimenti muscolari fatti sì udibili, gesti che si sentono”¹⁰⁸.

Il ritmo scandito dalle frequenze sonore va ad incidere direttamente sulla parte della corteccia cerebrale che si occupa del movimento. La scena visiva, allo stesso modo, deve rispecchiare una tensione nei confronti dello stimolo al movimento. Secondo James Sully, l'unità estetica di una composizione musicale differisce da quella di un'immagine pittorica, le cui componenti sono tutte immediatamente presenti nella percezione, perché le parti in successione in un brano musicale non consentono un siffatto rapido e simultaneo apprezzamento¹⁰⁹. Il ritmo da un punto di vista più antropologico è stato sempre presente tra le caratteristiche di organizzazione temporale delle comunità umane. Erano i ritmi naturali a definire nella loro essenza il tempo sociale.

Aron Gurevic scrive: “Nel popolo dei Germani, i mesi portavano nomi che indicavano i lavori agricoli e le altre attività svolte nelle diverse stagioni: il mese del maggese (Maggio), il mese della falciatura (Luglio), il mese della semina (Settembre)”¹¹⁰.

Si tratta di una scansione derivante dai cicli presenti in natura al quale l'uomo deve necessariamente adattarsi e fare riferimento. Essa rappresenta la svolta nella comprensione dell'importanza di costruire un linguaggio il più possibile universale di demarcazione del tempo che consenta alle varie collettività di rispettare determinati comportamenti nell'ottica di sincronizzare le azioni. Tale necessità si è quindi concretizzata in quello che è il principale metro regolatore che determina la scansione di un tempo sociale e lavorativo attraverso cui l'uomo ha potuto fondare le proprie comunità stabili¹¹¹. Si esplora quindi la presenza di due livelli ritmici che appartengono alle varie scansioni del tempo della vita e che determinano, a loro volta, due diverse velocità di movimento.



Il gesto a tempo è regolato dalla scansione delle battute sotto forma di note solfeggiate, il gesto a ritmo della narrazione è piuttosto scandito dai cambi di scena (nella segmentazione visiva) e dalle interazioni ritmate (nelle azioni di input e nelle risposte dell'output). Entrambe le scale sono essenziali e necessitano di una scrittura programmata, precisa e ragionata: se l'output risponde a tempo si ha il gesto ciclico che porta alla ripetizione dell'azione, se invece l'output si distacca allora si ha poliritmia e variabilità della metrica che talvolta possono sortire effetti altamente suggestivi. Due o più disegni ritmici, costituiti da note di diversa durata ma che occasionalmente vengono a coincidere, fluiscono senza creare alcuna sensazione di caos e hanno piuttosto l'effetto di accrescere la tensione.

110. F. Von Hausegger, "Die Music als Ausdruck, Konegen", Vienna, 1885, pag. 28

111. J. Sully, op. cit., pag. 217

fig. 52 - Inside, Dimitris Papaioannou, 2011
 Inside è stato concepito come una sorta di meditazione visiva. La scena si compone secondo un singolo motivo, un singolo gesto che possa diventare una sorta di narrazione latente attraverso la sua ripetizione e moltiplicazione (come sui vasi geometrici della Grecia antica e sui tappeti a motivi orientali).

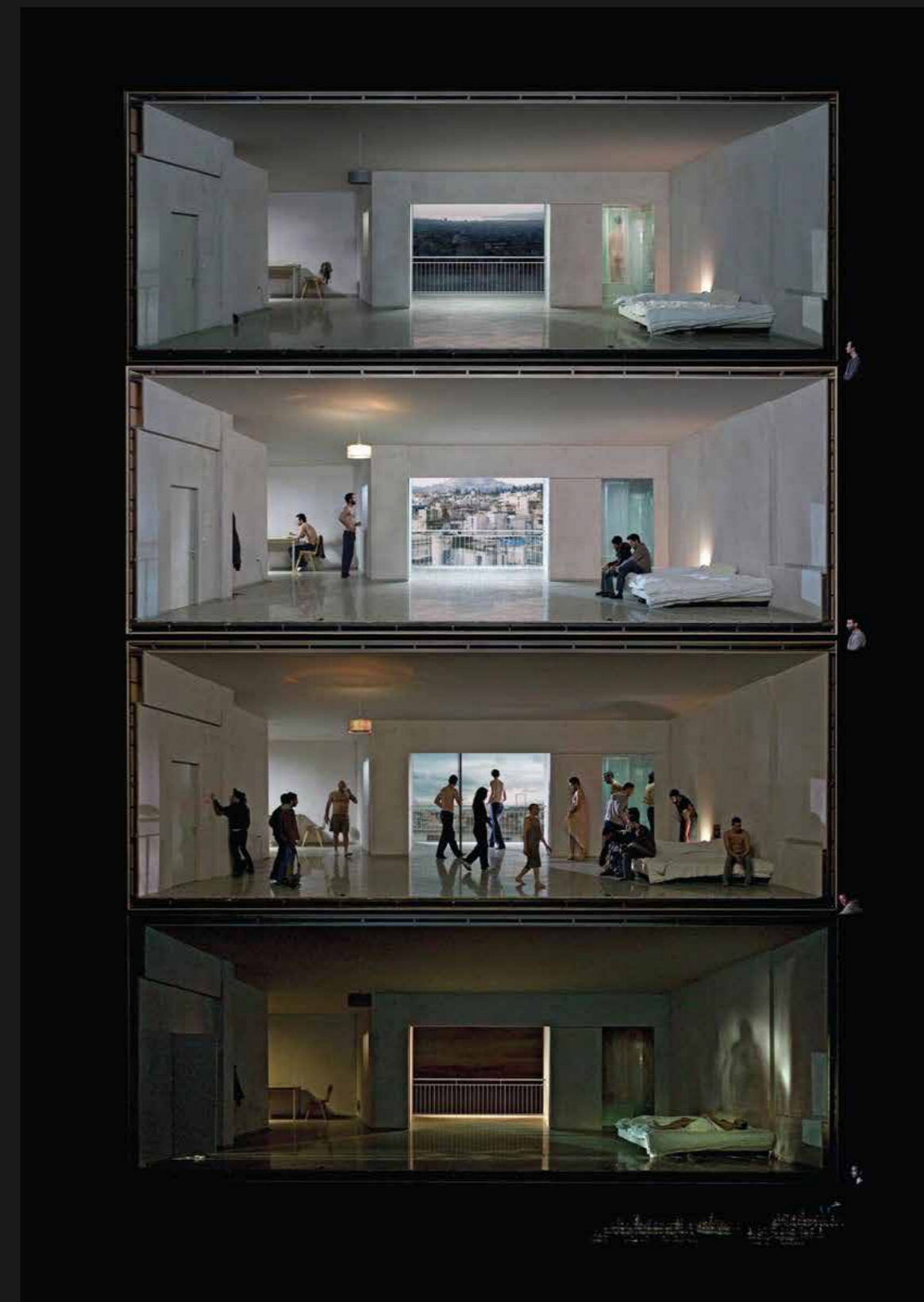
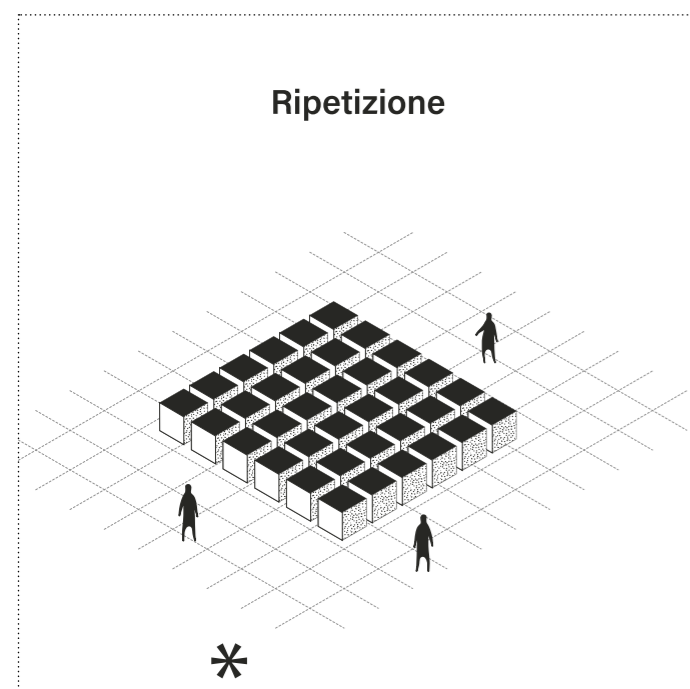


fig. 52

RIPETIZIONE



Noi umani ci distinguiamo per una serie di capacità peculiari: la prima è l'abilità nell'elaborare e riconoscere schemi regolari di eventi che si ripetono, i cosiddetti pattern. Il riconoscimento di schemi rappresenta, per gli esseri umani, il fondamento di ogni possibile tipo di conoscenza dell'ambiente circostante e di coloro che lo abitano. Senza una tale capacità non saremmo in grado di cogliere le somiglianze e le differenze tra i vari oggetti presenti nell'ambiente, non saremmo in grado di poter creare e riconoscere alcun ordine nelle cose. E, senza una tale capacità di classificare e ordinare, l'ambiente in cui viviamo resterebbe caotico e indomabile. Affinché il mondo possa però acquisire un vero e proprio "senso", alla capacità di elaborare schemi, connessioni, forme e strutture, è necessario aggiungere la capacità, tipicamente umana, della narrazione di storie. Non solo siamo esseri in grado di intuire strutture e forme, ma tendiamo ad intrecciarle tra loro in storie che diano senso e continuità a quelle che resterebbero altrimenti una serie di fenomeni distinti senza alcun ordine prevedibile¹¹².

Proporre una messa in scena spaziale secondo un ritmo specifico è un concetto radicato profondamente nella cultura dell'interior, costituisce la relazione consequenziale degli avvenimenti in atto e ciò consente al visitatore di trovarsi in un ambiente nel quale il messaggio narrativo acquisisce un senso univoco, coordinato e coerente. Possiamo ricordare l'intervento di *Pierfranco Galliani*¹¹³ al fianco di *Franco Albini* e *Franca Helg* all'interno della metropolitana milanese. Il controllo geometrico dello spazio era volto alla costruzione di una impaginazione spaziale costituita da concetti come modulo e continuità. Il grande insegnamento di *Albini-Helg* risiede proprio nella capacità di un controllo formale dei dati quantitativi e realizzativi del progetto, attraverso profonde riflessioni su spazio, tecnica e linguaggio¹¹⁴. La ripetizione ritmica nel design può essere declinata sotto forma di transito da un luogo a un altro, da un fotogramma all'altro, più che una mera sequenza di elementi. La ripetizione di stilemi progettuali, quali allestimenti spaziali, grafici, multimediali, acquisisce in tale contesto un ruolo subordinante nel comunicare coerenza e tenuta identitaria sotto forma di ambiente progettato. Tale esercizio consente una perpetua variazione nella quale l'intervallo tra un battito e l'altro è comunque accompagnato armonicamente da altrettante note musicali che danno vita ad un costante richiamo all'attenzione.

112. G. Pecchinenda, "Sgretolando il Tempo"

113. P. Galliani, "Metropolitana milanese", *Domus*, 967, 2013, pag. 144

114. Ico Migliore, "Time to Exhibit, Directing Spatial Design and New Narrative Pathways", pag. 176

fig. 53 - Corrado Costa, l'avventura della ripetizione

La moltiplicazione nel lavoro di Costa è interpretato come problema identitario. Egli fornisce uno sguardo 'doppio' sul reale, che ne contempi simultaneamente la superficie e il retro. Questa forma di strabismo della visione comporta una costante interrogazione sull'autenticità, in cui immagine e riflesso, soggetto e doppio si scambiano continuamente le maschere. Si sfaldano le categorie spazio-temporali e quelle legate alla soggettività.



fig. 53

SEQUENZA

Scandire i frammenti narrativi risulta essere una modalità di esposizione relativamente efficace nella dimostrazione di un messaggio narrativo univoco, diviso per parti. A differenza dalle semplice ripetizione formale e contenutistica di ciascun dispositivo, la sequenza possiede una qualità maggiore, data dal cambiamento ritmico costante che si traduce in spazio nel momento in cui ciascun fotogramma, ognuno diverso da quello precedente comunica un movimento, una storia o un mutamento in corso. Grazie a tale scrittura della spazio la mente del viandante tenderà a collegare assieme le diverse immagini per crearsi un immaginario sensato e traducibile in vera e propria narrazione. Ma al contrario dello spazio filmico, limitato dal long take, il tempo può essere espresso da una successione di sequenze che, una volta appropriatesi dello spazio di lavoro, inventano un racconto abitabile e pluridirezionale, a differenza del cinema. Esse inoltre possono invitare i visitatori a determinati movimenti e direzioni costruiti appoggiandosi sulla curiosità propria dello spettatore nel continuare la storia e il viaggio al quale sta partecipando. In tal senso la narrativa definisce il passaggio esperienziale sotto forma di racconti che, in quanto tali, diventano memoria e non mero accadimento puntuale che rischia di essere travisato o dimenticato. Se poi le macchine narrative consentono l'appropriazione da parte del visitatore, allora il ricordo sarà ancora più nitido poiché egli si è relazionato con l'elemento e ha modificato il proprio comportamento trasformando il suo gesto in relazione empirica.

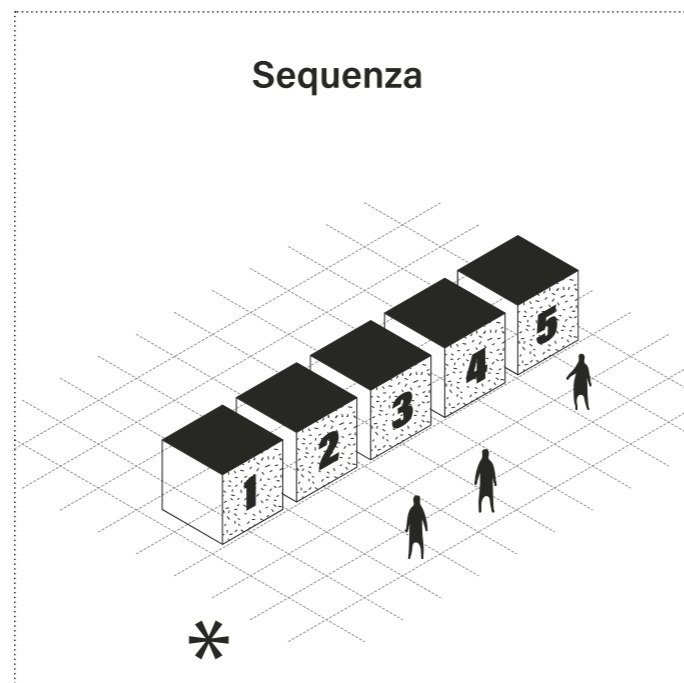


fig. 54 - Studio Azzurro, "Il Nuotatore" (va troppo spesso a Heidelberg), 1984
Apparentemente tutto è quiete. I monitor, accostati l'uno all'altro, sono attraversati dalle bracciate di un nuotatore che si sposta di schermo in schermo. Una miriade di microeventi (una palla che cade, un'ancora che affonda...) si inseriscono nella scena principale, rimanendo relegati nei singoli schermi. È proprio in questa alternanza di eventi che si verifica la prima partecipazione diretta dello spettatore all'interno dell'installazione. Lo spettatore non assiste a una narrazione, ma è partecipe dell'evento che si svolge in quell'istante e che non sarà mai uguale a se stesso.

fig. 55 - I am Film, Doha Film Institute, 2x4 studio
La campagna del marchio del Doha Film Institute "I am Film" presenta un progetto di ritratti realizzati da Brigitte Lacombe incentrato su figure iconiche ed emergenti dell'industria cinematografica araba. Basandosi sulla missione di DFI di promuovere, educare e coltivare la passione per il grande cinema, lo studio 2x4 ha contribuito attraverso la realizzazione di diversi pannelli, posizionati lungo le strade di Doha, i quali rappresentano diversi attori in sequenza.

fig. 56 - Zootropio, William George Horner
Dispositivo ottico per visualizzare immagini e disegni in movimento. Il nome ha un significato approssimativo di "ruota della vita". Una serie di disegni riprodotta su una striscia di carta, viene posta all'interno di un cilindro dotato di feritoie a intervalli regolari (una per ogni immagine) atte a visionare le immagini stesse. Grazie al principio del fenomeno phi, la rapida successione di immagini conferisce l'illusione di movimento.

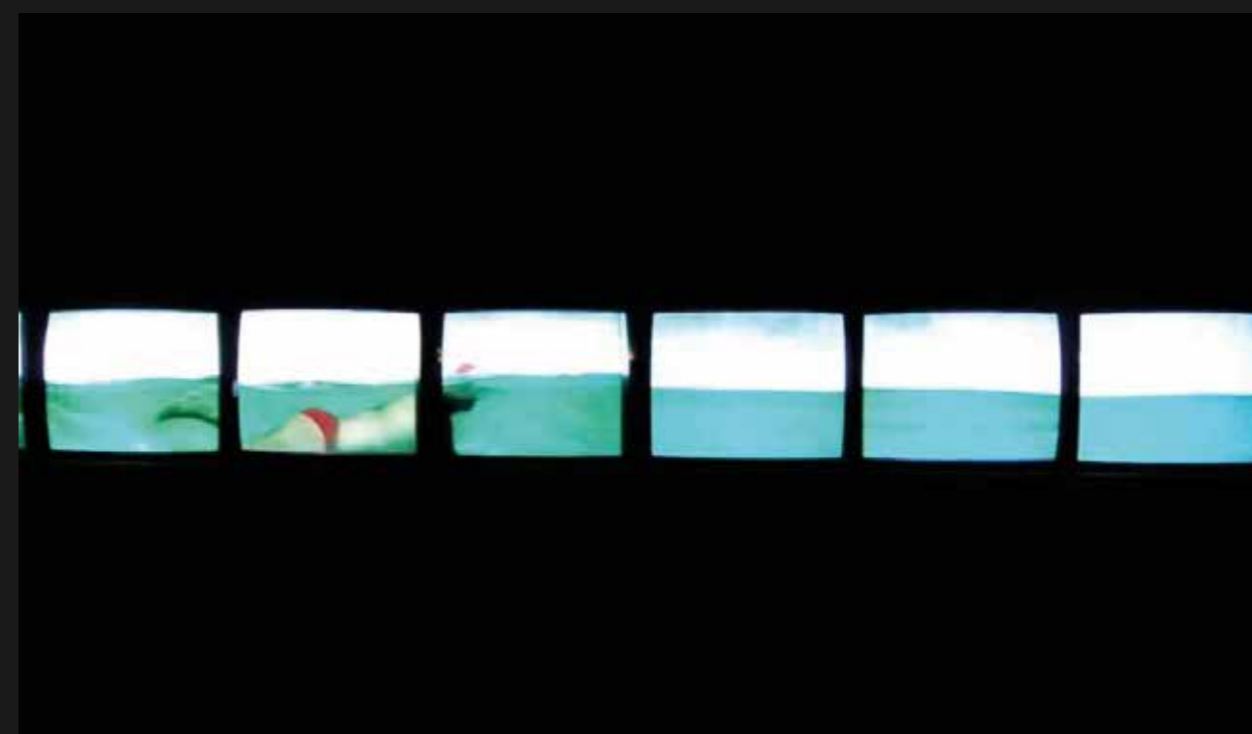


fig. 54



fig. 55

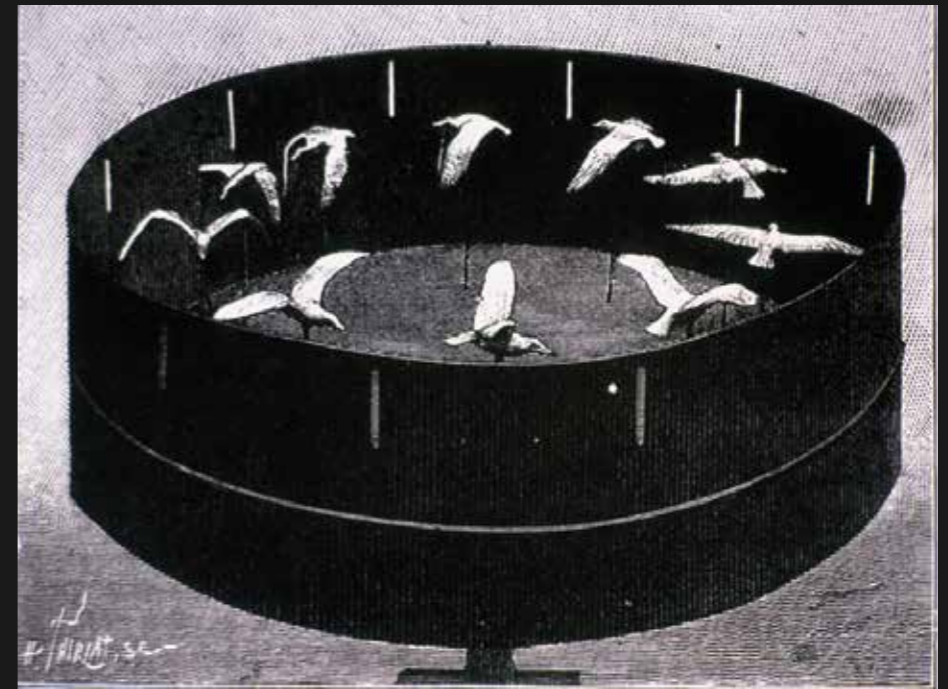


fig. 56

Glossario Cinematografico

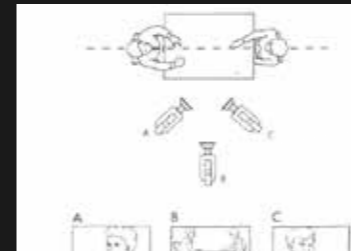
Blooper

In termini cinematografici è l'errore presente in un film e sfuggito al controllo da parte del regista, del montatore e della produzione, presente dunque nelle copie della pellicola distribuite. Tra i bloopers più frequenti si contano oggetti che cambiano posizione da una inquadratura all'altra, anacronismi, movimenti illogici, tecnici (o le loro ombre) inquadrati per sbaglio, microfoni in vista. Il salto temporale erroneo si traduce all'interno della mobilità sotto forma di imprevisto, ossia, quell'avvenimento che destabilizza il piano e le aspettative del passeggero causando ritardo, stress, nervosismo generale e delusione.

Fotogramma

Ognuno dei quadri in cui è suddivisa la pellicola impressionata. Scorrendo alla velocità di 16-18 al secondo (nel cinema muto) o di 24 al secondo (nel cinema sonoro), i fotogrammi proiettati danno l'impressione del movimento. In un'ideale scala delle grandezze del linguaggio cinematografico, il fotogramma (frame) è l'unità minima ed è l'equivalente di un'immagine fotografica.

a.



c.



b.



- a. Troy, Wolfgang Petersen, 2004
- b. Eadweard Muybridge, The Horse in Motion, 1878
- c. Psycho, Alfred Hitchcock, 1960

Continuità

L'azione del disporre scene, oggetti, costumi, dettagli di scena e degli attori in modo che, anche se le inquadrature vengono prese in momenti diversi, l'omogeneità della scena rimanga inalterata. Sul set, spesso, se ne occupa una persona apposita.

Scavalcamento di campo

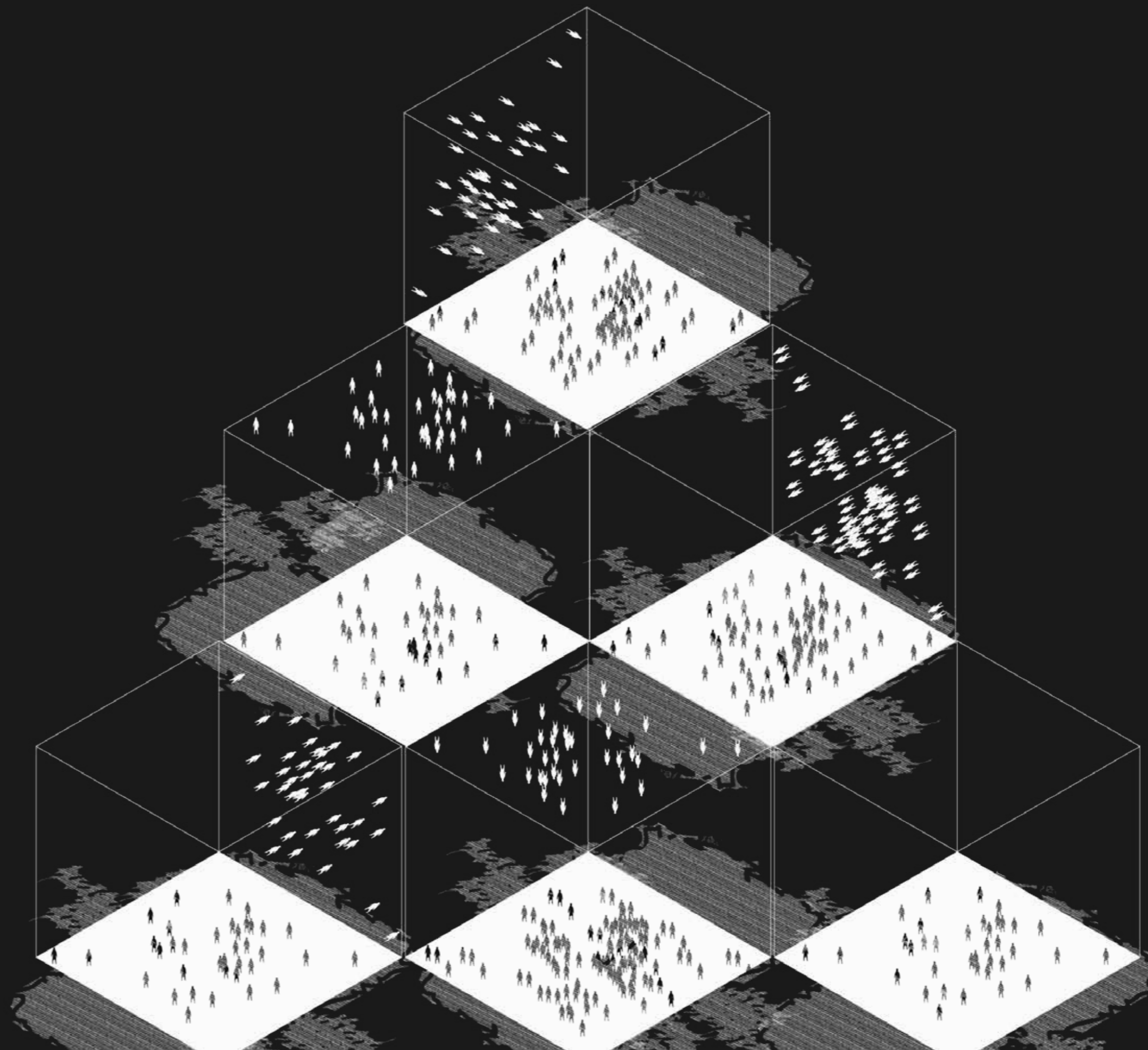
È il criterio specifico della continuità visiva ad influenzare direttamente l'organizzazione degli spostamenti di macchina e delle esigenze cinematografiche e percettive ad essi collegate. Infatti, un avvenimento cinematografico si compone generalmente di più riprese che vanno organizzate secondo il criterio della continuità. In ognuna di esse, la camera cambia il proprio punto di vista, ovvero l'angolo di ripresa rispetto alla scena.

Sequenza

Consiste in una serie di inquadrature cinematografiche che sono fra loro in qualche rapporto spazio-temporale, disposte di seguito secondo una cronologia verosimile. Nella sintassi del cinema equivale ad una frase. Altrimenti detto, si tratta di un insieme di scene capaci di dar vita ad un'unità narrativa più estesa, caratterizzata da un inizio, uno sviluppo segnato da un'acme o climax (momento culminante) e siglata da una conclusione. Anche una sola scena può dare origine ad una sequenza. Proprio così. Si definisce sequenza anche una singola scena (dove regna unità di tempo e luogo) purché abbia un'unità narrativa e tematico-stilistica auto-conclusa (si pensi alla scena/sequenza dell'omicidio nella doccia di Psycho (Id., 1960) di Alfred Hitchcock, costituita da 70 diverse inquadrature).

SINCRONISMO ASINCRONISMO

Curato da Simone Salcuni



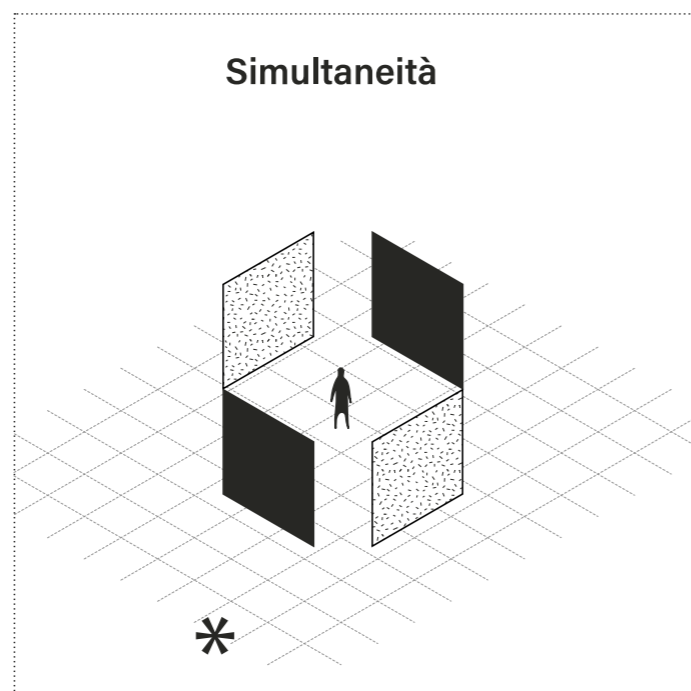
SIMULTANEITÀ

Diversamente dai viaggiatori del passato che si aspettavano sempre qualcosa di avventuroso lungo il cammino, il viaggiatore moderno si aspetta che l'avventura incominci solo dopo che ha raggiunto la sua destinazione. Nel migliore dei casi non dovrebbe succedere assolutamente niente nel corso del viaggio, a parte il movimento. Il taxi dovrebbe essere in orario, il volo liscio come l'olio, il bagaglio riapparire all'arrivo nelle stesse condizioni del suo proprietario: inalterato dallo spostamento. Tuttavia, mentre il tempo passato sulle strade o nel cielo aumenta sempre di più, il desiderio di un viaggio senza eventi porta a sradicare esperienza e memoria. L'architettura e il design della mobilità di massa come ad esempio sale d'aspetto, nastri trasportatori per bagagli, posteggi di taxi, parcheggi o stanze d'albergo non conservano tracce della gente che li ha usati.

*"Si passa sempre più tempo in situazioni di transito [...] producendo di conseguenza sempre più non storia, sia collettiva che individuale. Quello che molti viaggiatori oggi condividono è l'incessante movimento senza memoria."*¹¹⁵

La simultaneità tra punti separati nello spazio dev'essere definita in qualche modo, ma come? Dev'esserci una trasmissione fisica di segnali con cui sincronizzare gli orologi di ciascun individuo¹¹⁶. La routine che intraprende ciascun viaggiatore non occasionale all'interno del luogo pubblico è una dinamica che rientra all'interno di un gruppo di fattori sociali che determinano le attività collettive dei residenti: gli orari di punta sono l'esempio più banale per definire una situazione di sincronismo legato all'aumento della densità in orari specifici della giornata. Ritrovare il concetto di rituale all'interno della routine rende necessaria la comprensione degli aspetti in comune tra i due tipi di processione: la prima somiglianza è ovviamente l'idea di ripetizione nel tempo: sia nei rituali che nelle routine, alcuni elementi della realtà devono essere disposti nella stessa combinazione esatta, o quasi esatta. Tale regolarità di combinazione riguarda il tempo, lo spazio, gli attori e gli atti: nello stesso spazio, allo stesso tempo, gli stessi attori compiono gli stessi atti più e più vol-

te¹¹⁷. L'azione condivisa, sia essa consapevole o inconsapevole, determina la propria dissolvenza all'interno di un'appartenenza collettiva. In tal senso la realizzazione di macchine sceniche a interazione multipla consentono ai visitatori di tendere ad un certo sincronismo dell'azione. Sia essa anche solo un'azione frivola, la partecipazione condivisa consente la scoperta del prossimo e la comprensione dei punti di vista delle altre persone che si traduce quindi in una polifonia dei gesti.



115. J. Allen et al., "inLess. Strategie alternative all'abitare", a cura di G. Scardi, Edizioni 5 Continenti, Milano, 2006, pag. 202

116. J. Barbour, "La fine del tempo"

117. M. Leone, "Rituals and Routines: A Semiotic Inquiry", University of Torino, Italy

fig. 57 - *The Knowledge Box*, Ken Isaacs, 1962

Un dispositivo pre-internet per trasmettere narrazioni in modo non lineare, un ambiente immersivo tra installazione artistica e design di interazione che metteva in discussione i modelli "passivi" di trasmissione delle informazioni.

fig. 58 - *Listening Post*, Ben Rubin, Mark Hanson

È una visualizzazione in tempo reale di migliaia di conversazioni online in corso. Gli schermi visualizzano parole scelte a caso da queste conversazioni, e queste parole vengono dette da un programma di sintesi vocale mentre cambiano, sovrapponendosi e creando strane armonie.

fig. 59 - *Un ritratto di chiunque, ovunque*, Daniele Sigalor, 2020, Milano

In un momento in cui per la maggior parte di noi viaggiare è diventato un ricordo lontano, all'aeroporto di Milano Malpensa è stata installata un'opera che ci permette di fare il giro del mondo in 50 passi. Rivedere e rivedersi, nelle città e nei viaggi che tanto ci mancano, da New York a Sydney, da Istanbul a Barcellona, è esattamente ciò che succede con la grande installazione che trasforma le città in grandi specchi capaci di coinvolgere e stravolgere l'immagine di chi vi si riflette.



fig. 57

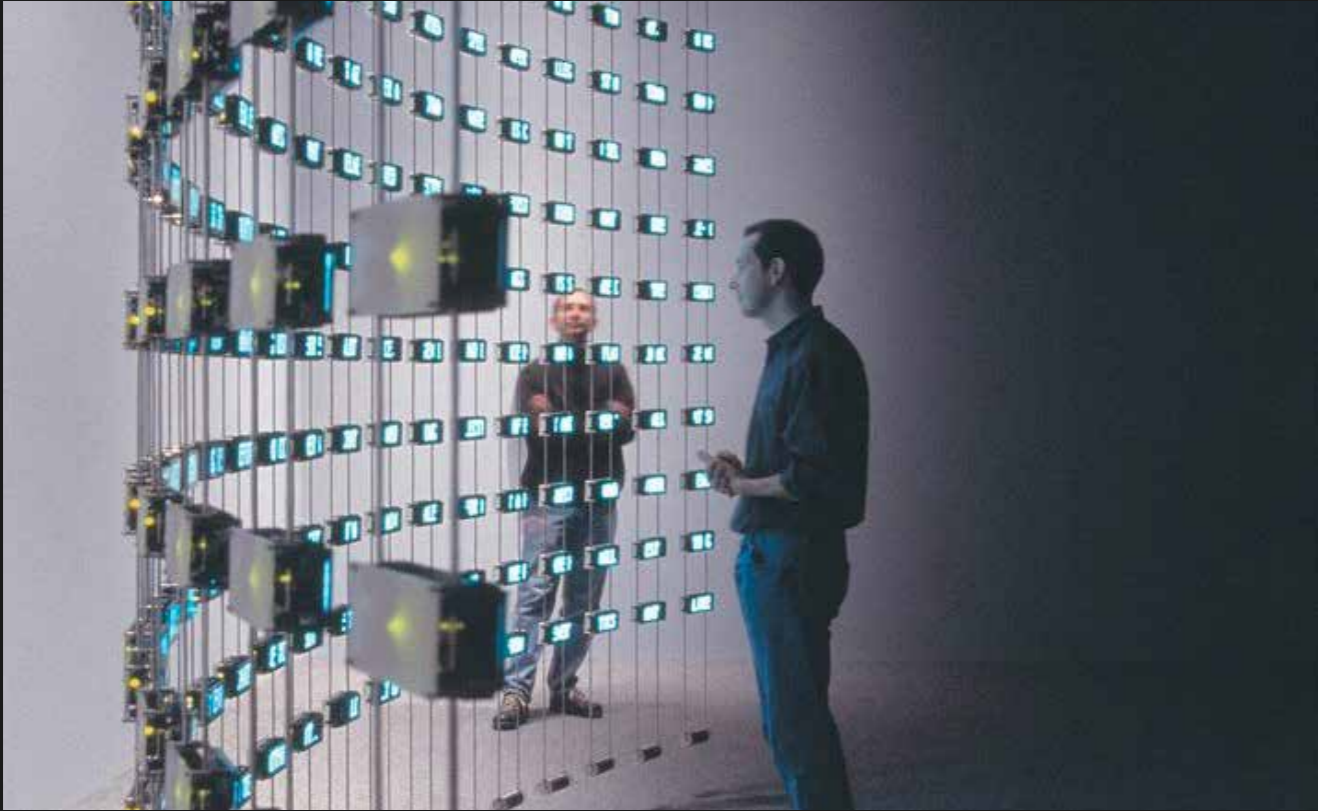


fig. 58



fig. 59

REGOLARIZZAZIONE

Nella mondo della comunicazione linguistica la coerenza è la caratteristica che riguarda l'organizzazione del significato stesso del testo scritto: una sequenza di frasi è cioè un testo se il contenuto semantico delle frasi che lo compongono entra in una costruzione complessiva che può essere detta, appunto, coerente. La coerenza, sia che si parli di un testo che di un contenuto cinematografico che di un progetto legato allo spazio, è un fattore di importanza primaria, in cui lo spettatore/lettore rispecchia la propria capacità di interpretare secondo una modalità guidata il soggetto del suo sguardo. Ad un livello elementare, una sequenza di frasi è coerente se il suo contenuto semantico è unitario, continuo e progressivo. Essa si traduce perciò in continuità semantica che sussiste solo nel momento in cui i diversi elementi della narrazione costituiscono caratteri collegabili tra di loro secondo un filo logico che può essere estetico o deduttivo. Ciascuna tappa della narrazione diventa perciò uno sviluppo connettivo che accresce e modifica il messaggio o la storia stessa. Ripetere la stessa parte del testo, le stesse parole, significa prima di tutto sviluppare in maniera ripetitiva una determinata immagine o un determinato senso al lettore che, immedesimandosi momentaneamente nella sequenza in oggetto, comprenderà tale elemento ripetuto come senso fondamentale da tenere a mente e da condividere. Nello scenario spaziale la sequenzialità dello stesso messaggio che diventa quindi ricorrente consente al visitatore di memorizzare lo spazio vissuto come unitario forte e carico di significato semantico. La ripetizione articolata, secondo un'estetica comunicativa continua che si appropria nello stesso identico modo su qualsiasi tipo di superficie, di dimensione e di articolazione formale del luogo, consente non solo la definizione di un messaggio potenzialmente sviluppabile all'infinito, e quindi condivisibile ma anche l'osservazione dello stesso significato da più punti di vista differenti che consentono ancor più la definizione di luogo in quanto luogo contaminato dalla stessa visione. Si tratta di un metodo estremamente efficace nella realizzazione di una campagna pubblicitaria intenzionata all'adesione da parte dell'individuo all'interno di un gruppo e di un pensiero più elevato.



fig. 60 - "Zima Blue", Love Death and Robots, David Fincher, 2019
Il colore memorizzato dal protagonista diventa motivo pittorico attraverso il quale viene contrassegnata tutta la propria esistenza e il significato stesso della sua vita.

fig. 61 - Oh my Gosh, Erik Wernquist X Jamie XX, 2015

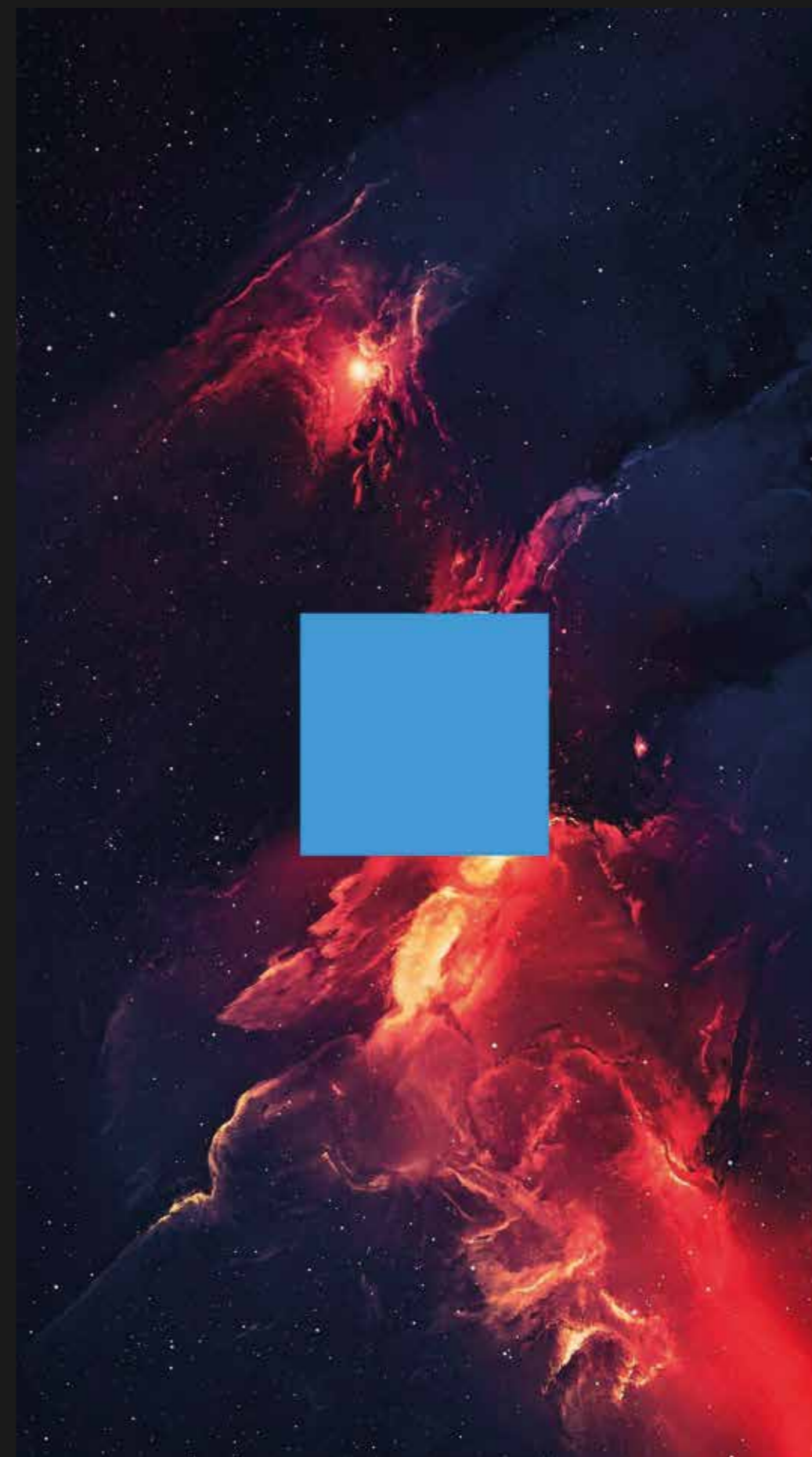


fig. 60



fig. 61

COINCIDENZA

Ciò che contraddistingue l'idea di coincidenza è l'accidentalità, la casualità di un accadimento: esso si pone nella storia come momento legato agli altri ma allo stesso tempo accidentale. Qualora le suddette condizioni vengano meno, l'evento è una singola entità. A livello scientifico, la parola ha un significato più letterale: viene infatti definita "coincidenza" l'incontro tra due raggi luminosi in uno stesso punto, allo stesso tempo, della medesima superficie. In matematica, la coincidenza non prova una relazione casuale e ne richiede una: l'indice apposito può essere usato per analizzare l'eventuale collegamento di due eventi, limitandosi a descrivere la possibilità. Una coincidenza può essere definita anche in ambito filosofico-psicologico: tale accadimento è descritto da Jung come una sottile capacità neurologica-sincronica identica, che fa coincidere più eventi in una connessione somigliante se non inespugnabilmente identica. Ciò ha l'effetto di suscitare, a livello inconscio, la superstizione in un ordine soprannaturale o una forte perplessità ed una assurdità della sorte. In tal senso la sensazione può essere quella di stupefazione circa la comprensione di una coincidenza attraverso la quale il quadro generale si fa più comprensibile. Se andiamo a cercare il significato della parola "coincidenza"¹¹⁸ sul vocabolario, troviamo la seguente definizione: "Coincidenza: il coincidere, l'accadere simultaneo e fortuito di due o più fatti o circostanze diverse". In pratica non chiarisce la dinamica di come può accadere una coincidenza ma ne spiega solamente in sintesi il significato. Per poter avere quindi una migliore comprensione del fenomeno dovremmo abbandonare i vocabolari e disturbare il celebre psicanalista svizzero Carl Gustav Jung, il quale non utilizzò mai la parola "coincidenza" ma ne coniò una nuova e geniale: "sincronicità"¹¹⁹. L'etimologia di questo termine è la seguente: "syn" deriva dal greco e vuol dire "con, assieme" e "kronos", che significa "ora" ma che è anche l'antica divinità greca che rappresenta lo scorrere del tempo. Il risultato finale è quindi di "riunione nello stesso tempo". Il termine "sincronicità", tra l'altro, non si deve confondere con "sincronismo", che definisce semplicemente due azioni avvenute nello stesso tempo ma senza alcuna correlazione o legame psichico.

118. coincidenza s. f. [der. di coincidere]. – 1. Il coincidere, l'accadere simultaneo e fortuito di due o più fatti o circostanze diverse: fu una strana c.; per una fortunata c.; incontro, corrispondenza esatta. In partic., di treni o altri mezzi di trasporto, quando uno arriva e un altro parte poco dopo in modo da permettere ai viaggiatori di cambiare linea: treni in c.; prendere, trovare, perdere la c. (per una data località). (TRECCANI)

119. M. Cecconello, "La forma del tempo: Tempo e temporalità nel cinema di Andrej Tarkovskij"

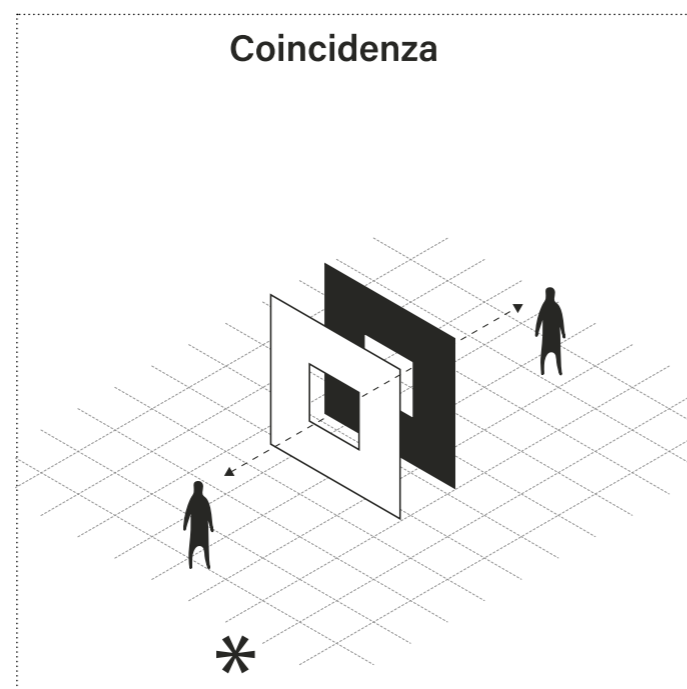


fig. 62 - Vito Acconci, Blinks, 1969

Il progetto è un percorso fotografico realizzato dall'artista tenendo in mano una macchina fotografica, pronta a scattare, mentre l'artista si muoveva lungo una strada cittadina. L'obiettivo del progetto era di non sbattere le palpebre. Si tratta chiaramente di un obiettivo impossibile da raggiungere. Ecco allora che ad ogni battito di palpebra: l'artista scatta una foto. La sequenza che ne risulta rappresenta tutti gli attimi che ogni giorno si perdono a causa di un fenomeno del tutto fisiologico.

fig. 63 - Alighiero Boetti, Lampada annuale, 1967

A causa di un complesso meccanismo di interruttori a orologeria nascosti all'interno dell'oggetto, la lampadina all'interno è impostata per illuminarsi solo una volta all'anno in un momento casuale determinato esclusivamente dal meccanismo e per una durata di soli undici secondi. Una volta che lo spettatore ne è reso consapevole, la loro aspettativa per l'improbabile potenziale che questo oggetto si illumini improvvisamente in loro presenza conferisce alla sua apparente ordinarità un'aura, una presenza e un senso di possibilità peculiari, quasi magici.

fig. 64 - Alberto Garutti, Ai Nati oggi, Piazza Vrijdagmarkt, 2000

L'ambizioso progetto ideato da Alberto Garutti collega i lampioni della piazza con il reparto maternità del Policlinico Agostino Gemelli IRCCS. Ogni volta che la luce pulsa significa che nasce un bambino: l'installazione è dedicata a lui (o lei) e a tutti i neonati quel giorno in città. Garutti, un importante rappresentante dell'arte pubblica, sviluppa la sua ricerca partendo da opere che escono dagli spazi del museo per entrare nel paesaggio urbano e creare coinvolgimento e condivisione totale da parte del pubblico.

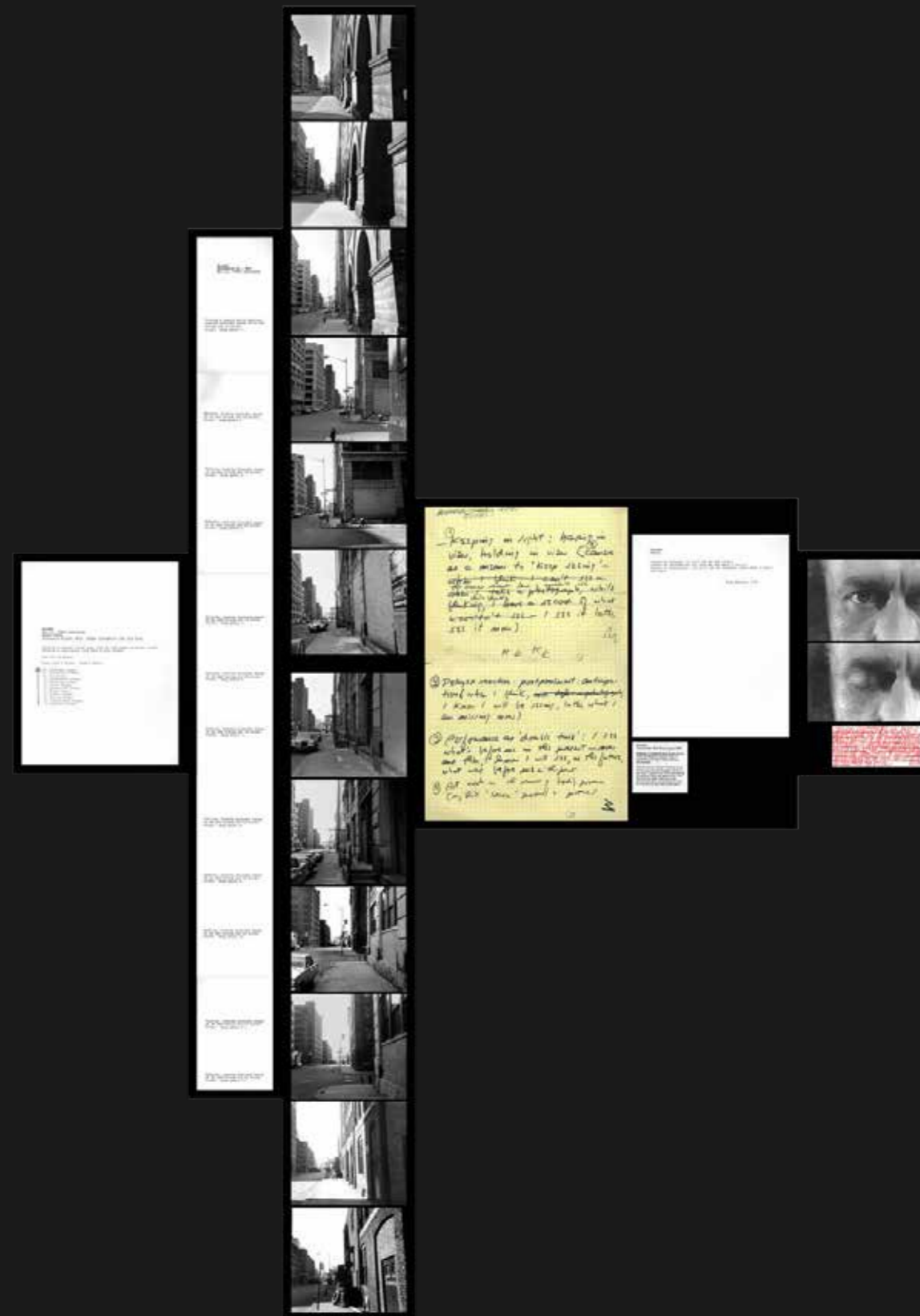




fig. 63



fig. 64

Glossario Cinematografico

Doppia esposizione

In cinematografia e fotografia, la doppia esposizione è una tecnica in cui la pellicola viene esposta due volte, a due immagini differenti. La fotografia risultante mostra la seconda immagine sovrapposta alla prima. Questa tecnica può essere utilizzata per creare immagini "spettrali" o per aggiungere oggetti o persone in origine assenti. Si usa frequentemente per creare fotomontaggi.

Doppiaggio

Il doppiaggio è il procedimento col quale nei prodotti audiovisivi (film, serie televisive, cartoni animati, etc.) si sostituisce la voce originale di un attore, o di un personaggio, con quella di un doppiatore

a.



b.

Campo - Controcampo

È una tecnica di montaggio, articolata in due distinte inquadrature. Solitamente nella prima è mostrato un personaggio che osserva qualcosa, e nell'inquadratura successiva l'oggetto del suo sguardo. Molto usata anche nei dialoghi, alternando le inquadrature di due personaggi.

- a.** Doppia esposizione in una foto di Paolo Monti, 1951
- b.** Doppio gioco, Robert Siodmak, 1949

BIBLIOGRAFIA

G. Gasparini, Tempo, Ritmo E Sociologia, Studi di Sociologia , Luglio-Settembre 2011

C. Rovelli e le sue 7 brevi lezioni di fisica - DiMartedì, 2 giugno 2015 (Youtube)

P. Virilio, Lo spazio critico, Edizioni Dedalo, Bari 1998

M. Castells, Museums in the information era in Ross Parry, Museums in a digital age, Leicester Reader in museum Studies, Routledge, 2009

S. Tagliagambe, “Epistemologia del cyberspazio”

G. Martinotti, “Metropoli. La nuova morfologia sociale della città”, Bologna, Il Mulino, 1993

Z. Bauman, “The individualized society”, Cambridge, Polity, 2001

E. Kanterian, L. Wittgenstein, 2007

G. Di Giacomo, “Modernità e classicità nella pittura filosofica di Giorgio De Chirico”

A. Moravia, “La noia”, 1960

F. Von Hausegger, “Die Music als Ausdruck, Konegen”, Vienna, 1885

G. Pecchinenda, “Sgretolando il Tempo”

P. Galliani, “Metropolitana milanese”, Domus, 967, 2013

I. Migliore, “Time to Exhibit, Directing Spatial Design and New Narrative Pathways”

J. Allen et al., “inLess. Strategie alternative all’abitare”, a cura di G. Scardi, Edizioni 5 Continenti, Milano, 2006

J. Barbour, “La fine del tempo”

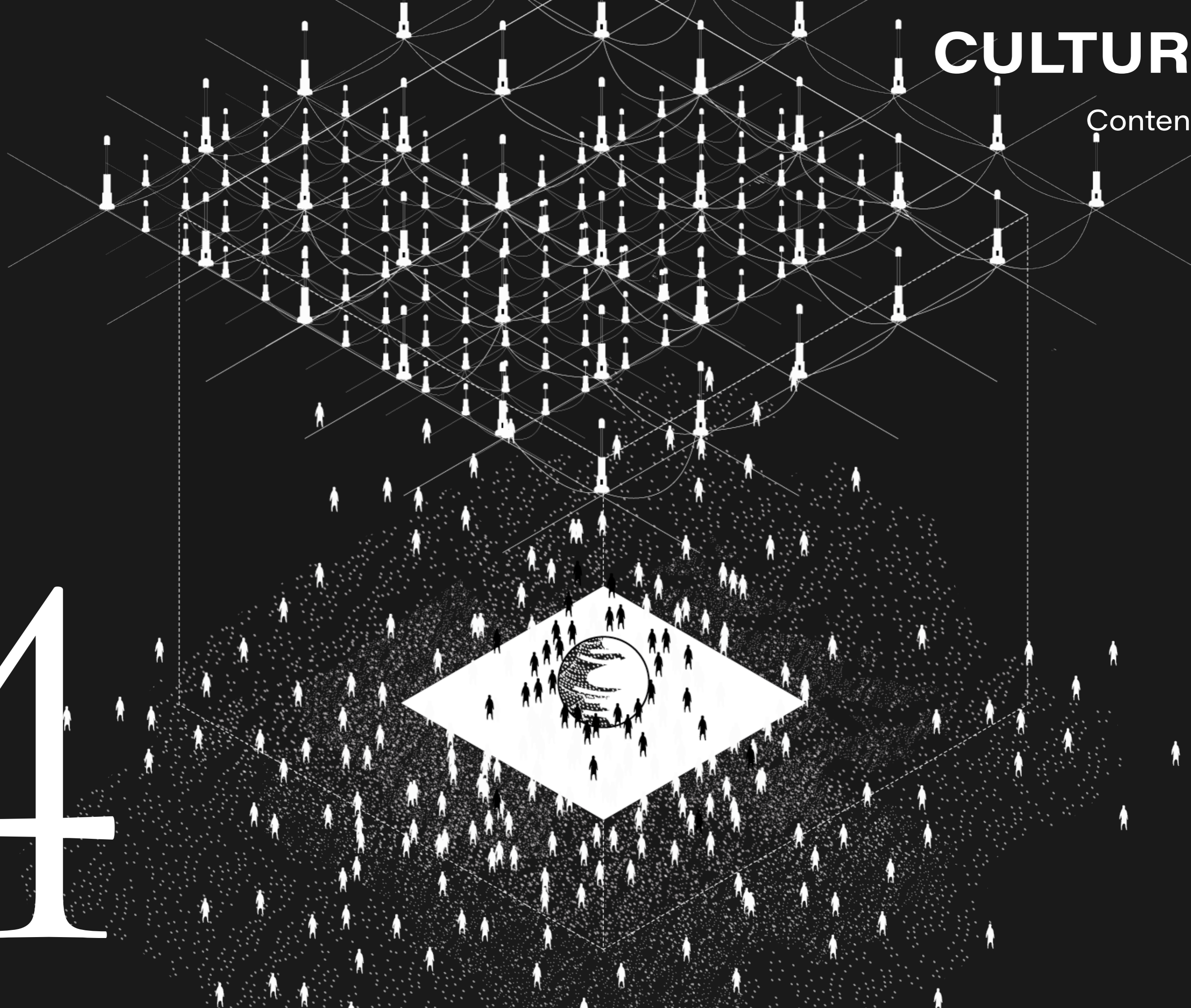
M. Leone, “Rituals and Routines: A Semiotic Inquiry”, University of Torino, Italy

M. Cecconello, “La forma del tempo: Tempo e temporalità nel cinema di Andrej Tarkovskij”

CULTURA

Contenuto

4



CRISI DEL RAPPORTO TRA CULTURA E IDENTITÀ

TRA FRAGILITÀ E POTENZIALITÀ

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

L'identità dei luoghi si misura sulla base degli elementi di distinzione che ogni tradizione tende a definire a modo proprio. Si può dire che un luogo senza cultura è un luogo senza identità ed in tal senso, non può essere considerato tale. Marc Augé definisce i "Non-Luoghi" in contrapposizione agli ambienti antropologici¹²⁰; quegli spazi che hanno la prerogativa di non avere alcuna connotazione identitaria ma di essere standardizzati e omologati su scala internazionale. Fanno parte dei non-luoghi sia le strutture necessarie per la circolazione delle persone e dei beni (autostrade, svincoli e aeroporti), ma anche i mezzi di trasporto, i grandi centri commerciali, gli outlet, le sale d'aspetto, gli ascensori. Spazi in cui le individualità si incrociano costantemente senza entrare in relazione le une con le altre, sospinte dal desiderio frenetico di consumare o di accelerare le operazioni quotidiane. Ciò ci porta a interrogarci, prima di tutto, su quella che è la relazione tra luogo e identità e di conseguenza anche tra cultura e identità. È dimostrata l'esistenza di un nesso tra l'identità e il costante mutamento sia a livello di sviluppo psicologico individuale che nell'ambito dei processi di costruzione dell'identità sociale e culturale e quindi di appartenenza. Ciascuna forma di identità, infatti, è frutto di un processo di costruzione e, contrariamente alle acquisizioni scientifiche del passato, l'identità non sembra essere più legata all'ambiente delle origini o a tutti quegli elementi che potevano contribuire a definirla, come la cultura delle origini, la lingua, la religione, ecc. Essa può essere rimodellata dalle esperienze vissute, dalle persone con cui si viene a contatto e dalle varie appartenenze. Dunque, si tratta di un processo costruttivo e dinamico che si sviluppa di continuo e, come afferma Bauman,

“l'appartenenza e l'identità non sono scolpite nella roccia, non sono assicurate da una garanzia a vita, sono in larga misura negoziabili e revocabili”¹²¹.

Possiamo oggi parlare di crisi del rapporto tradizionale tra cultura e identità causato da un processo di globalizzazione che ha generato l'omologazione delle culture, spegnendo le particolarità e penalizzando le diversità, mettendo in crisi le identità personali e culturali e creando complessi di inferiorità/superiorità tra le culture. Possiamo quindi parlare di smarrimento dell'identità personale, un'identità che ha comunque la capacità di esistere in quanto costruzione ed elaborazione dentro una cultura specifica, che rappresenta lo sfondo e il luogo privilegiato e che permette di dare specificità e "colore" ad ogni persona. L'identità non è data fin dall'inizio, come una dotazione che si riceve alla nascita, ma rappresenta il risultato laborioso e complesso di una storia personale, costruita all'interno di una trama di relazioni interpersonali e di molteplici interazioni con l'ambiente, a partire dall'elaborazione dei modelli culturali e delle differenti esperienze di vita.

120. M. Augé, "Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité", 1992

121. Bauman, 2003, pag. 6

122. E. Papa, "TEMA anno 0", dicembre 2007, pag. 15-21

In tale ottica la precarietà di entrambi i sistemi, quello culturale da un lato e quello identitario dall'altro, rendono obbligatoria la necessità di portare all'attenzione la cultura specifica locale in quanto palinsesto preesistente che costituisce ciò che è divenuto, al fine di dare un ordine a qualcosa di estremamente rarefatto per stressare l'identificazione: quel sentimento di affermazione, appartenenza e valorizzazione del gruppo etnico-territoriale al quale i soggetti appartengono.

La cultura locale costituisce la chiave in tale processo poiché contiene le prerogative di assimilazione e di immedesimazione necessarie alla creazione del senso di appartenenza. L'obiettivo risiede quindi, in primo luogo, nel redigere una strategia in grado di trasformare ambienti in cui vige una certa distrazione, gli ambienti che costituiscono l'interruzione urbana nei confronti di determinati valori che facevano precedentemente parte della comunità, in luoghi distinguibili e unici, nuovamente carichi dell'identità locale dissolta per trasmettere i valori e le caratteristiche umane e ambientali che caratterizzano quella determinata città e, in una visione più ampia, l'intero territorio. Ogni oggetto e progetto diventa allora luogo, spazio dove protagonista è il tempo e, insieme con il tempo, l'esperienza vissuta: la vita, sequenza di tempi e di esperienze¹²². Occorre, dunque, un pensiero lungo che vada oltre l'emergenza per definire, implementare e comunicare azioni che consentano un graduale rilancio anche dei sistemi di trasporto collettivi e condivisi.

Dove risiede però la connessione più intima tra l'identità del luogo e la cultura che conserva?

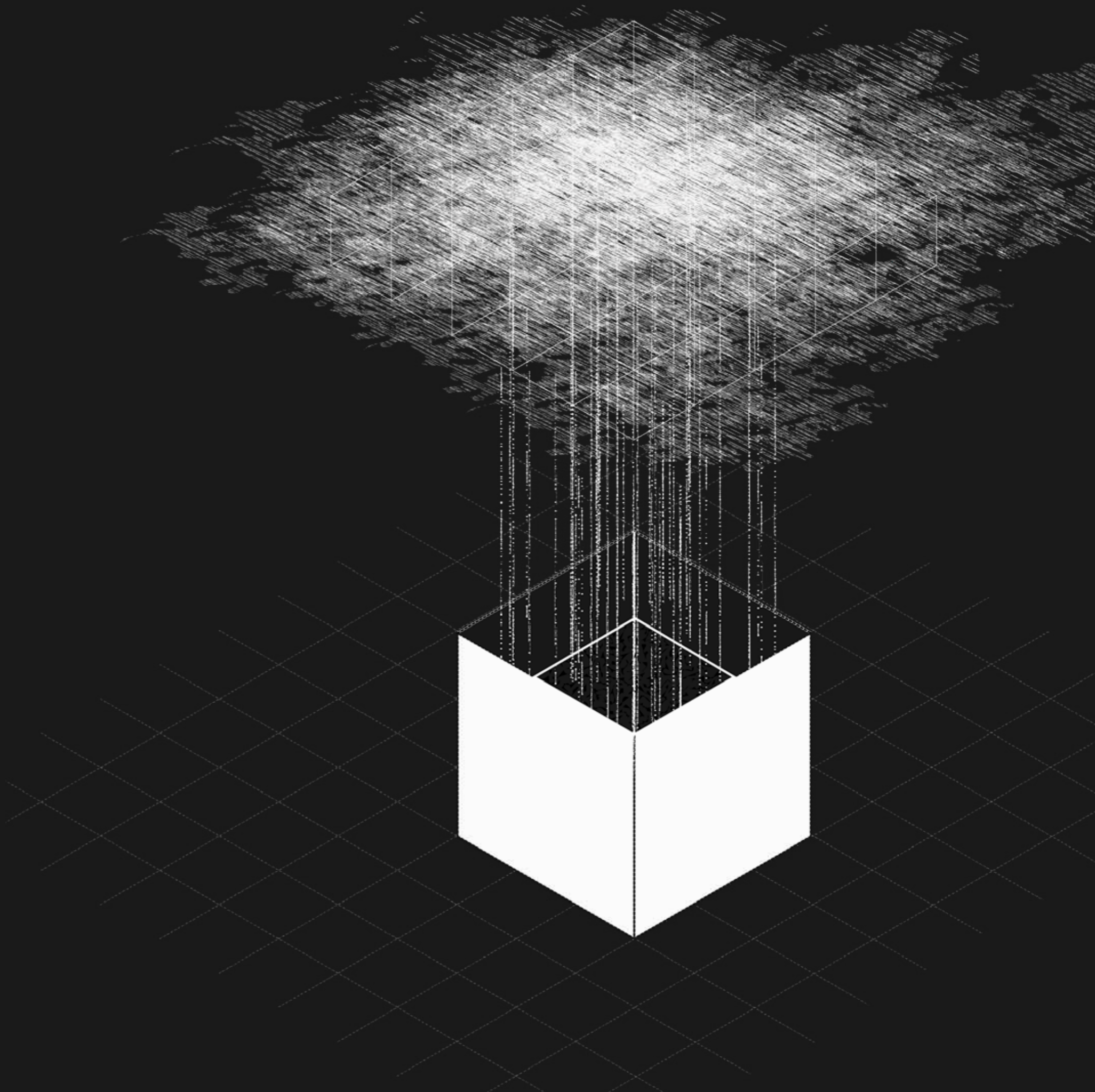
Gli elementi di diversità, che costituiscono il patrimonio d'identità che si è andato formando in ogni comunità locale, si compone di elementi che hanno un rapporto diretto col territorio e che si ritrovano nelle varie componenti di una specificità locale come ad esempio nell'architettura, nel paesaggio, nel cibo, negli abiti, nella cultura orale e scritta e nel sistema degli oggetti. Ogni tassello d'identità ha saputo, in maniera maggiore o minore nelle singole comunità territoriali preservare nel tempo una propria "diversità" che oggi però è stata messa a rischio.

Oltre che essere identificazione questo rapporto costituisce anche la base di una "comunicazione", presupposto al migrare delle persone e delle merci. Ciò che ci spinge al viaggio è il desiderio di conoscenza di ciò che differisce dalla nostra identità, è la volontà di aggiungere nuovi tasselli alla percezione del mondo. È nel ritrovamento di oggetti provenienti da altre culture materiali che riusciamo a leggere il migrare dei popoli, i contatti tra le varie civiltà del passato. Il Grand Tour dei viaggiatori ottocenteschi dal nord al sud dell'Europa era prevalentemente un viaggio alla scoperta di nuove e sconosciute identità.

VISIONE

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

La sfida aperta della modernità è proprio quella di riuscire a far convivere lo sviluppo della diversità culturale dei luoghi, farla riaffiorare creando un dialogo con gli elementi di una cultura globale diffusa, e proiettare l'abitante verso un sistema nel quale oggetti universali possano confrontarsi con sistemi locali senza che i primi prevalgano sui secondi. Preservare la diversità di ogni luogo significa disegnare un mondo nel quale curiosità e desiderio di conoscenza si oppongono all'omologazione che un uso errato della tecnologia comporta. In tale scommessa le qualità immateriali coprono un ruolo primario nella loro funzione di non staticità, per le loro ipotetiche aperture alla rielaborazione continua che non intende trasfigurarle quanto piuttosto farle conoscere, adattandosi alle necessità presenti.



IL RUOLO DELLA CULTURA LOCALE

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

La cultura nelle sue accezioni pluridimensionali e polifoniche aiuta a rafforzare la coesione sociale, poiché costituita di dialoghi e influenze che compongono la nostra vera ricchezza: *Mohammed Bennis*, poeta marocchino famoso per aver ideato la *Giornata della poesia dell'Unesco*, afferma che essa va ritrovata nel nostro essere voci polifoniche, piuttosto che echi unidimensionali¹²³; è necessario esplicitare che siamo frutto di tante culture in continua evoluzione, non di una sola, come direbbe *Aime*, il quale sostiene originalmente che ciascun essere umano è un portatore di molteplici identità formatesi nel corso della propria vita e dei propri antenati¹²⁴. È quindi il nocciolo della nostra visione quello di creare un terreno comune tra le persone, migliorare il loro benessere mentale e fisico, rafforzare la loro capacità di agire come cittadini democratici, nello sviluppo di nuovi percorsi di formazione e occupazione¹²⁵. Il semplice passante deve diventare attore nella città, e protagonista di sé stesso. Per fare ciò bisogna avviare progetti che si inseriscono nei luoghi di movimento in modo tale da costruire luoghi di movimento interiore e di esperienza continua. Porre la propria visione sul movimento che caratterizza il sistema urbano attuale permette quindi di consapevolizzare il fruitore nei confronti dello spazio che egli abita e una rielaborazione continua del proprio punto di vista oltre che permettergli di riassetare il proprio valore e riappropriarsi percettivamente degli spazi pubblici. La volontà di integrare i luoghi che finora sono rimasti esclusi dalla semantica cittadina, i luoghi di interruzione, possono finalmente essere inglobati al centro. In tal modo le potenzialità di tale luogo consentirebbero la creazione di un nuovo paesaggio locale, centrale non tanto dal punto di vista della vicinanza e della prossimità ad esso ma piuttosto dal punto di vista della propria attenzione sensibile. Se nel corso degli ultimi anni è aumentato l'interesse verso una proget-

tazione maggiormente integrata delle infrastrutture di trasporto negli spazi pubblici, della creazione di nuovi poli attrattivi che modificano l'assetto cittadino, allora è arrivato il momento di servire i bisogni delle persone per creare ambienti migliori e più ospitali là dove questa attenzione non è stata volta¹²⁶. Non per niente gli uomini si sono soffermati così spesso sulla bellezza o sulla bruttezza delle città: questi attributi qualificano le attività sociali degli uomini¹²⁷, e tale bellezza è data primariamente dalla presenza della cultura giusta, adeguata al territorio trattato che non può e non dev'essere mero medium utilizzato a fini commerciali quanto piuttosto un vero e proprio motivo di movimento. In tal senso lo scopo generale mira non solo al miglioramento della qualità degli spazi di mobilità tramite la diffusione culturale ma alla vera e propria trasformazione dei luoghi puramente utilitari in sistemi ricchi di significato e di identità, luoghi permeabili dove è possibile respirare la cultura della propria città.

Allora la visione più coerente è quella che tende verso la riaffermazione della cultura locale che è stata dimenticata ma col fine ultimo di non soffermarsi esclusivamente su di essa. All'interno del suo libro *Contro le radici*, *Marco Aime* evidenzia la pericolosità della metafora delle radici, che ci può fuorviare rispetto alla comprensione del concetto di identità: secondo questa metafora, infatti, qualsiasi tradizione diventa fondamentale anche dal punto di vista biologico, come se fosse un'eredità genetica, che non necessita trasformazioni, perché semplicemente è una cosa permanente e pura, difatti naturale¹²⁸. È per tale motivo che ricordiamo che la tradizione stessa è costituita dalla costante trasformazione e reinterpretazione e non merita di essere esclusivamente celebrata, quanto piuttosto rielaborata sotto una lettura chiara e contemporanea. In secondo luogo, la forza della cultura, in quanto valore locale e oggetto di interesse spontaneo per le persone, dà la possibilità di ampliare la visione alla sensibilizzazione nei confronti di questioni ben più ampie che consentono non solo alla cultura stessa di farsi portatrice di una capacità critica e attiva nella società ma piuttosto di portare l'interesse verso valori più alti che si pongono quindi l'obiettivo di migliorare a lungo termine il benessere e la consapevolezza delle persone¹²⁹.

123. M. Bennis, *Il Mediterraneo e la parola. Viaggio, poesia, ospitalità*, Donzelli editori, Roma, 2009, pag. 3-9

124. M. Aime, *Cultura*, Bollati Boringhieri, Torino, 2013, pag. 81

125. Landry et al., 1996, pag. 8

126. Cervero, 2009; Cervero et al., 2017; Ravazzoli e Torricelli, 2017; Nazioni

127. L. Mumford, "What is a City?", *Architectural Record*, 1937, pag. 95

128. M. Aime, *Contro le radici*, Bollati Boringhieri, Torino, 2013, pag. 75-76

129. S. Follesa, *Tra globale e locale, Identità dei luoghi e culture materiali*, Firenze, 2010

ART-TAINMENT



SPETTACOLI

Curato da Giovanni Bettinelli

Come abbiamo visto all'interno del primo capitolo, il paesaggio culturale attuale è definito da un utilizzo strumentale ed economico dell'arte e della cultura da parte delle politiche territoriali che operano in termini artistici e creativi con lo scopo di implementare l'immagine e di scuotere l'economia dei luoghi nel quale si opera. A tal proposito la scelta dei contenuti, dei progetti, degli artisti ricade spesso in un metodo progettuale estremamente efficace in un primo momento, ma povero di alcun tipo di risvolto nel lungo termine; un tipo di contenuto che mira a creare vere e proprie esperienze (le così definite: *Immersive Experiences*¹³⁰) che hanno come fine il coinvolgimento dello spettatore tramite mezzi audiovisivi "catchy" che provengono dal mondo dell'intrattenimento più che da quello artistico. Questo programma ha lo scopo di ridurre il visitatore ad un corpo non pensante al quale viene richiesto di reagire con stupefazione a scenografie multi-sensoriali che raccontano scenari storici carichi e ricchi di significati. Ciò viene fatto tramite l'ausilio di mezzi tecnologici innovativi che consentono un efficace controllo dell'immagine e del suono. Facciamo riferimento a proiezioni, videomapping, installazioni interattive sovradimensionate, effetti sonori esplosivi e opere di public art costituiti da una componente visiva sovrastimolante che rischia di mettere sotto ipnosi il nuovo pubblico digitale, disordinando lo scopo artistico e culturale prefissato. Malgrado la carica esplosiva delle nuove "Visual Arts" sia comparabile a quella degli action movies americani più celebri, esse non fanno parte dell'industria dell'intrattenimento cinematografico e non sono perciò coerenti. D'altro canto, è questa la risposta più elementare alla successione esasperata dei concettualismi di un'arte contemporanea che non è più in grado di attrarre visitatori che, abituati alla velocità ed alla simultaneità del nuovo millennio, non gradiscono più l'idea di riflettere su messaggi contorti e idee complesse. La produzione di cultura in quanto strumento di spettacolo è oggi uno dei sistemi

più interessanti per l'incentivo all'investimento ed è una dinamica che ha un'incidenza indiscutibile sui modelli della cultura diffusa. Eventi temporanei itineranti ed effimeri sono una seconda strada percorsa dai brand e dalle istituzioni locali che usano tali eventi per dare vita a contesti volti all'hype dell'audience¹³¹. La capacità di tali accadimenti si consolida nella costruzione dell'uomo in quanto spettatore, e ciò si esemplifica come processo predominante nella società attuale che, come è già stato scritto, prende in considerazione gli individui "come users-consumatori avvolti da un'emissione attrattiva"¹³² costante che però, se da un lato comporta diverse contraddizioni di fondo (a carattere manipolatorio), dall'altro ha le capacità di adempiere alle necessità di miglioramento sia dei contenuti che dell'estetica dei luoghi nel quale si opera. A tal proposito risulta necessario ricordare che la tecnologia, utilizzata come espediente persuasivo all'interno delle macchine sceniche appena descritte, può e deve essere comunque utilizzata nella nostra contemporaneità come strumento utile al coinvolgimento intelligente del visitatore.

130. K.C. Karnes, "What is an Immersive Experience And How Do You Create One?", 2020

131. "The Future of Immersive Content", Innovation Report, 2018

132. S. Scuri, "Territori empirici, Comunicare l'identità dei luoghi: un progetto di design della comunicazione", 2013

fig. 65 - Atelier des Lumières, Paris

Centro d'arte unico che presenta pezzi classici in mostre coinvolgenti accompagnate da musica e video. Situato tra Bastille e Nation, in un'ex fonderia nell'undicesimo Arrondissement di Parigi, l'Atelier des Lumières ospita mostre monumentali e immersive. Utilizzando 140 videoproiettori e un sistema audio spazializzato, l'attrezzatura multimediale altamente unica copre una superficie totale di 3.300 m², che si estende dai pavimenti ai soffitti e su pareti alte fino a 10 m.

fig. 66 - Fuse works, Multiverse, 2018

Multiverse è un'installazione audiovisiva che esplora l'evoluzione di infiniti universi possibili attraverso l'uso di grafici e suoni generativi che sfruttano la teorizzazione dell'esistenza del cosiddetto multiverso: un sistema composto da un numero infinito di universi che coesistono parallelamente al di fuori del nostro spazio-tempo.



fig. 65



fig. 66

WHITE CUBE

Curato da Mattia Barrile

Brian O'Doherty¹³³ racconta la storia del “White cube”, inteso come spazio espositivo legato alle gallerie, e lo descrive come uno spazio in cui l'oggetto viene inglobato all'interno della pulizia formale dello stesso: esso ruba la scena all'opera esposta e diventa una camera di trasformazione, che rende arte qualunque cosa vi entri¹³⁴. E' trascrivibile come “effetto galleria” il fenomeno nel quale la bellezza e la pulizia formale di uno spazio espositivo rendano qualsiasi elemento posizionato al suo interno una vera e propria opera, la quale acquista automaticamente valore artistico. Se lo stesso oggetto venisse riposizionato all'interno di un altro contesto sarebbe difficilmente apprezzabile e potrebbe risultare addirittura ignoto ad un pubblico non preparato all'idea di visita, di contemplazione e di conoscenza del concetto. Ciò rende il sistema delle gallerie e di molte sale museali del tutto autoreferenziale oltre che dimostrazione esplicita del funzionamento del mercato dell'arte stesso. Se l'obiettivo dell'allestimento è quello di portare il frammento di una determinata narrazione al cuore di uno spettatore esterno al mondo dell'arte, allora non solo il contenuto dovrà essere diverso ma anche il mezzo attraverso il quale si rende esplicito il proprio linguaggio e la propria attrattività, in modo tale da evitare ogni forma di decontestualizzazione e di rifiuto nei confronti del lavoro svolto.

133. O'Doherty B. *Inside the White Cube. L'ideologia dello spazio espositivo* [original ed. *Inside the White Cube. The Ideology of the Gallery Space*, The Regents of the University of California, 2000], Monza: Johan & Levi, 2012, p. 60.

134. Ico Migliore, *Time to Exhibit*, p. 143

fig. 67 - *La Mela Reintegrata*, M.Pistoletto, 2016
E' un'opera di Pistoletto dal "significato simbolico inclusivo" (Pistoletto, 2016). "...La Mela Reintegrata rappresenta il passaggio epocale che il mondo sta vivendo ed è l'indicazione di come affrontarlo. È un'opera che coinvolge oggi ognuno di noi e il futuro di noi tutti".

fig. 68 - *White Cube*, London, 1993
White Cube è una galleria d'arte contemporanea di proprietà di Jay Jopling con due filiali a Londra: Mason's Yard nel centro di Londra e Bermondsey nel sud-est di Londra e una nel centro di Hong Kong Island.

ARTE PUBBLICA

Curato da Simone Salcuni

L'arte pubblica ha un ruolo specifico all'interno dei processi riqualificativi: può aiutare a creare scenari nuovi e interessanti dal punto di vista dell'uso delle risorse e delle capacità di attrazione, ma il suo successo è spesso circoscritto alla volontà di posizionare monumenti perenni che, con il tempo, rischiano di trasformarsi in memoriali o addirittura in tombe e, in tal caso, diventerebbero un luogo dimenticato. E' necessario ritrovare una propria autenticità di processo nel corso della progettazione che sia in grado di comprendere e di aggiungere anche ciò che diverrà l'elemento che si viene a definire fisicamente sul territorio. L'arte pubblica è stata ampiamente usata per colmare di bellezza i luoghi di transito, per renderli competitivi nei confronti del viaggio in automobile. Perciò si lavora al fine di creare spazi che dovrebbero accogliere l'attesa, come le piazze o gli spazi d'incrocio, integrando all'infrastruttura principale una seconda infrastruttura. Gli effetti positivi sono, malgrado tutto, evidenti e definiscono chiaramente che l'arte, qualunque essa sia, è generalmente in grado di migliorare i luoghi. Occorre però una rielaborazione dei medium comunicativi al fine di contenere messaggi che siano effettivamente in grado di alterare, in senso positivo, i comportamenti delle persone. Una caratteristica dell'arte pubblica considerata di successo è costituita proprio dalla durata nel tempo¹³⁵.

“I piani, i progetti e l'arte pubblica ben progettati dureranno, perché al pubblico piaceranno e continueranno a tornare a vederla. Questa qualità di resistenza fisica è intrinseca all'arte pubblica, poiché una volta che essa è incorporata all'interno di uno spazio pubblico, a meno che esso non venga danneggiato, diventerà permanente”¹³⁶.

In tal senso l'arte pubblica rischia di essere travisata quasi come abbellimento, che però, a differenza delle decorazioni artistiche spontanee quali graffiti e tag, non ha alcuna coerenza con il luogo inteso come territorio nel quale si va ad operare, poiché la politica che mette in pratica tali iniziative culturali è basata sull'ingaggio di artisti che possiedono una differenziazione di carattere e di specificità troppo diversificate tra di loro per essere distese sotto forma di narrazione continua e univoca¹³⁷. Essa si pone come obiettivo la moralizzazione dei passeggeri che preferirebbero sicuramente passare il tempo guardando lo schermo piuttosto che comprendere un messaggio, sempre ammesso che ci sia un concetto dietro alla scultura di arte pubblica che gli si pone davanti.

135. Craig Amundsen, *Seventh National Conference On Light Rail Transit*, Bkw, Inc. *Public Art and Public Transportation*, p.76

136. Craig Amundsen, *Seventh National Conference On Light Rail Transit*, Bkw, Inc. *Public Art and Public Transportation*, p.77

137. President Emerita, *The Museum of Modern Art, Public Art and Argument*



fig. 67



fig. 68

LA CULTURA IMMATERIALE

KNOW HOW E IDENTITÀ DEI LUOGHI

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Lo sviluppo culturale urbano è necessariamente parte degli obiettivi prefissati, ma la progettualità, a tale scopo, deve essere contingentata ai giusti valori potenziali legati all'ausilio della cultura come strumento di sviluppo: lavorare con le qualità immateriali del luogo ma soprattutto con il contenuto invisibile del paesaggio percorso, permette di evitare l'internazionalizzazione globalizzante dei recuperi urbani volti al semplice accrescimento dell'interesse momentaneo nei confronti dei luoghi trattati, processo che nella maggior parte dei casi è guidato da una politica gentrificante. Lo scopo di avvalorare il territorio sussiste ma avviene attraverso modalità non invasive che si basano sull'aumento del valore culturale locale e non sull'aumento del valore economico delle periferie. La pratica culturale strategica possiede un potenziale sostanzioso capace di rendere un luogo più attrattivo per i professionisti che sono alla ricerca di un ambiente intellettualmente più stimolante. Il settore culturale che l'UNESCO categorizza con il nome di "patrimonio immateriale" rappresenta il paesaggio culturale che per eccellenza permette una valorizzazione conoscitiva della struttura identitaria che è andata a dileguarsi nel tempo, o meglio a trasformarsi a tal punto da risultare persa e dimenticata. Prima di addentrarsi nella questione è essenziale riprendere la definizione del patrimonio immateriale così come appare nello statuto dell'UNESCO¹³⁸. "Per "patrimonio culturale immateriale" s'intendono le pratiche, rappresentazioni, espressioni,

sapere e capacità, come pure gli strumenti, artefatti, oggetti, e spazi culturali associati, che le comunità, i gruppi e, in alcuni casi anche i singoli individui, riconoscono come parte integrante del loro patrimonio culturale". Ciò che si rileva, in particolare, non è la singola manifestazione culturale in sé, ma il sapere e la conoscenza che vengono trasmessi di generazione in generazione e ricreati dalle comunità e dai gruppi in risposta al loro ambiente, all'interazione con la natura e alla loro storia. Il patrimonio immateriale garantisce un senso di identità e continuità ed incoraggia il rispetto per la diversità culturale, la creatività umana, lo sviluppo sostenibile, oltre che il rispetto reciproco tra le comunità stesse ed i soggetti coinvolti. Riprendere gli aspetti relativi a tale patrimonio vuol dire rendere protagonisti riferimenti passati, le creazioni presenti ed i valori futuri e rielaborare in chiave attuale l'essenza genetica di un luogo per ampliare la sua specializzazione di ambito culturale al fine di creare carattere competitivo e attrattivo tramite la diffusione della conoscenza e dei valori di cui il luogo si fa contenitore silenzioso.

138. UNESCO, *Definizione di " Patrimoni orali e immateriali dell'umanità"*

fig. 69 - Fonte: www.ecostiera.it

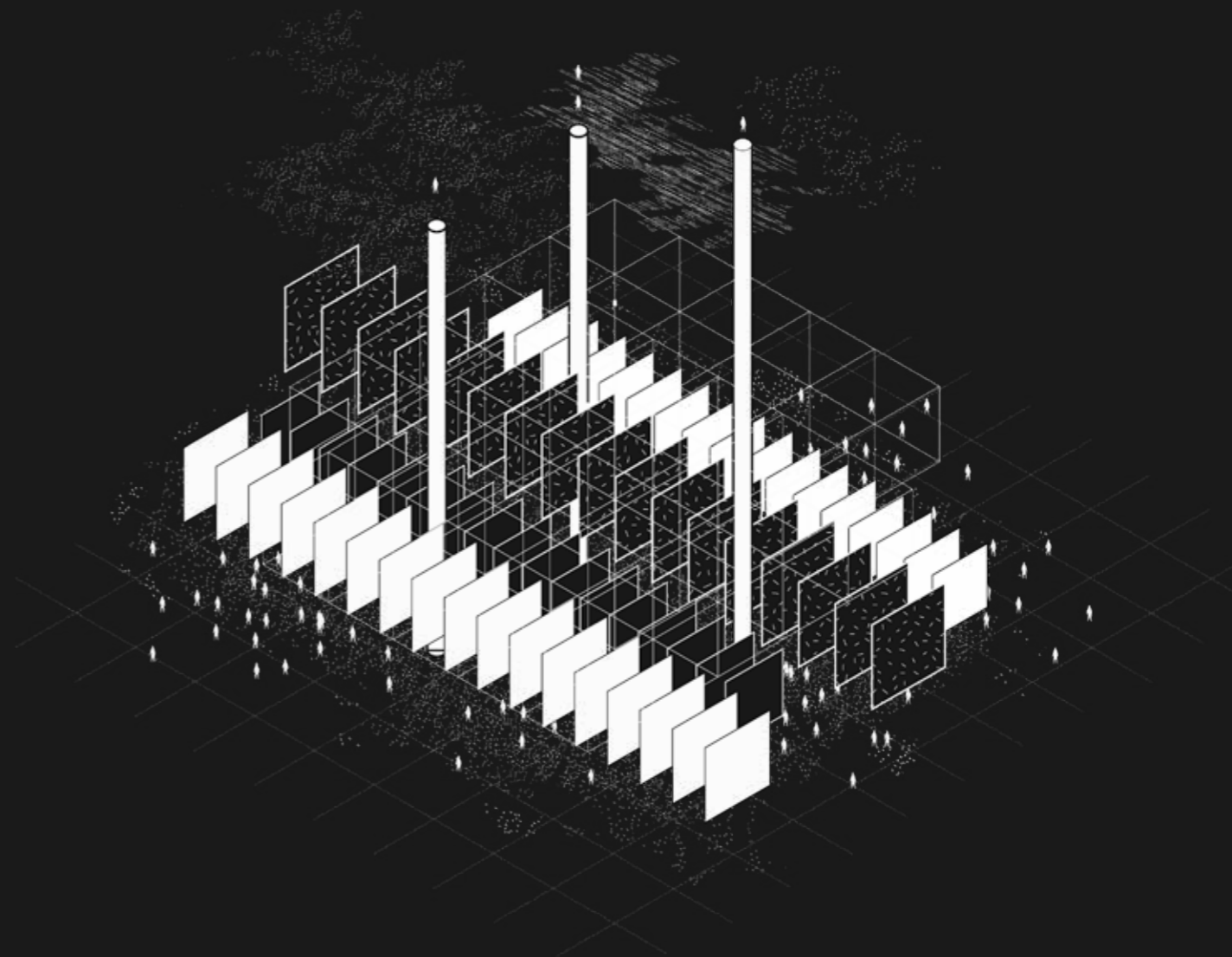


fig. 69

CONCLUSIONE

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Quanto detto rappresenta per noi la direttiva per rispondere alla necessità di narrare un preciso contenuto culturale locale che sia in grado di adattarsi al mondo della velocità senza però dover sacrificare la riflessione, il linguaggio, il concetto, il messaggio, la tradizione e l'originale ma esplicitando questi stessi parametri con l'intento di definire un messaggio di sensibilizzazione. La tecnologia è oggi necessaria ma deve rimanere mero strumento a favore del progettista che pone il proprio interesse nei confronti del cuore delle persone e non della loro testa. Sfruttare in modo etico le strategie politiche di *co-branding* e *place-branding* è necessario per rendere l'iniziativa reale e concreta e consente lo sviluppo di nuove relazioni economiche e culturali. Sostarsi dall'intrattenimento culturale fine a se stesso e dall'elitarismo artistico ci spinge a trovare una via terza per generare narrazioni culturali territoriali efficaci e programmate. Lavorare all'interno di un luogo puramente legato ai fabbisogni del cittadino, è l'opportunità più coerente per dimostrare che la cultura è ancora adatta al mondo che ci si pone davanti, e che la bellezza non cesserà mai di creare quello che per noi uomini è fondamentale: sentirsi parte di un luogo, sentirsi parte di una collettività.



CITY BRANDING

FARE DELLA CITTÀ UN'IMMAGINE

Curato da Mattia Barrile

La globalizzazione ha aumentato e velocizzato il processo di movimento delle risorse, dei capitali e degli abitanti stessi, oltre ad aver intensificato le relazioni competitive tra i centri abitati che tendono a consolidarsi in quanto marchi. L'insieme di risorse culturali presenti all'interno di una determinata località viene considerata strumento strategico per pubblicizzare i vantaggi competitivi della città, diventando secondariamente una pratica utile al raggiungimento del successo politico ed economico di un luogo¹³⁹. Il successo del marchio cittadino dipende in gran parte dall'identificazione di caratteristiche distintive possedute dalla città presa in considerazione. Le qualità di una città sono entrambe funzionali e non funzionali, che includono, tra le altre, l'aspetto, la storia, le attrazioni culturali esistenti da un lato e la demografia, l'economia, la governance dall'altro. Ma rientrano tra i fattori di analisi anche l'esperienza delle persone della città e la percezione delle persone nei confronti del luogo, oltre che gli aspetti negativi ai quali si può far fronte tramite il delineamento di un programma che vada a risanare i luoghi non curati. La città come marchio trae ispirazione dal brand del prodotto e del marketing. Il marchio di un prodotto incarna l'insieme dei propri attributi fisici e con essi dei suoi attributi socio-psicologici, oltre che le convinzioni associate con il prodotto da parte del target in questione¹⁴⁰. Il branding costituisce una strategia di marketing specifica che identifica gli attributi di un prodotto come valori fondamentali con lo scopo di facilitare il processo mediante il quale i consumatori riconoscono e si riconoscono con sicurezza in tale prodotto, ma soprattutto si sentono parte dell'idea racchiusa dal prodotto e in tal modo possono apprezzare gli attributi e l'immagine del brand intero¹⁴¹. Tramite la strategia di branding si viene a creare un determinato valore che consente la

formazione dell'identità del prodotto. La città in tale ottica viene vista come un assetto identitario, un prodotto che costituisce un insieme di valori che possono potenzialmente definire un certo appeal per investitori, visitatori e residenti stessi. Tali valori diventano i fattori di qualità territoriale attraverso i quali si può definire un indice di competitività. Le città vengono solitamente rappresentate all'interno dell'immaginario collettivo per mezzo di immagini o valori fondamentali identificabili percepiti dalle persone che le abitano. Ad esempio, *Parigi* è percepita per il *romanticismo*, *Milano* per lo *stile*, *New York* per la *diversità* e il *dinamismo*, *Washington* per il *potere* e *Tokyo* per la *modernità*. La città marchio necessita di una sintesi delle varie caratteristiche che devono essere trasformate in un'identità unica e insostituibile¹⁴².

139. Langer, 2001; Morgan et al., 2002; Berci et al., 2002; Evans, 2003
 140. Simoes e Dibb, "Rethinking the brand concept: New brand orientation", 2001
 141. De Chernatony e Dall'Omo Riley, 1998
 142. Smidt-Jensen, "The Geography of the Experience Economy in Denmark", 2006
 143. S. Fournier, "The Uninvited Brand, Boston University School of Management", Research Paper, 2011
 144. I. Turok et al., "Twin track cities? Competitiveness and cohesion in Glasgow and Edinburgh", 2004, 62(3), pag. 135-204
 145. Hospers et al., "A View on Creative Cities Beyond the Hype", 2008
 146. B. Bramwell et al., "Tourism Marketing Images of Industrial Cities", Annals of Tourism Research, 1996, 23, pag. 201-221.
 147. Intelligent Community Forum 2013
 148. C. Pasquinelli, "City Branding and Local SMEs: A Smart Specialisation Perspective"

fig. 70 - Glasgow's miles better campaign, Glasgow, 1980
 "Glasgow's Miles Better" è stata una campagna degli anni '80 per promuovere la città di Glasgow come destinazione turistica e come luogo per l'industria. È stata sviluppata dall'agenzia pubblicitaria scozzese Struthers Advertising e conteneva la frase "Glasgow's Miles Better" avvolta attorno alla figura del fumetto di Mr. Happy.

La competitività è perciò frutto del dominio dei simboli, dei valori percepiti e delle immagini che rappresentano una città nella mente delle persone. Il principio di differenziazione, fondamentale per una crescita a lungo termine dei brand¹⁴³, suggerisce la necessità di coltivare caratteristiche urbane distintive¹⁴⁴ che definiscono un vantaggio differenziale. Ma la proliferazione di "città clone"¹⁴⁵ mostra che emergono formule determinate attorno all'idea di differenziazione: invece di innescare un posizionamento distintivo, è probabile che la concorrenza provochi una "monotonia seriale" secondo cui le immagini dei luoghi tendono a convergere¹⁴⁶. Ciò forza ad essere scettici nei confronti di una politica territoriale improntata essenzialmente alla "lode a un'etichetta". I marchi di innovazione aumentano la reputazione della città da due diverse prospettive: l'incorporamento di un'immagine di una città vibrante, vivibile, tecnologica, sostenibile porta al cambiamento di determinati stili di consumo e nuove forme ritualistiche. Il marchio diventa catalizzatore della "cultura della comunità", determinando il più prontamente possibile nuove idee che si evincono sotto forma di narrazione culturale diffusa in continua evoluzione¹⁴⁷. Il city branding è un "tentativo consapevole dei governi locali per plasmare un'identità di luogo in maniera specificatamente progettata con la conseguente promozione di essere identificata all'interno di un dato mercato". Le aziende sono produttrici delle immagini di una città e di un luogo più in generale: come ad esempio le grandi aziende di innovazione tecnologica Google e Apple, che potenziano la creazione di immagini che non solo costruiscono la propria brand identity, ma che parallelamente arricchiscono anche l'immagine e l'identità del territorio che le ospita. Più tradizionali discussioni "Made in..." e "Designed in..." evidenziando il valore di cui le imprese si appropriano, localizzandosi all'in-

terno di una regione. L'idea secondo cui "con la cultura non si mangia" è in parte dovuta alla sfiducia degli economisti davanti a parametri immateriali difficilmente misurabili e prevedibili, poichè frutto di una determinata creatività¹⁴⁸. L'affermarsi di nuove strategie estremamente dettagliate nella propria operatività e nei propri fini (quali place-making, cultural planning, place-branding) ha delineato una sorta di fusione tra il mondo del business, quello politico e i fabbisogni delle persone. È fondamentale riconoscere nella partecipazione il ruolo di attivatore prioritario all'interno della lista degli obiettivi nella formulazione di una strategia di rinnovo dell'identità di un luogo. A tal proposito andremo a definire, basandoci sull'esempio pratico di quanto è stato fatto a Matera, uno schema che istituisce una strategia applicativa di place branding che è risultata funzionante e determinante nel raggiungimento dell'obiettivo primario del caso, ossia quello di nominare Matera la *Città della cultura 2019*.



fig. 70

MUSEO DIFFUSO

Curato da Simone Salcuni

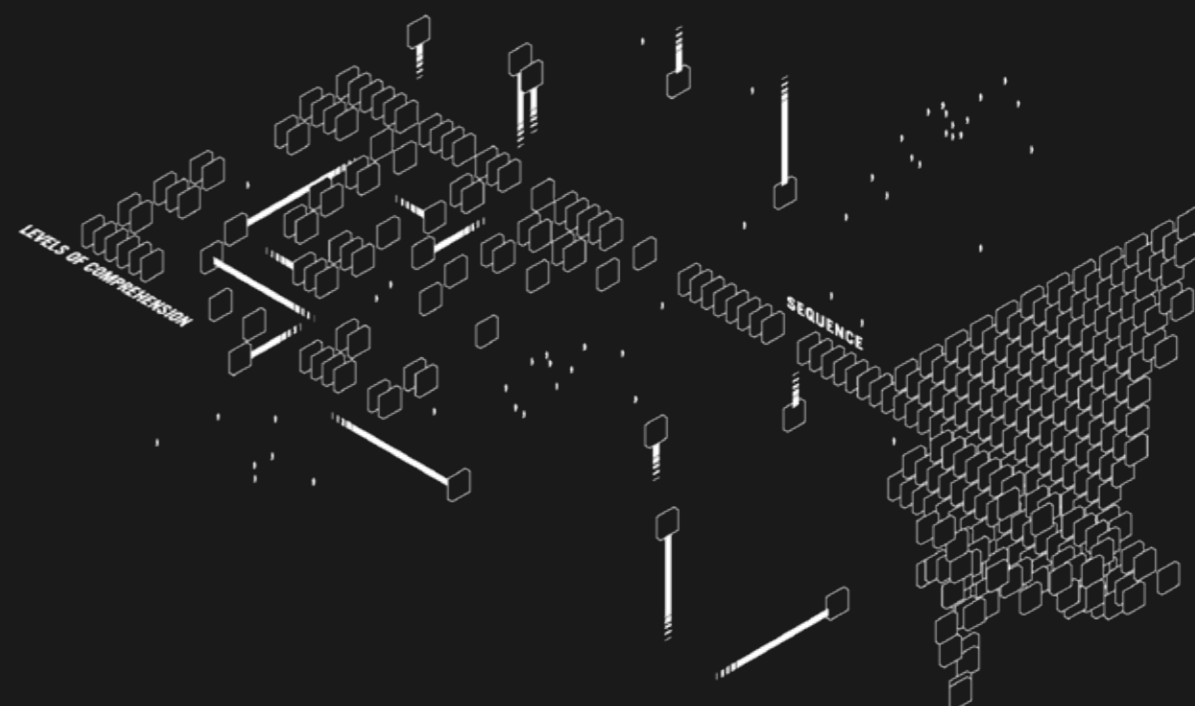
Nel momento in cui gli effetti di una crisi economica generale si ripercuotono sulla gestione forse spesso troppo costosa, di musei e grandi istituzioni, esse si adoperano nella comprensione di nuove possibilità diffuse che vengono ad affermarsi (non solo in Italia), in quanto estensione espositiva dello stesso, all'interno di un territorio con il fine di rendere il più diffuso e retificato possibile un sistema che deve necessariamente rapportarsi alla frammentazione urbana e sociale attuale. Si tratta del "museo diffuso" che prende nome dall'intuizione del museologo francese *Georges Henry Rivière* che con *Hugues de Varine*, agli inizi degli anni '70 teorizzarono l'idea di un nuovo modo di fare museo fondato sulla multipolarità delle sue diverse componenti e destinato ad assumere la valenza di bene sociale, oltre che culturale, di una comunità che se ne sentisse parte integrante e custode attiva¹⁴⁹. L'intenzione era quella di relazionarsi al museo in una nuova concezione dinamica fino ad identificarsi come percorso narrativo piuttosto che come spazio puntuale. In tale prospettiva, le istituzioni scardinano la propria esistenza puntiforme espandendosi in quella che può essere definita una vera e propria rete. Lo spazio, che si sostanzia nella territorialità, prescinde dal monotematico per valorizzare, al contrario, la varietà e l'arricchimento offerto dai vari cluster del territorio stesso. In tal modo si ha una costante diversificazione curatoriale che vede l'integrazione di nuovi contenuti da esporre con i contenuti di identificazione delle varie parti più immateriali quali le tradizioni, l'artigianato, i prodotti della terra sino all'enogastronomia, dimostrandosi come portavoce della cultura e della storia locale, contemporanea o antica che sia.

*"Dietro il Museo Diffuso, dunque, ci sono tante componenti: passato e presente, territorio e comunità, valorizzazione del patrimonio storico e culturale di una determinata area territoriale, ricerca di nuove forme di sviluppo economico sostenibile"*¹⁵⁰;

tutti elementi, questi, destinati a ridefinirsi attraverso uno sguardo costante verso il futuro e le sue sollecitazioni, perché il "museo diffuso" poggia su solide basi identitarie ma nello stesso tempo è destinato ad innovarsi senza rimanere mai fermo parallelamente alla comunità che ne è il motore trainante e di cui esso è diretta emanazione. Inoltre un ulteriore aspetto distintivo della strategia geolocal del museo diffuso è quello di presentare una nuova concezione di collaborazione tra risorse culturali e sistema attuativo locale, ridefinendo il suo ruolo stesso all'interno della comunità non più come dimensione indipendente rispetto al luogo ma, al contrario, luogo fondante e voce del territorio stesso. La base cooperativa che viene a definirsi tramite queste nuove strategie consente la nuova attivazione di flussi turistici in settori urbani meno conosciuti, innescando così circoli viziosi. Essi possono operare come motori e attivatori culturali dei centri urbani grazie alla capacità di attivare coesione e fornire centri di aggregazione. Micro-interventi diffusi sono in grado di creare un eco che può anche funzionare in quanto preludio all'istituzione stessa, dando vita a uno spettacolo culturale coerente e senza precedenti¹⁵¹. È auspicabile perciò un contributo costituito da un museo diffuso entro il quale la progettualità si trasferisca percettivamente nello spazio-tempo, non solo dei vari luoghi ma nella vita di ognuno, integrando al sistema una scelta a opzioni (percorsi alternativi, diverse attività) e dare autonomia a ogni utente, permettendogli di anticipare il suo tempo, di controllarlo e gestirlo nel suo compiersi, o al contrario di affascinarlo con qualcosa di inaspettato¹⁵².

149. G.H. Rivière, "The ecomuseum, an evolutive definition", "Museum" No. 148, 1985
 150. S. Talli, *Il museo diffuso, Fra le prime esperienze italiane quella della Valdelsa da Vinci a Certaldo*
 151. C. Fiordimela, "Migliore+Servetto, allestimenti come espansione della cornice", *Mosaico, Professione e Formazione*, 2016
 152. P. Pucci, "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", *Urbanistica-Documenti*, Franco Angeli, 1996, pag.88

fig. 71 - Sequenza/dinamismo per luoghi "con limite di tempo", *Time To Exhibit*, Ico Migliore



MEDIUM NARRATIVI

CONTESTUALIZZARE L'OPERA

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

“Diventa necessario progettare luoghi e spazi di incontro: “integrare il cielo, gli alberi e la natura, per equilibrare, le qualità forzatamente tecniche del polo”¹⁵³ al fine di non far sentire il viaggiatore un semplice oggetto in transito ma un luogo ove egli può sentire, ascoltare e toccare l'intera città.”¹⁵⁴

Considerare il sistema urbano in quanto museo diffuso rende necessaria la comprensione e la selezione del processo di comunicazione culturale più adatto. In tal caso, diventa efficiente un sistema che si avvale dell'ironia, del gioco e della poesia realizzato appositamente per rispondere in modo elegante ai comportamenti e alle necessità dei cittadini/visitatori. La qualità terza dello spazio in oggetto sarà emanata dall'ideazione di dispositivi che non hanno lo scopo di imporre una propria complessità d'interazione fisica e mentale. Inoltre, l'utilizzo del carattere e dei linguaggi preesistenti all'interno del luogo in oggetto costituiscono una base estetica che, avvalorata con l'arte e l'interazione, può benissimo diventare strumento più coerente al sistema stesso e incentivo sostanzioso all'identità del luogo. La trasformazione costante del programma è necessaria e determina il conseguente cambiamento attivo del medium e del contenuto stesso.

“La città è ancora un testo narrativo? Esiste ancora un tracciato che possa farci recuperare il senso dell'esperienza urbana? La città ha perso da tempo la sua capacità di narrazione. Nella modernità si poneva negli stessi termini del romanzo, dove l'intreccio del racconto riproduceva, quasi simmetricamente, l'interrelazione delle parti e delle scale della città...”¹⁵⁵

153. Ouidire, 1992, pag.8

154. P. Pucci, “I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani”, *Urbanistica-Documenti*, Franco Angeli, 1996, p.88

155. R. Pavia, “Babel”, Meltemi, Roma, 2002, pag. 45

156. U. Eco, “Sei passeggiate nei boschi narrativi”, Bompiani, Milano 1994 pag. 254

La decisione di operare in termini culturali proviene anche dal fatto che non può essere più il museo ad ospitare e rispondere alle necessità di arricchimento e diffusione culturale per quelle persone che, abituate alle nuove velocità di consumo dei contenuti, sono ormai spaventate dall'idea di entrare in una galleria. È necessario, dal punto di vista culturale, cambiare i luoghi e i mezzi di diffusione della stessa. La scelta di operare nel luogo dei trasporti consente di migliorare la qualità di un ambiente il cui carattere è prettamente funzionale e ciò viene svolto attraverso la ricerca delle qualità che consentono di svelare la sensazione di appartenenza da parte della collettività e che, a lungo termine, può declinarsi in un meccanismo di diffusione culturale coinvolgente e contemporaneo. È la nostra intenzione ultima quella di dare vita a luoghi contaminati dalla cultura locale dove le persone sentono proprio il contenitore nel quale si muovono quotidianamente. Ciò che ci auspichiamo di costruire è un ecosistema che sia in grado di estendere ed implementare le competenze dei musei e delle istituzioni per dare vita ad una nuova immagine del museo diffuso, ad una nuova visione del sistema della mobilità ma anche ad una rinnovata relazione identitaria con il luogo nel quale ci si muove o ci si riposa dal movimento. Vogliamo ricordare che il semplice inserimento di contenuti artistici, che fanno riferimento a grandi o piccole opere di arte pubblica che popolano gli ambienti di transito e di incontro delle relazioni urbane, sono spesso portatori di una contraddizione di fondo: i cittadini, intesi in questo caso come visitatori, sono titubanti all'idea di affrontare uno sforzo mentale nel corso del loro esercizio di transito, e ciò rende evidente la necessità di non poter e non dover in alcun caso pensare all'esposizione dei contenuti con le stesse modalità col quale si dovrebbe pensare alle dinamiche di visita museali più tradizionali. La contemplazione *Ruskiana* del

paesaggio esterno viene meno nell'ottica dell'abitante moderno e viene meno l'apprezzamento e la volontà di comprensione delle opere esposte all'interno di una stazione o di un treno. Da ciò ne consegue che è sbagliato e controproducente esporre le opere dei musei o i contenuti stessi, poiché comporterebbe una certa reazione di noia o di disagio e repulsione nei confronti del messaggio e, nel peggiore dei casi, nei confronti del progetto intero. È necessario piuttosto partire dai bisogni delle persone che diversificano la propria esperienza urbana in base alla propria soggettività: questo rende poco efficace la stesura di medium espositivi che vadano ad imporsi, visivamente, acusticamente o nella propria richiesta di interazione, nei confronti degli individui. A tal proposito citiamo “La città come Foresta” di Umberto Eco che descrive la città utilizzando la metafora del bosco narrativo:

“Vi sono boschi come Dublino, dove invece di Cappuccetto Rosso, si può incontrare Molly Bloom o come Casablanca, dove incontriamo Ilsa Lund o Rick Blaine (...). Anche quando in un bosco non ci sono sentieri tracciati, ciascuno può tracciare il proprio percorso decidendo di procedere a destra o a sinistra di un certo albero o così via, facendo una scelta ad ogni albero che incontra. In un testo narrativo il lettore è costretto ad ogni momento a compiere una scelta...”¹⁵⁶

NARRAZIONE TERRITORIALE

Curato da Simone Salcuni

Se si ragiona in termini di avventura¹⁵⁷ invece che di esperienza si possono creare le condizioni necessarie alla relazione tra visitatori e luogo, tra spazio e corpo. Relazionarsi con gli ambienti urbani significa avventurarsi tra gli spazi e percepirne il senso del luogo. A tal proposito la comunicazione può costituire un livello interattivo estremamente efficace ed innovativo. Grazie al web, alle nuove tecnologie di geolocalizzazione e alla disponibilità di contenuti multimediali in tempo reale a scorrimento, il modo di esplorare uno spazio è cambiato: oggi gli utenti vivono una “pre-esperienza”¹⁵⁸ dei luoghi. In tale ottica si ricorre alla messa in scena di contenuti ad alto potenziale immersivo secondo programmi la cui qualità comunicativa è definitivamente efficace. Nonostante ci sia il rischio che tali linguaggi possano esplicitarsi sotto forma di propaganda turistica, la comunicazione grafica dei luoghi, nella sua semplicità, attira e fa pregustare ai viaggiatori i monumenti e la bellezza del luogo in cui si stanno muovendo senza obbligare il pubblico all’interazione e rimanendo soprattutto su un livello temporale limitato che consente un ritorno alla normalità più dinamico possibile. Nella realizzazione di una tale impresa sono essenziali gli attributi di istituzioni pubbliche o private che siano in grado di sostenere e attuare politiche territoriali incentrate sulla protezione del patrimonio culturale e sulla valorizzazione dell’identità locale. Esse possono infatti dare vita ad un sistema che è implementato da un’intera corte di attori attivi rendendo questo sistema sostenibile. Ma la diversificazione deve avvenire proprio nel programma stesso che richiede il tassello reinterpretativo nella stesura del progetto e non nella stampa in alta qualità delle immagini/cartolina del luogo. La contaminazione a cura di espedienti interattivi fisici e virtuali è comunque necessaria in quanto diversivo contemporaneo per eccellenza.

Le persone sono così in grado di usufruire di messaggi

istantanei in modo unico, in quanto il contenuto viene percepito come proprio: la promessa comunicativa¹⁵⁹ si conferma come fondamento di qualunque anticipazione in cui il racconto della visione accompagna un viaggio, una narrazione, e la destinazione sarà la conferma ed il raggiungimento del luogo che costituisce la fonte del messaggio. Il sistema narrativo ha lo scopo ultimo di creare un immaginario, parzialmente raggiungibile, che si ridefinisce in quanto edificazione di un’aspettativa che ha il potere di creare delle connessioni immaginative nella mente delle persone e che può essere la forma comunicativa più adatta per la contaminazione culturale di un luogo che abbia una certa rilevanza culturale locale nascosta che merita di essere esposta.

157. J. Allen, M. Papadimitiou, “Strategie alternative all’abitare”, a cura di G. Scardi, Milano, 2006, pag. 202

158. D. Calabi, E. Chiodo, S. Scuri, “Experience, Immersion and Perception: Communication Design for Urban and Natural Environments”

159. D. Lee & A. Gilmore, “Mapping cultural assets and evaluating significance: theory, methodology and practice”

160. G. Baule, “Narrazioni predittive, Sul design dell’accesso e le retoriche di anticipazione”

161. F. Casetti, “A Mediascapes decalogue”

L’approccio comunicativo, in termini di narrazione e contaminazione culturale all’interno di una rete su scala territoriale, prevede una strategia che può effettivamente essere basata sulla “retorica di prefigurazione”¹⁶⁰, ossia tutte quelle forme comunicative volte all’anticipazione di ciò che ancora non è stato visto, non è stato detto e di ciò che potrebbe essere visto. In tal modo la narrazione che si viene a creare fa da specchio anticipatorio nei confronti del contenuto che si vuole inscenare, diventando così una sorta di aperitivo del museo o dell’istituzione culturale che si fa carico ufficialmente del contenuto del progetto. Si tratta di una strategia che vuole diversificarsi esplicitamente rispetto alle opere comunicative relative ai mediascape, che invece sono volti alla creazione di users che abbiano mete e modi obbligati all’interno di uno scopo visivo di tipo consumistico. Il seguente metodo è volto a creare informazioni visive per gli occhi dei fruitori shockando e saturando la loro mente di messaggi volti al sovraccarico al fine di convincerli¹⁶¹. A differenza dei mediascape, la comunicazione prefigurativa culturale mira a far scoprire un valore e non a sovraccaricarlo ai fini di vendita. La comunicazione anticipatoria fornisce una sorta di promessa che si instaura nel pubblico trasformandosi in un’aspettativa di ciò che sarà e così facendo darà forma a quello che si può definire come uno degli elementi centrali in ogni strategia di comunicazione, ossia la creazione della sospensione e del desiderio, un desiderio che si attuerà, virtualmente o realmente, tramite un viaggio volto ad avvicinarsi sempre di più all’oggetto del desiderio. Le modalità fanno riferimento alla forma di narrazione tensiva che chiaramente rappresenta la promessa di un altrove.

RAPPORTO CON LA TECNOLOGIA

Curato da Giovanni Bettinelli

La contemporaneità è costituita dalla presenza tecnologica in ogni aspetto, sotto ogni tipo di forma e di scala. Essa ha avuto modo di impadronirsi di spazi, relazioni e relazioni con gli spazi. A tal proposito Carlo Ratti¹⁶² afferma che *“il digitale non ha ucciso lo spazio, ma ha cambiato totalmente il modo di progettarlo”*. Egli sostiene che al giorno d'oggi, fisico e digitale si sono contaminati e ricombinati in uno spazio ibrido che va trasformato e ripensato anche in termini più strategici: L'IOT¹⁶³ (*Internet of things*) consente di creare un nuovo assetto territoriale efficiente di distribuzioni non solo di merci ma anche di servizi e di comunicazioni. Questo traguardo ricade nella formulazione progettuale degli ambienti, sia che si tratti di ambienti domestici che di quelli legati all'esposizione e al racconto sotto forma di tematica. Lo spazio museale, a sua volta, non è rimasto immune a tale tendenza: i musei contemporanei, psicologicamente preparati ad accogliere la digitalizzazione all'interno dei loro allestimenti tematici, hanno subito rapidi cambiamenti nel segno della multimedialità e delle tecnologie informatiche. La scelta di operare con le tecnologie non è solamente un mero e dilettantistico utilizzo della novità fine a se stesso ma pone l'accento su un obiettivo secondario, quello di accrescere il benessere e il comfort della persona e quello di creare spazi collaborativi e di relazione (*smart-places*). Molteplici sono gli sviluppi nel campo del progetto di allestimento, che si è arricchito dell'impiego di strumenti interattivi, spostando l'attenzione da allestimenti incentrati sull'oggetto, ad altri in-

centrati sull'esperienza; Il concetto di scultura a tutto tondo viene in qualche modo negato a fronte di un'opposta smaterializzazione multidirezionale del contenuto che trasforma l'ambiente e l'allestimento stesso in opera d'arte. Si ha una sempre maggiore integrazione nei musei delle nuove tecnologie e un certo trend di orientamento verso l'esperienzialità, le esperienze conoscitive e l'immersività, garantite dalle esperienze interattive messe in campo dalla multimedialità e dalle tecnologie informatiche. Tali scenografie costituiscono un'estetica compositiva estremamente veloce, coerente con il sistema tecnologico che le genera, e un'attenta dose di persuasività dell'immagine il cui scopo è quello di immergere lo spettatore sensorialmente in un universo differente da quello a cui è abituato. Questo vizio ha portato ad un'integrazione tecnologica povera di concetto, di contenuto e di messaggio, diventando scenografia multimediale estremamente accattivante avente la stessa efficacia estetica di un qualsiasi social network (nella modalità di scorrere le immagini e di consumare i contenuti) con la differenza che le nuove installazioni interattive costituiscono una certa spettacolarità in termini di dimensione.

Dal punto di vista dell'influenza sullo spazio architettonico, le tecnologie multimediali hanno un carattere sia di contenuto che di spazialità: i media digitali rimodellano letteralmente lo spazio fisico, lo distorcono, lo alterano, lo arricchiscono e lo trasfigurano. In tal modo i musei si possono assicurare un interesse maggiore da parte di un pubblico probabilmente stanco dell'ossessiva contemplazione della sala museale tradizionale. La composizione e le immagini incontrano le necessità di consumo dei visitatori delineando così un messaggio che di fondo è puramente commerciale. *Malgrado* gli aspetti sopra citati, bisogna essere consapevoli dell'impossibilità di non utilizzo delle tecnologie in un allestimento contemporaneo. In tal senso, la tecnologia diventa strumento nelle mani del progettista utile a rendere più efficace la comunicazione del proprio lavoro anche in termini interattivi, senza doversi esautorare ad una condizione contemporanea, che per molti aspetti ha consentito di migliorare il comfort e la quotidianità.

162. C. Ratti, *“Design thinking, progettare con le nuove tecnologie digitali, L'IoT ha cambiato il modo di approcciarsi al design e di ripensare gli spazi in cui viviamo”*, 2018, in *“Professionearchitetto.it”*

163. M. Rouse, *“internet of things (IoT)”*, IOT Agenda, 2019

fig. 72 - M+S Architects, Leonardiana. Un museo nuovo. Vigevano, Castello di Vigevano
Al centro della sala espositiva si staglia un'imponente ruota scenografica, strumento di racconto, tra grafica animata e video-proiezioni, sugli innumerevoli studi dell'artista per gli apparati destinati alle feste: macchine sceniche, racconti di intrattenimento, acconciature e costumi.



fig. 72

ATTIVATORI

“With one creative director, you only talk to one generation”¹

"DROPS"

Curato da Mattia Barrile

E' fondamentale al giorno d'oggi essere consapevoli del funzionamento delle moderne strategie da cui si può attingere per rispondere alle necessità di un determinato progetto. Diventa utile considerare alcune prerogative legate ai nuovi trend attuali che vedono nel collaborazionismo una possibile soluzione all'impossibilità di intraprendere nuovi progetti in maniera indipendente, a causa delle scarse condizioni economiche del contesto e più in generale dello scarso interesse da parte degli investitori. A tal proposito le dinamiche di *Co-branding*¹⁶⁵ assieme alle strategie di Place-Branding per lo sviluppo del territorio sono di estremo interesse per poter definire un modello di applicazione logico e funzionante che sia in grado di raggiungere i nostri obiettivi senza dover compromettere gli aspetti economici e programmatici della proposta stessa. Il progresso tecnologico, insieme allo sviluppo accelerato della generazione 2.0 ha dato il via ad un processo di rarefazione dei confini disciplinari entro il quale operano i brand. Il mondo della moda per esempio ha trovato un terreno fertile per diramare le proprie radici nelle fonti di interesse giovanili attuali. Le possibilità date dalla rete aprono le porte a nuovi fenomeni culturali

facilmente accessibili da chiunque. Si afferma una crescente cultura urban (e con essa il fenomeno rap e il movimento streetwear) che diventa quindi il lifestyle giovanile alla quale la moda sta cercando di fare riferimento in misura sempre maggiore: ciò ha dato vita a nuovi scambi di idee e influenze che si consolidano nelle collaborazioni più disparate. L'obiettivo di queste reti trasversali è l'ampliamento del margine di fidelizzazione della clientela¹⁶⁶.

164. R. Ruffini, CEO Moncler

165. "Integrated city-brand building: beyond the marketing approach", CityLogo-Eurocities thematic workshop, Utrecht, 2013

166. S. Schirinzi, "Come si evolvono le collaborazioni fra i marchi", 2018

167. A. Osman, "Collaborations Make Inroads in the Luxury Market", New York Times, 2018

168. L. Stoppard, Financial Times

169. S. Mazzotta, "Le fondazioni culturali delle corporate del lusso. Collezioni d'arte aziendali, mecenatismo e sponsorizzazione", Sapienza Università di Roma, ZoneModa Journal. Vol.8 n.1 (2018)

INTERDISCIPLINARIETÀ

Curato da Giovanni Bettinelli

Molti marchi perciò si spingono a scommettere sulle collaborazioni interdisciplinari inaspettate piuttosto che trovarsi a riscrivere la propria identità, cosa che richiederebbe troppo tempo per la velocità a cui è abituato il nuovo scenario culturale¹⁶⁷. Il fenomeno al quale si fa riferimento rende evidente quanto sia meno rischioso rinnovare la propria immagine tramite questi link puntuali che, essendo a tempo determinato, permettono di creare un effetto hype nei confronti dell'audience senza sprecare troppa forza lavoro e troppe spese a lungo termine. Il direttore di *Moncler*, Remo Ruffini, in un articolo per il *New York Times* definisce limitante il lavoro di un unico direttore creativo, in quanto può parlare e fare riferimento ad una sola generazione di persone o categoria, aggiungendo che il lusso rischia di diventare noioso in fretta e di conseguenza risulta necessario creare nuovi contenuti ogni mese, ogni settimana. Allo stesso modo, il messaggio è lanciato anche da Lou Stoppard nel *Financial Times* in cui afferma che siamo nell'epoca del contenuto:

“Tutto è contenuto, dalle didascalie degli e-commerce agli approfondimenti dei giornali, dalle stories degli influencer (macro, micro o nano che siano) su Instagram al racconto dell'ultima insospettabile collaborazione. Parliamo di co-branding, una pratica di partnership strategica, di marketing e pubblicità tra due marchi in cui il successo di un marchio porta automaticamente successo anche al marchio partner.”¹⁶⁸

Tale connessione ha potenzialità elevate poiché, oltre a dimostrare un costo di messa in scena relativamente

conveniente (spesso basato esclusivamente su un'opera di comunicazione), è un metodo elegante e soprattutto veloce per creare visibilità e sorpresa nei confronti di un pubblico diversificato e in costante cambiamento. Anche all'interno del panorama culturale, la crescita esponenziale del numero di fondazioni ha dato la possibilità di creare nuove interazioni intelligenti tra istituzioni e brand favorendo i flussi di investimento di ciascun attore e diversificando i molteplici settori che vengono definiti sulla base di affinità etiche e identitarie. In questo modo, la fondazione svolge un ruolo di catalizzatore, facendosi al tempo stesso portatrice di identità e di individualizzazione, permettendo all'impresa mecenate di assumersi pienamente questa responsabilità tramite un approccio coerente e globale, tanto con gli azionisti quanto con i clienti¹⁶⁹. Sintetizzando quanto detto si può perciò giungere alla conclusione che:

1. Brand di moda che fanno collaborazioni con altre aziende è un trend dell'ultimo decennio e ho portato a risultati incredibili, sia a livello economico che a livello di pubblicità e hype nei confronti delle aziende che fanno la collaborazione.
2. Spesso il brand di moda si è evoluto anche a livello culturale instaurando un rapporto con l'arte, vedi fondazione Prada e simili.
3. Collaborazioni tra designer e aziende: modo per rinnovare l'immagine del brand e per creare nuove tipologie di prodotti.

DHL X Vetements



Campari X 77^a Venice



Travis Scott X McDonald's



Supreme X MTA



Ikea x Virgil Abloh



Barilla X GCDS



Rummo X Fendi



Di Martino X D&G



FUTURBRAND COUNTRY INDEX 2019

Curato da Simone Salcuni

Nel momento in cui ci si pone la sfida di attrarre risorse, occorre comprendere le dinamiche in base alle quali i paesi e le città crescono e diventano mete ideali dove investire, vivere e acquistare prodotti. La percezione del valore di un paese, secondo delle analisi che danno più valore al carattere “umano” rispetto alle classifiche sul PIL dei luoghi, dipende sostanzialmente da un elenco di variabili. Parlando di forza di brand locale, queste variabili possono essere considerate dei “builders”, se vanno a rafforzarne il valore, o delle “barriers”, se vanno a danneggiarlo. Tra i “builders” possiamo indicare la *Qualità della vita, il Rapporto con l'Ambiente e i Prodotti e Servizi Locali*: tra i “barriers”, possiamo indicare principalmente il fattore di Tolleranza e Politica, parametro molto importante per quanto riguarda la percezione della stabilità di un luogo e la sua effettiva appetibilità. È necessario perciò approfondire i cosiddetti “builders”, portando anche degli esempi sulle diverse strategie attuate dai paesi più “attenti” alla crescita da questo punto di vista¹⁷⁰. Prendiamo perciò in analisi il documento di report “*FutureBrand country Index*” del 2019:

fig. 73 - Top 10 Countries 2019. Fonte: Futurbrand, "FutureBrand Index", 2019
 Percentuale media di intervistati che ha valutato "ha un rendimento molto elevato" in base alla seguente dichiarazione: "Come valuta questo paese su: Salute e istruzione? Come valuta questo paese su: Standard dal vivo? Come valuta questo paese su: Vorrei vivere In / Study in there? Come valuta questo paese su: Sicurezza e protezione?"

Top 10 countries
 2019 Quality of Life score*

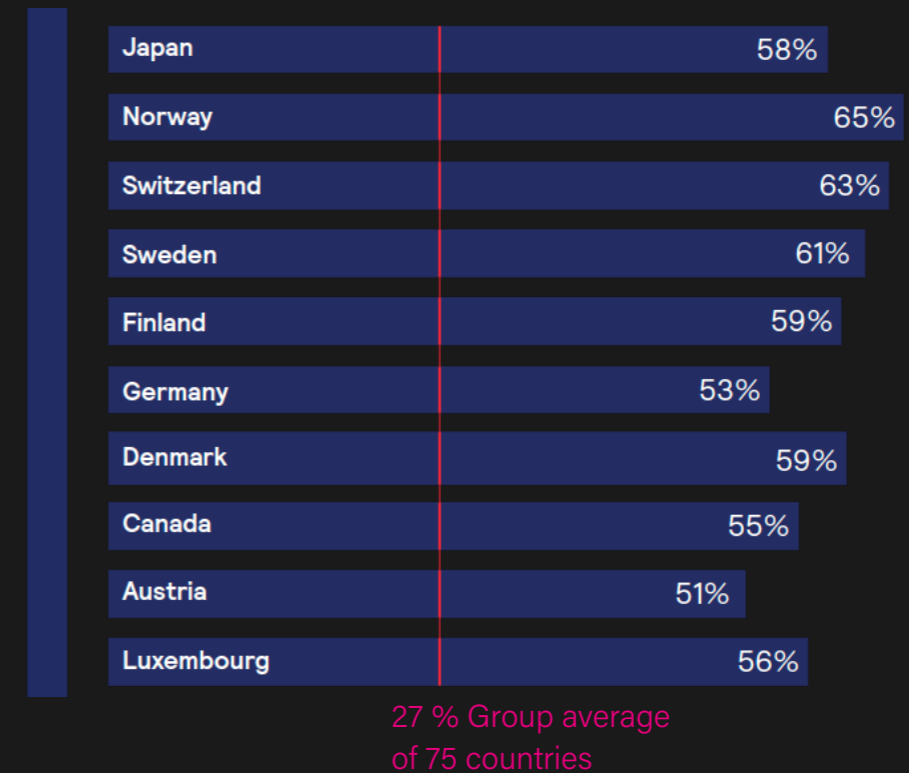


fig. 73

QUALITÀ DELLA VITA

Con “Qualità della vita” intendiamo tutte le considerazioni relative alla *Salute, Educazione, Standard di vita, Sicurezza, Protezione e Desiderio di vivere e studiare* nel luogo considerato.

Per i paesi leader come *Giappone, Norvegia, Svizzera, Svezia e Canada*, nazioni note per offrire un maggiore accesso all'assistenza sanitaria, all'istruzione e a una minore disparità di reddito, vivere bene sembra essere raggiungibile per molti, non solo per pochi. In questo modo, la qualità della vita può fungere da cartina di tornasole per la forza complessiva del marchio di un paese: quando è percepita come forte, la percezione di un paese tende ad essere alta, e quando è percepita come debole, tende a soffrirne. Interessanti sono i risultati degli ultimi anni della *Slovacchia* e della *Finlandia*: in entrambi i paesi, il tasso di istruzione secondaria è di circa il 90%, superiore alla media dei paesi OCSE del 74%. La *Finlandia*, considerata negli ultimi due anni il paese più felice del mondo, secondo il *World Happiness Report* delle Nazioni Unite, offre un'assistenza sanitaria universale, ampiamente apprezzata dai cittadini, che riferiscono livelli di soddisfazione quasi doppi rispetto alla media dell'UE. Quando un paese è in grado di promuovere un'elevata qualità della vita, è facile capire il probabile effetto positivo sul turismo: i viaggiatori potrebbero voler catturare un pezzo della “bella vita” per sé stessi. Ma l'alone positivo si estende anche agli affari: è stato osservato un collegamento tra il desiderio di una persona di vivere o studiare in un luogo e la sua probabilità di consigliarlo come un buon posto per fare affari¹⁷¹.

fig. 74 - Top 10 Biggest gains in Environmental Friendliness
Fonte: Futurbrand Country Index 2019.
Percentuale media di intervistati che ha valutato "ha un rendimento molto elevato" in base alla seguente dichiarazione: "Valuta questo paese "environmental friendly"?"

Top 10 biggest gains in Environmental Friendliness				
Point Change From 2014	Score* 2019	Country	FCI Ranking 2019	World Bank Ranking 2019
+14	56%	Japan	1	3
+12	60%	Finland	5	42
+12	65%	Norway	2	28
+11	19%	Nigeria	68	30
+10	55%	Denmark	7	35
+9	22%	Romania	42	48
+9	59%	Sweden	4	22
+8	29%	Oman	31	71
+8	29%	South Korea	20	12
+7	23%	Slovakia	35	64

fig. 74

RAPPORTO CON L'AMBIENTE

Come molti paesi sono alle prese con i compromessi tra crescita economica, benessere umano e un futuro sostenibile, governi e marchi allo stesso modo devono rendere la compatibilità ambientale parte delle loro agende. E come si è precedentemente chiarito, la percezione è importante.

Il Giappone può essere considerato un caso interessante da analizzare: si tratta di uno dei primi 10 produttori di emissioni di CO₂ in tutto il mondo, ma ha anche dimostrato il più grande miglioramento nella percezione della compatibilità ambientale nel 2019. Dal disastro nucleare di Fukushima nel 2011, i piani per la decarbonizzazione hanno fatto un passo indietro mentre le centrali elettriche giapponesi hanno ampliato il loro uso di combustibili fossili. Tuttavia, poiché i cittadini giapponesi hanno espresso preoccupazione per l'ambiente, il governo si è impegnato a ridurre le emissioni di gas serra del 26% prima del 2030. Il governo ha ascoltato i propri cittadini e il mondo l'ha notato: seguendo l'esempio del governo, alcuni dei più grandi marchi giapponesi stanno pubblicamente mettendo al primo posto l'ambiente, come Sony e Toyota, intraprendendo una vera e propria “Road to Zero” che punta all'azzeramento delle emissioni di carbonio entro il 2050. Considerando l'importanza della compatibilità ambientale nel guidare la percezione, non sarebbe una sorpresa se queste iniziative forniranno un capitale di reputazione positivo per quei marchi in futuro¹⁷².

PRODOTTI E SERVIZI LOCALI

Le persone con maggiori probabilità di acquistare prodotti o servizi realizzati in un paese specifico sono anche più propensi a consigliare quel paese da visitare, lo considererebbero per affari e considererebbero anche di vivere o studiare lì.

Un prodotto o un marchio funge da potente simbolo di progresso sociale per un paese e influenza persino la decisione di una persona di lavorare, vivere o investire lì. Un esempio a riguardo è Israele. Il turismo è storicamente una componente principale del PIL israeliano ma negli ultimi anni, il paese ha ulteriormente sviluppato la sua reputazione con il finanziamento di start-up e laboratori di ricerca e sviluppo innovativi. Aziende tecnologiche come *Microsoft, Apple, Amazon, Google, Facebook, Alibaba, Intel, Oracle, Samsung e Baidu* stanno conducendo un lavoro di sviluppo d'innovazione in Israele. Nell'aprile del 2018, Google ha scelto Tel Aviv per creare un nuovo acceleratore per assistere start-up specializzate in machine learning, intelligenza artificiale e data science. Considerando che *Google* può attrarre i migliori talenti da qualsiasi parte del mondo, è significativo di aver scelto *Tel Aviv* come centro di sviluppo chiave in un'area di così profonda attenzione per l'azienda¹⁷³.

STRATEGIA

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

La nostra strategia intende avviare e incentivare politiche di promozione nei confronti del territorio che siano efficaci per far sì che esso si possa assicurare un successo elevato agli occhi del mercato potenziale e che gli permetta di acquisire una migliore immagine ed un più forte potere attrattivo capace di generare maggiori arrivi e presenze turistiche, e dunque, dei risvolti economici a effetto prolungato. Solamente se tale obiettivo riesce a raggiungere la collettività locale allora può garantire lo scopo primario dell'iniziativa: rafforzare la coesione, la cooperazione e l'orgoglio di essere parte di una comunità che si è rivelata capace di presentarsi in modo nuovo nel contesto internazionale, offrendo una proposta culturale rinnovata ed articolata. Diventa necessario un rapporto collaborativo nel caso di ciascun progetto con le istituzioni, associazioni, enti che possano garantire un team di supporto in grado di lavorare alla rielaborazione di contenuti locali stabiliti in una rilettura narrativa che abbia lo stesso fascino di un buon doppiaggio. È altresì importante, nell'attuazione di un piano, la collaborazione tra creatività e supporto attuativo/economico al fine di rendere concreta ed efficiente la posa in opera dell'iniziativa di narrazione scenica.

La modalità attraverso la quale si applica la strategia, atta al raggiungimento degli obiettivi prefissati, è costituita in prima linea dalla definizione di tali volontà:

1

Attrarre le risorse sia locali che esterne che consentano quindi grazie a forti indici di attrattività e competitività di attivare meccanismi virtuosi nei confronti di investimenti sulla cultura e sul territorio in oggetto oltre che incentivare la visita turistica e la presenza dei locali.

2

Migliorare in termini percettivi la qualità della vita di un luogo, con la finalità di aumentare il valore del territorio attraverso dinamiche di coesione sociale e cooperazione per rendere forte il sentimento di appartenenza dei singoli all'interno della comunità.

3

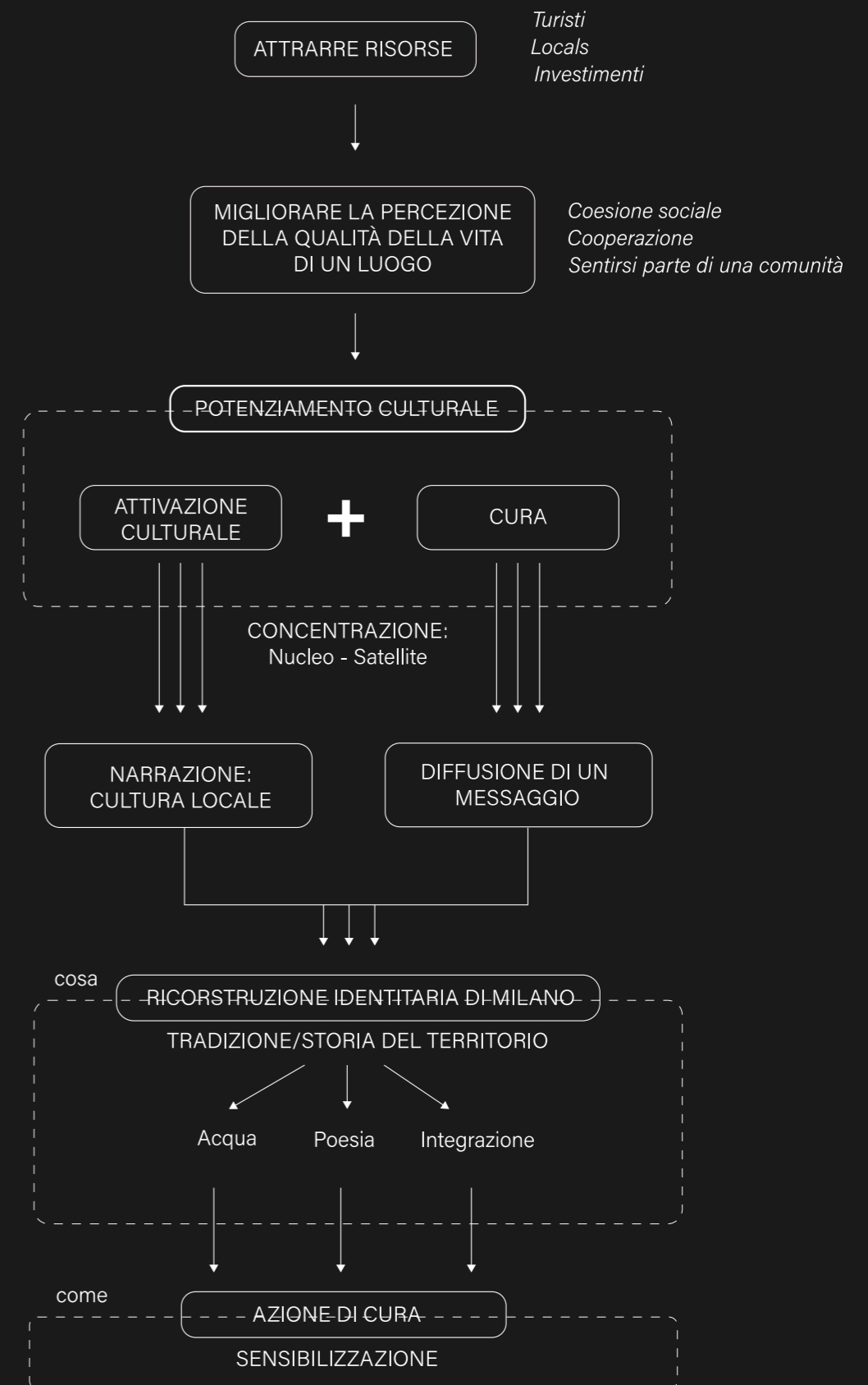
Aprire lo sguardo verso il futuro tramite la definizione di messaggi di sensibilizzazione nei confronti di ciascuna tematica di progetto al fine di incentivare l'uso corretto delle risorse nel futuro prossimo

Curato da: **Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni**

Ciò che vogliamo ricordare avviene attraverso l'attuazione di un potenziamento culturale all'interno del quale la cultura e l'identità locale vengono diffuse sotto forma di narrazione. La contaminazione culturale attraverso una comunicazione, volta all'efficacia della strategia di branding territoriale, si sviluppa sotto forma di progetto su un dato luogo che, oltre a fornire la base infrastrutturale e tecnica per il disegno esecutivo, regala il contenuto locale da reinterprete.

L'obiettivo più ampio corrisponde perciò alla volontà di attrarre risorse sociali ed economiche in modo tale da aumentare l'indice di attrattività e di competitività del territorio locale. Ciò viene raggiunto tramite un progetto volto al miglioramento della percezione del luogo in oggetto da parte degli abitanti, un progetto sistematico definito esecutivamente da un programma di narrazione territoriale, il cui contenuto è costituito dalla cultura locale.

fig. 75 - Schema strategia e visione generale



BIBLIOGRAFIA

M. Augé, “Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité”, 1992

E. Papa, “TEMA anno 0”, dicembre 2007,

M. Bennis, “Il Mediterraneo e la parola. Viaggio, poesia, ospitalità”, Donzelli editori, Roma, 2009

M. Aime, “Cultura”, Bollati Boringhieri, Torino, 2013

Cervero, 2009; Cervero et al., 2017; Ravazzoli e Torricelli, 2017; Nazioni

L. Mumford, “What is a City?”, Architectural Record, 1937

M. Aime, “Contro le radici”, Bollati Boringhieri, Torino, 2013

S. Follesa, “Tra globale e locale, Identità dei luoghi e culture materiali”, Firenze, 2010

K.C. Karnes, “What is an Immersive Experience And How Do You Create One?” , 2020

“The Future of Immersive Content”, Innovation Report, 2018

S. Scuri, “Territori empirici, Comunicare l'identità dei luoghi: un progetto di design della comunicazione”, 2013

O'Doherty B. Inside the White Cube. L'ideologia dello spazio espositivo [original ed. Inside the White Cube. The Ideology of the Gallery Space, The Regents of the University of California, 2000], Monza: Johan & Levi, 2012

I. Migliore, Time to Exhibit

Craig Amundsen, Seventh National Conference On Light Rail Transit, Bkw, Inc. Public Art and Public Transportation

President Emerita, The Museum of Modern Art, Public Art and Argument

UNESCO, Definizione di " Patrimoni orali e immateriali dell'umanità"

Simoes e Dibb, “Rethinking the brand concept: New brand orientation”, 2001

De Chernatony e Dall'Olmo Riley, 1998

Smidt-Jensen, “The Geography of the Experience Economy in Denmark”, 2006

S. Fournier, “The Uninvited Brand, Boston University School of Management”, Research Paper, 2011

I. Turok et al., “Twin track cities? Competitiveness and cohesion in Glasgow and Edinburgh”, 2004

Hospers et al., “A View on Creative Cities Beyond the Hype”, 2008

B. Bramwell et al., “Tourism Marketing Images of Industrial Cities”, Annals of Tourism Research, 1996

Intelligent Community Forum 2013

C. Pasquinelli, “City Branding and Local SMEs: A Smart Specialisation Perspective”

G.H. Rivière, “The ecomuseum, an evolutive definition”, “Museum” No. 148, 1985

S. Talli, “Il museo diffuso, Fra le prime esperienze italiane quella della Valdelsa da Vinci a Certaldo”

C. Fiordimela, “Migliore+Servetto, allestimenti come espansione della cornice”, Mosaico, Professione e Formazione, 2016

P. Pucci, “I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani”, Urbanistica-Documenti, Franco Angeli, 1996

R. Pavia, “Babele”, Meltemi, Roma, 2002

U. Eco, “Sei passeggiate nei boschi narrativi”, Bompiani, Milano, 1994

J. Allen, M. Papadimitiou, “Strategie alternative all'abitare”, a cura di G. Scardi, Milano, 2006

D. Calabi, E. Chiodo, S. Scuri, “Experience, Immersion and Perception: Communication Design for Urban and Natural Environments”

D. Lee & A. Gilmore, “Mapping cultural assets and evaluating significance: theory, methodology and practice”

G. Baule, “Narrazioni predittive, Sul design dell'accesso e le retoriche di anticipazione”

F. Casetti, “A Mediascapes decalogue”

C. Ratti, “Design thinking, progettare con le nuove tecnologie digitali, L'IoT ha cambiato il modo di approcciarsi al design e di ripensare gli spazi in cui viviamo”, 2018, in “Professionearchitetto.it”

M. Rouse, “internet of things (IoT)”, IOT Agenda, 2019

R. Ruffini, CEO Moncler

“Integrated city-brand building: beyond the marketing approach”, CityLogo-Eurocities thematic workshop, Utrecht, 2013

S. Schirinzi, “Come si evolvono le collaborazioni fra i marchi”, 2018

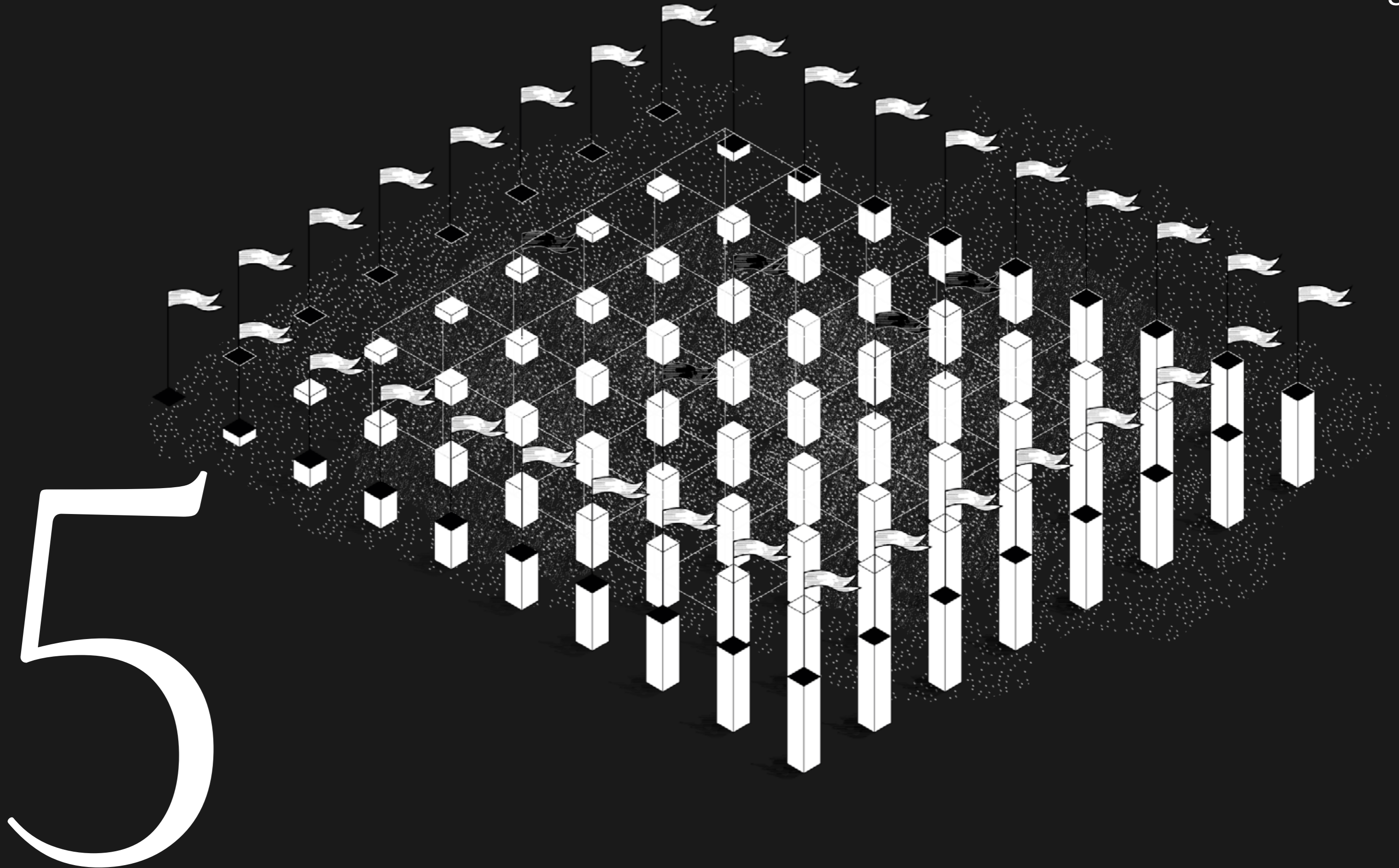
A. Osman, “Collaborations Make Inroads in the Luxury Market”, New York Times, 2018

L. Stoppard, Financial Times

S. Mazzotta, “Le fondazioni culturali delle corporate del lusso. Collezioni d'arte aziendali, mecenatismo e sponsorizzazione”, Sapienza Università di Roma, ZoneModa Journal. Vol.8 n.1, 2018

MILANO

Luogo



INTRODUZIONE

QUALITA' DELLA VITA

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Il discorso intrapreso finora mette in luce dinamiche che appartengono alla maggior parte delle metropoli del mondo. Per quanto riguarda l'Italia, solo la città di Milano sta dimostrando di essere incline alle dinamiche rappresentate precedentemente. L'evoluzione che ha contraddistinto Milano dagli anni '70 del secolo scorso e che è in corso tutt'ora sta trasformando completamente la città: si è passati da un modello di città prettamente industriale al modello delle smart cities, caratterizzate da una sensibilità nei confronti dell'ambiente e della qualità della vita dei suoi abitanti.

Milano è l'esempio più fulgido del fenomeno sociologico della gentrificazione, soprattutto negli ultimi tempi. Considerata la città d'esempio in Italia per ciò che riguarda l'avanguardia nell'offerta dei servizi e dei trasporti, dei quartieri ecosostenibili, delle riqualificazioni di zone in fase di degrado, Milano è diventata a tutti gli effetti una capitale europea. Inoltre, è la città della moda, delle innovazioni architettoniche, delle start-up tecnologiche e delle possibilità finanziarie, ove il settore terziario è stato in grado di rendere la città una vera e propria capitale-vetrina. Nell'immaginario collettivo e nella percezione comune, Milano sembra essere, dunque, una "città che sale" e in cui, con frequenza incalzante, aprono nuovi spazi, inaugurano nuovi progetti, si moltiplicano i grandi eventi e le settimane tematiche e si diffondono nuove attività artigianali, commerciali e creative sintomatiche del dinamismo del sistema socio-economico locale.

fig. 76 - Mappa dello scenario legato alla Gentrificazione nelle periferie urbane.

- Aree gentrificate
- Aree ancora da gentrificare



RIGENERAZIONE URBANA

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Parallelamente, da un punto di vista urbano, negli ultimi anni Milano ha avuto una propensione nei confronti di una massiccia opera di riqualificazione di quei quartieri considerati zona di periferia. Sono state infatti investite molte risorse pubbliche e private per la riqualificazione decentrata, la quale è volta alla realizzazione di progetti che mettono al centro la vivibilità della città. Un giusto equilibrio tra lo sviluppo immobiliare e la necessità di piazze e giardini, con più spazio libero dove sostare, giocare, incontrarsi, leggere o godersi il lusso del tempo libero senza pagare il pedaggio. Obiettivi di questo genere sono ambiziosi e prevedono delle modificazioni radicali per quanto riguarda la sfera dei servizi di mobilità: la riduzione del traffico delle auto e, di conseguenza, dell'inquinamento, a favore di una mobilità più responsabile e sostenibile, con più servizi pubblici a prezzo contenuto per le fasce meno agiate, anziani e giovani, più piste ciclabili e percorsi pedonali¹⁷⁴. A tal proposito elenchiamo alcuni progetti in vista per il futuro milanese:

1) La Torre Galfa, storico grattacielo in via Luigi Galvani, dell'architetto Melchiorre Bega, da cui Unipol-Sai intende ricavare un centro polifunzionale: ricettivo alberghiero nei primi piani, residenziale in quelli superiori.

2) Il Rasoio, l'eco mostro abbandonato di Unipol SAI all'Isola, vicino dalla Biblioteca degli Alberi a Porta Nuova, che rinascerà come centro direzionale ecologico, caratterizzato da una scacchiera di vetro sulla facciata principale per sfruttare al meglio la luce naturale e contenere lo spreco di energia.

3) La nuova sede della Sda Bocconi, un ampio progetto comprensivo di tre edifici (Master, Executive, Office), in attesa del preannunciato centro polifunzionale con piscina olimpionica. Il nuovo campus del prestigioso ateneo modificherà radicalmente il quartiere intorno a via Sarfatti e alla Centrale del Latte, che però non sarà pedonalizzato.

4) È in ristrutturazione il Palazzo di Fuoco progettato da Giulio Minoletti e Giuseppe Chiodi in piazzale Loreto: una riqualificazione che prevede una grande piazza coperta. Il restyling è previsto anche nella zona di Città Studi, dove è già pronta la nuova residenza di piazza Carlo Erba. Tra i progetti dell'area nord ovest di Milano, ad Affori, appariranno quattro palazzoni di 14 piani, due edifici in linea di 6 piani e un corpo basso di altri 2. Poco distante, si concretizza il progetto NovaAmpere, inclusivo di una novantina di appartamenti con facciata mangia-smog, rivestita di cemento autopulente.

5) La riqualificazione si estende sempre più verso le periferie e proprio a Cascina Merlata, nell'area del post Expo 2015, è in corso la realizzazione del progetto Uptown, di EuroMilano. Intanto, via Pasolini si distingue per cantieri di palazzi in via di costruzione, che vedranno tremila appartamenti entro il 2025.

6) Va in questa direzione di progettazione di aree verdi e pedonali, anche piazzale Archinto all'Isola, mentre sono aperti i bandi per il recupero di piazza Lavater, Ortica e piazza San Luigi. Intanto, procedono spediti i lavori in piazza Sant'Agostino e in Porta Volta, con la nuova piazza davanti al Monumentale.

¹⁷⁴ J. Ceresoli, "Milano: tutti i progetti di una città in progress", tratto da "Exhibart.com", 2019

1.



2.



3.



4.



5.



6.



Milano città che vibra

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Dal punto di vista della qualità della vita Milano è prima in classifica in Italia. Questa posizione di eccellenza è legata al sistema d'impresa e alle università, alle infrastrutture turistiche, alla cultura, alla tendenza all'internazionalizzazione. Nonostante tutti gli aspetti positivi appena citati, Milano ha enormi problemi legati alla rigenerazione urbana che sono in procinto di essere risolti attraverso progetti mirati nei quartieri della periferia milanese. In questo panorama di paesaggio urbano in netto miglioramento rispetto agli anni addietro, ma ancora deteriorato in diverse aree della città, si sviluppano situazioni di disagio quali la violenza, l'aggressività, la povertà e l'emarginazione. I milanesi si stanno attivando al fine di far sentire la propria voce alle istituzioni chiedendo un urgente e forte impegno per garantire la sicurezza attraverso interventi minori che non richiedono una gran quantità di risorse per bonificare i quartieri e per far sentire tranquilli i residenti nelle loro case. In aggiunta si può dichiarare che la rigenerazione dei quartieri parte dal superamento dell'equazione periferie = degrado. Ogni città al mondo possiede una ricchezza intrinseca che deriva da diversi fattori come ad esempio la storia del luogo e le specificità che caratterizzano lo stesso. In quest'ottica sono necessari interventi concreti per restituire la dignità ai quartieri e immaginare il futuro accompagnato dalla riscoperta delle identità storiche e delle tradizioni locali, che accomunano chi è nato, chi viene da fuori e chi cerca momenti di aggregazione sociale.

In periferia è necessario che nasca un nuovo modello di sviluppo sostenibile con distretti da disegnare e seguire, attraverso nuove costruzioni, l'aggiunta di verde, la rivoluzione della mobilità e della micromobilità, i servizi urbani e sociali efficienti. Dai grandi investimenti del "Piano Periferia" si aspettano i nuovi poli di decentramento urbanistico per riqualificare i quartieri con impianti sportivi, centri di aggregazione variegati, attività di socializzazione culturale con cinema, teatro, biblioteche e miglioramenti della rete stradale. I

quartieri di Milano sono pezzi della cultura e non luoghi distruttivi privi di speranza. Bisogna fare rivivere i quartieri non solo col recupero della memoria storica, ma anche con la cultura e l'arte per portare l'istruzione ed il bello nei luoghi e nei territori a lungo trascurati. Si tratta di una grande progettazione urbanistica culturale del territorio. La bellezza non si trova soltanto nei palazzi o nei musei del centro o nei nuovi grattacieli, ma anche nelle case di ringhiera e nei quartieri dove la vita degli abitanti si nutre anche di cultura, musica, arte, storia e turismo¹⁷⁵. I processi di rigenerazione e di cambiamento possono, attraverso la cultura, promuovere l'inclusione sociale e l'integrazione degli abitanti, che trasformano i non luoghi della periferia in luoghi di civiltà e di aggregazione socio-culturale, contrastando dal basso le barriere sociali. Il piano di governo del territorio (PGT) è lo strumento più importante di pianificazione urbanistica e il "Piano Quartieri si traduce, soprattutto, in trasferimento di risorse dal centro ai Municipi decentrati, con azioni concrete di equità e con una "giustizia urbanistica riparativa" da parte dei quartieri più gentrificati, rispetto a quelli in maggiore difficoltà. In tale direzione si costruiscono rapporti di collaborazione tra centro e periferie con segnali forti da parte di aree che producono maggiore ricchezza, destinate a favorire quelle più disagiate¹⁷⁶. Milano, come città europea, può e deve restituire ai suoi abitanti quel senso di appartenenza che manca attraverso il pragmatismo ambrosiano. In questo modo si può creare un modello di sviluppo a livello nazionale ed europeo che si impegni a dare ad ogni quartiere un simbolo eccellente di appartenenza alla storia, al presente e al futuro di Milano.

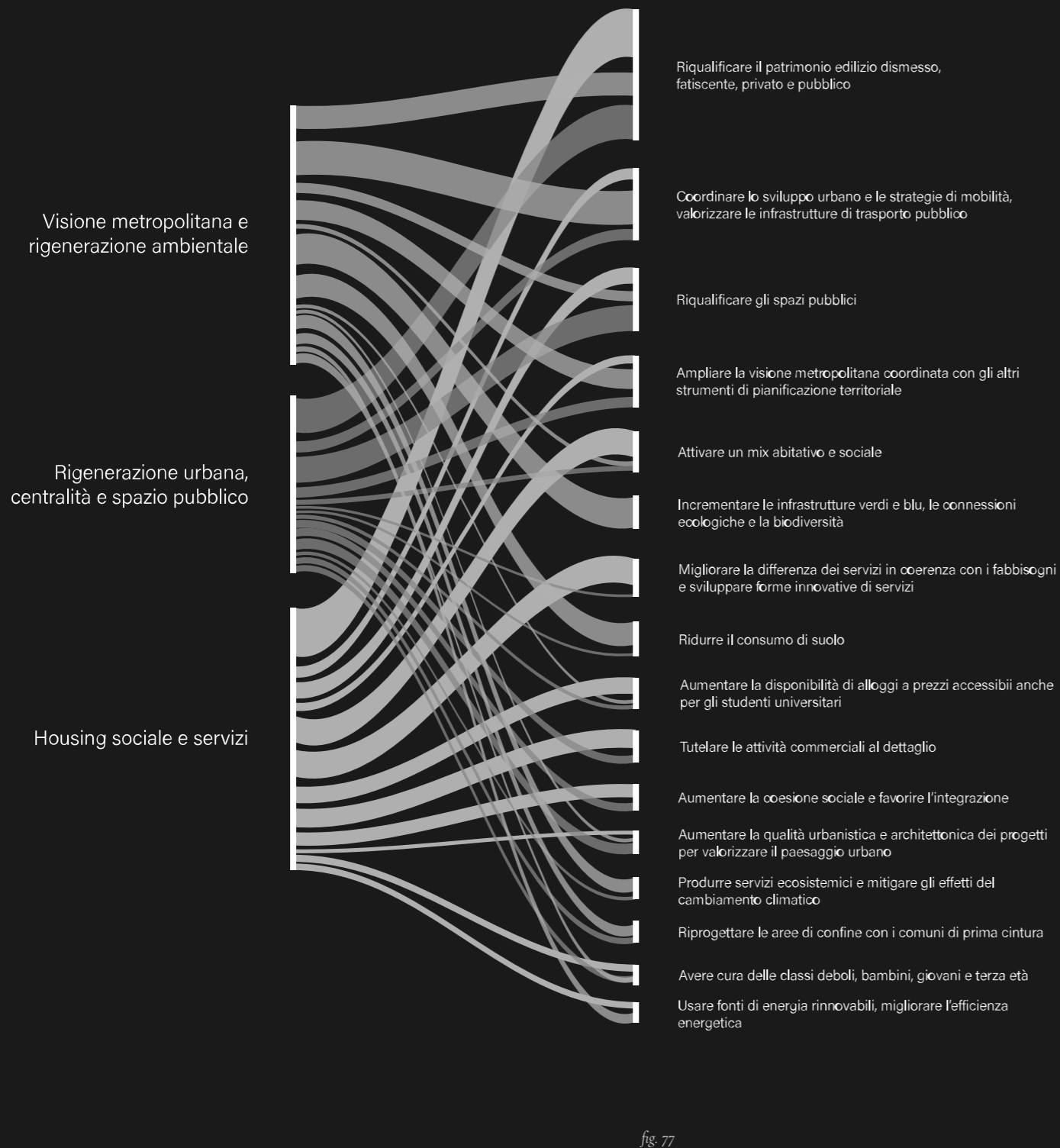
"All'interno del PTG 2030 sono presenti alcune linee guida per la stesura di una progettualità prossima tesa all'innovazione, alla rete, alla propria biodiversità e all'adattabilità".

La cultura ne è consapevole e non a caso sono stati discussi in Triennale i 5 obiettivi che costituiscono la visione del PGT 2030.

- Una città connessa, metropolitana e globale
- Una città di opportunità attrattiva e inclusiva
- Una città green, vivibile e resiliente
- Una città, 88 quartieri da chiamare per nome
- Una città che si rigenera

¹⁷⁵. Fondazione C. Perini, "Milano 2020: I Mali Della Città E Il Diritto Di Sognare La Rigenerazione Delle Periferie"

¹⁷⁶. Comune di Milano, "Piano Quartieri", 2019



Prima dell'ultimo ciclo di grandi trasformazioni, il centro della città era limitato alla parte più antica, quella dalla cerchia dei bastioni. Attualmente si sta estendendo fino alla circonvallazione esterna, quella percorsa della linea 90/91. Nei prossimi anni l'obiettivo di Milano è di abbracciare gran parte delle periferie.

L'amministrazione può e deve guidare questo processo e, per farlo, sono stati messi a punto diversi strumenti: Il grande progetto di trasformazione degli scali ferroviari e le politiche "shock" per incentivare gli investimenti dei privati nelle periferie ne sono un esempio. L'obiettivo è promuovere interventi diffusi per la qualità della vita nelle periferie.

Vengono citati anche i 7 scali ferroviari intesi come nuovi poli di giunzione tra assi storici e periferie: essi si pongono l'obiettivo ultimo di contaminare con l'attrattività i grandi vuoti urbani rinaturalizzando i quartieri e le identità locali. Allo stesso modo si ha l'elemento dell'acqua che torna ad essere protagonista, grazie alla riapertura dei Navigli con l'obiettivo di valorizzare il territorio di loro prossimità¹⁷⁷.

fig. 77 - Ipotetici incentivi per la rigenerazione e lo sviluppo urbano futuro di Milano 2030.

fig. 78 - Rendering del progetto approvato per Milano 2030. Il progetto "Agenti Climatici" del team OMA e Laboratorio Permanente è il vincitore del "Concorso Farini" per il masterplan di trasformazione e rigenerazione urbana degli scali ferroviari Milano Farini e Milano San Cristoforo.

177. Comune di Milano, "PGT - Milano 2030", 2019



fig. 78

Introduzione

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Milano, con il suo ruolo di grande polo attrattore di un'area metropolitana vasta, complessa e in continua trasformazione, deve garantire un sistema di trasporto pubblico strutturato, integrato ed efficiente, che riesca a modificarsi ed evolversi rispondendo alle mutevoli esigenze. La rete che caratterizza la città risulta pertanto molto articolata e complessa per le differenti modalità di trasporto (ferrovia, metropolitana, tranvie, autolinee e filovie) e per il lavoro di coordinamento tra più enti pubblici responsabili dei servizi.

La pianificazione e la programmazione del Trasporto Pubblico Locale (*TPL*) svolge quindi un ruolo fondamentale. Ha infatti l'obiettivo di migliorare il servizio pubblico, indicando soluzioni progettuali in grado di rispondere alle esigenze dei cittadini e dei city-user che si spostano all'interno del capoluogo lombardo¹⁷⁸.

L'Azienda Trasporti Milanesi è una società per azioni di proprietà del Comune di Milano che amministra e gestisce il trasporto pubblico della città. Gestisce 4 linee metropolitane, 18 linee tranviarie, 4 linee filoviarie e 131 linee automobilistiche (più 16 linee del servizio Radiobus di Quartiere) nel Comune di Milano e in 46 comuni della Città metropolitana¹⁷⁹.

178. www.agenziatpl.it

179. www.atm.it/it/IlGruppo

fig. 79 - Mappa della sistema dei trasporti Milanese
Fonte: Geoportale.it



Mobilità in tempo di COVID

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Il 2020 si è dimostrato essere un anno drammatico a causa dell'emergenza sanitaria che ha colpito l'intero globo. L'emergenza ha innescato molte azioni a livello pubblico, volte al miglioramento della qualità dei servizi. Dal punto di vista del sistema dei trasporti sono stati attivati dei meccanismi volti a rendere il sistema della mobilità un servizio sicuro ed efficace.

Con il graduale rilassamento delle misure restrittive imposte per contenere il contagio da coronavirus, in molti centri urbani si è iniziato a incentivare una mobilità diversificata, soprattutto in città densamente popolate come Milano. Il trasporto pubblico è uno dei nodi più critici della nuova normalità: sia perché il distanziamento fisico riduce di molto la capienza dei mezzi pubblici, sia perché con le riaperture e il ritorno dei pendolari sul posto di lavoro è necessario garantire ai cittadini la possibilità di spostarsi in maniera sicura.

Milano è la città italiana che ha più offerta di mezzi pubblici – metropolitana, tram, bus – e servizi di mobilità condivisa – auto, motorini e bici. Il rischio è quindi che si verifichi un calo dell'uso di questi mezzi, e che la città diventi ancora più trafficata e inquinata di prima. Per questo il Comune ha avviato una serie di iniziative con l'obiettivo di decongestionare il trasporto pubblico, ma anche di creare le condizioni adatte a una mobilità alternativa. Per il futuro, l'amministrazione comunale di Milano vorrebbe favorire la mobilità leggera e attiva, obiettivo però non facile da raggiungere alle condizioni attuali: l'auto privata è ancora il mezzo preferito da chi deve raggiungere la città, almeno a partire dalla periferia, ed è considerata uno dei

mezzi più sicuri per evitare il contagio anche quando si ricorre al noleggio. Rispetto al periodo pre-epidemia, un cambiamento nella mobilità che sembra poter mantenersi a lungo potrebbe essere il maggior uso della bicicletta come mezzo proprio per gli spostamenti.

Un altro aspetto su cui si sta concentrando il Comune è quello della micromobilità elettrica. A fine 2019 l'amministrazione locale aveva selezionato tramite bando tre società per il noleggio di monopattini elettrici in condivisione, ripristinando un servizio che era già stato sperimentato in città e poi temporaneamente bloccato. I primi monopattini in condivisione sono stati rimessi in circolazione a inizio febbraio 2020: dopo essere rimasti fermi fino alla fine del lockdown, hanno ripreso a circolare il 4 maggio. È stato proprio il Comune a sollecitare la ripartenza del servizio per dare supporto e un'alternativa valida al trasporto pubblico cittadino¹⁸⁰.

¹⁸⁰ S. Baggio, "La mobilità di Milano sta cambiando?", *Il Post*, 2020

¹⁸¹ Comune di Milano, "Milano 2020. Strategia di adattamento", 2020, pag. 8

¹⁸² P. Maran, "Quartieri. Con "Strade aperte" nuove aree pedonali, ciclabili, zone 30 e spazi pubblici", *Comune di Milano*, 2020

Il distanziamento fisico messo in atto per contenere l'epidemia da coronavirus potrebbe spingere moltissime città ad attrezzarsi per favorire sempre di più gli spostamenti leggeri, soprattutto a piedi o in bicicletta. A Milano il Comune ha già iniziato a fare alcuni interventi strutturali con l'obiettivo di scongiurare un significativo aumento del traffico.

Dell'utilizzo della bicicletta si parla estesamente in "Milano 2020. Strategia di adattamento", il piano del Comune per la realizzazione di un sistema di itinerari ciclabili volti a collegare le diverse zone della città, compresi i quartieri più distanti dal centro e i comuni della città metropolitana. Entro la fine del 2020 il "Programma Strade Aperte e ciclabilità diffusa" prevede la realizzazione di circa 35 chilometri di nuovi percorsi ciclabili, molti dei quali sono già stati completati, per esempio il tratto che collega la centrale Piazza San Babila a Piazzale Loreto, passando per Corso Venezia e Corso Buenos Aires, ricalcando il percorso della Linea metropolitana M1 in direzione di Sesto San Giovanni, che si trova a nord di Milano¹⁸¹.

Uno degli obiettivi del "Piano di Governo del Territorio Milano 2030" è quello di ripensare i ritmi della città recuperando la dimensione di quartiere e ridistribuendo la domanda di mobilità nell'arco della giornata. L'assessore all'Urbanistica, Pierfrancesco Maran, ha detto che

Milano sta accelerando un "processo di rigenerazione della città che stavamo già attuando prima del coronavirus, a partire dall'attuazione di progetti pensati per il miglioramento della qualità dello spazio pubblico e della vita nei quartieri"¹⁸².

Parallelamente, alcune vie saranno chiuse e dedicate al gioco dei bambini e si prevede la possibilità di estendere i marciapiedi esistenti e occupare gli spazi attualmente destinati ai parcheggi per posare tavolini e panchine con elementi di protezione e arredo urbano.

fig. 80 - Foto scattata all'interno del tram (Linea 2) poco prima del Lockdown di Novembre 2020 a Milano.



fig. 80

Prospettive future

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Se un tempo Milano era considerabile grigia inospitale e chiassosa il capoluogo Lombardo rappresenta oggi una metropoli tendente all'accoglienza anche su un livello internazionale, visionaria e ricca di potenziale. Milano non è solo capitale della moda e del design ma un vero e proprio luogo d'attrazione per l'intera penisola in quanto luogo di apertura nei confronti delle tendenze e dell'innovazione, del lavoro tendente alle visioni future, luogo di possibilità economica che si autocelebra con nuovi grattacieli e centri culturali; Milano diventa ora punto di riferimento anche sul fronte della mobilità. L'obiettivo è di ripensare alla mobilità anche in chiave tecnologica, basando il processo su quattro pilastri fondamentali che descrivono l'ideale di *smart city*: elettrificazione, automazione, connettività e intelligenza artificiale, in modo tale da creare una nuova simbiosi tra il verde e la cultura. Se ad oggi gli spazi legati ai veicoli occupano circa l'80% della superficie di Milano diventa necessario armonizzare il mondo delle auto con la mobilità dolce, ridisegnando l'architettura e il design di questi spazi, facendo sì che la mobilità continui a essere carrabile, ma anche al servizio della qualità della vita delle persone che vivranno lungo queste arterie di mobilità. Uno degli obiettivi che si pone il *PTG 2030* corrisponde alla riduzione drastica delle aree carreggiate (portandole a circa il 40% della superficie)¹⁸³ favorendo la mobilità dolce, ossia il trasporto pubblico ed i veicoli elettrici. Come afferma Maran, "si sta riducendo l'uso dell'auto privata mentre aumenta di molto l'utilizzo del trasporto pubblico, così come dei mezzi più sostenibili"¹⁸⁴.

¹⁸³ M. Mombelli, "Milano Future City: la città cambia marcia", "www.businesspeople.it", 2019

¹⁸⁴ Comune di Milano, "Milano 2030: Visione, Costruzione, Strategie, Spazi", Relazione Generale, 2019, pag. 13

¹⁸⁵ Maran, in: M. Mombelli, "Milano Future City: la città cambia marcia", "www.businesspeople.it", 2019

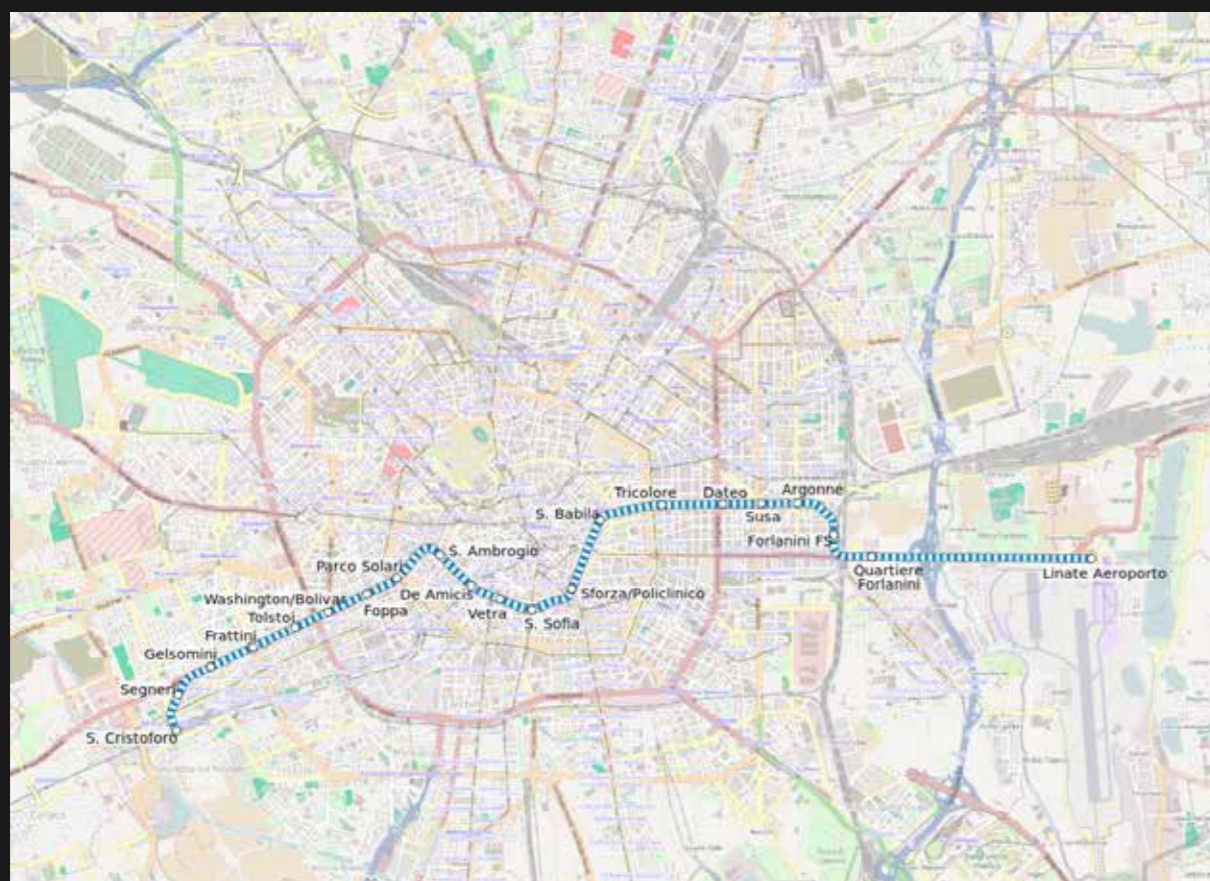
Milano mira a consolidare la propria organizzazione a nodi entro il 2030, diventando un luogo pienamente accessibile grazie al duplice sforzo progettuale sia dal punto di vista dello sviluppo della sua forma urbana che di quello delle infrastrutture di trasporto pubblico. La crescita dei nuovi nodi vuole portare la Milano del futuro ad un nuovo rapporto di prossimità con i luoghi, raccordando periferie al centro e favorendo ancor più un modello diffuso, per addensamento, che renda accessibile ogni luogo a lavoratori, residenti e turisti. Ne è esempio la costruzione ancora in corso della nuova linea della metro M4 e la connessione del centro città all'aeroporto di Linate in 14 minuti, il prolungamento delle linee metropolitane oltre i confini, verso Monza e Settimo Milanese, l'adeguamento della cintura ferroviaria per il riuso della Circle-Line, con 97 milioni di euro investimenti parte dell'accordo sugli scali ferroviari, le politiche per il rafforzamento del Servizio Ferroviario Regionale e il potenziamento dell'alta velocità e del sistema aeroportuale. In modo complementare. Vengono promosse le reti ed i servizi di mobilità dolce anche attraverso un potenziamento del sistema pedonale e lo sviluppo di nuove reti ciclabili, diffuse su tutto il territorio cittadino e sicure. Milano 2030 è una città che intende densificare maggiormente le aree già accessibili, attraverso una diversificazione del-

le attività che costituiscono tali luoghi; valorizzare le porte di accesso lungo i binari – le stazioni ferroviarie di Garibaldi, Centrale, Rogoredo e Bovisa che vengono inglobate nella città sottoforma di hub di sviluppo multifunzionale; che ridefinisce la natura dei nodi di interscambio: Comasina, Cascina Gobba, San Donato, Famagosta, Bisceglie, San Cristoforo, Lampugnano, Bonola, Molino Dorino con l'intento futuro di svilupparsi anche oltre i confini comunali (Bettola e Segrate) trasformandoli da "non luoghi" a luoghi strategici, ricchi di potenzialità nella loro funzione di nodo di accesso, "porte metropolitane dislocate radialmente al bordo della "Low Emission Zone" (Area B)."¹⁸⁵



M4 (Linea Blu)

La M4 o “Linea blu” collegherà il centro storico con la parte Est (Q.re Forlanini e Aeroporto Linate) e con la parte Ovest (Q.re Lorenteggio e Stazione San Cristoforo), integrando la rete del trasporto urbano con una nuova soluzione rapida, e non inquinante. La sua realizzazione permetterà di ridimensionare il traffico a vantaggio del trasporto pubblico, con considerevoli benefici per chi vive e lavora a Milano, e per l'ambiente.



Riapertura navigli

Il progetto intende ricostruire l'antica continuità idraulica della città attraverso la posa di nuove tubazioni e il riutilizzo ove possibile di quelle esistenti in modo tale da riconnettere le acque del Naviglio Martesana con quelle della Darsena, la Vettabbia e il sistema di canali irrigui del Sud Milano. Riaprendo le seguenti traiettorie si ha un rinnovo anche di ciò che avviene in superficie, in cui l'intento è quello di costruire nuovi giunti di percorribilità a mobilità dolce.



Sistema culturale milanese

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Il palinsesto creativo milanese ha contraddistinto negli ultimi decenni una tendenza ad economizzare la cultura con l'intento secondario di creare una certa coscienza civica sia agli occhi dei residenti che dei visitatori, dando un'immagine europea (in termini culturali) ad una città che per la posizione risulta essere strategica. Economia quindi come remunerazione di un processo creativo, cui si riconosce un valore convenzionale - il prezzo di un libro o il biglietto di una mostra, di un concerto o di uno spettacolo teatrale o cinematografico - o un valore esclusivo - l'acquisto di un'opera d'arte, di un palazzo storico, di una porzione di paesaggio. Ma ciò che ha reso Milano la città vetrina per eccellenza in Italia è stata la messa in scena di due forze centripete tra di loro legate: Da un lato la dimensione costituita da una classe creativa sempre più sviluppata e complessa, dall'altro una certa politica culturale, che ha il compito di agire nella posizione di responsabilità pubblica creando la virtuosità della filiera. Quest'ultima promuove il territorio affinché la diversità e la pluralità dei soggetti portino a un costante miglioramento dell'offerta¹⁸⁶. Si ha da un certo punto di vista un allontanamento rispetto alle posizioni/istituzioni culturali classiche ma anche un nuovo tipo di relazioni tra esse ed il territorio. Soffermandoci momentaneamente sulla questione museale milanese è importante riconoscere come lo sviluppo del modello di città arcipelago della metropoli milanese vede una forte concentrazione di istituti museali all'interno dell'area centrale della città: Parco Sempione, dall'area che gravita su Piazza del Duomo e dal perimetro dei Giardini pubblici, facilmente immaginabili in termini di distretti museali in grado di lavorare alla costruzione di connessioni tra di loro e con il territorio di riferimento, in grado di offrire proposte culturali coerenti e condivise, ma anche servizi connessi, agevolazioni e offerte, integrazioni nelle politiche di bigliettazione e prezzo. Milano,

come abbiamo visto, costituisce parte dell'insieme di città che nel mondo industriale nelle società occidentali ha subito, tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta del secolo scorso, drammatiche battute di arresto e profondi mutamenti non solo nelle forme della sua organizzazione, ma anche nell'oggetto stesso della sua produzione. Ma grazie all'inserimento nelle politiche delle nuove linee guida di consumo e di sviluppo di domanda/offerta si è sviluppato un certo grado di interesse sempre crescente ed evidente nei confronti dei prodotti immateriali che vedono la molteplicità delle diverse attività che generano valore economico fornendo informazione, consulenza, comunicazione, progettazione, servizi e che contribuiscono a quel cosiddetto processo di "smaterializzazione" e "propagazione", mentre i beni materiali costituiscono l'ultimo tassello della filiera, sempre se esistenti. Creatività, cultura e innovazione sono le tre parole chiave che contraddistinguono Milano nella propria capacità di dare vita ad una serie di attività di produzione e consumo, in grado di creare valore economico e sociale, ma anche di incidere sugli spazi della città, avvalendosene e modificandoli. Tali elementi hanno dato il via ad un sistematico sviluppo del quadro identitario Milanese come città portavoce per le strategie di marketing territoriale e di storytelling urbano. Andando più nello specifico, il quadro produttivo Milanese è definito secondo le accezioni di "città della moda, del design" che ancora sono in grado di mobilitare un certo interesse immateriale nei confronti di tale territorio, e ciò, avviene grazie al forte legame che sin dagli anni cinquanta si è instaurato tra talento progettuale e capacità artigianali e manifatturiere di Milano, ma anche di tutta la Lombardia¹⁸⁷.

Da città prevalentemente post-industriale impegnata difatti in faticose ricerche di nuove narrative è divenuta la "città della moda e del design" per poi candidarsi (unica plausibile aspirante italiana al titolo) per il ruolo di "Global City"¹⁸⁸. Una relazione tra progettualità e produzione, sapere artigianale e innovazione industriale che ha dato vita a sodalizi che hanno caratterizzato la storia di Milano e che hanno trovato sede in uno specifico contesto fisico in cui la prossimità ha giocato un ruolo importante. Dobbiamo tener presente che la proposta culturale milanese, costituita dal continuo instaurarsi effimero di settimane tematiche ed eventi puntuali quasi su appuntamento accrescono grazie alla loro ricorrenza e alla loro diversificazione inedita un vera e propria contaminazione tra processi e prodotti, una moltitudine di visioni e di modalità di inclusione e coinvolgimento, in cui l'accesso ai contenuti e la partecipazione sembrano essere diventati più immediati, portando attività e pratiche culturali in luoghi meno tradizionali e formali e sempre più flessibili e multidisciplinari. In questo senso il rapporto tra cultura e spazi urbani si è radicalmente modificato, così come si è modificata la rete dei soggetti che ha cominciato a operare in questo settore. È un fenomeno le cui origini vanno ricercate già negli anni '80, quando Milano ha giocato un ruolo chiave nella privatizzazione del mercato delle telecomunicazioni, stabilendo forme contraddittorie, e spesso conflittuali, di egemonia nella produzione dell'immaginario dal punto di vista culturale ma anche socio-tecnico. Partendo dalla solida base delle sue università, dell'Accademia di Belle

Arti, del Conservatorio e di alcune scuole tecnico-professionali, la città è stata in grado di costruire un panorama più ampio e diversificato di offerta formativa universitaria e post-universitaria, sia pubblica che privata. Grazie al suo ruolo di città-vetrina, al più complessivo dinamismo economico, è stata in grado di attrarre eccellenze come l'Hangar Bicocca e la Fondazione Prada, di rinnovare centri culturali dalla lunga storia come *La Triennale* e la *Fondazione Feltrinelli*, di costruire nuove istituzioni come il *MUDEC* e il *Museo del '900* e di rilanciare colonne portanti come *Palazzo Reale* e la *Pinacoteca di Brera*. Ma allo stesso modo, a differenza di quanto accadeva in passato, Milano è persino divenuta attrattiva per alcune tipologie di pubblici della cultura, come quelli della musica dal vivo e dell'arte contemporanea, per i quali, fino a poco tempo fa, era una meta decisamente secondaria. In tal senso un'altro carattere ha dato via a questo processo ossia una certa tendenza alla multidisciplinarietà ed al processo settoriale che vede una mescolanza tra spazi e tra attività producendo così quella commistione tra le diverse attività che scandiscono le nostre giornate, con un ritmo sempre più rapido e una dimensione sempre più immateriale e virtuale, grazie anche alla rilevanza che assumono oggi le nuove tecnologie.

¹⁸⁶ M. Tarantino, "La città culturale", 2012

¹⁸⁷ G. Bosoni, 2003; A. Branzi, 2003

¹⁸⁸ B. Niessem, "Città, quartieri, reti e cultura a Milano", pag. 6

Milano è la città della cultura messa in mostra, bisogna lavorare su questo aspetto per arrivare a dei risultati socio-economici maggiori. Più di 25,4 miliardi di euro e 365 mila addetti collocano la Lombardia ai vertici del panorama culturale italiano. Si tratta di valori che, rispettivamente, incidono per il +7,3% e +7,5%. Milano si conferma prima su entrambi gli indicatori economici, con incidenze intorno ai dieci punti percentuali. Tra le altre province lombarde, spiccano i risultati di Monza-Brianza, dodicesima per valore aggiunto (+6,2%) e decima per occupazione (+7,3%). La cultura è uno dei motori trainanti dell'economia italiana, uno dei fattori che più esaltano la qualità e la competitività del made in Italy. Il Sistema Produttivo Culturale e Creativo, fatto da imprese, PA e non profit, quasi 96 miliardi di euro e attiva altri settori dell'economia, arrivando a muovere, nell'insieme, 265,4 miliardi, equivalenti al 16,9% del valore aggiunto nazionale. Un dato comprensivo del valore prodotto dalle filiere del settore, ma anche di quella parte dell'economia che beneficia di cultura e creatività e che da queste viene stimolata, a cominciare dal turismo. Una ricchezza che si riflette in positivo anche sull'occupazione: il solo *Sistema Produttivo Culturale e Creativo* dà lavoro a 1,55 milioni di persone, che rappresentano il 6,1% del totale degli occupati in Italia. Nel complesso, quello produttivo culturale e creativo è un sistema con il segno più: nel 2018 ha prodotto un valore aggiunto del 2,9% superiore. Gli

occupati sono 1,55 milioni con una crescita dell'1,5%, superiore a quella del complesso dell'economia (+0,9%). È quanto emerge dal Rapporto 2019 "Io sono cultura – l'Italia della qualità e della bellezza sfida la crisi", elaborato da Fondazione Symbola e Unioncamere. Si tratta dell'unico studio in Italia che, annualmente, quantifica il peso della cultura e della creatività nell'economia nazionale. I numeri dimostrano che la cultura è uno dei motori della nostra economia. Dall'analisi emerge con chiarezza quanto il 'sistema Italia' debba a cultura e creatività: il 6,1% della ricchezza prodotta in Italia, nel 2018, quasi 96 miliardi di euro. L'occupazione evidenzia nel complesso una variazione positiva del +1,5% a confronto con un dato che per l'intera economia è del +0,9% e andamenti coerenti per i settori rispetto a quanto visto per il valore aggiunto prodotto con un tasso di incremento del +1,8% per le creative driven e del +1,4% per la componente core, all'interno della quale spiccano videogiochi e software (+7,5%), design (+4,0%) e performing arts (+2,4%)¹⁸⁹.

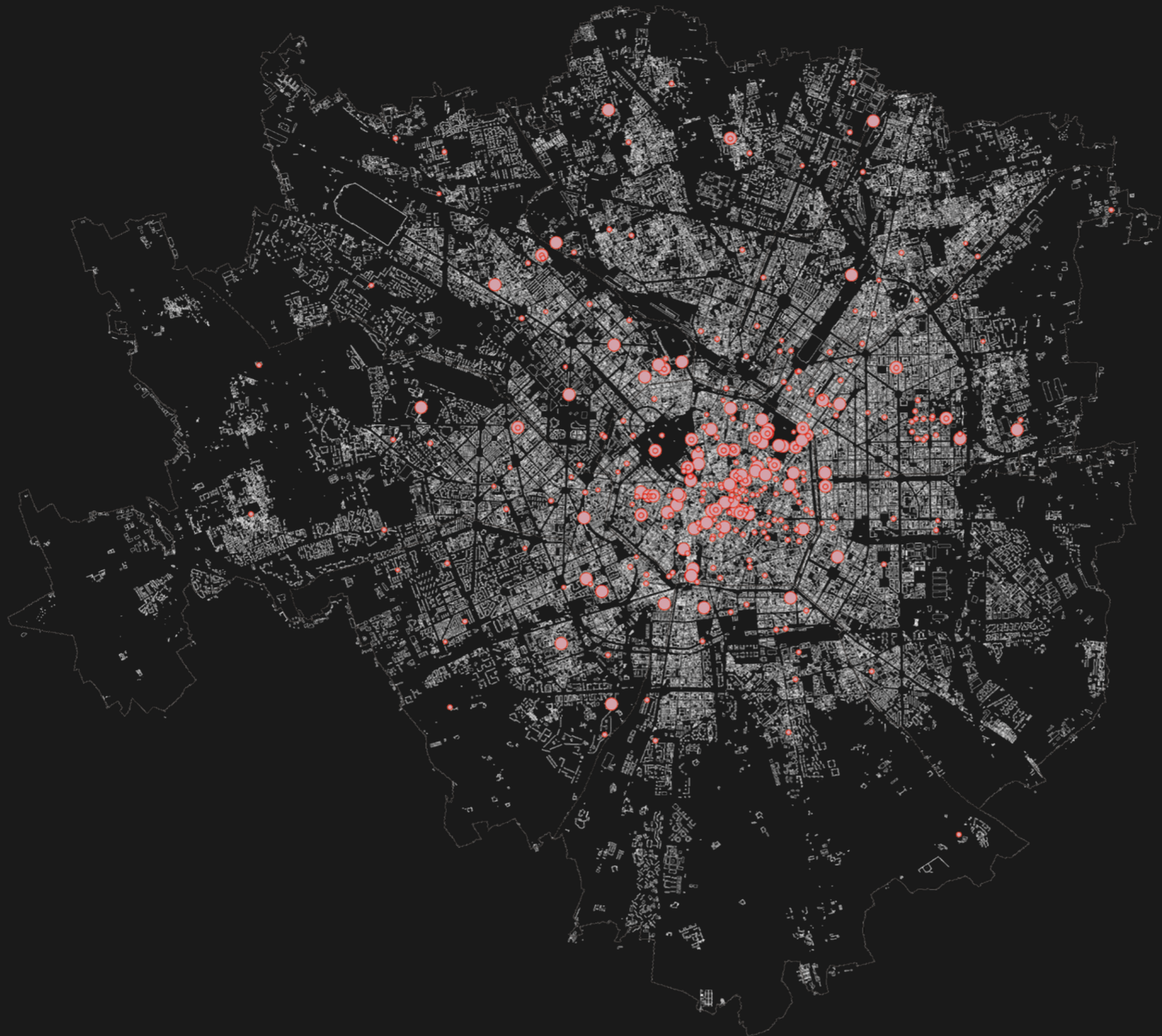
189. Fondazione Symbola, "Io sono cultura", 2019

Cultura, creatività e bellezza sono la chiave di volta di molti settori produttivi di un'Italia che fa l'Italia e consolidano la missione del nostro Paese orientata alla qualità e all'innovazione: un soft power che attraversa prodotti e territori e rappresenta un prezioso biglietto da visita. Un'infrastruttura necessaria anche per affrontare le sfide come per esempio la crisi climatica. L'Italia producendo valore e lavoro attraverso la cultura e la bellezza, favorisce un'economia più a misura d'uomo e, anche per questo, più competitiva. Allo stesso modo con cui Chicago in un certo senso ha assistito ad una rinascita culturale ed innovativa in seguito ad un forte fenomeno di deindustrializzazione della Detroit fordista, a Milano la disponibilità di spazi in disuso, le possibilità di trasformazione che ne sono conseguite, l'interesse sempre più trasversale e accessibile per le forme di economia basate sulla conoscenza, sulla creatività e sul valore immateriale, il crescente affermarsi di Milano rispetto a quell'agglomerato produttivo costituito da industrie creative, moda, design, comunicazione, la tendenza di processi di rigenerazione urbana a base culturale già ampiamente affermata in Europa. La cultura è un asset strategico per il nostro Paese su cui far leva; è un potente strumento di crescita delle persone e un efficace volano per l'economia. A questi fattori si aggiunge la capacità di tenere insieme le persone, dar vita al dialogo e generare valore per le comunità, concorrendo alla coesione sociale. È stato sperimentato anche con la creazione di imprese culturali che hanno dato lavoro a centinaia di giovani e portando la cultura sempre di più verso le persone che

190. Fondazione Symbola, "Io sono cultura", 2019

fig. 81 - Mappa della distribuzione delle istituzioni culturali a Milano. Fonte: Geoportale Regione Lombardia, periferiemilano.it

ne hanno meno accesso, e nei luoghi più lontani, come le periferie. Allo stesso modo risulta necessario essere consci di una certa duplicità di visioni che riguardano l'asset culturale della città: da un lato si collocano i sostenitori dell'ecosistema che si sta configurando e che lo considerano come una risposta concreta e tangibile alla condizione di stallo, politico ed economico, che ha caratterizzato per molto tempo Milano. Dall'altra, invece, emergono delle valutazioni più critiche, che guardano a questo fermento come a una bolla temporanea, che faticherà a produrre dei risultati culturalmente innovativi e più stabili nel lungo periodo e a sviluppare un'offerta culturale, inclusiva e a scala urbana¹⁹⁰.



Milano 2030

Curato da: Mattia Barrile, Giovanni Bettinelli, Simone Salcuni

Milano 2030 si pone inoltre l'obiettivo di sviluppare luoghi che sono rimasti in secondo piano all'interno dell'assetto urbano e che hanno favorito la creazione di luoghi di degrado. L'intenzione è quella di reintegrarli, tramite i nuovi audaci progetti di raccordo tramite trasporto pubblico, al centro del tessuto urbano preesistente. Ma soprattutto rigenerare interi quartieri, tramite l'attrazione di investimenti internazionali, che possano creare nuovi posti di lavoro, accelerando la rivitalizzazione della città e connettendo lo sviluppo del sistema del verde e della mobilità collettiva.

Si intende inoltre non solo consolidare la struttura dei grandi servizi esistenti, per esempio tramite il rilancio di Città Studi, anche grazie al nuovo progetto firmato da Renzo Piano, ma coniugare le grandi manovre rigenerative con l'eccellenza delle funzioni di rilievo metropolitano, sia pubbliche che private:

*"attività legate a università, ricerca e innovazione, sport, cultura e salute che hanno definito e continueranno a definire il motore dello sviluppo urbano-metropolitano milanese, attraverso l'espansione e la rilocalizzazione delle loro attività, l'ammodernamento delle infrastrutture e l'organizzazione di grandi eventi"*¹⁹¹.

Si esplicita quindi all'interno dei vari documenti, la scelta di rivalorizzare l'immagine milanese con l'intento di riordinare una cultura attrattiva che da sempre ha avuto luogo all'interno della città ma che non ha mai avuto modo di essere valorizzata sotto la guida di infrastrutture dedicate e di centri attrattivi addensificatore. La diffusione precedente e ancora attuale di tali attività non consentono difatti la valorizzazione a lungo termine (dal punto di vista culturale) della città come luogo riconosciuto per una specifica qualità. La visione secondo cui si intende destinare i grandi vuoti urbani come Bovisa-Goccia, San Siro-Trotto, Piazza

D'Armi, Ronchetto, Porto di Mare, Rubattino che svolgono attualmente funzioni di carattere strategico, di uso pubblico e/o di interesse pubblico o generale, ad una logica di integrazione con altri grandi progetti urbani e metropolitani in divenire è un chiaro segnale di crescita da tal punto di vista specialmente se pensiamo agli attori che costituiscono il motore del finanziamento dei seguenti vuoti: l'acquisto da parte di Prada (11/2020) dell'intero scalo di Porta Romana per la costruzione del Villaggio olimpico di Milano, fa intuire la volontà di ristabilire (anche a livello di contenuto) la propria volontà rigeneratrice nei confronti del luogo, come già era accaduto nel caso di Fondazione Prada.

*"Milano 2030 è una città che produce conoscenza, innovazione e inclusione. L'attrattività di Milano, la sua capacità di competere ai livelli alti dei processi di sviluppo, sarà sempre più dipendente dalla combinazione tra propensione all'innovazione e attitudine inclusiva"*¹⁹².

L'intento è anche quello di concentrarsi maggiormente sull'impatto ambientale e sullo sviluppo dell'innovazione tecnologica ma soprattutto la volontà di promuovere l'inclusione economica sociale e civile. Ciò si intende da un punto di vista prettamente economico, una direzione di sguardo nei confronti dell'economia 4.0 che ha lo scopo primario di fornire nuove possibilità per i giovani, oltre che fornire una nuova articolazione di servizi abitativi che mira a favorire l'abitare temporaneo con l'intento di conciliare il lavoratore ai differenti target abitativi che corrispondono alla mixité sociale che rappresenta il valore peculiare di Milano.

La dimensione culturale visualizzata consente di comprendere a pieno il ruolo della città in oggetto dando però anche spazio a questioni che possono essere utili e cruciali per il futuro delle politiche culturali e creative di Milano: In pochi settori della cultura per esempio esistono "scuole", "stili" o "linguaggi" tipicamente milanesi: Milano è una città che distribuisce cultura in modo efficiente ed è in grado di farlo mettendo a frutto economie di scala, ma è ancora troppo poco un luogo di produzione culturale strictu sensu¹⁹³. Un altro aspetto è l'emergenza nella comprensione delle dinamiche di quello che può essere definito come "eventismo", il palinsesto entro il quale si articolano spazi e tempi di messa in scena dei servizi immateriali milanesi. Si è via via costruita nel corso degli anni una successione senza tregua di "week" che ha contribuito a costruire uno scenario di offerta esperenziale ininterrotto, correndo però il rischio di stancare per la sua ripetitività, divenendo in un certo senso claustrofobico. Ciò ha concorso alla realizzazione di un ambiente polifonico e polisemico che va però riprogettato costantemente. Ancora, la creazione del SUEV, lo Sportello Unico Eventi, e la costruzione di un calendario annuale attorno a due format specifici per gli eventi diffusi (le "Week" più commerciali, e le "City" a carattere più culturale) hanno portato a rendere visibile la città nei diversi mesi dell'anno anche come città della letteratura, della musica, dei musei, del cibo, dell'arte, della fotografia, del cinema, e altro ancora¹⁹⁴. Diverse aziende hanno investito nella realizzazione di istituzioni culturali molto attive (da Pirelli a Prada), anche come parte di progetti

di riqualificazione urbana, contribuendo a creare hotspot per attirare un pubblico internazionale contemporaneo. L'insieme di queste "etichette" e il comportamento dei diversi attori istituzionali suggerisce la presenza di un tessuto di operatori e di luoghi variamente radicati nel tessuto cittadino e con un impatto sociale ed economico ancora poco studiato, sia nella sua specificità e varietà, sia come parte di un processo di globalizzazione. Ma tale palinsesto di weeks diffuse sul territorio rischia infatti di limitare la nascita di un "grande evento", dell'appuntamento forte e potente, atteso e memorabile, dell'unicum eversivo di un continuum. La "città che sale"¹⁹⁵, è quindi piena di contraddizioni e complessità, e, perciò, contemporanea, deve rispondere a questi interrogativi e interpretare, con creatività, le zone franche tra luoghi e tempi, spazi ed eventi, istituzioni e movimenti. Questa è la creatività di cui necessita Milano.

191. PGT 2030, Milano 2030 è una città di eccellenze integrate nel territorio metropolitano (CDM-1545211377-1).

192. Daniele Comunale, "Prada holding si aggiudica lo scalo di Porta Romana per 180 milioni", mffashion.it, 11/11/2020

193. Bertram Niessen, Il seminario Città, quartieri, reti e cultura a Milano: un'introduzione, p.6

194. Paola Dubini, L'infrastruttura culturale e la crescita di Milano, p.14

195. Paolo Dalla Sega, Gli eventi dopo la festa: Milano e l'eventismo, p.11

fig. 82 - PGT Adottato - Milano 2030. Fonte: Comune di Milano
fig. 83 - Mappa eventi fuorisalone 2013. Fonte: ilwalterx.wordpress



fig. 82

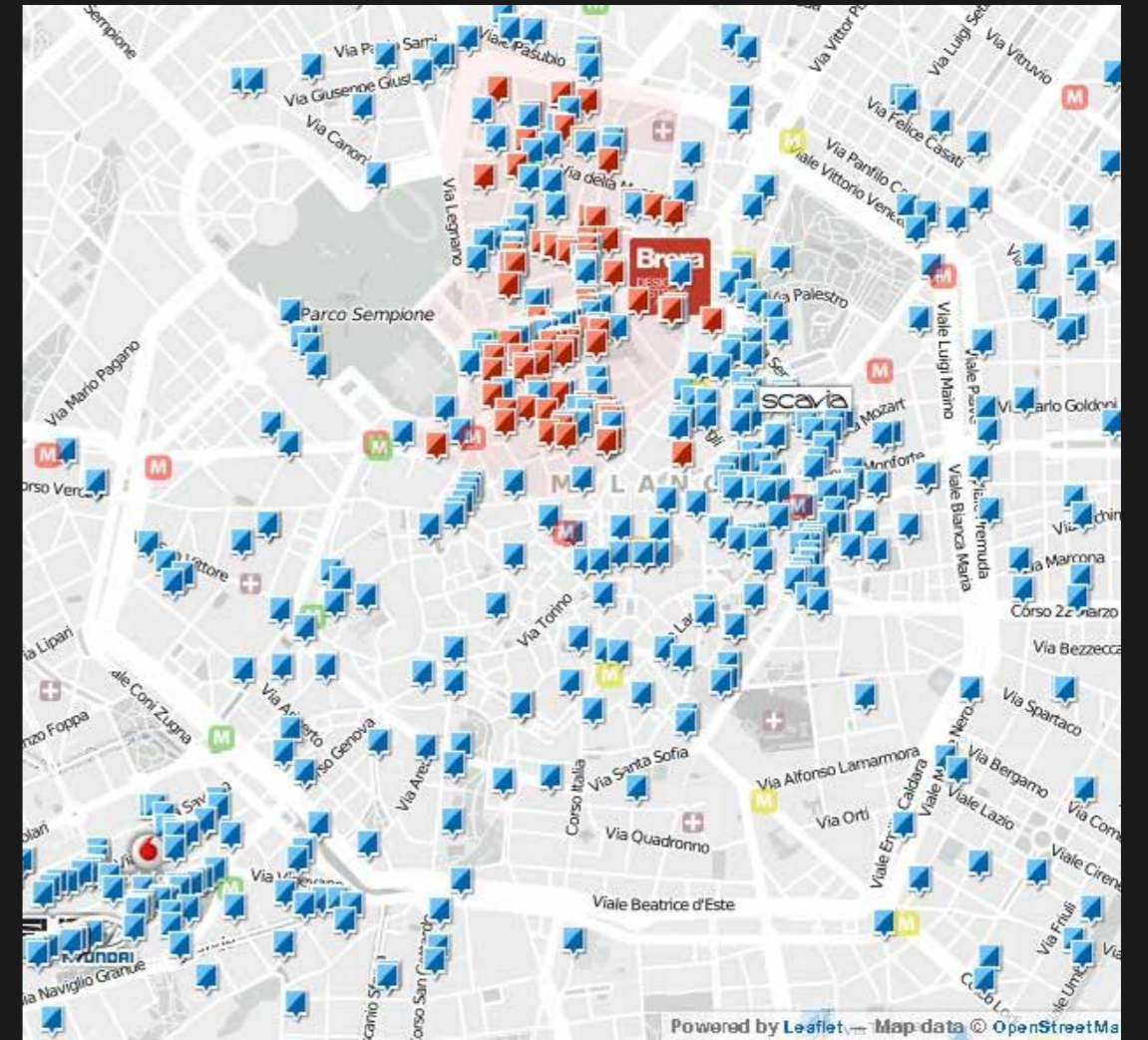


fig. 83

BIBLIOGRAFIA

J. Ceresoli, “Milano: tutti i progetti di una città in progress”, tratto da “Exhibart.com”, 2019

Fondazione C. Perini, “Milano 2020: I Mali Della Città E Il Diritto Di Sognare La Rigenerazione Delle Periferie”

Comune di Milano, “Piano Quartieri”, 2019

Comune di Milano, “PGT - Milano 2030”, 2019

S. Baggio, “La mobilità di Milano sta cambiando?”, IlPost, 2020

Comune di Milano, “Milano 2020. Strategia di adattamento”, 2020,

P. Maran, “Quartieri. Con “Strade aperte” nuove aree pedonali, ciclabili, zone 30 e spazi pubblici”, Comune di Milano, 2020

M. Mombelli, “Milano Future City: la città cambia marcia”, “www.businesspeople.it”, 2019

Comune di Milano, “Milano 2030: Visione, Costruzione, Strategie, Spazi”, Relazione Generale, 2019

Maran, in: M. Mombelli, “Milano Future City: la città cambia marcia”, “www.businesspeople.it”, 2019

M. Tarantino, “La città culturale”, 2012

G. Bosoni, 2003; A. Branzi, 2003

Fondazione Symbola, “Io sono cultura”, 2019

PGT 2030, Milano 2030 è una città di eccellenze integrate nel territorio metropolitano

Daniele Comunale, “Prada holding si aggiudica lo scalo di Porta romana per 180 milioni”, mffashion.it, 11/11/2020

Bertram Niessen, Il seminario Città, quartieri, reti e cultura a Milano: un'introduzione

Paola Dubini, L'infrastruttura culturale e la crescita di Milano

Paolo Dalla Sega, Gli eventi dopo la festa: Milano e l'eventismo

RICERCA DI PROGETTO

Giovanni Bettinelli



IL SUONO DELLA CITTÀ

IL PAESAGGIO SONORO URBANO

Ci sono rumori che sono diventati, in un certo momento, suoni.

I territori urbanizzati sono ambienti la cui gestione richiede, da un lato, adeguati capacità di mediazione tra le diverse esigenze, spesso contrastanti, e dall'altra un'idea precisa degli obiettivi di sviluppo futuri. Uno di questi aspetti è la necessità di garantire la mobilità nelle aree urbane e, contemporaneamente, ridurre i livelli di rumore al di sotto dei valori che sono compatibili con il benessere dei cittadini. Ci sono rumori che sono diventati, in un certo momento, suoni e spesso ci si limita a una definizione empirica: il suono diletta, è cioè gradevole al nostro udito, il rumore invece arreca disturbo e fastidio. Ma anche in questo caso ci siamo limitati a una definizione soggettiva¹. Le sorgenti di rumore in contesto urbano sono inquantificabili, data la loro molteplicità. In un contesto urbano costituito da traffico automobilistico e ferroviario, le sorgenti sonore fisse dovute alle attività commerciali, oltre che alle attrezzature per edifici, all'uomo ed alle attività legate alla ricreazione, al turismo, alla pubblicità e alle telecomunicazioni, non consentono di contraddistinguere chiaramente i suoni, e la loro sorgente. Questo rende complessa l'analisi del paesaggio sonoro, e costituisce quello che può essere definito come *bor-done urbano*, un tappeto sonoro costante che si aggira intorno ai 40-50Db. Va sottolineato, tuttavia, che non tutto il contenuto sonoro a cui si fa riferimento ha necessariamente un'accezione negativa: i suoni costituiti dai mercati locali e/o prodotti da attività artigianali con valore storico, il suono, o meglio, l'acusticità percepibile nei parchi pubblici, centri storici, al contrario, hanno un valore positivo. Altrettanto positivo può essere il valore di alcune fonti prettamente legate al

rumore ma che per la propria rilevanza simbolica costituiscono un'immagine storica di tale ambiente. Essi rappresentano, infatti, l'insieme delle sonorità che contribuiscono alla percezione del "paesaggio sonoro" di un'area da preservare, in quanto tali suoni, oltre ad essere apprezzati, sono anche ricercati dai cittadini. Il rumore generato dal traffico veicolare, invece, rappresenta uno dei principali contributori ai livelli di rumore registrati nelle aree urbane. Le persone esposte, vengono private della percezione dei suoni piacevoli ed esposte a rischi rilevanti sia in termini uditivi che psicologici. In tale contesto, strategie e interventi per ridurre il rumore causato dalla circolazione stradale, sia quelle tradizionali (normative sui veicoli, circolazione, viabilità, urbanistica) e le nuove, legate al verde e alla mobilità sostenibile, hanno un duplice scopo in quanto non solo riducono l'importo del rumore generato dal traffico stradale, ma allo stesso tempo aiutano a far emergere il rumore positivo tipico del "soundscape" del contesto urbano considerato.

Risulta adeguato ai fini del tema trattato, realizzare un approfondimento legato agli effetti derivanti dall'inquinamento acustico sulla psicologia umana. Parlando di inquinamento acustico si fa riferimento alla propagazione del rumore con impatti variabili sull'attività della vita umana o animale, la maggior parte dei quali dannosi. L'OMS² stabilisce la soglia di 55 dB come livello accettabile per le aree residenziali, ma è evidente grazie a diversi studi che il livello sonoro supera di gran lunga il limite dichiarato e che soprattutto il seguente dato è presente in maggior misura nelle aree e nei quartieri di reddito più basso. Risulta ancora poco chiaro da parte degli studi eseguiti, come gli esseri umani si adattino soggettivamente al rumore. La tolleranza per il rumore è spesso indipendente dai livelli di decibel. La ricerca sul paesaggio sonoro di Murray Schafer³ è stata rivoluzionaria in questo senso. Nel suo lavoro, argomenta in modo convincente come gli esseri umani si relazionano al rumore a livello soggettivo e su come tale soggettività sia condizionata dalla cultura.

1. *Not Ist Super Sanità 2003, 16 / Istituto Superiore di Sanità*

2. *OMS, Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018*

3. *R. Murray Schäfer, Il paesaggio sonoro, 1985*

IL NON-LUOGO ACUSTICO

Le teorie di Schafer sono state dimostrate dall'analisi comparativa di Fong ⁴ delle differenze del paesaggio sonoro tra Bangkok, Thailandia e Los Angeles, California, Stati Uniti. Sulla base della ricerca di Schafer, lo studio di Fong ha mostrato come i paesaggi sonori differiscono in base al livello di sviluppo urbano nell'area. Egli ha dimostrato che le città della periferia hanno paesaggi sonori diversi rispetto alle aree centrali. Le scoperte di Fong collegano non solo l'apprezzamento del paesaggio sonoro a visioni soggettive del suono, ma dimostrano anche come i diversi suoni del paesaggio sonoro siano indicativi delle differenze di classe negli ambienti urbani. Il paesaggio sonoro attuale è erede dei cambiamenti avvenuti durante il diciannovesimo secolo, ove, attraverso l'invenzione delle macchine, nacque anche il rumore e l'idea di paesaggio Lo-fi. Se oggi il rumore trionfa e domina sovrano sulla sensibilità degli uomini è solo un risultato, un effetto delle attività degli esseri viventi sul territorio e del loro proliferare e densificarsi negli ambienti ⁵. È l'esito di un processo evolutivo che si è modificato nel corso degli anni. La sonorità precedente era difatti contrassegnata da suoni concisi come per esempio le campane della chiesa ma anche del mulino e dell'orologio oltre che del vociare che riempiva le strade dei villaggi più ampi prima che il motore mettesse tutti a tacere. Si tratta di suoni che sono andati a perdersi nel corso degli anni. Sovrastati dalle nuove tecnologie e dai nuovi mezzi, hanno comunque determinato fonte di sicurezza temporale, nel caso della campana ⁶ e segnale di sicurezza di sostentamento nel caso del mulino all'interno delle comunità passate. Schafer definisce come Lo-fi l'ambiente sonoro attuale poiché costituito da una sovrabbondanza di suoni: "vi è troppa informazione acustica, così che soltanto una piccola parte di questa può essere percepita con chiarezza. Nei contesti più degradati del paesaggio sonoro lo-fi, il rapporto segnale/rumore è uguale a uno: non è assolutamente più possibile, qualunque sia il messaggio, sapere che cosa si stia ascoltando".⁷

La città attuale presenta gli stessi concetti delineati da Schafer ma portati all'eccesso: se in precedenza era la radio ad estendere lo spazio acustico e poi il Walkman, oggi nell'epoca telematica il suono segnaletico proveniente dai dispositivi mobili è ben più diffuso e cacofonico. Se durante lo scorso secolo la radio costituiva "il canto degli uccelli della vita moderna" ⁸ oggi quegli uccelli sono diventati gli smartphone. Essi si aggiungono alle fonti sonore che nelle città sono legate alla presenza delle infrastrutture di trasporto, quali i nodi di scambio come aeroporti in genere localizzati nelle periferie, gli elementi lineari come le linee ferroviarie che entrano in città fino alle aree centrali e la rete stradale che pervade tutto il tessuto urbano. Le conseguenze non solo definiscono la causa di malesseri psico-fisici anche gravi ⁹ ma rischiano di andare ad aggravare ancora di più un disinteresse ed una perdita nei confronti dei suoni del luogo. La teoria di Marc Augé legata ai non luoghi, ma anche i pensieri di Rem Koolhaas ¹⁰ legati ad un'ipotetica uguaglianza futura tra tutte le città al mondo, sono applicabili di conseguenza anche al paesaggio sonoro che ne deriva. La congestione stradale nella visione più ampia così come i suoni dei dispositivi mobili nella visione più individualistica danno vita difatti ad un panorama invisibile che si presenta però come luogo senza identità acustica e di riflesso, anche senza identità visiva.

4. 02 - Fong J, *Making Operative Concepts from Murray Schafer's Soundscapes Typology*, 2014, p. 173-192

5. Russolo 1916, p.9

6. J. Huizinga, *l'autunno del medioevo*, Sansoni, Firenze 1966, pp. 4-5.

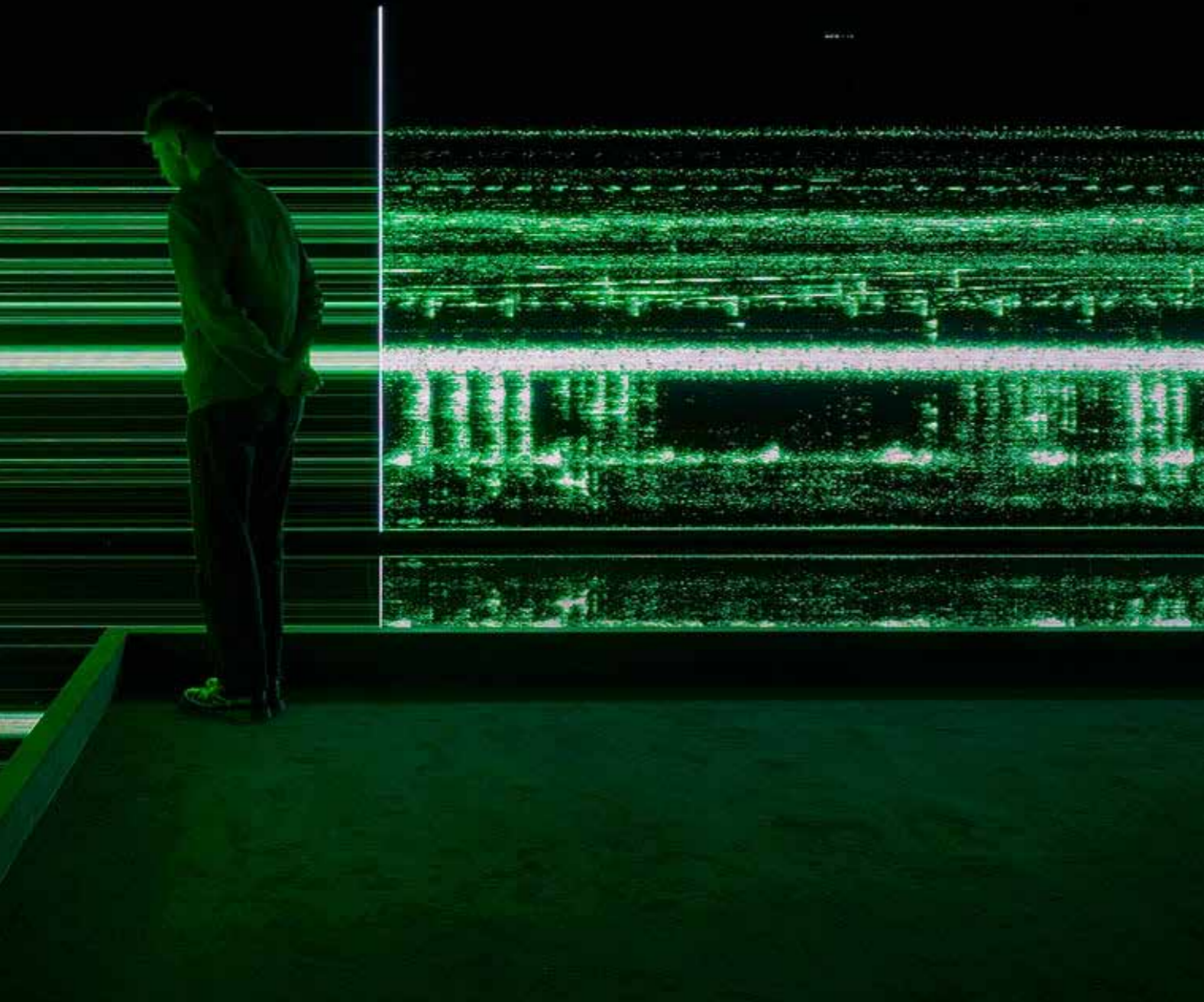
7. R. Murray Schäfer, *Il paesaggio sonoro*, 1 gennaio 1985, p.105

8. R. Murray Schäfer, *Il paesaggio sonoro*, 1 gennaio 1985, p.134

9. *Curcuro e Silvanaggio*, 2007

10. Rem Koolhaas, *Bruce Bad. S, M, L, XL*. Monacelli Press. New York. 1995.

fig. 1 - Great Animal Orchestra — Cartier Foundation
Paris / Shanghai / Seoul / Milan / London, 2016 - 2019



IL SUONO INDESIDERATO

STRESS E DISAGI DOVUTI ALL'INQUINAMENTO ACUSTICO

Elevati livelli di rumore possono contribuire a diversi effetti cardiovascolari negli esseri umani e ad una maggiore incidenza di malattie coronariche. Sebbene gli anziani possano avere problemi cardiaci a causa del rumore, secondo l'OMS, i bambini sono particolarmente vulnerabili al rumore e gli effetti che esso ha sui bambini, possono essere permanenti.¹¹ Il rumore visto in tal senso rappresenta una seria minaccia per la salute fisica e psicologica di un bambino e può interferire negativamente con il suo apprendimento e comportamento futuri. Da un punto di vista fisico, l'inquinamento acustico influisce sulla fisiologia degli individui ed è associato a diversi problemi di salute inclusi ipertensione, alti livelli di stress, tinnito, perdita dell'udito, disturbi del sonno e altri effetti nocivi e di disturbo. Secondo una revisione della letteratura esistente del 2019¹², l'inquinamento acustico era associato addirittura ad un declino cognitivo più rapido. In tutta Europa, secondo l'Agenzia europea dell'ambiente¹³, circa 113 milioni di persone sono colpite da livelli di rumore del traffico stradale superiori a 55 decibel, la soglia alla quale il rumore diventa dannoso per la salute umana secondo la definizione dell'OMS. Il suono di-

venta indesiderato quando interferisce con le normali attività come il sonno o la conversazione, o interrompe o diminuisce la qualità della vita. La perdita dell'udito indotta dal rumore può essere causata da un'esposizione prolungata a livelli di rumore superiori a 85 decibel ponderati. Un confronto tra gli uomini delle tribù *Maaban*, che erano esposti in modo insignificante al rumore dei trasporti o dell'industria, con una tipica popolazione statunitense ha mostrato che l'esposizione cronica a livelli moderatamente alti di rumore ambientale contribuisce alla perdita dell'udito¹⁴. La base patogenetica dei disturbi uditivi è legata alla degenerazione dell'organo del Corti causata dalla prolungata e intensa stimolazione sonora. Le cellule che lo compongono sono estremamente specializzate e per tale motivo la degenerazione cellulare non può essere riparata dalla costituzione di altre cellule similari. Quando la quantità di cellule che degenerano supera una certa quota si incomincia ad avvertire la diminuzione della funzionalità uditiva. Per esempio, il danno uditivo lavorativo da stimolazione cronica si presenta precocemente alla frequenza di 4000 Hz¹⁵, indipendentemente dalla composizione spettrale del rumore.

11. World Health Organization, Report, Children and Noise

12. Paul KC, Haan M, Mayeda ER, Ritz BR (April 2019). "Ambient Air Pollution, Noise, and Late-Life Cognitive Decline and Dementia Risk". *Annual Review of Public Health*.

13. Harvey F (2020-03-05). "One in five Europeans exposed to harmful noise pollution – study". *The Guardian*.

14. S. Rosen and P. Olin, *Hearing Loss and Coronary Heart Disease*, *Archives of Otolaryngology*, 82:236 (1965)

15. Studio Medico Tanzariello, *Danni Acustici da rumore*, 25 Marzo 2012

La perdita delle cellule uditive è irreversibile e può essere derivante da fattori fisici e tossici e anche da un fisiologico processo di invecchiamento. L'insorgenza dell'ipoacusia non è però sempre rapida, infatti questo evento viene sempre preceduto dalla cosiddetta "fatica uditiva"¹⁶, ovvero dal fenomeno per il quale dopo stimolazione sonora di intensità elevata, per ottenere la stessa sensazione uditiva, è necessaria una stimolazione più forte. L'inquinamento acustico può avere effetti negativi non solo sui bambini ma anche sugli adulti, incidendo nello spettro autistico. Gli individui con disturbo dello spettro autistico (Autism Spectrum Disorder, ASD) possono avere iperacusia, che è una sensibilità dell'udito alterata. Le emozioni che ne derivano sono spiacevoli, come paura e ansia, e sensazioni fisiche di disagio all'interno di ambienti rumorosi con suoni forti. Ciò può indurre le persone con ASD a evitare ambienti con problemi acustici, e tale comportamento a sua volta può provocare isolamento e influire negativamente sulla loro qualità di vita. I rumori esplosivi improvvisi tipici degli scarichi delle auto ad alte prestazioni e gli allarmi per auto sono tipi di inquinamento acustico che possono colpire le persone con ASD. Le conseguenze extrauditriche costituiscono altrettanto rischio per la salute umana: Il sommarsi delle fonti interne di rumore con possibili fonti esterne (traffico stradale, ferroviari, aereo, ecc.) può infatti determinare situazioni di disagio o addirittura patologiche, fino a portare a un vero e proprio stress auditivo¹⁷. Oltre al rischio auditivo, situazioni di eccessivo rumore generano un'azione negativa anche sulle capacità di concentrazione e quindi sul modo corretto di percepire e di rapportarsi con eventuali situazioni di pericolo.

Negli studi più recenti legati al paesaggio sonoro sembra evidenziarsi che i paesaggi sonori naturali possono avere dei benefici per il "wellbeing" generale dell'uomo e possono aiutare nel generare un distinto senso del luogo, immedesimando le persone all'interno del loro territorio fornendo inoltre esperienze estetico-acustiche uniche. Gli obiettivi per la conservazione del paesaggio sonoro possono includere paesaggi sonori necessari per la persistenza della fauna selvatica minacciata, paesaggi sonori che sono essi stessi gravemente alterati dall'antropofonia e paesaggi sonori che rappresentano luoghi unici o valori culturali.¹⁸ Alcuni governi e agenzie di gestione hanno iniziato a considerare la conservazione dei paesaggi sonori naturali come una priorità ambientale.¹⁹

16. Tinnitus and Hyperacusis: Overview". *American Speech-Language-Hearing Association*. Retrieved 2019-04-12.

17. *Disturbo da rumore*, Inquinamentoacustico.it

18. Dumyahn, S. L.; Pijanowski, B. C. (2011). "Soundscape conservation". *Landscape Ecology*. 26 (9): 1327.

19. Bernie Krause. (2002) "Wild Soundscapes in the National Parks: An Educational Program Guide to Listening and Recording, pub. National Park Service. 1–86.

IL SUONO DELLA FRETTA

MILANO E LA SUA ACUSTICITÀ

Milano incarna attualmente una città in corso di evoluzione sia dal punto di vista urbano che da quello sociale. Il nuovo assetto territoriale vede la definizione dei nuovi centri e una definitiva maturazione verso quella che è la nuova visione globale come futura città Smart in grado di seguire le moderne tendenze legate all'innovazione tecnologica ed al continuo miglioramento del benessere generale del cittadino²⁰. Malgrado le politiche territoriali degli ultimi anni rendano evidente il trend segnalato, rimangono ancora visibili ed espliciti alcuni aspetti ancora poco trattati all'interno dell'agglomerato Milanese. Una delle peculiarità a cui si fa riferimento è costituita dal paesaggio sonoro attuale, la "voce" di Milano che può essere tutt'ora riconosciuta nelle proprie qualità estetiche sottoforma di "rumore"; un "rumore" determinato da un insieme di fragilità e mancanze progettuali da un lato, ma anche delle abitudini di vita tipiche di un luogo riconosciuto per la propria tendenza alla velocità ed alla frenesia. Milano urla e la sua voce è quella dei motori, dei trasporti, della vita urbana ma anche delle persone che la abitano. E' una città assetata di lavoro e lo fa sentire tramite il suo ruggito. Esso rappresenta da un lato il deficit che influisce sulla quotidianità del cittadino aumentando i livelli di stress e dall'altro una tipicità che rende riconoscibile la città in quanto tale. Porre la propria attenzione su questo tema consente di operare su un concetto che è stato ancora poco considerato e che quindi consente anche di operare con l'intento di fornire una nuova sensibilità nei confronti dell'udito umano delineando un nuovo rapporto di equilibrio tra il paesaggio sonoro esistente, e l'acusticità futura. Il tormentone di Milano è costituito dal potere dell'automobile e dei motorini ma si riversa sotto terra negli ambienti di trasporto ove si ha un'exasperazione dei difetti acustici. Nel 2012 il centro studi e documentazione *Director line*²¹, la più grande compagnia

di assicurazioni online, ha posto una domanda diretta agli abitanti di Milano cercando di comprendere quali fossero secondo loro le cause principali dell'inquinamento acustico e del disagio sonoro. Si è rilevato che quasi un milanese su tre reputano i motorini i principali elementi di disturbo acustico della città mentre è molto meno percepito come rumore molesto lo sferragliare sulle rotaie dei tram di vecchia generazione (2%). Malgrado si tratti di un'analisi relativamente datata, essa costituisce un'informazione relativa alle preferenze soggettive nei confronti dei suoni cittadini da parte degli abitanti. Rimane perciò il traffico privato la principale fonte di disagio acustico dei cittadini milanesi mentre invece il tram storico malgrado costituisca fonte di rumore, non reca disturbo, anche grazie al fatto che rievoca in modo associativo, la storia della città, portando in luce così, la tipicità sonora locale. Malgrado ciò sono stati fatti relativamente pochi studi relativi invece a ciò che capita sotto terra ove i suoni provenienti dai treni della metro e di Trenord comunemente chiamati "passanti" esasperano, probabilmente a causa della mancanza di manutenzione, le qualità acustiche degli ambienti in soggetto, causando un evidente senso di disturbo e di disagio acustico nei passeggeri.

20. Tommaso Brighenti Valeria Buzzelli Michele, Capra Federica, Franchini Laura Mazzetti, Andrea Sguerri, Luca Spagna, *Un nuovo ruolo di Milano per la città policaentrica lombarda*
21. *Inquinamento acustico: Motorini in pole position*, *La Repubblica*, 23 Novembre 2012

fig. 2 - Flusso a Cadorna durante l'orario di punta



fig. 2



fig. 3

UNA NUOVA ACUSTICITÀ?

A tal proposito si è resa necessaria una ricerca di carattere tecnico che possa dimostrare l'esistenza di livello sonoro inadeguato costituito non solo dall'emissione ma anche dal rimbombo e dalla riverberazione degli spazi sotterranei e di galleria. Ciò si presenta come un problema non solo nei confronti delle ipotetiche conseguenze di salute per gli abitanti meneghini ma anche nei confronti delle politiche che in facciata, come abbiamo potuto vedere, tendono ad un'attenzione ecologica ed alla sostenibilità: possiamo difatti constatare che molte manovre volte allo sviluppo di nuovi sistemi di giunto (come per esempio la linea M5) hanno evidenziato le medesime problematiche acustiche delle linee realizzate 50 anni prima. La creazione dei più recenti cluster si è soffermata perciò sulla volontà di fornire nuovi immaginari paesaggistici ideali che tendono a definire Milano come una nuova città verde e smart, mentre la dimensione immateriale e invisibile legata all'aria e al suono sono ancora relativamente poco risolte. Malgrado lo studio si sia concentrato principalmente sull'ambiente legato ai trasporti, è necessario comunque comprendere che tali problematiche richiedono soluzioni ingegneristiche, poiché ogni qualsiasi imposizione sonora all'interno di un ambiente in cui il movimento e la fretta sono la funzione principale, porterebbe un danno maggiore nei confronti del contesto sonoro in oggetto. Mentre invece, la tematica del silenzio non merita di persistere: oltre ad essere una qualità spesso fin troppo presente all'interno di luoghi che sembrano quasi essere abbandonati durante certi orari la volontà di creare il silenzio all'interno di questi luoghi renderebbe forzato il contributo progettuale che

piuttosto mira alla narrazione di un messaggio ricco di contenuto. E' per tal motivo che diventa utile citare un passo estrapolato dalla prefazione del libro scritto da Schaffer:

*“Per combattere l'inquinamento sonoro, gli si contrappone la riduzione del rumore. Ma si tratta di un approccio meramente negativo. Dobbiamo invece far sì che gli studi sull'acustica ambientale abbiano un significato, un valore positivo. Quali sono i suoni che desideriamo conservare, privilegiare, moltiplicare? Quando lo sapremo, saremo in grado di riconoscere con sufficiente chiarezza i suoni fastidiosi o nocivi, e sapremo anche perché dobbiamo eliminarli”*²²

Tale affermazione funge da concetto d'ispirazione per dare vita ad una visione di una nuova acusticità a cui far fronte con l'obiettivo di seguire la politica innovativa seguita dalla capitale meneghina negli ultimi decenni.

.....
22. R. Murray Schäfer, *Il paesaggio sonoro*, 1 gennaio 1985, *Introduzione*
.....

fig. 3 - AudioscanMILANO - Il suono della città, foro: Angelo Ferrillo
fig. 4 - Mappa Classificazione Acustica, Geoporale, Comune di Milano, 2013

Classificazione Acustica

fig. 4

	DI	NO
 CLASSE 4	70Db	60Db
 CLASSE 3	65Db	55Db
 CLASSE 2	60Db	50Db
 CLASSE 1	55Db	45Db

Il presente Zoning sottolinea il problema acustico all'interno del Comune di Milano. Gran parte dei luoghi rientra infatti all'interno della Classe 2 (quella che si aggira intorno a 60 Db durante il giorno e i 50 Db durante la notte). Questo livello costituisce in linea di massima il livello sonoro di Milano, un dato che non risparmia neanche i parchi che spesso rimangono classificati all'interno della seconda classe, soprattutto quelli adiacenti ai grandi viali.



Analisi sul campo

In riferimento alla mancanza di alcuni dati relativi alle aree legate ai giunti e quindi ai sistemi di trasporto, si è proceduto ad un'analisi sul campo, con l'obiettivo di mappare le sonorità sia da un punto di vista qualitativo che quantitativo. Si fa riferimento a un qualsiasi ambiente in questo caso fisico nel quale è presente una certa acusticità relativa a determinate emissioni sonore di vario tipo. In quanto tale l'ambiente sonoro si può studiare ed osservare nello stesso modo con il quale si possono studiare le caratteristiche di un dato paesaggio.

fig. 5 - Itinerario dell'analisi svolta



Risultato

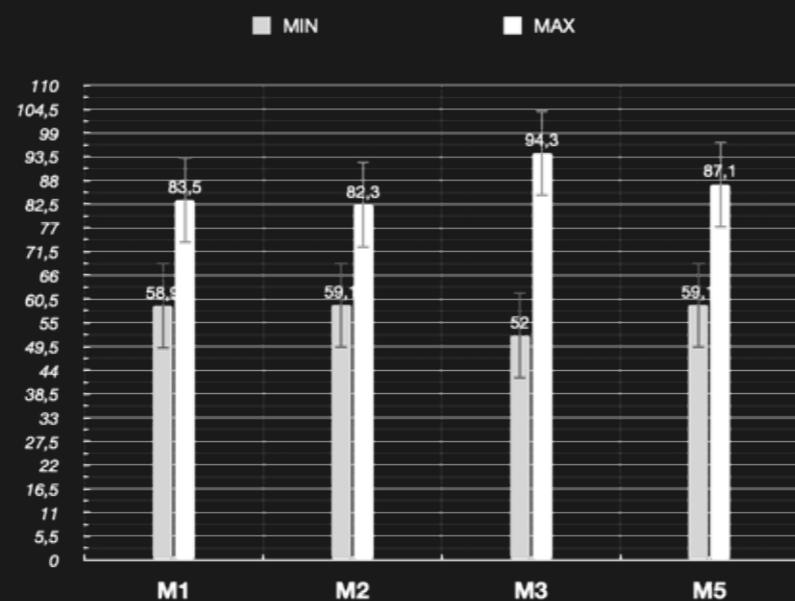
Il breve percorso realizzato, ha consentito la comprensione e la dimostrazione delle problematiche già precedentemente intuibili secondo cui il sistema dei trasporti Milanese costituisce un ambiente la cui acusticità è rischiosa e dannosa per la salute, specialmente se prendiamo in considerazione i pendolari che vengono esposti a fenomeni di stress acustico quotidianamente.

Il viaggio all'interno dell'M3 risulta essere il più rumoroso mentre la M5 ha sorprendentemente evidenziato un livello massimo inaspettato poiché si tratta di una linea di ultimissima generazione. Di base tutte e quattro le linee esistenti ad oggi presentano un valore minimo nella norma, per essere un luogo destinato ai trasporti ma dei livelli massimi prettamente al di sopra della soglia entro i quali si collocano i suoni non desiderati. In più, analizzando lo spettrogramma di ciascun segmento di percorso si percepisce maggiormente il tempo medio di esposizione al rumore per comprendere se si tratta di suoni concisi o sonorità prolungate nel tempo. Evidenziando in particolare i grafici relativi a M3 e M5 si ha un quasi costante rumore che si aggira soprattutto intorno ai 70-120 Hz, ossia le frequenze della voce umana che risulta perciò impossibile durante il viaggio.

.....

fig. 6 - Grafico dei valori minimi e massimi in Db

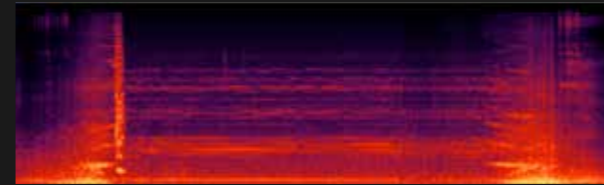
fig. 7 - Tabella dei valori medi



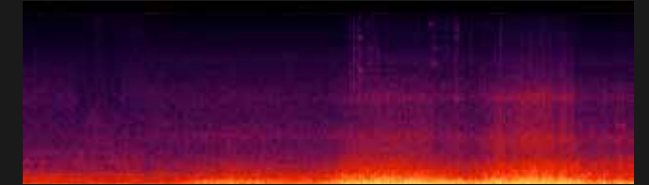
G. 1

	M1	M2	M3	M5
MIN	58,9	59,1	52,0	59,1
MAX	83,5	82,3	94,3	87,1
AVERAGE	72,3	71,1	82,5	78,0

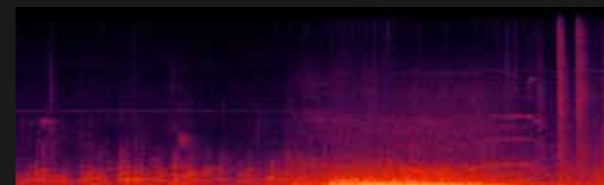
Stazione Lancetti
Min: 56.8 Db / Max: 90.6 Db / Average: 76 Db



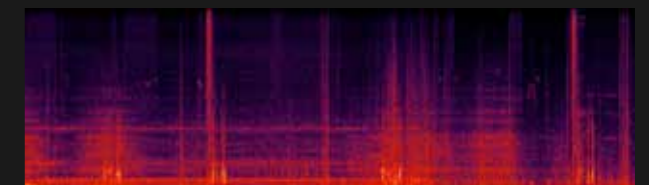
Interno Passante Lancetti-Garibaldi
Min: 60.5 Db / Max: 79.7 Db / Average: 72.9 Db



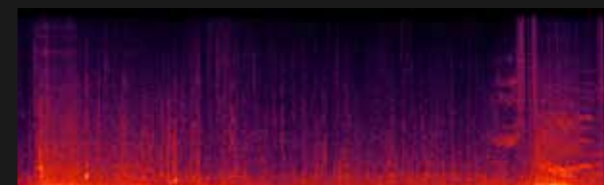
Stazione Garibaldi
Min: 54 Db / Max: 79.6 Db / Average: 71.3 Db



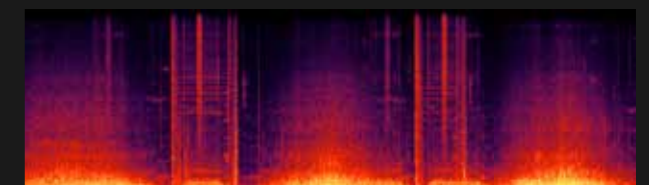
Interno Tram Linea 2
Min: 53.5 Db / Max: 86.9 Db / Average: 70.7 Db



M1 Min: 55.9 Db / Max: 81.4 Db / Average: 68.7 Db



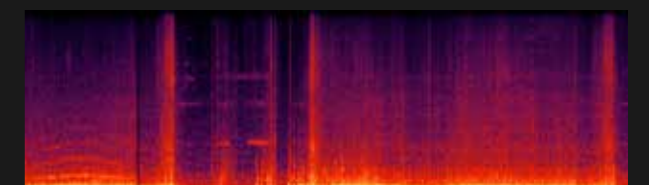
M3 Min: 53.9 Db / Max: 96.6 Db / Average: 83 Db



M2 Min: 58.5 Db / Max: 83.6 Db / Average: 74 Db

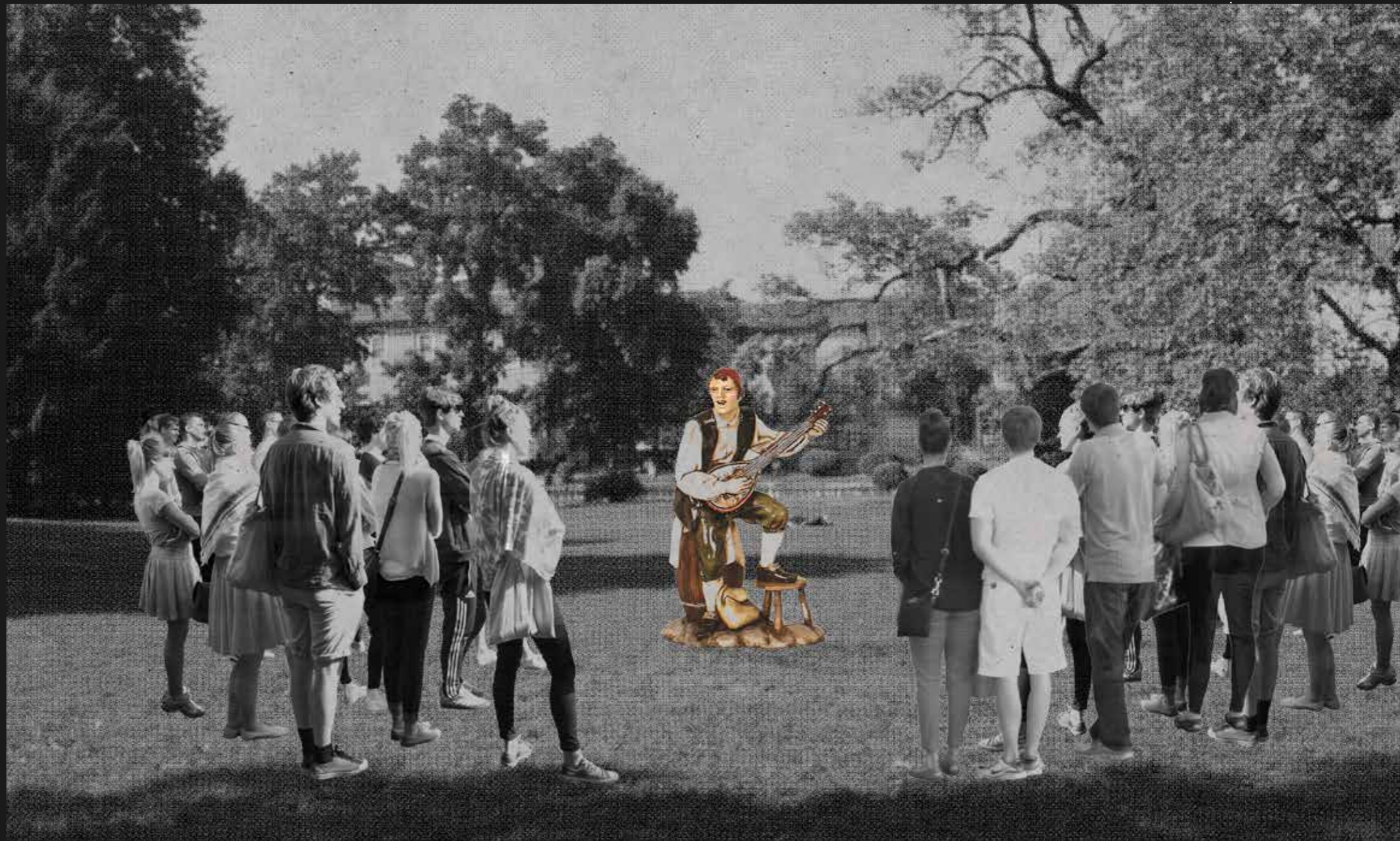


M5 Min: 59.1 Db / Max: 87.1 Db / Average: 78 Db



Scelta del contenuto e del contenitore

La qualità acustica di un territorio sonoro deteriorato, come abbiamo visto, va ricercata negli ambienti che presentano un'acusticità libera dal guazzabuglio acustico urbano che è fonte di rumore. Luoghi di concentrazione che nelle loro caratteristiche ospitano una determinata predisposizione all'ascolto ed all'apprendimento di un ipotetico contenuto. Il parco in quanto luogo ricreativo che delimita una pausa ed una protezione dalla caoticità urbana rappresenta il contenitore più adatto al racconto di un contenuto narrato sotto forma di emissione sonora. Abbiamo inoltre compreso come la cacofonia delle fonti sonore all'interno del palinsesto metropolitano attuale possa essere risolto da un punto di vista qualitativo tramite il riavvicinamento alle sonorità che hanno costituito la storia e l'identità di quel luogo. In questo modo il suono può essere usato come strumento, medium invisibile che consente l'amplificazione e la risonanza di un patrimonio locale fragile, dimenticato o a rischio. A tal proposito il contenuto ricade sulla letteratura milanese poiché la parola costituisce sia suono che significato, oltre che rappresentare in questo caso la storia del luogo e quindi strumento di contatto diretto con il territorio in questione. La voce della letteratura perciò, ambito che costituisce parte fondante dell'evoluzione urbana milanese e che consente inoltre di richiamare una delle figure più controverse e divertenti dell'antichità: il cantastorie, giullare meneghino che proponeva la bosinada: una composizione poetica popolare, scritta in dialetto milanese su fogli volanti e di contenuto quasi sempre satirico. Il richiamo alla seguente figura allegorica consente una maggiore identificazione con il luogo e il contenuto della poesia che già costituisce un ruolo importante nella storia della città definisce l'oggetto del racconto grazie alla sua qualità sonora intrinseca e alla sua funzione di spunto per la riflessione e per lo sviluppo dell'immaginazione.



LA VOCE NASCOSTA

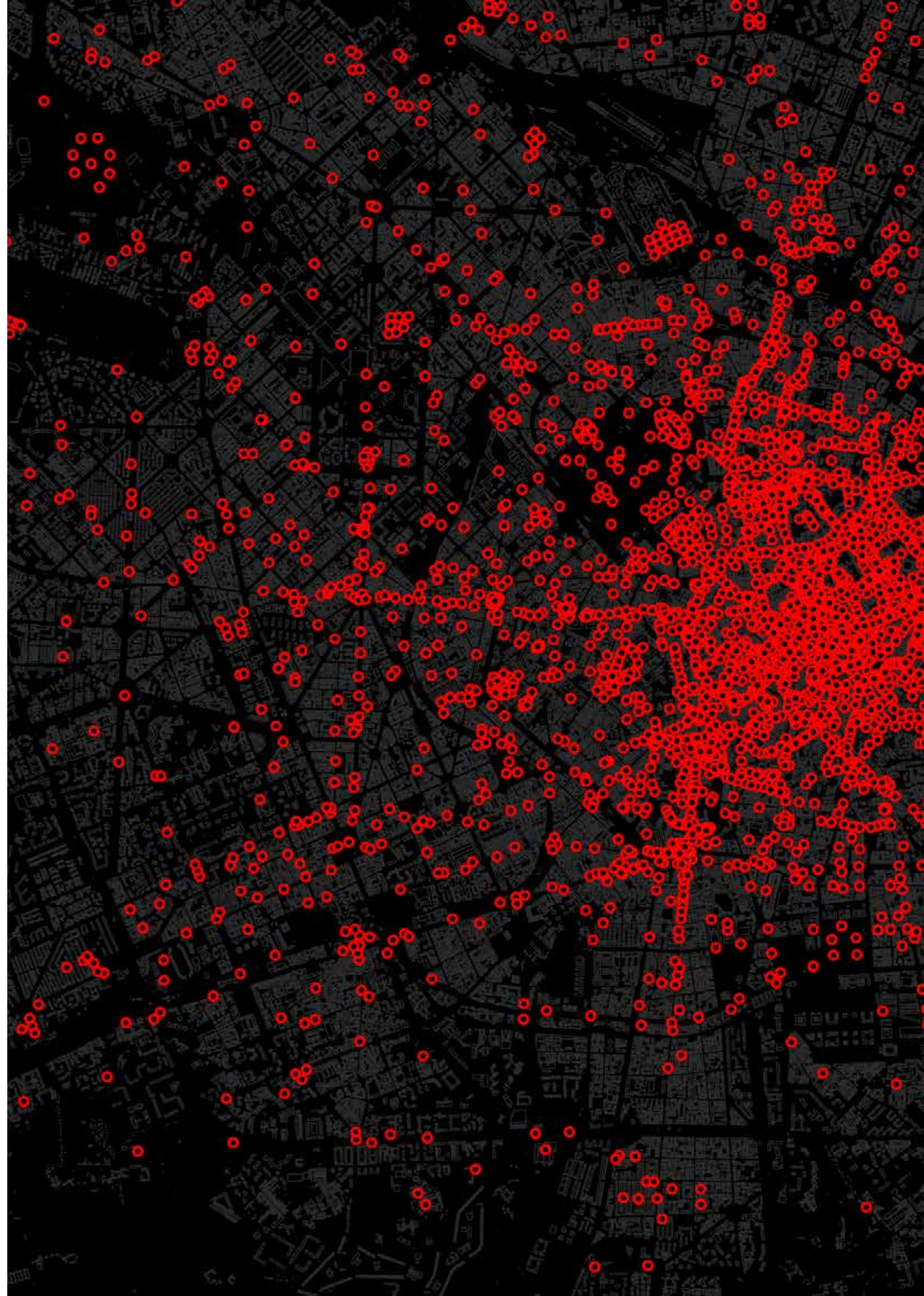
MILANO CAPITALE DELLA LETTERATURA

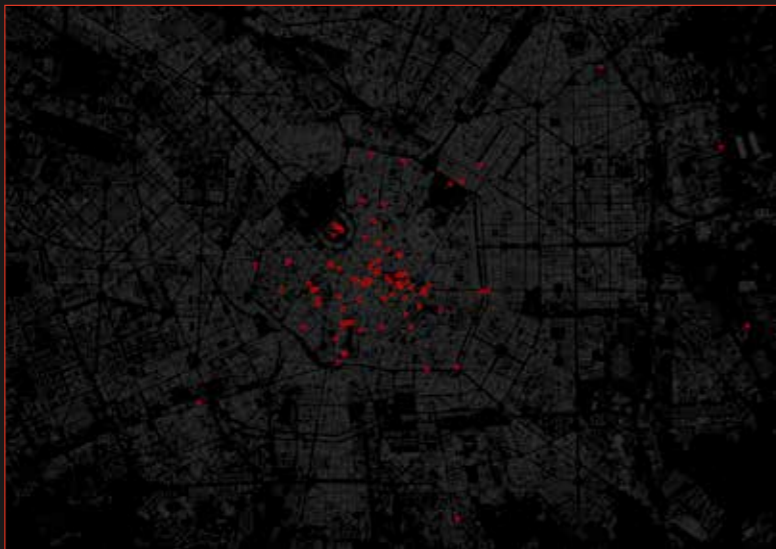
Vista la scelta dell'ambito di progetto in termini contenutistici risulta necessario ora un approfondimento che sia in grado di mostrare solo in minima parte l'ingente qualità legata alla letteratura della storia milanese. Milano è sempre stata al centro della letteratura, luogo cardine per molti artisti anche contemporanei che hanno trovato nella capitale meneghina un ambiente adatto alla scrittura, al racconto sotto diverse forme di linguaggio. Il culmine del riconoscimento lo si ha nel 2017 quando viene nominata ufficialmente "Città Creativa UNESCO per la Letteratura"²³, riconoscimento che viene assegnato per la prima volta a una città italiana. È la riconferma della città nel suo ruolo di capitale dell'editoria, degli autori e dei lettori; un riconoscimento che premia la qualità della sua offerta culturale. *Bookcity*, *Tempo di Libri*, *il Patto di Milano per la Lettura* e molte altre iniziative, realizzate in collaborazione con tutti i protagonisti della filiera del libro, sono l'esito della promozione della lettura che ha accompagnato il capoluogo Milanese soprattutto negli ultimi anni. Malgrado ciò vada ancor più ad aprire gli orizzonti di Milano verso l'Europa, si tratta pur sempre di un ambito il cui interesse risulta essere tutt'ora timido e nascosto, o comunque rimasto in secondo piano rispetto ad altri riconoscimenti probabilmente più vivaci quali quello di "Milano Città della Moda, Milano città del Design"; si presume che la causa sia anche il climax discendente della quantità di lettori e delle difficoltà di appeal dell'industria della lettura nei confronti delle generazioni più giovani che risultano essere sempre più interessate al consumo di prodotti e di servizi "veloci" e "digital" a discapito di un sempre minore interesse nei confronti del mondo della letteratura, dal quale ne deriva anche una minor produzione. Milano raccoglie un vastissimo numero di poeti e di letterati, che, ripercorrendo la storia

dalle origini, hanno fatto della città un centro di riferimento per una cultura della parola, nascosta da un palinsesto continuo di eventi che vertono a strumenti creativi sicuramente più redditizi. Un fenomeno estremamente locale, quello di una Milano città vetrina che presenta un disinteresse che rischia di mettere in secondo piano la propria origine, anche quella relativa alle canzoni, alle poesie in dialetto, per far fronte piuttosto alle necessità dei nuovi cittadini-user non preparati alla lettura ed alla riflessione. Allora il ruolo della Città in quanto fabbrica di conoscenza, contesto di evoluzione psico-fisica dell'abitante, è forse quello di accogliere, invitare e dotare le nuove generazioni di nuovi strumenti di attrazione nei confronti della vera voce della città, attivando una certa attenzione, tutt'altro che antica e tradizionale, ma piuttosto autentica e di primaria importanza, in un momento storico in cui l'uso delle parole è fin troppo abusata. In questo modo si conferma la forza e la potenzialità di un luogo che come vedremo nel seguente capitolo è da sempre stata palcoscenico di grandissimi poeti, alcuni nativi di Milano che hanno sfruttato il dialetto o la propria Milanese per dirci qualcosa in più, visto con occhi diversi, dell'ambiente vissuto, altri, quelli di passaggio che hanno comunque deciso di raccontare la città, le sue contraddizioni, le sue bellezze e le sue trasformazioni o, semplicemente di farsi ispirare dall'atmosfera di una città che sale costantemente verso ancora non si sa quale vetta.

.....
23. UNESCO, *Creative cities, Literature*, member since: 2017, www.unesco.org/creative-cities

.....
fig. 8 - Mappe Letterarie di Milano a cura dell'Associazione "Quarto Pae-saggio"





Prima dell'800



Seconda metà 900



1800



Prima decade 2000



Prima metà 900



Seconda decade 2000

LA VERA VOCE DI MILANO

Presento in questo capitolo una selezione nei confronti di coloro che hanno raccontato Milano e le proprie peculiarità oltre che contribuire alla definizione del contesto identitario milanese attuale. Essi hanno dato vita nella loro successione a quello che lo scorso secolo è diventato un ambiente in fermento dal punto di vista culturale e intellettuale; punto di riferimento italiano che ha visto la convergenza e l'intersezione non solo di poeti letterati ma anche di designer, drammaturghi, architetti, fotografi. La presente scena aveva sede il più delle volte a Brera all'interno di un piccolo bar di quartiere (Caffè Jamaica) diventato poi caffè letterario per eccellenza sede di incontri e discussioni in stile bohemien parigino. Ma si trattava solo dell'esito di una storia ben più lunga che trae le proprie origini da maestri che tramite le proprie opere hanno dato un contributo determinante non solo alla città di Milano, ma a tutta la penisola, oltre che alla stessa lingua italiana attualmente in uso. Si fa riferimento a personaggi come Alessandro Manzoni, o in epoca più tarda, il premio Nobel Eugenio Montale e Umberto Eco. Visto lo scenario storico al quale si è fatto riferimento risulta utile approfondire la storia, e le basi fondanti di alcune delle personalità poetiche che hanno arricchito la storia della capitale Meneghina.

fig. 9 - Foto del Bar Jamaica 1951, Archivio Alfa Castaldi



fig. 9

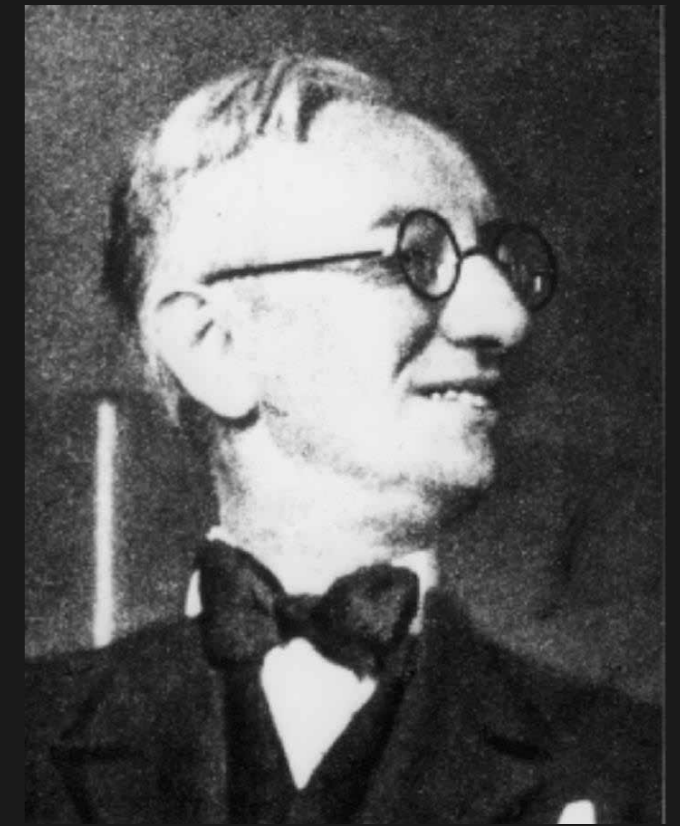


Carlo Porta
1775 - 1821

Carlo Porta è considerato il maggior esponente della poesia dialettale milanese dell'Ottocento. La sua, fu una vita abbastanza scialba, trascorsa dietro lo sportello di un impiego modesto alle Finanze, a quotidiano contatto con le massaie ed i piccoli artigiani: tutta gente comune, angustiata da mille problemi, che stentava ad arrivare a sera, afflitta, com'era, dalle proprie miserie. Immedesimandosi nella quotidianità dei problemi degli altri, lui prese ispirazione per le sue opere, cominciando a maturare la sua avversione verso le classi più abbienti, i politici ed il clero, arroccati tutti, nei loro privilegi. Indirizzò la sua satira, essenzialmente, contro la società contemporanea, soprattutto contro la nobiltà boriosa, ipocrita, ferocemente attaccata ai privilegi acquisiti e incurante dei mutamenti epocali in atto. Dette anche voce alla gente comune, cui diede il modo di esprimere il proprio pensiero, facendosi portavoce dei loro risentimenti, con dei monologhi spesso insolenti, nei confronti dell'aristocrazia e del clero. Con grande maestria, riuscì ad esprimere il suo pensiero, molto spesso irriverente, contro chi non gli andava a genio, scrivendo dei versi in dialetto, già difficili da capire per un non-milanese, figurarsi poi per uno straniero! Sicuramente fu il dialetto che lo salvò da arresto sicuro per aver criticato pesantemente in pubblico qualche alto funzionario francese delle istituzioni. Molte delle satire anticlericali più feroci, trovarono il plauso di una buona fetta di ecclesiastici, a loro volta, critici contro i costumi di una parte della chiesa dell'epoca.

Delio Tessa
1886 - 1939

I temi preferiti della poesia di Tessa sono inizialmente quelli relativi ai drammi della prima guerra mondiale (e della guerra in generale) e della vita quotidiana degli "emarginati della società", rielaborati tuttavia in maniera del tutto personale e curando al massimo la musicalità e le sonorità dei versi. Il massimo esempio di ciò si trova nella sua poesia-capolavoro, "Lè el dì di Mort, alegher", in cui si parte dal parallelo della celebrazione laica e un po' edonistica della ricorrenza dei Morti (con le "scampagnate" al cimitero e i dolcetti) con la disfatta di Caporetto del '17, durante la Grande Guerra (l'emblema della Morte come inevitabile sconfitta sull'esistenza), per arrivare alla consapevolezza della caducità e della sostanziale insipienza della vita. L'invito finale è di godersi i rari attimi di felicità che la vita ci può dare, compresa la celebrazione della Morte, un ineluttabile crisma dell'essenza umana. Il risultato è una poesia fatta di pure sequenze di suoni (in senso formale, ovviamente: in senso contenutistico la poesia di Tessa è un pugno in faccia alla società, che, non dimentichiamoci, era quella fascista!), arricchita dall'uso delle parentesi, delle esclamazioni, degli spazi vuoti che fanno da pausa musicale. Tessa fa uso anche di tutte le lingue che conosce, per dare timbri e cadenze diverse nelle sue poesie: per esempio, nella "Mort de la Gussona" (l'epitaffio satirico di una "madam" di un bordello milanese), introduce interi versi composti esclusivamente da nomi di attrici hollywoodiane dell'epoca. La lingua inglese all'interno di una poesia in meneghino stretto dà un tono di esotismo che suona come una modulazione musicale (o un parallelismo armonico) nel linguaggio poetico.



Alessandro Manzoni

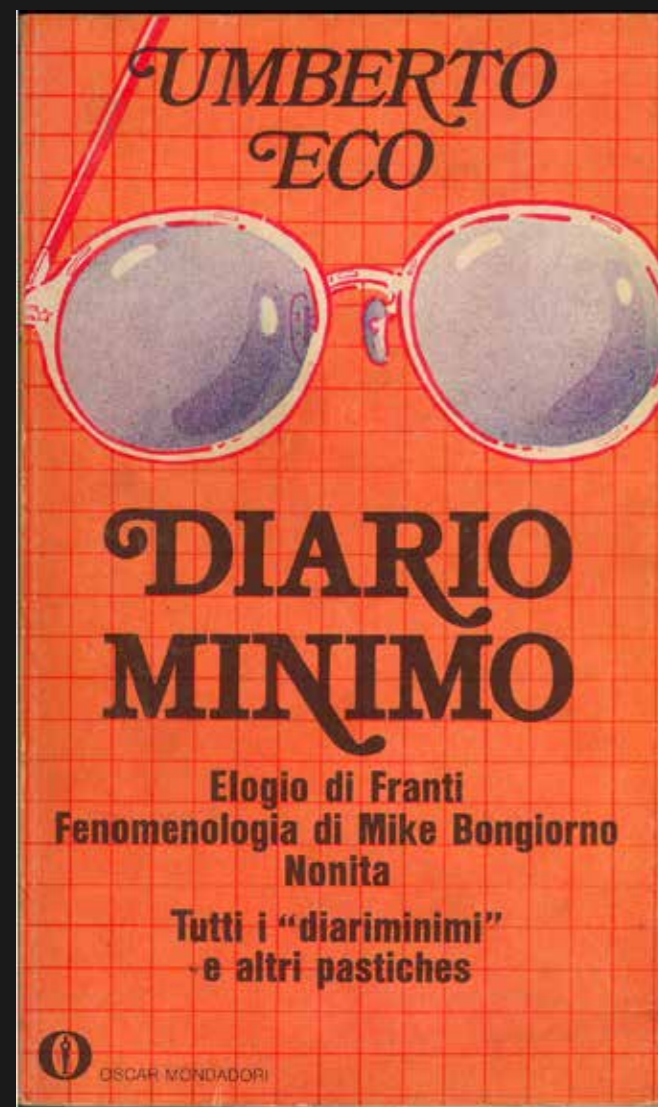


Alessandro Manzoni è stato una delle personalità culturali più importanti della città che ancora oggi si presenta intrisa della poetica Manzoniana, non soltanto per i luoghi legati alla vita del letterato, ma anche per quelli da lui narrati ed immortalati nel suo più celebre romanzo: i Promessi Sposi. Attivo nella politica illuministica ottocentesca, erede di riviste come *Il Caffè*, contrario alla dominazione austriaca in Lombardia, il suo animo fervente sarà la causa della sua “conversione” al Romanticismo, in grado di far fronte ai travagli personali causati dalla scelta religiosa di un sentito cattolicesimo laico. La poetica di Alessandro Manzoni è difatti incentrata sul principio romantico dell'arte come rappresentazione del vero ed è alla base della corrente realistico-oggettiva del romanticismo italiano. Manzoni fu colui che tramite la scrittura riuscì a rinnovare i capisaldi letterari del tempo. Dalla creazione del nuovo romanzo storico, tipologia appena introdotta e considerata all'avanguardia nella lontana Inghilterra iniziata da Walter Scott, alla distruzione del teatro classico attraverso la rottura delle tre unità aristoteliche. Fu innovatore anche linguistico: Manzoni fu padre del corrente Italiano nato dalla famosa “risciacquatura dei panni in Arno”, studio con cui lo scrittore, basandosi sul toscano parlato, creò uno stile basato sull'Italiano “puro”.

Gli Scapigliati



La scapigliatura è un movimento letterario della seconda metà dell'800, che nacque a Milano. Il termine deriva dal titolo del romanzo di Carlo Righetti, con lo pseudonimo di Cletto Arrighi, "La scapigliatura e il 6 Febbraio" (1862). I suoi rappresentanti, oltre Arrighi, furono Praga, Tarchetti, Pisani, Dossi, Camillo e Arrigo Boito, Camerana e il pittore Cremona. L'ambiente sociale in cui si colloca è quello della nascente società industriale, della frenetica vita cittadina, in cui è presente la contrapposizione tra una borghesia avida di denaro e potere e la nascente classe operaia. Per questo il movimento polemizza contro la classe politica, ritenuta indegna moralmente per la corruzione ed infedele ai grandi valori di libertà e giustizia del Risorgimento, ma anche contro la letteratura e l'arte, considerate lontane dalla realtà della vita e bisognose di una totale rifondazione nei principi e nei metodi. Tra i bersagli della polemica degli scapigliati c'è il Romanticismo e soprattutto quella produzione modesta che il De Sanctis definisce "Arcadia romantica" e che è l'ultimo tentativo di riproporre i valori romantici declassandoli, stemperandoli; il sentimento dà luogo al sentimentalismo e a una letteratura patetica (Prati e Alardi). La Scapigliatura è proprio la reazione all'Arcadia romantica e al romanticismo, e testimonia il disagio degli intellettuali di fronte alla delusione storica e di fronte al processo di industrializzazione portatore solo di valori economici. Gli scapigliati intuiscono il valore del naturalismo francese e della sua descrizione oggettiva ed impersonale dei fenomeni individuali e collettivi; per lo stesso motivo riprendono quegli aspetti irrazionali, fantastici, macabri del Romanticismo europeo rimasti esclusi dalla tradizione italiana.



Umberto Eco
1932 - 2016

Il pensiero di Umberto Eco sull'interpretazione della realtà sostiene che «l'oggetto si rivela nella misura in cui il soggetto si esprime» perché l'oggetto è «conoscenza di forme da parte di persone» nel senso che l'interpretazione dell'oggetto muta a seconda delle persone che lo considerano cosicché varia l'oggetto interpretato e varia il soggetto che lo interpreta. In un significato più ampio questa teoria comporta che la verità non è mai univoca ma è costituita da un infinito processo interpretativo di oggetti in cui permane soltanto una "forma formante" che il soggetto deve continuamente interpretare. Eco estenderà questa concezione dell'interpretazione al concetto fondamentale della semiotica: il segno. La correlazione cioè che si forma tra la parola scritta o parlata (il "significante") e la cosa reale a cui il segno si riferisce (il referente) secondo Eco è del tutto convenzionale; così come sostenere una somiglianza tra il segno e la cosa dipende dalla soggettività di chi esprime la comparazione. La stessa opera d'arte, intendendo sia l'arte "alta" che le produzioni artistiche di massa e popolari, non è mai legata ad un significato unico e permanente ma abbisogna di una continua integrazione interpretativa sia dei critici che del comune utente. L'opera "aperta" è allora un testo che permette interpretazioni multiple o mediate dai lettori. Al contrario, un testo chiuso conduce il lettore ad una sola interpretazione.

Marinetti
1876 - 1944

Marinetti affronta dal punto di vista tecnico i grandi temi in cui si articola la poetica futurista: la metropoli, la velocità, la simultaneità, l'individuo, lo stato d'animo, la guerra, la spiritualità, la casa. In maniera analitica le sensazioni vengono esaminate e razionalizzate, ridotte a formule facilmente applicabili a ogni aspetto dell'attività umana e della cultura. Il fine ultimo è quello di "svegliare" la sensibilità attraverso una sensibilità definita "gagliarda", in cui tutti i cinque sensi fossero proiettati in una continua sollecitazione segnata dalla velocità. Il movimento, il gesto e la parola entrano nell'opera non come realtà fissate in un attimo irripetibile come nell'impressionismo, ma nel loro ripetersi, nella progressione del loro dinamico accadere, costituendosi in un nuovo linguaggio, concitato e rutilante, esplosivo, carico di tensione drammatica. Le "parole in libertà" sono, in quest'ottica, lo strumento linguistico per tradurre in modo efficace questa nuova sensibilità (il linguaggio, in particolare quello poetico, è un sistema di segni regolato da un codice non fisso, ma aperto, che varia sulla base dei bisogni da soddisfare, per adeguarsi alle nuove necessità). Per imprimere alle parole tutte le velocità e sottolineare la forza espressiva Marinetti introduce anche una rivoluzione tipografica diretta "contro la bestiale e nauseante concezione del libro di versi passatista e dannunziana". C'è infine l'ideazione del "lirismo multilineo" con il quale ottenere la "simultaneità (concetto mutuato dai pittori futuristi) lirica", ossia la possibilità di percorrere contemporaneamente "catene di colori, suoni, odori, rumori, pesi, spessori, analogie". Ecco così nascere le tavole parolibere, "collages tipografici", precursori della poesia concreta e visiva.





Salvatore Quasimodo

1901 - 1968

Nella sua opera letteraria egli rivelò il suo carattere pensoso e profondamente umano e nello stesso tempo giunse, attraverso un itinerario ricco di svolte e di approfondimenti, a soluzioni originali e ricche sul piano intellettuale ed artistico. Aderì all'Ermetismo spontaneamente, per la sua naturale esigenza di concretezza e perchè vide nella nuova poesia un sussidio contro il Romanticismo, il sentimentalismo, l'autobiografismo e qualcosa di utile per il raggiungimento di una più acuta visione delle cose; il suo ermetismo risultò in ogni caso originale, poiché egli aderì ad un linguaggio scarno ma non privo di sfumature musicali e caratterizzato da un velo di tristezza. Una poetica che si presenta quindi oscura, sintetica, intimistica in un primo momento. Poi, in una seconda fase, il poeta introduce spunti di riflessione sulla condizione dolorosa dell'essere umano e la tragicità dell'esistenza che, nonostante il passare del tempo, restano immutabili. Secondo Quasimodo la speranza per un mondo migliore è comunque possibile: esso può essere costruito grazie anche all'attività dei poeti che, attraverso i loro versi, smuovono le coscienze e inducono all'impegno sociale e civile. I versi del poeta si riferiscono spesso al contesto storico della prima guerra mondiale.



Eugenio Montale

1896 - 1981

Che Montale sia un ermetico o pure no rimane ancor'oggi dubbio per gli addetti ai lavori. Malgrado la chiusura effettiva della sua poesia e l'ampio uso di complessi simboli e analogie, egli prende esplicitamente le distanze dal movimento che è piuttosto tendente all'uso di parole più auliche ed elevate (come per esempio un'Ungaretti) La poesia è per Montale principalmente strumento e testimonianza dell'indagine sulla condizione esistenziale dell'uomo moderno, in cerca di un assoluto che è però inconoscibile. Tale concezione poetica, approfondita negli anni della maturità, ma mai rinnegata, non attribuisce alla poesia uno specifico ruolo di elevazione spirituale; anzi, Montale al suo lettore dice di "non chiedere la parola", non "domandare" la "formula" che possa aprire nuovi mondi. Il poeta può solo dire "ciò che non siamo": è la negatività esistenziale vissuta dall'uomo novecentesco dilaniato dal divenire storico. A differenza delle "illuminazioni" ungarettiane, Montale fa un ampio uso di idee, di emozioni e di sensazioni più indefinite. Egli cerca infatti una soluzione simbolica in cui la realtà dell'esperienza diventa una testimonianza di vita. Proprio in alcune di queste immagini il poeta crede di trovare una risposta, una soluzione al problema del "male di vivere": ad esempio, il mare (in Ossi di seppia) o alcune figure di donne che sono state importanti nella sua vita. La poesia di Montale assume dunque il valore di testimonianza e un preciso significato morale: Montale esalta lo stoicismo etico di chi compie in qualsiasi situazione storica e politica il proprio dovere.



Alda Merini

1931 - 2009

La sua vita e la sua poesia sono fortemente intrecciate con Milano e in particolare con il quartiere di Porta Ticinese e Porta Cicca, tanto da essere soprannominata appunto: "la Poetessa dei Navigli". E' stata la poetessa degli esclusi, dei reietti e degli emarginati, riuscendo a cantare dall'interno una condizione estremamente delicata caratterizzata da problematiche estreme del disagio sociale. La sua infinita sensibilità le ha consentito di resistere, sopravvivere e rivelare il proprio mondo delle "rime petrose", mediante dei fiumi di parole in corsa. La sua è una poesia spontanea, quasi innocente nella sua istintività, una voce che racconta i moti dell'animo e di tutto ciò che d'inesprimibile si agita dentro di noi in modo semplice, in un'armonica fusione di poesia e prosa, rendendo così i suoi pensieri comprensibili a tutti. Il suo stile, che racchiude accostamenti di immagini, non di rado oniriche e visionarie, da forma ad uno spirito inquieto e dolente espresso sotto forma di simbolo degli emarginati e dei vinti dalla vita. Malgrado ciò lascia spazio anche ad una grande speranza di cui è la sua stessa vita una significativa testimonianza del riuscire a combattere la propria fragilità e tramutarla in forza nonostante tutte le avversità che incontrerà nella vita. Solo in tardo periodo Alda comincia a ricevere il successo meritato, inseguito a peripezie che la vedranno ricoverata in manicomio oltre che la mancanza di pubblicazioni per conto delle case editrici. In quest'ultimo periodo Alda attenta e sensibile alle trasformazioni del contesto urbano e soprattutto della sua zona, descrive Milano come "una grassa signora piena di inutili orpelli" nel momento in cui comincia ad arricchirsi di tutti quegli sfarzi di moda e di sushi che cominciano a popolare quartieri che in seguito pulluleranno di turisti.



Ernest Hemingway

1899 - 1961

La sua opera rifletteva sinceramente e senza retorica i vizi, le virtù e l'essenziale umanità delle persone tra le quali egli era vissuto; la forza e la vivacità dei suoi scritti è stata talmente potente da riuscire ad infrangere le barriere del linguaggio e la nebbia delle mistificazioni. Altro genio indiscusso della cosiddetta "Generazione perduta" appellativo che sta ad indicare quella cerchia di scrittori americani rifugiatisi a Parigi negli anni Venti che raggiunse la maggiore età durante la Grande Guerra. Leggere Hemingway porta il lettore a riflettere proprio su questo concetto: nell'era dell'apparenza dove tutto è successo, dove la debolezza è bandita e conta solo sembrare forti e sicuri di sé, confrontarsi con esperienze apparentemente di fallimento, ma in realtà ricche di umanità aiuterebbe di sicuro a rivalutare la scala di valori e la vera importanza delle cose. Perché si teme il fallimento? Che ruolo diamo alla sconfitta, qual è la sua parte positiva e cosa significano effettivamente i limiti?

PAROLA, SUONO, MIMESIS

LA POESIA, CHE COS'È A COSA SERVE

La scelta della poesia come argomento e contenuto del progetto è legata a molteplici motivazioni. Essa, allo stesso modo della musica, ha la possibilità di essere percepita nella sua sonorità prima ancora di essere compresa. Costituisce difatti un suono. Poiché il linguaggio della poesia non si riduce alla pura significazione, ma è connessione stretta tra nota, sensi, emozioni, pensiero e parola, costitutivamente fatta di suono e di silenzio, di accenti e di pause suscita in noi il movimento²⁴. Ma la motivazione più esaustiva deriva essenzialmente dalla funzione e dall'essenza stessa della poesia: la sua capacità di cogliere tramite la percezione sensibile la realtà circostante, Di essere in grado, attraverso il suo "fare" di esprimere e di rappresentare tramite un processo di imitazione il mondo così come ci viene presentato. Per tal motivo è fondamentale soffermarsi non tanto sulla domanda "che cos'è la poesia?" quanto piuttosto indagare in profondità su quella che è l'utilità della stessa. Perciò, "a cosa serve la poesia?" Bonnefoy²⁵ intervistato da Roberto Mussapi risponde così:

*"Il mondo ha bisogno della poesia? Sì, evidentemente, dal momento che la società umana può esistere solo attraverso una decisione originaria, costitutiva che è poi l'essenza stessa della poesia. Noi concepiamo le altre persone non come delle semplici immagini che producono le categorie e i pregiudizi del nostro pensiero concettuale, ma vogliamo incontrarle nel pieno della loro presenza, al massimo della loro libertà: solo a questa condizione ci potrà essere una società viva e non un semplice formicaio".*²⁶

La poesia è innanzitutto ricerca³ ma anche rappresentazione il cui scopo non è quello di dare spazio all'immaginazione astratta quanto piuttosto un vero e proprio "know how"²⁷ per definizione stessa, un agire e un operare in ambivalenza sia nei confronti di chi la reci-

ta sia in chi l'ascolta. Ha la proprietà di sommuovere l'uomo che la pratica²⁸. Costituisce un vero e proprio trasferirsi del "miracolo" dall'esperienza sensibile del poeta di fronte a ciò che non sa a quella dell'ascoltatore di fronte a ciò che non comprende. Nell'esperienza del poeta il "miracolo", ossia la rivelazione, è infatti, secondo l'indicazione di Aristotele, la reazione a un non sapere: quella reazione che produce il disvelamento del vero. Questo nelle scienze corrisponde al saper trarre una conclusione dopo aver elaborato la traduzione e la selezione di elementi che risultano visibili solo a quegli studiosi che ne sanno vedere l'essenza. La stranezza iniziale che suscita un testo poetico è data dal fatto che il linguaggio del testo poetico si fonda sulla metafora, cioè su quello che, secondo Aristotele, è uno dei modi di "apprendere":

"Noi apprendiamo soprattutto dalle metafore. Quando infatti il poema chiama la vecchiaia "stoppia"²⁹, realizza un apprendimento e una conoscenza attraverso il genere: entrambe le cose sono infatti sfiorite"³⁰.

Ma tornando al ruolo della poesia possiamo affermare che la sua funzione è quella di svelare, ma: qual'è l'oggetto del disvelamento?

24. F. Loi, Sulla poesia, in http://www.lietocolle.info/it/loi_sulla_poesia.html, 2004, Pp.1-2

25. Roberto Mussapi, Bonnefoy, la poesia per capire la realtà, 10/11/20

26. Giovanni Luca Valea, Emanuele Martinuzzi: la poesia come ricerca, 14/12/2015

27. Poesia: poe'sia s. f. [dal lat. pōēsis, che è dal gr. ποιησις, der. di ποιέω «fare, produrre», Enciclopedia Treccani

28. Michele Tortorici, Che cosa fa la poesia?, Chaos e Kosmos XII, 2011, www.chaoskosmos.it

29. Omero, Odissea, XIV, 213

30. Aristotele, Retorica, 1410b, ed. Bari 1973, p. 161.

fig. 10 - Allegoria Sacra, AES + F



fig. 10

POESIA COME RAPPRESENTAZIONE METAFORICA

Per Pascoli³¹ la poesia è presente nelle cose, nelle piccole cose, per cui va cercata, trovata, scoperta e, per farlo, occorre conservare una condizione di semplicità, di ingenuità, come il fanciullino, che è in noi e che nella crescita non è ascoltato. "Poesia è furor - una mania, una ispirazione divina (Platone), è decor - grazia, armonia, equilibrio (Orazio), è mimesis- imitazione (Aristotele)"³². Secondo alcuni è imitazione della natura e rappresenta il verosimile, secondo altri è imitazione degli antichi auctores. Poesia è anche rottura come avviene nel XX secolo in cui essa si affranca dai legami estetici vincolanti, in particolare con il Futurismo³³ che apporta una vera e propria rivoluzione con il programma nominato *parole in libertà*, immaginazione senza fili. La poesia è anche illuminazione e va colta anche in piccoli frammenti, non nelle composizioni eccessivamente articolate. Aristotele definiva l'arte come il momento della concezione della forma, cioè della rappresentazione mentale, indipendente dalla materia, ossia quello che in tempi moderni chiamiamo il progetto³⁴. Essa rappresenta mimesi come imitazione della realtà, come rappresentazione delle vicende umane, l'imitazione per Aristotele diviene così conoscenza sottoforma di linguaggio metaforico³⁵. E nell'imitazione egli annovera un valore diverso rispetto a quello puramente estetico: essa non va ridotta alla rappresentazione delle cose naturali ma va intesa come un utile operare simile a quello effettuato dalla natura stessa. Quest'ultimo aspetto che costituisce la visione di Aristotele è quello che secondo la volontà progettuale merita di essere risaltato maggiormente poiché risulta essere in grado di creare la "metessi" ossia "partecipazione" che coincide secondo Platone con il rapporto intercorrente tra il mondo delle idee e le cose sensibili³⁶; queste, mediante la partecipazione delle idee, ne diventano vere e proprie immagini. In tal senso la poesia stabilisce il frammento ultimo dell'elaborazione di un insieme di informazioni percepite tra-

mite l'acuta sensibilità del poeta che è in grado poi di trasmettere la sua realtà sottoforma di linguaggio metaforico e di rendere visibile ciò che è invisibile tramite il suono ma tale operare deve avere un fine pratico. La contemporaneità della poesia a mio riguardo costituisce esattamente in questo processo che può essere facilmente accostato per analogia sia alla capacità del cervello umano di elaborare le informazioni dell'esperienza³⁷ ma anche allo stesso processo algoritmico di un social network che è in grado di estrapolare un'infinità di informazioni e di ricavarne il frammento più adeguato alla tua personalità. In questo processo la poesia differisce grazie alla componente sensibile ed immaginativa del poeta innanzitutto e secondariamente all'apertura del testo poetico nei confronti di colui che ascolta poiché egli non riceverà un'informazione ad hoc, bensì una piccola restituzione della realtà tradotta in forma sensibile ed empatica: in voce umana.

*"Le neuroscienze cognitive ci mostrano [...] che l'intelligenza umana anche al livello sub-personale di descrizione, cioè al livello di descrizione che attiene ai neuroni e alle aree cerebrali, è strettamente legata alla corporeità situata degli individui. Tale corporeità non è esclusivamente riducibile a un oggetto fisico dotato di estensione, ma si realizza pienamente nella sfera dell'esperienza. [...] A livello del sistema cervello-corpo, azione, percezione e cognizione condividono la stessa radice carnale, sebbene siano differenzialmente organizzate e connesse a livello funzionale. Queste recenti acquisizioni consentono di affrontare i temi dell'arte e dell'estetica da una prospettiva nuova, quella, appunto, di un'estetica sperimentale che indagli insieme le risposte del cervello e del corpo"*³⁸

34. Giangiacomo Vale, *La Rappresentazione Oltre La Realtà. Mimesis E Conoscenza Teoretica Nella Teoria Poetica Aristotelica*, Università degli Studi Niccolò Cusano, Roma, 2014
 35. *Poesia in movimento - strillit* 10/11/20, 10:47 - Dr. Antonino Santisi
 36. *Metessi*, Enciclopedia online Treccani
 37. Luca Gatti, *Poesia (e non poesia) alla luce delle neuroscienze: il progetto NeuroDante*, Università La Sapienza, Roma
 38. Gallese, Vittorio (2010). «Corpo e azione nell'esperienza estetica. Una prospettiva neuroscientifica», postfazione a Ugo Morelli, *Mente e Bellezza. Mente relazionale, arte, creatività e innovazione*, Torino, Umberto Allemandi, pp. 245-262.

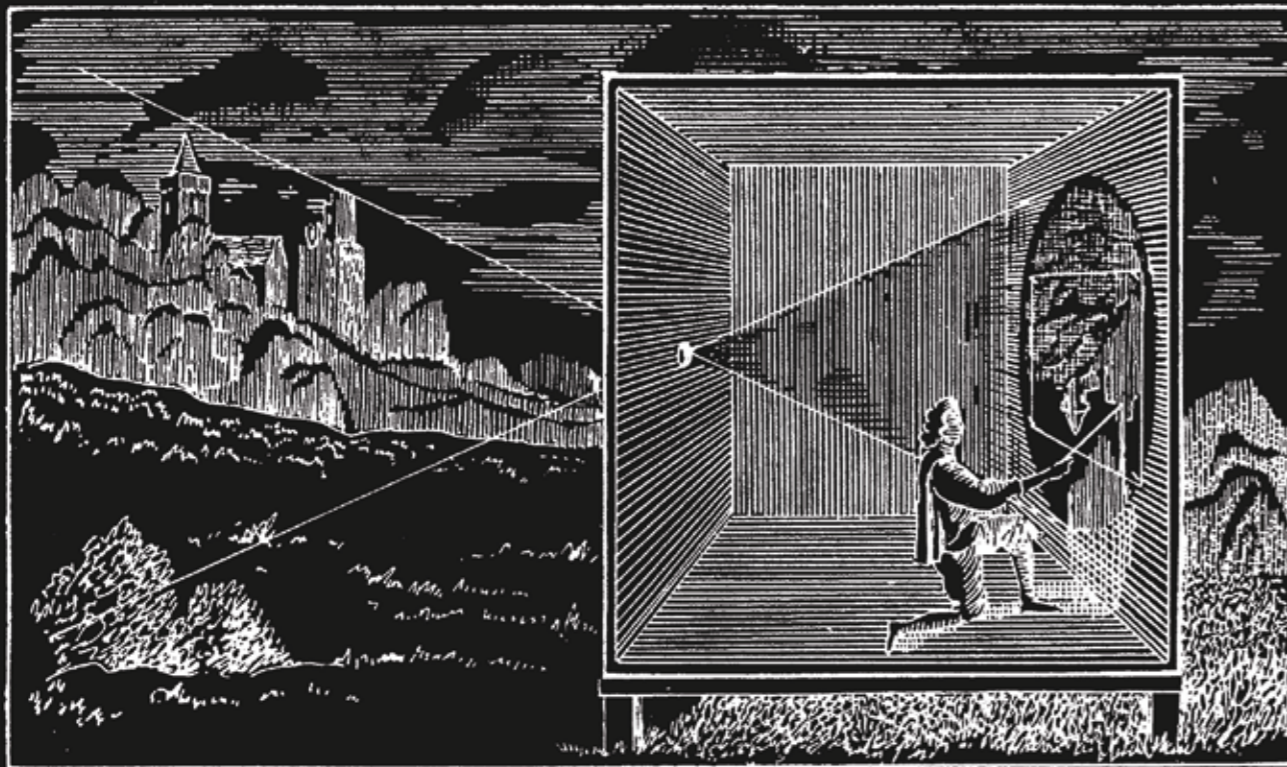
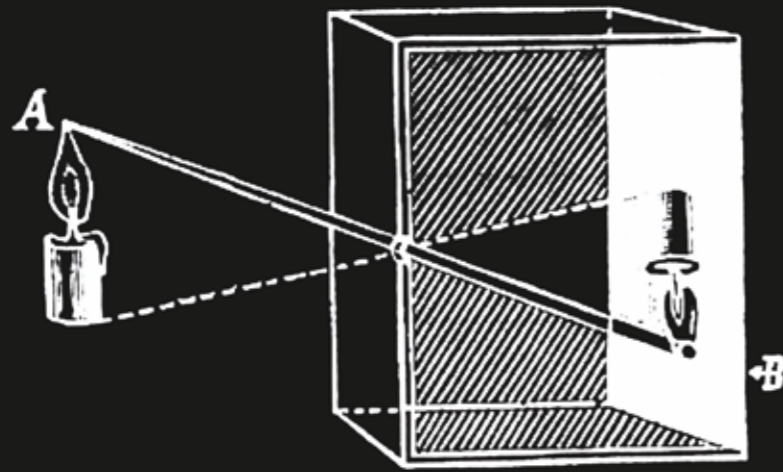


fig. 11

31. Erica dal Fiume, *La poesia di pascoli tra Antico e Moderno*, Università degli studi di Padova, aa. 2017/2018, p.111
 32. Nuccia Miroddi, *La poesia e il poeta ieri e oggi*
 33. Prof. Antonio Maria Fiore Progetti, "Poesia e immagine tra Futurismo e Grande Guerra" Istituto Superiore Marelli Dudovich, aa.2012/2013

fig. 11 - Funzionamento della Camera Oscura per la rappresentazione pittorica

LA POESIA CONCRETA

La poesia concreta è un fenomeno a diffusione mondiale iniziato nei primi anni cinquanta quasi in diretta continuità rispetto alle diverse esperienze della sperimentazione poetico-letteraria delle "avanguardie" del principio del Novecento, con l'aggiunta, meno scontata nell'ambito delle arti visive. L'intento è quello di penetrare nella materia prima del linguaggio, scomponendolo e ricomponendolo a livello visivo e sonoro. Infatti, anche la parola pronunciata subisce lo stesso processo di smontaggio, che giungerà ad esaltare il suono

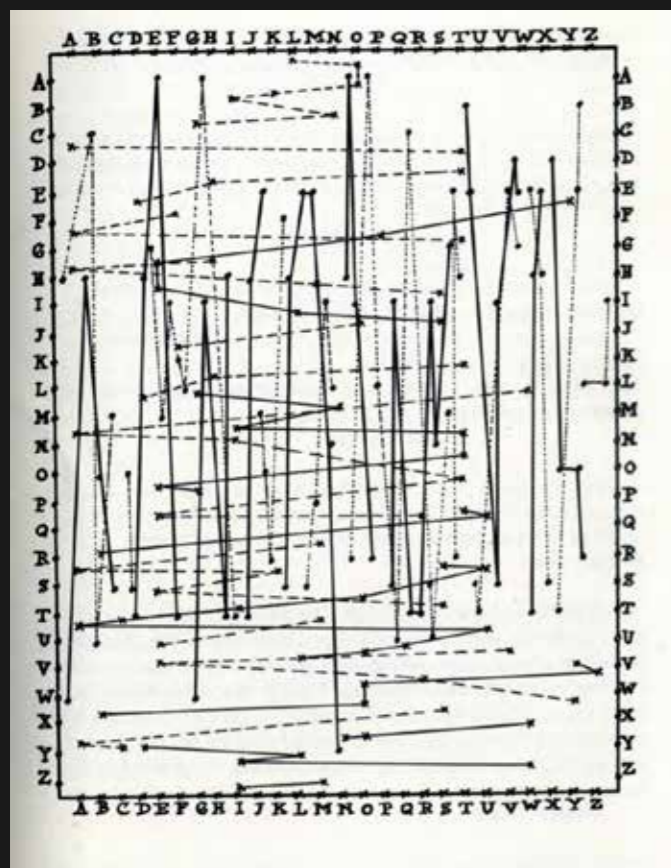
e il fonema, la dimensione anche fisiologica di questi, in relazione ai molteplici modi di produrli, attraverso la voce ma anche tramite ogni svariati strumenti, anche tecnologici. In questa grande area della poesia concreta si situano ricerche più specifiche e circoscritte, come la poesia visiva (che integra immagini e parola), la poesia sonora (che sperimenta con il suono e la voce), la poesia performativa, spesso legata alla poesia sonora, che vede il poeta in scena modulare variamente la voce e il gesto.

Poésie Sonore

Henri Chopin

1975

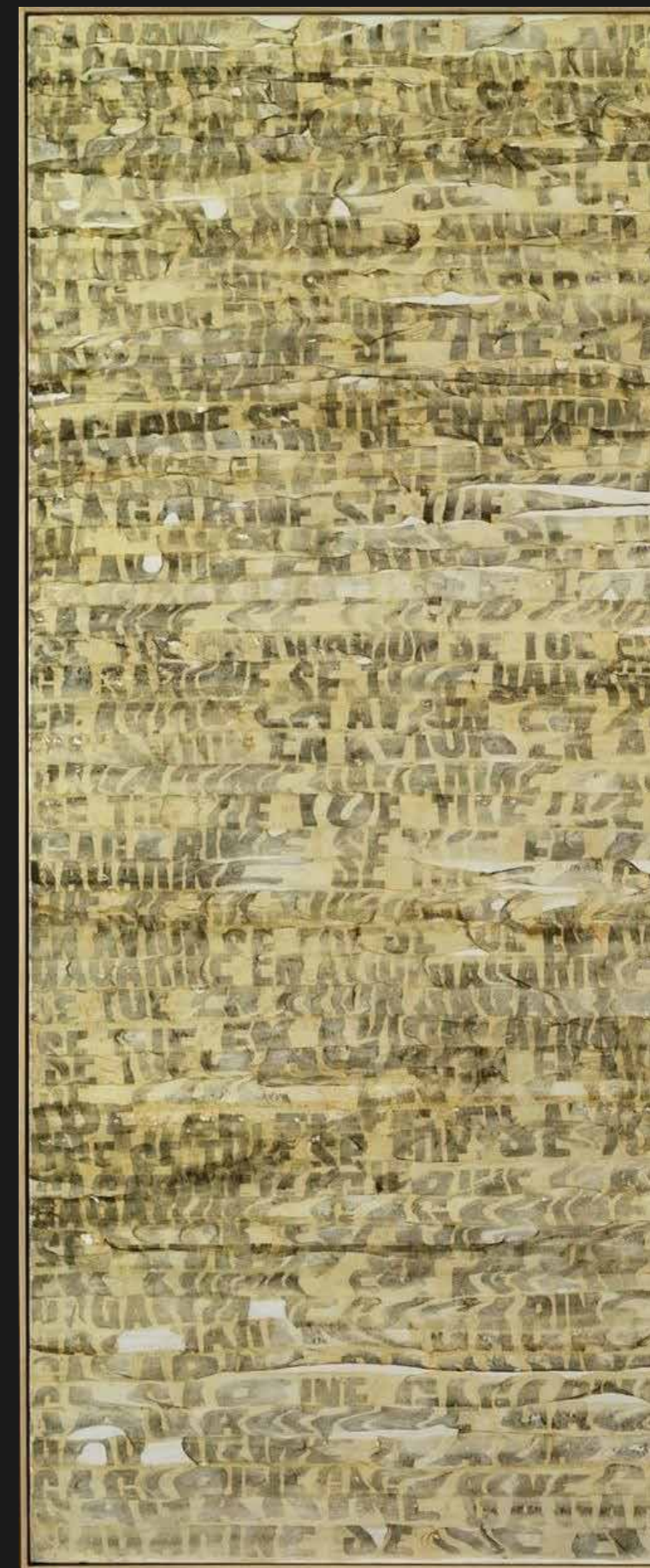
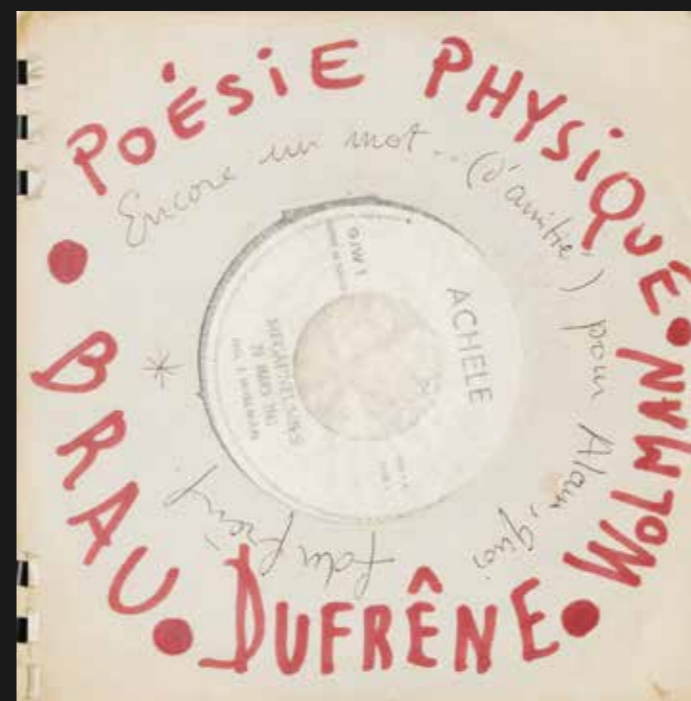
La poesia sonora di Chopin trova le sue fonti nel linguaggio e, dall'uso della tecnologia elettromagnetica. Opere costituite dal suono della voce che recupera la sua espressività orale grazie all'uso del registratore dando vita ad una nuova forma d'arte, entro la quale la voce umana manipolata ulteriormente grazie all'elettronica costituisce un'informazione scomposta frammentata e ricomposta sottoforma di bricolage. L'estetica della poesia sonora di Chopin includeva una deliberata coltivazione di un approccio barbaro nella produzione, utilizzando manipolazioni sonore grezze o grezze per esplorare l'area tra distorsione e intelligibilità. La sperimentazione arrivava all'estremo di attaccare i fiammiferi nelle testine di cancellazione di un registratore di seconda mano o interferire manualmente con il percorso del nastro



Poésie Physique

Gil J. Wolman + Francois Dufrene

Gils Wolman dopo essersi unito ai "Letteristi" intorno al 1950s diede vita alle "poesie sonore" ma soprattutto ai "megapneumi", composizioni poetiche composte da respiri. Un approccio fisico intenso che vuole elogiarne il potenziale vocale-respiratorio umano, Wolman persuase il linguaggio oltre la soglia della parola e della lettera per respirare, pura energia ed emozione. La forma è paragonabile alle affermazioni di Olson sulle "leggi e particolarità del respiro" come delineate nel suo saggio sui versi proiettivi, poiché il megapneume e i critmi di Dufrene dimostrano la piena implicazione di una comunicazione pneumo-centrica.

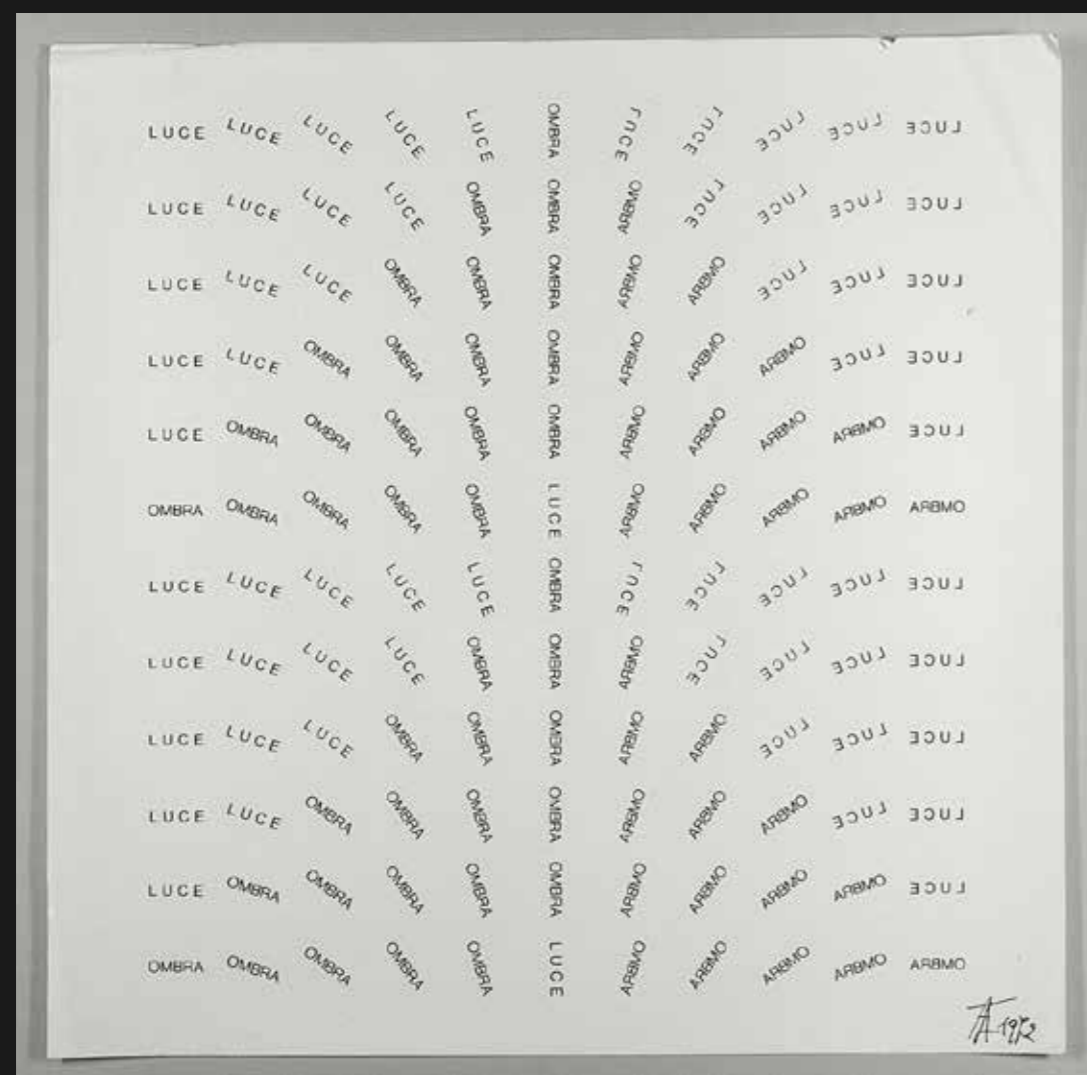


Trio Prosodico

Lora - Totino Arrigo

2016

Totino è grande sperimentatore e sostenitore della "poesia liquida" concetto entro il quale la voce viene suonata attraverso l'acqua. Egli realizzò un'ldromegafono, ossia un corno rotante che consente la proiezione della voce di chi parla su qualsiasi superficie. Luce, suono e acqua danno la possibilità di trasformare il suono in forma visualizzabile. Come Totino anche Mauricio Nannucci utilizza lo stesso strumento, un altro poeta sonoro italiano che ha dedicato molte energie aggiuntive all'organizzazione di manifestazioni e antologie di composizione testo - suono.



Voci Pietrificate

Studio Azzurro

Bologna, Santa Maria della Vita, 2008

"Puoi tu immaginare cosa sia l'urlo pietrificato?" A queste parole, impressioni di un giovane Gabriele D'Annunzio, se ne uniscono altre: riflessioni, descrizioni, frammenti di pensieri e interpretazioni che negli anni sembrano essersi depositati come la polvere sulle statue di Niccolò Dell'Arca. Su questa trama narrativa è stata creata la scena di luce del Compianto. Stralci di testi storici, poesie, letture sacre e brani critici restituiscono le diverse emozioni degli sguardi che fino ad ora hanno osservato e descritto quest'opera. È una narrazione sottovoce che, attraverso la luce e fasci sonori direzionali, diventa quasi una confidenza all'orecchio del visitatore e lascia spazio alla contemplazione e al silenzio del luogo.



LA VOCE UMANA

IMMEDESIMAZIONE, RICONOSCIMENTO E SUONO

Il linguaggio della poesia non è esclusivamente legato alla pura significazione, ma è connessione stretta tra suono, immagine ed esperienza sensibile. Ma la sonorità data dalla voce umana costituisce una precisa unicità in grado di restituire una risposta emotiva di cui la poesia ne fa efficacemente uso. *Nei tempi antichi si diceva che "la parola pronunciata lasciasse un'eco diffuso nell'aria, che risuonava per un certo tempo tanto era vibrata la sua sonorità"*³⁹; quel soffio di vita e di anima si sprigiona ogni volta che qualcuno ci parla e, nella relazione d'aiuto, quel qualcuno lascia davvero traccia di sé nell'atmosfera della nostra stanza, ma anche dentro di noi. Sono molteplici le caratteristiche che possiamo individuare a dimostrazione delle possibilità empatiche dello strumento vocale. Primo fra tutti risalta l'aspetto dell'immedesimazione che a partire dalle origini della vita di ciascuno si ripercuote su ogni fase della crescita e sullo sviluppo psicologico e cognitivo di ciascuno di noi. Il riconoscimento dell'altro corpo è dal punto di vista motorio essenziale per l'affermazione della propria esistenza fin da neonati o ancor prima. Se prendiamo in considerazione le teorie di Piaget⁴⁰ che analizzava l'evoluzione del bambino in stretto rapporto con l'ambiente circostante al fine di analizzare le varie tappe evolutive, possiamo oramai dimostrare che l'intelligenza del bambino non è innata ma che si struttura in relazione al mondo esterno. Quindi le strutture mentali del bambino, inizialmente semplici e legate all'azione, pian piano diventano più complesse. Questo processo si realizza grazie all'assimilazione, ossia quando il bambino incorpora nelle sue strutture mentali le informazioni del mondo esterno e all'accomodamento,

perciò quando il bambino rinnova gli schemi conoscitivi preesistenti attraverso la rielaborazione del materiale acquisito. Un'attività che si ripete ogni volta che il bambino si trova ad affrontare situazioni nuove. Il suono della voce della madre è in grado di costituire fin da prima della nascita un senso di sicurezza. Già a 25 settimane difatti, il feto può rispondere ad alcuni stimoli acustici, mentre a 30 settimane il feto sente praticamente tutti i rumori materni di fondo, come rumori digestivi e il battito cardiaco, che da subito impara a riconoscere come familiari.⁴¹ Ma, il suono privilegiato ed effettivamente fondamentale nello sviluppo della coscienza esistenziale del neonato il suono che maggiormente incide nel suo sviluppo cognitivo è proprio la voce dei propri genitori, prima di tutte quella della propria madre. Si tratta di un meccanismo di riconoscimento e di immedesimazione nei confronti della voce umana che si ripercuote poi in tutte le fasi successive. Tornando difatti alle teorie di Piaget, esistono due periodi fondamentali nello sviluppo cognitivo del bambino: il periodo sensomotorio e il periodo concettuale. In entrambi si costituisce la sua capacità di riconoscere e di rielaborare. Lo sviluppo delle capacità del bimbo di riconoscere una determinata voce gli dà la possibilità di comprendere la sua stessa essenza in quanto essere umano, ancor prima di comprendersi da un punto di vista visivo (soprattutto in relazione agli altri) e tale meccanismo è quello che ci consente di avere un costante rapporto empatico basato sul riconoscimento dell'altro, da un punto di vista sonoro, fino all'età adulta.

Prima di definire meglio le caratteristiche legate al suono della voce e per non generalizzare la connessione prosodica esistente tra linguaggio musicale e linguaggio vocale legato alla parola è necessario soffermarsi sulla differenza semantica nei due ambiti: nel caso delle parole il contesto è principalmente legato al loro significato, ma pure ad altri fattori che hai dato incontrare anche la musica. Malgrado ciò la semantica nella musica non è essenziale (eccetto forse in quella con aspetti scenici). All'interno della nozione di parola, la musica è concepibile per confronto con il ruolo linguistico delle parole nel senso di "unità di contesto", ossia come elemento percettivo la cui azione complessiva è quella di conferire coerenza e comprensibilità al messaggio. Nella musica invece, il ruolo dell'unità di contesto, è svolto dai blocchi costruttivi delle configurazioni che, su scale di tempo differenti, rendono il messaggio musicale comprensibile.⁴² Compresa la differenza tra i due linguaggi si può constatare che, in quanto emissione sonora, la voce è a tutti gli effetti considerabile suono ed in quanto tale è costituito dalle medesime componenti: Timbro, altezza, livello e ritmo. Esse rappresentano la base fondante di lettura attraverso la quale è possibile riconoscere determinate qualità vocali di dizione e di recitazione basate su una comunicazione empatica.

"La voce è la musica del contatto che abbiamo con noi stessi e con quelle profondità insondabili che teniamo celate".⁴³

39. Steiner, R., *Tecnica ed arte*, conf. 1924

40. Lev Semënovič Vygotskij, *Pensiero e linguaggio*, (1934)

41. Robert E. Lasky and Amber L. Williams, *The Development of the Auditory System from Conception to Term* *NeoReviews* March 2005, 6 (3) e141-e152

42. Andrea Frova, *Armonia celeste e dodecafonia: musica e scienza attraverso i secoli - Dal parlato alla musica*, p. 99

43. J. Bonhomme, *La voce energia*

ARMONIA TONALE

Herbert Spencer ⁴⁴, nel 1857, sostenne con ampie argomentazioni l'idea che la musica possa aver avuto origine dalla modificazione dei suoni del linguaggio verbale causata dalle emozioni. In tal senso la parola non è definibile come veicolo di significato nella sua accezione più semantica bensì nel limite in cui le caratteristiche di timbro, altezza delle vocali e cadenza temporale, la descrivono in quanto suono, senza far riferimento al significato vero e proprio della parola stessa. Per esempio si pensa che le diverse scale modali adottate dai greci antichi rispecchiassero le inflessioni dialettali delle diverse religioni. In tal senso, la melodia si esplicita nei confronti degli input naturali in maniera non dissimile dall'armonia tonale, che nasce soprattutto dalla nostra atavica consuetudine con la voce umana. È in tal caso importante soffermarsi sulla questione legata al ritmo, perché la cadenza sequenziale della parola prosodica (cantata) costituisce l'altra componente fondamentale: l'elemento ritmico difatti è associato alle variazioni di altezza che esaltano la portata espressiva e favoriscono la trasmissione dell'emozione oltre ad avere la capacità di istituire corrispondenze con le funzioni motorie dell'organismo (un'altra delle cause principali dell'insorgere della musica). In musica possiamo riferirci alla nota come alla sillaba, alla misura come

44. H. Spencer, *The Origin and Function of Music*

45. Lee, Jung-Ah PhD, *Do music therapies reduce depressive symptoms and improve QOL in older adults with chronic disease?*, 2017, p 58-63

46. Laura Gazzella, *Linguaggio paraverbale: l'importanza della voce*,

47. Nel 1967 Paul Watzlawick, Janet Helmick Beavin e Don D. Jackson, pubblicano "Pragmatics of Human Communication. A Study of Interactional Patterns, Pathologies, and Paradoxes", che riporta gli studi condotti al MRI sugli effetti pragmatici che la comunicazione umana ha sui modelli interattivi e sulle patologie, con una disamina del ruolo dei paradossi comunicativi.

alla parola e a una successione di misure-ossia il tema o la melodia-come alla frase. La differenza tra linguaggio e musica sta nel contenuto semantico, che nel secondo caso è debole (o perlomeno artificioso, soggettivo, idiosincratico). In musica, quindi, la cadenza prosodica diventa fondamentale mentre nel parlato è determinante poiché ha il potere di definire la riuscita o meno della comunicazione significativa. Alcune tecniche musicoterapeutiche recenti volgono il proprio sguardo nel Sound Healing ⁴⁵, ossia guarigione con il suono, all'interno della quale spicca la tecnica del cosiddetto Vocal Toning: la vibrazione della nostra voce, in correlazione con i chakra, che agisce a livello mentale e ci riconnette con il nostro strumento, il corpo. Estremamente affine alle altre tecniche di sound Healing, come bagni di gong o trattamenti con le campane tibetane, con una grande differenza però: il Vocal Toning usa attivamente il nostro stesso strumento naturale, rendendoci capaci di ascoltarci al fine di armonizzarci con il nostro corpo: in questo caso il canto diventa posizione e rilassamento dell'assetto muscolare, conseguentemente anche della mente.

LE COMPONENTI DELLA VOCE

Rientra nell'analisi utile alla realizzazione dei dispositivi descritti in seguito la comprensione di quelli che sono gli elementi e le caratteristiche legate alla voce, e in questo caso, alla voce umana; che consentono di far trasparire un messaggio conciliativo nei confronti del destinatario. Tramite l'attenta manipolazione verbale dell'emissione possiamo incidere sull'efficacia di un messaggio facendo attenzione a: il tono della voce il timbro ed il ritmo. L'importanza delle varie componenti della comunicazione ⁴⁶ può essere così riassunta in percentuali: 7% le parole, 38% il linguaggio paraverbale, 55% il linguaggio corporeo. La comunicazione paraverbale è qualcosa di indipendente dal significato delle parole, ma le veicola emotivamente. Watzlawick ⁴⁷ assegna alla voce e alla gestualità la trasmissione dei contenuti di relazione in una comunicazione. L'importanza della voce è data proprio dalla sua funzione meta comunicativa: manifesta, induce emozioni nell'interlocutore, posso citare empatia, distacco, attenzione, distrazione, fiducia, agitazione. Il linguaggio para verbale invece indica l'insieme dei suoni emessi nella comunicazione relativa nei propri aspetti alle caratteristiche del suono:

1) **Il tono**, esso viene influenzato da fattori fisiologici come l'età o la costituzione fisica e ovviamente dal contesto sociale.

2) **La frequenza** e anche in questo caso rientra tra gli aspetti influenzati e dall'origine sociale e ovviamente dal sesso.

3) **Il ritmo** acquisisce un ruolo fondamentale poiché conferisce un discorso di maggiore e minore autorevo-

lezza. Non intesa rischia di portare alla noia o alla depressione, all'apatia; mentre l'eccessiva velocità aumenta lo stato di stress e di ansia rendendo più complessa la percezione del messaggio stesso.

- Non ultimo aspetto del linguaggio para verbale è costituito dal **silenzio** che gioca un ruolo fondamentale per la costituzione di un ritmo e di una totale indipendenza modulatrice.

Ciò ci consente di comprendere in senso più tecnico qual'è la modulazione vocale preferibile nell'utilizzo della voce umana in quanto medium di trasmissione di un messaggio in questo caso legato alla cultura locale. Ricapitolando è preferibile perciò una modulazione tonale variegata oltre che un uso frequente del silenzio come imposizione ritmica che consente il rilassamento dell'interlocutore nella fase di scambio e di dialogo. Il timbro: ciò che distingue un suono dall'altro ed è ciò che ha più a che fare con la percezione. Usare un timbro rotondo e morbido in cui le consonanti non sono troppo accentuate. Rotondità vuol dire limitare l'accentuazione delle consonanti in modo tale da aprire il suono all'accoglienza e all'empatia. Il ritmo è poi essenziale: non deve essere troppo veloce né troppo lento. Tutto ciò che si avvicina ai bpm (battiti per minuto) del cuore quindi ad una sensazione di riposo e tranquillità gratifica il nostro ascolto evitando di attivare un sistema di attacco/difesa. È importante perciò focalizzarsi sul raggiungimento di un certo comfort verbale al fine di attivare una reciprocità tra i due agenti comunicanti.

Vergine Annunciata

Antonello da Messina

1476, Palazzo Abatellis, Palermo

Il volto prettamente siciliano ritratto da Antonello da Messina è un quadro sonoro: rappresenta il momento della rivelazione nel quale, durante l'impegno della vergine nella lettura e nell'apprendimento, la voce (invisibile) dell'angelo Gabriele la coglie di sorpresa. Allora il suo sguardo distratto volge l'attenzione altrove senza però dare concretezza alla direzione esatta, al soggetto della sua vista. La mano della vergine è tesa invece a cercare la presenza dell'angelo di cui non si ha forma ma si ha voce, una voce interiore che egli cerca di afferrare. Il suono della voce diventa perciò fisico, si fa tattile.





Her

Spike Jonze

2013

Il film rappresenta al meglio il concetto di sviluppo dell'identità tramite l'apprendimento costante. L'OS 1 che viene installato da Theodore Twombly ha la capacità di apprendere ed elaborare costantemente le informazioni derivanti dalle altre connessioni presenti sul server. Durante l'installazione sceglie una voce di interfaccia femminile e il sistema, una volta avviato, si dà autonomamente il nome di "Samantha". Theodore rimane affascinato dalla sua abilità di apprendere, di sviluppare intuito nei confronti delle proprie preferenze e di dimostrare perfino uno sviluppo psicologico che rende l'entità virtuale un personaggio umano a tutti gli effetti. I due difatti instaurano un legame sempre più forte, fino a parlare della vita e dell'amore, discorsi dai quali Samantha ha la possibilità di acquisire un' autonomia tale da immaginarsi l'esistenza del proprio corpo.

Cacciata dei progenitori dall'Eden

Masaccio

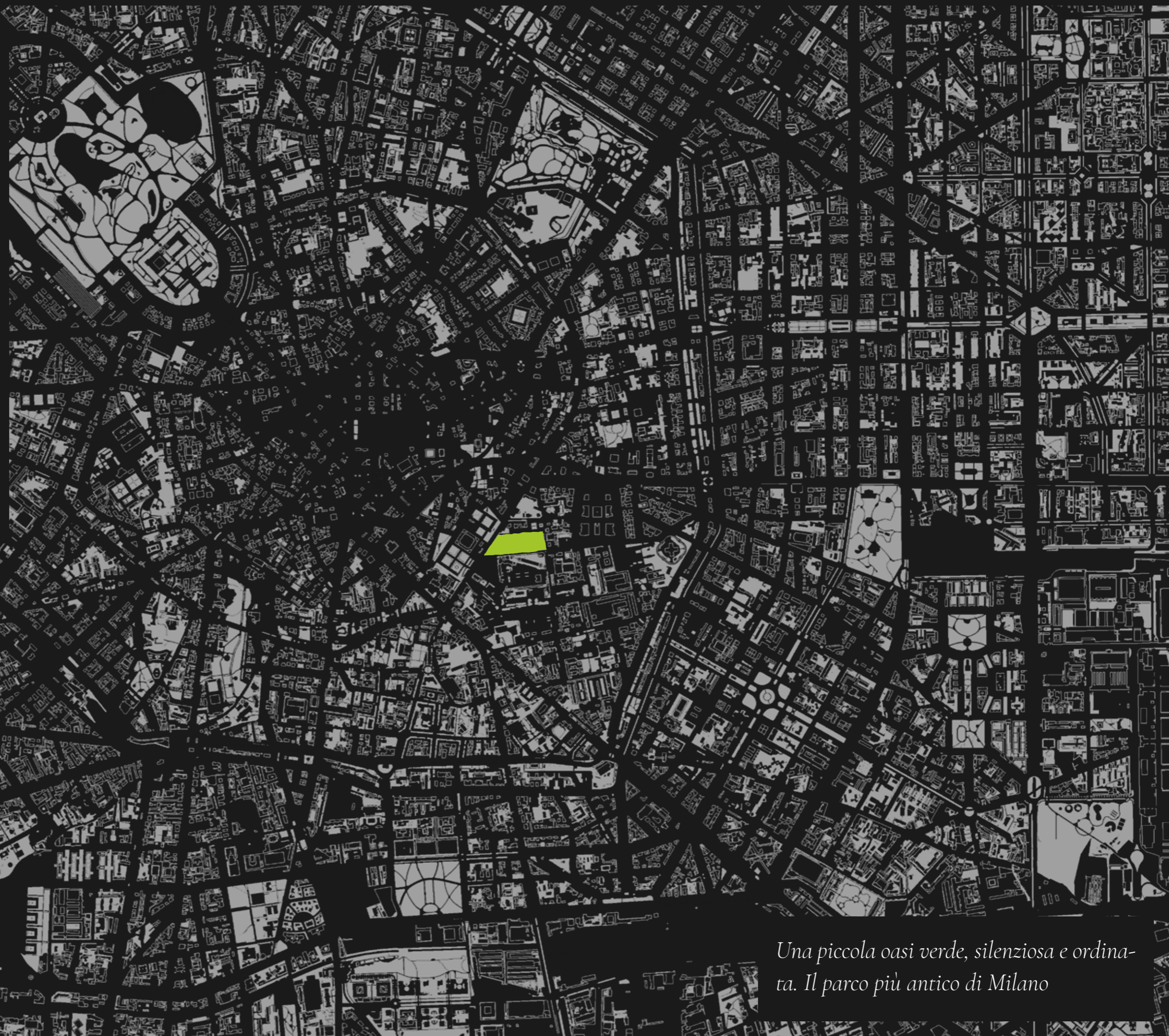
Cappella Brancacci, Chiesa di Santa Maria del Carmine, Firenze, 1424-1425

La scena rappresentata da Masaccio nell'affresco del ciclo della cappella Brancacci evoca la cacciata dal paradiso terrestre di Adamo ed Eva. I progenitori biblici in seguito alla tentazione del demonio sotto forma di serpente colgono il frutto proibito. Dio punisce la trasgressione e un cherubino li guida fuori dalle porte dell'Eden. Nonostante il maestro si sia ispirato alle Sacre Scritture modificò certi aspetti della descrizione. Nella bibbia Adamo ed Eva varcano la soglia del Paradiso vestiti. Vi sono poi diversi cherubini che cacciano i progenitori. Nel testo infine non è riportata la presenza di una porta che separi il Paradiso dal mondo mortale ma il Masaccio se ne serve per dare forma metaforica alla voce di Dio che urla vergogna ai due peccatori, e la sua voce è così forte da essere visibile sotto forma di raggi, quelli che per l'appunto Masaccio utilizza per mostrare l'arrabbiatura del signore.



Giardini della Guastalla

I giardini della Guastalla costituiscono i giardini tra i meno estesi di Milano (solo 12.000 m² di superficie), ma sono anche tra i più antichi della città. Affacciati su via Francesco Sforza, di fronte all'Università Statale di Milano e a fianco dell'Ospedale Maggiore vantano di una cura straordinaria e di un'estetica pittoresca difficilmente rilevabile all'interno degli altri parchi milanesi. Nati per volere di *Paola Lodovica Torelli*, contessa di *Guastalla*. Essa fondò quindi un monastero, dedicandosi all'educazione di "fanciulle nobili ma decadute" che, senza dote o altri mezzi, sarebbero finite altrimenti in convento o su una cattiva strada. I giardini definiscono quindi l'oasi di pace naturale ove le fanciulle potevano ozare.



Una piccola oasi verde, silenziosa e ordinata. Il parco più antico di Milano







In questo luogo, si può attendere che accada qualcosa, qualcosa di nuovo che ci sorprenda, qualcosa che proviene dalla nostra memoria o dagli altri diversi da noi, qualcosa che conoscevamo o non conoscevamo affatto. Uno spazio da dedicare a se stessi, in cui ascoltare e riascoltare, ascoltarsi e riascoltarsi.

I LUOGHI SOSPESI

LA SOGLIA DELLO SPAZIO SACRO

Se la poesia, fa nascere le parole tramite un processo di mimesi, l'architettura si configura come un'arte di interpretazione dell'esistente, a cui impone una visione che si concretizza attraverso gli strumenti della tecnica. Ecco perché l'architetto è "una figura esemplare di comprensione del locale"⁴⁸, ed ecco perché il compito del progetto ambientale non è mai esaurito, essendo una continua approssimazione a una realtà mai definitivamente compresa quanto piuttosto in continuo cambiamento. In ciò si rispecchia pienamente il fare del poeta in quanto ricerca nei confronti della verità che lo circonda, anch'essa mai definitivamente comprensibile; ma proprio questa incomprendibilità viaggia sull'erranza sensibile nei confronti del luogo, sul pensiero introspettivo che predilige un ambiente silenzioso (non necessariamente in senso sonoro) e sacro; sospeso nello spazio e nel tempo che restituisce una dimensione spirituale necessaria, specialmente al giorno d'oggi per la riflessione e la cura dell'animo e della mente. Ed è proprio in questi termini che il poeta Pierre-Jean Jouve pone chiaramente il problema fenomenologico dell'anima; egli scrive:

*"La poesia è un'anima che inaugura una forma"*⁴⁹.

L'anima inaugura: è qui potenza prima, è dignità umana. Anche se la "forma" fosse conosciuta, percepita, tratta da "luoghi comuni", se essa fosse prima della luce poetica interiore un semplice oggetto per lo spirito, è

48. Martino Mocchi, *Il Suono Dell'architettura, Paesaggio sonoro e multilateralità strumenti del progetto contemporaneo*, 2015

49. P.-J. Jouve, *En miroir. Mercure de France, Paris 1954*, p. 11.

50. Gianfranco Bertagni, *I Giardini Zen e l'architettura dello spirito*, IUAV, aa.2002/2003

51. Francesco Dal Co, *Manfredo Tafuri, Architettura contemporanea*, 1989

52. Crippa Massimiliano, *www.nipponico.com*, p.9, (Introduzione)

53. *Expository Dictionary of Bible Words* W.E. Vine p.158

comunque l'anima che abita la forma ed in essa vi si compiace. In questo contesto il ruolo della domesticità intesa come bolla di sicurezza personale di ciascuno di noi costituisce nella sua diffusione all'interno della città l'origine dello spazio sacro inteso come luogo di riparo innanzitutto, recinto di protezione dall'ambiente pubblico, non ostile, quanto piuttosto pericoloso e fuorviante. Sulla base di quanto detto può tornare utile l'elenco di un'insieme di esempi che inquadrino spazi, luoghi che mettono in crisi il sistema del limite ma che allo stesso tempo lo rendono determinante alla formazione di "spazi sospesi" il cui compito è esautorare la persona dal senso del tempo e dello spazio, portandolo ad una dimensione celebrativa altra, che possa fornire un riparo non solo dal punto di vista spaziale e visivo, ma anche dal sistema dei valori artificialmente costruiti a causa dell'evoluzione della dimensione urbana nel corso degli ultimi secoli. Secondo la cultura Buddhista Giapponese, lo spazio acquisisce senso dal vuoto che crea. La parola che indica lo spazio è Ma⁵⁰ - flusso, intervallo, ritmo - che, forse come inteso nella cultura tradizionale, ottiene il suo significato proprio dall'osservazione della natura; Molto radicato nello spirito di chi è nato in Giappone, ed anche in quello di chi vi ha operato, come Bruno Taut o Frank Lloyd Wright e ci rende consapevoli di come alcuni elementi provenienti dalla riflessione sullo spirito tradizionalmente proveniente dall'Asia hanno dato via a esempi di rielaborazione dei concetti in visioni sacrali più contemporanee e occidentali.

Ne sono esempio appunto edifici come il Johnson Wax Headquarters interamente realizzato con l'intento di restituire un tempio⁵¹ da dedicare al rituale del lavoro contemporaneo. Altresì, l'idea della transitorietà che corrisponde al secondo principio cardine dell'illuminazione buddhista, che nella sua forma giardino diviene occasione per apprezzare attraverso le trasformazioni insite nella natura delle stagioni, la bellezza proprio ad ogni istante:

*"Non si può impedire le foglie di cadere i fiori di appassire, ma anche un ramo spoglio può comunicare più di qualche ettaro." Poiché "l'universo è perfetto in ogni sua espressione, anche la più imperfetta. Ogni parte del tutto ha lo stesso diritto di rappresentare l'essenza."*⁵²

Il rituale come forma creativa del quotidiano, come motivo per attualizzare l'abitudine liberarla dal mortifero senso della ripetizione è ciò che dà forma al luogo e lo caratterizza. L'idea originaria di identificare uno spazio in quanto luogo sacro e quindi, in qualche modo, circoscriverlo è propria di ogni cultura: porre un limite all'infinità del mondo sconosciuto significava, per l'uomo primitivo, definire uno spazio quale simbolo di sicurezza e di fede. In greco *paradeisos*⁵³, vuol dire parco e deriva dall'antico persiano "Pairidaeza—da Enza", che significa semplicemente *recinto*. Allora il recinto oltre che essere anche simbolicamente il limite entro il quale si circoscrive la dimensione protettiva dev'essere si delimitante ma oltremodo perme-

abile. Il tempio Greco costituisce la protezione ma si rivolge pur sempre all'esterno diventando assieme al terreno stesso del luogo uno spazio identificabile come interno ma anche come esterno al tempo stesso. Altro esempio che costituisce la permeabilità entro il quale la mente umana riesce a costruire una percezione di circoscrizione di un limite invisibile è rispecchiabile nel sito di Stonehenge. Il semplice archetipo costruttivo di pilastro-architrave posizionato concentricamente definisce uno spazio invisibile che non necessita della presenza di veri e propri muri per definire il concetto di "interno". Questo consente alla persona che si addentra al suo interno di sviluppare il proprio senso di percezione spaziale, dote insita nell'essere umano che ha da sempre celebrato la sua capacità nel riconoscere quasi istintivamente il "limite". In passato l'uomo era difatti estremamente legato a questo concetto: la foresta per i propri suoni e per le proprie caratteristiche è sempre stata associata al concetto di limite che non dev'essere varcato, onde evitare il rischio di essere avvolti dalle tenebre e dal pericolo di ciò che non si conosce. Allo stesso modo il fiume, luogo di sostentamento, fin dalle prime civiltà nate intorno al Tigri e L'Eufrate ed il mare, spazio infinito che si fonde con il cielo, e quindi senza limite (se non un limite psicologico). La necessità, una volta comprese le potenzialità dell'adomesticazione degli animali e dell'immagazzinamento, di lottizzare il territorio, di dare un'ordine, di dare un limite. Tutto ciò si rispecchia oggi in una eccessiva frammentazione che non per questo necessita dell'esclusione del limite, della soglia, quanto piuttosto della sua rivalutazione in quanto linea permeabile innanzitutto, pubblica e ricca di significato, e di funzione.

Stonehenge

Wiltshire, England

Stonehenge incarna alla perfezione un concetto di spazio entro cui il confine definisce la permeabilità: il paradigma di attraversare i confini dalle dimensioni fisiche a quelle metafisiche. Gli allineamenti danno significato alla Heel Stone (la pietra al centro) che segna una connessione con il sole. Stando al centro del cerchio del tumulo di gesso nel solstizio d'estate (il giorno più lungo dell'anno), i primi raggi del sole sorgono a sinistra della Pietra del tallone allineati con l'apertura nel banco di gesso.



TEMPIO

Tempio di Segesta, Trapani, Italia

V secolo a.C.

Il tempio greco per eccellenza costituisce un ideale di architettura che pur fornendo il riparo, e la protezione nei confronti della divinità custodita, volge il proprio sguardo verso l'esterno, verso il panorama circostante con l'obiettivo di attirare l'attenzione verso di se e di presentarsi come confine permeabile che fuoriesce dalla roccia stessa diventando pronao. Al suo interno la cella (Naos) è l'unico ambiente realmente chiuso, quello che effettivamente protegge il tesoro, la statua della divinità





The Weather Project

Olafur Eliasson

2003 Tate, London

Il ricordo mediato costituisce una nuova esperienza di condivisione dal quale deriva la nuova attenzione. Inserire una parte di cielo Londinese all'interno del museo, vuol dire riportarvi l'attenzione nella sua accezione più banale ma anche sacralizzare un elemento tramite la rielaborazione dello stesso. L'azione di Eliasson è anche quella di scardinare il confine esistente tra luogo all'aperto e ambiente interno mettendo lo spettatore al cospetto di uno scenario che pur potendo visionare ogni giorno (guardando il sole al tramonto per esempio) sarà travolto dall'atmosfera entro alla quale viene catapultato.



Le Cylindre Sonore

Bernhard Leitner

1987

Architettura e suono hanno la potenzialità di creare spazi i cui contorni sono flessibili, mutevoli. La giunzione tra architettura e suono costruisce territori invisibili che non essendo limitati da determinati confini fisici aumentano il loro impatto percettivo diventando ambienti sensibili. Se tradizionalmente si sostiene che l'architettura sia unicamente visiva poiché costruita sulla volontà di stabilire limiti e confini attraverso la sua stessa essenza essa è anche in grado di formulare una trasformazione in cui l'interno formula un esterno. E l'esterno di un edificio crea ulteriori spazi, dà origine alla città e a tutte le sottili interconnessioni che fanno la ricchezza della metropoli, ma in questo caso i suoni sono quelli della natura che vengono diffusi e spazializzati all'interno di un piccolo cilindro di pace all'interno del parco della Villette a Parigi.



Ram House

Space Caviar

Salone del Mobile, 14 – 19/04 2015

RAM House è un prototipo di abitazione che esplora la risposta della casa a una nuova definizione di privacy nell'era iperconnettività e della comunicazione basata sui segnali. Man mano che lo spazio della casa viene saturato da dispositivi "intelligenti" in grado di monitorare l'ambiente circostante, il ruolo dell'involucro domestico come scudo protettivo da uno sguardo esterno diventa irrilevante: è la casa stessa che ci osserva. La RAM House risponde a questo scenario di prossimo futuro proponendo uno spazio di autonomia elettromagnetica selettiva. Wi-Fi, cellulare e altri segnali radio sono filtrati all'interno del nucleo dello spazio da vari schermi mobili di materiale assorbente radar (RAM) e mesh, impedendo ai segnali di entrare / uscire. Proprio come una tenda può essere tirata per esporre visivamente l'interno domestico di una casa tradizionale, i pannelli possono essere aperti facendo scorrere per consentire alle onde radio di entrare e uscire, quando lo si desidera. RAM house è una proposta di convivenza con una tecnologia diversa da una presenza di default costante.



Prometeo

Renzo Piano

Venice, 1983 - 1984

Il Prometeo rappresenta per Nono il raggiungimento di un'idea: l'opera in funzione dell'ascolto. Un grosso strumento musicale in grado di suonare, risuonare e di far convergere le sue funzioni, acustica, metaforica ed etica, verso l'unico fine che è l'ascolto. L'opera si presenta e viene presentata come metafora percettiva del vissuto acustico, in particolare quello di Venezia come multi-verso in grado di offrire agli spettatori una possibilità nuova di percezione basata sull'intreccio di un piano acustico policentrico e multi-direzionale. La costruzione stessa dell'arca, di un luogo così particolare per eseguire l'opera, si inserisce in questo complesso discorso della messa in scena del suono rendendone possibile la gestione all'interno di uno spazio esecutivo che sia allo stesso modo evocativo dell'idea di viaggio.

Public Toilet in Ichihara

Sou Fujimoto

2011-2012

Il progetto realizzato dall'architetto Giapponese intende definire un chiaro quesito sulla relazione tra spazio pubblico e spazio privato; tra luogo aperto e chiuso, così come tra natura ed artificio stesso. Un rapporto messo in crisi dalla stessa convivenza di due dimensioni contrapposte che cambia allo stesso modo la percezione dell'ambiente stesso e del comportamento di chi usufruisce della toilette. Uno spazio a mio avviso il cui potenziale corrisponde alla possibilità di relazionarsi in modo diverso al lotto circostante, di mettere momentaneamente in crisi la propria timidezza per potersi sentire al sicuro malgrado ci si senta all'interno della dimensione pubblica.



ABSTRACT

Il parco, luogo di pausa e di protezione e di riparo, diviene un luogo parlante che arricchisce di cultura locale colui che vi passeggia oltre che accoglierlo alla lettura, all'apprendimento e alla riflessione.

Abbiamo forse bisogno di un luogo ospitale all'interno del quale trovare conforto e riparo dall'ingente buio della metropoli? La città è un cervello: grande e tumultuosa fabbrica di conoscenza è luogo caotico dove l'informazione viaggia nell'oblio, senza gerarchia. Allora il parco è luogo di smaltimento dei rifiuti, completa la fabbrica, separando il prodotto dalle storie, ed è la visione dei passanti, delle loro esigenze o dei loro desideri a decidere quale è l'uno e quale è l'altro.

"Sapere significa scegliere"⁵⁴

E' grazie alle tenebre circostanti che la luce della conoscenza illumina e la conoscenza è inconcepibile senza ignoranza, la memoria senza l'oblio. E' così che il parco diventa esso stesso palcoscenico, diventa esso stesso cantastorie, poichè seleziona, le storie, l'informazione e me la restituisce sottoforma di racconto di se stesso. La poesia costituita da sillabe e versi è frammentabile e sintetizzabile. Il parco diviene luogo di rielaborazione sensibile dell'informazione della memoria locale, poichè esso, negli anni ha percepito sensibilmente e custodito l'infinità della bellezza che ha composto la sua stessa storia, il suo stesso contesto che l'ha generato. L'ingente quantità di informazione, tramite il processo di mimesi, diviene unità di linguaggio e quindi parola, suono, struttura poetica. Il riscatto del territorio milanese avviene attraverso il suo umanizzarsi, grazie alla sua capacità di parlare tramite la voce umana così da diventare esso stesso sistema narrante il cui scopo è quello di trasformare il rumore in voce, la voce del parco.

L'interruzione della continuità urbana è quindi pausa dal suo rumore. La terapia, consiste proprio in quello che è il ruolo primario del parco, ambiente curativo che rappresenta un centro di gravità per la qualità poetica locale. Un luogo dove il moto, sia fisico che acustico, vengono sospesi e catalizzati secondo un ritmo, attraverso l'accurata selezione dei versi poetici, al fine di ricostituire il contatto con l'ambiente circostante e con le persone che vivono quotidianamente il paesaggio cittadino. Prima di tutto viene una visione: l'immagine della complessità stupefacente dell'infinita paralizzante del mondo ridotto a proporzioni sopportabili, assorbibili, gestibili, proporzioni con cui si può vivere. In quanto percettori, dice e Mary Douglas⁵⁵, noi selezioniamo fra tutti gli stimoli che colpiscono i nostri sensi. In un caos di impressioni mutevoli, ciascuno di noi costruisce un modo stabile in quegli oggetti hanno forme riconoscibili, tali forme diventano poi memoria. Stressare il rapporto di appartenenza con il proprio territorio e ciò che può avvenire solo se il territorio stesso diventa espressione della propria storia. L'elemento della memoria come informazione custodita all'interno degli alberi che rappresentano il sistema capillare ove scorre la linfa poetica. L'ecosistema narrante è guidato dal cervello che elabora la realtà, sostiene l'apprendimento e la lettura, fonte principale di elaborazione dell'informazione captata e trasformata poi in parola, in suono.

54. Zygmunt Bauman, *Vite di scarto*, 2018, *Excursus: Del raccontare storie*, p.24

55. Zygmunt Bauman, *Vite di scarto*, 2018, *Excursus: Del raccontare storie*, p.25

fig. 12 - Granger, *Post-criptum*

fig. 13 - *La Vocazione di san Matteo*, Caravaggio, 1599 - 1600



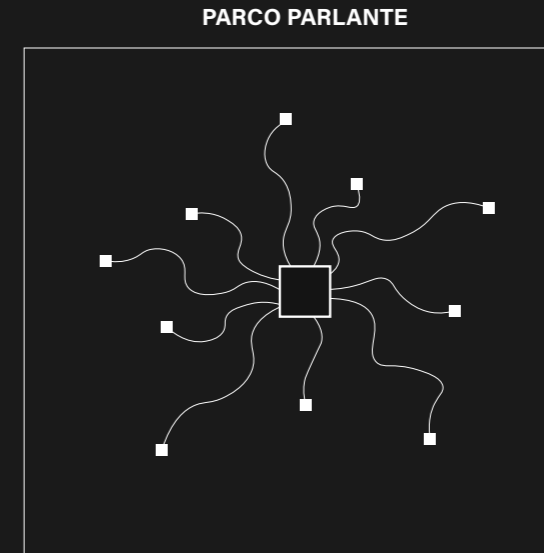
fig. 12



fig. 13

CONCEPT

Un processo di Mimesi attraverso il quale l'informazione viene percepita, e grazie alla conoscenza e all'intelletto ma anche alla sensibilità, viene poi rielaborata e trasformata in frammento svelatorio, ossia in verso poetico, in linguaggio metaforico.



Distribuzione di storie

Narrazione di un verso poetico

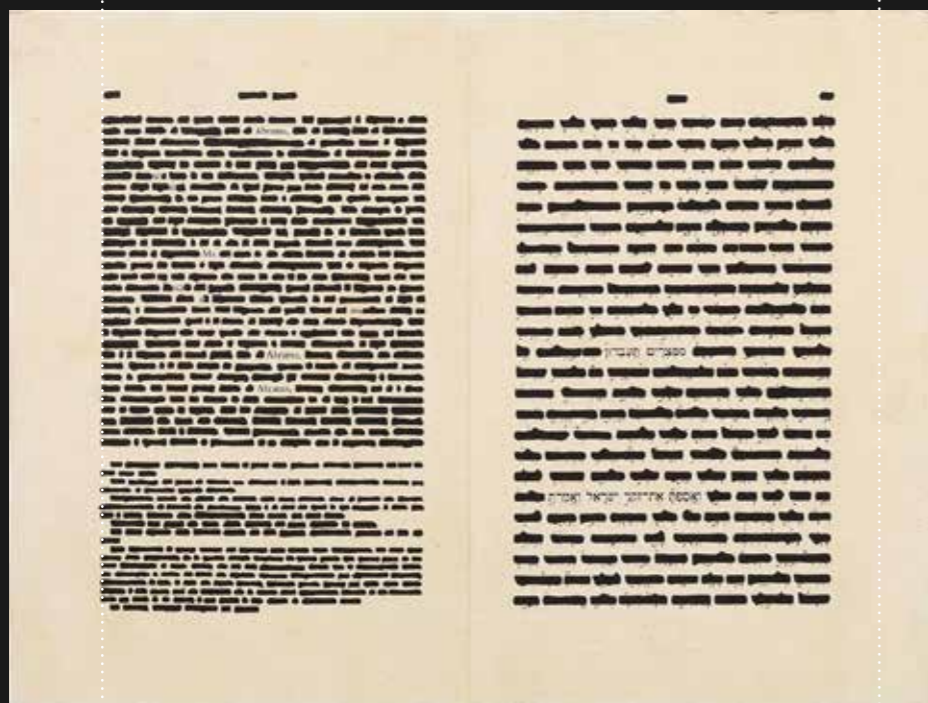
Luogo di lettura

Sostegno per l'albero

FRAMMENTO DI CONOSCENZA

Emilio Isgrò

Emilio Isgrò grida che l'utilizzo spropositato della parola ne aveva inghiottito il valore, l'aveva uccisa. Di conseguenza aveva ucciso il pensiero stesso. La parola, per Isgrò era morta, e andava resuscitata attraverso la cancellatura, per riaffermarla, per tornare indietro e celebrarla. In un'epoca piena di parole buttate a caso, il vuoto riafferma il pensiero.



TOTALITÀ DELLA CONOSCENZA

Ken Isaacs

Nel 1962, il designer sperimentale Ken Isaacs ha immaginato e costruito una "scatola della conoscenza", un ambiente compresso per sperimentare la "cultura". All'interno della scatola della conoscenza, solo e silenzioso, lo studente vedrebbe una rapida processione di pensieri e idee proiettati su pareti, soffitti e pavimento in una panoplia di immagini, parole e schemi di luce, lasciando la metà a concludere da sola.





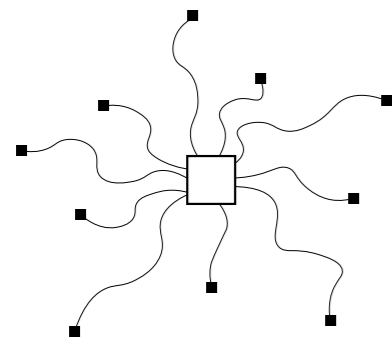
STRUTTURA



Si propone un dispositivo che richiama l'organicità formale delle arterie e che si appropria degli alberi, sostenendoli da un punto di vista fisico e terminando sottoforma di amplificatori che al mio passaggio rilasciano un piccolo verso di poesia selezionato dalla vastità delle opere scritte dai poeti milanesi che mi restituisce una rappresentazione poetica di quella precisa parte del parco, attivando la mia curiosità e il mio interesse all'osservazione di ciò che mi sta intorno. In senso metaforico il sistema tende alla creazione di una nuova e contemporanea Bosinada territoriale. Il sistema venoso scorre all'interno del parco e riaffiora definendo la struttura stessa del cuore pulsante del parco: un luogo dedicato alla lettura, alla contemplazione e alla riflessione. Il luogo protettivo che metaforicamente è sostenuto dalla stessa volontà delle persone all'apprendimento ed all'intelletto, ma che costituisce anche il centro nevralgico in cui grazie al sistema a pannelli solari che danno forma alla copertura, consente la raccolta dell'energia naturale necessaria a far funzionare l'intero ecosistema parlante definendo anche un riparo ombreggiato per la lettura. La struttura sostiene un insieme di postazioni sospese atte alla lettura, te-

nendo conto della postura più adeguata per garantire un modo sano di usufruire del libro. I drappi che costituiscono le sedute si pongono formalmente come papiri che intendono ricordare metaforicamente il papiro di milano: rotolo di papiro scritto ad Alessandria d'Egitto a cavallo tra il III ed il II secolo a.C., durante la dinastia tolemaica che contiene oltre cento epigrammi greci, quasi tutti precedentemente sconosciuti agli studiosi, attribuiti dagli editori al poeta ellenistico. In essi vi è stampata una poesia infinita, la fonte sottoforma di parola scritta che viene elaborata dal sistema e trasformata in voce. La frase poetica costituisce perciò il nettare, la linfa in assoluto più elaborata; il frammento in assoluto più minuto del palinsesto delle informazioni che costituiscono la realtà sensibile, e l'universo, così come si presenta all'interno del parco stesso, comprendendo in ultima analisi anche il significato stesso della poesia. Un ecosistema acustico è un sistema-in-eco, un complesso di cose che rimbalzano e si assorbono a vicenda, tracciando contorni e interagendo, fondendosi, risuonando e risuonando. (Dancer, Ecology and Environment sezione, 2008).





CAPILLARE



FUNZIONE

Sono posizionati nel parco, sostengono gli alberi secolari e mi narrano un verso collegato a quella parte del parco

CONCETTO

Rappresentano l'informazione rielaborata sotto forma di linguaggio poetico, di voce



Costantin Luser

Rotationsquintett

2006

I disegni dell'artista viennese Constantin Luser sono complesse mappe mentali costituite da parole e simboli, nonché da elementi astratti e figurativi. Ricordano carte geografiche o schemi di macchine complesse. Gli intricati disegni di Luser fondono il mondo interno ed esterno e confondono ciò che è realtà e ciò che è percepito solo come tale. Il riferimento visivo di Constantin Luser alla computer grafica è minato da contenuti emotivi e da uno stile di disegno impulsivo. "Traccia una linea molto sottile e precisa che si trasforma da schema a formula, da immagine a parola e da lì a narrazione. Si collega come un pensiero molto chiaro. Ciò che ne risulta è un centralino che definisce diversi strati, crea strutture e determina relazioni che consentono un certo grado di orientamento." (Daniel Baumann)





Punti caratteristici del parco



- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| A. Faggeto | G. Vallata |
| B. Statua senza nome | H. Ospizio |
| C. Peschiera | I. Bambini |
| D. Maddalena penitente | L. Fontana Barocca |
| E. Tempietto del Cagnola | M. Arbusti |
| F. L'albero dei sigari | N. Viale |

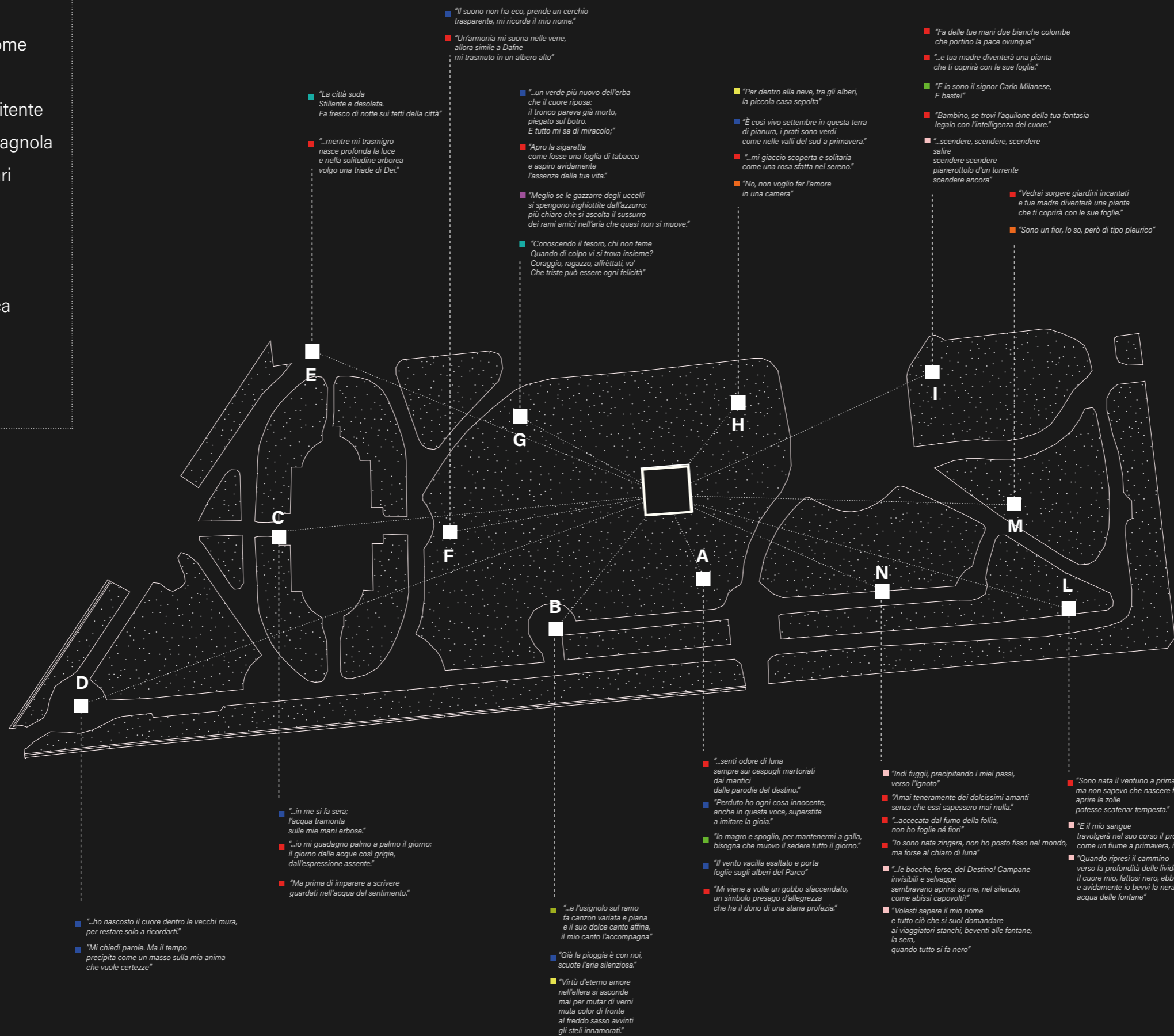
La voce del parco

I capillari, sparsi per il parco ramificano e sbocciano sotto forma di parola narrata presentandosi come frutto degli alberi di quel parco. Frasi poetiche che costituiscono la descrizione delle varie parti del parco, narrate dal parco stesso impersonificato nel poeta. Il giardino ti parla e ti parla di se stesso, sottraendo le informazioni dalla memoria collettiva locale, realizzando un lavoro di sintesi




- A.** Faggeto
- B.** Statua senza nome
- C.** Peschiera
- D.** Maddalena penitente
- E.** Tempietto del Cagnola
- F.** L'albero dei sigari
- G.** Vallata
- H.** Ospizio
- I.** Bambini
- L.** Fontana Barocca
- M.** Arbusti
- N.** Viale

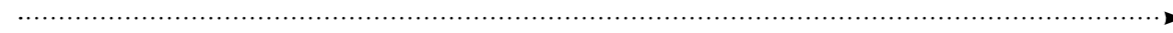
-  Cuore
-  Capillare



Un ingente quantità di poesie scritte da ciascuno dei poeti che hanno vissuto a Milano viene redistribuita sottoforma di versi che esaltano nei vari punti selezionati, ciascuna delle peculiarità che costituiscono il parco.

-  A. Merini
-  S. Quasimodo
-  D. Fo
-  C. Porta
-  E. Montale
-  Scapigliati
-  T. Marinetti
-  E. Hemingway
-  U. Eco

A.



B.



Il sensore rileva la mia presenza

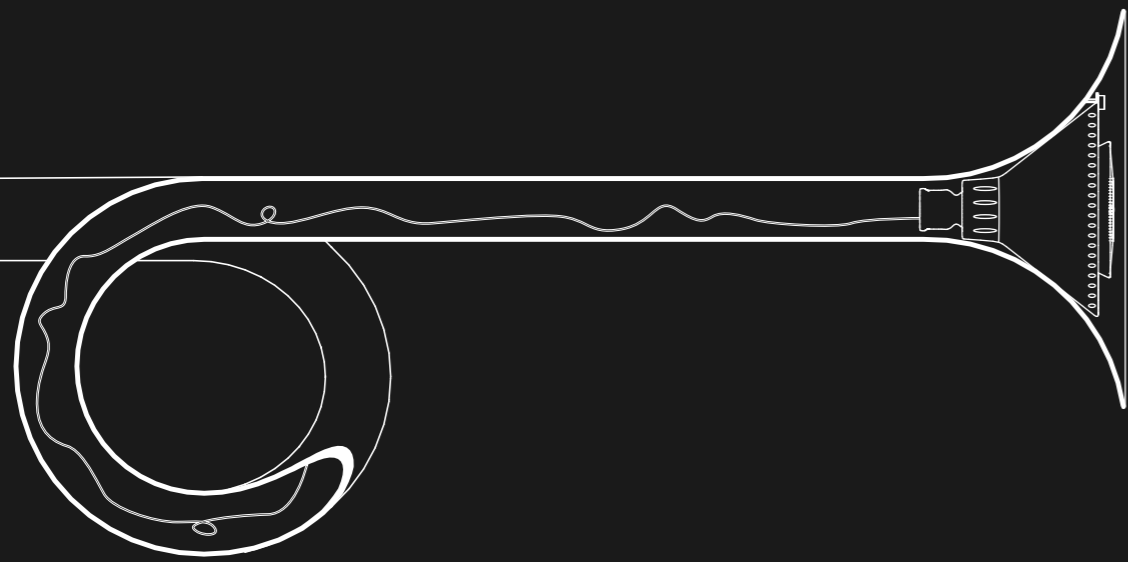


*L'altoparlante emette un verso di poesia
per la durata di 5-15 s*



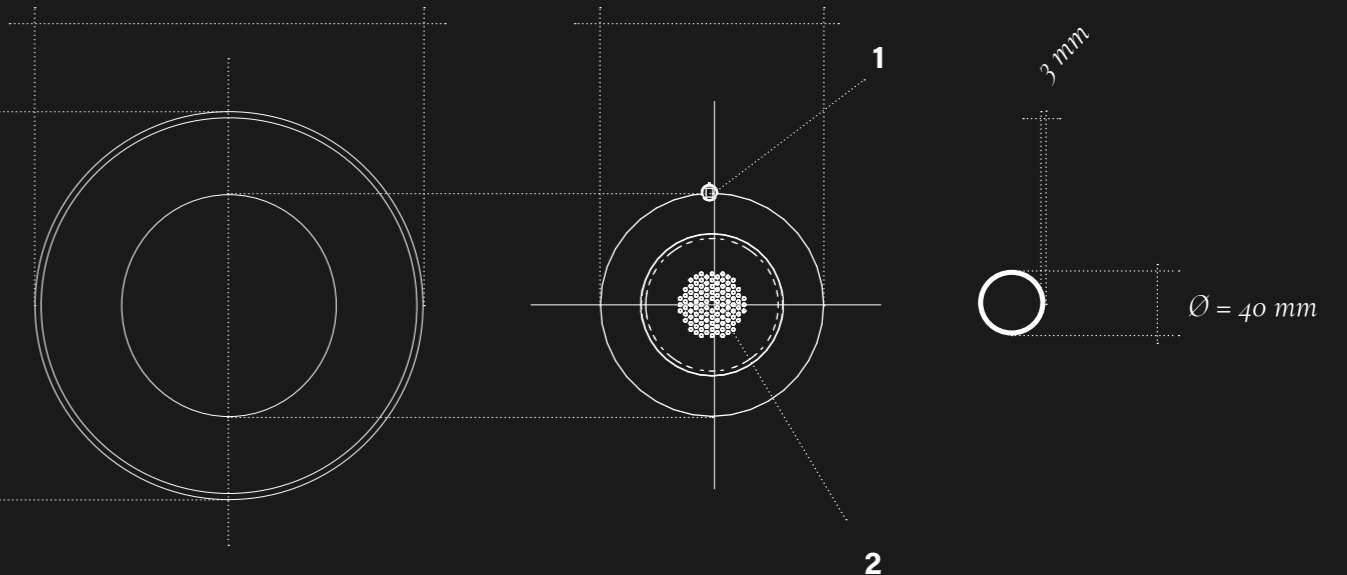
Materiali

I capillari sono in alluminio estruso, curvato e ossidato ottone
I profili tubolari sono in lega EN AW-6060 T1. Lo spessore è di 3 mm.



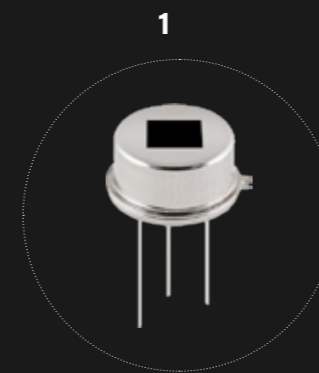
Ø = 120 mm

Ø = 90 mm



Lavorazione e finitura

Dopo la sezionatura e la levigatura viene eseguito un trattamento superficiale delle varie parti dei tubi tramite ossidazione ottone brillantato. In seguito le varie componenti vengono incollate tra di loro e la saldatura viene evitata al fine di non alterare il colore.




PIR D203B Pyroelectric Infrared Sensor

Interazione →



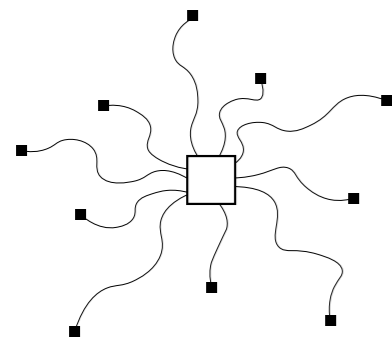
VISATON: Full-Range Speaker VIS FR 8WP-4SW



*"Lasciando adesso che le vene crescano
in intrichi di rami melodiosi
inneggianti al destino che trascelse
te fra gli eletti a cingermi di luce..."*

*"Poggiavi sopra di me
con la tua benevolenza
e suggevi del fiore delle mie rime
tutto il mite coraggio".*

*"Il verde delle stagioni,
con gli arabeschi dei prati
abbiamo intessuto la veste
e giubilando del nulla,"*



CUORE

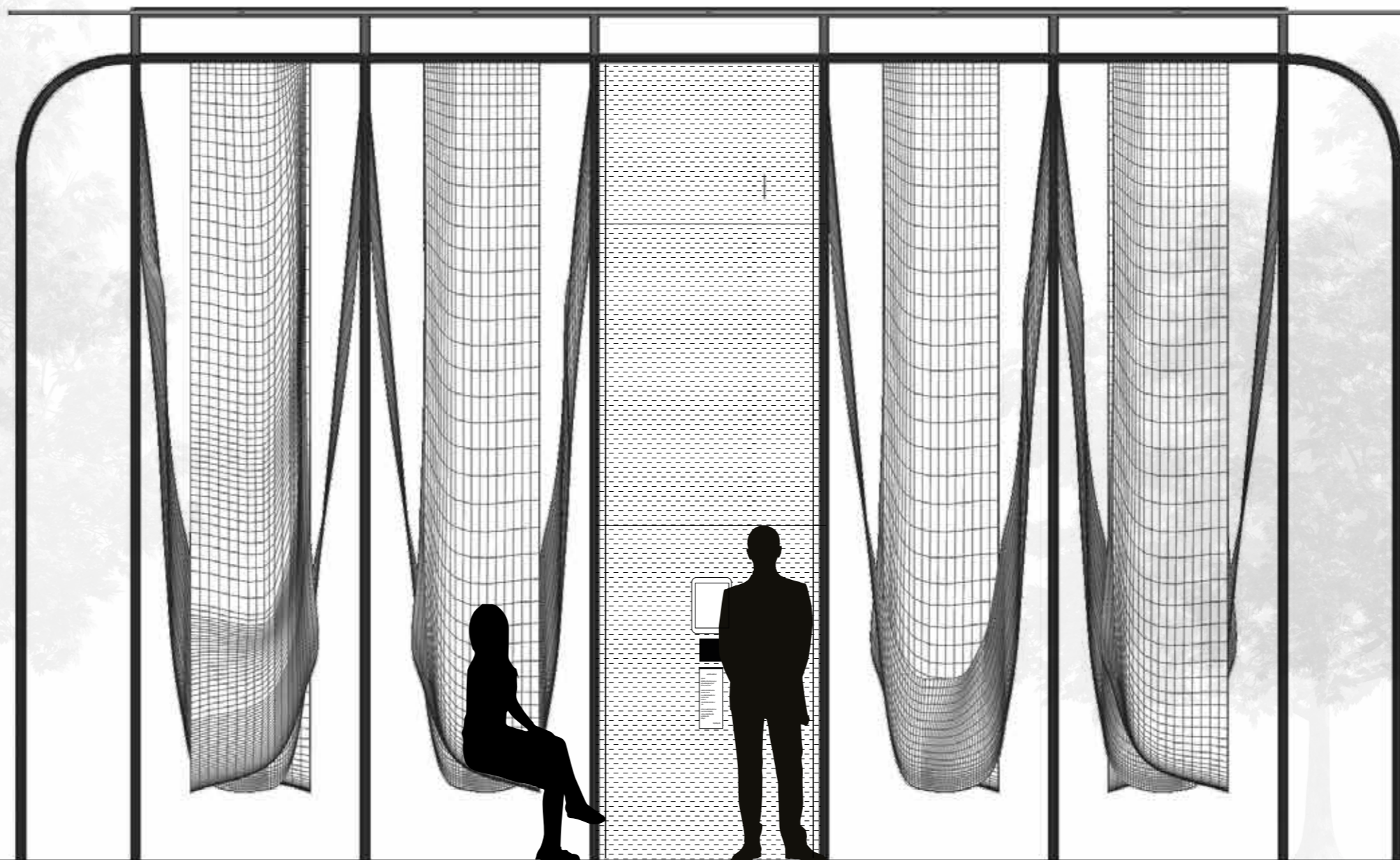


FUNZIONE

Un ambiente di lettura, ospitale, accessibile dove poter raccogliere una storia e leggera all'interno di un luogo riparato

CONCETTO

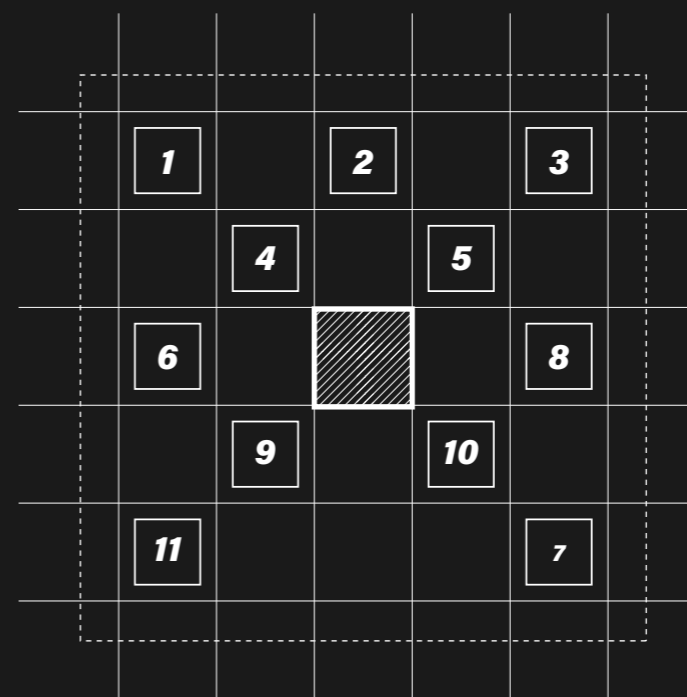
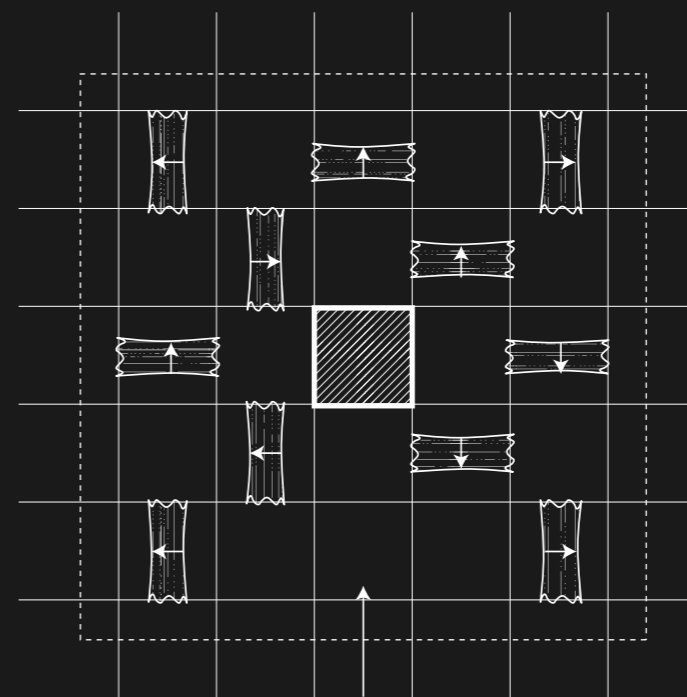
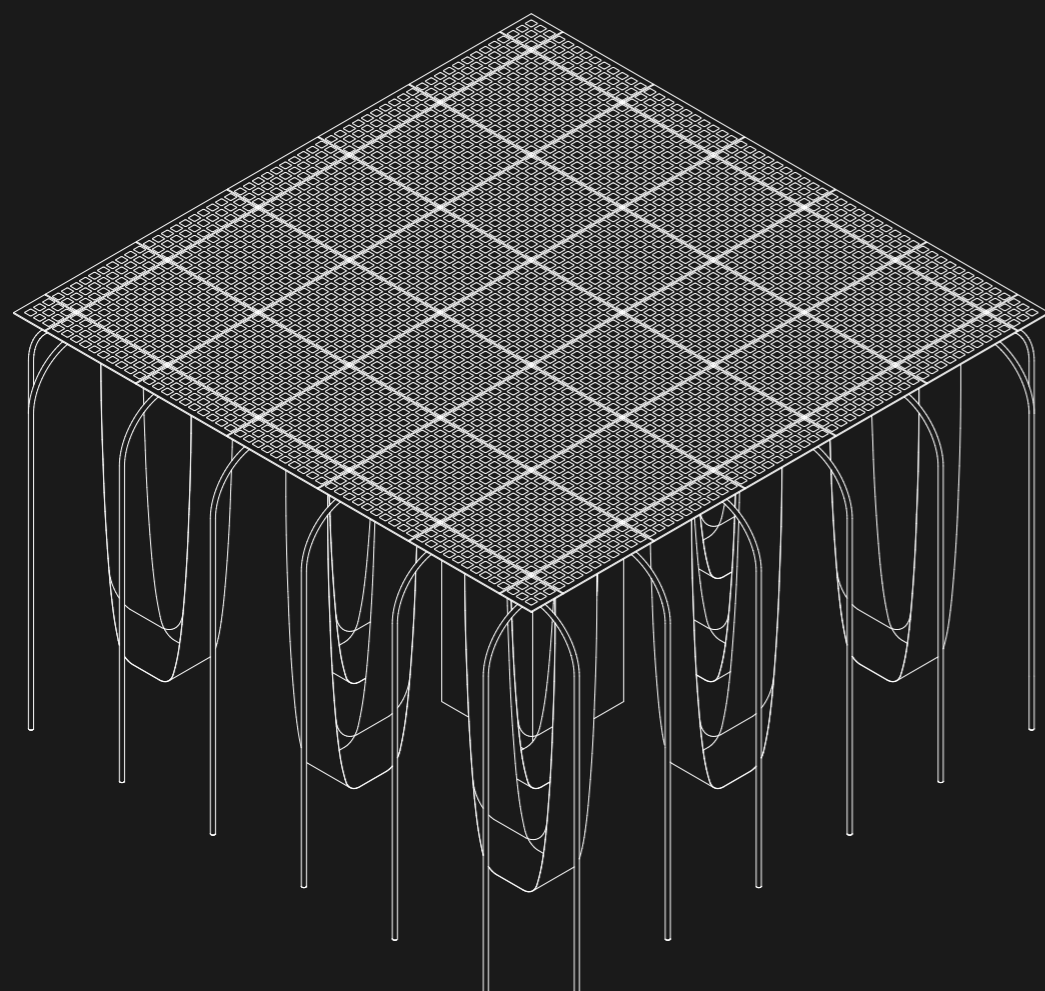
Rappresenta il luogo della conoscenza dove l'informazione della realtà viene captata e rielaborata prima di essere trasmessa





Un tempio per la lettura

Celebrare la conoscenza, lo spirito e la dedizione riflessiva che costituiscono il rapporto sacrale di un luogo costituisce il principio che determina la conformazione spaziale di questo nucleo. Un cuore pulsante attivo nel suo compito di elaborazione dell'informazione. Ospitale e accogliente esso intende predisporre alla lettura tramite una modalità nuova che vede la libertà di scelta nel tempo di stazionamento.



Il papiro

I drappi, che consentono la lettura riservano una poesia stampata per ciascuno dei poeti che vengono presi in considerazione dal sistema, dando vita nel metaforicamente ad un papiro continuo, che sostiene le persone ed è a suo modo sostenuto dal loro interesse e dalla loro dedizione alla lettura.

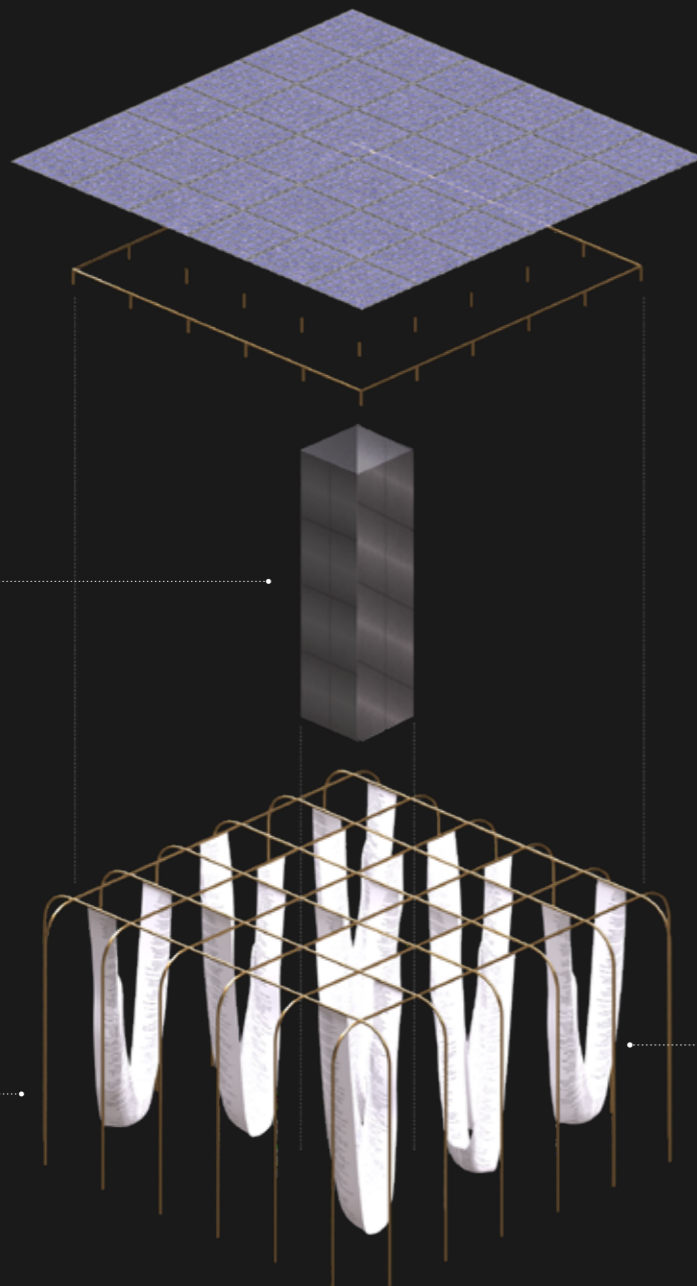
- 1 SALVATORE QUASIMODO
- 2 DELIO TESSA
- 3 DARIO FO
- 4 TOMMASO MARINETTI
- 5 SCAPIGLIATI
- 6 UMBERTO ECO
- 7 ALDA MERINI
- 8 ALESSANDRO MANZONI
- 9 ERNEST HEMINGWAY
- 10 EUGENIO MONTALE
- 11 CARLO PORTA

Struttura

I diversi elementi che compongono la struttura sono tra di loro integrati secondo un rapporto di concetto e funzione: i pannelli in vetro fotovoltaico consentono non solo di riparare l'ambiente da intemperie e sole ma anche di ricavare l'energia necessaria al funzionamento dei capillari e di tutto il sistema. Il modulo centrale è l'elemento di irrigidimento della struttura ma conserva anche il computer e il convertitore fotovoltaico oltre che il nocciolo del progetto stesso, ossia il distributore di poesie locali. La gabbia che prende forma grazie ai capillari è progettata in modo tale da garantire un'assenza di segnale parziale ed evitare le distrazioni sonore provenienti dai dispositivi mobili.



Pannelli di vetro fotovoltaico



Il progetto è stato realizzato in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Urbanistica dell'Università di Roma Tor Vergata. Il progetto è stato realizzato in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Urbanistica dell'Università di Roma Tor Vergata. Il progetto è stato realizzato in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Urbanistica dell'Università di Roma Tor Vergata.

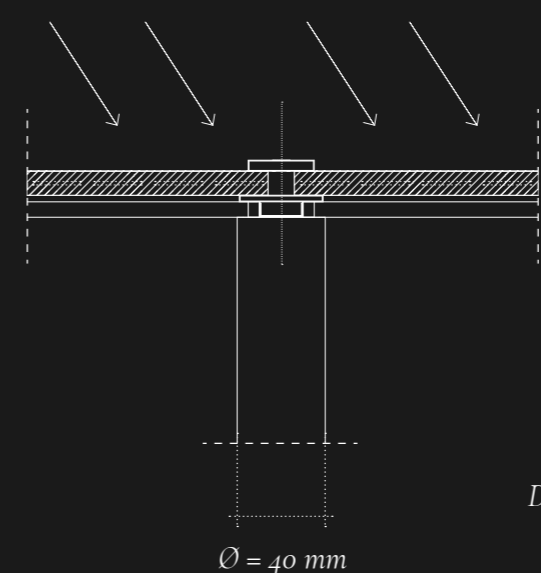
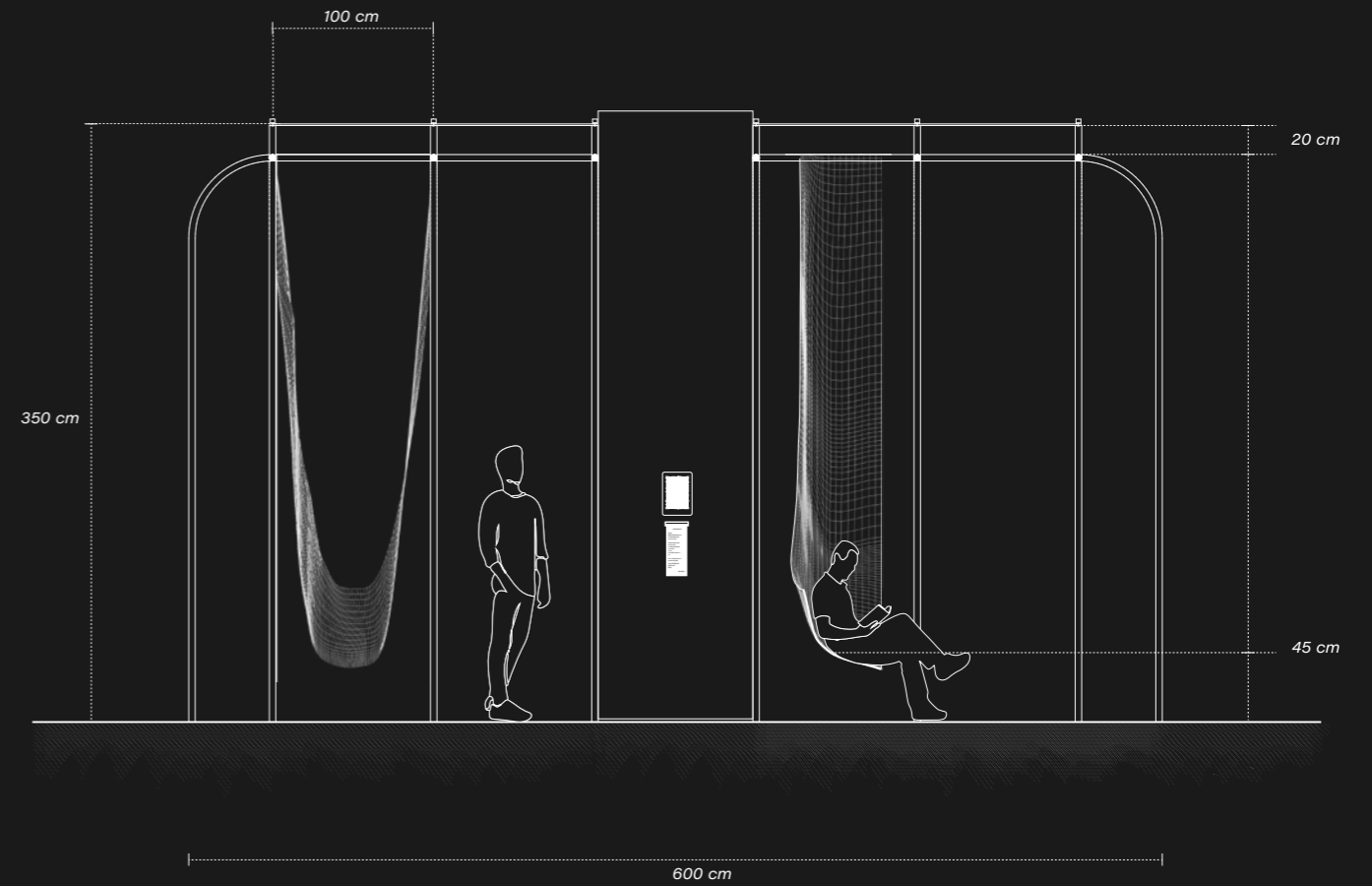


Distributore di storie



Sistema di Faraday

La struttura è composta da tubolari in acciaio cromati d'oro, le postazioni per la lettura sono costituite da drappi il cui taglio è studiato in modo tale da consentire una postura corretta che renda possibile l'appoggio costante dei piedi al terreno e quindi la circolazione sanguigna costante durante la lettura.



Energia solare



MIMESIS

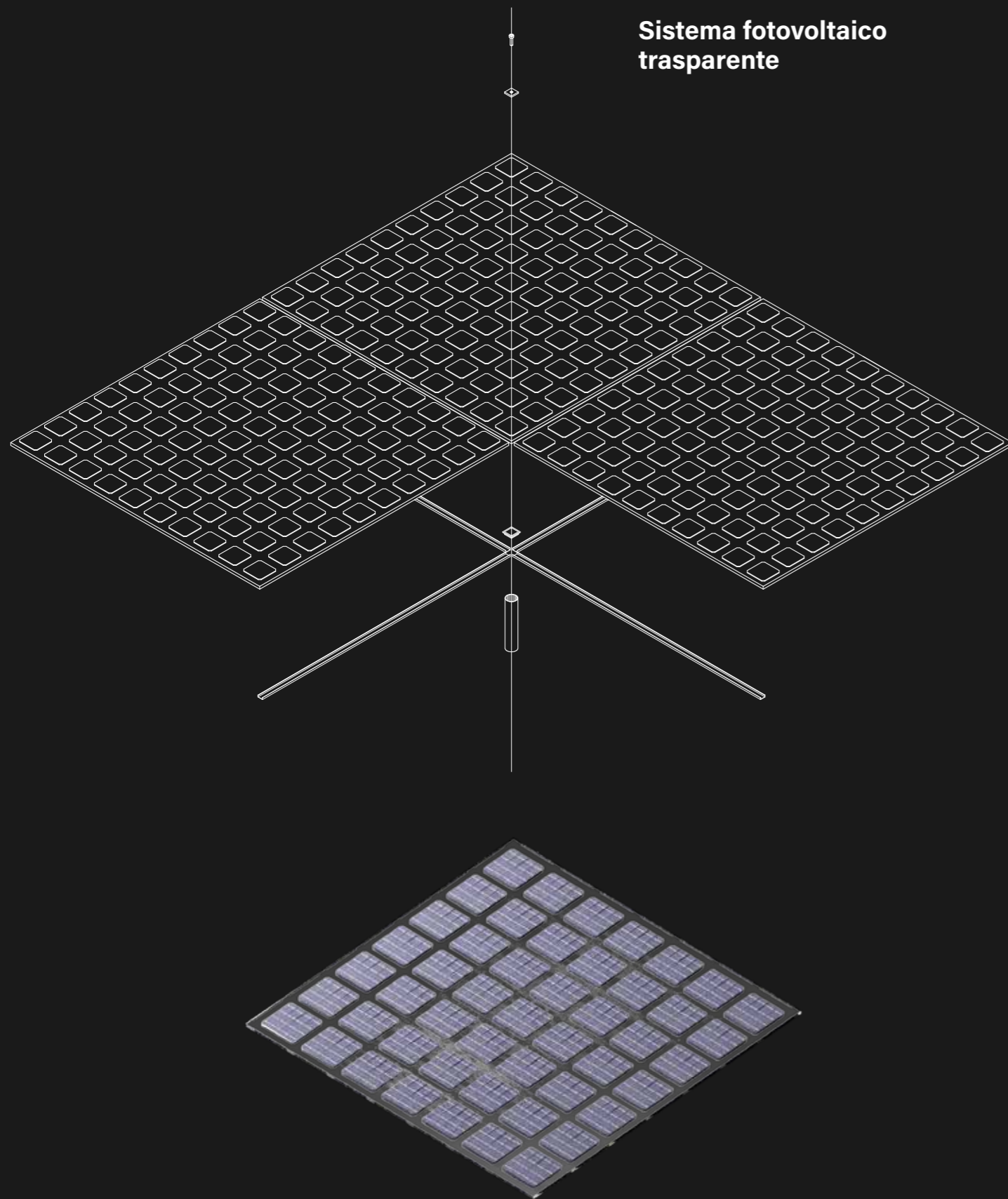


Distributore di storie

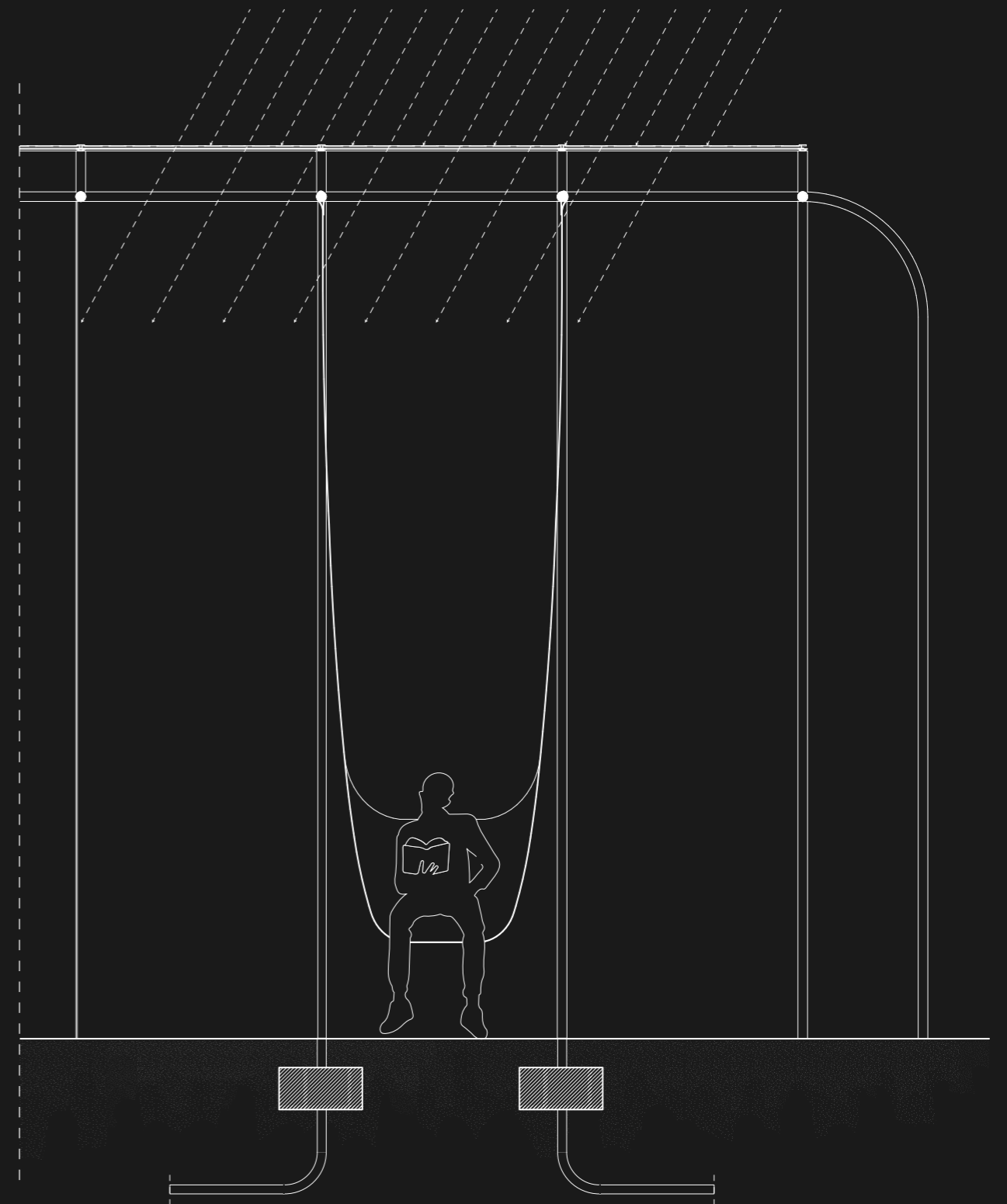




**Sistema fotovoltaico
trasparente**

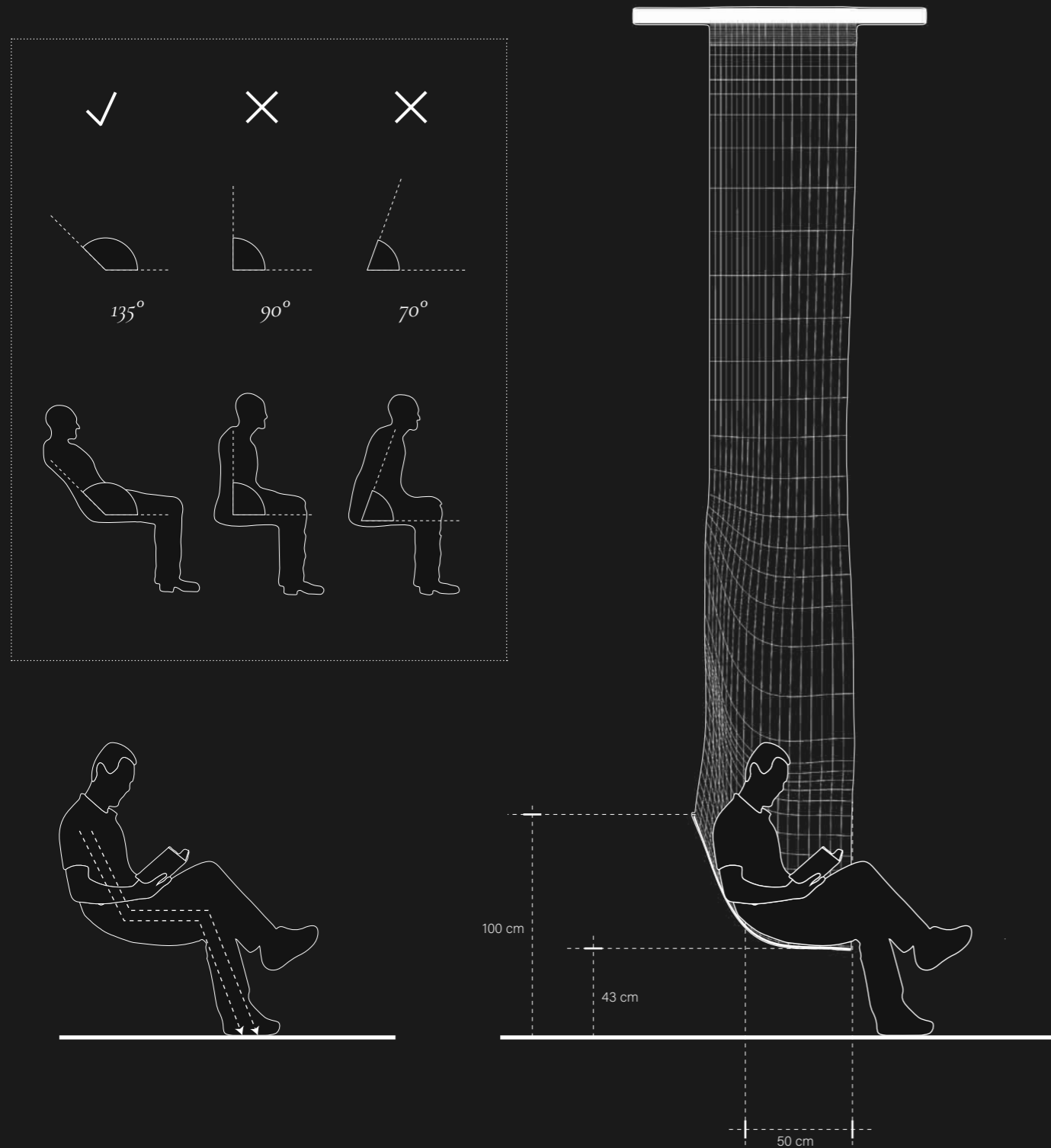


Il brevetto tutto italiano dei vetri fotovoltaici consente non solo una determinata efficienza di progetto in termini di sostenibilità ma anche una funzione di riparo dal sole eccessivo in modo tale da aiutare nella lettura.



Ergonomia

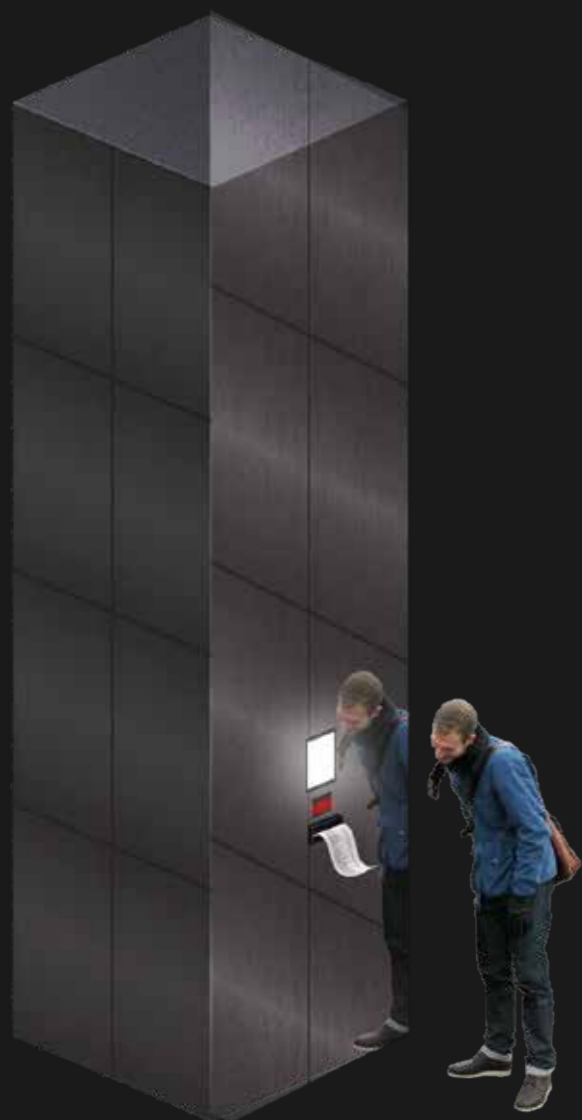
Le postazioni di lettura sono disegnate in modo tale da tener conto dell'ergonomia più utile al mantenimento di una postura adatta durante la lettura che necessita quindi, a differenza della postura utile durante il lavoro a scrivania, di un'inclinazione tra gambe e addome che rientri tra i 90 ed i 135°. I piedi devono essere saldamente poggiati a terra in modo tale da consentire lo scarico del peso del corpo ed una continua circolazione sanguigna, anche durante il rilassamento



Distributore di poesie locali

Al centro del cuore, vi è un elemento che oltre ad irrigidire la struttura, contiene tutta la tecnologia del sistema, l'impianto di conversione dell'energia solare in energia elettrica e un distributore di poesie locali il cui scopo è quello di restituirmi in forma stampata una poesia al giorno, da poter leggere all'interno dei Giardini stessi.

1 Poesia / 24 h
1 Poesia = 30 s - 2 m



UX

A.



Entra nei giardini della Guastalla

B.



Log in nel sistema bibliotecario Milanese

C.



Seleziona le preferenze Per la selezione dei testi

D.



Stampa e leggi la tua poesia locale quotidiana

Una nuova modalità di fruizione

Collegarsi al sistema bibliotecario Milanese consente al pubblico di interfacciarsi al mondo della lettura tramite una modalità differente che costituisce uno sradicamento rispetto all'istituzione e l'incentivo al movimento verso il parco. Le storie che mi vengono restituite fanno parte di un database ricostruito e curato dall'istituzione stessa che grazie ad un sistema di hashtag mi restituisce una poesia locale diversa ogni giorno, attivando nel lettore una certa curiosità



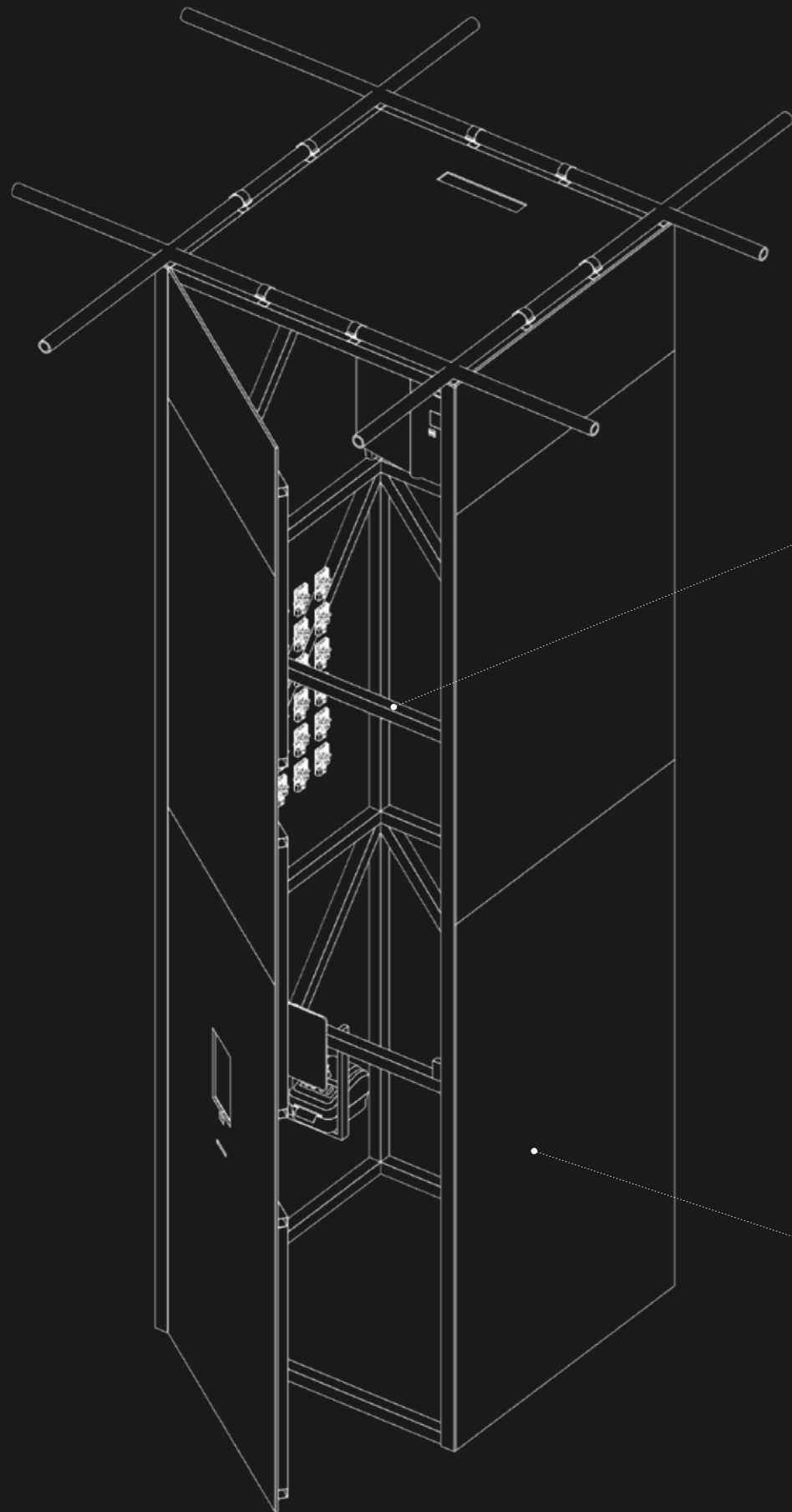
Carta riciclabile



Stampate su carta riciclabile, certificata FSC e BPA. Grazie alla stampa on demand, destinata solo a coloro che sono interessati, si ha un risparmio sulla stampa di libri, rifiuti, carta e inchiostro.







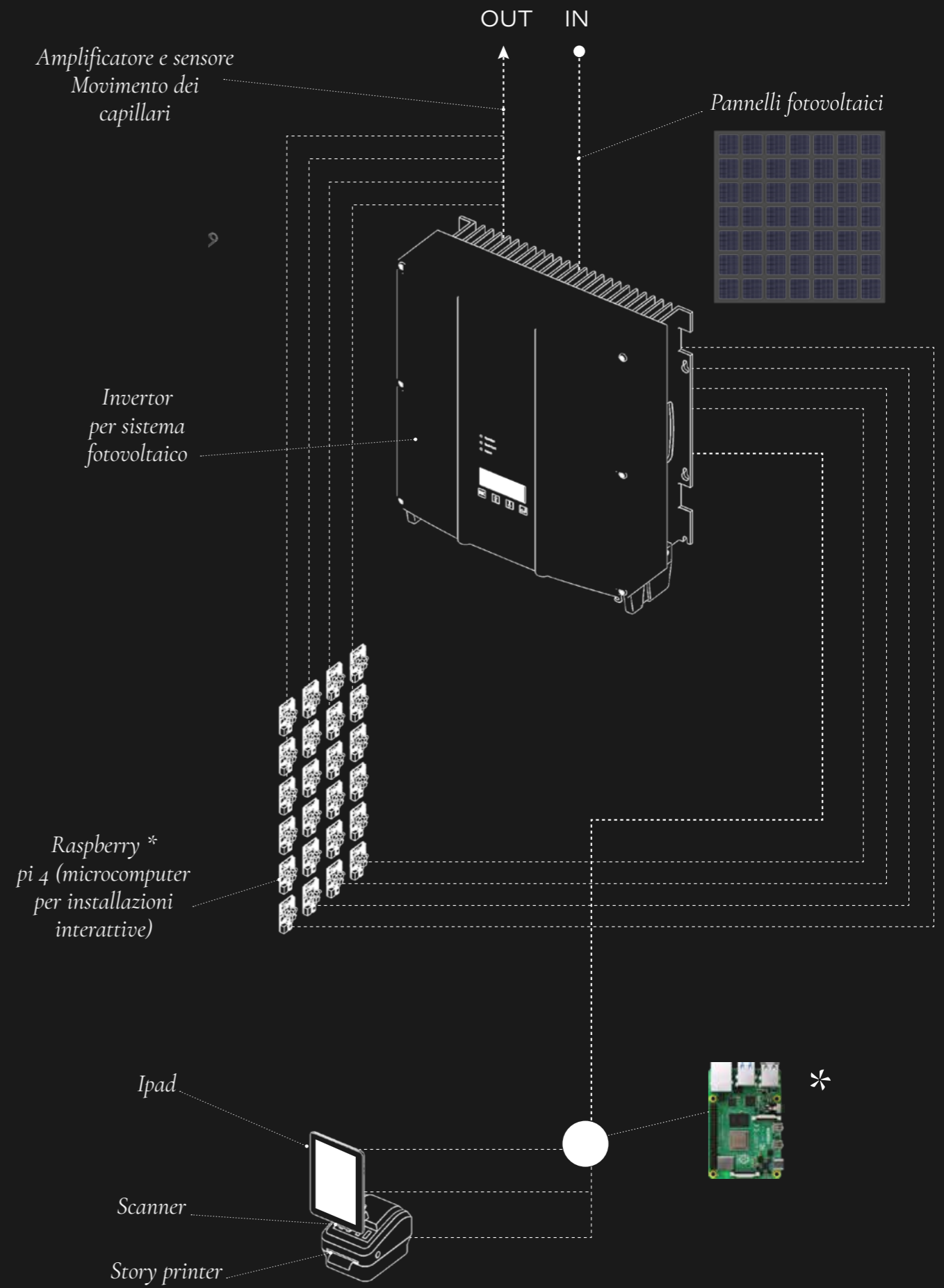
Apparato tecnologico



Aluminium Square Tube Profile, 3 mm



Black Mirror Surface Aluminum Composite Panels 1500 x 1000 x 15 mm





BIBLIOGRAFIA

- Istituto Superiore di Sanità, Not Ist Super Sanità, 2003
- OMS, Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018
- R. Murray Schäfer, Il paesaggio sonoro, 1985
- J. Huizinga, L'autunno del medioevo, Sansoni, 1966
- R. Koolhaas, B. Bad. S, M, L, XL. Monacelli Press. New York. 1995
- OMS, Report, Children and Noise
- K.C. Paul, Haan M, Mayeda ER, Ritz BR. "Ambient Air Pollution, Noise, and Late-Life Cognitive Decline and Dementia Risk". Annual Review of Public Health, 2019
- F. HarveY, "One in five Europeans exposed to harmful noise pollution – study". The Guardian, 2020-03-05
- S. Rosen and P. Olin, Hearing Loss and Coronary Heart Disease, Archives of Otolaryngology, 1965
- Studio Medico Tanzariello, Danni Acustici da rumore, 25-03-2012
- "Tinnitus and Hyperacusis: Overview". American Speech-Language-Hearing Association, 2019-04-12.
- Disturbo da rumore, Inquinamentoacustico.it
- S. L. Dumyahn, B. C. Pijanowski, "Soundscape conservation". Landscape Ecology, 2011
- B. Krause, "Wild Soundscapes in the National Parks: An Educational Program Guide to Listening and Recording, pub", National Park Service, 2002
- T. Brighenti, V. Buzzelli Michele, C. Federica, F. Laura Mazzetti, A. Sguerri, L. Spagna, "Un nuovo ruolo di Milano per la città pol centrata lombarda"
- Inquinamento acustico: Motorini in pole position, La repubblica, 23-11-2012
- UNESCO, Creative cities, Literature, member since: 2017, www.unesco.org/creative-cities
- F. Loi, Sulla poesia, in http://www.lietocolle.info/it/loi_sulla_poesia.html, 2004
- R. Mussapi, Bonnefoy, la poesia per capire la realtà, 10-11-20
- G. Luca Valea, Emanuele Martinuzzi: la poesia come ricerca, 14-12-2015
- M. Tortorici, Che cosa fa la poesia?, Chaos e Kosmos XII, www.chaosekosmos.it, 2011
- Aristotele, Retorica, 1410b, ed. Bari, 1973
- E. dal Fiume, La poesia di pascoli tra Antico e Moderno, Università degli studi di Padova, aa. 2017/2018, p.111
- N. Miroddi, La poesia e il poeta ieri e oggi
- Prof. A. Maria Fiore Progetti, "Poesia e immagine tra Futurismo e Grande Guerra" Istituto Superiore Marelli Dudovich, aa.2012/2013
- G. Vale, La Rappresentazione Oltre La Realtà. Mimesis E Conoscenza Teoretica Nella Teoria Poetica Aristotelica, Università degli Studi Niccolò Cusano, Roma, 2014
- Dr. A. Santisi, Poesia in movimento, strill.it 10/11/20
- L. Gatti, "Poesia (e non poesia) alla luce delle neuroscienze: il progetto NeuroDante", Università La Sapienza, Roma
- Gallese, Vittorio, "Corpo e azione nell'esperienza estetica. Una prospettiva neuroscientifica", Torino, Umberto Allemandi, 2010
- R. Steiner, Tecnica ed arte, 1924
- L. Semënovič Vygotskij, "Pensiero e linguaggio", 1934
- R. E. Lasky, A. L. Williams, "The Development of the Auditory System from Conception to Term NeoReviews", 2005
- A. Frova, "Armonia celeste e dodecafonia: musica e scienza attraverso i secoli, dal parlato alla musica"
- J. Bonhomme, "La voce energia"
- H. Spencer, "The Origin and Function of Music"
- Lee, Jung-Ah, "Do music therapies reduce depressive symptoms and improve QOL in older adults with chronic disease?", 2017
- L. Gazzella, "Linguaggio paraverbale: l'importanza della voce"
- P. Watzlawick, J. Helmick Beavin, Don D. Jackson, "Pragmatics of Human Communication. A Study of Interactional Patterns, Pathologies, and Paradoxes", 1967
- M. Mocchi, "Il Suono Dell'architettura, Paesaggio sonoro e multisensorialità strumenti del progetto contemporaneo", 2015
- P.-J. Jouve, "En miroir. Mercure de France", Paris, 1954
- G. Bertagni, "I Giardini Zen e l'architettura dello spirito", IUAV, aa.2002/2003
- F. Dal Co, M. Tafuri, "Architettura contemporanea", 1989
- C. Massimiliano, www.nipponico.com
- W.E. Vine, Expository Dictionary of Bible Words
- Zygmunt Bauman, Vite di scarto, Excursus: Del raccontare storie, 2018

RINGRAZIAMENTI

Ci tengo a ringraziare tutte le persone che hanno contribuito, nella loro presenza e nelle loro idee alla stesura della seguente tesi, ad iniziare dai compagni stessi che costituiscono il gruppo di ricerca del seguente tomo (Mattia Barrile, Simone Salcuni), oltre che il Relatore (Prof. Ico Migliore) e del Correlatore (Rossella Forioli). Oltre alle persone citate ci tengo a ringraziare:

Paola Careno

Arina Topal

Sofia Dalmonte

Yihe Chen

Christian Pevere

Giulia Bettinelli

I miei genitori

Andrea Escudé

Fine.

